

Del Cantábrico al Mediterráneo y más allá: los patrones vascos según los seguros marítimos de Barcelona (1440-1472)

Inazio Conde Mendoza
Universidad de Cantabria

Resumen

En este artículo, nuestro propósito consiste en analizar el papel que los patrones de nave vascos desempeñaron durante la década de 1462 a 1472, la de la guerra civil catalana. Igualmente, debido a que no se conservan registros del puerto para esta década, hemos comprobado cómo la combinación de ambas fuentes (seguros y ancoratge) para los años 1440-1443 nos permite recomponer sus itinerarios. En este contexto, el comercio barcelonés fue testigo y beneficiario de la presencia de patrones extranjeros como los vascos, lo que nos permite preguntarnos sobre su actividad y sus rutas. Para responder a estas cuestiones, contamos con los seguros marítimos de los notarios barceloneses, que mencionan los puertos más frecuentados por estas naves —principalmente del Mediterráneo occidental— y los productos que distribuían, como la lana, el trigo o la sal.

Palabras clave: Vascos, patrones, comercio, Barcelona, seguros, baja Edad Media

From the Cantabrian to the Mediterranean sea and beyond: the Basque Skippers in the Maritime Insurances of Barcelona (1440-1472)

Abstract

In this paper, our goal is to analyze the role that the Basque skippers played in one of the most critical decades that medieval Barcelona experienced: the years of the Civil War (1462-1472). In addition, due to the fact that the port records aren't preserved for this decade, we have explored the advantages of combining both sources (insurances and ancoratge) conserved in the 1440-1443 period, in order to analyze their movements throughout several months. In this context, Barcelona's trade witnesses the presence of foreign skippers like the Basques, which allows us to pose several questions about their role and routes. To answer these questions, we count on sources such as the maritime insurances of Barcelona's notaries: they report us on the recurring ports of these ships —mainly those of the western part of the Mediterranean— and which products they distributed, like wool, salt or wheat.

Keywords: Basque, skippers, trade, Barcelona, insurance, late Middle Ages

Fecha de recepción del original: 13 de octubre de 2021; versión definitiva: 8 de marzo de 2022.

Inazio Conde Mendoza, Universidad de Cantabria, Departamento de Ciencias Históricas, Área de Conocimiento de Historia Medieval, Edificio Interfacultativo, Avda. de los Castros, 52, 39005 Santander.

Tel.: +34 942201128; E-mail: inazio.conde@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0006-5402-5889>.

Del Cantábrico al Mediterráneo y más allá: los patrones vascos según los seguros marítimos de Barcelona (1440-1472)

Inazio Conde Mendoza
Universidad de Cantabria

1. Introducción

El propósito de este artículo es analizar el papel de los patrones vascos en una de las décadas más convulsas que experimentó la Barcelona medieval —la de la guerra civil (1462-1472)— y, además, observar su actividad unos años antes (1440-1443)¹. La razón por la que incorporamos dos cronologías separadas a este estudio radica en nuestro interés por conocer los resultados de combinar las fuentes notariales y el registro del puerto de la ciudad. Como este no se conserva para la década de 1462 a 1472, hemos tratado de aplicarlo a los patrones vascos entre 1440 y 1443².

Antes de entrar en profundidad en el análisis de los seguros de ambos períodos, merece la pena detenerse en la historiografía de la presencia vasca en el Mediterráneo, así como en la naturaleza de los seguros marítimos y su estudio como fuente documental. Sin embargo, no son estos los objetos del artículo, como tampoco lo es el estudio de los mercaderes que participaron como aseguradores o asegurados, ni la guerra civil específicamente. Nuestra atención se dirigirá a la flota, concretamente a un grupo no demasiado numeroso —si lo comparamos con otras décadas posteriores— como es el de los patrones cantábricos, fundamentalmente vascos.

La etapa estudiada, desde la óptica del comercio marítimo, se enmarca en una más amplia en la que la economía barcelonesa sufrió una clara crisis que se ha definido como multifactorial, pues afectó a varias esferas: social, demográfica, urbana, política, comercial y monetaria. El peso de cada uno de estos elementos ha variado según los autores que la han estudiado, bien como causa o como consecuencia de la propia crisis. Así pues, pese a que están claros los límites cronológicos de la guerra civil, no podemos considerar que el período de la crisis barcelonesa bajomedieval sea un tema zanjado.

Teniendo en cuenta el peso del comercio marítimo en su estructura económica, hay que señalar la existencia, durante varias décadas del s. XV, de un debate en torno a la conveniencia de políticas “librecambistas” o “proteccionistas”. Otros fenómenos contemporáneos son el declive del comercio de larga distancia, debido a algunos factores como el incremento de la competencia, la proliferación de la piratería, el alza en el precio de los seguros marítimos y la pérdida de algunos mercados. Dichos elementos empeoraron durante la década de 1440 y durante la guerra civil, pero los vascos continuaron navegando en aguas mediterráneas en esta época.

2. La historiografía de la presencia vasca en el Mediterráneo medieval

A la hora de abordar el papel de los marinos vascos en Barcelona, sabemos que está inserto en un largo proceso que se extiende durante más de siglo y medio durante el cual los vascos participaron activamente

1 Artículo realizado con Ayuda predoctoral FPU del Ministerio de Universidades, en el proyecto BARMER (PID2020- 118105GBI00) de I+D+I

2 La explicación a que no hayamos recorrido toda la cronología entre 1440 y 1472 se debe a la ausencia de seguros de la década de 1450.

en las relaciones comerciales entre los puertos de la Corona de Aragón. Parece evidente que es durante este siglo XV, como muchos autores han subrayado, cuando se intensifica la presencia de las embarcaciones castellanas —vascas, cántabras, asturianas, gallegas y andaluzas— en aguas mediterráneas, cuyo origen se remonta a los siglos XIII y XIV. Coincide, además, el hecho de que, en el siglo XV, en el contexto de la Guerra de los Cien Años, tiene lugar el apogeo de los mercaderes castellanos en los Países Bajos, principalmente en Brujas. La presencia de los mismos, tanto burgaleses como cantábricos, en este centro del comercio europeo tuvo como consecuencia la potenciación de los intercambios entre el Mediterráneo y el Atlántico en naves castellanas.

Teniendo en cuenta la especificidad de este estudio —centrado en Barcelona— y su restringida cronología, apenas existen antecedentes historiográficos directos y escasean, hoy en día, los estudios sobre este colectivo de patrones vascos basados en la actividad aseguradora³.

La historiografía ha explorado, por separado, los dos temas fundamentales de este artículo: por una parte, la documentación de los seguros marítimos en sentido general —donde destacan Manuel J. Peláez y Arcadi García i Sanz— y, por otra, la presencia vasca en el Mediterráneo. Dentro de este segundo grupo, podemos diferenciar los estudios centrados en la historia de las ciudades mediterráneas, en los que se mencionan vascos y cántabros como partícipes del comercio de este espacio geográfico y de las redes de intercambio tejidas entre sus ciudades —principalmente como transportistas—, de aquellas otras obras sobre la presencia de patrones del norte de la Corona de Castilla en el Mediterráneo, en los que la documentación de la Corona de Aragón ocupa, junto a la de otras procedencias, un espacio destacado⁴.

