



VELA I AULESA, Carles: "Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de cosas vedades (1438-1449)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 629-648.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de cosas vedades (1438-1449)*

Carles Vela i Aulesa

Institució Milà i Fontanals (CSIC)

«Ita quorundam animos occupavit saeva cupiditas,
ut cum glorientur nomine christiano saracenis arma, ferrum et
lignamina galearum deferant, et pares eis necessaria ministrant».

(canon 24, III Concilio de Letrán)

Hace casi medio siglo Jacques Heers ponía las bases de nuestro conocimiento del papel de la marina vasca en el mundo mediterráneo bajomedieval¹. Sus teorías e hipótesis, aunque matizadas, han sido fuente de inspiración de posteriores trabajos² y lo son, también, del presente artículo, cuyo objetivo final es ampliar, con datos concretos, lo que sabemos de la importante presencia vasca en el Mediterráneo occidental a finales de la Edad Media. Las noticias las he obtenido del estudio de una fuente documental peculiar: dos registros de cosas vedades relativos al periodo 1438-1449³.

1. EL COMERCIO DE COSAS VEDADES O RES PROHIBITAE

A lo largo de la Edad Media la Iglesia católica intervino e interfirió en varias ocasiones en el desarrollo del comercio. La prohibición eclesiástica de la usura y sus consecuencias son harto conocidas. Aunque dicha prohibición nunca lo impidió, lo condicionó fuertemente⁴.

Algo parecido le ocurrió al comercio con el Islam. Desde un punto de vista moral –y militar– se comprende que a la Iglesia le preocupara la venta a musulmanes de mercancías que luego podrían utilizarse contra la Cristiandad.

* Este artículo forma parte del Programa de Investigación «La Corona de Aragón y los países islámicos en la Baja Edad Media: el marco político-militar y los intercambios económicos y culturales» (PB 94-0123), dirigido por la Dra. María Teresa Ferrer i Mallol. Debo agradecer a la Dra. María Teresa Ferrer, a Ferriol Macip, a Dolors Penella y a Albert Vela sus comentarios y sugerencias, que espero haber sabido aprovechar adecuadamente.

1. HEERS, Jacques: «Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle (d'après les Archives de Gênes)», *Bulletin Hispanique*, tomo LVII, nº 3, Faculté des Lettres de Bourdeaux, Burdeos, 1955, pp. 292-324, reeditado en HEERS, J.: *Société et économie à Gênes (XIV^e-XV^e siècles)*, Variorum Reprints, Londres, 1979. También expuso su visión sucintamente en HEERS, Jacques: *L'Occident aux XIV^e et XV^e siècles. Aspects économiques et sociaux*, PUF, París, 1963 (del que existe traducción castellana: *Occidente durante los siglos XIV y XV*, Ed. Labor, Barcelona, 1984 (2^a ed., 1^a reimp.), pp. 144-148).

2. Para una bibliografía actualizada sobre la historia marítima vasca véase BARRENA, Elena: «La historia marítima vasca de la Edad Media: un balance de conocimientos y de perspectivas de investigación», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 1, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1996, pp. 13-27. Específicamente sobre la presencia vasca en la Corona de Aragón véanse también los trabajos de CARRÈRE, Claude: «Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu de XV^e siècle», *Estudios de Historia Moderna*, tomo III, Instituto «Jerónimo Zurita» – Centro de Estudios Históricos Internacionales, Barcelona, 1953, pp. 67-156; SANTAMARÍA, Álvaro: «La reconquista de las vías marítimas», *Anuario de Estudios Medievales*, nº 10, Barcelona, 1980, pp. 41-133; CUADRADA, Coral, y LÓPEZ, María Dolores: «Comercio atlántico y operadores económicos castellanos en el Mediterráneo: Mallorca en la Baja Edad Media», en CASADO, Hilario (ed.): *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación Provincial de Burgos, Burgos, 1995, pp. 115-154; FERRER, M. Teresa: «Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, pp. 509-524; así como las obras generales de DEL TREPPO, Mario: *I mercanti catalani e l'espansione della corona d'Aragona nel secolo XV*, Università di Napoli, Nápoles, [1972] (existe traducción al catalán: *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*, Curial, Barcelona, 1976, pero utilizo para citar la versión italiana), y CARRÈRE, Claude: *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Curial, Barcelona, 1978 (traducción del original francés: *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés: 1380-1462*, Mouton & Co., París, 1967).

3. Para este artículo he vaciado los registros 1.086 (*Regestrum rerum prohibitarum*, 1438-1444, en adelante A) y 1.087 (*Compte e desempatxaments fets de cosas vedades VI*, 1443-1449, en adelante B), ambos en el Arxiu de la Corona d'Aragó, *Batllia General de Catalunya, Nòlits, guies i caucions*.

4. Véase una aproximación al tema en HEERS, J.: *Occidente durante los siglos XIV y XV*, op. cit., pp. 176-204.

El primer pontífice sensible a la cuestión fue Alejandro III quien, en 1179, por el canon 24 del III Concilio de Letrán, sentenciaba con la excomunión a todos aquellos que hubiesen vendido a musulmanes armas, hierro o material para la construcción de naves⁵. La efectividad de la condena hay que ponerla en duda, pero abría el camino a una diferenciación «moral» entre un comercio lícito y otro ilícito. Las disposiciones conciliares y las bulas pontificias relativas a este tipo de comercio se suceden en los pontificados posteriores, a veces en clara relación con la situación política y militar del Mediterráneo. La conquista mameluca de Acre en 1291 endureció la postura pontificia llegándose a prohibir todo comercio con el sultanato de Babilonia. Sin embargo, las prohibiciones coincidían frecuentemente con la concesión de excepciones y con autorizaciones para que los excomulgados pudieran ser absueltos de su pena canónica, generalmente previo pago a la Cámara Apostólica de una multa.

La prohibición papal no siempre afectó al mismo tipo de mercancías, aunque existen tres tipos de productos que aparecen constantemente en cánones conciliares y bulas pontificias: armas, hierro –y, por extensión, todo metal– y productos que pudieran utilizarse en la construcción de embarcaciones (sebo, alquitrán, pez, estopa, madera, jarcias, maromas, remos...). En ocasiones se añadieron a estos los caballos, de alto valor militar, y los alimentos, especialmente los granos a causa de su importancia «estratégica» en la alimentación medieval. Estos productos prohibidos serán conocidos como *res prohibitae* o, en catalán, *coses vedades*.

A pesar de las repetidas prohibiciones, parciales y totales, el comercio con el Islam no se detuvo. De hecho, la reiteración de bulas autorizando a las autoridades eclesiásticas locales a absolver las excomuniones confirma la existencia y vigor de este comercio convertido en contrabando.

Las monarquías europeas meridionales y las repúblicas italianas no podían mantenerse ajenas a las prohibiciones papales. En la Corona de Aragón, y desde Jaime II, los monarcas catalanoaragoneses asumieron como tarea propia el control del comercio de productos prohibidos⁶.

Para controlar la exportación de *coses vedades* acabó consolidándose un sistema de licencias sobre su exportación, obtenidas previo pago de una tasa. Con el paso del tiempo, las tasas acabaron convirtiéndose en un impuesto más sobre la exportación, el *dret de coses vedades*⁷. Asimismo, las regiones prohibidas al comercio se ampliaron a todo país no cristiano y/o enemigo del rey. El monarca, o su delegado, extendía una licencia a aquel mercader o marino u otro ciudadano que quisiera embarcar *coses vedades* con destino

5. Para todo lo referente a las prohibiciones pontificias seguimos los artículos de TRENCHS ODENA, Josep: ««De Alexandrinis» (El comercio prohibido con los musulmanes y el papado de Aviñón durante la primera mitad del siglo XIV)», *Anuario de Estudios Medievales*, nº 10, Barcelona, 1980, pp. 237-320, y «Les «Alexandrinis», ou la désobéissance aux embargos conciliaires ou pontificaux contre les Musulmans», *Cahiers de Fanjeaux*, nº 18, Fanjeaux, 1983, pp. 169-193. La prohibición incluía tanto el comercio marítimo como el terrestre, pero dado que los dos registros estudiados se refieren exclusivamente a las salidas de naves del puerto de Barcelona, nos ceñiremos en todo el artículo al comercio por vía marítima.

6. DEL TREPPO, M.: *op. cit.*, pp. 11-14. Sobre el comercio prohibido en Cataluña véanse los trabajos de ARAGÓ, Antonio M.: «Fletes de géneros prohibidos desde el puerto de Barcelona a la Liguria (1358-1409)», en *Actes del Iº Congreso storico Liguria-Catolagna. Ventimiglia-Bordighera-Albenga-Finale-Genova 14-19 ottobre 1969*, Istituto Internazionale di Studi Liguri, Bordighera, 1974, pp. 211-219; MAUBERT, Claude-Guy, y VERNET, Robert: «Sur les problèmes de ravitaillement dans les pays catalans. Le mouvement des céréales entre la Catalogne et le royaume de Valence pendant l'hiver 1357-58», *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña*, nº XII, Barcelona, 1974, pp. 9-24; RIU, Manuel: «Nuevos datos sobre el comercio mediterráneo catalano-aragonés: el comercio prohibido con el Oriente islámico», en *Segundo congreso de estudios sobre las culturas del Mediterráneo occidental*, Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, 1978, pp. 315-328; MAUBERT, Cl. G.: «Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357», *Anuario de Estudios Medievales*, nº 10, Barcelona, 1980, pp. 659-688, y FRAGO PÉREZ, María Pilar, y LÓPEZ PÉREZ, María Dolores: «Barcelona i el comerç mediterrani i atlàntic a partir de les llicències de navegació (1400-1410)», en *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (Palma de Mallorca, 27 setembre – 1 octubre 1987)*, v. *Comunicacions III*, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, 1990, pp. 171-184. A diferencia de lo que ocurre para Barcelona y Cataluña, los registros de licencias y del derecho de *coses vedades* del reino de Valencia han sido trabajados con profundidad por RINCÓN DE ARELLANO, María Isabel: «Contribución al estudio de la economía valenciana del siglo XV. El tráfico de artículos vedados y su impuesto», en *IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona, 1970, v. II, pp. 35-47; CABANES PECOURT, M. Desamparados: *Coses vedades, en 1381*, Anubar, Valencia, 1971; HINOJOSA MONTALVO, José: *Coses vedades, en 1404*, Anubar, Valencia, 1972; ARROYO ILERA, Rafael: «El comercio valenciano de exportación con Italia y Berbería a finales del siglo XIV», en *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón, II: La Corona de Aragón en el siglo XIV*, Valencia, 1973, v. 3, pp. 255-289; LÓPEZ ELUM, Pedro: *Coses vedades en Castellón desde 1412 a 1418 y 1422*, Anubar, Valencia, 1973; LÓPEZ ELUM, P.: «Contribución al estudio de las relaciones comerciales marítimas de Castellón de la Plana durante los años 1412 a 1418 y 1422», *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, nº IX, Zaragoza, pp. 211-266; RAUSELL BOIZAS, Hermenegildo: *Aportación al estudio de la economía valenciana en el siglo XV. Comercio de «coses vedades» en el reinado de Fernando de Antequera (resumen de tesis doctoral)*, Valencia, 1973; FERRER NAVARRO, Ramon: *Coses Vedades, en 1393*, Anubar, Valencia, 1975; FERRER NAVARRO, R.: *La exportación valenciana en el siglo XIV*, CSIC – Escuela de Estudios Medievales, Zaragoza, 1977; CHORRO BARRIL: «El sistema impositivo de «les coses vedades»», en *Primer congreso de historia del país valenciano*, Universidad de Valencia, Valencia, 1980, v. II, pp. 701-707; HINOJOSA MONTALVO, J.: «Las relaciones comerciales entre Valencia y los Pirineos durante la primera mitad del s. XV», en *Actas del VII Congreso Internacional de Estudios Pirenaicos*, Instituto de Estudios Pirenaicos, Jaca, 1983, pp. 227-238. Para Mallorca, puede verse el trabajo de SEVILLANO COLOM, Francisco: «Mercaderes y navegantes mallorquines (siglos XIII-XV)», en MASCARÓ PASARIUS, J. (coord.): *Historia de Mallorca*, Palma de Mallorca, 1971, t. IV, pp. 431-520.

