

Navegación y comercio portugués por el Mediterráneo occidental en tiempos de Alfonso IV (Apuntes sobre el secuestro de naves lisboetas por corsarios catalanes entre 1333-1334)

MANUEL GARCÍA FERNÁNDEZ
Universidad de Sevilla

La navegación y el comercio portugués por el Mediterráneo Occidental se constatan documentalmente ya desde comienzos del siglo XIV.¹ La presencia de naves portuguesas –cocas, galeras y leños– en los puertos del levante peninsular básicamente en los de Barcelona, Alicante y Valencia y en menor medida en los de las islas próximas –Mallorca y Sicilia– se inserta en el contexto general de la expansión marítima y comercial que experimentan los reinos cristianos hispánicos occidentales a consecuencia de la apertura del tráfico mercantil por el Estrecho de Gibraltar desde finales del siglo XIII².

Con la llegada de comerciantes italianos –genoveses, casi todos– a los mercados y a los puertos portugueses del litoral atlántico, a la ciudad de Lisboa y a su entorno en la desembocadura del río Tajo, Setúbal, Porto y Lagos básicamente, se abrieron también para los mercaderes, negociantes y transportistas lusitanos recíprocas perspectivas de expansión naval más allá del mar de Alborán y del Mediterráneo occidental bajo influencia y control granadino-maríní y catalano-aragonés respectivamente³. Lo que Luís Adão da Fonseca llamó muy acertadamente hace ya casi veinte años los “*novos espaços marítimos*” para el comercio portugués durante el siglo XV⁴. De modo que entre ambas áreas mercantiles –atlántica y mediterránea– se gestaría durante la baja edad media un espacio común de mutuas experiencias e intercambios económicos y culturales entre distintas ciudades y lugares de la Corona de Aragón, las islas y el reino de Portugal, que tenían su punto de unión en el Estrecho de Gibraltar, bajo control del reino de Castilla.

1. L. ADÃO DA FONSECA, *Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona, 1968.

2. M. ROJAS GABRIEL, “De la Estrategia en la “Batalla del Estrecho” durante la primera mitad del siglo XIV (1292-1350)” en *El siglo XIV: El Alba de una Nueva Era*. Soria, 2001, pp. 223-269. M. A. LADERO QUESADA, *Granada. Historia de un país islámico (1232-1571)*. Madrid, 1989, pp. 134-156. M. GARCÍA FERNÁNDEZ, *Andalucía; guerra y frontera (1312-1350)* Sevilla 1990.

3. P. IRADIEL y D. IGUAL, “Del Mediterráneo al Atlántico. Mercaderes, productos y empresas italianas entre Valencia y Portugal (1450-1520)” *Portogallo Mediterraneo*. L. ADÃO DA FONSECA y M. E. CADEDDU. Cagliari, 2001, 143 y ss.

4. L. ADÃO DA FONSECA, “As relações comerciais entre Portugal e os reinos peninsulares nos séculos XIV e XV “*Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Porto, 1987, Vol. II, 541-561.

La apertura transoceánica del Estrecho como espacio vital de la nueva “ruta de poniente” o de Flandes, que consolida progresivamente Castilla frente al reino de Granada y al sultanato mariní de Fez durante la primera mitad del siglo XIV, contando en muchos aspectos militares y navales con la alianza de la corona lusa, introduce legalmente al reino de Portugal en un nuevo eje comercial no exclusivamente castellano de clara dirección oeste-este mediterráneo que complementaba el más tradicional, atlántico y europeo, norte-sur por el vetusto Canal de la Mancha⁵.

El Mediterráneo occidental terminaría por convertirse después, de la conquista de Tarifa en 1292 y durante la primera mitad del siglo XIV, en un sector privilegiado de la navegación portuguesa, que adelanta cuando no señala las rutas, los destinos, los productos y los hombres de su gran expansión naval de finales de la edad media.⁶

Efectivamente, para los navegantes lusos de la época, se trataba de un “mundo naval” nuevo y en gran parte ignoto, lleno de posibilidades para los “intercambios de *fronreira*” completamente diferente y muy sugestivo e interesante desde el punto de vista de las florecientes ciudades portuarias del litoral atlántico portugués. Pero también, como veremos más adelante, colmado de dificultades y peligros de todo tipo. Del que no fueron ajenos ni las ciudades ni la propia monarquía, especialmente don Dinís y su hijo Alfonso IV. En este sentido, el tráfico comercial luso hacia los puertos y los mercados del levante hispano y de las islas mediterráneas presentarían en sus génesis similares características que el castellano, aunque por motivos bien diferentes.⁷

Al margen de la confluencia coyuntural con los intereses militares y repobladores castellanos en el dominio naval de esta zona estratégica y sobre todo de sus bordes limítrofes y de los puertos andaluces –Tarifa, Gibraltar y Algeciras– la expansión naval, el favor marítimo del reino de Portugal por el libre tráfico mercantil por el mar de Alborán y el Mediterráneo más occidental e inmediato, se justificaba en gran parte por la nueva “política africanista” impulsada por el rey don Dinís (1279-1325) durante la minoría de Fernando IV (1295-1302) y Alfonso XI de Castilla (1312-1325) y consolidada por sus sucesores. Especialmente intensa durante el reinado de Alfonso IV (1325-1357) a causa de una política de alianzas familiares con el rey castellano, que se fundamentaban además en la “*neutralidade*” para los asuntos domésticos de la corona; y en la “*muita amizade*” en la política exterior, en la “*vigilância internacional dos acordos e tratados*” firmados entre Castilla y Portugal sobre control marítimo del tráfico mercantil por el Estrecho de Gibraltar⁸

5. M. GARCÍA FERNÁNDEZ, “Las relaciones internacionales de Alfonso IV de Portugal y Alfonso XI de Castilla en Andalucía. (La participación portuguesa en la gran batalla del Estrecho, 1325-1350). *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Porto, 1987, vol. I, 201.-216. L. V. DÍAZ MARTÍN, “Las fluctuaciones en las relaciones castellanos-portuguesas durante el reinado de Alfonso IV” *Actas das IV Jornadas Luso-Espanholas de Historia Medieval*. Porto, 2000, vol. II, 1231-1254.

