

# Los contactos atlántico-mediterráneos en la baja Edad Media: el caso mallorquín

MARIA BARCELÓ CRESPI

*Universidad de las Islas Baleares*

## INTRODUCCIÓN

La primera referencia de la presencia mallorquina durante el siglo XIV en tierras tan lejanas y desconocidas como las Canarias, es la dada a conocer por Miguel Bonet en el Almanaque de "El Diario de Palma" de 1891 y da cuenta de un documento que se refiere a las islas *noveylament trobades*. Poco después se publicaba dicho documento en las páginas del *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana* correspondiente al año 1896.

Seguirían los trabajos del profesor Serra Ràfols entre los que cabe citar "Els catalans de Mallorca a les Illes Canàries". Este trabajo marca las directrices esenciales de lo que fueron estos viajes puesto que la bibliografía posterior, aparte de algunos nuevos documentos, de hecho repite lo que ya tuvo en cuenta el Dr. Serra Ràfols.

Sin lugar a dudas también cabe mencionar las aportaciones del profesor Rumeu de Armas, especialmente por lo que se refiere al obispado de Telde.

En cuanto a investigadores mallorquines que hayan demostrado tener un cierto interés por el tema básicamente son dos los nombres a citar: Francisco Sevillano Colom, que durante muchos años desempeñó el cargo de Director del Archivo del Reino de Mallorca y por tanto, aprovechando esta condición, tuvo acceso directo a los documentos y localizó algunos de indudable interés. Por su parte el P. Gabriel Llompart, también ha contribuido en completar con nuevas noticias algunos de los puntos importantes, ya tratados por otros.

## ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA MALLORCA DEL SIGLO XIV

En la primera mitad del siglo XIV, antes de sobrevenir la peste negra y sus secuelas y a pesar de los problemas políticos que afectaban el reinado de Sancho I (1311-1324) y de Jaime III (1324-1349) así como la problemática derivada de la reintegración a la corona catalano-aragonesa, Mallorca vive una época de esplendor comercial y mercantil.

Esta prosperidad a nivel económico, se reflejó en la construcción de una importante serie de edificios góticos como la catedral, las iglesias de Santa Eulalia o de San Jaime, los conventos de San Francisco y de Santo Domingo, el castillo real de la Almudaina o el castillo de Bellver por mencionar los más emblemáticos. Al mismo tiempo en las tierras continentales de la Corona de Mallorca proseguían las construcciones góticas. Es la época en que las letras adquieren gran renombre con la figura de

Ramon Llull, uno de los mallorquines más universales. Paralelamente se registró un notable crecimiento de población.

Cabe resaltar la actividad del puerto, muy bien situado en una encrucijada de rutas comerciales de primera categoría. En los siglos XIII y XIV el centro de las principales vías comerciales marítimas estuvo en la cuenca del Mediterráneo occidental y en ella Mallorca ocupó una destacada posición. A nivel de ejemplo, por la isla pasaban los famosos convoyes de galeras genovesas y venecianas en su ruta hacia Flandes, a la ida y a la vuelta.

Tanto el mar como la navegación tuvieron una especial incidencia en el desarrollo económico.

Por otra parte, aunque sea posterior, no se puede olvidar el destacado papel de las escuelas náuticas y cartográficas, de primer orden.

La más antigua carta portulana confeccionada en Mallorca es la de Angelino Dulcert de 1339, conservada en la Bibliothèque Nationale de París, aunque parece que hay otra anterior. (¿Era Dulcert mallorquín o genovés, o miembro de la colonia genovesa asentada en Mallorca?). De hecho son tan antiguas y apreciadas como las famosas cartas genovesas. Sobre pergamino y pintadas con colores brillantes constituyen una aportación extraordinaria por su riqueza toponímica y su exactitud en las formas geográficas.

