

# CARESTÍAS FRUMENTARIAS Y GUERRA NAVAL. EL FRACASO POLÍTICO DE LA SOLIDARIDAD, DENTRO DE LA CORONA DE ARAGÓN, EN LA CRISIS VALENCIANA DE 1385

Andrés DÍAZ BORRÁS  
Doctor en Historia

Uno de los problemas más frecuentes con que nos encontramos a la hora de interpretar la historia naval durante la Edad Media es la poca familiaridad de algunos de los conceptos más comunes. Este inconveniente se debe a dos tipos de circunstancias: por un lado, a la escasa información de que disponen los historiadores y, por otro, a la complejidad de un mundo que pertenece a un tiempo regido por principios y normas ajenos, a veces, a los actuales. De este modo, es muy poco lo que sabemos, por ejemplo, de los procesos de armamento de las galeras, embarcaciones básicas del Mediterráneo medieval y desaparecidas hace siglos (1). Además, estos trastornos se vienen agrandando por parcelaciones territoriales, políticas e ideológicas que pueden llegar a asfixiar a los investigadores exentos y fomentar un tipo de indagación penetrada por valores espurios. Así, mientras que se fomentan determinadas líneas de investigación que a veces se nos antojan disparatadas, otras, de características fundamentales, son obviadas del modo más incomprensible. Todo ello es motivo para estimular nuestro interés en ampliar el conocimiento sobre aspectos como el aparejo de galeras, no a causa de un enfermizo apasionamiento por estos buques fusiformes, sino por la constatación elemental de la ignorancia de muchas de las facetas relacionadas con ellas (2).

## Antecedentes

### *Crisis frumentaria y lucha contra la escasez*

La carencia de abastecimiento de trigo durante la Edad Media nunca obedeció a un problema de superpoblación sino más bien a crisis coyunturales

---

(1) Una brillante y singular excepción, que confirma la regla, es el libro de GARCÍA I SANZ, Arcadi, y COLL I JULIÀ, Nuria: *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Barcelona, 1994.

(2) ALBIACH, C.; CARIÑENA, R., y DÍAZ, A.: «L'inventari de Jaume Cabanes, drassaner (1413-1414): una font per a l'estudi del lèxic naval a la València de començament del segle XV». *Miscel·lània Joan Fuster*, núm. 8. Barcelona, 1995, pp. 139-188. CARIÑENA BALAGUER,

provocadas por las malas cosechas o, eventualmente, por la imprevisión de las autoridades locales. Por ese motivo, en las sociedades antiguas nunca fue posible estar a resguardo de las hambres que periódicamente torturaban las ciudades. Está documentada la existencia de carestías severas en Valencia durante 1310-1314, 1324-1329, 1333-1336, 1340-1347, 1364 y 1374. Probablemente hubo más crisis alimentarias que los investigadores del siglo XIV no han estudiado todavía, pero se consideran las más graves la de 1347, antesala del año de la Peste Negra, *l'any de la gran fam*, y la de 1364, *l'any de la segona fam* (3).

El que nos proponemos analizar aquí es un caso historiográficamente excepcional, debido a la inmensa cantidad de información de la que disponemos, lo cual nos permite, subsidiariamente, avanzar en el estudio del mundo de las galeras. En efecto, nos encontramos en la Valencia de 1385. Este año, que representó el corolario a varios meses desgraciados que se remontaban a 1384, fue un año nefasto desde el punto de vista de las cosechas de cereales que usualmente abastecían la ciudad. Si una familia con ingresos medianos/bajos necesitaba gastar entre el 36 y el 43,6 por 100 de su renta semanal en la compra de pan cuando no había desabastecimiento ni escasez (1382-1383 ó 1396-1397, por ejemplo), estos porcentajes se elevaban peligrosísimamente hasta el 80,6 por 100 cuando sobrevenía una carestía, como en 1385. En época normal, el precio de la fanega de trigo osciló entre los 7,4s de 1382-1383 y los seis de 1396-1397; pues bien, entre 1384 y 1385 el precio de la fanega rondaría los 13,6s (4).

Para prevenir esta alarmante situación era frecuente que las autoridades locales hicieran llamamientos a comerciantes extranjeros para que recalasen en Valencia con sus barcos repletos de trigo, o que se buscara en la vecina Castilla el grano, o que llegasen remesas de cereal desde Berbería o desde Sevilla, Cataluña, Aragón, Provenza o Sicilia (5). Normalmente, sin embargo, lo primero que se hacía era dictar normas para impedir la salida de grano del

---

Rafaél y DÍAZ BORRÁS, Andrés: «Varado y desarmamento de galeras en la Valencia del tránsito del siglo XIV al XV. Un esquema de trabajo teórico», en *Actas del I Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*. Santander, 1996, pp. 133-142. DÍAZ BORRÁS, Andrés: «El vicealmirante Berenguer de Ripoll y la organización de la escuadra corsaria antignovesa a mediados del siglo XIV», en *Actas del XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, t.3. Zaragoza, 1996, pp. 79-92.

(3) Sobre estos temas, véase RUBIO VELA, Agustín: «Crisis agrarias y carestías en las primeras décadas del siglo XIV. El caso de Valencia», *Saitabi*, núm. 37, 1987, pp. 131-147. *Idem*: «A propósito del mal any primer. Dificultades cerealistas en la Corona de Aragón en los años treinta del siglo XIV», en *Estudios dedicados a Juan Peset Alexandre*, 1982, pp. 475-485. RUBIO, Agustín, y RODRIGO, Mateu: «El problema frumentari a València i la crisi de la Unió (1340-1348)», en *Homenatge al doctor Sebastià García Martínez*, t. 1, 1988, pp. 89-101.

(4) RUBIO VELA, Agustín: «El consumo de pan en la Valencia bajomedieval», en *Col·loqui d'Història de l'Alimentació a la Corona d'Aragó. Edat Mitjana*, 1995, 153-183, p. 181.

(5) LÓPEZ PÉREZ, María Dolores: *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*. Barcelona, 1995. *Idem*: «La circulación de cereales en el Mediterráneo occidental bajo-medieval: la producción magrebí», en *XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals. La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles V-XVIII)*. Palma de Mallorca, 1996.

Reino de Valencia, especialmente de las comarcas del Bajo Segura o de las regiones más apartadas del territorio. Estos vetos a la exportación eran frecuentes en épocas de carestía y correspondió a las autoridades reales impedir cualquier fuga frumentaria (6). No obstante, lo cierto es que los oficiales de la Monarquía, los bailíos locales de las poblaciones costeras, no disponían de capacidad disuasoria suficiente para impedir que el contrabando actuara a sus anchas. Los jurados de la capital, si el abastecimiento cerealístico se hallaba en peligro, por lo general procedían a aparejar galeras, naos y otras naves, ante todo para evitar la impunidad del contrabando y, asimismo, para interceptar cualquier barco frumentario que se encontrase en aguas más o menos próximas a la ciudad (7).

Por lo que se refiere a Valencia, y sin pretender ser exhaustivos, podemos hacer un breve repaso a las peculiaridades legales que regulaban estas acciones. La primera referencia, probablemente, es el guíaje general para el libre comercio, que aseguraba inmunidad a los barcos que llegaban al Grao siempre que se comprometieran a respetar las leyes propias de la tierra. Se trata de un fuero de Jaime I el Conquistador (*Furs de València, Llib. IX, Rúb. XX, Epí. X*) íntimamente relacionado con un privilegio, concedido a Valencia por el mismo rey, fechado a 20 de agosto de 1261 (*Aureum Opus* [AO], Jaime el Conquistador, Priv. 61). Sin embargo, hasta el comienzo de los años de hambres y carestías no se enriquecerá este acervo normativo. El 7 de agosto de 1328, por ejemplo, Alfonso el Benigno concedía un privilegio a la capital para que todos los barcos frumentarios llegaran al Grao con un guíaje especial y más amplio (AO, Alfonso el Benigno, Priv. 4). Apenas unos meses después, el 11 de enero de 1329, se volvía a privilegiar a Valencia con la posibilidad de extraer cereal de Tortosa (AO, Alfonso el Benigno, Priv. 8). El 25 de enero de 1329, el Rey permitió que la ciudad pudiera aparejar barcos para evitar la salida de cereales del Reino y llevarlos al Grao (AO, Alfonso el Benigno, Priv. 11),

---

pp. 169-180. GARCÍA MARSILLA, José Vicente: *La jerarquía de la mesa: los sistemas alimentarios en la Valencia medieval*. Valencia, 1993. *Idem*: «La alimentación en el medievalismo valenciano. Un tema marginado». *Anales de la Universidad de Alicante*, núm. 8, 1990-1991, pp. 301-322. *Idem*: «El elemento humano en el abastecimiento de la ciudad de Valencia. Los mercaderes *formenters* a finales del siglo XIV e inicios del XV», en *Congreso de Jóvenes Historiadores y Geógrafos*, 1992, pp. 124-131.

(6) PILES ROS, Leopoldo: *Estudio documental sobre el Bayle General de Valencia. Su autoridad y jurisdicción*. Valencia, 1970. En concreto pp. 58-60, sobre la participación de los oficiales reales en el avituallamiento de la ciudad.

(7) Esta forma de actuar no debe ser considerada extraña o pintoresca: constituía el procedimiento más elemental que se conocía no sólo en aguas del Mediterráneo, sino en las de otros mares. A este uso tradicional se lo conocería como *vi vel gratis*. Para algunos autores, la «*vi vel gratis*» se conforma como el último recurso para intentar conseguir trigo y pan cuando todos los descritos anteriormente no eran suficientes. Así, en casos de máxima carestía, y en virtud de un privilegio común en todos los municipios europeos, se podía obligar a cualquier nave cargada de grano que pasara por sus aguas cercanas a descargar la mercancía, fuera del país que fueras». MARTÍNEZ CAMAÑO, Francisco: «Crisis de subsistencias y estructuras de poder: el ejemplo de Barcelona en los años 1339-1341», en *La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles V-XVIII)*. XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals, 1996, 251-262, p. 256.

privilegio que se otorgó de nuevo el 25 de octubre de 1329 (AO, Alfonso el Benigno, Priv. 20).

Pedro el Ceremonioso continuó con la política prohibicionista de sacar cereal del Reino de Valencia, según privilegio de 19 de marzo de 1333 que se reiterará el 17 de junio de 1337 (AO, Pedro el Ceremonioso, Privs. 1 y 17). Con fecha de 25 de mayo de 1337 se concederá un nuevo privilegio para traer cereal guiado a la capital (AO, Pedro el Ceremonioso, Priv. 18). El guiage especial volverá a ser emitido, el 3 de mayo de 1339, para los barcos que traieran grano y con él se fijará una imposición sobre el trigo, para trasladar a la población las subvenciones que la ciudad pagaba a los comerciantes de grano (AO, Pedro el Ceremonioso, Privs. 22 y 24). Hasta los años cincuenta no volvería a regularse el comercio cerealístico. El 25 de septiembre de 1352 quedaba monopolizado el almacenaje de trigo en el almudín de la ciudad, mientras que el 20 de noviembre de 1353 se reiteraba la prohibición de sacar cereal, excepción hecha de la capital para avituallarse. Por fin, el 20 de marzo de 1354 se renovaría el antiguo privilegio que facultaba a Valencia para extraer cereal de Tortosa (AO, Pedro el Ceremonioso, Privs. 66, 67, 68 y 74).

Toda esta surtida nómina de privilegios se refundirá a la postre en un fuero de 1363, concedido por el Ceremonioso, por el cual se incorporaba definitivamente al corpus legal valenciano el especial guiage concedido a quienes trajeran grano a Valencia (*Furs de València, Llib. IX, Rúb. XX, Epí. XXVI*). Si todos los privilegios venían a reconocer una situación excepcional, la fijación, en 1363, como fuero del guiado de barcos cerealísticos constituía un salto cualitativo. No obstante, continuarán expidiéndose privilegios guiando los barcos con grano; al menos hay evidencia de uno de 5 de marzo de 1377 (AO, Pedro el Ceremonioso, Priv. 123). Desde esta fecha hasta 1385 no hemos encontrado más provisiones legales. Las mencionadas, empero, parecen suficientes para evidenciar el interés de las autoridades locales en tener garantizado el uso de los granos valencianos o de los que bajaban por el Ebro y, en todo caso, el flete de barcos con cereal procedentes de otras latitudes (8).