6. L. ADÃO DA FONSECA, “Portugal e o Mediterrâneo no final da Idade Média: uma visão de conjunto” en *Portugal e o Mediterrâneo*. Cagliari, 2001, 14-25. Una buena síntesis con interesante bibliografía y estado de la cuestión de actualidad.

7. J.M. SILVA MARQUES, *Descobrimientos Portugueses*. Lisboa, 1944, vol. I. L. ADÃO DA FONSECA, “Portugal na Península Ibérica. horizontes marítimos, articulação política e relações diplomáticas (sec. XII-XVI)” en *Las Españas Medievales*. Cord. J. Valdeón Baroque. Valladolid, 1999, 83-93. Trabajo excelente, lleno de sugerencias y muy útil para el investigador.

8. M. GARCÍA FERNÁNDEZ: “La política internacional de Portugal y Castilla en el umbral de la Baja Edad Media. Nuevas reflexiones sobre los viejos sistemas de alianzas dinásticas peninsulares (1279-1357)” *Revista de Ciencias Históricas*, vol. XIV, Porto, 1999, 61-80.

Desde las conquistas de Tarifa (1292) y Gibraltar (1309) y hasta la mayoría de edad de Alfonso XI en 1325, aprovechando la debilidad de la corona castellana, las banderías nobiliarias y la fragmentación de poder regio, el rey de Portugal se exhibiría claramente ante la sociedad política de su tiempo, ante la corte pontificia de Aviñón y ante su cuñado, el rey Jaime II de Aragón, como el único valedor y defensor de la guarda del Estrecho, del tráfico mercantil cristiano entre Andalucía y el Algarbe por el golfo de Cádiz ante los posibles enemigos granadinos y norteafricanos que impidieran o bien obstaculizaran el tráfico comercial cristiano⁹. Así lo había comunicado en repetidas ocasiones sus embajadores a la reina castellana María de Molina, al rey de Aragón, e incluso al papa Juan XXII.¹⁰

Sin embargo, ni la flota granadina ni por supuesto la mariní tenían a finales del siglo XIII y a comienzos del siglo XIV la suficiente potencia, autonomía y radio de acción militar como para hacer frente directamente en mar abierto o en acciones puntuales de corso y piratería a naves portuguesas fuera de las costas del litoral granadino del mar de Alborán.¹¹ Porque una vez las naves portuguesas cruzaban el Estrecho de Gibraltar en dirección al levante aragonés o a las islas del Mediterráneo, el control de la posible flota nazarí –integrada básicamente por leños armados ligeros y poco más– se reducía con desigual incidencia a la vigía de los puertos de Almuñécar, Málaga y Almería, en donde existían importantes atarazanas para la construcción y mantenimiento de estos barcos¹², como piratas o corsarios, condiciones éstas de fronteras ideológicas muy difusas para la época que estudiamos.¹³

En cambio, el rey de Portugal mostraba especial interés en mantener una flota suficiente para la defensa del litoral del Algarbe. Don Dinís temía una posible ofensiva norteafricana desde Ceuta. Aunque las noticias tenían fundamento, no eran completamente ciertas. El sultán de Fez Sa'id Utmán había encomendado a su hijo Abu l-Hasan desde 1312 la organización de una importante marina de transporte en Ceuta y Salé con la intención de recuperar la plaza de Gibraltar a los castellanos. En la primavera de 1317 la flota norteafricana cruzó el Estrecho y burlando la vigilancia de las naves castellanas sitiaba Gibraltar con la ayuda granadina. Pero el cerco marítimo concluyó en un estrepitoso fracaso naval en la bahía de Algeciras. Abu l-Hasan regresó con sus barcos a Ceuta porque la armada mariní, como la granadina, carecía

9. M. GARCÍA FERNÁNDEZ, "Las relaciones...ob. cit. "pp. 203-204. Y también "La política internacional de Portugal y Castilla en el umbral de la Baja Edad Media. Nuevas reflexiones sobre los viejos sistemas de alianzas dinásticas peninsulares (1279-1357)". *Revista de Ciências Históricas*. Porto, 1999, Vol. XIV, pp. 61-80. y "Don Dinís de Portugal y la minoría de Alfonso XI de Castilla (1312-1325). *Revista da Faculdade de Letras*. Porto, 1992, Vol. IX, 25-51.

10. *Crónica de don Dinís*. Ed. RUI DE PINA. Porto, 1945, capítulo XXVI, pp.303-305.

11. C. TORRES DELGADO, "El Mediterráneo nazarí: diplomacia y piratería (siglos XIII-XIV)" *Cuadernos de Estudios Medievales*. Vol. IV-V, Granada, 1979, 205. L. SECO DE LUCENA, "El ejército y la marina nazarí" en *Cuadernos de la Alhambra*, número 7, 1971, 35-40. M. A. MANZANO RODRÍGUEZ: *La Intervención de los Benimerines en la Península Ibérica*. Madrid, 1992.

12. M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, "En torno a la piratería nazarí entre 1330 y 1337" en las *Actas del V Coloquio Internacional de Historia de Andalucía*. Córdoba, 1988, 432-461. Y C. TORRES DELGADO, "El Mediterráneo Nazarí. Diplomacia y piratería. Siglos XIII-XIV." en el *I Congreso Internacional de Historia Mediterránea*. Barcelona-Roma, 1980, pp. 227-236.

13. M. MOLLAT: «Essai d'orientation pour l' étude de course et de piraterie (XIIIe-XIVe siècles)» en el *I Congreso Internacional de Historia Mediterránea*. Barcelona. Roma, 1980, 743-749.

de la envergadura necesaria para llegar con relativo éxito a los puertos del Algarbe. Lo que nunca se plantearía por la relativa lejanía de las bases de operaciones marines de las costas lusas¹⁴.