Entre las obras centradas en ciudades, destacan los estudios de Claude Carrère sobre la economía de Barcelona⁵ y el de Valencia como puerto llevado a cabo por Guiral-Hadzioussif⁶. Contribuciones posteriores como las de Enrique Cruselles sobre el mundo comercial de la Valencia de la primera mitad del s. XV⁷, de Hinojosa Montalvo sobre la ruta comercial con destino a Flandes⁸ y de David Igual⁹ acerca del papel de los comerciantes italianos en la economía de Valencia de finales de este siglo también mencionan las actividades llevadas a cabo por patrones, piratas, corsarios, hosteleros y mercaderes procedentes del mar Cantábrico.

En el segundo grupo, en el que podemos aglutinar las investigaciones específicas sobre los patrones del Cantábrico en el Mediterráneo, aparecen, sobre todo, historiadores especializados en este último. Una de las primeras experiencias del estudio de su presencia se remonta a 1955, cuando Jacques Heers publicó un artículo usando documentación genovesa¹⁰. Algunos años después, en 1973, Trasselli observó las actividades de los patrones vascos en Sicilia a partir de la documentación del Archivo di Stato de Palermo¹¹. Fue pionera en España M^a Teresa Ferrer i Mallol —especialista en historia marítima—, que publicó entre 1998 y 2003 dos artículos y una monografía acerca del comercio y la piratería en el área Mediterránea, con los vascos como protagonistas¹². Especial atención merecen también algunos artículos muy particulares acerca del tema que aquí presentamos. Uno de ellos es el de Vela i Aulesa acerca de los vascos en la Corona de Aragón usando los registros de impuestos barceloneses conocidos como *coses vedades*, es decir, de mercancías prohibidas¹³. Posteriormente, en 2003, Ferreira Priegue, cuya tesis doctoral había tratado el tema del comercio gallego medieval, publicó un artículo sobre los inicios de la presencia vasca en Barcelona, usando para ello fuentes notariales, muy similares a las que nosotros hemos consultado¹⁴. Mikel Soberón realizó en 2016 un

3 Uno de los pocos es el de Ferreira Priegue (2003).

4 No hemos recogido aquí los estudios sobre los consulados de castellanos que, en la mayor parte de los casos, también los llevaron a cabo investigadores aquí citados. Un estado de la cuestión de estas investigaciones puede verse en Conde Mendoza (2021).

5 Carrère (1967).

6 Guiral-Hadzioussif (1989).

7 Cruselles (2001).

8 Hinojosa Montalvo (2007).

9 Igual Luis (1998).

10 Heers (1955).

11 Trasselli (1973).

12 Ferrer i Mallol (1998), Ferrer i Mallol (2000) y Ferrer i Mallol (2003).

13 Vela i Aulesa (2000).

14 Ferreira Priegue (2003).

interesante trabajo sobre el puerto de Barcelona, en el que nos basaremos en este artículo de especial manera¹⁵. Por último, las contribuciones de Vaquero Piñeiro sobre la presencia vasca en Civitavecchia a partir de fuentes notariales de Roma, y de Barceló Crespi utilizando la documentación mallorquina proporcionan también un buen número de patrones de embarcaciones, así como la de Ronquillo Rubio¹⁶.

Entre los historiadores especializados en el Atlántico, uno de los primeros en mirar al Mediterráneo fue García de Cortázar, dedicando uno de los capítulos de su obra sobre Vizcaya en el s. XV a las gentes que operaban en el área mediterránea¹⁷. Le han sucedido en el tiempo aquellos trabajos dedicados a las gentes del mar Cantábrico en los mercados del norte por parte de autores como Suárez Fernández, Hilario Casado, González Arce y Solórzano Telechea¹⁸, que privilegian el ámbito atlántico, pero cuyos estudios nos son útiles en el caso de las conexiones entre el Mediterráneo y el norte de Europa, fundamentalmente Flandes, cuando las realizan navíos cantábricos. Asimismo, los mercaderes vascos también han sido estudiados por Arízaga Bolumburu, Ernesto García Fernández, Orella Unzué¹⁹, Iago Irixoa Cortés, o Garmendia Berastegui, entre otros²⁰.

3. Los seguros marítimos como fuente documental

La fuente que hemos utilizado para este trabajo es la de los seguros marítimos. Entre los libros de seguros barceloneses, son cuatro los que tienen la cronología que nos ocupa y todos proceden del Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (AHPB): el *Llibre d'assegurances* (1436-1446) de Antoni Vilanova, el *Sextus liber securitatum* (1463-1469) de Antoni Vilanova, el *Octavus manualis securitatum* de Esteve Mir (1463) y el *Manual d'assegurances* (1463-1464) de Esteve Mir²¹. Entre estos tres últimos, el número de seguros no es demasiado elevado en el espacio de 10 años, pero, en realidad, la mayoría de estos se concentran en un par de años (1463 y 1464). Para los datos del *ancoratge*, estudiado por Carrère, hemos recurrido a las tablas elaboradas por Soberón. Estos dos trabajos (Soberón y Carrère) describen también la naturaleza de esta fuente y sus características²². Asimismo, hemos citado algunos de los fletes contenidos en el Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona²³.

3.1. Las principales características del seguro marítimo

Las características de este tipo de contratos han sido analizadas por la historiografía durante décadas²⁴. A modo de resumen, podemos hablar del seguro marítimo como de un contrato específico bilateral, consensual, aleatorio y compensatorio que permite al propietario de un navío o de unas mercancías, que paga un coste, tener seguridad sobre los riesgos del viaje. El asegurador, o aseguradores, deben compensar

15 Soberón (2016).

16 Vaquero (2006); Barceló Crespi (2007); Ronquillo Rubio (2004) se centra en Sevilla, pero trabaja en sus páginas el caso de los patrones vascos en el Mediterráneo.

17 García de Cortázar (1966).

18 Un estudio que integra Atlántico y Mediterráneo se encuentra en Conde Mendoza y Solórzano Telechea (2022)

19 Orella Unzué (2016).

20 Garmendia Berastegui (2007).

21 En este trabajo se citan, respectivamente, como AHPB, Antoni Vilanova 165/91; AHPB, Antoni Vilanova 165/95; Esteve Mir 181/47; Esteve Mir 181/48. Es necesario mencionar que, aunque encontramos patrones vascos, estos son una minoría que no excede, en el mejor caso, el número de 14 pólizas de las 44 del libro de seguros AHPB, Esteve Mir, 181/48. Estos seguros ya fueron localizados por Heers (1955, 315).

22 Carrère (1953) y Soberón (2016).

23 AHCB, Arxiu Notarial, IX

24 Estudiados, por ejemplo, García Sanz y Ferrer i Mallol (1983), Peláez (1980), Giogffrè (1969), y Nehlsen von Struk (1980).

al asegurado en la eventual pérdida²⁵. La percepción de un interés —la prima— se calcula porcentualmente sobre la cantidad de dinero arriesgada y que el asegurador recibe en el momento de la redacción del contrato notarial²⁶. Lógicamente, el asegurado trataba de conseguir que las cantidades arriesgadas se aproximasen al valor real de la mercancía, y que las primas abonadas fueran lo más bajas posibles²⁷.

