

## «Car més val contendre ab la quartana que ab flaquea» Conflictividad marítima en tiempos de carestía en la Corona de Aragón a principios del siglo XV

«Car més val contendre ab la quartana que ab flaquea» Maritime conflicts in times of scarcity in the Crown of Aragon in the early fifteenth century.

Victòria A. Burguera i Puigserver

*Universitat de les Illes Balears / Institució Milà i Fontanals-CSIC, Barcelona, España.*

**Resumen:** A lo largo de la Baja Edad Media, las ciudades de la Corona de Aragón obtuvieron de los soberanos varios recursos para abastecerse de cereales y, en especial, de trigo. Uno de ellos fue la concesión real generalmente conocida como *Ví vel gratia*, la cual les permitía apoderarse de los cargamentos de vituallas ajenas en casos de necesidad extrema. Dicho privilegio, aplicado al transporte marítimo de cereales, supuso la autorización de prácticas anteriormente consideradas como piráticas, ahora amparadas por disposiciones reales circunscritas a las épocas de carestía. Aun así, tales actividades fueron la base de conflictos, especialmente entre las ciudades marítimas de la Corona.

**Palabras clave:** trigo, piratería, corso, abastecimiento municipal, conflictividad marítima.

**Abstract:** Throughout the Late Middle Ages, the cities of the Crown of Aragon obtained by the sovereign several resources to stock up on cereals and especially wheat. One of these was the royal grant generally known as *Ví vel gratia*, that allowed them to seize shipments of foreign victuals in cases of extreme need. That privilege, applied to maritime transport of grain, involved the authorization of practices previously considered as piratical, now protected by provisions of the King applied only in times of famine. Even so, such activities were the basis of conflicts, especially between the maritime cities of the Crown.

This article analyzes the use of this royal grant by the great coastal cities of the Crown of Aragon –notably Barcelona, Valencia and Mallorca– in order to ensure their own supply by sea, particularly during dearth. The strategy deployed to this effect is, in fact, a form of institutionalized violence, legally sustained thanks to the support of the Aragonese kings from the first third of the fourteenth century. As can be seen, the objective that legitimated this type of action carried out by the cities was, ultimately, the need to ensure the supply of consumer goods –and especially wheat– to the population. However, it is difficult to think that the adoption of this type of measures would

respond exclusively to the solidarity of the agents of the local power. Rather, we are dealing with coercive formulas used by urban elites to safeguard their interests in a context of conflict, such as the Mediterranean world, during the two last centuries of the Middle Ages. Likewise, the use of these strategies by the urban powers, supported by the officers of the king, became a cause of conflicts between the authorities of Barcelona, Valencia and Mallorca.

**Keywords:** wheat, piracy, privateer, municipal supply, maritime conflict.

Para citar este artículo: Victòria A. BURGUERA i PUIGSERVER: “«Car més val contendre ab la quartana que ab flaquea» Conflictividad marítima en tiempos de carestía en la Corona de Aragón a principios del siglo XV”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 6, Nº 11 (2017), pp. 43-61.

Recibido: 08/03/2017

Aprobado: 30/05/2017

## «Car més val contendre ab la quartana que ab flaquea»<sup>1</sup> Conflictividad marítima en tiempos de carestía en la Corona de Aragón a principios del siglo XV\*

Victòria A. Burguera i Puigserver

Universitat de les Illes Balears/Institució Milà i Fontanals-CSIC, Barcelona

[victoriaburguera@gmail.com](mailto:victoriaburguera@gmail.com)

**E**l mar constituye un marco privilegiado no sólo para el estudio de las relaciones marítimas y comerciales, sino también para el análisis de la proyección de las ciudades costeras más allá del propio núcleo circunscrito. Desde antiguo, las ciudades marítimas de la Corona de Aragón se inclinaron hacia el Mediterráneo en búsqueda de una vía de obtención de los recursos que la tierra no era capaz de ofrecerles. Asimismo, fuente de peligro y de riqueza, el mar supuso para los habitantes de las poblaciones costeras otro medio con el que lidiar, más inhóspito, descontrolado y regido por unas leyes no siempre análogas a las terrestres, lo cual lo convertía en un entorno proclive para la aparición de actividades de dudosa caracterización, impulsadas o no por la iniciativa privada.<sup>2</sup>

En cuanto a la cuestión alimentaria, para las ciudades litorales de la Corona, el mar representó una preciosa fuente para abastecerse de cereales. Como centros de consumo y, en menor grado, de producción de alimentos, las grandes poblaciones medievales dependieron de las importaciones de víveres, tanto del área rural situada en sus inmediaciones como de zonas más alejadas.<sup>3</sup> A la hora de proveer a los territorios deficitarios, el trigo, alimento estrella de la dieta

---

\*Este trabajo se inscribe en el marco del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad "Tripulaciones, armamentos, construcción naval y navegación en el Mediterráneo medieval" (HAR2013-48433-C2-1-P), y del grupo de investigación consolidado por la Generalitat de Catalunya "La Corona de Aragón, el Islam y el mundo mediterráneo" (2014 SGR 1559). Su elaboración ha sido posible gracias a la ayuda para la formación de personal investigador de la Conselleria d'Innovació, Recerca i Turisme, concedida por el Govern de les Illes Balears y cofinanciada por el Fondo Social Europeo.

Abreviaturas utilizadas: *AEM*: *Anuario de Estudios Medievales*; *AH*: Arxiu Històric; *AHCB*: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona; *AMV*: Arxiu Municipal de València; *ARM*: Arxiu del Regne de Mallorca; *BSAL*: *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*; *CHCA*: *Congreso de Historia de la Corona de Aragón*; *EU*: Extraordinaris d'Universitat; *RP*: Reial Patrimoni.

<sup>1</sup> Más vale combatir con fiebre que con hambre. *AMV*, G3 XI, f. 168v. 1413, gener, 25.

<sup>2</sup> Remito aquí a las ideas proporcionadas por Roser Salicrú en torno a la frontera marítima en contraposición a la terrestre: Roser SALICRÚ i LLUCH: "La frontera marítima en el Mediterráneo bajomedieval", *Convivencia, defensa y comunicación en la frontera. III Estudios de Frontera*, Jaén, Diputación Provincial de Jaén, 2000, pp. 681-709.

<sup>3</sup> Con respecto a las ciudades marítimas de la Corona de Aragón, la cuestión del abastecimiento cerealista bajomedieval ha sido un tema muy recurrente. Véanse, a modo de ejemplo, para Barcelona, los numerosos trabajos de Antoni RIERA MELIS, entre los cuales: "Crisis frumentarias y políticas municipales de abastecimiento en las ciudades catalanas durante la Edad Media", en Hipólito Rafael OLIVA HERRER y

mediterránea medieval, fue el cereal que acaparó la atención y centralizó la demanda.<sup>4</sup> Además, la vía marítima resultó ser la preferida para aprovisionarse de este cereal, sobre todo desde zonas alejadas.<sup>5</sup> El transporte naval, fuera por mar o por vías fluviales, presentaba unas condiciones más ventajosas, como una mayor rapidez y capacidad de carga. Este medio también fue fundamental para el aprovisionamiento de zonas cuyas particularidades físicas las convertían en áreas con necesidades cerealistas casi crónicas, como es el caso de las Islas Baleares,<sup>6</sup> hecho que fue ya constatado en tiempos de la conquista cristiana y que se intentó paliar con disposiciones papales y reales encaminadas a potenciar el comercio marítimo exterior de