Aunque como hemos visto en las aguas del golfo de Cádiz más próximas al Estrecho de Gibraltar las naves lusitanas no temían en principio las posibles acciones depredatorias de granadinos y norteafricanos en alta mar —otra cosa bien distinta era en aguas litorales y en los puertos— en su nueva ruta comercial hacia el Levante, don Dinís contrató en 1317 los servicios marítimos del experto marino genovés Manuel Pegasano a quien le otorgó el título de Almirante como garantía y seguridad de sus propios comerciantes¹⁵.

Efectivamente, con la flota portuguesa en el Estrecho, aliada en muchas ocasiones de la castellana como sucede en las campañas militares de Alfonso XI en Gibraltar en 1333, Tarifa en 1340 y Algeciras en 1344, la frecuencia de las naves lusas por el mar de Alborán y en el Mediterráneo se acrecientan. Como sostiene Luis Adão da Fonseca, durante la primera mitad del siglo XIV se consolida la existencia de una “*fronteira estratégica meridional: Gibraltar*”. Para la guarda de este sector marítimo y de sus contactos comerciales mediterráneos la diplomacia portuguesa esta ligada al reino de Castilla frente a los reinos y sultanatos islámicos de Granada y el Magreb. Antes incluso que la “*fronteira estratégica setentrional*” del comercio y la navegación atlántica por el Canal de la Mancha y Europa de Norte, por la que Portugal estaría mucho más unida a los destinos y los intereses políticos y económicos del reino de Inglaterra (Tratado de Windsor 1386) frente a las atañes militares y navales de Castilla y Francia¹⁶.

Tan importante fue para el comercio portugués por el Mediterráneo la defensa de la “frontera de Gibraltar” —pues, no lo olvidemos, unía los dos mercados— que Alfonso IV solicitó primero al papa Benedicto XII en 1341 y después al papa Clemente VI en 1344 algunas rentas eclesiásticas no sólo para una posible cruzada contra Fez y Granada, sino para crear y mantener una flota suficiente desde el golfo de Cádiz hasta el Estrecho y el mar de Alborán en defensa del tráfico mercantil cristiano, entre ellos lógicamente el portugués.¹⁷ Se trataba de mantener y si era posible acrecentar la política naval y africana iniciada por su padre a raíz de la conquista de Tarifa en 1292.

Así pues la nueva política africana y naval de don Dinís y Alfonso IV sostenía, cuando no alentaba, el libre tránsito de las naves portuguesas hacia el Mediterráneo occidental a través del Estrecho de Gibraltar durante la primera mitad del siglo XIV. Pero la navegación lusa por el “mar interior” experimentaba notables dificultades, inseguridades y riesgos. Porque a los problemas derivados del corso y la piratería sarracena en el mar de Alborán y sobre todo en el litoral peninsular y norteafricano se sumaban también el conflicto catalano-genovés por el control de las rutas y los

14. M. GARCÍA FERNÁNDEZ: “Las relaciones castellano-marines en Andalucía en tiempos de Alfonso XI. La participación norteafricana en la guerra por el control del Estrecho, 1312-1350” en las *Actas del Coloquio Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XIV)*. Madrid, 1988, 249-373.

15. M. GARCÍA FERNÁNDEZ, “Las relaciones internacionales...ob.cit.”, 203-204.

16. L. ADAO DA FONSECA: “Portugal na Península Ibérica...ob.cit.” 88-89.

17. *Ibidem*. nota 8. M. GARCÍA FERNÁNDEZ, “Las relaciones internacionales...” ob.cit. 214-215.

mercados mediterráneos del levante peninsular y los trances marítimos derivados de la expansión catalano-aragonesa por Cerdeña y Sicilia.¹⁸

Los apuros de la navegación mercante provocaron que los poderes públicos –monarcas y ciudades portuarias que frecuentaban el Mediterráneo occidental– recurriesen a armadores privados para atacar a sus potenciales enemigos mediante licencias de corso que perseguían la captura de botín sobre las embarcaciones de mercaderes en teoría hostiles. De modo que la indefensión y el previsible valor de los productos transportados las hacían presas relativamente fáciles, y además la acción depredatoria naval se realizaba por sorpresa.¹⁹

La corona portuguesa no fue una excepción, aunque sobre el corso portugués del siglo XIV en el Mediterráneo occidental estamos poco informados al margen de algunas referencias sueltas de ataques a naves portuguesas en aguas y puertos de la Corona de Aragón.²⁰ Sin embargo, en fecha relativamente temprana como en 1317 sabemos que el rey don Dinís había dado licencia de corso a su propio almirante, el genovés Manuel Pesagno, para que actuara en el Estrecho de Gibraltar “*contra todos los homeens do mundo, de cualquier estado e cualquier condición que sejan, tambien christianãos commo mouros*” en defensa de las naves y los intereses marineros lusos²¹. Años más tarde en 1332 Alfonso IV daba licencia de corso también a Bartolomeu Bernaldes y Alfonso García “*meu corsario*” de Tavira con idéntica finalidad.²² Incluso el almirante castellano Alfonso Jufre Tenorio, señor de Moguer, participaba de estas mismas connotaciones, según las noticias de los cónsules catalanes de Sevilla a las autoridades de la ciudad de Barcelona en 1327.²³

Por tanto durante la primera mitad del siglo XIV, las acciones de los corsarios portugueses se desarrollaban básicamente en el Atlántico, interceptando los navíos de la ruta de Flandes por el golfo de Cádiz y a partir de la conquista de Tarifa, Gibraltar, y Algeciras, en el Estrecho en franca competencia con la corona y las naves castellanas

18. M. BECERRA HORMIGO, “La Corona de Aragón y Granada durante la guerra de los “dos Pedro”, 1356-1366. El Corso.” *En las Actas del IV Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*. Almería, 1988, pp. 307-321.