En la cronología que estamos estudiando, la estructura ya se encuentra fijada. El interés de estos documentos radica en su capacidad para ofrecernos información sobre la mercancía transportada —aparece más su naturaleza que las cantidades o valor asegurado—, el barco y su patrón —no siempre presente, aunque a veces aparezca incluso su origen—²⁸. Además, aparecen los nombres de aquellos encargados de cargar y descargar las mercancías y su condición profesional, el mercader asegurado y los aseguradores y la prima. Otros elementos interesantes son el itinerario y tiempo por el que se asegura la nave y la sumisión del texto a las ordenanzas²⁹. Y, por último, aparecen, a veces, otros elementos como la posibilidad de vender, conmutar las mercancías, de cambiar de nave o de retornar con el beneficio de la venta en moneda o bienes.

Para Ferrer i Mallol y Arcadi García i Sanz, el seguro marítimo tiene una importancia cualitativa, porque “es la culminación de las formas medievales de contrato sobre riesgo”. Cruselles, basándose en el estudio de los documentos valencianos, menciona los riesgos por los que los aseguradores debían indemnizar a los asegurados: piratería, corsarismo y tormentas y naufragio, aunque se excluye en algunos casos³⁰. Estos riesgos pueden dividirse, generalmente, entre *risicum maris* (peligros naturales), *risicum gentium* (acciones humanas como piratería, embargos etc.) y *risicum Deu* (extraordinarios, como un rayo)³¹.

Durante la década de 1460, el coaseguro es el principal tipo de póliza que encontramos, con riesgos fragmentado³². De esta manera, la póliza, fijada por el asegurado, era a continuación aceptada por los aseguradores, que se incorporan a la lista, cubriendo los riesgos en una prima variable³³. El precio de la prima está sujeto a diversos factores que la historiografía ha enumerado. Por ejemplo, Hinojosa Montalvo considera que el principal es la duración del viaje y su peligrosidad, estrechamente relacionados. Entre el resto de los factores, se encuentra el equilibrio entre oferta y demanda en el momento, una coyuntura de guerra —el primer contrato tras un ataque de piratas solía contener una prima mayor— o las condiciones naturales, aunque no fuesen demasiado decisivas³⁴. Otros autores han estimado que el momento o estación del año es también un elemento a tener en cuenta para determinar el precio de la prima, ya que el verano es más barato que la primavera³⁵. El tipo de navío sobre el que se va a realizar el transporte también es sumamente importante: por ejemplo, los seguros sobre una nao o *barxa*, la embarcación más habitual entre los marinos vascos, eran más costosos que sobre las galeras. Algunos estudios han analizado el peso de cada uno de estos factores en relación con el precio de los seguros en las fuentes toscanas³⁶.

Otros aspectos estudiados acerca de los seguros marítimos son sus orígenes, tipos —los ocho tipos que existen durante la Edad Media, incluyendo *a prima*³⁷—, su desarrollo y las diferencias entre ellos. Acerca

25 García Sanz y Ferrer i Mallol (1983: 123)

26 Hinojosa Montalvo (2007: 219).

27 Hinojosa Montalvo (2007: 220).

28 Las cantidades y el valor asegurado podían no saberse aún en el momento de la firma del contrato.

29 Peláez (1478: 11). “segons forma de les ordinations/ segons les noves ordinations/ segons forma de les noves ordinations”.

30 Hinojosa Montalvo (2007: 210, 220); Blanco y Carvajal (2001:18).

31 Peláez (1978: 24). Hay algunos daños que pueden ser excluidos del seguro en el contrato: rotura de recipientes con líquidos, mercancías fungibles o consumibles estropeadas, daños en la estiba, robo por parte de tripulación de monedas o metales preciosos, fuga de esclavos o muerte natural, embargos por parte de autoridades etc. En el s. XVI, se indica, en algunos casos, que el asegurador ha de correr con el riesgo de represalias, baratería del capitán de la nave (omisión o engaño del patrón en perjuicio del cargador, armador o aseguradores), detención por parte de las autoridades de una localidad y con algunas otras circunstancias.

32 Hinojosa Montalvo (2007: 230). En este sentido, Peláez (1984: 168) observa que el número de aseguradores es mayor cuando los itinerarios son más largos, su recorrido más dificultoso, el valor de las mercancías es mayor y se desean conservar, cantidad de objetos asegurados y la existencia de un conflicto bélico o de inestabilidad. Plantea, asimismo, la existencia de contratos individualmente diferenciados ante distintos aseguradores en función de las mercancías distintas, aunque sea una misma ruta y sobre la misma nave.

33 García Sanz y Ferrer i Mallol (1083: 145).

34 Hinojosa Montalvo (2007: 229).

35 Blanco y Carvajal (2001: 18).

36 Ceccarelli (2010: 665-669).

37 Boyer (2008: 87).

de la plaza comercial de Barcelona, podemos afirmar que se trata de un mercado asegurador por la existencia de diversos factores que Hilario Casado considera imprescindibles para que una ciudad desempeñe ese papel: la existencia de suficientes recursos para la inversión en este tipo de negocios, un grupo lo suficientemente fuerte de mercaderes y el asentamiento de un número suficiente de ellos en puertos del extranjero que les permita informarse de acontecimientos variados relacionados con el riesgo³⁸.

3.2. Posibilidades y limitaciones de los seguros marítimos

Debido a que los seguros contienen numerosas informaciones, que hemos mencionado en el apartado anterior, podemos averiguar la villa de la que proceden los marinos, qué ruta emprenden, en qué momento del año y qué productos transportan. Además, el hecho de que puedan realizar más de un viaje al año nos permite conocer la frecuencia de estos, la tendencia a repetir rutas, o bien modificarlas, y su relación con los mercaderes, que podemos juzgar más estrecha en el caso de que estos hayan transportado mercancías en su barco en varias ocasiones. Asimismo, la frecuencia de los seguros y las anotaciones de posibles naufragios, pérdida de mercancía o ataques que encontramos añadidas en algunos seguros —en algunas se menciona qué barco ha sido el atacante o en qué lugar se ha producido el ataque— pueden servir para conocer el escenario marítimo y las dificultades experimentadas durante períodos de guerra o paz. En el caso de los seguros que examinamos aquí, la mayor parte son sobre mercancías, aunque encontramos un seguro sobre unas naves por un período determinado³⁹.

Conviene, sin embargo, recordar las limitaciones de esta documentación. Es evidente, en primer lugar, que aquí se recogen trayectos asegurados en Barcelona, pero no necesariamente fletados en esta ciudad. Barcelona aparece como puerto de partida o destino —o entre las posibilidades que se ofrecen en el caso de que haya varios puertos donde puedan descargar— en todas las referencias que hemos apreciado. Esto significa que pueden existir, al margen de esta documentación, tanto contratos de fletamento como contratos de seguro que se hubiesen realizado en otras ciudades sobre mercancías transportadas a Barcelona. Por ello, es necesario que, para una mejor comprensión del tráfico marítimo en toda su complejidad, se extienda la investigación a otros puertos mediterráneos y se completen las informaciones en una base de datos lo suficientemente amplia y detallada de la presencia cantábrica. Esto permitiría, si se extendiese a varias décadas, comprender las tendencias y establecer comparaciones con otras ciudades que conservan documentación similar de esa cronología.