---

Pere BENITO i MONCLÚS (coords.), *Crisis de subsistència y crisis agrarias en la Edad Media*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2007, pp. 125-160; y también las aportaciones de Pere BENITO MONCLÚS, destacando: “Crisis de subsistència i polítiques frumentàries a la Barcelona medieval”, en Mercè RENOM PULIT (ed.), *Proveir Barcelona: el municipi i l'alimentació de la ciutat, 1329-1930*, Barcelona, Museu d'Història de Barcelona, 2016, pp. 23-34; así como los trabajos de Eva SERRA i PUIG: “Els cereals a la Barcelona del segle XIV”, *AEM*, 20 (1967), pp. 71-107; Montserrat RICHOU i LLIMONA: “Una dècada d'abastament frumentari a Barcelona”, en Antoni RIERA i MELIS (coord.), *Crisis frumentàries, iniciatives privades i polítiques públiques de proveïment a les ciutats catalanes durant la Baixa Edat Mitjana*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 2013, pp. 117-159, o Pol SERRAHIMA i BALIUS: “El pa de la Busca. Proveïment i consum de blat a Barcelona entre 1450 i 1462”, en Antoni RIERA i MELIS (coord.), *Crisis frumentàries...*, pp. 161-300. Para el caso de Valencia, también destacan los numerosos trabajos de Agustín RUBIO VELA, entre los cuales: “Valencia y el control de la producción cerealista del reino en la Baja Edad Media. Orígenes y planteamiento de un conflicto”, en VVAA, *Demografía y sociedad en la España bajomedieval*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2002, pp. 33-65; o el estudio conjunto entre Enrique y José María CRUSELLES GÓMEZ y Rafael NARBONA VIZCAÍNO: “El sistema de abastecimiento frumentario de la ciudad de Valencia en el siglo XV: entre la subvención pública y el negocio privado”, en Maria BARCELÓ CRESPI y Antoni RIERA MELIS (coord.), *La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles V-XVIII). XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals*, Palma, Institut d'Estudis Baleàrics, 1996, pp. 305-332; entre otros. Respecto a Mallorca, destacan las producciones, ya sobre la época moderna, de José JUAN VIDAL, por ejemplo: “La evolución de la producción agrícola en Mallorca durante la Edad Moderna. Fuentes y problemas de su estudio”, *Moneda y Crédito*, 145 (1978), pp. 67-99; además de la tesis ya depositada de Miguel Gabriel GARÍ PALLICER: *El abastecimiento de pan en la Ciutat de Mallorca en los siglos XVI y XVII*, Tesis doctoral, Universitat de les Illes Balears, 2017.

<sup>4</sup> Un buen resumen del proceso de transformación del trigo en alimento base de la dieta mediterránea se puede encontrar en Francisco MARTÍNEZ CAMAÑO: “Crisis de subsistencia y estructura de poder: el ejemplo de Barcelona en los años 1339-1341”, en Maria BARCELÓ CRESPI y Antoni RIERA MELIS (coord.), *La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles V-XVIII). XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals*, Palma, Institut d'Estudis Baleàrics, 2006, pp. 251-262, el cual remite a las grandes obras de Norman J. G. Pounds, Edward A. Wrigley, Carlo M. Cipolla, Massimo Montanari, Marc Bloch o George Duby.

<sup>5</sup> Mario DEL TREPPO: *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcelona, Curial, 1976, p. 287. Philippe WOLFF: “Un grand commerce medieval: les cereals dans le bassin de la Méditerranée occidentale. Remarques et suggestions”, en VVAA, *VI CHCA*, Madrid, Artes gráficas Argés, 1961, pp. 147-164, concretamente p. 151, también apuntó a una superioridad de las vías de agua – ríos y mares – por constituir el mejor mercado.

<sup>6</sup> La mayor parte de autores confirman lo endémico de la deficiencia cerealista en las Baleares, y su dependencia del tráfico exterior. Véase, a modo de ejemplo: Álvaro SANTAMARÍA ARÁNDEZ: “El mercado triguero de Mallorca en la época de Fernando el Católico”, en VVAA, *VI CHCA*, pp. 379-392; o José JUAN VIDAL: “La evolución...”, pp. 67-99.

viveres, incluso con los países musulmanes.<sup>7</sup> Por lo tanto, las ciudades costeras de la Corona de Aragón pudieron, sin duda, sacar provecho de su vertiente marítima, permitiéndoles, entre otras cosas, el acceso a las grandes rutas internacionales del tráfico marítimo de cereales.

La cuestión alimentaria fue una preocupación común a todos los concejos de la Corona, encargados de regular el aprovisionamiento municipal con la ayuda de la autoridad real.<sup>8</sup> Tales iniciativas se vieron reforzadas después de las trágicas consecuencias provocadas por las crisis de subsistencia y las hambrunas del siglo XIV. Durante esta centuria se desarrolló un amplio intervencionismo municipal con el objetivo de prevenir y evitar nuevos episodios dramáticos, relegando así las crisis de subsistencia a meras carestías circunstanciales.<sup>9</sup> El gobierno ciudadano mostró un interés especial por esta cuestión también con el objetivo de mantener la paz social, que se podía ver comprometida por una crisis aguda de subsistencia. En el contexto marítimo, el trigo se convirtió en una mercancía preciada cuyo tráfico, a pesar de los diferentes obstáculos, nunca cesó.<sup>10</sup> Sin embargo, la aplicación de la política frumentaria ciudadana constituyó un motivo de disputa entre varias zonas necesitadas.

### La lucha por el trigo: *Privilegi de virtualles* y *Vi vel gratia*

De entre todas las disposiciones reales encaminadas a favorecer el aprovisionamiento frumentario de los mayores núcleos urbanos, dos privilegios comprometieron seriamente el tráfico marítimo de cereales y fueron los responsables de la mayoría de las contiendas por la cuestión triguera en el mar: el *Privilegi de virtualles* y el de *Vi vel gratia*. El comúnmente llamado *Privilegi de virtualles* o *Guiatge de virtualles* era un salvoconducto que daba protección real a todos las personas que transportasen provisiones a las ciudades que lo poseían, fuera por mar o por tierra, eximiéndolas de cualquier marca, represalia, deuda o delito excepto algunos conside-

<sup>7</sup> Los papas Gregorio IX (1241) e Inocencio IV (1247) concedieron al reino de Mallorca la posibilidad de comerciar con los territorios islámicos, incluyendo todo tipo de productos, salvo aquellos que pudieran ser utilizados con finalidades bélicas, apoyándose en la falta de recursos propios. Véase José JUAN VIDAL: “El comercio de trigo entre Mallorca y África del Norte en los siglos XVI y XVII”, *Mayurqa*, 15 (1976), pp. 73-92, concretamente p. 75 notas 6 y 7, quien, a la vez, remite también a Estanislao AGUILÓ i AGUILÓ: “Antigues franqueses i privilegis del regne”, *BSAL*, 6 (1895-1896), pp. 129-130. Estas concesiones fueron ratificadas, posteriormente, por Pedro el Ceremonioso, una vez fueron reincorporadas las islas a la Corona de Aragón. Josep JUAN VIDAL: “El comercio...”, p. 74, nota 3. Véase también: Antoni RIERA MELIS: *La Corona de Aragón y el Reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV. Las repercusiones arancelarias de la autonomía balear*, Barcelona, CSIC, 1987, o Roser SALICRÚ i LLUCH: “Entre Cristiandad e Islam en el Mediterráneo ibérico”, en VVAA, *Itinerarios medievales e identidad hispánica*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2001, pp. 83-112.

<sup>8</sup> Aunque el municipio gozase de una cierta autonomía, debía alinearse con la política general de la Corona. Marco TANGHERONI: *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della Corona d’Aragona*. 1. *La Sardegna*, Cagliari, CNR, 1981, concretamente p. 75.

<sup>9</sup> Antoni RIERA MELIS: “Crisis frumentarias...”, p. 159.

<sup>10</sup> Mario DEL TREPPO: *Els mercaders catalans...*, p. 278.

rados graves, como los de traición, sodomía, herejía, lesa majestad o falsificación de moneda.<sup>11</sup> Este privilegio favorecía la llegada de alimentos a la vez que daba protección a corsarios, piratas y malhechores que se aprovechaban de la inmunidad que les otorgaba para dar salida a sus capturas, por lo que surgieron graves disputas en torno a esta cuestión.<sup>12</sup>

Más interesante aún resulta el privilegio *Vī vel gratia*, es decir, “por la fuerza o de buen grado”, que permitía apoderarse de los víveres que transportaban las embarcaciones ajenas en casos de extrema necesidad, fuera cual fuera la nacionalidad del patrón, de la embarcación o del propietario de los cargamentos. Con previa autorización de un oficial real, eran obligados a descargar las mercancías en el puerto interesado y, posteriormente, se les pagaba su valor. Por lo tanto, no se trataba de un robo, sino más bien de un secuestro, ya que el propietario de los víveres era compensado económicamente con la cantidad de la venta de sus cargamentos; eso sí, siempre al precio convenido por las autoridades de la ciudad que habían ordenado su requisición.<sup>13</sup> Estas prácticas se venían ejerciendo desde antiguo en épocas de carestía,<sup>14</sup> y solían ir acompañadas de cierto grado de violencia.

Ambos privilegios perseguían el mismo objetivo: garantizar el suministro de víveres para prevenir o combatir la escasez, lo que permitía, *de facto*, la puesta en práctica de métodos de actuación que hubieran sido inconcebibles en otros contextos y coyunturas. Tanto es así que, al menos en el caso de Mallorca y de las Baleares, los dos aparecen asociados como si se tratara de uno solo, asimilándose bajo el mismo concepto de *privilegi appellat vulgarmet de victualles*,<sup>15</sup> a partir de la ratificación que hizo Martín el Humano de ambos privilegios en 1401.<sup>16</sup> Cabe señalar que esta homonimia ha favorecido, en algunas ocasiones, la confusión entre ambas iniciativas legales.