19. Las noticias sobre actividades de corsarios, a veces confundidos como simples piratas en el Mediterráneo occidental de presencia comercial portuguesa es abundante. A. JIMÉNEZ SOLER, “El corso en el Mediterráneo en los siglos XIV y XV” en *Archivo de Investigaciones Históricas* “ vol. 2. Madrid, 1911, pp. 149-179. Sobre el corso en el Mediterráneo ver la magnífica síntesis con abundante bibliografía de M. T. FERRER I MALLOL, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Madrid, 2001. Y también J. HINOJOSA MONTALVO (Cord), *Esclavos, nobles y corsarios en el Alicante Medieval*. Alicante, 2000. J. MUTGÉ I VIVES, “Activitat piràtica entre catalano-aragonesos i castellans a la Mediterrània occidental durant el regnat de Jaume II”. *Anales de la Universidad de Alicante*. Vol. 11, Alicante, 1996-1997, pp. 445-456 con interesante bibliografía catalana sobre el tema. Sobre el Estrecho de Gibraltar ver M. L. OCAÑA LANA, *Corso y corsarios en el Estrecho de Gibraltar*. Madrid, 1990.

20. Sobre el corso portugués en general ver L. ADAO DA FONSECA, “Portugal e o Mediterrâneo no final da Idade Media...ob. cit.” p. 21 nota 21 con una interesante bibliografía. Y especialmente su trabajo pionero en esta materia *Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona, 1968. Ver también J. HINOJOSA MONTALVO, “De Valencia a Portugal y Flandes. Relaciones durante la Edad Media”. *Anales de la Universidad de Alicante*, vol. 1 1988, 149-168.

21. M. GARCÍA FERNÁNDEZ, “Las relaciones internacionales...” ob.cit., 203-204.

22. J. M. DA SILVA MARQUES, *Descubrimientos Portugueses*. Lisboa, 1944, vol. I (1147-1460), 50-51.

23. J. MUTGÉ I VIVES, “Proyección de Barcelona a l’ambit supraregional. Notícies sobre el consolat de catalana Sevilla (1282-1327)” *IV Congrès d’Historia de Barcelona*. Barcelona, 1996.

en tiempos del rey don Dinís. Por el contrario, en el Mediterráneo occidental la presencia de corsarios portugueses es mucho más tardía, creciendo definitivamente al compás del desarrollo comercial con los puertos de Valencia, Alicante y Barcelona a partir de 1380 y durante el siglo XV según defiende José Hinojosa Montalvo.²⁴

Sin embargo, las fuentes mallorquinas señalan la navegación portuguesa en el Mediterráneo occidental por lo menos a partir de 1303, pocos años después de la conquista de Tarifa y la apertura del Estrecho al tráfico comercial de los reinos cristianos peninsulares occidentales. En este sentido Álvaro Santamaría recogía hace veinticinco años las noticias de piratas y corsarios portugueses (galeras, cocas y leños) que actuaron libremente en el mar de Alborán, en las aguas de Málaga, contra comerciantes mallorquines, valencianos y genoveses con patente del rey don Dinís, a quien reclaman la posible restitución de los daños causados las autoridades mallorquinas afectadas.²⁵

Pero en el curso marítimo unas veces se ganaba y otras, las más, también se perdía. Y este es el caso que estudiamos a continuación como ejemplo característico de la intensidad de tráfico mercantil portugués en las aguas y en los puertos peninsulares e insulares de la Corona de Aragón en el Mediterráneo occidental durante el primer tercio del siglo XIV. Es un suceso puntual inserto en las “excelentes relaciones diplomáticas y familiares” luso-catalanas-castellanas en tiempos de Alfonso IV de Portugal, Alfonso XI de Castilla y Alfonso IV de Aragón, (1325-1336) relativamente bien conocido desde la perspectiva que imponen las fuentes aragonesas conservadas en ACA.²⁶

Se trata del secuestro –más o menos violento y forzado– de seis naves portuguesas, cargadas de trigo en aguas sicilianas, por galeras catalanas en el otoño de 1333 y su posterior reclamación en la primavera de 1334 por parte del rey de Portugal y de la ciudad de Lisboa, que las había fletado, al rey de Aragón y a la ciudad de Barcelona hasta donde habían sido obligadas a trasladarse y a fondear. En este sentido L. Adão da Fonseca lo señala como un jalón más hacia la intensa presencia portuguesa en el Mediterráneo aragonés –incluida Sicilia– durante el siglo XV²⁷. También J. Sobrequès Callicó realizó una breve síntesis del mismo que permanece inédita²⁸.

Recientemente ha sido J. Mutgé i Vives quien se ha ocupado de analizar el interesante incidente, aunque dentro del contexto general de las relaciones económicas entre los reinos de la Corona de Aragón y Portugal y desde la perspectiva y justificación catalana, primordialmente de la ciudad de Barcelona.²⁹ No vamos a insistir en ello.

24. J. HINOJOSA MONTALVO, “La piratería y el corso en las costas alicantinas durante la baja edad media” en *Esclavos, Nobles y Corsarios en el Alicante Medieval*. Alicante, 2000, 75-91.

25. A. SANTAMARÍA, “La reconquista de las vías marítimas” en *La Península Ibérica y el Mediterráneo Centro Occidental. (siglos XII-XV)*. Barcelona, 1980, pp. 99-100. No se trataba sólo de acciones de corso. Al puerto de Mallorca llegaban frecuentemente cocas y naos portuguesas entre 1321-1340, incrementando se estos contactos a finales del siglo XV.

26. A. MASIÁ DE ROS, *Relación Castellano-Aragonesa desde Jaime II a Pedro el Ceremonioso*. Barcelona 1994, vol. I, pp. 211-225, y F. MOXO Y MONTOLIU, “La relación epistolar entre Alfonso XI y Alfonso IV en el Archivo de la Corona de Aragón” en *La España Medieval*. III, Madrid, 1982, 173-195.

27. L. ADÃO DA FONSECA, *Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental...* ob.cit. 14.

28. J. SOBREQUÈS CALLICÓ, “Secuestro de naves portuguesas en Catalauña” Congreso Luso-Espanhol de Estudos Medievais. Porto, 1968, 227-228. *Congreso Luso-Espanhol de Estudos Medievais*. Porto, 1968, 227-228.