La posibilidad de complementar las informaciones de los seguros con las extraídas de otros documentos, como los registros portuarios —el *ancoratge* en el caso barcelonés— o los contratos de fletamento —mucho más descriptivos que los seguros— se nos antoja vital para un mejor conocimiento de los puertos con los que Barcelona estaba conectada en el radio de las rutas comerciales de media y larga distancia y de los productos que componían los cargamentos⁴⁰. Sin embargo, para la cronología 1462-1472, no se conservan en Barcelona registros del *ancoratge*⁴¹ ni tampoco contratos de fletamento —el más próximo es de 1451⁴²—, que reaparecen en la documentación del Archivo de la ciudad en 1473 (4 contratos) y 1475 (3 contratos), fundamentalmente de sal a Génova e importación de trigo⁴³.

38 Blanco y Carvajal (2001: 19).

39 Peláez (1978: 30) y Peláez (1984: 208) mencionan que también se puede asegurar el flete, mediante la fórmula “buch e arreus”. Un caso de seguro sobre la nave es AHPB, Esteve Mir 181/47, 16r. 22 de marzo de 1463: la nave de Pascual de Galbis.

40 En el caso de los fletamentos del AHCB, hemos localizado para el siglo XV al menos tres pertenecientes a gallegos y 20 fletamentos de vascos, además de tres documentos mercantiles que nos informan de otras operaciones mercantiles en las que estos intervienen.

41 Archivo de la Corona de Aragón, Real Patrimonio, Maestre Racional, para años anteriores y posteriores.

42 AHCB, Arxiu Notarial, IX, 11. 16 de octubre de 1451. El bilbaíno Johannes de Mendía parte desde Barcelona, carga en Tortosa y va a Génova.

43 AHCB, Arxiu Notarial, IX, 11. Los patronos que aparecen son de Bilbao (Johan de Ianguti, en dos ocasiones), de Zumaya (Martín Gonsalvis de Sumaya y Domingo de Sumaya), de Deva (Johan Dies de Rioçovall) o de Ondárroa (Pero Sanchis de Ormatxer). Conocemos el número de

La segunda limitación es la que afecta a la información acerca del barco. Encontramos descripciones como “barxa biscahina”, que no da a conocer el nombre del patrón, o la muy habitual fórmula “sus qualsevol fusta o fustes quis vulla les patroneig”, por lo que tampoco podemos conocer la nave en la que finalmente se embarcan las mercancías aseguradas⁴⁴. Es más habitual que aparezca descrita la mercancía asegurada, sin embargo, también podemos encontrar la fórmula “qualsevol robes, havers, bens e mercaderies”⁴⁵. Además, aunque es habitual que se mencione el punto de partida y de llegada y se especifique cuándo comienza y acaba el riesgo del seguro, no se describen las escalas con la misma profundidad que en el flete. De nuevo otra fórmula —“en qualsevol loch” o “qualsevol carregador”— nos puede impedir precisar el lugar de partida, escala o destino⁴⁶. En cuanto a los aseguradores, no hemos encontrado ninguno que proceda de la costa cantábrica, algo lógico debido al carácter fundamentalmente transportista de los vascos presentes en Barcelona. Destacan en estos seguros el gran número de contratos que un mercader concreto realizaba con patrones cantábricos, como los más de 10 de Pere Viner en la década de 1440 o los más de 20 de Jacme Carmau y Jacobo Matellí en la década de 1460. Hay que tener en cuenta también que varios seguros pueden hacer referencia a un mismo viaje —a veces, se aseguran las mercancías por separado—, por lo que cada seguro no equivale a un viaje.

Merece la pena, además, recalcar algunas consideraciones previas sobre la transcripción de nombres y las dificultades de identificación a ella ligadas⁴⁷. Principalmente, el término “biscahi” (vizcaíno), el más común de las fuentes, puede entenderse no solo como del señorío de Vizcaya, sino también de la provincia de Guipúzcoa y, en algunos casos, de Cantabria⁴⁸.

4. Los patrones extranjeros en la política aseguradora

En un contexto de tensión como la guerra civil, la situación de los extranjeros no es sencilla⁴⁹. Este parece ser el caso de los patrones vascos y andaluces, que se habían vuelto imprescindibles para el comercio catalán tras la pérdida de navíos durante el reinado de Alfonso V⁵⁰.

Es importante recordar que existía una legislación sobre los seguros, la cual experimentó varios cambios a lo largo del s. XV. No en vano, desde este siglo hasta mediados del siguiente se produce “el fenómeno de codificación de la institución asegurativa”⁵¹. Dicho fenómeno coincide, en este período, con el auge de

tripulantes de las mismas, que oscila entre 30 y 60. Son fletados por mercaderes de Barcelona, de Tortosa y por un genovés residente en Barcelona. En el resto de documentación del AHCB, que abarca varias décadas en el caso del Fondo de contratos (IX), los vascos no están muy presentes en documentos relativos a compañías, letras de cambio etc.

44 Peláez (1984: 204) y Peláez (1978: 263). Este es el llamado seguro “in quovis”, en el que no se conoce sobre qué nave se va a transportar la mercancía en el momento del contrato, dejando a los aseguradores la elección, al margen de los asegurados; En AHFPB, Antoni Vilanova 165/95, 37v, 27 febrero de 1467, aparece “qualsevol fusta axi de strangers com de altres”, denominación que incluiría a los vascos. En ocasiones, un añadido posterior precisa la nave en la que finalmente se cargan las mercancías.

45 Peláez (1984: 188).

46 En el caso de los documentos trabajados en el artículo, la fórmula “qualsevol carregador de Provenza” incluye los de Marsella y Boch (Bocas del Ródano), mientras que Francia incluiría Acde y Aigiues Mortes, pues Provenza no se incorporó a la Corona de Francia hasta 1487. Sin embargo, sabemos que la geografía política, en el mundo de la contratación de la época, no era del todo exacta, como lo prueba la confusión que a veces se daba entre Vizcaya, Guipúzcoa y las villas cántabras de donde procedían los patrones y su pertenencia a una u otra entidad política. Para la situación de los cargadores de Francia y Provenza, ver mapa (pág. 27).

47 Barceló Crespi (2007: 159); Vela Aulesa (2000: 633, nota 24); Soberón (2016: 35).

48 En los casos en los que no estamos seguros de la grafía, hemos empleado “/” para indicar las opciones más probables.

49 Cariñena Balaguer y Díaz Borrás (1994: 139) abordan el caso de los ligures valencianos durante la guerra civil. El hecho de que Barcelona tuviese como objetivo conseguir un aliado internacional que actuase de contrapeso a la flota real, que sería Génova, su enemiga reciente, cristalizó en acuerdos con la ciudad ligur en 1462. Ello desembocó en el embargo de los mercaderes ligures en Valencia; Sin embargo, las embarcaciones vizcaínas eran muy útiles en este tipo de contextos porque eran de pabellón neutral, por ejemplo, para comerciar en rutas peligrosas como la de Génova, y, además, eran de los pocos que navegaban en invierno, cuando desciende el tráfico (Soberón 1016: 97).

50 Feliu (2004: 144). Consideramos, sin embargo, que son casos totalmente diferentes: los vascos son principalmente patrones y no mercaderes instalados como los ligures; Acerca de las *ordinaciones*, Capmany (1965: 605).