Para cumplir estas leyes pareció preciso aparejar barcos. Esta forma de forzar las cosas, sin duda debido al estado de necesidad, estaba relacionado también con el deseo de vigilar el litoral, a fin de eliminar la nociva presencia de la piratería, ya fuera cristiana, ya musulmana. Bajo la autoridad de Valencia, una flotilla local protegía el litoral, evitaba la fuga de grano, capturaba todo buque que se terciara y, en última instancia, para contribuir a su autofinanciación recurría al pillaje en zonas de guerra como las costas magrebíes, donde se hacían cautivos (9).

---

(8) Por lo que se refiere al *Aureum Opus*, manejamos la edición facsímil a cargo de CABANES PECOURT, Desamparados: *Aureum Opus Regalium Privilegiorum Civitatis et Regni Valentie*. Valencia, 1972 (ed. orig., 1515). En cuanto a los fueros, empleamos la edición de COLÓN, Germà, y GARCÍA, Arcadi: *Furs de València*, 8 vols. Barcelona, 1970-1999.

(9) CRUSELLES, Enrique; CRUSELLES, José María, y NARBONA, Rafael: «El sistema de abastecimiento frumentario de la ciudad de Valencia en el siglo xv: entre la subvención pública

*La crisis de abastecimientos entre 1384-1385*

A principios del otoño de 1384 estalló el conflicto con toda su crudeza. Gentes de Càller (actual Cagliari), en Cerdeña, reducto de catalanes cercado por fuerzas que rechazaban la ocupación del rey de Aragón, capturaron una nao fletada por Valencia, en Sicilia, para transportar cereal. El problema no era nuevo. Aquella ciudad aislada se había convertido en un puerto franco para marineros sin escrúpulos y piratas declarados. Ante la imposibilidad de que fuerzas leales llegaran allí y garantizaran la fidelidad de la ciudad sarda a la Corona de Aragón, las autoridades locales de Càller habían acabado por aceptar las mercancías de los barcos que se cobijaban en su puerto. Cereales, paños, pescados, otras vituallas y armas abastecían la ciudad, a los súbditos de la Corona y a los enemigos de ésta, sin hacer grandes distinciones. Algunos barcos castellanos habían encontrado en Càller el puerto ideal para asaltar todo tipo de embarcaciones sin ser perseguidos por nadie. En efecto, el rey de Aragón, consciente de las dificultades que atravesaba la ciudad, y puesto que no disponía de flotas ni de dinero para armarlas, hacía la vista gorda y toleraba los desmanes. Los súbditos del Rey, sin embargo, entendían que esta omisión regia comprometía la estabilidad política de las ciudades. En Valencia, por ejemplo, existía cierta prevención hacia los temas sardos, empresa eminentemente catalana de cuyos beneficios siempre había sido marginada la ciudad, pese a haberse visto en todo momento envuelta en la necesidad de contribuir a la financiación de una durísima guerra de desgaste contra Génova, Pisa o Marsella que obligaba a descuidar el flanco de Poniente, por donde podían venir amenazas para todo el Reino (10). Cuando parecía que la capital se había liberado de tan pesada carga, el corso catalán y el castellano harán irrupción para mantener el pabellón real en Cerdeña, lo que agravará la inquina que en Valencia suscitaba ese problema (11). Y es que, aunque los corsarios de Càller atacaban todo tipo de barcos, parecía existir cierta jerarquía entre las presas, y en Valencia se sospechaba que, aunque todos súbditos del Rey, los barceloneses gozaban de cierta tácita inmunidad, en perjuicio de los valencianos.

Así las cosas, la captura de la nao fletada en Sicilia para llevar cereal a Valencia, en un momento de grave situación frumentaria, exacerbaba aún más los ánimos, ya de por sí soliviantados por los desencuentros precedentes. Cuando se reúna el Consell de la ciudad, el 30 de septiembre de 1384, para

---

y el negocio privado», en *La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles V-XVIII)*. XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals, 1996, pp. 305-332. Véase también AGUILAR, Inmaculada: *L'Almodí de València i els espais del comerç*. Valencia, 1996.

(10) DÍAZ BORRÁS, Andrés: «El corso genovés y Valencia en la defensa catalana de Cerdeña durante el siglo XIV», en *XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, 2, 1995, pp. 401-415.

(11) CARIÑENA, Rafael, y DÍAZ, Andrés: «Corsaris a Oristany i reclamacions castellanes a València a les acaballes del segle XIV: l'incident protagonitzat per En Joan Martínez d'Eslava i els seus companyons», en *La Sardegna e la presenza catalana nel Mediterraneo. Atti del VI Congresso dell'Associazione Italiana di Studi Catalani*, vol. I, 1998, pp. 129-153.

tratar el problema de los avituallamientos, había dos cosas seguras: no convenía precipitarse pero tampoco se podía permanecer impasible, ante el riesgo de que la calle tomara la iniciativa. Los mercaderes, representados en el máximo órgano político de la ciudad, advirtieron de que no estaban dispuestos a arriesgar su dinero en fletar barcos de cereal si no se garantizaba que llegarían sin percance a su destino. Ciertamente, barcos cerealistas llegaban a Valencia todos los meses, pero a decir verdad muchos eran capturados durante la travesía. El riesgo de perder un barco no compensaba la virtual ganancia, venían a decir los comerciantes, argumentando que los rectores políticos tenían la obligación de adoptar medidas para garantizar la travesía. En esa reunión del Consell se acordó simplemente escribir al Rey, pero en realidad no se esperaba nada de semejante iniciativa, que casi se reducía a un gesto de cortesía hacia los comerciantes. Aun así encerraba una velada advertencia al Monarca. Se reclamaban de éste medidas para reintegrar lo robado a los mercaderes valencianos, y se le señalaba la necesidad de acabar con la vergüenza que representaba Càller para toda la Corona de Aragón. Pero sobre todo se le informaba de que la pérdida de barcos de trigo acarrearía hambres, motines, violencias y que, antes que consentir la destrucción de la ciudad y de su grupo dirigente, Valencia adoptaría las medidas oportunas para que el grano saciase las bocas que clamaban de hambre por la penuria (12).

#### *Las primeras medidas financieras*

Aparentemente, entre octubre y enero no se adoptaron medidas de ningún género, quizá esperando la llegada en último término del grano o la intervención del Monarca. No obstante, es cierto que el poder ejecutivo de la ciudad, los jurados, habían comenzado a lucubrar la manera de arbitrar fondos sin llamar la atención. Teniendo en cuenta que el presupuesto municipal no se nutría de impuestos o contribuciones, sino sobre todo de deuda pública, era preciso controlar el gasto para no sobrepasar las posibilidades reales de la ciudad. La compraventa de censales (deuda pública) era la piedra angular de todo el sistema; pues bien, en noviembre de 1384, el Consell y los jurados decidieron no aumentar el dinero tomado a préstamo por la ciudad. A tenor de esta decisión, parece razonable pensar que no había la menor intención de arbitrar un gasto elevado fuera de lo corriente. Precisamente, cuando el 14 de enero de 1385 vuelva a ser objeto de atención el problema frumentario y se cree una comisión al efecto, compuesta por 12 miembros más dos jurados, entre los objetivos que se habían marcado se hallarán: controlar los molinos próximos a la ciudad, evitar el fraude y la especulación, facilitar la llegada de cereal, *armar galeras y naves para avituallar*, reglamentar de manera racional la producción, etc. (13). Parece como si, distraídamente, a alguien se le hubiese ocurrido repentinamente la feliz idea de proponer el aparejo de barcos,

(12) Archivo Municipal de Valencia (AMV), *Manuals de Consells*, A-18, f. 52r y v.

(13) *Ibidem*, ff. 65v-67r. La comisión la constituirían En Joan Suau, En Jaume Marrades, En Jaume Rigolf, micer Domingo Maschó, En Nicolau de Valldaura, En Nicolau Pujada, En

aunque pueda parecer imposible, por las restricciones presupuestarias impuestas apenas un mes antes. Lo cierto es que la desorientadora manera en que se tomó esa medida, solapada entre una amalgama de decisiones, tenía, sin duda, el propósito de encubriarla, de suerte que mercaderes de ciudades vecinas y navieros no se inquietasen por temor a la captura de sus barcos. Ese mismo propósito tendrá la comisión, envuelta en un sinfín de buenas intenciones apenas efectivas y de paños calientes que esconden el fin último que pretendía: aparejar barcos rápida y disimuladamente. No obstante, el problema económico sigue pareciendo irresoluble, hasta que en el Consell de 27 de enero de 1385 se apruebe la gestión del síndico, quien conseguirá disponer de crédito y disminuir el dinero que se debía, todo ello a cambio de aumentar los intereses pagados a los suscriptores de deuda (14).

En efecto, con una especie de triquiñuela que hoy en día podríamos considerar una fantasía contable, se consiguió, entre el 10 y el 26 de enero, una cifra de 16.701 libras y 1s, después de amortizar 16.920 libras. El procedimiento fue sencillo: las dos máximas depositarias de censales intervinientes en este asunto fueron la noble viuda Alamanda Carroça y Castellana Gascona, viuda de Joan Martínez d'Eslava e hija de Gillem Gascó. Su hijo Joan Gascó también figuraba asociado a la compra materna de censales. Para cumplir las estipulaciones aprobadas en noviembre de 1384, se redujo el capital de estas personas de 5.200 libras a 4.759 en el primer caso, y de 11.701 libras a 8.867 en el segundo. Se produjo, por tanto, una reducción del principal de 3.275 libras. Por otro lado, hubo otras personas que compraron nuevos censales por un importe total de 3.075 libras y 1s, 200 libras menos que las amortizadas, por lo que la operación del armamento de barcos para conseguir cereal podía considerarse, *stricto sensu*, dentro de la ortodoxia financiera. Otra cosa era el cargo que hicieron ocho compradores: Na Caterina, viuda de Antoni Romeu; los herederos de Bernat de Gurb, a través de su tutor, el noble Vidal de Blanes; el noble mosén Eymerich Centelles; el espadero Antoni Mascarós; la viuda de Bartomeu del Castellar, Na Sclarmunda; Martí Contillo, y el doctor en leyes micer Ramón de Soler. A las dos primeras siempre se les había mantenido un interés del 7,69 por 100, ahora los tipos habían variado en algunos casos. Na Castellana continuará cobrando el 7,69 por 100 como antes. Na Carroça llegará al 9,26 por 100, Na Caterina cobrará un 7,69 por 100, mosén Vidal de Blanes, un 7,66 por 100, el noble Eymerich de Centelles, un simbólico 1,30 por 100, mientras que Antoni Mascarós. Na Sclarmunda, Martí Contillo y micer Ramón de Soler cobraron un 8,33 por 100. En definitiva, con una ligera subida en los intereses cobrados por los suscriptores de censales, debido a que el dinero sería empleado en asunto de tanta utilidad pública como el abastecimiento de cereal, se consiguió en un plazo brevísimo reunir una suma considerable de dinero.

---

Pere Johan, En Miquel Aragonés, En Vicent d'Utrellles, En Bernat Abelló, En Ramón Palau y En Bernat Català.

(14) *Ibidem*, ff. 68r-71r.

Al éxito de la operación colaboraron también los buenos oficios de los corredores Nicolau Desplugues y el judío Jafuda Abdalaziz, y probablemente de otros hebreos como Jafuda Menescal o Isaac Abdalaziz, los cuales, con la discreción y confidencialidad inherentes a su profesión, buscaron compradores y acercaron a las partes casi hasta el acuerdo. Está documentado que los dos primeros fueron los artífices de los acuerdos con la viuda Gascó y su hijo, Eymereich de Centelles, y con Antoni Mascarós, Na Caterina y Martí Contillo al menos. La ciudad, por sus buenos oficios, les pagó 27 libras y 10s, a repartir entre ellos y todos sus compañeros de oficio. Este tipo de gratificación debió de ser corriente en otros casos, sobre todo en el de la compra de cereal para su descarga en el almadín de la ciudad (15).