29. Se trata de un magnífico trabajo y muy bien documentado. J. MUTGÉ I VIVES: “Relaciones entre Alfons el Benigne de Catalunya-Aragón i Alfonso IV de Portugal” *XV Congreso de Historia de la Corona*

Sin embargo una nueva lectura de la documentación portuguesa conservada en el ACA nos arroja resultados muy diferentes a la tradicional interpretación catalana de los hechos.³⁰ La presencia de las naves portuguesas en el Mediterráneo entre 1333-1334, en Sicilia, se justifican por “razón da mengua do pam que ogano recreçeu no senhorio de nosso senhor el rey de Portugal, e estremadament na dicta cidadede” de Lisboa. Los años de 1331 a 1333 fueron años secos en Portugal con una notable disminución de la producción de cereales y la consecuente aparición de hambrunas, especialmente en las grandes ciudades del litoral atlántico.³¹ Para soslayar el hambre y las carestías las autoridades municipales de Lisboa fletaron dieciséis naves, de mercaderes vecinos de la ciudad, para que fuesen a Sicilia, tradicional granero europeo occidental, a comprar el referido pan. Se trataba de una flota considerable, básicamente de cocas. Las buenas relaciones –al menos en teoría– entre Portugal, Castilla, Granada y Fez como consecuencia de la firma de las treguas de Gibraltar en septiembre de 1333, ratificadas posteriormente en la ciudad de Fez en febrero 1334 por cuatro años, ahora con la inclusión expresa por iniciativa lusitana y castellana de la Corona de Aragón, facilitaba lógicamente el tránsito de las naves portuguesas por el mar de Alborán hacia el Mediterráneo.³²

Pero una vez en el Mediterráneo las naves portuguesas se encontraron con algunos problemas imprevistos que nos ejemplifican de la dureza y la azarosidad de la vida en el mar. Porque el hambre y las carestías, que azotaban a los reinos occidentales, se habían extendido también a las principales ciudades de la Corona de Aragón como Barcelona y Valencia. De modo que entre 1330 y 1334 la coyuntura económica desfavorable había obligado a Alfonso IV “el benigno” a tomar algunas medidas para evitar alborotos populares y asumir las quejas de las autoridades municipales catalanas debido a una gran sequía por todo el levante peninsular como nunca antes se había visto. A fines de 1333 y comienzos de 1334 la situación se había agravado en particular en la ciudad de Barcelona. El *Memorial de Joan F. Bosca* apunta que el trigo que llegaba de Sicilia era escaso y caro. Y los disturbios y robos en la ciudad generalizados³³.

Para paliar las carestías las autoridades municipales de Barcelona, como las de Lisboa, emprendieron la tarea de importar cereales desde Sicilia. Y es en este ámbito geográfico y económico donde los barcos, los mercaderes y los intereses mercantiles

de Aragón. *Relaciones de la Corona de Aragón con los Estados Cristianos Peninsulares (Siglos XIII-XV)*. Zaragoza, 1997, tomo II, pp.479-492.

30. ACA, Cancillería, cartas reales, número 6230. *1334, mayo, 2. Lisboa*. Carta de la ciudad de Lisboa al rey de Aragón Alfonso IV explicando lo sucedido y, manifestando su extrañeza, requiriere al rey una solución. *1334, mayo 8. Torres Vedras*. Carta de Alfonso IV de Portugal a Alfonso IV de Aragón notificando la queja de la ciudad de Lisboa y pidiéndole medie en el complicado asunto que enfrentan a los comerciantes de la ciudad de Lisboa con las autoridades de la ciudad de Barcelona.

31. A. H. OLIVEIRA MARQUES, *Introdução a Historia da Agricultura em Portugal*. Lisboa, 1968, 257 y ss. Y también del mismo investigador ver *Portugal na crise dos séculos IV e XV*. Lisboa, 1987, 94-95.

32. M. GARCÍA FERNÁNDEZ, “Las treguas entre Castilla y Granada en tiempos de Alfonso XI, 1312-1350” en *Ifígea*, n.ºs. V-VI, Córdoba, 1998-1989, 135-154. J. TORRES FONTES, “Relaciones castellano-aragonesas en la campaña del Estrecho”, *Actas del V Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*. Córdoba, 1988, 102-111.

33. J. MURGÉ I VIVES, “L’ abastament de blat a la ciutat de Barcelona en temps d’ Alfons el benigne (1327- 1336)”. *Anuario de Estudios Medievales*. 31/2. Barcelona, 2001, 649-691. Se trata de una síntesis muy útil con una abundante bibliografía sobre el tema.

de ambas ciudades portuarias chocaron violentamente entre 1333-1334. Porque en este sentido, como señala acertadamente J. Mutgé i Vives, Barcelona no actuará de manera solidaria con el resto de los territorios de la Corona de Aragón, sino que los consellers de la ciudad no dudarían en armar su propia flota “de guerra” entre 1330-1335, al mando del capitán almirante Galceran Marquet, para que navegase por el Mediterráneo occidental como corsario –pirata, otras veces– la servicio de los intereses económicos de la ciudad, confiscando todo tipo de naves cristianas –amigas o enemigas– cargadas de cereal y obligándolas a fondear en el puerto de Barcelona para descargar el trigo confiscado y proceder a su venta.³⁴

Así pues, durante los meses otoño de 1333 y la primavera 1334 en los que las naves lisboeta se dirigen confiadas por “*o amor e linaje e bonos deuedos que antre uos e ele ha*” hacia Sicilia –a los lugares de La Licata y Sciacca– para adquirir cereales, la flota barcelonesa de Galceran Marquet defendía el monopolio del tráfico comercial por las aguas de las islas, desde Mallorca a Sicilia, en la guerra abierta que le enfrentaba desde 1330 a la ciudad de Génova por el control de los mercados y del mar Mediterráneo. Como es sabido el fundamento jurídico del predominio catalán en las aguas de Sicilia estaba en la aplicación del privilegio de “*vi vel gratia*”, otorgado por Alfonso IV el 18 de enero de 1328, y que autorizaba en tiempos de carestías a la armada de la ciudad de Barcelona a confiscar los cereales que transportaran otras naves y descargarlos en el puerto de la ciudad para su venta. Sin duda que para el resto de las ciudades portuarias del Mediterráneo catalano-aragonés este privilegio era insostenible y para las naves portuguesas, que en época de carestías importaban cereal siciliano, una acción más del corso catalán sin justificación alguna posible toda vez las excelentes relaciones diplomáticas entre los reinos cristianos peninsulares³⁵.