<sup>11</sup> ARM, Còdex Rosselló Vell, f. 418r.

<sup>12</sup> Varios autores han mencionado la vulnerabilidad de dicho privilegio a este tipo de acciones en la Corona de Aragón, así como su aplicación abusiva: Vicente Ernesto BELENGUER CEBRIÀ: “El problema cerealista en Valencia durante la época del Rey Católico (1480-1490): repercusiones administrativas, económicas y políticas”, *Cuadernos de historia. Anexos de la revista Hispania*, 5 (1975), pp. 167-213; María Teresa FERRER i MALLOL: “Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401”, en VVAA, *XIV CHCA*, Sassari-Alguero, s.n., 1990, pp. 427-443, o Mario DEL TREPPO: “Politica e commercio dei grani nei paesi della Corona d’Aragona nel secolo XV”, en VVAA, *Atti dell’Accademia di Scienze Morali e Politiche della Società Nazionale di Scienze, Lettere ed Arti in Napoli*, vol. LXX, Nápoles, Stabilimento Tipográfico Guglielmo Genovese, 1959, pp. 144-202, a modo de ejemplo.

<sup>13</sup> Albert CURTO i HOMEDES: *La intervenció municipal en l’abastament d’una ciutat catalana: Tortosa, segle XIV*, Barcelona, Rafael Dalmau, 1988, p. 86.

<sup>14</sup> Varios investigadores se han referido a la antigüedad de las mismas (Antoni RIERA MELIS: “Crisis frumentarias...”, p. 158; Josefina MUTGÉ VIVES: *Política, urbanismo y vida ciudadana en la Barcelona del siglo XIV*, Barcelona, Editorial CSIC, 2004, p. 240 o Eva SERRA i PUIG: op. cit, p. 81), derivadas del derecho de angaria o de requisición (Arcadi GARCIA i SANZ y María Teresa FERRER i MALLOL: *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d’Estudis Catalans, 1983, p. 211).

<sup>15</sup> ARM, EU 18, 74r.

<sup>16</sup> ARM, Còdex de Sant Pere, f. 72v y Còdex Rosselló Vell, f. 417v-418v. Álvaro SANTAMARÍA ARÁNDEZ: “El mercado triguero...”, p. 388, ya apuntó a la duplicidad del citado privilegio.

Dejando a un lado el primero de ellos, cuyo estudio resultaría muy interesante pero no concierne al presente artículo, nos ocuparemos de analizar el alcance del segundo (*Vi vel gratia*), que puede ser definido como una concesión real otorgada sólo a determinadas poblaciones, con objeto de legalizar la requisición forzosa como sistema de aprovisionamiento municipal en contextos de carestía.

No siempre es fácil reseguir la genealogía de esta regalía. Resulta muy evidente en el caso de Barcelona, que la recibió de Alfonso el Benigno en 1328.<sup>17</sup> Menos claro se presenta el caso de la ciudad de Valencia,<sup>18</sup> y se revela confuso el de la ciudad de Mallorca.<sup>19</sup> Estas ciudades no fueron las únicas que gozaron de dicha prerrogativa, puesto que fue una práctica utilizada por

<sup>17</sup> Según Josefina Mutgé, una de las primeras veces en las que se invocó el privilegio, cuya redacción no se produjo hasta el 18 de enero de 1328, fue en 1322. Posteriormente fue perfeccionado el 25 de mayo de 1337 y ampliado el 3 de agosto de 1364, fechas que corresponden a las hambres del siglo XIV. Josefina MUTGÉ VIVES: op. cit., p. 45, nota 80 y pp. 240-241, y Eva SERRA i PUIG: op. cit., pp. 81-82.

<sup>18</sup> Se sabe que, en 1328, Alfonso el Benigno otorgó el *Guiatge de vitualles* a la ciudad de Valencia (Agustín RUBIO VELA: "Crisis agrarias y carestías en las primeras décadas del siglo XIV. El caso de Valencia", *Saitabi*, 37 (1987), pp. 131-147, concretamente p. 144), coincidiendo con la fecha en la que el rey otorgó el privilegio *Vi vel gratia* a Barcelona. El *Guiatge* fue ratificado también en 1372 (Álvaro Santamaría: *Aportación al estudio de la economía de Valencia durante el siglo XV*, Valencia, Instituto Alfonso el Magnánimo, 1966, p. 224, nota 12). Es probable que la ciudad valenciana recibiera por esas fechas una prerrogativa semejante a la de Barcelona, aunque hasta el momento no se haya podido localizar, puesto que existen evidencias de esta práctica ya en la primera mitad del siglo XIV. Agustín RUBIO VELA y Mateu RODRIGO LIZONDO: "El problema frumentari a València i la crisi de la Unió (1340-1348)", en *VVAA, Homenatge al doctor Sebastià García Martínez*, 1, València, Universitat de València, 1988, pp. 89-101, concretamente p. 99.

<sup>19</sup> En octubre de 1343, una vez reincorporadas las Islas Baleares a la Corona de Aragón, Pedro el Ceremonioso otorgó el privilegio a la ciudad de Ibiza, previa petición expresa de los mismos ibicencos, «axí com axò és legut fer als siutadans de Mallorca» (Enrique FAJARNÉS TUR: "Privilegio de vituallas concedido a los ibicencos por Pedro IV de Aragón", *BSAL*, 2 (1887), pp. 62-63); año en el que los jurados de la ciudad y reino recibieron también el salvoconducto o *guiatge* a las embarcaciones que transportaran vituallas a la isla (Álvaro SANTAMARÍA ARÁNDEZ: "Mallorca del Medioevo a la modernidad", en José MASCARÓ PASARIUS (ed.), *Historia de Mallorca*, vol. III, Palma de Mallorca, s.n, 1970, p. 285). Cabe pensar, entonces, que ambas atribuciones les serían concedidas a la ciudad mallorquina por el rey Ceremonioso, aunque las fuentes documentales conservadas remitan a fechas más tardías: en 1374 el rey autorizó el armamento de naves para obligar a embarcaciones a descargar sus vituallas en la isla (ARM, *Còdex Abelló*, f. 121v-122r), citado por Álvaro Santamaría como un reajuste del *privilegi de vitualles* otorgado anteriormente (Álvaro SANTAMARÍA ARÁNDEZ: "Mallorca del Medioevo...", p. 285) y, posteriormente, Martín el Humano ratificó y readaptó la disposición en 1401 (véanse las referencias de la nota 16). Se desconoce la existencia de privilegios análogos en tiempos de la monarquía privativa de Mallorca, pese a la presencia de indicios que señalan hacia la práctica de estas actividades ya en esa época. Véase Antoni MAS FORNERS, Guillem ROSSELLÓ BORDOY y Ramon ROSSELLÓ VAQUER: *Història d'Alcúdia: de l'època islàmica a la Germania*, Alcúdia, Ajuntament d'Alcúdia, 1999, p. 251 y notas 46 y 47. Las poblaciones de los otros dos puertos más importantes de la isla de Mallorca fueron beneficiarios, también, de privilegios semejantes: la villa de Alcúdia, desde 1343 (Antoni MAYOL i LLOMPART: "La concessió del títol de ciutat a Alcúdia (1523-1525) i les seves franquícies al llarg del segle XVI", *Mayurqa*, 25 (1999), pp. 187-196, concretamente p. 190), y Sóller, desde 1399 (Plàcid PÉREZ i PASTOR: "El mercat de blats a la villa de Sóller (1466-1476)", *Mayurqa*, 21 (1985-1987), pp. 147-166, concretamente p. 151).

muchas ciudades marítimas europeas.<sup>20</sup> Sin embargo, dentro del ámbito de la Corona de Aragón, las ciudades de Barcelona, Valencia y Mallorca fueron las que protagonizaron más enfrentamientos entre sí a causa de dicha cuestión, al menos en la época estudiada, puesto que sólo pudieron aplicar el derecho de interceptación sin costos excesivos las plazas con un fuerte potencial coercitivo, que podía poner a sus ciudadanos a salvo de las represalias.<sup>21</sup> Las ciudades fueron las más interesadas en obtener este tipo de privilegios, ya que les permitían afianzar su control por tierra y por mar a la hora de administrar sus recursos y evitar los cíclicos episodios de carestía,<sup>22</sup> consiguiendo, al final, transformar una práctica antigua en un derecho.<sup>23</sup>

En general, se describen frecuentemente dos tipos de actuaciones por parte de los municipios: el apresamiento de naves portadoras de trigo mientras hacían escala en algún puerto o se encontraban transitando cerca de la costa,<sup>24</sup> y el armamento de naves con el propósito explícito de ir a la caza de embarcaciones con trigo, incluso hasta zonas muy alejadas.<sup>25</sup> Las embarcaciones guardacostas de las que disponían algunas ciudades jugaron un papel importante, sirviendo para labores tanto defensivas como ofensivas, para impedir el contrabando, llevar a cabo acciones de rapiña o sencillamente proteger de posibles ataques a las embarcaciones propias que transportaban cereales.<sup>26</sup>

<sup>20</sup> Francisco MARTÍNEZ CAMAÑO: op. cit., p. 256 y nota 70; Álvaro SANTAMARÍA ARÁNDEZ: "Mallorca del Medioevo...", p. 286, y Eva SERRA i PUIG: op. cit., p. 82. Especificando, esta última, su uso por parte de las ciudades de Nápoles, Génova, Tarragona, Girona, Tortosa...