51 Peláez (1978: 1).

la piratería, que constituye el mayor riesgo para la navegación durante las décadas finales del s. XV y buena parte del s. XVI. Como respuesta a esta amenaza, tanto los mercaderes, temerosos de las pérdidas, como los municipios, reaccionaron activamente: los primeros, recurriendo a los seguros y los segundos suscribiendo acuerdos ante los perjuicios que ocasionaba la piratería y el corso a mercancías y naves⁵². La posición de los extranjeros, como los vascos, varió dentro del derecho marítimo catalán debido a motivos políticos — especialmente la puesta en marcha de políticas más proteccionistas respecto a la flota con el objetivo de potenciar la construcción de naves autóctonas— y económicos —las necesidades, por ejemplo, de recurrir a navíos extranjeros para determinadas rutas o para importar determinados productos que las naves locales no podían transportar, ya fuese por su reducido número o por otras circunstancias—. Estos criterios fueron de mayor peso que los políticos a la hora de la toma de decisiones⁵³. Una de las primeras decisiones fue la pragmática de 1454, que establecía que todas las mercancías de los súbditos del rey debían cargarse en naves de la Corona de Aragón⁵⁴.

En cuanto a las ordenanzas barcelonesas que entraron en vigor en el siglo XV, estas fueron las de 1435 —revisada en 1436—, 1452, 1458 —revisada parcialmente en 1461 y 1471— y 1484 —en 1494 y 1513—⁵⁵. Si en 1432 los italianos, debido a la situación de guerra, eran los marinos damnificados, en 1435 se había excluido a los extranjeros del seguro, aunque con la salvedad de que, en caso de que se tratase de mercancías de súbditos de la Corona, estas se pudiesen asegurar en la mitad de su valor ($\frac{3}{4}$ en 1436) si se embarcaban en naves no nacionales⁵⁶. En 1452, la prohibición de asegurar navíos extranjeros o bienes cargados en ellos pasó a ser total, permitiendo solo aquellos que iban más allá del Estrecho de Gibraltar a Flandes e Inglaterra, por sus efectos sobre la contratación y comercio⁵⁷. Desde 1458, se permitió asegurar bienes de extranjeros sobre naves de vasallos de la Corona hasta los $\frac{3}{4}$ de su coste. Esta nueva ordenanza permitía que ciertas mercancías de extranjeros, únicamente bienes fungibles, se pudiesen asegurar sobre naves extranjeras por su precio real y asegurar en Barcelona las mercancías cargadas en el Atlántico en cualquier nave, fuese catalana o foránea⁵⁸. Las prohibiciones de 1461 intentaron frenar las formas disimuladas de infringir lo anteriormente establecido.

Como consecuencia, en esta situación delicada para los patrones extranjeros en la ciudad de Barcelona, fueron necesarias licencias para el abastecimiento de la ciudad, en el que participaban los marinos vascos. Esta realidad barcelonesa parece contrastar con la de Valencia, municipio que consiguió rechazar limitaciones en este sentido⁵⁹. En algunas pólizas que hemos consultado, aparece la mención a la obtención de licencias, como en el caso de la ruta entre Rodas hasta Marsella, Aigües Mortes o Barcelona⁶⁰. No fue hasta 1471 cuando, debido a la escasez de naves nacionales, consecuencia de la guerra civil, las numerosas solicitudes de dispensa del Consell barcelonés y el perjuicio que esta tenía sobre los intereses comerciales catalanes, se suspendió la prohibición de asegurar mercancías en naves extranjeras. El progresivo rechazo de las políticas más proteccionistas, junto con el acercamiento político posterior, facilitó la actividad castellana en las décadas siguientes.

52 Peláez (1978: 26)

53 Peláez (1978: 26). Peláez (1978: 52) afirma que este era un fenómeno observable en la Italia de este siglo.

54 Batlle (1973: 298-300). Esto provocó descontento en Valencia, Mallorca, Sicilia y por parte de los mercaderes barceloneses porque “el transporte estaba en manos vizcaínas y de otros extranjeros” y se perjudicaba el comercio. También protestó contra ella el rey de Castilla, entre otros.

55 Peláez (1984: 140). En Pons (1999: 146) se resume la crítica de Peláez a García i Sanz, basada en que este último incluyó como correcciones las de 1462, 1465, 1469 y 1469, que serían únicamente licencias otorgadas para asegurar naves o mercancías extranjeras.

56 Peláez (1978: 27)

57 Peláez (1978: 28, 31) y Pons (1999: 146-147, nota 2).

58 Peláez (1978: 28)

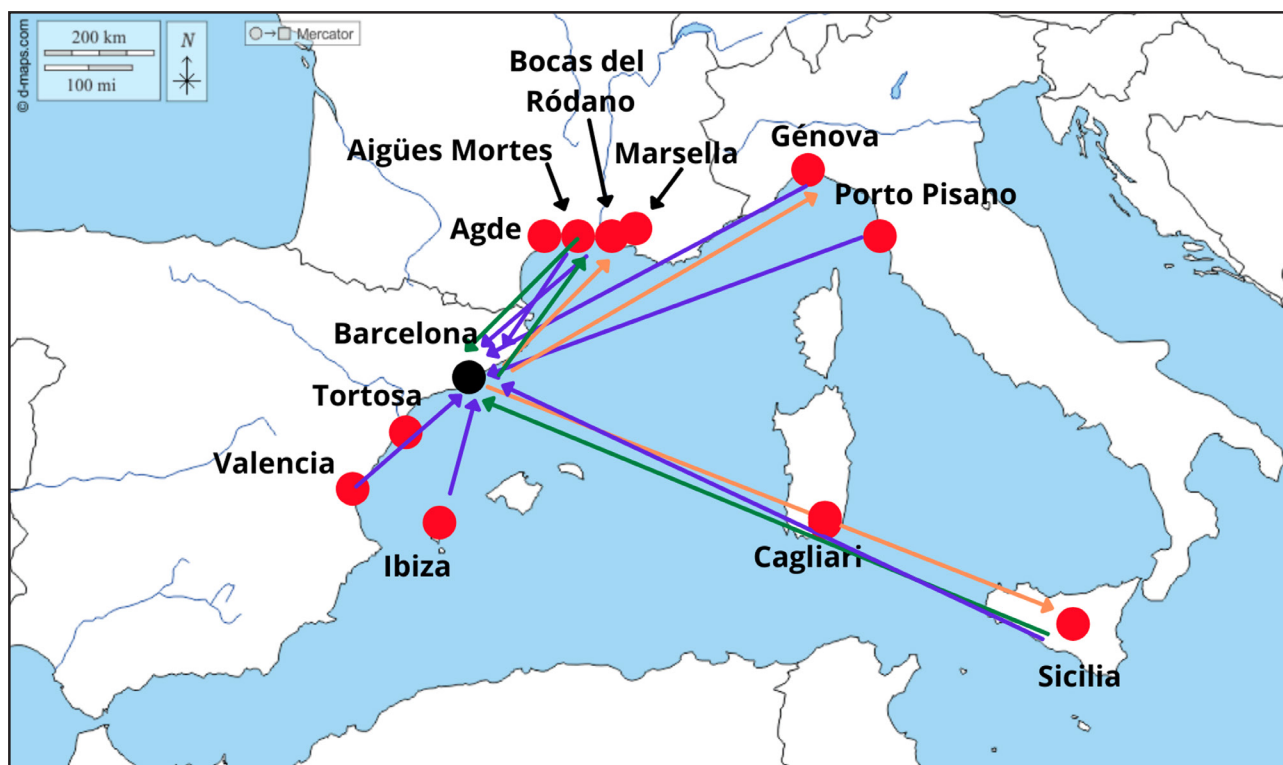
59 Estas licencias se conservan en AHCB, Deliberacions (Peláez 1984:141) y son una solicitud formalizada de dispensa, que obedecían a una necesidad cotidiana por la situación conflictiva catalana. Solo se aplicaba al caso particular si tras la deliberación, el municipio barcelonés, la concedía.