7. KÜCHLER, Winfried: *Les finances de la Corona d'Aragó al segle XV (Regnats d'Alfons V i Joan II)*, Edicions Alfons el Magnànim, Valencia, 1999, p. 48.

a un país cristiano y amigo del rey (*terra de cristians i amics del rei*)⁸. Sin embargo, la licencia no bastaba para evitar el fraude. Una vez en alta mar gracias a la licencia, las naves podían cambiar la ruta y desembarcar su carga en algún puerto islámico. Ante tal situación, que debía ser habitual, aparecieron las cauciones (*segure-tats*). La caución era un documento complementario a la licencia por el que la persona que extraía una mercancía prohibida se comprometía a descargarla en un puerto cuyo nombre se especificaba y, para demostrarlo, se obligaba a obtener de las autoridades del puerto un albarán de descarga (*albarà responsiu*) que confirmara el desembarco. De no cumplir con lo estipulado en un periodo previamente fijado, prometía pagar una multa también establecida en la caución. La caución, como hemos dicho, no evitaba la licencia, sino que la complementaba⁹. Sólo cuando las *res prohibitae* estaban destinadas al mantenimiento de la nave o, por lo general, cuando su extracción no tenía un motivo comercial, bastaba con obtener simplemente una licencia¹⁰.

2. LOS REGISTROS DE COSES VEDADES DEL BAILE GENERAL DE CATALUÑA

En Barcelona la persona encargada, por delegación real, de la concesión y supervisión de las licencias y seguridades era el baile general de Cataluña¹¹. Aunque las mercancías prohibidas no formaban con toda seguridad el grueso de las exportaciones catalanas, el volumen de documentación generado por licencias y seguridades fue suficiente para la creación de unos registros especiales¹². En éstos deberían constar –contrabando aparte– todas las salidas del puerto de Barcelona de naves con *coses vedades* en su interior, por lo que hay que considerarlos una información muy valiosa para la reconstrucción del movimiento marítimo en la ciudad condal.

Entre las prohibiciones pontificias y los registros del baile general existen varias diferencias, especialmente en relación con el concepto de *coses vedades*. A los tradicionales *arma, ferrum et lignamina galearum* se añaden, en algunos periodos, ciertos alimentos y, de forma sistemática, los esclavos y las mujeres libres. Las licencias y seguridades para ciertos alimentos creo que hay que ponerlas en relación con la situación bélica que vive la Corona de Aragón, especialmente entre 1436 y 1442, durante la guerra por la conquista del reino de Nápoles, pero en general durante casi todo el reinado del Magnánimo. Los productos que aparecen con más frecuencia son el arroz, los frutos secos (piñones, higos, pasas, almendras, dátiles), las legumbres (garbanzos y habas), los quesos (de Menorca, Mallorca y Cerdeña, sobre todo) y algunos derivados cárnicos (tocino y manteca), seguidos por el pescado en conserva (atún, *arengades* –sardinias en salazón–, *merluça* –merluza seca–...), algunos vinos y, en una única ocasión, aceite, algarrobas y trigo¹³.

Que los esclavos y las mujeres libres tuvieran que obtener licencia para salir de los puertos catalanoaragoneses no se contempla en las bulas pontificias, pero se había convertido en habitual en la Corona de

8. En casos excepcionales podían extenderse licencias para llevar «mercancías» prohibidas a ciertos países islámicos. En los registros que hemos estudiado se conservan sólo unas pocas licencias en que el destino sean tierras islámicas y generalmente son de carácter excepcional: el mercader Lluís Vives recibe licencia para cargar varios productos prohibidos (polvo de antimonio, candelas de sebo, vino... en cantidades tan pequeñas que parecen destinadas al autoconsumo) en la barca de Ares Garcia que se dirige a Berbería, 5 de abril de 1442, A, f. 167r; el neófito Joan Camps, trajinero de Barcelona oriundo de Bona (actualmente Annaba, en Argelia), recibe licencia para trasladarse a su ciudad natal en el *ballener* de Lluís Vives previo compromiso que volverá a Barcelona, 9 de julio de 1444, B, f. 29v; el mismo Lluís Vives recibe una licencia para llevar a Abdalla, *moro*, a Berbería, 23 de noviembre de 1445, B, f. 63r; en la nao del conde de Modica se permite que embarquen 24 *moros* que se envían a Alejandría para ser intercambiados por cautivos cristianos, 30 de diciembre de 1446, B, f. 83v.

9. ARAGÓ, A. M.: *op. cit.*, pp. 211-212.

10. Bajo tales supuestos documentamos licencias concedidas para armas que deben pertrechar una localidad (el 9 de julio de 1438, el baile general permite a Bernat des Pla cargar en el laúd de Pere Bertran, de Palamós, 5 cajones de viratones que deben servir *per servey* (para uso) de dicha villa) o de productos que normalmente requerirían una caución, pero que no la necesitan pues –se hace constar– son *per son empiri* (para su propiedad) o a *obs d'un molí seu* (para su molino)...

11. FRAGO, M. P., y LÓPEZ, M. D.: *op. cit.*, p. 171. En el bando general publicado en Cataluña el 4 de marzo de 1354 por edicto de Pedro el Ceremonioso sobre reglas, formas y seguridad de la navegación mercante durante la guerra de los genoveses se especifica que las licencias de salida las concederán el consejo del rey o, en su ausencia, el baile general de Cataluña o su lugarteniente (transcrito en CAPMANY Y DE MONPALAU, Antonio de: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, Barcelona, 1962 (reedición anotada), v. II (1ª parte), pp. 250-252).

12. En estos registros se conservan, además de las citadas licencias y seguridades, que forman el grueso de su contenido, unos pocos albaranes *responsius*, es decir reconocimientos de descarga de *coses vedades* en el puerto barcelonés, así como varias cauciones de naves armadas a que entregaran al baile general, a su vuelta a Barcelona, un quinto de lo aprehendido en alta mar (a modo de ejemplo: el 14 de febrero de 1443 Joan de Laderosa, caballero domiciliado en Barcelona, patrón de una galiota de 23 bancos armadas con licencia, presta juramento y homenaje, presentando fiadores, que a su vuelta quintará; sin embargo, el baile general hace cancelar el juramento ante el hecho de que ambas naves ni fueron armadas ni fueron sacadas del puerto (A, f. 185v-186v)). Los registros de *coses vedades* del reinado de Alfonso el Magnánimo parecen presentar mayor homogeneidad que los de épocas anteriores tal como los describen A. M. ARAGÓ (*op. cit.*, pp. 211-212) y M. P. FRAGO y M. D. LÓPEZ (*op. cit.*, p. 171).

13. Mientras el trigo no era declarado a su salida del puerto de Barcelona, según parece sí que lo era al salir del puerto de Tortosa, pues una parte importante de los albaranes de descarga son por entradas de *forment* (trigo) a Barcelona.

Aragón¹⁴. Respecto a las mujeres es interesante destacar que en su mayoría parece que se trata de mujeres que viajan «solas», es decir, sin su marido. Aparte de viudas y «solteras» (son numerosas las cauciones para *feminas publicas*, es decir prostitutas), la forma en que se redactan licencias y cauciones parece dar a entender que las mujeres casadas, a veces acompañadas de hijos e hijas, también viajaban «solas» –sin su marido–, por lo que cabría ver en este estado de «indefensión» (desde un punto de vista medieval) la justificación de asegurar los viajes femeninos¹⁵.

Pero veamos antes cómo eran exactamente los albaranes de licencia y de caución¹⁶. La licencia, redactada siempre en catalán, es mucho más breve y concisa que la seguridad y, frecuentemente, nos proporciona menor número de datos. Se indica el producto que se permite cargar, con indicación de cantidad, si es necesario, y, frecuentemente, la nave en que embarcará, aunque algunas licencias son generales (cualquier barca, cualquier barca de Cotlliure...). Asimismo, se señala la persona que recibe el permiso de embarque y, en ocasiones, el motivo del mismo¹⁷.

La caución, en cambio, se redacta en latín y contiene más informaciones. En primer lugar se indica la persona que se compromete a descargar el producto –el declarante–, que no tiene por que ser el propietario. El declarante promete, bajo cierta pena que se establece y dentro de un plazo de tiempo dado, restituir un albarán *responsiu* (de respuesta) conforme ha descargado en un cierto lugar, que se determina con mayor o menor exactitud, tal mercancía o tales mercancías, que se detallan. Generalmente se aprovecha la enumeración y descripción de la mercadería para señalar en qué embarcación se pretende transportar. La seguridad acaba con la obligación, generalmente etceterada, de todos los bienes del declarante en el cumplimiento de la seguridad¹⁸.

En los márgenes de licencias y cauciones los escribanos del baile general acostumbran a añadir indicaciones relativas al asunto. En el caso de las cauciones son frecuentes indicaciones como *habuit albaranum licencie o fuit sibi factum albaranum licencie*, relativas a que dicha exportación había sido autorizada y se había expedido el pertinente albarán de licencia.

Como algunas mercancías prohibidas estaban sujetas al *dret de coses vedades*, el abono de este derecho también se hacía constar con frecuencia al margen¹⁹.

Las indicaciones sobre el desarrollo final de la licencia o la caución tampoco son extrañas, aunque menos frecuentes de lo que cabría esperar. Indicaciones sobre la entrega de un albarán de descarga, generalmente con anotación de su fecha, así como expresiones como *solvit cancellacionem* se refieren a las dos formas existentes de cerrar una caución: cumpliendo con lo asegurado o pagando la multa estipulada. Lo raro de estas anotaciones nos ilumina sobre el nivel de incumplimiento de las seguridades, aunque la duda que se plantea es si nos encontramos simplemente ante casos de desidia de los escribanos, que no anotaban la entrega de los albaranes de descarga, o si realmente el cumplimiento de las cauciones era muy escaso. Y, de ser cierto lo segundo, si el incumplimiento se debía a que no se efectuaban las rutas prometidas, es decir se llevaban las mercancías a otros puertos, puede que incluso a puertos del Islam o de enemigos, o si simplemente no existía demasiado rigor y muchos declarantes no se procuraban su certificado

14. Los musulmanes también tenían que obtener licencia y prestar caución para poder salir del puerto de Barcelona, sin embargo se conservan pocas licencias y cauciones para musulmanes, lo que se explica por lo lejos que quedaban las aljamas catalanas (en el valle del Ebro) de la ciudad condal. Sobre licencias para musulmanes véase ROMANO, David: «Musulmanes residentes y emigrantes en la Barcelona de los siglos XIV-XV», *Al-Andalus*, vol. XLI, fasc. 1, Madrid, 1976, pp. 49-86 y el estado de la cuestión en FERRER i MALLOL, Maria Teresa: «L'emigració dels sarraïns residents a Catalunya, a Aragó i al País Valencià durant la baixa edat mitjana», en *L'expulsió dels moriscos: conseqüències en el món islàmic i el món cristià*, Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, Barcelona, 1994, pp. 19-26.

15. El elevado número de mujeres que parten del puerto de Barcelona durante el periodo estudiado, un mínimo de 750, nos da una idea de la importancia relativa del transporte de pasajeros/as en el siglo XV, superior al número de esclavos declarados, unos 650.

16. En los registros de *coses vedades* del baile general se conservan copias etceteradas de estos documentos puesto que los originales se entregaban a los receptores de las licencias y a los declarantes de las cauciones, que debían presentarlas a los oficiales pertinentes para poder salir de Barcelona.