### Fases de la actividad naval

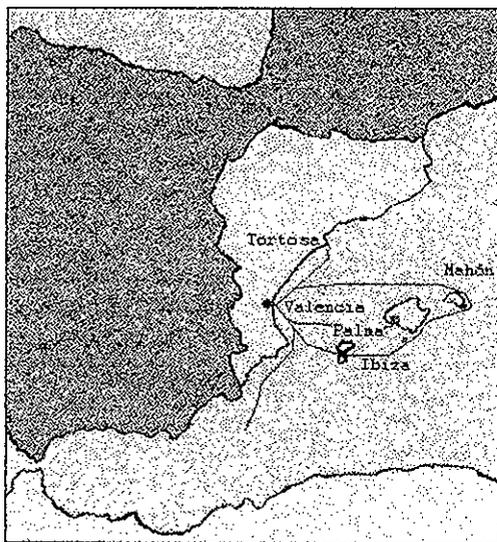
#### *La primera fase: los aparejos urgentes*

Antes de estar ultimada la flotilla ciudadana propiamente dicha, la ciudad colaboró en el aparejo, dotación de hombres armados, pago de panática, entrega de jarcias y equipo de unas cuantas fustas y barcos. Aunque no se los pueda considerar barcos íntegramente armados por la ciudad, colaboraron de manera decisiva en la llegada de grano a la capital, sobre todo en los primeros días del año, cuando la flotilla era aún mero proyecto y la carestía se hacía sentir de modo especialmente agudo. Conocemos los barcos que se armaron por dos albaranes que, por orden de Valencia, fueron pagados a diversas personas intervinientes en los sucesos mencionados. Ambos llevan por fecha el 20 de mayo de 1385; el primero se refiere a la panática que la ciudad entregó a los navíos que colaboraron en la búsqueda de abastecimiento para Valencia; el segundo, al pago directo por los servicios prestados a los patrones y propietarios de las embarcaciones. De este modo sabemos que la nao de Ruy Ferrández de Noya, patroneada por el valenciano Bernat Avellà, realizó dos travesías a Poniente, una de diez días y otra de nueve. Por ambas expediciones recibió 208 libras, 4s y 11d de gratificación y un total de 17 quintales, 2 arrobas y 19 libras de bizcocho, cantidad distribuida en dos entregas, una por travesía.

Por otro lado, se pagó a la nao de Pero Paja, de Lequeitio, patroneada por Guillem Vidal, 453 libras y 1s por una travesía hacia Poniente de veintitrés días, por la cual la nao castellana recibirá además 14 quintales y dos arrobas de bizcocho. En ambos casos sospechamos que la panática que recibieron no era de muy buena calidad. Por lo que dejan entrever las fuentes, debía de tratarse de una mezcla de trigo y arroz.

---

(15) *Ibidem*. *Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, I-14, ff. 27r, 27v, 30v, 31r y *passim*.



Naos contratadas por la ciudad de Valencia durante los meses de enero y febrero de 1385.

- \* Nao de Ruy Ferrández de Noya, patronada por Bernat Avellà. Realizó tres singladuras: dos a Poniente (Alicante-Murcia, las más largas) y otra a Tortosa.
- \* Nao de Pero Paja de Lequeitio, patronada por Guillem Vidal. Realizó una singladura hacia Poniente.
- \* Nao de Pere de l'Alguer, patronada por Jaume Rigolf. Realizó una singladura a Levante, Mahón (Menorca), Mallorca e Ibiza.

Todavía se anotaron otras dos naos: la de Guillem Vidal y la de Diego de Cetina, por las cuales se pagaron 176 libras, 9s y 8d pero a las que, al no llegar a fletarse, no se entregó panática. Por su parte, sí que recibirá bizcocho la galeota de Guillem Vidal, que debió de hacerse a la mar también por esas fechas, aunque desconocemos su destino exacto. La panática que recibió ascendía a 14 quintales y tres arrobas (16). Del resto de los barcos hablaremos posteriormente, cuando tratemos de la segunda fase, pero ahora conviene analizar las capturas que estos buques realizaron y que afortunadamente también conocemos. Incluso conocemos las ayudas de la ciudad para dotar de armamento a los barcos que estuvieron al servicio de Valencia; y así, sabemos que las naves castellanas (por ejemplo, la que patronó Guillem Vidal) también montaban artillería, puesto que se cargó pólvora para su uso. Y tenemos constancia de que 180 corazas, o cuando menos parte de ellas, fueron embarcadas en la nao de Joan Rigolf (17).

En resumen, el 21 de febrero se pagó a Ruy Ferrández de Noya, patrón de una nao castellana, cabría decir de Galicia, 82 libras y 10s. Esta suma se le abonaba por haber ido con su nao, con sus hombres armados y junto al destacamento valenciano, hasta la desembocadura del Ebro. Allí atrapó y llevó a Valencia una coca cargada de harina y legumbres (garbanzos), que procedía de Poniente (estrecho de Gibraltar y Atlántico) y se dirigía hacia el norte, probablemente a Barcelona, cuando fue capturada por la nao gallega. Al mismo Ruy Ferrández se le pagaron además 110 libras por su trabajo de ir hacia Poniente para convencer a los patrones de barco de que acudieran a

(16) *Ibidem*, I-14, ff. 48v-49r.

(17) *Ibidem*, ff. 136v, 142r, 143r, 143v, 144r, 145r y 148r.

Valencia y no intentasen continuar hacia Levante o costear hacia Barcelona (18). Probablemente cuando se encontraba realizando esta tarea, quizá entre Guardamar y Alicante, recibió la información de que la coca antes reseñada iba en dirección a Barcelona y acababa de zarpar; y gracias a la tenacidad de Avellà, su patrón, consiguió darle alcance, ya en Tortosa.

Guillem Vidal, por otro lado, debería haber patroneado la nao del castellano Pero Sánhez, para buscar barcos de cereal y obligarlos a descargar en Valencia, según documento de 20 de marzo de 1385 (19). Sin embargo, al decidirse no aparejarlos se permitirá el armamento de la galeota de Vidal. Las detenciones y desvíos de cereal seguían pagándose todavía en mayo, a causa de la permanente presencia de barcos armados valencianos en aguas de Tortosa desde finales del invierno anterior. Efectivamente, la galeota patroneada por Guillem Vidal intervino la coca de Miquel Balaguer, de Tortosa, en la que embarcó cinco hombres armados que condujeron el barco hasta el Grao. Los jurados ordenaron pagar 11 libras y 11s que se le debían al patrón desde el 21 de febrero y que éste no había cobrado hasta la fecha ya que, en cuanto descargaba el cereal, partía a intentar cumplir con sus fletes. Lo mismo pasará con la *barxa* de En Colom, de Barcelona, que se encontraba en Tortosa y a la que Vidal remitió a Valencia con cuatro hombres armados. Se le pagaron cuatro libras y 8s (20). La galeota de Guillem Vidal, en fin, recibió nueve libras y 16s por el flete de un mes al servicio de la ciudad (21).

En definitiva, también la nao de Jaume Rigolf vendrá actuando en el provisionamiento de cereal, en concreto en las proximidades de Menorca, donde capturó la nao de Antoni Cabrera para desviarla hacia Valencia (22). Precisamente esta nave fue una de las que más duramente se tuvo que enfrentar a las adversidades de la travesía. Rigolf, que patroneaba una nao de Pere de l'Alguer, el 20 de mayo de 1385 recibía la considerable cantidad de 2.297 libras, 11s y 10d por dos meses y medio de accidentados servicios, en el curso de los cuales, entre otros percances, sufrió la muerte del escribano de a bordo, Bernat Ferrer, cuya función debió asumir el propio patrón. Además, se pagaron otras cantidades inferiores a Berenguer Narbó, marinero de Valencia, al que Rigolf embarcó, junto a 15 hombres de su confianza, como patrón en la nao de Cabrera que capturó en Mahón. Por otro lado, como probablemente iban escasos de víveres, pusieron rumbo a Ibiza con la intención de comprar alimentos para los embarcados en la nao de Cabrera. Sin embargo, en Ibiza podía hallarse surta su galera, y Rigolf, temiendo por la suerte de las dos naos, al encontrar en Cala Lentiscle un laúd valenciano de pesca de Antoni Portell, solicitó a éste su colaboración para espiar el puerto ibicenco. Cuando el laúd de Portell llegó a la rada y levantó las sospechas de las autoridades locales, el patrón ordenó a uno de sus hombres que avisará a Rigolf de la

(18) *Ibidem*.

(19) *Ibidem*, f. 31r.

(20) *Ibidem*, ff. 46v y 47r.

(21) *Ibidem*, f. 48r y v.

(22) *Ibidem*, f. 47r y v.

situación, cabe pensar que no muy halagüeña, lo cual hizo Joan Rosa, de Villajoyosa, mientras Portell era detenido por algún tiempo (23).

*La segunda fase: la organización de la escuadrilla ciudadana*

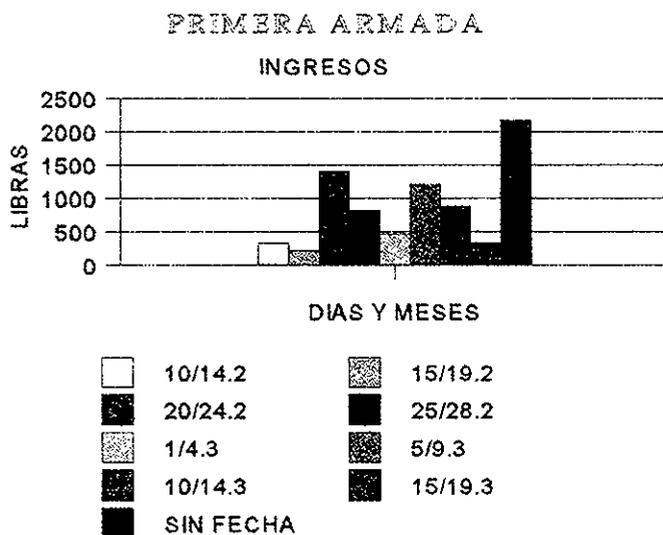
La ciudad armó dos galeras: la *Santa Caterina* y la *Santa Tecla*, además de algunas naves y fustas auxiliares que se encargarían del transporte del cereal confiscado y darían soporte logístico a las fustas principales en una primera etapa que duraría un mes. Después, las galeras volverían al Grao y zarparían hacia Poniente y el norte de África a finales de abril o principios de mayo. Conocemos un sinfín de datos de toda esta fase gracias a los cuadernillos de cuentas de Borràç y de Menargues. Pero antes de entrar en el análisis más o menos pormenorizado de la evolución de los aparejos, tal vez convendría matizar algunos aspectos relacionados con la provisión de fondos.

Conocemos que, gracias a cierto artificio contable, la ciudad pudo reducir, aparentemente, su deuda acumulada. En realidad, lo que se hizo para lograrlo fue aumentar los intereses que se pagaban por el principal y, al mismo tiempo, allegar fondos para preparar la escuadrilla ciudadana, olvidando el empleo, un tanto improvisado, de naos durante la primera fase, cuando todavía no había sido posible armar las fustas. Pues bien, este dinero, que se fue ingresando en el mes de enero, no será puesto a disposición de Lluís Menargues hasta casi la segunda mitad de febrero. Disponemos de las partidas que, por orden de los jurados, se abonaron. Como podemos ver en el gráfico de la página siguiente, la distribución de los ingresos a lo largo de los días fue bastante homogénea. Es cierto que la partida más importante no se puede adjudicar a ninguna fecha concreta, como así aparece en el libro de cuentas, pero el resto de las partidas están muy equilibradas. En febrero se arbitraron 2.665 libras; en marzo, 2.583 libras, 19s y 3d, y el dinero de entrega ascendió a 2.170 libras, 3s y 10d, de modo que la cifra total importaba 7.419 libras, 19s y 8d (24). En definitiva, las aportaciones dinerarias para el aparejo de galeras fueron especialmente intensas entre el 20 y el 24 de febrero y el 5 y 9 de marzo. Después de esas fechas cabe pensar que las galeras ya estaban en activo, primero la de Leonart Marra-des y después la capitana.

Ciertamente, los resultados de estos aparejos y de la gran cantidad de dinero invertido fueron inmediatos. Se consiguió por este procedimiento la compra de trigo a Nicolau de Castelló, mercader barcelonés que se hallaba en la playa de Blanes. En efecto, el martes 18 de abril recibió su paga Berenguer Narbó, hombre de mar que por orden del capitán Berenguer de Ripoll subió a la nao de Nicolau Castelló como patrón para realizar la travesía de Blanes a Valencia, la cual inició el 2 de abril. Destacamos el hecho de que este marinero ya se había enrolado en la nao de Rigolf que en las semanas inmediatamen-

(23) *Ibidem*, ff. 49r y v y 49v.

(24) *Ibidem*, *Galeres*, 348 (1), ff. 1r-7r.



te anteriores había conducido la nao de Cabrera a Valencia desde Mahón. Por otro lado, el 24 de abril se pagaron 1.008 libras por 210 *salmes* (840 *quànters* de Blanes) de cereal, unas 2.000 toneladas, descargadas de la nao de Castelló (25). Además de la nao, la escuadrilla valenciana consiguió la colaboración de la coca de En Cerdà, de Tortosa.