El profesor Rosselló Verger apunta que los cartógrafos mallorquines o catalanes no eran originales ni muy científicos, más bien copistas. Sus relaciones e instinto mercantil les habría conferido en momentos determinados una primacía en el control cartográfico. El introductor de las cartas portulanas en Mallorca habría sido algún genovés, muy presentes en los ámbitos mercantiles mallorquines de los siglos XIV y XV. No cabe hablar de "escuela mallorquina", sí de clanes o talleres mallorquines donde los judíos fueron muy importantes, pero no únicos. Sin duda es una opinión a tener presente.

La "escuela" cartográfica mallorquina cuenta con dos personajes de gran categoría que son Cresques Abraham (1325-1387) y el hijo Jafuda Cresques (1360 ca.-1407 ca.), judíos conversos, entre cuyas obras cabe destacar el célebre Atlas Catalán de 1375 (Biblioteca Nacional de Francia). Ya en la centuria siguiente, la figura de más renombre va a ser Gabriel Vallseca.

La importancia y el prestigio de la "escuela" es indiscutible. La siguiente cita es ilustrativa al respecto: El 26 de abril de 1369 el infante Juan de Aragón (heredero de Pedro el Ceremonioso), estando en Barcelona, escribía a Ferrer Gilabert, procurador real en la isla *que si en Mallorques ha un bell mapamundi que faça per nos que el nós comprets, e si no n'hi ha que el façats fer axí bell e jolliu com ésser pusca...*

## EXPERIENCIA MARÍTIMA DE LOS MALLORQUINES

La experiencia náutica de los habitantes de Baleares es óbvia aunque no exista documentación de época antigua. Sin embargo hay constancia del funcionamiento de las atarazanas mallorquinas desde época califal. A partir del siglo X las escuadras omeyas utilizaron estos establecimientos para la reparación de naves. Tortosa y Mallorca fueron el puente de apoyo de las flotas dotadas en Almería-Pechina.

En el siglo XI Mallorca es la cabeza de puente aprovechada por Muyahid de Denia para su aventura sarda y en aquellos momentos las naves mallorquinas son tema decorativo fundamental en el adorno de los grandes ataifores o zafas del servicio de mesa confeccionadas en las alfarerías de la Isla. Los dos *bacini* de San Pietro a Grado en Pisa nos dan a conocer la forma de las naves mallorquinas del siglo XI.

No faltan representaciones icónicas de naves de la época, ya cristianas, que sin lugar a dudas constituirán el núcleo fundamental de la escuadra de Jaime I y, porqué no, la de sus oponentes almohades. Las representaciones de naves de este tipo del retablo de Santa Ursula del convento de San Francisco de Palma de Mallorca (finales del siglo XIII) ilustran perfectamente al respecto.

La introducción en el Mediterráneo occidental de la coca bayonesa marcará una evolución importante en las artes de la navegación. La documentación escrita indica la presencia en el puerto de Mallorca de cocas bayonescas durante el primer tercio del siglo XIV. Hay que recordar que no es un tipo de nave prioritario en el elenco náutico del momento aunque sí en la segunda mitad del siglo. La coca adaptada a la navegación mediterránea será la embarcación más frecuente, por no decir única, que surque las aguas del antiguo *Mare Nostrum*.

Según definición de Laureano Carbonell, se da el nombre de *coca* a una nave de alto bordo, poca eslora, muy manguda y propulsada a vela, usada como medio de transporte y, a veces, para el corso, entre los siglos XII y XV.

Tradicionalmente la coca se considera originaria del mar del Norte y la mayoría de los historiadores la estiman como un invento de los frisones. Fue introducida en el Mediterráneo hacia finales del siglo XII puesto que las primeras alusiones en esta zona se encuentran en crónicas de la época de las cruzadas como la Historia anónima de Jerusalén (1177) o en la Historia del asedio de Damietta de Oliverio el escolástico, de Colonia, que vivió entre 1170 y 1227. Giovanni Villani hace referencias a las cocas bayonescas en 1304 mientras que en la Corona de Aragón la primera noticia parece que se halla en un documento de 1313.