17. Tomemos un ejemplo al azar (A, f. 64r): *Lo batle general, lexats carregar a-n Nicholau Steve, patrò de barcha, VII bótes de formatges que són d'en Nicholau Correger, les quals tramet a Choliura* (el baile general, dejad cargar a Nicolau Esteve, patrón de barca, 7 botas de quesos que son de Nicolau Corretger, quien las envía a Cotlliure).

18. Tomemos un ejemplo al azar (B, f. 28v, 27 de junio de 1444): *Ffranciscus de Naron, mercator florentinus habitator Barchinone, gratis et cetera, convenit et promissit sub pena decem librarum Barchinone quod infra quatuor menses prima venturos restituet albaranum responsivum de discarricamento in civitate Maiorice fiendo, de quodam servo suo vocato Miquel de genere tartrorum quem transferre intendit in dicta civitate cum sigittia d'en Angelet, et pro hiis obligat omnia bona sua et cetera.*

19. Con el tiempo el derecho de *coses vedades*, que inicialmente gravaba toda mercancía prohibida (alimentos, armas, caballos, metales...), fue reduciéndose a un cierto tipo de productos –básicamente armas y productos para la construcción de embarcaciones–, quedando el resto de mercancías como prohibidas pero exentas de derecho (KÜCHLER, W.: *op. cit.*, p. 48). Conservamos algunas tarifas de *coses vedades* para Valencia, publicadas en RINCÓN DE ARELLANO, M. I.: *op. cit.*, pp. 46-47; ARROYO ILERA, R.: *op. cit.*, p. 271, y FERRER NAVARRO, R.: *La exportación valenciana*, *op. cit.*, pp. 26-36. Para la ciudad de Barcelona, que debía tener su propia tarifa, desconozco si se conserva alguna y ha sido publicada.

de descarga –hay que creer que algunos declarantes no debían pensar en volver jamás a Barcelona o hacerlo tras una larga temporada–. Tristemente, se trata de interrogantes que de momento no podemos responder.

Sea como sea, el fraude se nos plantea como el principal inconveniente de estos registros. De igual forma que resulta imposible creer que no existió durante este periodo comercio de *coses vedades* con países islámicos y enemigos, también es impensable considerar que todas las mercancías declaradas fueron a parar al lugar indicado. Existió pues, sin duda alguna, un contrabando que escapó completamente a los registros de *coses vedades* y existió también fraude respecto a las declaraciones, tanto en el sentido de no declarar todo lo que realmente se extraía como en el de no llevar realmente a los puertos indicados las mercancías declaradas.

Aun teniendo en cuenta la existencia de cierto nivel de fraude y de contrabando, el estudio de los registros de *coses vedades* puede ser una importante fuente para reconstruir una parte de la historia comercial y marítima catalana y, también, de otras naciones que comerciaron y navegaron por Cataluña²⁰. La única premisa que no hay que olvidar es que la información obtenida de esta fuente no puede considerarse estadísticamente exhaustiva ni completa, lo que no obsta para que pueda reflejar una parte importante del movimiento naval en la costa catalana. Es en este sentido que, de aparecer noticias sobre marinos y naves vascas, puede servir también para reconstruir una parte de la historia naval y comercial vasca. Es, pues, de la extracción de las referencias a marinos y embarcaciones de Vizcaya y Guipúzcoa que intentaremos ver cómo se implicaron los navegantes vascos en el comercio de la ciudad condal.

3. NAVES VASCAS EN EL PUERTO DE BARCELONA²¹

La primera constatación extraíble del vaciado de los dos registros de *coses vedades* es que, dentro del comercio y la salida de *res prohibitae*, los vascos no tuvieron, durante este periodo, un papel destacado, pues las licencias y seguridades en que aparecen son pocas²². Sin embargo, esto no significa que podamos deducir un papel insignificante de la marina vasca en el comercio catalán. Al contrario –como veremos–, las relativamente escasas referencias a naves y marinos vascos deben valorarse cualitativamente y no cuantitativamente.

Según licencias y cauciones se constata la presencia en aguas barcelonesas, entre 1438 y 1449, de seis naves de vizcaínos y una nao de Mutriku²³, así como de otras catorce embarcaciones patroneadas por marinos vascos²⁴.

Tipológicamente las naves documentadas son diecinueve naos, de las cuales una llamada nao castellana²⁵, una *barxa* y una barca. Predomina, pues, la nao por encima de otros tipos de embarcaciones²⁶.

Aunque no disponemos de ninguna indicación exacta sobre el tonelaje de estas embarcaciones, los trabajos de J. Heers y Cl. Carrère nos permiten suponer que nos encontramos ante naves de media o gran capacidad. Según Cl. Carrère *les naves* [naos] *représentent le plus gros transporteur qui vient jeter l'an-*

20. Véanse los trabajos citados en la n. 6, así como la aproximación archivística de CONDE, Rafael: «La documentación para el estudio del comercio bajomedieval catalán: problemas y perspectivas», *Anuario de Estudios Medievales*, nº 10, Barcelona, 1980, pp. 653-658.

21. Para las referencias archivísticas de los documentos citados en este apartado, véase la tabla 1 del apéndice. Respecto a la transcripción de los topónimos vascos, se ha respetado la forma oficial en euskera, incluso cuando aparecen dentro de antropónimos, excepto en aquellas localidades con forma castellana de larga e histórica tradición. En cuanto a los antropónimos, se ha respetado, por lo general, la forma gráfica documentada, se ha traducido al castellano cuando el original era en latín y se ha «normalizado» mínimamente (elisión de la h intervocálica, desarrollo de la preposición «de» apostrofada...), para facilitar la lectura e identificación, aunque se han respetado rasgos como las terminaciones –es e –is en vez de –ez, la vacilación x/z...

22. De 3.159 fichas realizadas, cada una correspondiente a un producto exportado o importado (no a documentos íntegros, es decir, licencias, cauciones, fianzas...), sólo en 59 aparecen vascos o naves vascas.

23. En adelante utilizaremos «nao» como traducción del catalán *nau*, es decir, para indicar un tipo concreto de barco, reservando «nave» como sinónimo de embarcación.

24. En la mayoría de los casos, la procedencia vasca del patrón o de la nave viene indicada por el calificativo «vizcaíno», salvo en algunas pocas ocasiones en que nos hemos valido del nombre o apellido para identificar algunos patrones sin indicación de nacionalidad o con el epíteto «castellano». Sólo existe un caso, como se anotará más adelante, en el que pueden existir dudas razonables sobre el origen vasco del patrón: el patrón castellano Pedro Xoyo de Aranda, posiblemente identificable con otro patrón llamado Pedro de la Randa, del que no se indica la nacionalidad.

25. Se trata de la nao de Pedro Xoyo de Aranda que, si bien en una caución es llamada nao castellana, en la siguiente licencia es designada simplemente nao de Pedro Xoyo de Aranda, castellano. Habría que preguntarse si realmente el adjetivo «castellano» se refiere en este caso a un tipo concreto de nao –aparentemente más pequeño, véase *infra*– o al lugar de origen de la embarcación.

26. J. HEERS («Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 302-308) y A. SANTAMARÍA (*op. cit.*, p. 98) coinciden en esta constatación, documentando la nao como el tipo de embarcación más frecuente entre patrones vascos. En cambio, C. CUADRADA y M. D. LÓPEZ (*op. cit.*, pp. 141-142) documentan gran variedad de naves.

cre sur la grève barcelonaise. Esta autora cifra su capacidad entre 350 y 900 botas (entre 143'5 y 369 t²⁷). Tal capacidad coincide con lo documentado por J. Heers para el mismo periodo en Génova: naves incluso de más de 10.000 cántaros, pero preferentemente de entre 4.000 y 7.000 cántaros (entre 190 y 330 t)²⁸. C. Cuadrada, M. D. López y A. Orlandi, sin embargo, documentan entre los marinos vascos naves de menor tonelaje, con una capacidad de entre 200 y 400 botas (entre 82 y 164 t), y que serían, en general, más pequeñas que las naos de otras nacionalidades²⁹. Fuera como fuese, nos encontramos ante naves con tonelajes notables dentro de los parámetros medios medievales, lo que debía convertir a sus armadores en potenciales grandes transportistas. Aun así, hay que indicar que la nao no era patrimonio de los vascos, pues documentamos naos con patrones de muchas otras naciones, atlánticas (gallegos, castellanos y portugueses) y mediterráneas (sicilianos, provenzales, genoveses y catalanes).

De menor capacidad que las naos debían de ser la barca y la *barxa*. Posiblemente se trataba de dos «barcas castellanas» –atlánticas– (100-200 botas, 41-82 t), de mayor capacidad que sus homónimas mediterráneas (20-60 botas, 8'2-24'6 t)³⁰.

Por las indicaciones de puertos de descarga podemos reconstruir la ruta de algunas de estas naves, aunque hay que tener en cuenta que las licencias se refieren al puerto de desembarque de la mercancía o persona consignada y no al puerto de destino final de la embarcación. A modo de ejemplo, el 13 de agosto de 1440 embarca en una nao de vizcaínos Maria Gonsalves, esposa de Pere Garcia, escudero, y el día siguiente lo hacen Esperança de Sogorb, esposa de Joan Esteve, jubonero, y Llúcia, esclava de Antoni Torrent, cambiador *de menuts* (de calderilla) de Barcelona. Las dos primeras se dirigen a Valencia, mientras que la esclava embarca con destino a Ibiza. Suponiendo que se trate de la misma nave, lo que parece altamente probable, implica una ruta Barcelona-Valencia-Ibiza o Barcelona-Ibiza-Valencia³¹.

Excepto en aquellos casos en que la mercancía se destina al mantenimiento de la propia nave, las indicaciones en licencias y cauciones del puerto de descarga nos permiten reconstruir algunas de las rutas por las que transitaban las naves vascas, que parecen concentrarse en el Mediterráneo occidental y el Atlántico³².

Dentro de la Corona de Aragón, el Principado, el reino de Valencia y, sobre todo, el reino de Mallorca aparecen como destinos «habituales». Documentamos un viaje a Tortosa en diciembre de 1441 y dos a Valencia en agosto de 1440 y junio del año siguiente, ya citado. Pero la ruta más frecuentada es la de las islas Baleares y en concreto Ibiza³³. Recordemos la nao que en agosto de 1440 debía recalcar en Ibiza y en Valencia en un mismo viaje. A fines del mismo mes, la nao de Pedro de la Randa se dirigía también al castillo de Ibiza, y dos meses antes, a fines de junio, la nao de Sanxis de Espalza llevaba una esclava rusa de nombre Caterina a la misma isla y un esclavo etíope llamado Joan a Mallorca o Ibiza, lo que da a entender que el viaje debía de ser, como mínimo, de tres etapas: Barcelona-Mallorca-Ibiza.

En agosto del año 1439 otra nao de vizcaínos se dirigía a Ibiza, mientras que en abril del mismo año iba a Ibiza la nao de Pedro Miguélis, mercader vizcaíno. Ésta llevaba una cuantiosa remesa de armas enviada por el mercader florentino Pietro Canigiani, factor del también florentino Giovanni Ventura. La peculiar-

27. CARRÈRE, Cl.: «Le droit d'ancrage», *op. cit.*, pp. 90-96, especialmente, sobre las naos, la p. 95. Sobre la constatación de esta autora que del puerto de Barcelona salían muchas más galeras que naos, debemos hacer constar que en los registros de *coses vedades* el número de naos citadas dobla con creces el de galeras. Para la conversión a toneladas sigo los cálculos de J. Heers: 100 botas = 41 t (HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 306, n. 3).

28. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 306-307. El mismo autor, en *Gènes au XVe siècle. Activités économiques et problèmes sociaux*, S.E.V.P.E.N., [París], 1961, pp. 271-279, especialmente p. 273, da 5.000 cántaros (240 t) como la capacidad habitual de las naos vascas, aunque inmediatamente después expresa que *les navires français et, sans doute, tous les bâtiments atlantiques sont de plus en plus petits*, y que los patrones extranjeros pilotan naves medianas.