En este barco subirán Ferrer Triter, Pere Fuster, Ramon Bosom, Guillem Pereç (todos hombres de mar) y Jaume Comella, quienes emplearán cuatro días en la travesía hasta Valencia (26). Por último, hubo también hasta cinco *barxes* tortosinas, que fueron confiscadas y obligadas a dirigirse a Valencia: la *barxa* de En Déulovol, de Tortosa, ocupada por Bernat de Lebrers, hombre de mar, Domingo Mayques, proel, y Nicolau Romsans, remero de crujía, la

(25) *Ibidem*, f. 96r. Narbó cobró por su tarea tres libras y 6s. Joan Oliver, que ofició de piloto, dos libras y 15s. Miquel Peçonada, Pasqual d'Albarzif, Joan de Bayona, Martí Pellicer, todos ellos hombres de mar, junto a Julià Castelló, Miquel d'Alcanyif y García Çorita, todos ellos de la galera del capitán, subieron a la nao y la condujeron trece días hasta llegar a Valencia, cada uno cobraría dos libras y 4s. El 20 de abril se pagó a Joan Figuerola, escribano de la nao de Castelló, por la provisión de gastos de los hombres que Ripoll embarcó en la nao, y el 24, por la compra del grano. AMV, *Claveria Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, I-14, ff. 36v, 37r y 37v. La nao será una especie de carraca, desarrollada, al menos desde el siglo XIV, popularmente y que se caracterizaría por disponer de altos bordos y castillos a proa y popa, y alternar aparejo redondo (trinquete y mayor) y latino (mesana y bauprés). Fue un barco mercante típico del final de la Edad Media, uno de los más marineros, capaz de andar mucho y con seguridad en comparación con otros buques, y que no será superado hasta la aparición de la carabela, ya en la transición a la modernidad. MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María: *Enciclopedia General del Mar*. Madrid-Barcelona, 1957; LABURU, Miguel: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en documentos marítimos antiguos*. San Sebastián, 1992.

(26) AMV, *Galeres*, 384 (1), f. 96v. Por lo que se refiere a la coca, hemos de decir que se trataría de una nave redonda, manguda, alta de borda y corta, de dos o tres cubiertas y otros tantos palos, que envergaba vela cuadra porque era originaria del norte de Europa. Aunque lenta, sería estable con vientos constantes, por fuertes que fuesen. Sin embargo, en el Mediterráneo, con los vientos racheados y fluctuando, la coca tendría escaso porvenir si antes no se le hacían algunas modificaciones. Parece ser que cuando, en el siglo XIII, una coca bayonesa llegó a Barcelona, su modelo fue copiado y adaptado a las necesidades mediterráneas (fórmula cata-

cual tardó ocho días en llegar a Valencia (27). Idéntico rumbo seguirá la *barxa* de En Marquello, de Tortosa. Ferrando Boniella, remero de crujía, Pere Andreu, hombre de mar, Miquel Calaceyt, proel, y Jaume Brinyola, remero de crujía, se esforzaron durante ocho días para conducir la embarcación (28). La *barxa* de En Cantó, de Tortosa, fue entregada al mando de Ferrer Ayora, Arnau Dorta, Pau Jordà (todos ellos hombres de mar) y Lluç Cerdà, proel, quienes tardaron cuatro días en llegar a Valencia (29). La *barxa* de En Roudor, de Tortosa, fue encargada, por el capitán de la escuadrilla a Pere Cellers, hombre de mar, y a N<sup>o</sup> Ardo Cassella, remero de crujía, quienes invirtieron cuatro días en la travesía (30). Por fin, la *barxa* de En Reverter, de Tortosa, fue puesta bajo la autoridad de Francesc Donzell y Joan Serra, como proeles, y de Martí Sadorní (31).

Sabemos que todo esto ocurría en abril, y que entre julio y agosto los jefes de la escuadrilla urbana presentaron en Valencia hasta 19 esclavos berberiscos, que se subastaron por unos 14.000s (32). Ignoramos si, aparte de éstos, fueron capturados más esclavos en el norte de África. Es probable que los subastados compusieran la partida de esclavos pertenecientes a la tripulación y al capitán (las actas notariales relativas a este asunto así parecen sugerirlo). El quinto del botín de guerra, que no necesariamente se correspondía con un quinto exacto (3.500 libras), equivaldría, aproximadamente, a una tercera parte de lo gastado en el armamento.

---

lana de 3:2:1, es decir, un eslora de tres veces la borda y ésta del doble que el puntal). Parece ser que esta modificación de diseño permitió a las cocas andar ciñendo y no depender de viento de popa cerrada, y también las preservó de estar completamente lastradas o de otros inconvenientes. MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María: *Enciclopedia General del Mar*. Madrid-Barcelona, 1957. AMICH, Julián: *Diccionario Marítimo*. Barcelona, 1983. No obstante, en el Mediterráneo, las cocas siempre fueron lentas y poco estables, por arbolar velas cuadradas, impropias de este mar. Por ese motivo acabarán siendo sustituidas por las *barxes*, muy pequeñas, resistentes y capaces de adaptarse a circunstancias adversas.

(27) AMV, *Galeres*, 348 (1), f. 96v. No está claro el significado del concepto de *barxa*. Quizá se trate de una simple barca de pesca o transporte. Para Jacqueline Guiral sería una adaptación de la *barqua* francesa atlántica. GUIRAL-HADZIOSSIF, Jacqueline: *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo xv (1410-1525)*. Valencia, 1989, p. 50. También pudiera tratarse de una adaptación hispana de los modelos atlánticos, convenientemente modificados por los carpinteros de ribera gallegos, cántabros o vascos hasta hacerla robusta, de alta borda, lenta, segura y dura, de entre 20 y 100 toneladas, aunque pudo haberlas mayores. FERREIRA PRIEGUE, Elisa M.<sup>a</sup>: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988, p. 248. DÍAZ BORRÁS, Andrés: «Barcos y tonelajes en las rutas marítimas valencianas a través del *Dret de la Font* (1425)». *Caminería Hispánica*, núm. 1, 1993, pp. 491-513.

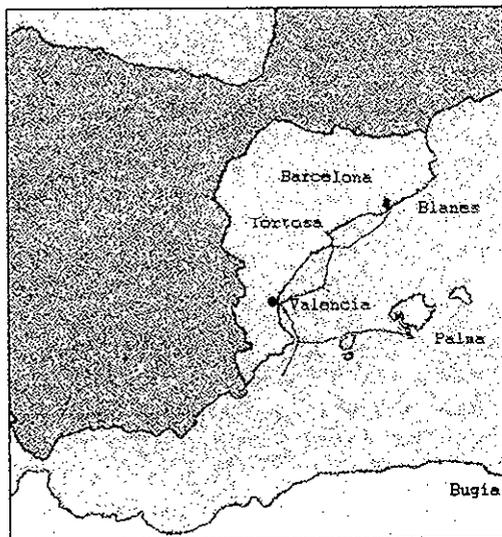
(28) AMV, *Galeres*, 348 (1), f. 96v.

(29) *Ibidem*.

(30) *Ibidem*.

(31) *Ibidem*, f. 97r.

(32) CARIÑENA BALAGUER, Rafael, y DÍAZ BORRÁS, Andrés: «Corsaris valencians i esclaus barbarescs a les derrerics del segle XIV: una subasta d'esclaus a València el 1385». *Estudis Castellonencs*, núm. 2, 1984-1985, pp. 439-456.



Escuadrilla de la ciudad de Valencia en activo durante marzo de 1385.

- \* Capitán, el noble Berenguer de Ripoll, vicealmirante de la Corona de Aragón. Viajaba al mando de la galera *Santa Catalina*.
- \* Patrón, el caballero Leonart marrades, al mando de la galera *Santa Tecla*.
- \* Destino, patrullar los mares de Poniente, Levante, la desembocadura del Ebro y lugares estratégicos con posibles objetivos.

Parece claro que la flotilla había hecho al menos dos travesías: una hacia el norte, donde confiscaría el cereal, y otra hacia el sur, donde haría los cautivos. El total de los gastos de esta fuerza fue de algo más de 190.000s, cantidad que conocemos gracias a la conservación del libro de armada y enrolamiento de la escuadrilla (33), manuscrito gracias al cual vamos a poder repasar pormenorizadamente los avatares de este aparejo.

En el invierno de 1384-1385, las autoridades locales valencianas habrían constatado la carestía de grano panificable. La subida de los precios y lo peligroso, a medio y largo plazo, de que se perpetuase la escasez —ante el riesgo de desabastecimiento, de un incremento desmesurado del precio del cereal y de que se desataran motines populares— llenó de inquietud a las autoridades comunales. Ante estas carencias, y dada la falta de contratos de futuro que garantizaran la llegada de grano extranjero, en la primavera de 1385 los jurados, en una fecha que nos es desconocida, harían una proposición al Consell General, que éste aprobaría, para arbitrar medidas que paliaran o solucionasen el problema. El catálogo de tales medidas, aunque no bien conocido en este caso, se debió de ajustar al procedimiento de actuación típico en estos supuestos. Se nombraría una comisión encargada de aportar ideas y proponer medios de financiación, todo lo cual ya nos es conocido (véase el apartado dedicado a

(33) AMV, *Galeres*, 348 (1), f. 7r. Se trata de un manuscrito dividido en varios cuadernillos, en los que se recogen: la dotación económica para la escuadra (ff. 1r-7r); los gastos para el enrolamiento de la marinería de las galeras que tomaron parte en el evento (ff. 15r-50r para el primer armamento, 67r-75r para el segundo, y 77r-93v para el tercer aparejo); los gastos extraordinarios de la primera expedición (ff. 51r-61v) y de la segunda y tercera (ff. 95r-104r), y los dispendios usuales (ff. 115r-164v).

los antecedentes y las medidas de financiación). Esta comisión concluiría que era necesario aparejar barcos. Alguno de sus miembros propondría el nombre del capitán que debía conducir la expedición y cifraría el coste que ésta iba a representar, así como sus posibles vías de autofinanciación. Cuando el Consell General, nuevamente reunido, hubiese aprobado los proyectos de la comisión, se pasaría del plano teórico a las labores ejecutivas, consistentes en nombrar a los cargos efectivos del aparejo y en poner en movimiento el pesado engranaje comunal.

El máximo cargo militar de la escuadrilla sería el capitán mosén Berenguer de Ripoll, viccalmirante de Valencia, noble cuya familia estaba vinculada al municipio y al mundo marítimo (34). Junto a él hallaremos a Leonart Marrades, ciudadano, y a Diego López de Cetina, doncel. Cada uno de ellos irá al mando de una de las galeras: al de la *Santa María* o *Santa Caterina*, Ripoll, el capitán; al de la fusta más importante, la *Santa Tecla*, Marrades, y al de la *Sant Jordi*, la de menos remeros, que funcionaría como goleta, Cetina. Además, como escribano de la armada figurará el notario Lluís de Menargues, quien compartirá tareas con Pere Borràç, encargado de las atarazanas de Valencia, el cual actuará como administrador de los gastos ordinarios de la escuadrilla. Por el lado de la ciudad, Berenguer Durà, uno de los jurados y *clavari* (custodio de la hacienda local), será el encargado de dotar económicamente las necesidades de la empresa, y el *racional*, Miquel Aragonés, se ocupará de supervisar las cuentas una vez finalizada la expedición, para evitar corruptelas, cuadrar los importes y prevenir despilfarros.

Los trabajos los inicia Pere Borràç el 9 de enero de 1385, cuando Berenguer Durà comienza a entregarle partidas de numerario a través de Menargues. Su propósito era pagar a los trabajadores de las atarazanas, que hacían reparaciones y preparaban las galeras para sacarlas a la playa del Grao con miras a su próximo aparejo (35). Disponemos de los partes de estos trabajos, cuidadosamente anotados por Borràç. Entre el 16 de enero y el 21 de febrero se trabajó en la preparación de la galera *Santa Tecla*. Los carpinteros de ribera, calafates y remolares comenzaron a despejar el camino por donde debía trazarse la vía en que se encajaría la galera desde los soportes donde descansaba, dentro de la atarazana, hasta la playa, justo frente al mar. Por otro lado, algunos coraceros se encargaron de reparar las corazas que formarían parte de

---

(34) DÍAZ BORRÁS, Andrés: «La primera operación de censales realizada por la ciudad de Valencia (1350-1356). Un hito documental para la historia de la financiación comunal», en *II Congreso de Jóvenes Historiadores y Geógrafos*, 1993, pp. 111-116. *Idem*: «El viccalmirante Berenguer de Ripoll y la organización de su escuadra corsaria antigenovesa a mediados del siglo XIV», en *Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, 1/3, 1996, pp. 79-92.