<sup>21</sup> Antoni RIERA MELIS: "Crisis frumentarias...", p. 159; idea compartida con Albert CURTO i HOMEDES: op. cit., p. 85-86, quien además menciona los pagos que hizo el municipio de Tortosa a los notarios encargados de la gestión de protestas, peticiones, réplicas y presentaciones de mercaderes afectados por las requisiciones.

<sup>22</sup> Pere BENITO i MONCLÚS: "Crisis de subsistencia y políticas frumentarias", en VVAA, *Alimentar la ciudad. El abastecimiento de Barcelona del siglo XIII al XX*, Barcelona, MUHBA Llibrets de Sala, 12, 2013, p. 11, en referencia a Barcelona y Valencia.

<sup>23</sup> Antoni RIERA MELIS: "Crisis frumentarias...", p. 158.

<sup>24</sup> El alcance real del privilegio *Vi vel gratia*, al menos en el caso de Barcelona, serían las aguas jurisdiccionales o las más cercanas a la ciudad, a juzgar por los siguientes autores: Ibidem; Eva SERRA i PUIG: op. cit., p. 81; Josefina MUTGÉ VIVES: op. cit., p. 240-241 y Francisco MARTÍNEZ CAMAÑO: op. cit., p. 256. De igual modo, Álvaro SANTAMARÍA ARÁNDEZ: "El mercado triguero...", p. 388, indicó que, en la ciudad de Mallorca, dicho privilegio se circunscribía a las aguas de la bahía de la misma ciudad, es decir, desde el Cap Blanc hasta el Cap de Trefalempa.

<sup>25</sup> Dicha licencia fue considerada por Álvaro Santamaría como parte del famoso privilegio de vituallas, aunque no se nombre de manera específica en la documentación mallorquina (véanse las referencias de las notas 16 y 19). A juzgar por las numerosas referencias documentales a estos hechos, cabe pensar que sería una prerrogativa concedida también, al menos, a las ciudades de Barcelona y de Valencia, incluida o no como actividad propia del *Vi vel gratia*. Uno de estos armamentos por parte de la ciudad de Valencia fue estudiado por Andrés DÍAZ BORRÁS: "Carestías frumentarias y guerra naval. El fracaso político de la solidaridad dentro de la Corona de Aragón en la crisis valenciana de 1385", *Revista de historia naval*, 83 (2003), pp. 23-53, quien, a la vez, mostró cómo la ciudad de Valencia, además del armamento de una flotilla ciudadana, contrató y colaboró con los gastos de particulares para que llevaran a cabo capturas de trigo en el mar (Ibidem, p. 30-34).

<sup>26</sup> La protección de las naves mercantes con víveres tenía por objetivo obstaculizar el desembarco forzoso de éstos. Albert CURTO i HOMEDES: op. cit., p. 88. Por otra parte, Andrés Díaz apuntó a la multi-

Como se puede suponer, a pesar de la cobertura legal que las amparaba, estas prerrogativas no quedaron al margen de disputas – no solamente diplomáticas – acerca de la licitud de las confiscaciones en épocas en las que la carestía era generalizada y prácticamente cualquier población podía usar el pretexto de la necesidad para apoderarse de embarcaciones ajenas. Además, a las autoridades competentes se les permitía el uso de la fuerza con el fin de obligar a las naves mercantes a desembarcar el trigo en el puerto interesado.<sup>27</sup> Nació así una práctica de difícil caracterización, con una cobertura legal con límites confusos y una aplicación cuestionable, cuyo impacto no ha pasado desapercibido a los estudiosos de las carestías o de los sistemas de abastecimiento marítimo.<sup>28</sup> Sin que se haya profundizado excesivamente en la cuestión, tales episodios han sido comúnmente interpretados como casos de «piratería legalizada»<sup>29</sup> o de «auténticas patentes de corso».<sup>30</sup>

---

plicidad de tareas de los navíos armados por la ciudad de Valencia y demostró el autofinanciamiento de esas flotillas a través del pillaje, tanto en zonas de guerra como en las costas norteafricanas, con el fin de obtener cautivos (Andrés DÍAZ BORRÁS: “Carestías frumentarias...”, p. 26). Fuera del ámbito ibérico, la variedad de funciones de los navíos armados ha sido estudiada también para Florencia: Michael Edward MALLET: *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1967.

<sup>27</sup> Así lo mandaba, por ejemplo, el lugarteniente mallorquín a los bailes de las villas marítimas, para que obligaran a los barcos ajenos a descargar su trigo en la ciudad, autorizándoles el uso de procedimientos violentos, pero tomando las cautelas suficientes para evitar futuras aprehensiones por tales hechos. ARM, EU 3, f. 98r. 1413, diciembre, 22.

<sup>28</sup> Algunos autores ya han mencionado la gran complejidad del transporte del grano en los siglos bajo-medievales. Las embarcaciones que transportaban trigo no solamente fueron objeto de disputas municipales, sino también presa de corsarios enemigos o piratas. Véase Montserrat RICHOU i LLIMONA: “Aportacions a l’estudi del comerç frumentari baixmedieval: l’assalt i segrest de la coca de Guillem Mo-rey (1361)”, *Acta historica et archaeologica mediaevalia*, 31 (2011-2013), pp. 213-238.

<sup>29</sup> Término utilizado tanto por Eva SERRA i PUIG: op. cit., p. 81, como por Josefina MUTGÉ VIVES: op. cit., p. 45. Otros, sin embargo, han hablado abiertamente de piratería: Mario DEL TREPPO: “Politica e commercio...” o Philippe WOLFF: op. cit., p. 160, hablando este último de “piratería organizada”.

<sup>30</sup> Francisco MARTÍNEZ CAMAÑO: op. cit., p. 256. Vicente Ernesto BELENGUER CEBRIÀ: op. cit., p. 168, en cambio, la caracteriza, probablemente de manera más acertada, como “práctica casi legalizada de corso”. El asunto era complejo, puesto que estos armamentos municipales no presentaban avales por posibles daños a súbditos de la Corona o aliados, ya que claramente se actuaba contra ellos. (Andrés DÍAZ BORRÁS: “Carestías frumentarias...”, p. 44). No se trataría, pues, de una práctica corsaria *stricto sensu*, encaminada a hacer la guerra a los enemigos del rey persiguiendo objetivos lucrativos. Pero, del mismo modo, tampoco se podría considerar una práctica pirática, puesto que tales embarcaciones actuaban con el consentimiento y por iniciativa de los oficiales municipales y reales. Para la diferenciación entre la piratería y el corso en la baja Edad Media, cuestión que no abordaremos en este trabajo por el espacio que requeriría, véanse, entre otros: Michel MOLLAT DU JOURDIN: “De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIIe-XIVe siècle)”, *Mélanges de l’École Française de Rome*, 87 (1975), pp. 7-25; VVAA: *La península ibérica y el Mediterráneo centrooccidental (siglos XII-XV)*, *Actas del I congreso internacional de historia mediterránea*, Barcelona-Roma, CSIC-CNR, 1980, pp. 743-765 o Maria Teresa FERRER i MALLOL: “Curso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media”, en Manuel GONZÁLEZ JIMÉNEZ e Isabel MONTES ROMERO-CAMACHO (eds.), *La Península ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV, V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, Cádiz-Madrid, Servicio de publicaciones, Diputación de Cádiz, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 255-322.