29. CUADRADA, C., y LÓPEZ, M. D.: *op. cit.*, pp. 141-142, y CUADRADA, C., y ORLANDI, A.: *op. cit.*, pp. 17-18.

30. CARRÈRE, Cl.: «Le droit d'ancrage», *op. cit.*, pp. 92-93. Por *barxa* se conocía un tipo de nao del Atlántico (debo esta información a Maria Teresa Ferrer i Mallol, cf. GARCIA i SANZ, Arcadi: *Historia de la marina catalana*, Aedos, Barcelona, 1977, p. 73 y *Glossari*). Cl. Carrère asimila las barcas castellanas a la coca bayonesa.

31. La existencia de rutas con varios puertos de recalado más allá de la tradicional navegación de cabotaje litoral está ampliamente documentada por CUADRADA, C., y LÓPEZ, M. D.: *op. cit.*; DEL TREPPO, M.: *op. cit.*; y CARRÈRE, Cl.: *Barcelona 1380-1462*, *op. cit.*

32. J. HEERS también constata estos dos ámbitos como los propios de la marina vasca («Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 308), pero en nuestro caso hay que tener presente, como veremos más adelante, las peculiaridades de nuestra fuente.

33. J. HEERS demuestra con claridad que en estos mismos años los vascos se encargaron del abastecimiento de sal a Génova, e Ibiza era sin duda uno de los principales productores de este mineral («Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 312-314). J. Heers indica también que uno de los puertos catalanes más frecuentados era el de Mallorca (*op. cit.*, p. 314-315).

ridad de este envío es que se especifica que aunque el albarán de descarga deberá redactarlo el gobernador de la isla, las armas son *pro caricando in navi Venetorum que ibi [en Ibiza] ventura est*³⁴.

Otras dos importantes islas formaban parte de la Corona de Aragón en esa época: Cerdeña y Sicilia, y también a ambas se encamina alguna nao vasca. La ya citada nao castellana de Pedro Xoyo de Aranda, fletada por Pere Toralles, mercader de Barcelona, se dirige a Cagliari en julio de 1440. Un año más tarde una nao de vizcaínos va al reino de Sicilia y en abril de 1443 Alfonso Suaris, cónsul de castellanos en Barcelona, da seguridad de que enviará en la nao de Otxoa *Deloro* un cargamento de armas al reino de Sicilia *vel alibi*, comprometiéndose a presentar albarán de un oficial de tierra de cristianos y amigos del rey. Finalmente, en julio de 1444 la nao del vizcaíno Fernando Reval parte con mercancía del barcelonés Francisc Brocard hacia la isla de Sicilia.

Fuera de los territorios del rey de Aragón, los destinos declarados se inclinan hacia el Atlántico, con la excepción de una nao de vizcaínos que, en mayo de 1442, debe llevar a sor Maria, monja, a Génova.

A Castilla se dirigen en 1444 la nao de Martín de Basozabal, vizcaíno, con 25 esclavas y un esclavo que deben descargarse en Sevilla, y en 1445 la de Otzoa, con 26 *cofes* de *alcofol* o polvo de antimonio³⁵ que descargar en Sevilla u otro puerto castellano. La nao de Mutriku, según parece, vuelve a casa, pues se compromete a presentar albarán de descarga de 18 ballestas en Deba de Vizcaya.

También al Atlántico viajan la nao de vizcaínos patroneada por Pedro Sanxis de Azmedia, que en octubre de 1439 lleva trigo del mercader barcelonés Guillem Vallcelada al reino de Portugal, así como la nao del vizcaíno Pedro Rodríguez que, por las mismas fechas, transporta vino de malvasía a Flandes.

Las principales ausencias son de puertos de Berbería y Ultramar. Aunque hay que decir que J. Heers constata que, por esa época, éstas son dos regiones poco frecuentadas por los marinos vascos³⁶, en nuestro caso cabe añadir que, además, son rutas que aparecen con poca frecuencia en el comercio de *coses vedades*, puesto que estaban prohibidas al mismo³⁷.

Más sintomático resulta que no haya noticia alguna de viajes a puertos occitanos mediterráneos, por aquel entonces muy frecuentados por la marina vasca³⁸. Tampoco son demasiadas las naves de otras nacionalidades que declaran ir a tales puertos, lo que habría que poner en relación con la situación bélica en el reino napolitano, donde se enfrentaban las casas de Aragón y de Anjou. El enfrentamiento militar explicaría –dentro del comercio de *coses vedades*, no extrapolable al de otras mercancías– otras ausencias significativas a nivel de todo tipo de naves: las costas ligur, toscana, romana y véneta aparecen con escásima frecuencia y, aunque hay referencias a una *nau de nisards* (de Niza), una nao de Génova... éstas también son escasas. No es de extrañar que la guerra en Italia hubiera influido de alguna manera, sobre todo en un comercio tan delicado como el de *coses vedades*.

Para unos pocos casos contamos con indicaciones de la entrega a la vuelta, al baile general, del albarán *responsiu*, pero como se trata de indicaciones muy abreviadas poco es lo que se puede deducir. De las diecisiete seguridades en que aparecen naves vizcaínas, sólo de seis disponemos de noticias de su conclusión. En tres ocasiones consta la entrega de albarán de descarga con indicación de la fecha, por lo que sabemos que en los tres casos se descargó la mercancía dentro del plazo fijado. En una ocasión consta que se entregó el albarán pero sin indicar su fecha, mientras que en otro se indica *solvit cancellacionem*, lo que parece indicar que se abonó la multa. Por último, en el caso de la esclava rusa Maria embarcada en la nao

34. C. CUADRADA y A. ORLANDI constatan que, a inicios de la decimoquinta centuria, Ibiza se había convertido en puerto de recalado de las embarcaciones venecianas procedentes de Flandes (*op. cit.*, pp. 16-17). ¿Significa la seguridad documentada que cuarenta años más tarde Ibiza aún seguía siendo una etapa habitual de las flotas vénetas? El aprovisionamiento de grandes embarcaciones con otras naves parece que no debía de ser una práctica extraña, pues en los mismos registros de *coses vedades* se conserva otra caución destinada al suministro de una nave: el 27 de abril de 1440 Antoni Berga, escribano de la nao del rey de Navarra, Juan de Aragón, se compromete a cargar en dicha nao gran cantidad de maderos, clavos, legumbres, pólvora, anillas y saetas, que transportará en la barca de Pere Sanç de Tossa. Como el albarán de descarga debe redactarlo el baile de Sant Feliu de Guixols, es de suponer que la nao real debía encontrarse, por aquel entonces, anclada en el puerto de dicha localidad (A, ff. 92v-93r).

35. El *alcofol*, polvo de antimonio o de galena, era conocido en castellano como alcohol, término actualmente en desuso en esta acepción.

36. C. CUADRADA y M. D. LÓPEZ constatan una importante presencia castellana (es decir vasca) en la ruta de Mallorca a Berbería a lo largo del siglo XIV (*op. cit.*, p. 140), que no he encontrado reflejada en los trabajos de J. Heers, Cl. Carrère, M. Del Treppo... ¿Acaso porque en el siglo XV, al que se refieren dichos trabajos, dicha presencia había desaparecido?

37. Las pocas licencias, cauciones y otros documentos para naves con destino al Magreb u Oriente Medio son siempre de carácter excepcional (véase *supra* n. 8). No ocurre lo mismo con Rodas, tierra cristiana, adonde se dirigen todo tipo de mercancías. Se trata, sin embargo, en ambos casos, de una distorsión propia de la fuente. Las naves que aparecen con licencias especiales para Alejandría y Berbería debían de ir cargadas de mercancías «lícitas» que vender en dichos puertos. Del mismo modo, una gran parte de las galeras y galeazas que se dirigen a Rodas debían de recalcar también en Alejandría u otros puertos levantinos, cargadas, como mínimo teóricamente, de mercancías «lícitas».

38. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 295-296.

de Pedro de la Randa se indica al mismo tiempo que hubo albarán y que se pagó la cancelación, lo que parece contradictorio. ¿Un error del escribano? Quizás se presentó albarán pero fuera del plazo de la caución y se tuvo que pagar la multa. Sin embargo, de poco sirven las indicaciones, excepto para acotar fechas límite de los viajes. Por ejemplo, la nao de Pedro Miguelis todavía estaba en Barcelona el 20 de abril de 1439, fecha de la seguridad, y el 5 de junio ya había llegado a Ibiza, fecha del albarán de descarga, pero desconocemos las fechas exactas de salida y llegada.

Aunque las escasas noticias recogidas no permiten ni siquiera proponer una evolución en la presencia de naves vascas en el puerto de Barcelona, a modo de información se puede hacer constar que las referencias a embarcaciones vascas se concentran entre 1438 y 1445, con una única nave citada posteriormente, en 1449, mientras que los años con mayor número de embarcaciones son 1439 (4), 1440 (5) y 1441 (3).

Las mercancías embarcadas por las naves vascas presentan una relativa variedad dentro de lo limitado del concepto de *coses vedades* y pueden agruparse en cuatro apartados: armas, productos y piezas para el mantenimiento y flete de naves, esclavos y alimentos, a los que habría que añadir el transporte de pasajeros. En relación con las armas y aquellos materiales de uso en la industria naval, sólo cabe constatar que en tres ocasiones se trata simplemente de aprovisionar el barco. Por ejemplo, el patrón Joan Martines de Zaldibar recibe licencia para cargar 2 quintales y 3 arrobas de sebo *per forniment de la nau*, es decir para su mantenimiento. Como ya hemos indicado, cuando el cargamento es para abastecer la nave se requiere simplemente una licencia, mientras que cuando es para venderlo en otro puerto, al tratarse de una actividad comercial, es necesario presentar una caución. Lo mismo ocurre, como ya hemos dicho, con las armas: Joan del Port recibe licencia para cargar doce lanzas *per servici de la nau* de Joan Martines, vizcaíno. El volumen de los cargamentos varía de unas pocas piezas a pequeños arsenales.

El número total de esclavos embarcados es de treinta, pero hay que hacer constar que veintiséis de ellos viajan en un mismo cargamento: el extraordinario embarque de veinticinco esclavas negras y un esclavo sarraceno posiblemente propiedad del mercader Pietro Ventura en dirección a Sevilla en la nao de Martín de Basozabal.

Los productos embarcados que entrarían en la categoría de alimentos son realmente «exóticos», incluso respecto a los dos registros enteros. Se trata del único envío de trigo para el que se redacta una seguridad (2.000 cántaros de trigo enviados a Portugal) y de un poco habitual envío de vino de malvasía (7 botas facturadas a Flandes).

El último producto documentado son 26 *cofes* de *alcofol* o polvo de antimonio enviadas al reino de Castilla. En esa época, el *alcofol* era principalmente un cosmético y su prohibición posiblemente deba entenderse por tratarse de un metal.

Finalmente, el último tipo de «mercancía» declarada son algunos pasajeros de sexo femenino que embarcan para trasladarse a otra ciudad. En el caso de Maria Gonsalves, esposa del escudero Pere Garcia, el hecho de indicar que, aun siendo declarada por un escudero barcelonés, Bartomeu Martí, el albarán de descarga lo obtendrá su esposo, quien, literalmente, la «descargará», indica que dicha Maria se dirigía al encuentro de su marido que, por aquel entonces, residía en Valencia³⁹. Este caso parece confirmar la sensación que por lo general desprenden las cauciones para mujeres «casadas»: que sus esposos están ausentes.

De las cauciones y licencias se constata que la mayoría de las embarcaciones vascas presentes en los registros de *coses vedades* se limita a transportar mercancías prohibidas. Si excluimos las licencias para mantenimiento de la nave, encontramos que ningún patrón vasco presta una caución. Aunque evidentemente podían llevar el barco lleno de mercancías lícitas –no prohibidas– comercializadas directamente por ellos, el hecho de no encontrarlos durante un decenio declarando *coses vedades* confirma hasta cierto punto la teoría apuntada por J. Heers de que, en el Mediterráneo de la primera mitad del cuatrocientos, los vascos se convirtieron en grandes transportistas más que en grandes mercaderes⁴⁰.