(35) Las entregas de dinero se produjeron los días 9, 11 y 19 de enero, 11 y 25 de febrero, 2, 11 y 30 de marzo, 21 de abril y, en fecha no registrada, el clavario de la armada hará entrega de 869 libras, 15s y 7d. Precisamente el 18 de marzo, Menargues apuntó esta cantidad como asiento de los gastos extraordinarios que el clavario de la ciudad, por intermedio de él, había ido librando al administrador general de la armada. Borràç solamente anotó 237 libras, 5s y 7d, más otras 55 libras que le debió de dar en esta última oportunidad. Para las primeras fechas, véase AMV, *Galeres*, 348 (1), f. 116r. Para el dinero entregado por Menargues, *ibidem*, f. 60r.

la dotación de la galera y que debían de hallarse en el interior de la sala de armas de la atarazana. Algunos marineros, por último, apuntalarían la galera en la playa, a la espera de su lanzamiento al mar. Por fin, el día 21, la galera *Santa Tecla* fue metida en mar.

GASTOS DE PERE BORRÀÇ EN LA PREPARACIÓN  
DE LA ESCUADRILLA DE BERENGUER DE RIPOLL, 1385

Gastos en sacar de la atarazana y meter en mar la galera <i>Santa Tecla</i> . . . . .	137L	5s	8d
Gastos en sacar de la atarazana y meter en mar la <i>Santa Caterina</i> . . . . .	82L	12s	1d
Gastos de recogida de material después de surtas las galeras . . . . .	8L	16s	
Gastos en las dos galeras surtas en el mar . . . . .	170L	15s	
Gastos en arreglos de corazas para la galera de Diego López de Cetina . . . . .	24L	18s	5d
Gastos en jarcias de esparto para varar las galeras . . . . .	8L		
Gastos en compra de herramientas y útiles de trabajo . . . . .	18L	13s	
Gastos en compra de esclavos . . . . .	43L	12s	8d
Gastos en compra de pez para embrear . . . . .	18L	19s	5d
Gastos en compra de estopa . . . . .	29L	15s	10d
Gastos en jarcias para las galeras . . . . .	29L	15s	11d
Gastos en compra de jarcias de Vicente Gil . . . . .	18L	9s	5d
Gastos en jarcias para la galera del capitán Berenguer de Ripoll . . . . .	92L	18s	10d
Gastos en macarrones de madera para la galera de Marrades . . . . .	12L	19s	
Gastos en macarrones de madera para la galera de Ripoll . . . . .	17L	5s	2d
Gastos en clavo, plumadas, pez y estopa de las dos galeras . . . . .	37L	7s	3d
Gastos en la galera de Diego López de Cetina . . . . .	34L	19s	7d
Gastos en paños para confeccionar la tolda de la galera de Cetina . . . . .	6L		5d

INGRESOS TOTALES: 869L 15s 7d

GASTOS TOTALES: 869L 15s 7d

FUENTE: AMV, *Galeres*, 384 (1), ff. 116r-164r.

Para entonces, el clavarío de la armada, Lluís Moragues, había comenzado a recibir partidas de fondos para preparar la flotilla. Entre el 10 de febrero y el 16 de marzo cobrará 7.720 libras, 3s y 10d, importante suma que se anotó en 28 asientos (36). Un poco antes, de común acuerdo con el capitán, Berenguer de Ripoll, se procederá a hacer público pregón. La mesa de enrolamiento se preparó en mitad de la plaza del Mercado, convenientemente adecuada para la ocasión, adornada con hierbas aromáticas y amenizada la escena con juglares que danzarían, tocarían e invitarían a los presentes a enrolarse en la gran mesa que, para la ocasión, se había hecho fabricar. Todo ello ocurría entre el 2 y el 11 de febrero.

El 18 de febrero ya debía de haberse hecho patente la dificultad de las autoridades locales para conseguir enrolar chusma suficiente. Ni la alegría del vino, que corrió con profusión, ni la de los juglares, que frenéticamente danzarían y entusiasmarían con sus cantos y músicas, atrajeron la atención de

(36) *Ibidem*, 348 (1), ff. 1r-4r.

suficientes marineros. Los libros, cuadernos y resmas de papel comprados para la ocasión permanecían mucho más vacíos de lo deseado. Por el contrario, los cofres con el dinero que las autoridades habían previsto para pagar el adelanto a los enrolados, y que todos los días eran llevados desde la casa de Lluís de Menargues hasta la mesa de enrolamiento, sorpresivamente permanecían llenos. Los pregoneros se habían pasado días recorriendo las calles de Valencia, voceando la oportunidad de obtener dinero fácil y abundante por un trabajo duro pero de tan sólo unos tres meses de duración.

El 18 de febrero de 1385 se empezaron a realizar en el Grao pregones con un cariz un tanto más amenazador. Bajo pena pecuniaria se recordaba a los patronos de otros barcos que no intentasen hacerse con enrolados forasteros, y por tanto sin domicilio estable, para sus propias embarcaciones. Muchos enrolados caían en la tentación de cobrar el adelanto y luego contratarse en otro barco que fuese a zarpar rápidamente, lo que dejaba sin posibilidad de reacción a los encargados de la mesa de enrolamiento (37). Al mismo tiempo, ante la imposibilidad de encontrar ballesteros bastantes para completar el cupo que Ripoll consideraba suficiente, se recurrió a solicitar a los representantes de Valencia en Barcelona que contratasen en la Ciudad Condal hasta 10 ballesteros (38).

Las sorpresas desagradables no iban a concluir. Veíamos cómo el día 21 de febrero se metía en mar la galera *Santa Tecla*, que patroneará Leonart Marrades. Es lógico que en las operaciones inmediatamente anteriores y posteriores al traslado desde la orilla al mar de la galera fuera necesaria la colaboración de bastantes hombres. No solamente carpinteros y calafates, sino también marineros, remeros y tripulantes de la galera, que se encargarían de que la delicada operación se realizase sin causar daños a la fusta. Precisamente para eso fue requerido mediante pregón el concurso de todos los acordados, para que se presentasen en el Grao y colaboraran en los trabajos. Éstos resultaron tanto más duros cuanto que no se presentaron todos los acordados previstos y muchos de los hombres tuvieron que trabajar dentro del agua en pleno mes de febrero; nunca como ahora estaba justificado el pago de vino para los operarios que estuvieron esforzándose en condiciones tan penosas. El día 23 de febrero se pintaba la popa de la galera y se insistía en la necesidad de que todos los acordados se embarcaran en ella. Se seguirá insistiendo los siguientes días hasta el 28. Por fin, el día 2 de marzo se pasó revista de armas, con la desagradable y previsible constatación de que faltaban acordados. Una semana se demoró todavía la revista definitiva y fue preciso recurrir a la vieja norma de la marinería según la cual a los que no habían escuchado las órdenes de embarque, reiteradamente efectuadas, se les cortarían las orejas, advertencia que se pregonoó al menos durante dos días (39).

Mientras esto ocurría con la *Santa Tecla*, la primera de las galeras aparejadas, la del capitán, llamada *Santa Caterina*, sufría peor suerte si cabe. Hay

(37) *Ibidem*, f. 52v.

(38) *Ibidem*, f. 52v. Documento fechado a 22 de febrero de 1385.

(39) *Ibidem*, f. 56v.

constancia de que se comenzó a trabajar en ella desde al menos el 20 de febrero, y de que se continuó laborando hasta el 5 de marzo. Parte de los trabajos realizados para sacar la galera *Santa Tecla* fueron aprovechados ahora: la pared de la atarazana ya estaba derribada, y la vía hasta el mar, trazada, de modo que el esfuerzo requerido para sacar la galera hasta la playa debió de ser, lógicamente, menor (40). Las tareas realizadas, no obstante, fueron muy similares, incluyendo el equipo de coraceros encargados de poner en condiciones aquellas protecciones, que tendría que llevar como destacamento en la galera. El día 4 de marzo la galera se sacó de las atarazanas, y el 5 se lanzaba al mar sin contratiempos.

Como ocurriera en el caso anterior, en esta ocasión el problema fundamental seguía siendo el de conseguir marinería. Los plazos de enrolamiento iban venciendo y la partida no se podía demorar. Con la *Santa Tecla* a flote y, en espera de la capitana, semiociosa su marinería a bordo, se aligeraron todo lo posible los trámites de enrolamiento. Para ello se recurrió, el 11 de marzo, a trasladar por fuerza o de grado a toda la tripulación de una galeota de En Cardona, que se encontraba surta en el Grao de Valencia, a la *Santa Caterina*. Por otra lado, el 12 de marzo, una nao sevillana que la ciudad pretendía fletar para formar parte de la escuadrilla fue varada y desarmada, y sus marineros, contratados de la carraca, sumados la tripulación de la galera de Ripoll, adonde se llevaron asimismo jarcias y velas, en perfecto estado (41). Por último, se contrataron hasta 20 remeros procedentes de Játiva (42). La permanencia de la mesa de enrolamiento en Valencia ya no tenía sentido. Por eso se dismanteló y se llevó al Grao, donde las revistas de las galeras o los asuntos relacionados con ellas aconsejaban establecerse antes que dentro de las murallas de la ciudad. Por esa razón se alquilará un local cerca de la playa y se levantará allí la mesa de embarque, para hasta el último momento tratar de enrolar tripulación. La falta de hombres armados en las galeras era especialmente preocupante, hasta el extremo de que se llegó a contemplar la posibilidad de entregar dinero al capitán, con la intención de que éste, en una escala en Mallorca, acabara de completar con hombres de aquel puerto su tripulación y la del patrón Marrades (43).

---

(40) *Ibidem*, ff. 129r-135r.

(41) *Ibidem*, ff. 56r y 57r.

(42) *Ibidem*, f. 57v.

(43) *Ibidem*, f. 58r.

COMPOSICIÓN DE LAS DOS GALERAS DE LA ESCUADRILLA  
CAPITANEADA POR EL VICEALMIRANTE BERENGUER DE RIPOLL

<i>Santa Caterina</i>			<i>Santa Tecla</i>		
Gasto	Hombres	Categoría	Hombres	Gasto	
371L 5s	1	Capitán	1		
		Patrón	1	112L 10s	
33L	1	Consejeros	1	33L	
33L 1		Cómitres	1	33L	
24L 5s	1	Subcómite	1	24L 15s	
		Clavario	1	55L	
15L	1	Alguacil			
118L 16s	6	Hombres de armas	6	118L 16s	
839L 3s	47	Compañeros de galera	30	534L 2s	
21L	1	Médico/barbero	1	21L 9s	
33L	2	Trompeta de órdenes	1	18L	
89L 2s	8	Proeles	7	69L 6s	
58L 10s	6	Alíeros	6	58L 6s	
140L 5s	17	Espalderos	14	112L 15s	
57L 15s	7	Crujieros	7	57L 15s	
897L 4s	144	Remeros	143	1.023L 6s	
2.732L 4s	243	Santa Tecla	220	2.273L 2s	

Total: 5.005 libras 6s + 11 libras 19s procedentes de acordados no presentados y herramientas de oficios especiales, lo que da 5.017 libras 5s.

FUENTE: AMV, *Galeres*, 348 (1), ff. 15r-50r.

De estos datos podemos inferir algunas características respecto del tipo de galeras que se estaban aparejando. El cuadro apunta a que se trataría de naves de 30 bancos, cada uno con seis remeros que manejarían sendos remos sencillos, como era común en el ámbito catalano-aragonés. Este tipo de galera era de las más potentes y veloces, una auténtica máquina de guerra capaz de maniobrar con gran soltura y acometer cualquier buque redondo con muchas garantías de éxito. Es lógico pensar que, con esas características, ni las *barxes* ni las naos ni ningún otro navío intentarían resistirse ante su presencia. Como vemos, tanto una como otra disponían de tripulaciones muy numerosas, en las que al lado del capitán o patrón figurarían otros altos cargos encargados del gobierno de la galera, los cuales formarían la oficialidad. El consejero, marinero experto, hombre de mar, se encargaría de orientar al patrón o capitán de la mejor arribada, de las perspectivas del tiempo o del estado de ánimo de la gente de a bordo (44). Recordemos que tanto el patrón Marrades como el capitán Ripoll no eran gente de mar propiamente dicha, por más que llevasen años gobernando

(44) El consejero del capitán Ripoll será Pere Biguera, marinero de Valencia y buen conocedor de los temas marinos; el de Marrades, Bernat Avellà, al que hemos visto ejercer como patrón en una nao castellana. AMV, *Galeres*, 348 (1), f. 16v.

fustas. En estas tareas serían ayudados por el cómitre, encargado de transmitir, a través del subcómitre, las órdenes a los galeotes en todo lo referente al mayor o menor esfuerzo de remada por minuto, etc. (45). Por último, el médico/barbero cumpliría las funciones sanitarias mínimas de la fusta (46).