Las ciudades de la Corona de Aragón llegaron a tener graves disputas entre ellas, puesto que gran parte de estos asaltos se produjeron entre embarcaciones de naciones aliadas, cristianas, y, sobre todo, entre súbditos del mismo rey. Por este motivo, las ciudades se vieron obligadas bien a buscar la protección del monarca,<sup>31</sup> o bien a firmar tratados de no agresión entre ellas,<sup>32</sup> aunque no siempre se obtuvieron los resultados esperados. Asimismo, para negarse a devolver los cargamentos requisados, las urbes se escudaron también bajo el proverbio de la caridad ordenada, según el cual la caridad bien entendida empezaba por uno mismo.<sup>33</sup>

Todo ello obstaculizó seriamente el transporte marítimo de cereales, convirtiéndolo en una empresa insegura y arriesgada. Esta evidencia quedó patente también en el sistema de seguros marítimos, que negaban la cobertura en casos de requisición de embarcaciones por parte de organismos públicos.<sup>34</sup> No debe resultar extraño, pues, que, dadas las circunstancias, algunos mercaderes se negaran a dedicarse al transporte de trigo si las autoridades no les aseguraban la llegada al puerto deseado, puesto que el riesgo de perder una embarcación no compensaba las posibles ganancias.<sup>35</sup>

En paralelo, el citado privilegio y la política frumentaria en general estimularon el desarrollo de un aparato diplomático municipal encaminado a conseguir las compensaciones económicas adecuadas para los cargamentos que eran confiscados. También para instar al rey a que prohibiera el secuestro de embarcaciones por parte de otras ciudades de la Corona, o para rogar a los patrones el respeto y la inmunidad de las embarcaciones con trigo ciudadano, de modo que éstas pudieran llegar sin problemas a sus puertos de destino.<sup>36</sup> Así, los concejos de las ciudades de la Corona de Aragón tuvieron que negociar con diversas autoridades –dentro y fuera de sus respectivos reinos– todas las cuestiones relacionadas con los mecanismos de control de la exportación de trigo, las importaciones desde zonas alejadas, el retorno de las confiscaciones, etc.<sup>37</sup>

<sup>31</sup> Ya ocurrió en 1328 entre Barcelona y Valencia. El rey tuvo que intervenir pidiendo a la primera que respetara las embarcaciones de la segunda. Josefina MUTGÉ VIVES: op. cit., p. 242.

<sup>32</sup> Como el firmado entre los concejos de la ciudad de Valencia y de Mallorca en 1374, obligando a Pedro el Ceremonioso a no determinar lo contrario. Álvaro SANTAMARÍA ARÁNDEZ: “Aportación al estudio...”, p. 222-231.

<sup>33</sup> Claude CARRÈRE: *Barcelona 1380-1462: un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, Curial, 1977, p. 363.

<sup>34</sup> Véanse, Arcadi GARCIA i SANZ y Maria Teresa FERRER i MALLOL: op. cit., p. 212, y Claude CARRÈRE: op. cit., p. 363 nota 134. Además, según las ordenanzas de Barcelona, el trigo y las vituallas debían ser aseguradas por su valor, independientemente de la nacionalidad de la embarcación, del propietario de las mercancías o del patrón que las transportara. Mario DEL TREPPO: *Els mercaders catalans...*, p. 283 o íd.: “Política e commercio...”, p. 151.

<sup>35</sup> Andrés DÍAZ BORRÁS: “Carestías frumentarias...”, p. 28.

<sup>36</sup> Estas peticiones se usaban tanto para el comercio terrestre (AMV, G3 XI, f. 176r. 1413, febrero, 7) como para el marítimo (AHCB, 1B. VIII-3, f. 8r. 1441, octubre, 24) y se suceden en la documentación, convirtiéndose en un indicativo de la inseguridad de ese transporte y de la necesidad de protegerlo.

<sup>37</sup> Eva SERRA i PUIG: op. cit., p. 82.

Además de esta regalía, que tenía que ponerse en práctica teóricamente solo en casos de extrema necesidad y como último recurso, los gobiernos municipales usaron otros métodos para prevenir la escasez, como la prohibición de extracción de alimentos o la concesión de ayudas, contratos o préstamos a los mercaderes que se comprometieran a llevar trigo a la ciudad.<sup>38</sup> De ahí que el problema no fuese tanto la falta de medios para el aprovisionamiento, como la insuficiencia de éstos o, más bien, el miedo a que pudieran resultar insuficientes en los años en los que la escasez acechaba de manera generalizada a lo largo del Mediterráneo.

Hemos hablado de momentos de carestía porque ésta era la supuesta condición para poder poner en funcionamiento esta medida extrema. Sin embargo, una vez entrados en el siglo XV y superadas ya las crisis de subsistencia del siglo anterior, la puesta en funcionamiento del sistema de abastecimiento ciudadano no respondió siempre a coyunturas de escasez. Tanto Enrique y José María Cruselles como Rafael Narbona constataron, para Valencia, que durante la primera mitad del siglo XV hubo una tendencia a la saturación en el almudín de la ciudad: mientras los almacenes rebosaban de trigo, se seguían prestando ayudas a los mercaderes para que importaran más cantidades.<sup>39</sup> Atribuyeron tal hecho, entre otros motivos, a la constante necesidad de obtener trigo nuevo, que era el que tenía una fuerte demanda en el mercado urbano.<sup>40</sup> Tal evidencia pone en tela de juicio los motivos reales del uso de los métodos para el aprovisionamiento, que podrían extrapolarse también a la invocación del privilegio *Vi vel gratia*.<sup>41</sup>

### La coyuntura entre 1412 y 1416

La situación marítima en la segunda década del siglo XV, concretamente durante el reinado de Fernando I de Aragón (1412-1416), muestra otra realidad. Las fuentes coinciden en indicar que se trata de un período marcado por una gran carestía, aparentemente a causa de

---

<sup>38</sup> Véanse, entre otros: Hermenegildo RAUSELL BOIZAS et al.: "Movimiento secular de las importaciones trigueras del siglo XV mediante las "ayudas de la ciudad de Valencia", *Estudis: revista de historia moderna*, 2 (1973), pp. 5-96; María Salvadora CÍVICO RODRÍGUEZ: "La actuación del Consejo Municipal barcelonés durante el siglo XV en el abastecimiento de la ciudad. Años 1426-1428", en María BARCELÓ CRESPI y Antoni RIERA MELIS (coord.): *La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles V-XVIII). XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals*, Palma, Institut d'Estudis Baleàrics, 1996, pp. 299-304 o Albert CURTO i HOMEDES: op. cit. Cabe señalar que, en los contratos firmados entre las autoridades municipales y los mercaderes que se comprometían a conducir trigo, estos últimos quedaban libres de compromiso en casos de justificado impedimento, y la incautación del trigo de sus naves mercantes por otras ciudades era considerado como tal. ARM, EU 18, f. 121v. 1449, septiembre, 4 y f. 122v. 1449, noviembre, 21.

<sup>39</sup> Enrique CRUSELLES GÓMEZ, José María CRUSELLES GÓMEZ y Rafael NARBONA VIZCAÍNO: op.cit.

<sup>40</sup> Además de la intención de introducir la ciudad de Valencia dentro de los circuitos comerciales internacionales. *Ibidem*, p. 310 y 316.

<sup>41</sup> Algunos autores han apuntado ya a un posible uso abusivo y fraudulento del citado privilegio, como Álvaro SANTAMARÍA ARÁNDEZ: "El mercado triguero...", p. 388.

una extrema sequía,<sup>42</sup> y apuntan a una gran hambruna en todo el norte de África, desde la costa atlántica hasta Asia Menor.<sup>43</sup> En este contexto, casi una tercera parte de los asaltos marítimos registrados en las tres mayores ciudades costeras de la Corona –Barcelona, Valencia y Mallorca– se dirigieron contra embarcaciones mercantiles que transportaban trigo.<sup>44</sup> Una proporción para nada desdeñable que es representativa de la inseguridad a la que estaba expuesta la comercialización de este producto, muy superior a la de cualquier otro.

El primer indicio de esta coyuntura marítima aparece el 21 de noviembre de 1412, cuando los jurados de Valencia informaron al rey acerca de la grave carestía de trigo que sufría la ciudad y le hicieron saber que, a causa de ello, habían establecido contacto con varias zonas de aprovisionamiento, Provenza y Occitania entre ellas, en vistas a concretar futuras importaciones. Más que una simple notificación, la misiva mostraba el tono de preocupación por los rumores de que tanto en Barcelona como en otros lugares de la soberanía del rey se preparaban galeotas y fustas armadas para apoderarse furtivamente del trigo dirigido hacia Valencia, puesto que todos sufrían las consecuencias de la escasez.<sup>45</sup>

Las noticias pronto dejaron de ser sólo rumores. Justo al día siguiente, se notificaba la toma por la fuerza en Denia de una barca de mercaderes valencianos cargada con 70 cahíces de trigo y 13 de cebada, que eran conducidos a la capital.<sup>46</sup> Los barceloneses, por su parte, tampoco se hicieron esperar: unas semanas más tarde, ya se habían apropiado de la barca con que Antoni Garriga transportaba a Valencia 420 cahíces de trigo procedente de Francia.<sup>47</sup> Solo al cabo de unos días, los jurados de la ciudad y reino de Mallorca, con el consentimiento del lugarteniente, armaban un rampín de 13 remos para hacer llegar trigo a la isla<sup>48</sup> y, poco después, los

<sup>42</sup> Jacqueline GUIRAL-HADZIIOSSIF: *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d'Estudis i Investigació, 1989, p. 332.