Aunque Federico III, rey de Sicilia, mantenía buenas relaciones con su sobrino Alfonso IV “el benigno”, intentó por todo los medios liberarse de la tutela aragonesa, especialmente de los comerciantes de trigo catalanes. Lo que justifica la llegada de las naves portuguesas directamente a la isla sin la “obligada “mediación de la flota barcelonesa.”³⁶ Por el contrario, la relación portuguesa deja bien claro la actitud colaboradora de las autoridades sicilianas, pues en llegando a la isla los comerciante lusos “*ouieron sa preitesia con aqueles que lhi venderon o pam*”. Su acción mercantil era justa y completamente legal.

Lógicamente en 1334 las naves portuguesa no sabían nada del privilegio “*vi vel gratia*”, ni que los consellers de Barcelona habían ordenado a Galceran Marquet el 23 de junio de 1333 que apoderase de todas las naves cargadas de pan que encontrase en las aguas de Sicilia, obligándolas a descargar en Barcelona ante la gran carestía que sufría la ciudad. Es en este contexto “*muyto estranho*” para el “*alcaide, juyzes e homenes bonos da nobre cidade de Lixbona*” en el que se produce y situa el incidente

34. Ibidem, p. 662. Sobre este personaje ver la nota 48 del citado trabajo.

35. Ibidem, pp. 674-677. La aplicación de este comprometido privilegio provocaría a las autoridades de la ciudad de Barcelona muchos litigios con las autoridades de otras ciudades portuarias incluso catalano-aragonesas, Valencia, Girona, Mallorca, Tortosa, etc.

36. J. MUTGÉ I VIVES, *La ciudad de Barcelona durante el reinado de Alfonso el benigno (1327-1336)*. Barcelona, 1987.

que las demandas portuguesas relatan al rey de Aragón solicitando justicia y la restitución del daño recibido.

Se trata del traslado literal de las reclamaciones que hace la ciudad de Lisboa al rey Alfonso VI de Aragón el 2 de mayo de 1334. Y días más tarde, el 8 de mayo de 1334, sigue la copia de la carta personal del rey de Portugal a su "*cormano*", el rey de Aragón solicitándole atiende las reclamaciones de la ciudad de Lisboa. En ambas reclamaciones, la explicación de los hechos sucedidos en Sicilia y su justificación es idéntica. Para Alfonso VI de Portugal y para la ciudad de Lisboa, el secuestro de las naves en Sicilia (fondeadas en un lugar llamado Sciacca) en un acto claro del temido y generalizado corso catalán en el Mediterráneo occidental durante el siglo XIV.

Porque las naves portuguesas, no obstante notificar ante notario al capitán de las galeras catalanas su condición de mercaderes naturales de Portugal "*moradores e vecinos de la cidade de Lixbona*" de hacer valer públicamente a todos los presentes –catalanes y sicilianos– las excelentes relaciones diplomáticas entre los monarcas y los reinos de Portugal y la Corona de Aragón –como se ha señalado más arriba– fueron obligados, sin embargo, la navegar hacia el puerto de Barcelona por la fuerza "*e os meestres das naues ficasen en sa preson*".

Más aún, una vez en el puerto, descargado y vendido el trigo que trasportaban las cocas lusas por las autoridades municipales de la ciudad, los comerciantes portugueses confiados "*et que tenendo que stauan en terra segura*" acudieron ante la justicia local narrando lo sucedido en aguas de la isla de Sicilia. Pero los consellers de Barcelona no sólo no atendieron sus quejas sino que impidieron que ningún notario del lugar diera testimonio escrito de los perjuicios que decían haber recibido del capitán de las galeras barcelonesas, Galceran Marquet.

Desesperados, los comerciantes y marineros portugueses llegaron incluso a poner por testigos de sus desgracias a cuantos negociantes peninsulares encuentran en el puerto, especialmente a los "*do senhorío del rey de Castella*", recordando una vez más la amistad entre los tres reinos cristianos peninsulares.

El incidente se resolvió el 8 de junio de 1334 en el contexto general de las buenas relaciones familiares. Como ha estudiado perfectamente J. Mutgé i Vives, el rey Alfonso VI ordenaba a los consellers de Barcelona la restitución del cereal confiscado, vendido o su valor, a los comerciantes lisboetas y permitía la libre salida del puerto. Pero las peripecias que los consignatarios lusos consideraron una acción clara de corso, para las autoridades catalanas fue sólo la aplicación práctica del privilegio de "*vi vel gratia*" en unos años caracterizados por una carestía generalizada en todo los territorios de la Corona de Aragón.

Lo que daría lugar posteriormente, durante los meses de junio y julio de 1334, a una interesante correspondencia con nuevas cartas de excusas, satisfacciones y reclamaciones económicas entre las autoridades municipales de Barcelona y Lisboa, entre los reyes de Portugal y la Corona de Aragón.³⁷

37. J. MUTGÉ I VIVES, "Relaciones entre Alfons el Benigne de Catalunya-Aragón i Alfonso VI de Portugal..." ob.cit., 487-489.

APÉNDICE DOCUMENTAL

1334, mayo 8. Torres Vedras

Carta del rey de Portugal Alfonso IV al rey de Aragón Alfonso IV, "el benigno" haciéndole llegar las quejas de la ciudad de Lisboa por el secuestro y la confiscación de seis naves cargas de trigo en Sicilia por ochos galeras catalanas, pues fueron obligadas acudir al puerto de Barcelona para vender su mercancías por la fuerza. Le ruega haga lo posible para solucionar el conflicto y restituir el daño recibido a los agraviados.