Como veremos, sí hay algún vasco que mercadea, pero, curiosamente, no en naves que sean o parezcan vascas. En las naos y barcas de vizcaínos documentadas cargan –o, más bien, declaran que descargan–

39. Sin poner en duda el matrimonio entre Maria y Pere, por un registro de bandos de expulsión de tahúres, alcahuetes y alcahuetas sabemos que Peret lo Cantador, alcahuete de Maria Gonsales (sic), prostituta en el prostíbulo de Viladalls de Barcelona, había sido expulsado de Barcelona el 9 de junio de 1440 por un periodo de seis años (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, *Consell de Cent*, V.12, fs. 35v-36r). Dado que disponía de 10 días para salir de la ciudad condal, en agosto de 1440 ya debía de estar en Valencia. Evidentemente Peret lo Cantador y el escudero Pere Garcia son la misma persona.

40. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.* Sin embargo, J. Heers también comenta que en Cataluña a los vascos se les permitió hacer más de mercaderes que en Génova (p. 317).

rán– mercaderías y personas varios barceloneses (los mercaderes Joan Riba, Francesc Brocard, Nicolau Reverdit y Guillem Vallcelada, el cambiador *de menuts* y mercader Antoni Torrent, el escudero Joan Navarro, el tendero Joan Cebrià), un castellano afincado en Barcelona (Alfonso Suaris, cónsul de castellanos en Barcelona⁴¹) y la colonia florentina, sólidamente instalada en Barcelona (Pietro Canigiani, agente comercial de Giovanni Ventura, Pietro Ricoldi, agente comercial de Pietro Ventura, Loteri di Nerone y Antonio Jeorgui, agente de Lorenzo Tacchini⁴²).

4. PATRONES DE NAO VASCOS EN BARCELONA⁴³

El elenco de patrones vascos documentados en los dos registros de *coses vedades* no incluye, sin duda alguna, a todos los patrones de Vizcaya que por esas fechas frecuentaron el puerto de la ciudad condal. Vaciando los registros del *dret d'ancoratge* (derecho de ancoraje), Cl. Carrère documenta para el mismo periodo muchas más naves vizcaínas que entran en el puerto de Barcelona que las que los registros de *coses vedades* muestran saliendo: naves patroneadas por Martín de Lanyo, Utxo Juanis de Bilbao, Joan Xanxis de Gonytori, Utxo Lopis o Utxona Llopis, Martí de Guiedo...⁴⁴. Es posible que algunas de estas naves sean las que en los registros de *coses vedades* aparecen como naos de vizcaínos.

Martín de Basozabal, vizcaíno

Escasas son las noticias que poseemos de este armador vizcaíno que el 30 de octubre de 1443 aparece en una seguridad redactada por el posiblemente florentino Pietro Ricoldi, agente comercial del mercado de origen florentino y ciudadanía barcelonesa Pietro Ventura.

La carga se compone de 25 esclavas negras y un esclavo sarraceno bautizado llamado Silvestre, que deberán ser descargados en Sevilla en el plazo de un año bajo pena de 50 libras.

Joan Ferrandis, vizcaíno

El 16 de julio de 1449, el baile general de Cataluña redacta una licencia para extraer de Barcelona 10 martinetes, 15 corazas, 18 arcos de ballesta, 18 capacetes, 18 paveses y una bombardita de hierro con 4 morteretes, en la *barxa* de Joan Ferrandis, vizcaíno. Este relativamente importante cargamento de armas es expedido por el arzobispo de Tarragona, a la sazón el aragonés Pero d'Urrea, a Vica, localidad de difícil identificación⁴⁵. Dado que se trata de una licencia y no de una seguridad, es posible que las armas no fueran destinadas a mercado alguno sino a la protección de alguna fortaleza a cargo de la mitra tarraconense. Es posible, también, que en la nave de Joan Ferrandis viajaran los (¿dieciocho?) soldados para quienes iría destinado dicho armamento.

Es probable que Joan Ferrandis sea Juan Ferrando de Stivarrubia cuya nave fue presa por corsarios catalanes camino de Barcelona en julio de 1450 o Juan Ferrando de Motrico cuya nave también fue toma-

41. Alfonso Suaris ejerció el cargo, según los dos registros de *coses vedades*, como mínimo del 27 de julio de 1439 al 5 de abril de 1443, sucediendo en el cargo a García Alfonso, documentado como cónsul el 31 de julio de 1438. Sobre el consulado de castellanos en Barcelona, la Corona de Aragón y el Mediterráneo occidental: FERREIRA PRIEGUE, Elisa: «Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el Mediterráneo bajomedieval», en CASADO, Hilario (ed.): *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación Provincial de Burgos, Burgos, 1995, pp. 191-239. Según parece, García Alfonso, el antecesor de Alfonso Suaris, llevaba en el cargo desde la primera década del siglo XV (FRAGO, M. P., y LÓPEZ, M. D.: *op. cit.*, p. 175, n. 12).

42. J. HEERS («Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 309 y 312) constata que *le navire basque est très souvent un auxiliaire précieux pour les colonies florentines établies en Espagne* (p. 309). Acaso la razón de tal colaboración deba buscarse en la neutralidad vasca ante la difícil situación política y diplomática italiana. Se trata en todos los casos de importantes mercaderes: las compañías de Giovanni Ventura y de Lorenzo Tacchini son, en 1434, en volumen de transacción, la primera y la cuarta entre las italianas (DEL TREPPO, M.: *op. cit.*, p. 285), Lottieri di Nerone se encarga en 1438 de abastecer de trigo Barcelona (*id.*, p. 312, y CARRÈRE, Cl.: *Barcelona 1380-1462, op. cit.*, p. 357, ns. 111 y 112)...

43. Para las referencias archivísticas de los documentos citados en este apartado, véase la tabla 1 del apéndice.

44. CARRÈRE, Cl.: «Le droit d'ancrage», *op. cit.* La autora no da un listado sistemático de naves y patrones, pero a lo largo del artículo pueden irse recogiendo muchas noticias aisladas. Respecto a su transcripción de los nombres, respetamos su grafía, aunque en algunos casos nos parezca dudosa. Mantendremos similar criterio ante los nombres propios recogidos en otros trabajos.

45. Ha resultado imposible identificar con exactitud este topónimo. A modo de hipótesis se podría identificar con Vico Equense, localidad próxima a Nápoles –¿alguna relación con la conquista del reino napolitano?–, o con el estanco de Vic, en el Languedoc, cerca de Agde, donde existía un punto de carga y descarga de mercancías. Por el carácter bélico del cargamento parece más probable la primera identificación, pues podría relacionarse con el aprovisionamiento de las tropas del rey Alfonso el Magnánimo. Finalmente, una última posibilidad sería un error de escritura por *Viça*, una de las muchas formas medievales de escribir Ibiza (en catalán moderno, Eivissa).

da por corsarios catalanes ante Cartagena en septiembre del mismo año⁴⁶. Lo que no hay duda es que estos dos patrones vascos son los mismos que Juan Ferrán de Stigaribia y Juan Ferrán de Motrico, que patronean, en 1450, cada uno, una nave de Cosmo Lomellini –¿las que les robaron?– y el primero, al cabo de poco, una embarcación propiedad de Joan Andreu, mercader de Valencia⁴⁷. Aún podría identificarse nuestro Joan Ferrandis con Juan Ferrán de Bermeo, activo en Génova en 1447, 1454 y 1457-1460, o con Juan Ferrán de Ermadura, que en 1457, cargado de aceite y en dirección a Rodas, es capturado por tres naves catalanas⁴⁸.

Joan Martines y Joan Martines de Zaldibar

El 8 de octubre de 1438 *Johan Martíneç de Celdiber* recibe una licencia para cargar en su nao 2 quintales y 3 arrobas de sebo para su mantenimiento, por el que abona 26 dineros en concepto de derecho. Aunque no se indica la nacionalidad, es muy probable que *Celdiber* haya que identificarlo con la localidad vizcaína de Zaldibar.

Otro Joan Martines, vizcaíno, tres años y medio más tarde, el 25 de junio de 1442, aparece en la licencia que recibe Joan del Port para cargar en la nave de aquel 12 lanzas que se emplearan en la misma nave. El mismo Joan del Port había cargado el 3 de noviembre de 1441 en una nao de la que no se indica ni nacionalidad ni patrón otras dos docenas de lanzas para uso de la nave⁴⁹.

Como ya demostró J. Heers⁵⁰, las naves vascas generalmente permanecían largas temporadas en el Mediterráneo antes de volver a su tierra natal, por lo que podría ser que las tres naos fueran la misma⁵¹. De ser así, ésta, como mínimo, habría atracado en tres ocasiones en el puerto de Barcelona para ser reparada y armada.

Pedro Miguelis, mercader vizcaíno

El ya citado importante envío de armas a Ibiza para que fueran cargadas en la nave de los venecianos que debía llegar pronto a la isla fue cargado en la nao de Pedro Miguelis, mercader vizcaíno, con seguridad fechada a 20 de abril de 1439 y albarán responsivo de 5 de junio de 1439.

Aunque la fecha del albarán sea de junio de 1439, su nao no atracó en Barcelona hasta el 3 de agosto, proveniente de Cagliari. Pedro Miguelis permaneció en la ciudad condal como mínimo hasta el 29 del mismo mes, para partir de nuevo con rumbo a Génova. Proveniente de la ciudad ligur lo vemos entrar de nuevo en el puerto barcelonés el 3 de mayo de 1440⁵².

Así pues, a bordo de su nao, entre 1439 y 1440 Pedro Miguelis realizó, como mínimo, dos viajes, uno entre abril y agosto de 1439 a Cerdeña vía Ibiza y otro en 1440 a Génova⁵³.

Es posible que también sea el mismo Pedro Miguelis, el Pere Miquel de Gantia, de Deba, documentado por Cl. Carrère como patrón de una nave fletada el 27 de enero de 1440⁵⁴.

Joan Otxoa, Otzoa y Otxoa Deloro

El antropónimo Otxoa, a veces deformado como Utxua e incluso Utxo o Utxona, aparece con gran frecuencia entre los marinos y mercaderes vascos presentes en Barcelona en la Edad Media y esto hace difícil su identificación.

46. DEL TREPPO, M.: *op. cit.*, p. 498.

47. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 303.

48. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, pp. 308 y 310 respectivamente.

49. Véanse las referencias a Joan del Port en la Tabla 2 del apéndice.

50. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, pp. 308.

51. Cl. CARRÈRE («Le droit d'ancrage», *op. cit.*, p. 104) documenta un Joan Martinis d'Oriola que, procedente de Vizcaya, recalca con su barca de 220 botas de capacidad en Barcelona el 9 de diciembre de 1442 –Cl. Carrère lo hace portugués, pues existe una localidad portuguesa llamada Oriola, pero personalmente me inclino a pensar en un origen vasco: Urriola, barrio de Murelaga, más conforme con la procedencia del marino–. A pesar de la similitud de nombre, es difícil poder identificarlo con nuestros Joan Martines puesto que éstos ya están en Barcelona antes de junio de 1442, mientras este último llega en diciembre del mismo año.

52. CARRÈRE, Cl.: «Le droit d'ancrage», *op. cit.*, pp. 82 (n. 41) y 136. Aunque en una de las ocasiones Cl. Carrère transcribe Pedro Miquetis (sic) creo que hay pocas dudas de que se trata del mismo personaje.

53. Estos viajes nos permiten apreciar rutas «complejas» parecidas a las documentadas por J. HEERS («Le commerce des Basques», *op. cit.*; por ejemplo, p. 315: Génova-Trapani-Barcelona-Ibiza-Tortosa-Génova) en las que se combinan intereses y productos: aprovisionamiento de sal de Ibiza a Génova, comercio entre Cataluña y Génova...