La coca alcanza su apogeo en el Mediterráneo a partir de mediados del siglo XIV y en especial durante la segunda mitad de la centuria. Prueba de ello es que en los textos de Ramon Llull, entre los términos relacionados con la marinería, no figura el término coca pero sí aparecen referencias a otros tipos de embarcaciones como barca, galea o galera, lleny, nau, vaixell.

Su velamen varió siendo en sus orígenes de un solo palo y vela cuadrada, propia para la navegación oceánica, para pasar hasta tres palos a mediados del siglo XV y aparejo latino. Utilizaba el timón de codaste. Al parecer disponía de un promedio de 7-8 miembros de tripulación. Tenía dos castillos, una en popa y otro en proa, un sólo mástil y una capacidad entre 100 y 200 toneladas y en el siglo XV pudo llegar a un tonelaje muy superior. Todavía persiste en el Cuatrocientos aunque con menos frecuencia.

Se conocen bastantes testimonios iconográficos sobre embarcaciones medievales. Por lo que se refiere a la coca se aprecia más o menos bien su forma (aunque pueda haber cierta dosis de ideal) gracias a las muestras iconográficas que nos han llegado y sobre todo a la pintura gótica.

Asimismo un buen número de representaciones de cocas, y otras naves medievales aparecen sobre otros soportes: papel, monedas... y todo ello sin prescindir de

la información facilitada por la arqueología. Sin lugar a dudas las dos cocas más renombradas son la de Bremen y la de Mataró. La primera se encontró en 1962 y hoy se puede admirar en el museo de Bremen. La segunda es un exvoto, modelo de nave catalana de mediados del siglo XV, proveniente de la ermita de San Simón. Existe una notable coincidencia de este modelo con la del retablo de Santa Ursula de Joan de Reixach (1468) procedente de la iglesia de Cubells en Lérida, expuesto en el Museo Nacional de Arte de Cataluña, pintura muy reproducida. La coca de Mataró, sobre la que obran bastantes estudios, después de haber pasado por diversos lugares y diferentes anticuarios, actualmente se expone en el Museo de Rotterdam.

El retablo de Castellitx y el retablo de San Nicolás (ambos en el Museo de Mallorca) constituyen una buena muestra de cocas.

Quizá con menos exactitud pero no por ello de menos validez pueden resultar de cierto provecho algunas muestras en "graffiti". A nivel de ejemplo, de los 34 "graffiti" localizados en la lonja de Palma, uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad, de estilo gótico, se han encontrado 8 figuraciones de naves. De entre todas ellas merecen destacarse dos representaciones de cocas. Una de un solo palo y de casco bien dibujado y completo. La otra de aparejo latino, no muy frecuente en las cocas pues en principio era de velamen cuadrado pero al navegar por el Mediterráneo tuvo que adoptar la vela latina o triangular.

En los siglos XIV y XV había una extraordinaria variedad de tipos de naves, siendo difícil a veces conocer las particularidades o características que permitan distinguirlas entre sí. Sin embargo fueron las cocas las que en 1342 llevaron los primeros mallorquines a Canarias. Serían las más aptas y las más adecuadas para iniciar esta importante singladura atlántica. Además seguro que contribuyeron al éxito los progresos de la náutica, con la difusión y perfeccionamiento de la brújula, la alidada y el astrolabio y la introducción del timón de codaste así como la adaptación del aparejo atlántico a la navegación mediterránea. Todo ello propiciaba la aventura y permitió a los navíos alejarse de las costas e internarse en los espacios oceánicos.