B. ACA, Cancillería, cartas reales, nº 6230.

Se trata de un cuadernillo en papel en mala conservación de siete folios rto/vto. sin numerar. En la portada se puede leer "2 de mayo, año 1334" y "caja 17. Alfonso III" además del siguiente texto "Translatum duarum litterarum missarum domino Regi alterius ex parte Regis Portugalie et alterius ex parte Alcaldi, iudicum et proborumhominum Ciuitatis Lixbone. Originalia ipsarum duarum literarum fuerunt missa per dominum Regem Consiliariis et probis hominibus Ciuuitatis Barchinona, una cum quadam littera ipsius domini Regis.//

- Sa Cidade

Rey cormano:

Fazemos uos saber que o alcaide e juyzes e honmes bonos da nossa cidade de Lixbona nos enuyaron dizir en como per razon de mengua de pam que ogano receceu na nossa terra, e stremadamente na dicta çidade, acordaron enuyar a terra de Çeçilia homenes bonos, mercadores seus vezinhos, e que deron çerta quantia dauer para compraren pam, e aduzererenon a a dicta çidade para seu mantenimiento, fretando para esto naues çertas e assinaladas en que fossen para dicto pam.

Et hora, os sobre dictos mercadores, seus vezinhos, que alá mandaron, enviaron lhis seu recado en que lhis enuiaron dizir que ellos chegaram a terras de Cecilia, e que ouieron sa preytesia con aqueles que lhi venderan suo pam, que lhis dessen carrega para deus naues, daquelas que para esto leuauan, en huum logar que chaman Alicata, e en otro logar que chaman Eixata para sex naues.

Et que stando aqueles que foron a o dicto logar de Eixata, con as dictas sex naues en esse logar carregadas de trigo, que chegaram hy oyto galeas de catalanes, e que tomaron as dictas sex naues con o dicto pan.

Et que esses mercadores foron logo ao capitán dessas galeas con hun notayro desse logar, dizendo lhi e fretando lhi como eran nossos natiuos do nosso senhorio, moradores e vezinhos da dicta nossa cidade, e commo foran enuiados para esto, contando lhi, otrossi, o amor e os bonos deuidos que anter uos e nos ha.

Et que o dicto capitán, non lhis querendo caber razon, por lhis fazer mayor desaguissado, mandou prender eles, e os meestres das naues, e metelos soa sota da galea.

Et que a mayor graça que del poderon auer, foy assí que os meestres das naues ficasen en sa preson, e a os outros que uenhessen nas naues con homenes seus que mandou meter nas dictas naues, e adujeron nos así per força a Barçelona.

Et enton, os dictos mercadores, chegando a o dicto porto de Barcelona, foron a a justiça da dicta vila, e contaron lhis a maneyra per que a la força //

Et que creendo que stauan en terra segura que os adusseron hi faziendo lhis querela do mal que lhis auyan feyto, e que as dictas justiça os mandaron outra uez prender, et mandaron tomar os treus a as dictas naues, e descarregar e uender o dicto pam, defendendo e mandando que neheun notario non lhis desse testimonyo do mal que reçebian, nen da fronta que eles sobresto

fazían, por que eles fezieron de todo esto sa fronta per ante os da terra, e per ante outros que hi enton açercaron do nosso senhorío, e do senhorío del rey de Castella.

Et, Rey, esto teemos nos por muy estranho de reęberem os nossos naturaes, e do nosso senhorio, tantos desaguisados e tan sem razon dos da vossa terra, sabendo eles olmenhaie e amor e bonos deuidos que ante nos ha.

Et sabendo, outrossí, commo ante aqueles daqueles partes que ao nosso senhorio recuden som defesos e emparados e conhoęudos, os da nossa terra todo aquello que lhis comple e asínaladamente na dicta nossa çidade de Lixbona hu recuden per muytas uezes e muyto ameude os da vossa terra tenendo que han razon a o fazer así, e que fazem hi a nos seruyço e vontade, e commo auenho pouco tempo han que viniendo hi galeas de genotes, e tragiendo presos e catiuos catalanes do uosso senhorio, que dizian que eran. mercatores e mays honrrados daquella terra, e sentindose dellos os homes bonos da dicta nossa cidade, toueron pro razon de nolo ffazer logo saber.

Et eles, per o nosso mandado, foren a os dictos genoees, e afincaron os sobresto en tal guisa que fezeron logo soltar.

Et esta obra e outras que os da uossa terra reęberon e reęben dos da nossa fora razón de quererem eles fazer a os do nosso senhorio, e darem razon e maneyra para o continuoar e ir adeante, ca non o contrayro, de que a nos e muy graue, e que somos certos que uos terredes por muy estranho.

Porque uos rogamos, Rey, que tenhades por razón de mandar logo dar uossas cartas a aqueles que a uoso sobresto enyuam os homes bonos de dicta.// nossa çidade per que paguen e entreguen logo a os dictos mercatores a ualfa que dicto pam aguisadamente valia no tempo que lho filharon, con todos los custos, danos e meescabos que an reębudo por la dicta razon, e lhis corregan a preson, e deshonna, e o mal que lhis han feyto, tan sen razón.

Mandando fazer sobresto aquell escarmento que uos sabedes que en tal feyto pertenece, e faredes hi o que deuedes, e que nos fariamos por uos non solamente en tal razón e tan agrauada com esta, mays ainda en otra qual quier razón que per alguna maneyra auhesen no nosso senhorio contra qualquier da uossa terra, que nos ouuesemos razón de tornar e gradeęer uoloemos muyto.

Et rogamos vos que daquelo que sobresto terredes por bien de fazer, que aiamos en uossa resposta per uossa carta.

Dada en Torres Uedras, oyto dias de mayo. El Rey o mandeu me dezir a faęer. Era de mill e treęentos e setenta e dous annos.