<sup>43</sup> ARM, EU 3, ff. 129r-130r. 1415, noviembre, 9. Otra evidencia de la carestía frumentaria en estos años es la noticia de la captura de una embarcación musulmana con 59 personas a bordo por parte del corsario mallorquín Pere Aymer en el estrecho de Gibraltar, mientras intentaban llegar a Bugía desde Salé “a causa de la gran fam que hi havia a la terra de Salé”. ARM, RP 3829, f. 159r. 1414, abril, 4.

<sup>44</sup> La mayor parte de la información se ha obtenido de la documentación del Archivo Municipal de Valencia y del Archivo del Reino de Mallorca, puesto que en el Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona no se conservan para estos años las series de la correspondencia de los *consellers* con otras autoridades de dentro y fuera de Cataluña. Por otra parte, los conflictos entre las ciudades de Barcelona y Valencia por esta cuestión en 1412-1413 fueron ya tratados en Andrés DÍAZ BORRÁS: *Problemas marítimos de Valencia a fines de la Edad Media. El corso, la piratería y el cautiverio en su incidencia sobre la dinámica económica, 1400-1480*, Tesis doctoral, Universitat de València, 1988. Puesto que lo que pretende este artículo es mostrar la situación de conflictividad marítima surgida entre varias ciudades de la Corona a causa de la carestía, vehiculada y amparada por el privilegio *Vi vel gratia*, no vamos a abordar aquí la aportación que supuso el recurso al mismo en el consumo urbano ni su posible función como práctica especulativa para regular los precios del cereal.

<sup>45</sup> AMV, G3 XI, f. 133r-134v. 1412, noviembre, 21.

<sup>46</sup> *Ibidem*, f. 135r. 1412, noviembre, 22.

<sup>47</sup> *Ibidem*, f. 141v-142v. 1412, diciembre, 8 y 9.

<sup>48</sup> ARM, EU 3, f. 76v. 1412, diciembre, 13.

valencianos avisaban al rey de la actuación de catalanes y mallorquines, «qui per fer semblant acte tenen en mar fustes armades ab les quals se n'han nostres fustes portades».<sup>49</sup>

Por aquel entonces, los valencianos seguían haciendo uso de su mejor diplomacia, apelando a los consejeros de Barcelona, a los consejeros de la ciudad de Valencia en la corte del rey y al mismo soberano para que interviniera, con objeto de impedir semejantes actuaciones por parte de sus súbditos antes de que ellos mismos se vengaran por su cuenta. Afirmaban que, en otras circunstancias, hubieran podido pasar por alto algunas actuaciones para socorrer a las necesidades de las ciudades vecinas, dada la hermandad que las unía, pero que, debido a la carestía generalizada, se encontraban en la misma situación que las otras, o incluso peor, y no podían consentir ser los únicos perjudicados.<sup>50</sup>

Los jurados de Valencia debían esperar la intervención del rey, como ya había sucedido en otras ocasiones. Pero, ante el silencio del soberano, y con la convicción de que los asaltos no pararían por sí solos, el 25 de enero de 1413 ordenaron a Jofre de Meià, capitán de la galeota armada de la guarda de la ciudad, que, sin ningún cargo de conciencia, no perdonara embarcación alguna, puesto que ellos se encargarían de justificar y excusar sus acciones ante el rey y ante Dios.<sup>51</sup> Entre otras cuestiones, le ordenaron la captura del leño de Pere Sapllana y una barca con una carga de 500 salmas que se encontraba en el puerto de Moraira.

Cuando los de Barcelona se percataron de la iniciativa del concejo valenciano, decidieron dar permiso a la galera *d'en Fogassot* para robarles furtivamente el trigo. En aquel momento, los valencianos contabilizaban ya cerca de 2.000 cahíces en pérdidas de trigo, comprado tanto por el municipio como por mercaderes que habían asegurado descargar allí el cereal. Ante esa situación, los dirigentes de la ciudad de Valencia, que no hacía ni un mes habían armado su galeota para la captura de naves trigueras, decidieron sumarle también la llamada “nave del rey”, con Pere Suau como capitán.<sup>52</sup> Seguidamente, mandaron a Jofre de Meià que se pusiera bajo las órdenes de Suau y que continuara haciendo su trabajo: ayudar a las naves mercantes para que pudieran llegar sin problemas a la ciudad de Valencia, y despojar embarcaciones ajenas siempre que le fuera posible.<sup>53</sup>

El miedo que infundían las naves armadas por la ciudad de Barcelona cristalizó en no pocas iniciativas por parte del *consell* de Valencia, orientadas a proteger a los mercaderes que transportaban víveres y a responder, a su vez, contra las naves catalanas. El mismo día en que

<sup>49</sup> AMV, G3 XI, f. 155v. 1412, diciembre, 28.

<sup>50</sup> Ibidem.

<sup>51</sup> AMV, G3 XI, f. 168v. 1413, gener, 25.

<sup>52</sup> La nave Santa María del Rey, llamada también “nao castellana”, iba equipada con 40 hombres armados y 15 ballesteros. Había venido desde Sevilla con 3.537 cahíces que los comerciantes Francesc Ferrer y Francesc Siurana habían prometido llevar a la ciudad. Jacqueline GUIRAL-HADZIIOSSIF: op.cit., p. 333.

<sup>53</sup> AMV, G3 XI, f. 179v. 1413, febrero, 13. Efectivamente, entre 1412 y 1413 el concejo municipal de Valencia contrató mensualmente las galeras del rey para proteger las embarcaciones de la ciudad. Jacqueline GUIRAL-HADZIIOSSIF: op. cit., p. 340.

los jurados valencianos armaron la llamada nave del rey, dieron orden al mercader valenciano Joan Nicolau, enviado a Montpellier en busca de trigo, para que habilitase embarcaciones grandes con el fin de defender la galera que transportase el cereal y para que, si ésta hubiera puesto ya rumbo a Valencia, la hiciera navegar lo más lejos posible de la costa. Asimismo, le notificaban el envío, además de la galeota armada de la ciudad y la nao capitaneada por Pere Suau, de una nave lo suficientemente preparada como para no caer en manos de adversarios, e incluso combatirlos y apoderarse de sus barcos si fuera necesario.<sup>54</sup> Los jurados le solicitaron, también, que no dejara salir ningún navío cargado de trigo hasta que no hubieran llegado las naves anteriores, ya que, sin protección, podrían llegar a ser capturados por los barceloneses.<sup>55</sup> Mientras tanto, los mismos comunicaron la decisión del armamento a los mensajeros de la ciudad en la corte del rey, especificándoles que lo habían hecho para reintegrar el trigo que les había robado Barcelona, que actuaba con el supuesto consentimiento del monarca, y pidiéndoles, igualmente, que mantuvieran en secreto tal iniciativa.<sup>56</sup> Unos días más tarde, decidieron incorporar también un laúd a su escuadrilla, formada ya por la galeota comandada por Jofre de Meià y la nao castellana, y mandaron al patrón Jaume Martí que se pusiera bajo el mando del capitán Pere Suau.<sup>57</sup>

Mantener el secreto de tales armamentos era una labor complicada, puesto que los perjudicados hacían correr de inmediato la voz sobre la posición de las naves y el nombre de la ciudad responsable. Tampoco era la primera vez que Barcelona y Valencia rivalizaban por este motivo: anteriormente, durante la carestía de 1385, el enfrentamiento entre ambas ciudades había alcanzado niveles tan acusados que Valencia tuvo que armar, a toda velocidad, cuatro naves para defender el Grao de un posible asalto de barcos barceloneses, que pretendían sacar de la playa valenciana sus naves capturadas.<sup>58</sup>

A pesar de la relevancia de los conflictos declarados entre la capital catalana y la valenciana –posiblemente porque el cereal que encargaba la ciudad de Valencia en aquel momento procedía de Occitania y Provenza y, forzosamente, las naves tenían que pasar ante la costa catalana para llegar a su destino–, estas dos ciudades no fueron las únicas que se vieron convulsionadas por este tipo de actuaciones. En efecto, prácticamente al mismo tiempo que lo hicieron

---

<sup>54</sup> Seguramente se refería aquí a la nave de 40 bancos de la ciudad, comandada por Pere Bondia, quien, junto a la galeota armada de Jofre de Meià, acompañó a las naves portadoras de suministros durante este período, además de escoltar la nao castellana hasta Agde. Jacqueline GUIRAL-HADZIIOSSIF: *op.cit.*, p. 339.