El clavario se encargaría de las finanzas de la escuadrilla y contaría con la colaboración de los escribanos, y el alguacil ejercería un cierto mando ejecutivo sobre los hombres armados, para lo cual tendría, posiblemente, el auxilio de los trompetas (47). El destacamento de hombres armados es muy pequeño. En realidad, con toda probabilidad se trataría de los jefes de los grupos de remeros, o compañeros de galera y marineros convenientemente armados. Llama la atención, no obstante, la gran cantidad de compañeros de galera que aparece. Tratándose en un principio de marineros especializados y hombres armados, es lógico pensar que embarcaran muchos, sabiendo que se les repartió por los barcos cuyos cargamentos fueron confiscados (48).

Por lo que se refiere a los galcotes, su mundo era algo aparte (49). Los proeles tenían como misión específica aparejar el trinquete y atender a la navegación de todos los elementos de proa (50), en tanto que los alieros, que se encontraban inmediatamente detrás de los anteriores, por regla general se cuidaban de las anclas, los botes, etc. (51). Los crujieros atenderán esencial-

(45) El cómitre de la *Santa Tecla* sera Joan Martí; el de la *Santa Caterina* o *Santa María*, Joan Ulla, mientras que Alfonso Gil fue el subcómitre de la *Santa Tecla*, y Guillem de Menargues el de la galera capitana. *Ibidem*, f. 17r.

(46) Se tratará de Bernat Comella y Antoni Pereç, ambos de Sueca. El primero embarcará con el capitán; el segundo, con el patrón. *Ibidem*, f. 24r.

(47) El mercader valenciano Pere Ferrer subirá en la galera de Marrades como clavario de la escuadrilla, en tanto que el escribano de la galera de Leonart Marrades fue Vicent Ferriol, y Pere Godall el de la galera *Santa Caterina*. AMV. *Galeres*, 348 (1), f. 17v para el clavario, y ff. 21v y 22r, respectivamente, para los escribanos. Por lo que se refiere a los trompetas, serán Domingo Romeu y Ramón Arnau, de Alzira, por parte del capitán, y Pascual Cabater por parte del patrón. *Ibidem*, f. 24r.

(48) Para los hombres de armas véase *ibidem*, f. 18r y v. Para los compañeros de galera, ff. 19r-23v. Entre estos últimos habrá sastres, como Miquel Peçonada, originariamente enrolado para la nave (f. 19r), o Pere Riera (f. 25r). Sin duda su función estaría relacionada con la reparación del velamen de la fusta. Habría marineros, como Francesc Fuster, Auger Vives (f. 20r), Ferrer Ayora (f. 20v), Pere Andreu (f. 21v), Ferrer Triter (f. 22v) y Berenguer Narbó (f. 23r). Habrá remolares, encargados del arreglo, reparación y confección de remos, como Pons Saplana y Arnau Cosques (f. 22r); calafates como Bartomeu Cigues (f. 22r) y Bartomeu Fluxà (f. 22v); cordeleros como Joan Lopic (f. 22r), Pere Camps, que será ensartador (f. 22v). Lluís Sala encargado del cuidado de las bombardas (f. 22v). Carpinteros de ribera, como Jaume Mealler (f. 22v), e incluso un religioso, el pavorde Domingo Miralles (f. 23r).

(49) AMV. *Galeres*, 348 (1) ff. 31r-50r. Entre los galeotes encontraremos palomeros, como Domingo Gil (f. 31r), Joan Blanch (f. 42r) y Gil Baez (f. 46v); un encargado del cuarto bizcocho, Bernat Godall (f. 45r); proeles procedentes de la galeota, como Francesc Tamarit y Francesc Sanxo, y alieros como Alfonso de Vila Real o Joan de Guadalajara (f. 45v). Hay que tener en cuenta, además, que en muchos casos se anotó la profesión del remero, independiente de esta actividad y que con frecuencia tendrá que ver con la manufactura textil, muy frecuente en Valencia.

(50) *Ibidem*, f. 25r y v.

(51) *Ibidem*, f. 26r y v. Entre ellos figurarán dos esparteros, Joan Ferrando y Ramón Pereç (f. 26r), y un cordelero, Pere Belda (f. 26v).

mente la mayor, repartiéndose, por tanto, a su alrededor (52). Por último, los espalderos atenderán los timones y las velas y palos que se pudieran encontrar a popa de la galera (53).

En definitiva, el 18 de marzo se presentarán los jurados mosén Francesc Desplugues y En Jaume Anglés, que fueron llevados en barca hasta las galeras por los propios tripulantes de éstas, ante la imposibilidad de encontrar a los mozos que efectuaban este servicio, ocultos por el temor de ser enrolados a la fuerza. Los jurados pidieron al capitán Berenguer de Ripoll que pasara revista a sus hombres, y a continuación, después de haber acordado a seis más, las dos galeazas zarparon del Grao de Valencia rumbo a Cala Llovera, con objeto de *despalmar* las fustas en este lugar, es decir, engrasar con sebo sus cascos (54). Probablemente tengamos que localizar este topónimo en la costa sureste de Mallorca, donde se produciría la adecuada preparación del casco de las fustas, después de la travesía desde el Grao de Valencia hasta aquella isla. El viaje de prueba serviría para comprobar la impermeabilidad y navegabilidad de las galeras. Por otro lado, ya sabemos que la intención del capitán era solicitar el concurso de algunos ballesteros de las islas para completar las dotaciones. Mientras se realizaban los oportunos trabajos en Cala Llovera, los oficiales de a bordo podían acercarse hasta la ciudad de Palma y contratar a los hombres. Una vez cumplida esta misión, las galeras volverán a Valencia. Conviene mencionar que la galera de Marrades, mientras la capitana estaba siendo aparejada, efectuó una singladura hacia aguas de Alicante, de donde regresó para acudir a Mallorca (55).

A esas alturas, el eco de las acciones que la ciudad de Valencia venía realizando en las costas era muy grande. Se había bloqueado la salida del cereal aragonés por el Ebro y desviado su transporte hacia la capital. Se había intervenido la ruta de Poniente y obligado a descargar en Valencia a todas las naves castellanas que pretendían acceder al Mediterráneo. Es comprensible, pues, que las reclamaciones de ciudades como Barcelona o Mallorca fueran subiendo de tono. Al propio tiempo vamos a detectar cómo los jurados y el Consell reclaman de las autoridades reales garantías de que los brazos ejecutores de las decisiones locales no padecerían ningún tipo de represalia. En efecto, el 6 de mayo se pagaban 78 libras y 13s por la redacción de varios documentos de carácter político o jurídico. Uno de ellos hacía referencia al intento por parte del Rey de revocar los privilegios y rango que como capitán

---

(52) *Ibidem*, f. 30r y v. Habrá entre ellos un palomero, especialista en atar cabos de cáñamo o cordel. Bernat Nadal (f. 30r).

(53) *Ibidem*, ff. 27r-29r. Entre los espalderos encontramos un calderero, Goçalbo Martí (f. 27r); un herrero, Jaume Roig (f. 28r); el senescal del capitán, encargado de la custodia de las vituallas, Valero de Rueda (f. 38v), y un espartero, Sanxo Pereç (f. 39r). Para todas estas cuestiones es esencial la consulta de GARCÍA SANZ, Arcadi, y COLL, Nuria: *Galeres mercants catalanes...*, pp. 37-38 y 159-176. Véase también GARCÍA SANZ, Arcadi: *Història de la marina catalana*. Barcelona, 1977.

(54) AMV, *Galeres*, 248 (1), f. 58v.

(55) *Ibidem*, f. 59v.

tenía Berenguer de Ripoll. Por otro lado, se reclamaba a la Bailía General de Valencia, máxima institución gestora del patrimonio real en el Reino, que restableciera el *statu quo* anterior. Según éste, como privilegio, y en atención a haber aparejado en representación de la ciudad de Valencia, a las fustas de Ripoll no se les había exigido el preceptivo documento de aval que cubriese los daños en caso de eventuales tropelías o desmanes cometidos contra súbditos de la Corona o contra sus aliados (56). Evidentemente, la firma de un documento como ése era imposible puesto que, con premeditación, se estaba actuando en contra de los intereses de otros territorios de la Corona de Aragón y de sus mercancías. De cualquier manera, el riesgo para Ripoll y otros altos mandos de la escuadrilla era claro: todos tenían residencia en la ciudad, sus propiedades estaban al alcance de los oficiales reales, pero eran conscientes de la popularidad y del respaldo que en la ciudad estaba teniendo su actitud, la cual, posiblemente, sostenían por orden expresa de Valencia. Por ese motivo, una acción contundente contra ellos habría sido interpretada como un ataque a las libertades comunales y sin duda hubiese puesto en grave aprieto a los propios representantes de la Bailía. El desencuentro entre la ciudad y la Administración real debía escenificarse en los aspectos formales, sin ir más lejos por temor a una ruptura que precipitase los acontecimientos.

Entra dentro de la naturaleza de los nobles valencianos medievales no reparar en el precio de las cosas, y hasta cierto punto ese lapsus estaba justificado en una situación de necesidad como la que se vivía en Valencia por la carestía de cereal. Sin embargo, cuando los dueños del grano intenten cobrarlo, a veces se encontrarán con la oposición de la ciudad a pagar cantidades desorbitadas, las cuales sólo se avino a pagar Ripoll, quien aceptó sin reparar en gastos, desconocedor del auténtico precio de los granos. Probablemente, la labor de Pere Cetina en Tarragona y Barcelona consistió, entre otras cosas, en advertirle de los comentarios de algunos mercaderes que se jactaban de lo bien que habían vendido su trigo al incauto de Berenguer de Ripoll. A Bernat de Mora se le pagaron el 6 de mayo 20 libras y 10s por las *barxes* de Domingo Maschó y Bernat Reydor (57), pero el día 19 ya se habría gratificado a Bernat Sala, mercader de Valencia, con 7 libras, 11s y 6d por ir a Tortosa para asegurarse de los precios durante los días en que Ripoll compró el cereal en el río Ebro a un precio que se ha descubierto muy elevado (58).

Las galeras de Ripoll, por otro lado, ya habrían vuelto a Valencia a comienzos de mayo. El día 5 se hizo una escala para la galera de Leonard Marrades (59). Hay dos cosas que conviene precisar. La primera se refiere al armamento de la escuadrilla. Sabemos que las galeras iban artilladas, aunque fuese mínimamente. Al menos dos bombardas, con sus correspondientes balas

---

(56) AMV, *Clavería Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, I-14, f. 39r y v.

(57) *Ibidem*, f. 40v.

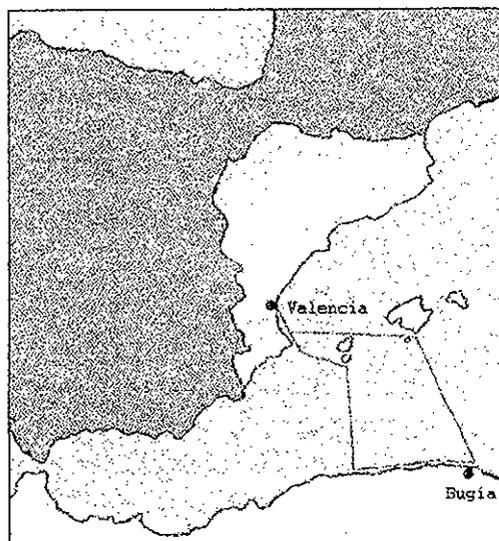
(58) *Ibidem*, f. 42v.

(59) AMV, *Galeres*, 348 (1), f. 136v.

de piedra esférica y carga de pólvora, fueron cargadas. De igual manera se estibarón 22 cajas de dardos y hasta ocho grandes escudos de los que se empleaban en las cubiertas de las galeras. Sabemos que cuando menos parte de las 180 corazas se embarcaron en la galera de Marrades (60). Por otras fuentes sabemos que se cargaron unos 10.000 dardos manuales y otros 1.500 para ballestas de torno, y que se metieron hasta cuatro de estos artilugios para armar ballestas en las galeras y galeota que aparejó la ciudad (61). La segunda cuestión interesante está relacionada con la financiación de la panática de las galeras. Parece ser que la carestía determinó que no fueran cargados los depósitos de las fustas. De hecho, independientemente de que se facilitó cereal en bizcocho a muchas de las embarcaciones empleadas en la captura de barcos trigueros, lo cierto es que se entregó a Pere Ferrer, clavario de las galeras, una elevada cantidad de dinero para financiar gastos de viaje, contratar en otras ciudades hombres armados, hacer las reparaciones imprescindibles y, sobre todo, comprar panática (62).