1334, mayo, 2. Lisboa

Carta de de las autoridades de la ciudad de Lisboa al rey Alfonso IV de Aragón notificándole el daño que han sufrido algunos mercaderes y vecinos que acudiendo a Sicilia a comprar cereales, fueron sus naves confiscadas por galeras catalanas y obligadas a llevar su mercancía al puerto de Barcelona.

B. ACA, Cancillería, cartas reales, nº 6230.

Se trata de un cuadernillo en papel en mala conservación de siete folios rto/vto. sin numerar. En la portada se puede leer "2 de mayo, año 1334" y "caja 17. Alfonso III" además del siguiente texto "Translatum duarum litterarum missarum domino Regi alterius ex parte Regis Portugalie et alterius ex parte Alcaidi, iudicum et proborumhominum Ciuitatis Lixbone. Originalia ipsarum duarum literarum fuerunt missa per dominum Regem Consiliariis et probis hominibus Ciuuitatis Barchinona, una cum quadam littera ipsius domini Regis.//

A o muy noble e muy honrado señor don Alfonso, pela graça de Deus, Rey Daragom, e de Valença, e de Sardenha, de Córcega, e Conde de Barçelona.

Nos o alcaide, juyzes e homenes bonos da nobre cidade de Lixbona enuiamos beiyar uossas maanos e encomendar en uossa graça, así come a sennor cuia vida e honra deseiamos eo que de grado senuíriamos.

Señor, fazemos uos saber que per razon da mengua do pam // que ogano recreçeu no senhorio de nosso senhor el rey de Portugal, e estremadament na dicta cidade, acordamos denuyar a terras de Çeçília homenes bonos mercadores nossos vecinhos a que demos certa quantea dauer para comprar pan, e aduguerono a a dicta cidade, fretando para esto naues certas e assinaladas en que fossem.

Et ora, señor, os sobredictos mercadores, nossos vecinos, que a lo mandamos, nos enuiaron seu recado en que nos enuyaron dizir que ellos chegaron a terras de Çeçília, e que ouuieron sa preitesia con aqueles que lhi venderon o pam, que lhis dessen carrega para deis naues que para esto leuauan en huun logar que dicen Alicata. E em outro logar que chaman Eyxata para seys naues.

Et que estando aquelas que foran a o dicto logar de Eyxata con as dictas seys naues no dicto logar carregadas de trigo, chegaron hi oyto galeas de catalanes, e que tomaron as dictas seys naues con o dicto pam.

Et que essos mercaderos foron logo a o capitam desas galeas con huun notayro dese logar, frontando lhi conmo era do senhorio de nosso senhor el rey de Portugal, e moradores e vezinhos de la cidade de Lixbona, e como foran anuiado para esto. Contando lhis, otrosí, o amor e os deuídos que antre uos e nosso senhor el rey de Portugal ha.

E que o dicto capitam non lhis querendo çaber razón, mays por lhis fazer mayor desaguisado mandou prender eles, e ous meestres das naues e que a mayor graça que del poderan tirar foy así que os meestres das naues ficasen en sa presom, e os outros mercadores que veesen e nas naues con homenes seus que hi mandou meter, que ueesen apoderados deles e das naues e os careouessem a a cidade de Barçelona per força.

Et que enton os dictos mercadores chegando a esse porto, foron logo a as justicias desa cidade contando lhis a manera por que a lo foran, e como os hi aduseron.

Et //fazendo lhis querela do mal que lhis auian feyto. Et que esas justicias non lhis quisieron çaber razom, e mandaran os prender e tomar lhis os treus das naues e descarregar hi o dicto pam, defendendo que nehuun notayro lhis non desse testemunho da fronta que lhis fazian, por que fezeron eles sa fronta per ante homenes do senhorio del rey de Castilla, e de outros que hi eran do senhorio de nosso senhor el rey de Portugal, per ante outros homenes da terra que hi estauan.

Et enviaron nos dizir os dictos mercadores que entenden que commo eles en esto receberam força e desaguizado que aquello meesmo faran os outros seus compahones que foron nas outras naues.

Et, senhor, por que a nos parece esto muyto estranho receberem os [...] senhorio de nosso sennor el rey de Portugal, e mayormente os nossos vezinhos dasa cidade de Lixbona tanto mal e força e dessonra, sabendo eles o amor e linhage e bonos deuedos que antre uos e ele ha.

Et sabendo, outrossí, como os desse logar, e os outros das otras partes da nosa terra, son defesos e emparados e honrados e conhoçudos no senhorio e na terra de nosso senyor el rey de Portugal, e assinaladamente na dicta cidade de Lixbona hu per muytas vezes, e ameude recuden viendo nos senhor que he razon de o fazer assí e seendo nos otros que tal he a su uoontade. Asi como auemo pouco tempo ha en catalanes que genoeses tragian presos e catiuos, que a nos dezian que eran filhos de homes bonos e honrrados da quella terra, e en que nos fazemos quanto aficamento nos podemos para os fazer logo soltar, asi como podedes saber por uerdade e teemos nos senhor que esta obra era a nos fazedoyra, e que esta deuiamos nos recibir dos da uossa terra e non o contrayro.

Et por esso tenemos por be de uolo fazer saber teendo que terredes por razón de tornar hi como deuedes. Por que vos pedimos por merce que vos praza de // mandar fazer entrega e corregimento das dictas naues, e auer a os dictos nossos vezinhos con a cuentas, e danos que per esta razon han reçebudo con emenda do mal e deshonna que lhis am fecta, así como uos senhor sabedes que a uos parece de o fazer.

Et terremos que nos facedes hi merce, con razón e con deryto, de si nosso señor el rey de Portugal terra que fazedes hi o que deuedes e a uera razón de uolo agradecer.

Et prazauos, senhor, da uerermos uossa resposta da que lo que tenerdes por ben de sobresto mandar fazer.

Facta a carta na cidade Lixbona, dous dias de mayo Era de mille e trezentos e satenta e dous annos.