<sup>55</sup> AMV, G3 XI, f. 180v. 1413, febrero, 13.

<sup>56</sup> *Ibidem*, f. 181v. *Ibidem*.

<sup>57</sup> *Ibidem*, f. 180v. 1413, febrero, 16.

<sup>58</sup> Ésta fue una de las consecuencias del armamento, por parte de la ciudad de Valencia, de una escuadrilla que durante tres meses hizo hasta tres rutas diferentes en busca de trigo. Los más perjudicados fueron, en ese momento, los barceloneses y los mallorquines, quienes subieron el tono a la hora de reclamar el secuestro de sus naves. Andrés DÍAZ BORRÁS: "Carestías frumentarias...", p. 43-48.

barceloneses y valencianos, el concejo mallorquín también decidió armar dos galeras para ir en busca de embarcaciones cargadas de trigo u otras vituallas con el objetivo de asegurar el abastecimiento de la isla.<sup>59</sup> Es obvio que cuantas más embarcaciones se armasen con ese fin, más probabilidades tendrían de garantizar un suministro de trigo suficiente. Además, un asunto tan delicado necesitaba de la autorización de un oficial real, así como de la presencia de otro en una de las naves de la escuadrilla, con la autoridad suficiente como para dar la orden de confiscación a los patronos de las naves de carga.<sup>60</sup>

Aunque no siempre resulte fácil encontrar en la documentación una descripción de estas tácticas, Andrés Díaz Borrás ha podido localizar algunas de ellas. Sabemos que algunos patronos intentaban negociar con los conductores de las embarcaciones trigueras para que, voluntariamente, accediesen a desembarcar el cereal en el puerto indicado por ellos mismos. Si su respuesta era negativa, la nave era obligada a dirigirse por la fuerza hacia la ciudad interesada.<sup>61</sup> En otras ocasiones, cuando se interceptaba una embarcación con trigo, los ocupantes, armados, pasaban a pilotar directamente la embarcación secuestrada y la conducían hasta el puerto correspondiente para desembarcar el cereal.<sup>62</sup> De hecho, algunos patronos no dudaron en usar las armas para arremeter contra las embarcaciones comerciales como si de enemigos se tratara.<sup>63</sup> Por otro lado, para proteger a los navíos mercantes se podían embarcar en ellos entre diez y quince hombres armados, cuya misión sería tanto ofensiva como defensiva.<sup>64</sup>

Durante el mes de febrero de 1413, en la isla balear mayor también se pusieron en funcionamiento otras iniciativas muy recurrentes, además de la preparación de naves. A petición de los jurados, el lugarteniente mandó a los bailes de Pollença, Andratx, Alcúdia y Santanyí que obligaran a toda embarcación que llegara a sus calas o puertos, y sospecharan que pudiera transportar trigo, a descargarlo en el muelle de la ciudad. En estas órdenes se les daba permiso para imponer penas, retener las embarcaciones e, incluso, arrestar a los patronos si intentaban huir por tierra.<sup>65</sup> También se decretó una *detenció general*, a causa de la extrema necesidad, que

<sup>59</sup> Los jurados pidieron, así, ayuda al resto de villas de la isla para que aportasen cada una de 25 a 30 personas para embarcar como ballesteros o remeros en las galeras, pagándoles un mes por adelantado y, en el caso de que estuvieran más de un mes, todo lo adeudado cuando regresaran. ARM, EU3, f. 91r-v. 1413, febrero, 18.

<sup>60</sup> Aunque las referencias sean posteriores al período estudiado en el presente artículo, la ciudad de Barcelona solía embarcar, en expediciones semejantes, a un portero real para dar las órdenes (AHCB, 1B X-5, f. 10r. 1421, mayo, 6), mientras que la ciudad de Mallorca mandaba que se embarcase a uno de los jurados de la ciudad y reino (ARM, EU 18, f. 107r. 1449, mayo, 21).

<sup>61</sup> Andrés DÍAZ BORRÁS: "Carestías frumentarias...", p. 31-32.

<sup>62</sup> Ibidem, p. 32.

<sup>63</sup> Fue el caso de uno de los hombres de la nave de Juan Martínez de Casande, patrón vizcaíno que se dirigía con su nave cargada de trigo hacia Barcelona cuando fue alcanzado por la nave de Gaspar de Cardona, quien, al ver que la primera lograba escapar, abrió fuego contra ella, hiriendo de gravedad a uno de sus tripulantes (AHCB, 1B. VIII-3, f. 7v. 1441, octubre, 20).

<sup>64</sup> Jacqueline GUIRAL-HADZIIOSSIF: op.cit., p. 339.

<sup>65</sup> ARM, EU3, f. 87r. 1413, febrero, 4.

prohibía la salida de cualquier navío de la isla de Mallorca sin el previo permiso del lugarteniente,<sup>66</sup> medida aplicada seguramente para evitar el contrabando y la salida de productos de primera necesidad.

Pese al esfuerzo de la ciudad de Valencia por proteger sus naves mercantiles, los barceloneses siguieron ocasionándoles numerosas pérdidas. El 21 de febrero de 1413, los jurados mandaron a Leuguer Escuder, mercader que se encontraba en la ciudad condal, que se encargara de cobrar el dinero correspondiente a 800 sextarios de trigo que los catalanes habían interceptado en la nave patroneada por Martín de Gonzalvo, que serviría para pagar el trigo que tenía que llegar desde el sur de Francia.<sup>67</sup> Los valencianos, por su parte, reclamaban el cobro de la misma cantidad que ellos habían pagado al comprarlo ya que, a menudo, el trigo confiscado solía ser estimado por un precio inferior a su valor real de mercado, iniciándose así disputas en torno al importe de las compensaciones.<sup>68</sup> En cualquier caso, de poco servían las restituciones económicas cuando lo que se perseguía era obtener cereales, de ahí que el dinero de la compensación fuera inmediatamente reinvertido en la siguiente compra.

Durante los meses siguientes la necesidad disminuyó. Así lo indica el hecho de que los jurados de Valencia dieran instrucciones al mercader Joan Nicolau, enviado al sur de Francia, de no comprar más trigo.<sup>69</sup> Igualmente, decidieron retirar la galeota *d'en Cardona*, capitaneada por Jofre de Meià, de su escuadrilla, considerando que las otras dos embarcaciones ya eran suficientes.<sup>70</sup> Sin embargo, tales medidas no significaron, en ningún caso, un cese de las contiendas, ya que los barcos con trigo asegurado en Valencia continuaron siendo víctimas de las embarcaciones de Barcelona<sup>71</sup> e Ibiza.<sup>72</sup>

Las represalias por tales actuaciones no tardaron en manifestarse fuera de los dominios del rey de Aragón. En mayo de 1413, el gobernador de Occitania arrestó a Joan Nicolau, mercader valenciano enviado por el concejo municipal para comprar cereal, a causa de las acciones cometidas en aquella zona por Jofre de Meià, el capitán de la galeota armada de Valencia. El 5 de abril, casualmente el mismo día en que los jurados emitieron la orden de su cese, Jofre supeitamente requisó una nave de barceloneses cargada de trigo estando en el puerto de Aigues-

<sup>66</sup> Ibidem, f. 91v. 1413, febrero, 19.

<sup>67</sup> AMV, G3 XI, f. 184v. 1413, febrero, 21.

<sup>68</sup> Sin embargo, en algunos casos, los patrones de las galeras armadas, desconocedores del valor de mercado de los granos, aceptaron pagar el trigo requisado a precios muy superiores. Andrés DÍAZ BORRÁS: "Carestías frumentarias...", p. 44.

<sup>69</sup> AMV, G3 XI, f. 190r. 1413, marzo, 13.

<sup>70</sup> Ibidem, f. 200v. 1413, abril, 5.

<sup>71</sup> Esta vez fue el trigo que había asegurado llevar a Valencia un mercader barcelonés, Miquel de Roda. Ibidem, f. 205v. 1413, abril, 17.

<sup>72</sup> Los ibicencos tomaron la nave que patroneaba Bernat Vidal y que llevaba trigo del mercader valenciano Antoni Garriga desde Provenza hasta Valencia. Ibidem, f. 206v. 1413, abril, 19. Aunque hasta el momento no hubiéramos tenido noticias de la implicación de ibicencos, es muy probable que, como el resto, participaran en los ataques desde el principio.