## LOS MALLORQUINES EN CANARIAS

Como es sabido no fueron los primeros europeos en arribar a las islas Canarias. Al parecer los genoveses habían precedido a los mallorquines en el intento de llegar hasta allí. Hacia 1312, aunque diversas opiniones sitúan la fecha en 1318 o 1325, salió de Génova el navegante natural de esta ciudad Lancelotto Malocello, reconociendo las dos islas más orientales de las Canarias, Lanzarote y Fuerteventura, gobernando la primera de ellas durante dos décadas hasta que fue expulsado por los naturales. El hecho queda reflejado en la carta portulana de Angelino Dulcert de 1339 en la que aparecen dibujadas las islas mencionadas con las señas de Génova y más tarde también se hace eco de él al-Maqrizí en la biografía de Abu Zayd Ibn Jaldun.

La primera expedición lusitana hacia las islas Canarias tuvo lugar en 1336, al parecer, pues no obran datos muy concretos sobre ella. De la que sí hubo repercusión fue la de 1341 haciéndose eco incluso Boccaccio.

En efecto, las navegaciones mallorquinas a Canarias no son un hecho aislado. Como se ha dicho otros marinos mediterráneos y portugueses realizaron incluso antes

navigaciones por el Atlántico, marinos que estaban al día en cuanto al conocimiento de las nuevas técnicas náuticas, de las cartas náuticas; de los portulanos. Aun así, el predominio naval mallorquín se manifiesta cuando Enrique el Navegante llamó a Jaime Ribes, de la familia ilustre de los Cresques, a su escuela de Sagres.

Fueron varias las expediciones mallorquinas en torno a mediados del siglo XIV que se atrevieron a llegar hasta aquellas islas Afortunadas, tan desconocidas. La empresa más antigua, documentada hasta el momento, se sitúa en 1342.

Del 15 de abril de 1342 data una licencia, versión en catalán y versión en latín, a favor de Guillem Pere, patrón de una coca de una cubierta, para ir a las islas recién descubiertas en las partes de Poniente.

Al día siguiente, el 16 de abril se expedía otra licencia, en catalán, a favor de Francesc Desvalers, patrón y capitán que junto con Pere Magre y Bartomeu Giges, patronos de dos cocas del tipo bayonescas, una llamada "Santa Cruz" y la otra "Santa Magdalena", se proponían llegar hasta las islas vulgarmente denominadas de la Fortuna. Roger de Rovenac, lugarteniente, se dirigía a Francesc Desvalers y compañeros en estos términos: *con vosaltres haiats proposat ab les dites dues coches armades anar e navegar a les parts de les illes noveylament trobades envés les parts de occident les quals illes vulgarment són apellades illes de Fortuna...*

El mismo día que la anterior se despachaba un documento a favor de Bernat Valls y Guillem Safont, también ciudadanos de Mallorca, patronos de otra coca bayonesa de nombre "Santa Bárbara", con la misma finalidad que las anteriores.

El 26 de abril se cursaba autorización a Domingo Gual, con otra coca bayonesa, "San Juan", de la que conocemos incluso los integrantes de la tripulación: Guillem Bossa, Guillem Descós, Pere Dalmau, Guillem Maimó, Benet Ramon y Joan Paga, todos mallorquines y pretendían idéntico objetivo.

¿Marcharon juntas las cuatro naves, en expedición? Podría ser, atendiendo que las fechas de concesión de licencia son muy próximas, el mismo tipo de embarcación, el mismo propósito y la misma procedencia de patronos y tripulación. Se hicieron a la mar a fines de abril y regresaron pasado el verano.

Las licencias o *guiatges*, de hecho, eran dos documentos: la concesión propiamente dicha, dirigida a los interesados; la credencial dirigida a todas las autoridades marítimas para darles a conocer que el portador estaba autorizado para el viaje al que se refería dicha credencial. En algún caso, como es el de Desvalers, se unía otro instrumento de nombramiento de capitán.

Estos documentos pueden añadir información que resulta interesante para completar y conocer mejor las circunstancias y el ambiente del momento. Así en la de Francesc Desvalers se aducía no ofender ni dañar a los amigos del monarca mallorquín y el objetivo del viaje: descubrimiento y conquista en nombre del rey de Mallorca.