54. CARRÈRE, Cl.: «Le droit d'ancrage», *op. cit.*, p. 264, n. 147.

Joan Otxoa, castellano, aparece como beneficiario de una licencia con fecha de 21 de octubre de 1440 para que cargue en su nao estopa de calafatear, sebo y pega que se usaran en el mantenimiento de la embarcación⁵⁵. Aunque se indique simplemente su condición de castellano, por su nombre podemos identificarlo como vasco.

Otxoa *Deloro* (¿d'Eloro, de Loro o del Oro?), señorío de Vizcaya, es patrón de la nao en que Alfonso Suaris, cónsul de castellanos en Barcelona, envía a Sicilia *vel alibi* 4 docenas de puñales y 3 docenas de lanzas, con seguridad fechada en 5 de abril de 1443⁵⁶.

El último Otxoa documentado es Otzoa, patrón de la nao en que Joan Cebrià, tendero de Barcelona, carga 26 *cofes* de polvo de antimonio con destino a Sevilla o cualquier otro puerto de Castilla, para lo que redacta caución con fecha de 16 de agosto de 1445.

Es casi imposible que los tres Otxoa documentados sean el mismo patrón, así como resulta quimérico intentar identificarlos con otros patrones documentados por las mismas fechas en el Mediterráneo occidental: Utxo Juanis de Bilbao⁵⁷; Utxo Lopis o Utxona Llopis⁵⁸; Ochoa de Deva⁵⁹; Ochoa de Bilbao⁶⁰; Ochoa de Nobia, de Bilbao⁶¹; Martín Ochoa de Irrasabar, de Deva de Motrico⁶²; Ochoa López⁶³; Martín Ochoa de Portu⁶⁴; Martín Ochoa de Motrico⁶⁵; Otxoa d'Oriola⁶⁶; Otxoa, patrón de una nao castellana⁶⁷; Otxoa, vizcaíno, patrón de una barca⁶⁸, Pere Ochoa⁶⁹...

Fernando Reval, vizcaíno

El 17 de julio de 1444 Francesc Brocard, mercader de Barcelona, declaró que enviaba a la isla de Sicilia 50 docenas de cuerdas de esparto en la nao de Fernando Reval, vizcaíno, del que no poseemos ninguna otra noticia.

Pedro Rodríguez, vizcaíno

El mercader barcelonés Joan Riba envió en la nao de Pedro Rodríguez, vizcaíno, 7 botas de vino de malvasía a Flandes, envió del que dio caución ante el baile general de Cataluña el 9 de octubre de 1439, comprometiéndose a presentar albarán *responsiu* en un año bajo pena de 10 libras.

Pedro Sanzis de Azmedia

Poco antes que la nao de Pedro Rodríguez, el 9 del mismo mes, la nao de vizcaínos *cuius patronus erat Petrus Sanzis d'Azmedia* recibía un importante cargamento de 2.000 cántaros de trigo del mercader barcelonés Guillem *Valcelada* que había que transportar a Portugal, donde éste tenía importantes negocios.

Sanxis de Espalza (¿Esparza?), castellano

La nao de *Sanxis d'Espalça* aparece en dos seguridades. En la primera, de 30 de junio de 1440, Loteri di Nerone, mercader de Florencia residente en Barcelona, se compromete a descargar en Mallorca o Ibiza

55. El 10 de noviembre de 1440 parte de Barcelona para Aigasmòrtas la nao castellana de Otxoa, ¿podría ser la misma? (DEL TREPPO, M.: *op. cit.*, pp. 698-699).

56. Resulta difícil transcribir el nombre de este patrón: *Deloro*. Es posible que deba interpretarse como una deformación de Elorrio u Orío, nombre de dos localidades vascas.

57. CARRÈRE, Cl.: «Le droit d'ancrage», *op. cit.*, pp. 103 (n. 192) y 105.

58. CARRÈRE, Cl.: «Le droit d'ancrage», *op. cit.*, pp. 104-105 y 136.

59. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 296.

60. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 296.

61. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, pp. 298 y 316.

62. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 304.

63. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 304.

64. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 304.

65. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, p. 308.

66. CARRÈRE, Cl.: *Barcelona 1380-1462*, *op. cit.*, p. 101, n. 38.

67. DEL TREPPO, M.: *op. cit.*, pp. 698-699.

68. DEL TREPPO, M.: *op. cit.*, pp. 698-699.

69. GARCIA i SANZ, Arcadi, y FERRER i MALLOL, Maria Teresa: *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, 1983, pp. 218-219 y docs. 166, 167 y 168.

un esclavo etíope de nombre Joan, que manda en dicha nao. En la misma fecha, otro florentino, Antonio *Jeorgui*, gestor de los negocios de Lorenzo Tacchini, mercader de Barcelona también de origen toscano, extiende seguridad de descargar en Ibiza la esclava rusa de Jaume *Todor* (¿florentino?) llamada Caterina, que se dirigirá a dicha isla en la nao de *Xanxi d'Espalço*.

A pesar de las diferencias gráficas, no hay duda de que se trata de la misma nao y del mismo patrón. El mismo que, aunque nominado Xanxo des Pasi, entra el 6 de mayo del mismo año en el puerto de Barcelona procedente de Tortosa y que, poco más tarde, el 21 de junio, vuelve a entrar en el puerto procedente de Pisa⁷⁰. Aprovecha, pues, al máximo su estancia en el Mediterráneo: en un año viaja de Tortosa a Barcelona, luego se dirige a Pisa, no sabemos si haciendo alguna escala intermedia, para volver a Barcelona, donde al cabo de nueve días ya empieza a cargar mercancías que debe llevar a las islas Baleares, acaso camino de nuevo de la Toscana.

Pedro Xoyo de Aranda, castellano, y Pedro de la Randa (¿de Larraondo?)

Pedro Xoyo de Aranda y Pedro de la Randa son los patrones que con más cautela identifiqué como vascos. La similitud de nombre del segundo con el célebre corsario Pedro de Larraondo, conocido en el Mediterráneo como Pedro de la Randa, induce a creer que el nuestro también sería vasco⁷¹. La proximidad fonética de ambos nombres, así como su aparición en los registros de *coses vedades* en fechas muy próximas nos inducen a pensar que Pedro Xoyo de Aranda y Pedro de la Randa pudieran ser la misma persona.

Pedro Xoyo de Aranda aparece citado en dos licencias y una caución⁷². El 16 de julio de 1440 Nicolau Reverdit, mercader barcelonés, declara que envía a Cagliari, entre paveses y pavesinas, 125 unidades que tienen que servir para abastecer la villa de Sanluri en la misma isla. Los escudos van en una nao castellana fletada por el mercader barcelonés Pere Toralles y patronada por Pedro Xoyo de Aranda. Tal como se hace constar al margen, Nicolau Reverdit cumple su caución y, de vuelta a Barcelona, entrega al baile general albarán *responsiu* de haber efectuado la descarga con fecha de 14 de noviembre, se supone que del mismo año.

Dos días más tarde que la anterior seguridad, Gabriel Mora recibe licencia para cargar en la nao de Pedro Xoyo de Aranda, castellano, 2 odres de alquitrán, previo pago de su derecho aduanero, que se dirigen a Cagliari. El mismo día Martín de Lussarra (¿vasco?), posiblemente miembro de la tripulación de la nao, obtiene licencia para cargar en la misma 9 quintales y 1 arroba de pez para el mantenimiento de la nave.

El 18 del mes siguiente Antoni Torrent declara embarcar en la nao de Pedro de la Randa, en dirección a Ibiza, una esclava rusa llamada Maria.

Que el albarán *responsiu* de Nicolau Reverdit esté fechado en fecha tan tardía como el 14 de noviembre da a pensar si, a lo mejor, la nao no partió inmediatamente sino que estuvo un mes fondeada en el puerto y que luego partió rumbo a Cerdeña haciendo una escala en Ibiza⁷³.

5. MARINOS, SOLDADOS Y MERCADERES VASCOS EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL⁷⁴

Aunque la mayoría de las referencias son a naos de vizcaínos y a sus patrones, algunas licencias y seguridades fueron redactadas para y por vascos cuya actividad no siempre consta pero que parece poder deducirse.

70. CARRÈRE, Cl.: «Le droit d'ancrage», *op. cit.*, p. 104.

71. FERRER i MALLOL, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos...», *op. cit.* El pirata Pedro de Larraondo y nuestro patrón no pueden ser la misma persona puesto que, según M. T. Ferrer, el corsario murió durante la segunda década del siglo XV.

72. Roser SALICRÚ documenta el 9 de febrero de 1434 un Pere de Xojo que cotiza 13 sueldos 3 dineros en concepto de la mitad de la lezda de Mediona correspondiente a 3 botas y 2 canastos que contienen 38 millares de *arengat* (sardina en salazón) valorados en 26 libras 12 sueldos barceloneses (*op. cit.*, pp. 85 y 267). A pesar de la distancia en el tiempo, tiene que existir alguna relación entre ambos Pedro. Esto levanta alguna duda sobre el origen vasco de Pedro Xoyo, pues la mayoría de los importadores de pescado ahumado y salado en esa época eran gallegos (*op. cit.*, pp. 32-36).

73. El 15 de septiembre de 1440, el mercader barcelonés Pere Toralles asegura la carga de trigo y demás mercancías que se han embarcado en Cagliari en la nao de dicho bilbaíno para llevarlas a Barcelona. Al pasar cerca de las Baleares, la nave fue capturada por las autoridades de Menorca, puesto que en esta isla había escasez de trigo. Este contratiempo creó cierto conflicto entre Pere Toralles y sus aseguradores (cf. GARCIA i SANZ, A., y FERRER i MALLOL, M. T.: *Assegurances i canvis marítims...*, *op. cit.*, pp. 218-219 y docs. 166, 167 y 168), pero lo que nos interesa destacar es ver cómo en la fecha que la nao de Pedro Xoyo de Aranda, fletada por Pere Toralles, estaba en Cagliari, otra nave vasca en que participaba el mismo mercader catalán volvía de forma accidentada de dicha ciudad sarda. ¿Son ambas naves la misma? Y de serlo, ¿es Pere Ochoa el mismo que nuestro Pedro Xoyo (¿Otxoa?) de Aranda?

74. Para las referencias archivísticas de los documentos citados en este apartado, véase la Tabla 2 del apéndice.

En primer lugar, algunas licencias para cargar suministros para las embarcaciones fueron concedidas, casi sin lugar a dudas, a miembros de la tripulación. En el caso del sebo que se permite que sea cargado en la nao de Joan Martines de Zaldibar es el mismo patrón quien recibe la licencia. En cambio, para la pega embarcada en la nao de Pedro Xoyo d'Aranda, quien obtiene la licencia es Martín de Lussarra, del que no se indica la nacionalidad, pero cuyo apellido tiene resonancias vascas. Con casi toda certeza Martín de Lussarra sería miembro de la tripulación de la nao.