60 AHPB, Antoni Vilanova 165/95, 37v. 27 de febrero de 1467.

5. El cruce de la documentación notarial con los registros del ancoratge en 1440-1443

Las posibilidades que nos podría proporcionar la combinación de las informaciones de los seguros marítimos y del *ancoratge* son sumamente interesantes, teniendo en cuenta que los primeros están fechados antes de iniciarse el viaje y los segundos, en el momento de finalizar, por lo que hay que tener en cuenta el desfase cronológico⁶¹. Nos valdremos de los datos del *ancoratge* trabajados por Mikel Soberón para obtener una visión más completa de las actividades de los patrones vascos en estos años⁶².

Mapa 1: los viajes de Johan Peris de la Sal entre enero de 1441 y enero de 1442



Fuente: elaboración propia sobre plantilla (extraída de Dmaps.com. Disponible en: https://d-maps.com/carte.php?num_car=3150&lang=es); *los viajes de Johan Peris de la Sal entre enero de 1441 y enero de 1442*. En rojo, los principales puertos mencionados en los seguros barceloneses estudiados en este artículo. 1) En flechas moradas, los trayectos mencionados en el ancoratge; 2) en verde, de los seguros; 3) en naranja, aquellos que no conocemos pero que se tuvieron que llevar a cabo necesariamente. Los 4 cargadores de Francia y Provenza, si bien son diferentes, han sido tomados como un único lugar que engloba los viajes realizados.

A modo de ejemplo, y utilizando los datos del *ancoratge* de 1441, el patrón Johan Peris de la Sal realiza 10 entradas en el puerto de Barcelona entre enero de 1441 y julio de 1442⁶³. Se trata de una frecuencia de

61 Una de las complejidades del *ancoratge* reside en que las embarcaciones que participan en el transporte de media y larga distancia, como suelen ser las vascas, se encuentran rodeadas de una enorme presencia mucho más numerosa de embarcaciones menores centradas en el comercio de corta distancia en la propia Cataluña, como lo muestra Carrère (1952:103-105). Además, hay que señalar que, mientras que la fecha de llegada del *ancoratge* es exacta, la de inicio del viaje que podemos deducir del contrato de seguro no lo es, puesto que desconocemos el tiempo que transcurre entre su firma y el momento en el que el patrón inicia y finaliza el viaje. Además, otra diferencia entre ambas fuentes es que el seguro permite conocer llegadas y salidas desde Barcelona, el *ancoratge*, solo las llegadas.

62 Soberón trabaja la cronología de 1439 a 1446. Vela Aulesa (2000: 622) contabiliza en Barcelona, a partir de las licencias y cauciones entre 1438 y 1449, seis naves de vizcaínos y una nao de Motrico, así como de otras catorce embarcaciones patroneadas por marinos vascos.

63 Las fechas de las entradas son, en orden cronológico: 3 enero 1441, de Pisa; 25 febrero 1441 de Ibiza; 30 junio 1441 de Génova; 12 septiembre 1441 de Sicilia; 29 octubre 1441 de Valencia; 25 de noviembre 1441 de Francia; 25 de enero de 1442 de Tortosa; 9 de marzo de 1442 de Francia; 1 de mayo de 1442 de Tortosa; 9 julio 1442 de Génova.

viajes muy parecida a la que luego veremos para Pere Ximenis a partir de 1463. Todos los puertos desde los que llega a Barcelona son del Mediterráneo occidental. Desconoceríamos, si solo nos fijásemos en el *ancoratge*, el tipo de mercancía que carga la nave, pero en los casos de Sicilia —de donde llega junto con otra nao de Johan Martines de la Sal⁶⁴— y de Francia, parece evidente que se trata de trigo, algo que corroboran los seguros. Pues bien, el seguro del sábado 21 de abril de 1441 contratado por Johan Pasqual no especifica las mercancías, pero conocemos quiénes las cargan (Jacme Des Carner o Luis Solsona), en cualquier lugar de la isla de Sicilia sobre la nao castellana de Johan Peris de la Sal *del Regne de Castella*, a Barcelona⁶⁵. Podría corresponder, por tanto, a la entrada del 12 de septiembre de 1441 en el puerto de Barcelona, contratado cuatro meses antes (aún no ha llegado de Génova a Barcelona) o, dado que es demasiado tiempo de espera, podría tratarse de algún viaje intermedio no registrado en el *ancoratge* hacia otro lugar que no fuese Barcelona. ¿Quizás enlaza con Génova desde Sicilia para llegar el 9 de julio? ¿o quizás puede ser la *barxa* que llega a Barcelona el 30 de julio de 1441 y que no se ha podido identificar?⁶⁶ No lo sabemos a ciencia cierta.

Otros dos seguros mencionan mercancías cargadas sobre esta embarcación. En el seguro del 2 de diciembre de 1441, solo 6 días después de llegar a Barcelona, aparece Pere Viner, que se hace asegurar trigo de Aigües Mortes en la dicha nao de Johan Peris de la Sal, *castellá*, a Barcelona⁶⁷. Esto nos muestra la rapidez con la que el patrón tiene un nuevo viaje a la vista. En el seguro del 18 de diciembre de 1441, vuelve a aparecer transportando lanas a Aigües Mortes y trayendo trigo de vuelta, de nuevo con el mercader Pere Viner⁶⁸. Cronológicamente, podríamos situar este viaje, posterior al seguro, tras la llegada el 25 de noviembre desde Francia. Teniendo en cuenta que el 25 de enero de 1442, el patrón llega a Barcelona desde Tortosa y el 9 de marzo de 1442 llega desde Francia, es muy probable que las lanas aseguradas sean las que carga en Tortosa para llevar a Francia, deteniéndose con anterioridad en Barcelona (25 de enero) antes de partir para Francia, de donde retorna el 9 de marzo de 1442. De nuevo, otro seguro en el que no se precisa la nave utilizada puede ser una de las piezas que falte en este rompecabezas (Anexo 2)⁶⁹.

En el caso de Joan Martinis de Casandra, con su *barxa* de 110 botas, aparece en el *ancoratge* viniendo en tres ocasiones en 1441 —el 5 enero desde Francia; el 5 de marzo de Francia, el 30 de junio de Génova— y otras dos en 1442 —el 20 abril de Sicilia y 11 de junio de Aigües Mortes—. La información acerca de los meses que transcurren entre junio de 1441 y abril de 1442 la podemos hallar, de nuevo, en los seguros: Cassandra aparece el 14 de diciembre y se menciona su villa de origen, Bermeo. En el seguro, se nos detalla que Pere Vinner cargará grano en el puerto o playa de Acde en dirección a Tortosa, a los *Alfachs* o “alcum pobleta”. Sabemos, además, que, a finales de dicho año, se dirigió a Palermo⁷⁰.