La mayoría de licencias eran para expediciones mercantiles, como las destinadas a Flandes o al Norte de Africa, que se contienen en los diez libros de *Guiatges* conservados en el Archivo del Reino de Mallorca, pero los permisos para navegar a Canarias se encuentran en la correspondencia del gobernador o lugarteniente real.

Otra documentación, en este caso notarial, amplía detalles de la expedición de Desvalers. Un marinero de la villa de Sineu en 1342 nombraba procurador ante notario para reclamar a los herederos de Pere Magre el salario que le era debido por el

tiempo que sirvió en una coca de dicho Magre. Este simple dato sirve para comprobar que en octubre de 1342 estaban de vuelta, que Magre ya había muerto y que la duración del viaje había sido de cinco meses y medio. En este documento es curiosa la denominación de islas *perdudes*, perdidas, o de *Canària*.

Las expediciones de 1342 no iban a la aventura sino a unas islas concretas y con un objetivo preciso: buscar nuevas tierras para su propio beneficio y al mismo tiempo conquistar nuevas posesiones para el rey Jaime III.

A pesar de contar con esta interesante documentación persisten una serie de preguntas como: ¿De qué manera tuvieron noticia los mallorquines de las islas Afortunadas?. ¿Porqué Canarias?. De momento, una incógnita.

¿Pudo servir la experiencia de los mallorquines para que después el navegante Jaume Ferrer en 1346, siguiendo las costas de África, llegara hasta la desembocadura del Senegal o tal vez del Níger?. Jaume Ferrer partió hacia el Río de Oro (río Senegal) en cuya desembocadura se suponía que estaba emplazado el más activo mercado africano de oro. El éxito del viaje es una duda. No obstante sí sabemos de su partida por breves referencias que insertan unos portulanos. En el mapa de Abraham Cresques de 1375 se ve dibujado un navío (*uxier*) junto al qual se lee esta inscripción: *partich l'uxer d'en Jacme Ferrer per anar al Riu d'Or lo gorn de Sen Lorens quj es a X de agost e fo en l'any MCCCXLVI*.

Se planeó otra expedición en 1352. El 14 de mayo de aquel año se concedía autorización para ir a Canarias a Arnau Roger, Joan Doria, Jaume Segarra y Guillem Fuser, de Mallorca. En esta ocasión se contaba con la venia del papa y del rey de Aragón, de ahí que tal vez pueda hablarse de una expedición misionera. Acompañaron a los expedicionarios doce nativos canarios que probablemente vinieron a Mallorca en la expedición de 1342, de grado o por la fuerza. Los promotores, Doria y Segarra se encaminaron a Aviñón para pedir al papa las indulgencias de cruzada para la misión en proyecto. Clemente VI se avino a ello y otorgó toda clase de indulgencias y privilegios por bula de 15 de mayo de 1351. Por una segunda bula, expedida el 7 de noviembre del mismo año, erigió por primera vez las islas Afortunadas en obispado. Antes, el 1 de junio, ya habían obtenido del monarca Pedro el Ceremonioso, dado en Barcelona, el permiso para llevar a cabo el proyecto de la expedición. Ésta se consolidó en la isla de Gran Canaria que se convirtió en la meta preferente.

En 1366 otra expedición de nuevo partía hacia Canarias dirigida por Joan de Mora, caballero, personaje importante en la isla de Mallorca con cargos como *veguer de fora* (1369), castellano del castillo de Santueri (1370), jurado en 1362, 1381 y 1388. "Tenía un objetivo militar claro y preciso", según Rumeu de Armas. Joan de Mora, contaba con el apoyo regio en carta desde Zaragoza del 26 de junio de 1366 pero la empresa no fue sufragada ni organizada a expensas de la tesorería real. Joan aportó una nave de su propiedad, una galera, que debió ser aparejada y armada en las atarazanas de la Ciudad de Mallorca. Rumeu señala que en su cometido debía limpiar las aguas cerca de Canarias de enemigos del monarca aragonés. ¿Quiénes eran? ¿Genoveses o castellanos? Una vez vuelto, el monarca le otorgó diversas mercedes.