### La tercera fase

Veamos más arriba cómo las galeras de Leonart Marrades y la capitana de Berenguer de Ripoll no fueron los únicos barcos que patrullaron las aguas valencianas, el paso de Poniente a Levante o las áreas próximas a la desembo-



Escuadrilla de la ciudad de Valencia, compuesta por:  
Galera de mosén Berenguer de Ripoll.  
Galera de Leonart Marrades.  
Galera de Diego López de Cetinas.

Objetivos:  
Captura de mercancías y cautivos, para abaratar los gastos de armamento y facilitar el aprovisionamiento cerealístico de Valencia.

Período de actividad:  
Aproximadamente mayo y junio de 1385.

(60) *Ibidem*, ff. 136v, 142r, 143r, 143v, 144r, 145r y 148r.

(61) AMV, *Claveria Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, I-14, f. 47r.

(62) *Galeres*, 348 (1), f. 59v.

cadura del Ebro, el puerto de Barcelona y las islas Baleares. Está claro, sin embargo, que estas galeras constituyen nuestro foco de atención por varios motivos: porque constituyeron la fuerza permanente durante tres meses, porque fueron destinadas expresamente a ese cometido, y porque resultaron las más implicadas en la busca y captura de barcos cerealistas. A principios de abril ya estarían surtas en el Grao de Valencia. Allí se procuraría completar sus tripulaciones con el enrolamiento de nuevos marineros, hombres de armas y remeros, a los que se contratará por un período de dos meses. Descartado abril, mes en el que las galeras permanecerían amarradas en la playa valenciana, tales meses debieron de ser mayo y junio. En efecto, a comienzos de mayo, las galeras habrían vuelto a la mar, con nuevos tripulantes a bordo, para cumplir su última travesía. En esta ocasión irán reforzadas por la de Diego López de Cetina, que colaborará en la vigilancia de los puntos clave de avituallamiento. Muy posiblemente se intentará controlar los mares de Poniente, en concreto el triángulo formado por el vértice del territorio valenciano (Guardamar), Ibiza-Formentera y el norte de África.

Precisamente, el fortalecimiento de las dotaciones de las fustas y el refuerzo de la de Cetina propiciaron la intentona de atacar la costa de Berbería en algún lugar próximo a Bugía, territorio de donde frecuentemente salían fustas para hostigar el litoral valenciano. El propósito de las fuerzas de Ripoll será esencialmente capturar algún barco y conseguir venderlo como botín en la capital, para aligerar las cargas financieras que acarrea el aparejo triguero.

De momento conviene exponer hasta dónde alcanzó el refuerzo de las tripulaciones. Sabemos que los días 4, 5, 6 y 16 de abril se estuvo contratando hombres para las dos galeras, la del capitán y la de Marrades. En concreto se contrataron 65, que cobrarían un total de 264 libras y 8s distribuidas del siguiente modo: los 8 marineros enrolados recibieron 96 libras y 16s, apenas un poco más que los 42 remeros (incluyendo dos palomeros), que se repartieron otras 96 libras y 15s. Es significativo que la contratación de marinería cualificada fuera tan complicada; sin duda, la escasez de este tipo de profesional habría encarecido considerablemente sus emolumentos. El resto eran todos remeros especialistas: 2 proeles, que cobraron 13 libras y 4s; 1 aliero, que percibió 6 libras y 10s; 8 espalderos, que se repartieron 34 libras y 2s, y 4 crujeros, que se embolsaron 17 libras y 1s (63).

---

(63) *Ibidem*, ff. 67r-75r.

CONTRATADOS DE LA GALERA DE DIEGO LÓPEZ DE CETINA,  
PARA DOS MESES DE SERVICIO AL LADO DEL CAPITÁN BERENGUER  
DE RIPOLL

Patrón, Diego López de Cetina . . . . .	75L
Consejero . . . . .	17L 12s
Cómitre . . . . .	23L 2s
Subcómitre . . . . .	15L 8s
Médico . . . . .	14L 6s
Trompeta de órdenes. . . . .	9L 18s
Marineros de galera (incluidos escribano, remolar y calafate), 34 . . . . .	399L 4s
Proeles, 8. . . . .	53L 4s
Aljeros, 6. . . . .	39L
Espalderos, 11. . . . .	60L 10s
Crujieros, 6 . . . . .	33L 1s
Remeros, 120 . . . . .	580L 1s
<u>Total: 191 hombres . . . . .</u>	<u>1.320L 5s</u>

FUENTE: AMV, *Galeres*, 348 (1), ff. 77r-93v.

Veámos anteriormente cómo autoridades comunales valencianas escribieron al Monarca solicitándole la exención de los miembros de la escuadrilla de cualquier represalia por parte de la Corona. En realidad, lo cierto es que la ciudad se fue ganando muchos enemigos a lo largo de estos meses, lo que no fue óbice para que continuara con el plan previsto. En lo más duro de las confiscaciones de cereal, a finales del invierno y comienzos de la primavera de 1385, el grado de amenaza y enfrentamiento entre Barcelona y Valencia debió de crecer hasta extremos insospechados y muy peligrosos. La defensa de los intereses propios siempre había presidido la actuación de las ciudades de la Corona de Aragón, entre las que nunca habían funcionado los vínculos de solidaridad en situaciones de apuro.

Así, por ejemplo, podemos entender la serie de acontecimientos que se sucedieron en Tarragona durante la crisis frumentaria de 1374-1376. Parece ser que la carestía había obligado a la ciudad a buscar barcos cerealísticos en sus aguas próximas, de modo que fue obligada a descargar una barca de grano que se encontraba en los mares de Salou y que, aparentemente, era de Barcelona. El 22 de febrero, tras requerir explicaciones las autoridades barcelonesas, se contestó a éstas que no se devolvería el cereal por la gran necesidad que había, aunque por supuesto se pagaría en su totalidad. Como a los *consellers* de la Ciudad Condal no les pareció satisfactoria esa respuesta, el 6 de marzo una fuerza armada se puso en marcha contra Tarragona, cuyos rectores políticos se dispusieron a parar, por todos los medios, el ataque que se presagiaba. Al final parece ser que la amenaza no se llevó a sus últimas consecuencias, aunque vecinos de Tarragona padecieron en Barcelona las furias desatadas de los mercaderes de la ciudad, hasta el punto de que algu-

nos pescadores tarraconenses se dirigieron a los rectores de la población solicitando ayuda para poder salir de las prisiones de la Ciudad Condal, donde habían sido reclusos como represalia por la confiscación de la barca de cereal en Salou. No obstante, cuando la necesidad acucia no hay represalia lo bastante disuasiva, por violenta que sea. Y así, los tarraconenses volverían a descargar por la fuerza una nave, ésta del mercader barcelonés Bernat Pellicer. Algo semejante debió de ocurrir con la ciudad de Càller, que al parecer había capturado en 1375 una nave tarraconense, por el estado de carestía crónica que padecía aquel puerto (64).

Con estos antecedentes no nos debe extrañar el comportamiento de Barcelona con respecto a Valencia en los años ochenta. De hecho, casi siempre va a responder al mismo patrón: primero se amenaza y después se alcanza un acuerdo. En efecto, sabemos que la ciudad de Valencia tuvo que aparejar a toda velocidad cuatro naves para que defendieran el Grao de un posible asalto de barcos barceloneses, que pretendían sacar de la playa las naves con grano capturadas. Evidentemente, Valencia no era Tarragona y la respuesta local fue un tanto más contundente que la de ésta ante la amenaza barcelonesa. Durante dos días permanecieron cuatro naves aparejadas y listas para intervenir ante una posible incursión que al final, con buen criterio, no se produjo. Valencia tuvo que gastar 380 libras, 18s y 8d en fletar las naos y también el laúd de Bartomeu Cortés, que costó 52 libras y 16s, para que se hiciera a la mar en busca de la escuadrilla catalana y la tuviese localizada en todo momento (65). Este tipo de tensiones ya debía de haber cesado en junio de 1385, cuando las partes intentaban llegar a un acuerdo de buena vecindad y de renuncia a la violencia para resolver los problemas cercalistas. El notario Vicent Benajam, de Valencia, fue designado síndico representante de la ciudad en la reunión que allí se celebraría poco después (66).

Benajam iba a Barcelona, y de paso a Tortosa, a interesarse por un problema sobrevenido, no resuelto todavía, que se había planteado a la ciudad inopinadamente. Parece ser que entre las capturas realizadas por Berenguer de Ripoll en Tortosa se hallaban cargamentos de grano propiedad del Rey, que de este modo se había visto también afectado por la acción valenciana. Ante los rumores que comenzaron a correr sobre el particular y sobre la posibilidad de que el Rey exigiese en compensación unas indemnizaciones leoninas, los jurados pidieron al notario Benajam que se desplazara hasta aquella ciudad para averiguar la verdad (67). Una vez aclarada esta cuestión, ya en septiembre de 1385 se comenzarán a pagar las compras forzadas a los mercaderes afectados.

---

(64) CANYELLES VILAR, Nuria: «L'any de la fam al camp de Tarragona (1374-1376)», en *XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals. La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles v-xviii)*, 1995, pp. 263-281.

(65) AMV, *Claveria Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, I-14, f. 49r.

(66) AMV, *Manuals de Consells*, A-18, ff. 94r-95r.

(67) AMV, *Claveria Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, I-15, f. 4r y v.

## MERCADERES Y CEREALES CONFISCADOS Y PAGADOS POR LA CIUDAD DE VALENCIA EN 1385

Nicolau Castelló, de Barcelona	290 cah. 10 bar.		1.008L
Pere Tortosa, de Gerona	41 cah. 3 bar.	leño de Cerdà	10L 6s 3d.
Guillem Albereda, de Barcelona		barxa de Déulovol	16L
Mateu del Camí, de Tortosa	12 cah.		
Berenguer Guerau, de Tortosa	4 cah.		
Joan Cirer, de Tortosa	10 cah.		
Bartomeu Codina, de Tortosa	9 bar.		
Guillem Tàrrega, de Tortosa	9 bar.		380L
Pere de Bretons, escribano real	701 cah. 3 bar.		2.659L17s

FUENTE: AMV, *Claveria Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, I-14, ff. 37v, 53r. I-15, ff. 11r, 25rv, 26r.

En total, se requisaron 380 cahíces y 10 *barcellas*, alrededor de 76,5 toneladas de grano; ignoramos si algún otro barco o mercader fue recompensado además de los aquí mencionados. El monto de las indemnizaciones ascendió a 4.074 libras, 3s y 3d.

Por otro lado, en el verano de 1385 el conflicto estaría plenamente resuelto, aunque el abono de pagos y la resolución de contenciosos se prolongará aún algunos meses. En efecto, el 29 de julio de 1385, por orden del Consell se efectuaban los pagos a todos los que habían servido en las galeras capitaneadas por Ripoll (68). En esa misma reunión del Consell se decidirá que la comisión encargada del abastecimiento del cereal, compuesta por 12 miembros y que venía funcionando a plena satisfacción de la ciudad, puesto que contaba con jurados en su seno, pudiera adoptar medidas sin previo conocimiento del Consell General. Precisamente en ese mismo sentido habrá que entender la articulación de medidas en unión de Barcelona y Mallorca contra los barcos que utilizaban el puerto de Càller como base de operaciones. El acuerdo entre las tres ciudades hermanas, que debió de fraguarse a lo largo de aquel verano, representaría un salto adelante en el deseo de olvidar antiguas tensiones, por una parte, y también en el de resolver el agotador conflicto con la piratería asentada en las costas sardas. Esto último, sin embargo, tropezaba con un más que previsible escollo: la postura del Rey, renuente a castigar severamente a quienes, por más que fuesen corsarios, todavía sostenían los pendones reales en las ciudades de Cerdeña. Con todo, era patente que la decisión de la población de aparejar barcos para abastecer de cereal la capital era irrevocable. Ante esa perspectiva parecía claro que era mejor que el proceso de aparejo estuviera supervisado, controlado y dirigido por la ciudad antes que por particulares (69).

(68) AMV, *Manuals de Consells*, A-18, ff. 97r-98r.

(69) *Ibidem*, ff. 100v-102r.