Un conjunto de cinco licencias con titular vizcaíno (o con gran probabilidad vizcaíno) y que se sitúan cronológicamente entre 1441 y 1442 nos ilustran otra faceta de la presencia vasca en el Mediterráneo poco conocida. El 3 de noviembre de 1441 Joan del Port, vizcaíno, recibe licencia para embarcar en una nao de nacionalidad y patrón desconocidos 2 docenas de lanzas para suministro de la nave. El mismo, un año y medio más tarde, el 25 de junio de 1442, recibe de nuevo licencia para embarcar en la nao de Joan Martines, vizcaíno, 12 lanzas también para la nao. Fueran o no ambas naves la misma, lo que parece evidente es que las dos iban armadas. En este sentido cabe recordar que las primeras apariciones de naves vascas en el Mediterráneo hay que relacionarlas con los intentos castellanos de cerrar el estrecho de Gibraltar a la navegación magrebí⁷⁵. La primera presencia vasca en el Mediterráneo es, pues, militar. A lo largo del siglo XIV, dentro de la flota de guerra castellana los vascos tienen un papel destacado. Del mismo modo, es posible encontrar naves armadas vascas al servicio del rey de Francia o del de Aragón. ¿Por qué no puede seguir siendo importante el aspecto militar en la presencia naval vasca en el Mediterráneo del cuatrocientos? Los estudios de J. Heers y Cl. Carrère, por las fuentes que manejan, no dan lugar a constatar esta dedicación militar, pero tampoco la niegan. De ser así, nos encontraríamos ante naves con una tripulación de marinos-soldados que se moverían entre el comercio y el corsarismo⁷⁶. No sería extraño, pues, que estos marinos-soldados encontrarán algún beneficio interviniendo en los numerosos conflictos bélicos de la época, especialmente en la conquista del reino de Nápoles. Que otras tres licencias para extraer lanzas sean dadas a tres vizcaínos que se dirigen al reino de Sicilia entre 1441 y 1442 no puede ser coincidencia: Joan Otrexa (¿vasco?) embarca dos docenas de lanzas en una nao de vizcaínos el 12 de julio de 1441, Joan Baschal (¿Pascual?), vizcaíno, otra docena el 3 de noviembre del mismo año, y otra docena Pedro de Artregua (¿de Arteaga?, ¿vasco?) el mismo día. Sin duda alguna hay que relacionar estos envíos con las campañas del Magnánimo para la anexión del reino napolitano. Otro Pasqual, vizcaíno (¿es el mismo?), llevará aún al reino de Sicilia, con licencia de 4 de noviembre de 1443, doce lanzas.

¿Se trata, en estos casos, de mercaderes de armas o de soldados? Los datos de que disponemos no permiten una respuesta segura, pero el hecho de que se trate de licencias y no de seguridades da pie a considerar estas exportaciones como no comerciales.

En cambio, sí que debían ser para ser vendidas las 18 ballestas que Joan Navarro, escudero barcelonés, se compromete a descargar en Deba, adonde se dirige la nao de Mutriku.

Y comercial, pero con fines militares relacionados con la campaña napolitana, debe interpretarse la caución que Bernat Bonet, mercader de Barcelona, realiza el 30 de enero de 1440, conforme descargará en Gaeta, en el reino de Nápoles, 60 docenas de lanzas propiedad de Martín de Vozcagasti, vizcaíno, que saldrán en la nao del caballero catalán Joan de Barberà. Se trata de una importante cantidad de lanzas, 720, que debían servir para armar las tropas del Magnánimo quien, por aquel entonces, se encontraba en Gaeta⁷⁷.

¿Es Martín de Vozcagasti un militar o un mercader traficante de armas? Resulta difícil responder a esta pregunta con las informaciones de que disponemos.

Si Martín de Vozcagasti no fuera mercader, el único mercader vizcaíno que nos aparece como tal en la documentación sería Pedro Miguelis, el patrón de la nao que, cargada de armas, se dirige a Ibiza al encuentro de una nao veneciana. De hecho no lo documentamos comerciando, pues las armas no son suyas, sino que aparece citado como mercader vizcaíno.

Que no tengamos noticias de vizcaínos dedicados al comercio no indica, ni mucho menos, que estos no se dedicaran a actividades comerciales. De hecho, el estudio de la lezda de Mediona del mes de febrero de 1434, realizado por R. Salicrú, muestra la gran cantidad de castellanos, gallegos sobre todo, que,

75. Sobre los albores de la presencia vasca en el Mediterráneo véanse HEERS, J.: «Le commerce des Basques», *op. cit.*, pp. 293-295, y FERRER i MALLOL, M. T.: *op. cit.*, pp. 509-510.

76. FERRER i MALLOL, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos...», *op. cit.*, p. 513.

77. GIMÉNEZ SOLER, Andrés: *Itinerario del Rey don Alfonso .V. de Aragón y .I. de Nápoles*, Mariano Escar tipógrafo, Zaragoza, 1909, p. 171.

aprovechando la cuaresma, se acercan a Barcelona a ofrecer una de las mejores especialidades atlánticas: el pescado seco y/o ahumado. No todos venían en su propio barco, sino que viajaban en naves de terceros bien como tripulación bien como mercaderes⁷⁸. Situaciones semejantes se han documentado también en el caso de las naos y barcas de vizcaínos⁷⁹. No debieron ser, pues, las naves que hemos documentado una excepción. La explicación más probable es que los intereses de los mercaderes vascos no se movieron alrededor de las *coses vedades* y que, por este motivo, no tenían la necesidad de obtener licencia alguna ni presentar caución.

6. TRANSPORTE DE PASAJEROS VASCOS POR EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL⁸⁰

Aunque no tan importante como el transporte de mercaderías (incluyendo entre éstas a los esclavos), el transporte de personas (libres) por vía marítima estaba bastante extendido y no sólo para llegar a las numerosas islas del Mediterráneo⁸¹. Mientras que los hombres (libres) disponían de una casi completa libertad para salir y entrar, las mujeres debían obtener una licencia del baile general. Posiblemente para su mayor seguridad, se redactaba también una caución, muy frecuentemente por parte del mismo patrón. En este sentido, hemos documentado *supra* varias embarcaciones vascas que transportan mujeres y sus familias.

Si la comunidad vasca masculina en Barcelona (marinos y mercaderes, básicamente) era relativamente poco numerosa, aún menos debía serlo la femenina. Por un lado, tenía que haber algunas esposas de residentes, como debe ser el caso de Maria, mujer de Miguel de San Sebastián (*de Sant Sabastià*), vizcaíno, a la que Rafel Roig, patrón de barca, se compromete a llevar en su barca a un lugar que no se especifica –posiblemente por error del copista–⁸².

También es posible que fuera vasca la familia compuesta por Joan de Layola (¿Loiola?), carbonero, y su esposa Maria. Ésta, junto con su esclava Margarida, se dirige en 1446 al reino de Cerdeña en la nao de Pere Xoriguer. Este patrón, en su caución, incluye también a otra vasca, Elvira la Biscaína. Aunque no se indica, ésta debía ejercer el mismo oficio que otras dos vascas que cambian de residencia, Maria la Biscaína, que en mayo de 1441 se dirige a Valencia junto con Isabel la Valenciana, ambas *feminas publicas*, y Joana la Biscaína, que en 1444 toma también rumbo al reino de Valencia en la barca de Antoni Magalló de Barcelona. Es difícil saber cómo llegaron estas tres vizcaínas a Barcelona, pero no lo es tanto imaginar la situación que las llevó, tan lejos de su tierra, a dedicarse a la prostitución. En una gran ciudad como Barcelona, cualquier contratiempo económico unido a una situación de desamparo familiar y/o social (orfanidad, manumisión, viudedad, extranjería, abandono conyugal...) conducía a las mujeres casi indefectiblemente a la prostitución⁸³. Nuestras tres vizcaínas debieron encontrarse en alguna de estas situaciones extremas. Sin embargo, la prostitución tampoco ofrecía una salida estable y son numerosas las cauciones por las que se hacen constar viajes de *mulieres publicas*. Posiblemente deban relacionarse estos viajes con las periódicas, e inútiles, campañas municipales para erradicar la prostitución expulsando a los alcahuetes⁸⁴ y a las meretrices.

78. SALICRÚ, R.: *op. cit.*, pp. 32-36, las tablas de las pp. 49-100 y la transcripción de las cuentas de la lezda.

79. GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., ARIZAGA BOLUMBURU, B., RÍOS RODRÍGUEZ, M. L., y DEL VAL VALDIVIESO, I.: *Bizcaya en la Edad Media*, Haranburu Editor, San Sebastián, 1985, pp. 249-254. Los autores reclaman el reconocimiento de una clase mercantil vasca: «ahora bien, este importante papel desempeñado por los vizcaínos como transportistas no debe de hacer olvidar el papel que jugaron como auténticos mercaderes a lo largo de toda la Baja Edad Media» (p. 252). A pesar de que la crítica se dirige al tan citado artículo de J. HEERS («Le commerce des Basques», *op. cit.*), éste reconoce y documenta en las pp. 317-323 la existencia de mercaderes vascos en el Mediterráneo que acceden a éste en los barcos procedentes de su país, aunque constata un desarrollo menor, respecto a italianos y catalanoaragoneses, tanto en las técnicas como en el volumen de sus negocios.

80. Para las referencias archivísticas de los documentos citados en este apartado, véase la Tabla 3 del apéndice.

81. En los registros de *coses vedades* se encuentran muchas licencias y cauciones para desembarcar mujeres en Valencia, ciudad a la que se podía llegar perfectamente por vía terrestre.

82. En la caución consta *illius officialis*, sin quedar claro a quien se refiere *illius*. ¿San Sebastián? Parece poco probable, tanto porque Maria embarca en una barca y no en una nao, como porque su patrón es un catalán, Rafel Roig, en lugar de un vasco o un castellano, como parecería más lógico.

83. Los registros municipales de destierros de alcahuetes, alcahuetas y tahúres parecen atlas geográficos (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, *Consell de Cent*, V.12), y también lo parecen las seguridades y licencias para *mulieres publicas*, de donde sacamos estos «nombres de guerra»: la Portuguesa, de Sevilla, d'Estella, la Napolitana, la Valenciana, de Toledo, de Segura, del Gronyo (¿Logroño?), la Gallega, l'Aragonesa, de Xàtiva, de Tudela, de Jaén, de Lleida, Navarra, de Múrcia, la Siciliana, la Saragossana, de Madrid, la Mallorquina, la Sevillana, la Perpenyesa (de Perpiñán), d'Exea (Ejea), de Mèlica (Málaga), de Valladolid, de Calataiud, la Castellana, de Burgos, de Geent (¿Gante?), de Córdova... la Biscaína.

84. Conservamos para mediados del siglo XV un registro de expulsiones de alcahuetes, alcahuetas y tahúres (véase n. 83). En éste, para el periodo 1427-1449 aparecen Caterina la Biscaína, Gràcia la Biscaína (en tres ocasiones), Maria la Biscaína (en cinco ocasiones) y Marina la Biscaína.

7. CONCLUSIONES

Con el presente trabajo lo que se pretendía era añadir noticias cualitativas a lo demostrado por otras fuentes e investigadores. Se trataba de ver si unos registros muy específicos, destinados a anotar las salidas de mercancías prohibidas, dejaban entrever un panorama similar al dibujado por J. Heers y otros autores.

Lo primero que se constata es una presencia significativa de naves y marinos vascos en el puerto de Barcelona en el periodo estudiado. Las embarcaciones son preferentemente naos, es decir barcos de capacidad importante. Su ámbito de actuación son tanto el Atlántico como el Mediterráneo occidental, y en éste parece que se mueven con facilidad y elevada frecuencia entre Barcelona, Valencia, Sicilia y, posiblemente, Génova, teniendo las Baleares, especialmente Ibiza, como escala intermedia habitual. Que no aparezcan referencias a puertos del sur de Francia es lo más sorprendente, pero posiblemente se debe a la guerra entre las casas de Aragón y de Anjou por el control de Nápoles y a las peculiaridades de la fuente. Estas peculiaridades explican también que no aparezcan ni plazas orientales ni del Magreb.

Por la idiosincrasia de la fuente utilizada destacan sobremanera los cargamentos de armas, sea en naves vascas sea consignadas por vascos. Consciente de que tal constatación se debe a la fuente utilizada, no se puede evitar señalar que parece existir una presencia vasca relacionada con la guerra, cuyo mejor ejemplo sería el caso del vizcaíno Martín de Vozcagasti.

Aunque la falta de mercaderes vascos puede atribuirse a que estos se interesaban por mercaderías «lícitas», también puede interpretarse, en cierta manera, como una confirmación del papel de transportista atribuido a los vascos por J. Heers en el Mediterráneo del siglo XV. También apunta en la misma dirección el hecho de que la colonia florentina –más comercial que marinera– use en más de una ocasión naves vascas para transportar sus mercancías. Eso no obvia que, como mínimo a su vuelta a Vizcaya, las naos y barcas vascas debían ir cargadas de mercaderías lícitas.