A partir de estas fechas se pierde el rastro de las expediciones mallorquinas. En 1402 llegó la expedición de Bethencourt con sus franconormandos y las islas pasarán a ser objetivo de la Corona de Castilla.

¿Cuáles fueron los verdaderos motivos de las expediciones mallorquinas a Canarias? ¿Simple actividad mercantil o ansias de carácter político? Sevillano apunta: “También sabemos por los nuevos documentos aportados, que aquellas primeras expediciones no fueron meros viajes comerciales para la exportación de artículos de Mallorca y la importación de otros bienes de fuera. Sabemos ahora que tuvieron una finalidad y un carácter de descubrimiento y de conquista de nuevas islas, o ciudades y fortalezas, para su Rey, que era el de Mallorca, al que reconocían de antemano, *ore et manibus*, como vasallos en las nuevas tierras que conquistarán los expedicionarios”. Intencionalidad política.

No obstante, el mismo autor, considera que el viaje de 1352 tuvo otro propósito, tal vez por las nuevas circunstancias derivadas de la recién situación política de Mallorca ya reincorporada a la Corona de Aragón: “En 1352, cuando se prepara una nueva expedición, ya no se habla de descubrimiento ni de conquista: la mentalidad es otra. Ahora se trata de una cruzada misionera. Lo religioso ha eliminado en esta empresa, a lo político guerrero”:

Por su parte, en cuanto al propósito que se pretendía, Rumeu de Armas señala que en estas primeras expediciones el objetivo “era depredador, con la finalidad exclusiva de capturar indígenas, para su ulterior venta en los mercados esclavistas mediterráneos y adueñarse de ganado menor, ovejas y cabras, particularmente”.

Por supuesto la Iglesia pronto tomó postura. El papa Clemente VI se interesó por la cristianización de los aborígenes y adoptó la decisión de erigir en 1344 un nuevo reino en el Atlántico, al que denominó Principado de la Fortuna, reino que quedó adjudicado al infante don Luis de la Cerda, miembro de la casa real de Castilla, el cual nunca llegó a posesionarse del fantástico trono. Una década más tarde el mismo Clemente VI tomó la disposición de crear el obispado de la Fortuna para así iniciar la dicha evangelización. Diócesis que pronto se llamaría de Telde porque los misioneros mallorquines se establecieron en este lugar de la isla de Gran Canaria.

Al proyecto pontificio se le opusieron los reyes Alfonso XI de Castilla y Alfonso IV de Portugal por considerarlo lesivo a los intereses y derechos de sus respectivos reinos. El primero alegaba que Castilla como heredera de la monarquía goda tenía derechos sobre la zona de Mauritania y sus dependencias, y Portugal tenía prioridad como consecuencia del viaje lusitano a las Canarias de 1341, dirigido por marineros genoveses y florentinos.

Ya en 1352, en la expedición de este año, iban misioneros mallorquines más la docena de indígenas ya bautizados e instruidos en la fe cristiana. Cabe indicar asimismo que el monarca Pedro el Ceremonioso daba su apoyo y protección a los promotores de este nuevo viaje que eran los mercaderes mallorquines Joan Doria y Jaume Segarra. Aparte de lo misional tenía una finalidad política paralela puesto que Guillem Llagostera, lugarteniente real el 14 de mayo de 1352 al dar instrucciones al capitán de la expedición, Arnau Roger, indicaba que si se conseguían las islas o alguna de ellas las tendría en feudo del rey de Aragón.