Los itinerarios de dos patrones más aparecen como resultado de complementar ambas fuentes. El primero, Martí de Lanxo, que llega desde Galicia el 11 de diciembre de 1442, ya había realizado, al menos, 4 trayectos en el Mediterráneo, pues el *ancoratge* recoge sus llegadas desde Tortosa el 14 de junio de 1439, de Pisa el 19 de julio de 1439, de Tortosa el 23 de agosto de 1439 y de Savona el 2 de noviembre de 1439. A estos podemos sumar, en diciembre de 1443, el seguro, donde se menciona que es de Motrico, para llevar en su nao trigo a Barcelona cargado por Pera Viner⁷¹. El otro patrón, Pedro de Viyota, de San Sebastián, se desplaza desde Cagliari a Barcelona (13 abril en el seguro, 29 de junio en *ancoratge*) en 1441⁷².

64 Johan Martines de la Sal aparece en el *ancoratge* en otra entrada desde Francia el 22 de octubre de 1441.

65 AHPB, Antoni Vilanova 165/91, 39r.

66 Ver Anexo 2 sobre los viajes de Johan Peris de la Sal. Soberón (2016: 43).

67 AHPB, Antoni Vilanova, 165/91, 51v. 2 de noviembre de 1441. En el *ancoratge*, aparece la capacidad del barco.

68 AHPB, Antoni Vilanova, 165/91, 54v. 18 de diciembre de 1441; En el año de 1441 el mercader asegurado es Pere Viner, ciudadano de Barcelona, quizás es el mismo patrón de bergantín que ese año llega de Aigües Mortes. En los registros de *ancoratge* aparece el bergantín de Pere Viner, de 40 botas estimadas, llegando de Aigües Mortes el 14 de junio de 1439, el 8 de octubre de 1439; y de Valencia el 22 de diciembre de 1439. Se trata, posiblemente, de un patrón que participe como mercader en el comercio de mercancías que antes transportaba, pues en los años siguientes no vuelve a aparecer como patrón, pero sí cargando la mercancía en los puertos franceses, y que se hace asegurar la mercancía.

69 AHPB, Antoni Vilanova 165/91, 52v. 3 de noviembre de 1441 de Acde a Tarragona, en lo *leny* o *barcha* que Pere Viner quiera. No se sabe cuál es finalmente, pero pudo ser esta.

70 AHPB, Antoni Vilanova 165/91. 30r (a Tortosa desde Acde) y 53r (a Palermo). En este último, desconocemos la parte superior del documento, donde se anota la fecha, pues se encuentra rota.

71 AHPB, Antoni Vilanova, 165/91, 84v. 9 de diciembre de 1443.

72 AHPB, Antoni Vilanova, 165/91, Bossa 13 abril 1441, Soberón (2016: 43) Transporta *formatgeria* (quesos).

Soberón indica que el peso de las embarcaciones vascas y castellanas en el aprovisionamiento de Barcelona en esta cronología es discreto, exceptuando el de la importación de pescado, y que se limitaba prácticamente al papel de intermediación con el Atlántico⁷³. Sin embargo, sí les considera importantes en el tráfico con Niza⁷⁴. Consideramos que, aunque es cierto que no se trata de un tráfico tan numeroso, las menciones al mismo son lo suficientemente estables como para poder afirmar que se trata de una ruta muy conocida para los patrones vascos, tanto en la década de 1440 como en la de 1460. También Sicilia constituye uno de los puntos desde los que se importa trigo para abastecer a la ciudad de Barcelona, igual que Pisa, ciudad a donde los vizcaínos transportan lana y cueros. Por ejemplo, una nao bilbaína en 1474 lleva de Ibiza a Génova sal o cueros que podían también cargar en los *Alfachs* y *Ampolla* de Tortosa, navegando posteriormente a Palermo para cargar trigo destinado a Valencia, Barcelona o Rosas. Es importante, en este sentido, recordar la trascendencia del trigo en la política urbana para evitar la protesta social que podría desencadenarse a raíz de su escasez y precio⁷⁵. El principal medio para afrontar carestías era la importación de cereales, ya fuese de las comarcas catalanas, de otros reinos de la corona de Aragón, como Aragón, Valencia o Cerdeña, o de otros estados⁷⁶.

Las llegadas a Barcelona desde la costa vasca son poco numerosas, pero importantes en volumen de mercancía debido a la capacidad de carga de las naves: 1 en 1439 (Ochoa de Motrico), 1 en 1441, 3 en 1442 (Joan Martinis de Iserobi, Joan de Arriola, Martí de Basozabal) y 1 en 1446 (Joan de Santjoan), todos con *barxas*⁷⁷. Aunque no son numerosas, es más de lo que nos dicen los seguros, tanto en el período 1440-1443 como en el de 1462-1472, donde no se aseguran mercancías venidas del actual País Vasco.

De Flandes llegaron dos naves, la de Martí Sanxis en 1439 y la de Joan Martinis de Magosca en 1441, mientras que el resto de embarcaciones que proceden de allí son galeras⁷⁸. Ese mismo año, el *ancoratge*, además de los ya citados en este apartado, registra otros vascos —Juantxo Sistiaga de Motrico, Pedro Miguelis de Goitia, Ferrando Peris, Martín de Igeldo, Joan Otxoa, Vicenç Peris, Alfonso Martines— que proceden de localizaciones diversas como Sevilla, Pisa, Cagliari o Sicilia.

6. Los patrones vascos de la década 1462-1472

Entre los seguros de la década de 1460, hemos localizado algunos patrones cantábricos, principalmente vascos. Podríamos, además, añadir a otros que, muy probablemente, ya sea por el tipo de embarcación o por su nombre y apellidos, proceden de esa costa, pero que, desafortunadamente para nosotros, no mencionan su origen, como Johan Ortis, señor de una *nau*⁷⁹.

Mencionaremos, en primer lugar, al patrón Johan Dez Cuhe, de Vizcaya, propietario de una *nau* o *barxa*. Realiza, en primer lugar, un viaje desde Puerto Pisano a Barcelona o Tortosa transportando trigo,

73 Soberón (2016: 152): “Seguint amb la comparació, hem vist el pes més aviat discret, exceptuant en la importació de peix, que tingueren les embarcacions basques i castellanes en general, en el proveïment de Barcelona, limitades pràcticament al paper d’intermediació i de contacte amb l’Atlàntic més proper”. De Galicia, aparecen Martí y Nicolau de Lanxo, pero la mayoría son gallegos Soberón (2016: 102)

74 Soberón (2016: 99): “les “barxes” castellanes i basques en particular tingueren un paper important, juntament amb algunes embarcacions italianes”.