Aún no había acabado el proceso de aparejo de los barcos cerealistas, de comienzos de 1385, cuando ya se estaba preparando una nueva expedición. El mismo día 29 de agosto, mosén Berenguer de Ripoll, Diego López de Cetina y Leonart Marrades, capitán y patrones de las tres galeras, pidieron que por derecho o por gracia se les concedieran algunas cosas, una vez ya desarmada su escuadrilla (70). A finales de septiembre, las conversaciones entre Barcelona, Mallorca y Valencia estarían desenvolviéndose a buen ritmo. El día 27 se pagaba al mensajero valenciano encargado de negociar con las autoridades catalanas (71). Por fin, a finales de noviembre, con toda certeza la operación emprendida en 1385 estaba absolutamente concluida. En efecto, el día 28, por orden de los jurados de la capital, se pagaban a Pere Ferrer, clavario de las tres galeras capitaneadas por Ripoll, 1.093 libras, 14s y 9d, con el fruto de la venta del botín en mercancías y personas capturado por las fustas. En los libros de cuentas de la ciudad se anotará que esta entrega de dinero se efectuaba una vez que se habían saldado todas las deudas y aclarado las dudas. En definitiva, ese dinero procedería de los beneficios logrados por la escuadrilla, o al menos de una parte de ellos, y que fechas antes habrían sido reclamados por Ripoll y los dos patrones, advertidos tal vez de que el saldo del balance final de la armada daba resultado positivo. Ese mismo día se entregaba a Pere Borràs, atarazanero de Valencia, 147 libras y 18s que gastó en descargar jarcias y otras cosas de las galeras, así como en volver a meterlas en las atarazanas, especialmente la *Santa Tecla*, que retornó a las playas de la ciudad con más problemas de los descados (72).

Después de esta fecha puede darse por finalizado definitivamente el episodio de crisis frumentaria y guerra naval. Conviene no obstante señalar que, todavía el 13 de marzo de 1386, se pagaban a Jaume Felemir 63 libras y 7s. Con ello se compensaban sus gestiones en el plcito entre la Bailía General de Valencia, en nombre del Rey, por un lado, y los jurados de Valencia y su síndico procurador por otro, debido al conflicto generado por la captura de los barcos frumentarios reales en aguas de Tortosa (73). Al margen de este detalle, no queda nada más que exponer las conclusiones fundamentales de este trabajo.

### Balance de un fenómeno

Las ciudades medievales estaban sujetas a procesos cíclicos de carestía cerealista. Estas crisis derivaban tanto de un deficiente sistema de abastecimientos y planificación de las necesidades como de eventuales menguas de las cosechas debido a circunstancias coyunturales: sequías, enfermedades de las plantas, etc. Por tanto no nos debe extrañar la existencia de crisis cerealís-

(70) *Ibidem*, f. 102r.

(71) *Ibidem*, *Claveria Comuna*, I-15, f. 210v.

(72) *Ibidem*, f. 16r.

(73) *Ibidem*, ff. 24v-25r.

ticas en ciudades grandes o pequeñas de la península ibérica; en cualquier caso, cabría pensar que las ciudades costeras estarían menos expuestas a tales crisis, debido a que los mares constituían auténticas vías de comunicación que hacían más fácil el transporte de granos de unos mercados a otros.

Probablemente existía un procedimiento de aplicación inmediata en caso de carestía cerealística. Este procedimiento, no necesariamente escrito, iría desde el control por parte de la policía urbana de molinos, hornos y panaderías, hasta las restricciones para el movimiento de cereales en las regiones próximas a la zona de carestía, o la panificación con granos distintos del trigo. Pero estos procedimientos apenas serían útiles frente a una carestía aguda, en cuyo caso, por lo general, se concluirá fomentando la compra de grano en mercados exteriores, grano que frecuentemente deberá ser pagado a precio más alto de lo habitual. En muchas ocasiones ni siquiera esto será suficiente y no quedará más remedio que arbitrar medidas más drásticas. Ello sucedía cuando las carestías endémicas afectaban a regiones extensas, situación en la que, por la provisión de grano, se entraba en competencia fácilmente con ciudades o poblaciones de relativa importancia.

En 1385, Valencia se enfrentó a una situación de esta naturaleza: una carestía grave que no pudo ser paliada adecuadamente con procedimientos menos agresivos. La necesidad de recurrir a la compra en mercados exteriores se encontró, no obstante, con el difícil escollo de la piratería o con la competencia de poblaciones con las mismas dificultades que la capital. El resultado fue no tanto el colapso del mercado cerealístico valenciano, como se temía, cuanto la alarma de los mercaderes locales, que reaccionaron alertados por las lúgubres perspectivas comerciales que parecían dibujarse en el horizonte. Una ciudad insuficientemente abastecida, con malas harinas y panes caros, era la antesala del descontento, pero sobre todo era una muestra de la incapacidad de sus dirigentes, del fracaso del gobierno urbano. La resolución del problema de la carestía, por tanto, era imperativa.

El resultado final será el aparejo de barcos, empresa urbana que de no haberse acometido podría haber sido adoptada por la iniciativa privada, con el consiguiente empeoramiento de la situación. El flete de naves por parte de Valencia en una primera instancia y, después, la puesta en alta mar de una escuadrilla armada tuvo considerables repercusiones de todo género: permitió la llegada de barcos de suministro tras su captura por los valencianos, garantizó a los comerciantes locales la protección de los canales de comunicación entre el exterior y las playas de la ciudad, y sirvió para eliminar en aguas próximas competidores en busca de barcos con cereales. No obstante, también acarreó problemas. Se violentaron barcos de la Corona de Aragón y, entorpeciendo las transacciones comerciales, se perjudicaron los intereses propios. Se perjudicó asimismo la política real y los propios negocios del Monarca. En definitiva, se creó un estado de inestabilidad considerable, aunque tal vez fuese preferible a la situación de carestía que lo había provocado.

La implicación del gobierno urbano en el abastecimiento cerealístico tuvo repercusiones por otros motivos. La ciudad necesitó allegar una buena provi-

sión de fondos de manera rápida, por lo que tuvo que contar con compradores de deuda pública dispuestos a financiar el proyecto, algunos mejorando la rentabilidad de su participación. Fue preciso movilizar a mucha gente en el Grao para representar militarmente el interés del gobierno comunal en el asunto. El aparejo de galeras y su puesta en mar requiere de un complejo ceremonial que sería conocido por gran parte de la población. La estancia de las galeras en alta mar durante meses probablemente resultó más caro que delegar esa misión en armadores privados contratados por la ciudad, incluso forasteros no valencianos, gallegos, vascos o andaluces, pero resultaba más seguro al estar más vinculada con los grupos dirigentes de la capital. Por último, las iniciativas corsarias, destinadas a paliar costes de aparejo, debieron de resultar muy fructíferas en esta ocasión, contribuyendo así de manera fundamental a la financiación de las flotas.

A la larga, los aparejos en defensa de las rutas de aprovisionamiento de cereal fueron beneficiosos para la ciudad, porque contribuyeron a plantear un grave problema de estructura de la Corona de Aragón: la ruptura de los vínculos de solidaridad entre las ciudades del territorio, que derivó en la mutua captura de barcos. El inevitable pacto entre dichas ciudades para resolver el problema palió éste, pero no lo solucionó.

### Bibliografía

- ALBIACH, C; CARIÑENA, R., y DÍAZ, A: «L'inventari de Jaume Cabanes, drassaner (1413-1414): una font per a l'estudi del lèxic naval a la València de començament del segle xv». *Micellània Joan Fuster*, núm. 8, Barcelona, 1995, pp. 139-188.
- AGUILAR, Inmaculada: *L'Almodí de València i els espais del comerç*, Valencia, 1996.
- AMICH, Julián: *Diccionario Marítimo*, Barcelona, 1983.
- CABANES PECOURT, Desamparados (ed.): *Aureum Opus Regalium Privilegiorum Civitatis et Regni Valentie*, Valencia, 1972 (ed. orig., 1515).
- CANYELLES VILAR, Nuria: «L'any de la fam al camp de Tarragona (1374-1376)», en *XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals. La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles v-xviii)*, 1995, pp. 263-281.
- CARIÑENA BALAGUER, Rafael, y DÍAZ BORRÁS, Andrés: «Corsaris valencians i esclaus barbarescs a les darreries del segle XIV: una subasta d'esclaus a València el 1385». *Estudis Castellonencs*, núm. 2, 1984-1985, pp. 439-456.
- «Varado y desarmamento de galeras en la Valencia del tránsito del siglo XIV al XV. Un esquema de trabajo teórico», en *Actas del I Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación*, Santander, 1996, pp. 133-142.
- «Corsaris a Oristany i reclamacions castellanes a València a les acaballes del segle XIV: l'incident protagonitzat per En Joan Martínez d'Eslava i els seus companyons». *Studi Catalani*, vol. I, 1998, pp. 129-153.
- COLÓN, Germá, y GARCÍA, Arcadi (eds.): *Furs de València*, 8 vols. Barcelona, 1970-1999.
- CRUSELLES, Enrique; CRUSELLES, José María, y NARBONA, Rafael: «El sistema de abastecimiento frumentario de la ciudad de Valencia en el siglo XV: entre la subvención pública y el negocio privado», en *La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles v-xviii)*, XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals, 1996, pp. 305-332.
- DÍAZ BORRÁS, Andrés: «Barcos y tonclajes en las rutas marítimas valencianas a través del Dret de la Font (1425)». *Caminería Hispánica*, núm. 1, 1993, pp. 491-513.

- «La primera operación de censales realizada por la ciudad de Valencia (1350-1356). Un hito documental para la historia de la financiación comunal», en *II Congreso de Jóvenes Historiadores y Geógrafos*, 1993, pp. 111-116.
- «El corso genovés y Valencia en la defensa catalana de Cerdeña durante el siglo XIV», en *XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, núm. 2, 1995, pp. 401-415.
- «El vicealmirante Berenguer de Ripoll y la organización de la escuadra corsaria antigenuesa a mediados del siglo XIV», en *Actas del XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, 1/3, Zaragoza, 1996, pp. 79-92.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa M.<sup>a</sup>: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988.
- GARCÍA MARSHALLA, José Vicente: *La jerarquía de la mesa: los sistemas alimentarios en la Valencia medieval*. Valencia, 1993.
- «La alimentación en el medievalismo valenciano. Un tema marginado». *Anales de la Universidad de Alicante*, núm. 8, 1990-1991, pp. 301-322.
- «El elemento humano en el abastecimiento de la ciudad de Valencia. Los mercaderes *formenters* a fines del siglo XIV e inicios del XV», en *II Congreso de Jóvenes Historiadores y Geógrafos*, 1992, pp. 124-131.
- GARCÍA SANZ, Arcadi: *Història de la marina catalana*. Barcelona, 1977.
- GARCÍA SANZ, Arcadi, y COLL I JULIÀ, Nuria: *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Barcelona, 1994.
- GUIRAL-HADZHIOSSIF, Jacqueline: *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia, 1989.
- LABURU, Miquel: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en documentos marítimos antiguos*. San Sebastián, 1992.
- LÓPEZ PÉREZ, María Dolores: *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*. Barcelona, 1995.
- «La circulación de cereales en el Mediterráneo occidental bajomedieval: la producción magrebí», en *XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals. La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles V-XVIII)*. Palma de Mallorca, 1996, pp. 169-180.
- MARTÍNEZ CAMAÑO, Francisco: «Crisis de subsistencias y estructuras de poder: el ejemplo de Barcelona en los años 1339-1341», en *La Mediterrània, àrea de convergència de sistemes alimentaris (segles V-XVIII)*. XIV Jornades d'Estudis Històrics Locals, 1996, pp. 251-262.
- MARTÍNEZ HIDALGO Y TERÁN, José María: *Enciclopedia General del Mar*. Madrid-Barcelona, 1957.
- PILES ROS, Leopoldo: *Estudio documental sobre el Bayle General de Valencia. Su autoridad y jurisdicción*. Valencia, 1970.
- RUBIO VELA, Agustín: «Crisis agrarias y carestías en las primeras décadas del siglo XIV. El caso de Valencia». *Saitabi*, núm. 37, 1987, pp. 131-147.
- «A propósito del *mal any primer*. Dificultades cerealistas en la Corona de Aragón en los años treinta del siglo XIV». *Estudios dedicados a Juan Peset Alexandre*, 1982, pp. 475-487.
- RUBIO, Agustín, y RODRIGO, Mateu: «El problema frumentari a València i la crisi de la Unió (1340-1348)». *Homenatge al doctor Sebastià García Martínez*, núm. 1, 1988, pp. 89-101.