El primer obispo fue el carmelita fray Bernardo designado para tal cargo por medio de la bula *Coelestis rex regum* de 7 de noviembre de 1351. En 1354 fue trasladado a una diócesis sarda. No hubo obispo hasta que en 1361 fue promovido el dominico fray Bartolomé para regentar la sede canaria. Se conocen hasta cuatro obispos

de la diócesis canaria de Telde, probablemente todos mallorquines: Bernardo (1351), Bartolomé (1361), Bonanat Tarí, franciscano (1369) y Jaume Olzina, dominico (1392). De este último es sabido que era familiar de otro Jaume de Olzina que había muerto en Canarias en 1343; su viuda Flor Ricomana junto con otras dos mujeres en 1348 fundó una orden religiosa en el monte de Pollença. El obispo Olzina más tarde, en 1388, sería prior del convento de dominicos de la ciudad de Mallorca y en 1411 fue designado obispo auxiliar de Zaragoza. Fueron obispos absentistas como lo fueron la mayoría en la época.

Las preguntas podrían continuar puesto que se desconocen detalles como la travesía, la llegada, la estancia, los resultados y tantos otros interrogantes. No deja de ser extraño que esta aventura se llevara a cabo justamente en unos momentos en que el reino de Mallorca se veía abocado a su desaparición.

Sin lugar a dudas la presencia de mallorquines en el Atlántico sur constituirá un importante antecedente para poder proseguir con el descubrimiento de dicho océano protagonizado, como es sabido, de manera especial por los portugueses.

Estos intrépidos marineros se avanzaron y abrieron paso a los grandes descubrimientos geográficos de la época moderna. Todos ellos superaron los horrores del tenebroso océano y lejos de leyendas, fábulas o tradiciones creyeron en las posibilidades de ampliar fronteras y llegar a nuevos territorios con finalidad muy diferente, ya sea de orden material ya sea de orden espiritual.

Las circunstancias fueron propicias a partir de la baja Edad Media debido a mejoras en las técnicas navales, a los cada vez más exactos conocimientos geográficos y, además, a una nueva mentalidad que va imponiéndose cada vez con mayor firmeza en el camino hacia una sociedad más antropocéntrica.

Los mallorquines ocupan un lugar en el elenco de atrevidos navegantes que desafiaron leyendas y desde el *Mare Nostrum* llegaron a las islas Afortunadas. Acontecimiento que ha pasado desapercibido para muchos pero como bien señala el profesor Rumeu de Armas en su libro *El Obispado de Telde* se trata de un "Sorprendente capítulo de la historia de los descubrimientos en el Atlántico".

#### BIBLIOGRAFÍA INDICATIVA, NO EXHAUSTIVA:

- Miguel BONET: "Jaime Ferrer (¿Ferrer nuestro célebre navegante?)", *BSAL*, 6, 1896, 55-56.  
 Miguel BONET: "Expediciones de Mallorca á las islas Canarias (1343 y 1352)", *BSAL*, 6, 1896, 285-288.  
 Laureano CARBONELL RELAT: "La 'coca', nave del Medioevo", *Revista de Historia naval*, 15, Madrid, 1986, 45-64.  
 Miquel COLOM: *La marinería en Ramon Llull*, Palma, 1992.  
 Marcel DURLIAT i Joan PONS i MARQUES: "Recerques sobre el moviment del port de Mallorca en la primera meitat del segle XIV", *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid, 1959, 345-363.  
 F. FERNÁNDEZ SERRANO: "El último obispo teldense fr. Jaime de Olzina O.P.", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 16, 1970, 287-323.  
 E. GONZÁLEZ GOZALO: "Tipos náuticos en los graffiti mallorquines (siglos XIV-XIX)", *Actes du VIII Colloque International de Glyptographie d'Hoepertingen EUREGIO*, 1992, 255-272.