Mortes, en contestación a las confiscaciones de los catalanes. Ante este acto, las autoridades occitanas reaccionaron a la defensiva y, como solía pasar en tales casos, acabaron arremetiendo contra los compatriotas de los agresores, llegando a pedir 100 marcos de plata por el rescate de Joan.<sup>73</sup> En respuesta, las autoridades valencianas decidieron actuar de la misma manera, encarcelando a un florentino y a otros occitanos, como método de coerción hasta que pusieran en libertad al mercader valenciano.<sup>74</sup> Las discusiones entre las autoridades barcelonesas y valencianas continuaron aún en septiembre sin haber llegado a un acuerdo acerca de los sucesos acaecidos en Aigues-Mortes.<sup>75</sup> Fue durante el verano de 1413, cuando de nuevo comenzaron a circular noticias sobre agresiones cometidas por barcos barceloneses, iniciándose, así, un nuevo ciclo de reclamaciones enviadas por el *consell* valenciano al rey.<sup>76</sup>

En Mallorca, sin embargo, la necesidad dio pie a la aparición de otras medidas: en el mes de agosto, el lugarteniente mallorquín reiteró la prohibición de extraer trigo de la isla;<sup>77</sup> en octubre, se apresó en Alcúdia una nave que había llegado a puerto cargada de trigo y patroneada por Bernat Vidal, arrestando a siete hombres de la tripulación por la resistencia que habían ofrecido;<sup>78</sup> y, en diciembre, se ordenó el embargo de vituallas de todo navío que recalase en los puertos de Santanyí, Pollença o Alcúdia.<sup>79</sup>

Barcelona, por su parte, finalmente había decidido respetar los cargamentos adquiridos por Valencia; pero, una vez superadas sus aguas, corrían todavía el riesgo de ser interceptados por fustas de Tarragona, como pasó en el puerto de Salou.<sup>80</sup> En marzo de 1414, a raíz de los preparativos para la llegada del rey a la ciudad de Valencia, las autoridades volvieron a autorizar la incautación de grano a naves mercantes. Esta vez, los jurados de la capital valenciana se pusieron en contacto con Pere Doi, patrón de una nave barcelonesa, para que, en el puerto de Moraira, actuara contra las embarcaciones que se dirigiesen hacia poniente cargadas del anhelado cereal.<sup>81</sup> Y lo mismo ordenaron a Isidre Pérez en octubre, encargándole la requisición de la nave de Bartomeu Garcés, que se encontraba en Jávea repleta de trigo de Sicilia con rumbo al norte de África.<sup>82</sup>

Aunque durante el año 1414 la ciudad condal hubiera cesado sus intervenciones contra las naves mercantes valencianas, los armamentos barceloneses reaparecieron en diciembre del año siguiente, cuando fue apresada una barca con trigo asegurado en Valencia por el mercader

<sup>73</sup> Ibidem, f. 222v. 1413, mayo, 24.

<sup>74</sup> Ibidem.

<sup>75</sup> AMV, G3 XII, f. 42v. 1413, septiembre, 11.

<sup>76</sup> Ibidem, f. 22r. 1413, julio, 21, y f. 45v. 1413, septiembre, 13.

<sup>77</sup> ARM, AH 92, f. 359v. 1413, agosto, 15 y EU3, f. 94v. 1413, agosto, 16.

<sup>78</sup> ARM, EU3, f. 16r-v. 1413, octubre, 21.

<sup>79</sup> Ibidem, f. 98r. 1413, diciembre, 22.

<sup>80</sup> AMV, G3 XII, f. 84v. 1413, noviembre, 22.

<sup>81</sup> Ibidem, f. 119v-120r. 1414, marzo, 10.

<sup>82</sup> Ibidem, f. 196v. 1414, octubre, 4.

valenciano Lleonard Berenguer.<sup>83</sup> En marzo de 1416, en cambio, fueron los de Blanes quienes tomaron por la fuerza una coca patroneada por Antoni Ferro cargada también de trigo, que se dirigía a Valencia.<sup>84</sup> Los menorquines también se implicaron en las contiendas: en febrero de 1416 apresaron, en Ciudadela, una nave cargada de trigo patroneada por Pedro Sánchez de Bilbao, cuyo destino principal era también la ciudad del Turia.<sup>85</sup> Éstos son sólo algunos ejemplos del apresamiento de navíos mercantes dedicados al transporte del trigo, aquellos que han dejado rastro documental por haber afectado a trigo de propiedad municipal, es decir, comprado por la ciudad, con el consecuente envío de emisarios a las zonas implicadas para acordar la devolución del precio de la mercancía.

A pesar de estudiarse aquí sólo un período muy concreto, estos casos son representativos del impacto negativo que sufrió el transporte de trigo, constatado también a través de los elevados costes de seguridad al que estuvo expuesto, muy superiores a los derivados de la puesta en circulación de cualquier otro bien de consumo. En efecto, las referencias a la sustracción de otros alimentos por vía marítima son mucho más anecdóticas y, en ocasiones, alejadas de la política municipal y de la justificación por la necesidad. Aunque escasearan las vituallas en general, el *forment* era, explícitamente, el objetivo de la política frumentaria.<sup>86</sup>

Pese a todos estos ejemplos, son pocas las referencias documentales que nombran el privilegio *Vi vel gratia*. Sólo en aquellas ocasiones en que el patrón perjudicado pidió una justificación escrita de los hechos aparece la mención a un *antic privilegi* como coartada, privilegio que, sin duda, debía ser éste. Con todo, no deja de ser complicado averiguar el alcance exacto de un marco legal que, en ocasiones, limitaba el ámbito geográfico en el que se podía llevar a cabo o incluía el armamento de naves para perseguir a los navíos mercantes como si de enemigos se tratara.<sup>87</sup>

---

<sup>83</sup> AMV, G3 XIII, f. 41r. 1415, diciembre, 5.

<sup>84</sup> Ibidem, f. 81r. 1416, marzo, 4.

<sup>85</sup> Ibidem, f. 72r. 1416, febrero, 18.

<sup>86</sup> En la misma época estudiada, contamos con ejemplos que, de forma más o menos fortuita, incluyen otro tipo de cereales. Sería el caso de la captura de comino, arroz, almendra y granos valencianos que los barceloneses acometieron en las inmediaciones del puerto de Cartagena (AMV, G3 XI, f. 32v. 1412, mayo, 25) o de la toma, en Mallorca, de la cebada que transportaba el valenciano Domingo Soriano (ARM, AH 94, f. 15r. 1416, enero, 31). En otras ocasiones, la obtención del trigo también puede ser un hecho más o menos casual, como el que podía encontrarse, junto con otras mercancías, en embarcaciones musulmanas capturadas (ARM, RP 3829, f. 158r. 1413, mayo, 27).

<sup>87</sup> A través de la documentación se pueden trazar las rutas que recorrían estas pequeñas flotas ciudadanas en búsqueda de cereales a rapiñar. Sirva como ejemplo la flota valenciana de 1385, descrita en Andrés DÍAZ BORRÁS: "Carestías frumentarias...".

## **Conclusión**

Algunos métodos aplicados por las ciudades bajomedievales para garantizar su aprovisionamiento y evitar las crisis de subsistencia tuvieron como contrapartida el incremento de la inseguridad marítima del comercio de vituallas. El privilegio *Vī vel gratia*, como método beneficioso a la hora de hacer llegar provisiones a las ciudades necesitadas, constituyó, a su vez, un obstáculo para el tráfico marítimo del trigo, puesto que lo convirtió en un negocio arriesgado. Buena muestra de ello son el armamento de embarcaciones encargadas de proteger las naves mercantes, la cláusula que eximía de su compromiso a los mercaderes que habían asegurado llevar grano a una ciudad en caso de que sus naves fueran interceptadas y obligadas a descargar en otro lugar, o las peticiones que hacían los municipios a patrones u otros oficiales para que respetaran sus propias naves trigueras.

El presente estudio ha intentado demostrar la estricta aplicación de estos mecanismos en un período de declarada carestía. Un estudio más a largo plazo sería capaz de confirmar, como ya se ha insinuado, la existencia de un posible uso fraudulento del privilegio, más allá de los estigmáticos períodos de déficit cerealista. En años de escasez generalizada, cada territorio trató de usar en el mar todos los medios posibles para apoderarse del preciado trigo antes que otro, amigo o enemigo, desencadenándose así una pugna mediterránea entre súbditos de la Corona de Aragón.

En definitiva, lo que sí se puede confirmar es la dificultad que sufrió el tráfico mercante de tan codiciado cereal, sobre todo en épocas en las que realmente hubo necesidad. Ningún otro producto generó tantas disputas marítimas entre y dentro de estados en situación de paz. La política diplomática ciudadana y la acumulación de órdenes de requisición de cargas de naves, envueltas a menudo en procedimientos violentos, labor gestionada por las autoridades locales y autorizadas por los oficiales reales, muestran una realidad que trasciende más allá de las tradicionales fórmulas de amistad. El uso del controvertido privilegio se convertía, de esta manera, en la aplicación de un estado de excepción momentáneo, justificado y supeditado a la situación frumentaria de cada población.