Tabla 1: Embarcaciones vascas en el puerto de Barcelona según los registros de cosas vedades (1438-1449)

Fecha	Declarante	Embarcación	Mercancía o persona declarada	Destino	Licencia o caución	Cancelación	Derecho de cosas vedades	Ref.
8/10/1438		nao de Joan Martines de Zaldibar (<i>Johan Martineç de Celdiber</i>)	2 quintales 3 arrobas de sebo para proveer la nao	para la nao	Licencia		26 d.	A. f. 26r
20/4/1439	Pietro Canigiani (<i>Canitzani</i>), mercader florentino, habitante en Barcelona, factor o gestor de negocios de Giovanni Ventura, mercader florentino	nao de Pedro Miguelis (<i>Petri Michaelis</i>), mercader vizcaíno	1 esparcina grande de 4 quintales, 1 cabo de cabrestante de 2 quintales, 1 cabo plano (<i>cap pla</i>) de 5 quintales 75 [libras], 10 ballestas, 100 piedras, 2 <i>escarçaveles</i> , 2 gúmenes de peso de 20 quintales [55?] libras, 24 paveses, 34 docenas de dardos, 37 docenas de lanzas, 4 bombardas con 16 cañones, 4 corazas, 4 romañolas, 4 cajas de viratones, 50 libras de pólvora de bombardea y 7 cabos de hierro (<i>caps de ferro</i>)	Ibiza (<i>pro carricando in navi Venetorum que ibi ventura est</i>)	Caución (25 l., 6 meses)	Albarán de descarga: 5/6/1439		A. f. 48v
4/8/1439		nao de vizcaínos	Graciosa, mallorquina, mujer de Pere Mercer, de Mallorca, con dos hijos y dos hijas	Ibiza	Licencia			A. f. 62r
2/10/1439	Guillem Vallcelada, mercader de Barcelona	nao de vizcaínos <i>cuius patronis erat Petrus Sanzis d'Azmedia</i>	2.000 cántaros de trigo	reino de Portugal	Caución (25 l., 1 año)			A. f. 70r
9/10/1439	Joan Riba, mercader de Barcelona	nao de Pedro Rodriguez (<i>Petro Rodriguez</i>), vizcaíno	7 botas de vino de malvasía	Flandes	Caución (10 l., 1 año) con licencia			A. f. 71r
30/6/1440	Loteri di Nerone, mercader florentino, habitante en Barcelona	nao de Sanxis <i>d'Espalça</i> , castellano	Joan, esclavo de nación de etíopes	Mallorca o Ibiza	Caución (10 l., 4 meses) con licencia			A. f. 101v
30/6/1440	Antonio Jeorgui, gestor de negocios de Lorenzo Tacchini (<i>Taqui</i>), mercader de Barcelona	nao de Xanxi <i>d'Espalço</i>	Caterina, esclava de nación de rusos de Jaume Todor	castillo de Ibiza Caución	(10 l., 6 meses) con licencia	Albarán de descarga: 24/11/1440		A. f. 102r

Fecha	Declarante	Embarcación	Mercancía o persona declarada	Destino	Licencia o caución	CANCELACIÓN	Derecho de cosas vedadas	Ref.
16/7/1440	Nicolau Reverdit, mercader de Barcelona	nao castellana patroneada por Pedro Xoyo de Aranda, fletada por Pere Toralles, mercader de Barcelona	125 entre paveses y pavesinas para abastecer la villa de Sanluri del reino de Cerdeña	Cagliari	Caución (10 l., 1 año) con licencia	Albarán de descarga: 14/11/[1440]	41 s. 8 d.	A. f. 106r
18/7/1440	Gabriel Mora	nao de Pedro Xoyo de Aranda, castellano	2 odres de alquitrán	Cagliari	Licencia		16 d.	A. f. 107r
18/7/1440	Martín de Lussarra	nao de Pedro Xoyo de Aranda, castellano	9 quintales 1 arroba de pez para proveer la nao	para la nao	Licencia		9 s. 3 d	A. f. 107r
12/8/1440	Bartomeu Martí, escudero que reside con Francesc Rovires, jurisperito	nao de vizcainos	Maria Gonsalves, esposa de Pere Garcia, escudero, que "descargará" su marido	Valencia	Caución (10 l., 4 meses) con licencia	Solvit cancelacionem		A. f. 111v
13/8/1440	Antoni Torrent, cambiador de menuts de Barcelona	nao de vizcainos	Llúcia, esclava de Antoni Torrent	isia de Ibiza	Caución (10 l., 4 meses) con licencia	Albarán de descarga		A. f. 111v
13/8/1440	Jaume Far, sastre de Barcelona, converso	nao de vizcainos	Esperança de Sogorb, esposa de Joan Esteve, jubonero	Valencia	Caución (10 l., 4 meses) con licencia			A. f. 111v-r
18/8/1440	Antoni Torrent, mercader y cambiador de Barcelona	nao de Pedro de la Randa (Petri de la Randa)	Maria, esclava de nación de rusos de Antoni Torrent	castillo de Ibiza	Caución (10 l., 4 meses) con licencia	Solvit cancelacionem. Albarán de descarga		A. f. 113r
13/9/1440	Joan Navarro, escudero de Barcelona	nao de Mutriku de Deba (Mutrico de Deva)	18 ballestas	Deba de Vizcaya	Caución (10 l., 8 meses) con licencia			A. f. 118r
21/10/1440		nao de Joan Otxoa, castellano	1 quintal de estopa de calafatear, 1 quintal de sebo, 5 arrobas 19 libras de pez, todo para la nao	para la nao	Licencia		2 s.	A. f. 121r

Fecha	Declarante	Embarcación	Mercancía o persona declarada	Destino	Licencia o caución	Cancelación	Derecho de cosas vedades	Ref.
19/6/1441	Miquel Fuster, jubonero	barca de vizcainos	Clara, viuda de Pere Fuster y madre de Miquel Fuster, jubonero	Valencia	Caución (10 l., 4 meses)			A. f. 143r
12/7/1441	Joan Otrexa	nao de vizcainos	2 docenas de lanzas	reino de Sicilia	Licencia		2 s.	A. f. 145v
7/12/1441	Oliver Ripoll	nao de vizcainos	2 docenas de lanzas	Tortosa	Licencia		2 s.	
10/5/1442	Bernat Coll, sastre de Barcelona	nao de vizcainos	sor Maria, monja	Génova	Caución (10 l., 1 año)			A. f. 171r
25/6/1442	Joan del Port	nao de Joan Martines, vizcaino	12 lanzas <i>per servici de la nau</i>	para la nao	Licencia		1 s.	A. f. 174r
5/4/1443	Alfonso Suaris, cónsul de castellanos (<i>consul cathalanorum, sic</i>), ciudadano de Barcelona	nao de Otxoa Deforo, señorío de Vizcaya	3 docenas de lanzas y 4 docenas de <i>gládiorum</i> o puñales	reino de Sicilia o cualquier tierra de cristianos y amigos del rey	Caución (10 l., 1 año) con licencia			B. f. 5r
30/10/1443	Pietro Ricoldi, gestor de negocios de Pietro Ventura, mercader florentino, ciudadano de Barcelona	nao de Martín de Basozabal (<i>Bassaçaval</i>), vizcaino	25 esclavas negras y Silvestre, esclavo sarraceno cristiano	Sevilla	Caución (50 l., 1 año)			B. f. 16r
17/7/1444	Francesc Brocard, mercader de Barcelona	nao de Fernando Reval, vizcaino	50 docenas de cuerdas de esparto	isla de Sicilia	Caución (1 año) con licencia			B. f. 30r
16/8/1445	Joan Cebrià (<i>Sabrià</i>), tendero de Barcelona	nao de Otxoa (<i>Otzoha</i>)	26 cofes de antimonio	Sevilla u otra parte de Castilla	Caución (10 l., 1 año)			B. f. 55r
16/7/1449	Pero d'Urrea], arzobispo de Tarragona	barxa de Joan Ferrandis, vizcaino	1 bombardas de hierro con 4 morteretes (<i>mascles</i>), 10 martinetes, 15 corazas, 18 arcos de ballesta, 18 <i>capacetes</i> (<i>cervelleres</i>), 18 paveses	Víca	Licencia			B. f. 113r

Tabla 2: Marineros y mercaderes vascos en el puerto de Barcelona según los registros de cosas vedades (1438-1449)

Fecha	Declarante	Embarcación	Propietario	Mercancía o persona declarada	Destino	Licencia o caución	Cancelación	Derecho de cosas vedades	Ref.
20/4/1439	Pietro Canigiani, mercader florentino, factor de Giovanni Ventura, mercader florentino	nao de Pedro Michaelis (Petri Michaelis), mercader vizcaíno		(véanse las mercancías declaradas en la Tabla 1)	Ibiza (nao de los venecianos)	Caución (25 l., 6 meses)	Albarán de descarga: 5/6/1439		A, f. 48v
30/1/1440	Bernat Bonet, mercader de Barcelona	nao de Joan de Barberà, caballero vizcaíno	Martin de Vozcagasti, vizcaíno	60 docenas de lanzas	Gaeta	Caución (10 l., 1 año) con licencia		30 s.	A, f. 81r
18/7/1440	Martin de Lussarra	nao de Pedro Xoyo de Aranda, castellano		9 quintales 1 arroba de pez para proveer la nao	para la nao	Licencia		9 s. 3 d.	A, f. 107r
13/9/1440	Joan Navarro, escudero de Barcelona	nao de Mutriku de Deba		18 ballestas	Deba, Vizcaya	Caución (10 l., 8 meses) con licencia			A, f. 118r
12/7/1441	Joan Otrexa	nao de vizcaínos		2 docenas de lanzas	reino de Sicilia	Licencia		2 s.	A, f. 145v
3/11/1441	Joan Baschal, vizcaíno			1 docena de lanzas	reino de Sicilia	Licencia		1 s.	A, f. 154r
3/11/1441	Joan del Port, vizcaíno	nao		2 docenas de lanzas para proveer la nao	para la nao	Licencia		2 s.	A, f. 154r
3/11/1441	Pedro de Artregua	nao (sigue en blanco)		1 docena de lanzas	reino de Sicilia	Licencia		1 s.	A, f. 154r
25/6/1442	Joan del Port	nao de Joan Martines, vizcaíno		12 lanzas per servici de la nau	para la nao	Licencia		1 s.	A, f. 174r
4/11/1443	Pasqual, vizcaíno			12 lanzas les quals porta ab si en Sicilia, non prestavit securitatem ideo quia dominus baiulus vidit ipsium alienum et iure tantummodo	reino de Sicilia	Licencia		1 s.	B, f. 16r
31/7/1448	Rafel Roig, patrón de barca	barca de Rafel Roig		María, esposa de Miguel de San Sebastián (de Sant Sabastià), vizcaíno	?	Caución (10 l., 6 meses)			B, f. 104v



Tabla 3: Transporte de pasajeras vascas según los registros de cosas vedades (1438-1449)

Fecha	Declarante	Embarcación	Persona declarada	Destino	Licencia o compromiso	Ref.
27/5/1441	Joan Mates, patrón de leño de Barcelona	leño de Joan Mates	Isabel la Valenciana y María la Biscaina , <i>feminas publicas</i>	reino de Valencia	Caución (10 l. (o 50 l.), 4 meses)	A, f. 142r
14/12/1444	Antoni Magalló, patrón de barca	barca de Antoni Magalló	Joana la Biscaina	reino de Valencia	Caución (10 l., 4 meses)	B, f. 40v
27/10/1446	Pere Xoriguer (<i>Soriguer</i>), patrón de nao	nao de Pere Xoriguer	Elvira la Biscaina , María , esposa de Joan de Layola, carbonero, y Magdalena , esclava de ésta	reino de Cerdeña	Caución (50 s., 6 meses)	B, f. 82r
31/7/1448	Rafel Roig, patrón de barca	barca de Rafel Roig	María , esposa de Miguel de San Sebastián, vizcaino	?	Caución (10 l., 6 meses)	B, f. 104v