- Rolando A. LAGUARDA TRÍAS: *La aportación científica de mallorquines y portugueses a la cartografía náutica en los siglos XIV al XVI*, Madrid, 1964.
- Gabriel LLABRÉS: "Tres viajeros mallorquines del siglo XIV (1374-1394)", *BSAL*, 22, 1928, 66-67.
- Gabriel LLOMPART: "Personajes mallorquines del 'trescientos' canario", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 19, Madrid-Las Palmas, 1973, 217-235.
- Gabriel LLOMPART: "Notas sueltas sobre viajes y viajeros mallorquines a Canarias (siglo XIV)", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 30, Madrid-Las Palmas, 1984, 383-391.
- Gabriel LLOMPART: "Los mallorquines a Canarias en el Trescientos", *Il Santo. Revista Antoniana di Storia, Dottrina, Arte*, 25, Padova, 1985, 195-214.
- Gabriel LLOMPART MORAGUES: "Un guancho en la corte del rey Ceremoniosos y otras notas de archivos mediterráneos", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 33, Madrid-Las Palmas, 1987, 325-334.
- Gabriel LLOMPART: "Los cartógrafos judíos de Mallorca", *De Sepharad*, 1989, 35-41.
- Gabriel LLOMPART MORAGUES: "La identitat de Jaume Ferrer, el Navegant (1346)", *Memòries de l'Acadèmia Mallorquina d'Estudis Genealògics, Heràldics i Històrics*, 10, Palma, 2000, 7-20.
- Bonnet REVERON: *Las expediciones mallorquinas a las Canarias en el siglo XV*, Madrid, 1946
- Antoni RIERA MELIS: "La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)", *Revista d'Història Medieval*, 3, València, 1992, 55-78.
- Ramon ROSSELLÓ: "Mallorca i Canàries", *Notes històriques. Miscel·lània*, Felanitx, 1988, 15.
- Guillem ROSSELLÓ BORDOY: "Comercio y navegación en las Baleares medievales: la información textual y arqueológica",
- Vicenç M. ROSSELLÓ I VERGER: "Les cartes portolanes mallorquines", *La cartografia catalana*, Barcelona, 2000, 19-115,
- Antonio RUMEU DE ARMAS: *El obispado de Telde. Misioneros mallorquines y catalanes en el Atlántico*, Madrid, 1960.
- Antonio RUMEU DE ARMAS: "La exploración del Atlántico por mallorquines y catalanes en el siglo XV", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 10, Madrid-Las Palmas, 1964, 163-178.
- Antonio RUMEU DE ARMAS: "Mallorquines en el Atlántico", *Homenaje a Elías Serra Ráfols*, La Laguna, 1970, 261-276.
- Antonio RUMEU DE ARMAS: "La expedición militar mallorquina de 1366 a las islas Canarias", *En la España Medieval. estudios en memoria del profesor D. Salvador de Moxó*, Madrid, 1982, 497-503.
- Jaime SASTRE MOLL: *Economía y sociedad en el Reino de Mallorca. Primer tercio del siglo XIV*, Palma, 1986.
- Jaime SASTRE MOLL: "El puerto de la Ciudad de Mallorca durante el reinado de Sancho y la regencia de Felipe de Mallorca (1311-1330. Rentas feudales y reinversión", *Miscelánea de Textos Medievales*, 7, Barcelona, 1994, 141-188.
- Elías SERRA: "Els catalans de Mallorca a les Illes Canàries", *Homenatge al Dr. Rubió i Lluch*, III, Barcelona, 1936, 207-228.
- Elías SERRA RAFOLS: "Los mallorquines en Canarias", *Revista de Historia*, 54, 1941, 3-25.
- Francisco SEVILLANO COLOM: "De Venecia a Flandes (Vía Mallorca y Portugal, siglo XIV)", *BSAL*, 33, Palma, 1969, 1-33.
- Francisco SEVILLANO COLOM: "Los viajes medievales desde Mallorca a Canarias", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 18, Madrid-Las Palmas, 1972, 27-31.
- Juan TOS MELIÀ: *El Plan de las Afortunadas islas del Reyno de Canarias y la isla de San Borondón*, Madrid, 1996.
- María J. VIGUERA MOLINS: "Eco árabe de un viaje genovés a las islas Canarias: antes de 1340", *Medievalismo*, 2, Madrid, 1992, 257-258.