75 Mutgé i Vives (2001: 651).

76 Mutgé i Vives (2001: 656) analiza la capacidad de Cerdeña como granero (Mutgé i Vives, 2001: 662), así como de Sicilia (Mutgé i Vives, 2001: 666). Cerdeña fue la principal fuente de aprovisionamiento de Barcelona en la segunda mitad del s. XV, mientras que Sicilia lo había sido en la primera mitad. Sin embargo, hay que tener en cuenta que cuando no había suficiente cereal en la isla, no se podía recurrir a este desde Barcelona. Asimismo (Mutgé i Vives, 2001: 670) enumera tres rutas marítimas de abastecimiento de trigo a Barcelona, la litoral catalana (Rosellón hasta Tortosa), la francesa desde Provenza pasando por Baleares y, por último, la de Italia desde las islas de Cerdeña y Sicilia.

77 Soberón (2016: 102)

78 Heers (1955: 296, nota 6) comenta que, para el año 1440 —no estudiado por Soberón (2016)— el Derecho de Alemanes y Saboyardos cuenta 3 navíos vascos procedentes de Flandes en el último trimestre de año.

79 AHPB Antoni Vilanova 65/95, 35, 35v, 37. 19 de diciembre de 1466. Entre los productos, encontramos coral de Barcelona a Barbería y Marsella.

mercancía asegurada por dos mercaderes barceloneses el 29 de enero de 1463⁸⁰. Otra póliza, que data del 14 de febrero de ese año, hace referencia al mismo viaje entre Puerto Pisano y Barcelona⁸¹. Algunos meses más tarde, contamos con el seguro del 13 de junio sobre lana y cueros desde Tortosa a Pisa, mercancía transportada en la nave de este patrón⁸². Finalmente, el 20 de junio y el 7 de julio aparecen dos seguros sobre mercancías que debían ser transportadas desde Tortosa a Pisa: en la primera, sacas de lana y costales de cueros; en la segunda, sal⁸³. Es probable que se trate de dos viajes únicamente: las dos primeras pólizas seguramente pertenecían al primero de ellos y las tres siguientes, al segundo. Desconocemos, lamentablemente, los avatares de la embarcación en los meses que transcurren entre ambos viajes.

Otro patrón, Johan de Ramos, de Biscahia, protagoniza tres viajes en 1463: el primero lo encontramos en una póliza del 7 de julio sobre 13 sacas de lana y otras mercancías transportadas desde Barcelona a Tortosa⁸⁴. Los asegurados son Carmau y Matellí, en lugar de Issach Chimell, un judío de Híjar (Aragón). El siguiente viaje está motivado por el transporte de sal desde Tortosa (*L'Alfach*) a Niza o Savona⁸⁵. Por último, el 12 de octubre, transporta trigo de Provenza a Barcelona⁸⁶.

Otro ejemplo de transporte de trigo provenzal es el del viaje de Martí Garat de Lichona, de *Bischaya*, a Valencia⁸⁷. Otro patrón, Johan Peris de Turisco, aparece en los seguros el 30 de junio llevando grano provenzal a Barcelona, Tortosa o Valencia, luego a Barcelona y, finalmente, el 9 y 12 de diciembre, conocemos el transporte de lana y cuero a Pisa⁸⁸. Los asegurados son Pere Sirvent, en nombre de Miquel Botaller, de Tortosa, Carmau e Matellí y Guillem Climent: el mercader encargado de la estiba es Luys Mainel, en Tortosa⁸⁹.

En el caso de Pascual de Galbis, procede del condado de Vizcaya, lo cual se menciona en el seguro sobre su *nau* o *barxa*, llamada Sancta Maria i Saint Jaume, que está anclada en Barcelona, asegurada durante tres meses⁹⁰. Ese mismo día, el 22 de marzo de 1463, se asegura la lana y sal para transportar desde Tortosa a Niza y Génova, mercancías que se consignan al patrón. Cinco días más tarde, el 27, se aseguran dos cajas de azafrán para llevarlas desde Barcelona hasta Provenza o Niza, consignadas bien al patrón, bien a Esteve de Governá, mercader de Aviñón. Es posible, además, que otro seguro contratado el 26 de abril de 1463 haga referencia al mismo patrón, que transporta algodón entre Barcelona, Marsella y Niza. Sin embargo, debido al mal estado de conservación del documento, solo se conserva el nombre del patrón, Pasqual y que se trata de un “biscahi o castella”⁹¹. Los anteriores seguros pueden hacer referencia a un único viaje de ida, por lo que podemos situar el trayecto de retorno a Barcelona el 30 de junio, con trigo desde Provenza. El contrato menciona a otros dos barcos: las carabelas de Pedro de Cella/Tella y la de Fortuny dels Archos (“todos de Biscaya del Regne de Castilla”)⁹². Pascual de Galbis aparece una última vez transportando trigo de Provenza a Barcelona en otoño⁹³. Una de las carabelas mencionadas, la de Pedro de Tella, también recorre el trayecto entre Marsella y Barcelona⁹⁴.

80 AHPB Esteve Mir 181/47, 3r.

81 AHPB Esteve Mir 181/47. 14r.

82 AHPB, Esteve Mir 181/47. 36v. 12 de junio de 1463.

83 AHPB, Esteve Mir 181/47. 39v. 20 de junio de 1463; AHPB, Esteve Mir 181/47. 49v. 7 de julio de 1463.

84 AHPB, Esteve Mir 181/47, 49r. 7 de julio de 1463.

85 AHPB, Esteve Mir 181/47, 4r. 2 de agosto de 1463.

86 AHPB, Esteve Mir 181/48, 20v.

87 AHPB, Esteve Mir 181/47, 27r. 6 de marzo de 1463; AHPB, Esteve Mir 181/48, 4v. La documentación barcelonesa nos permite, como pone de manifiesto este documento, conocer el aprovisionamiento no solo de Barcelona, sino de otras ciudades como Valencia.

88 AHPB, Esteve Mir 181/47, 46v; 10v, 30r, 31v, 32v; García Sanz y Ferrer i Mallol (1983: 587).

89 AHPB, Esteve Mir 181/48, 32v: de manera similar a lo que hemos visto previamente con Pere Viner cargando trigo en Provenza, Anthoni y Miquel Botaller suelen ser los encargados de la estiba en Tortosa.

90 AHPB, Esteve Mir 181/47, 16r. 22 de marzo de 1463; García Sanz y Ferrer i Mallol (1983: 585)

91 AHPB Antoni Vilanova 165/94. 141r, 26 de abril de 1463.

92 AHPB, Esteve Mir 181/47, 40v. 30 de junio de 1463.

93 AHPB, Esteve Mir 181/48, 13v. 3 de octubre de 1463.

94 AHPB, Antoni Vilanova 165/95. 42v. 9 de julio de 1467. Incluye la siguiente descripción del cargamento: “duas bales fil de Mila una banasta agulla una bala teles de alamnya LXXXXII quintars mig carn salada I caxa merceria una bala teles dalamanya e mes agulla. Item LVIII quintars e [...] llrs formatges salats de Sardanya”

La nao de Pere Ximenis es, quizás, la más activa de la década, sobre todo entre Barcelona, Provenza y Tortosa, ruta que repite constantemente. En octubre de 1463, transporta trigo de Provenza a Barcelona y en noviembre, vuelve a Provenza (a *Boch* o Marsella) con jengibre⁹⁵. Conocemos, además, que tenía a su hermano, Johan Pere Eximenes, como patrón de su nao en el viaje con cereal desde *Boch* a Barcelona en la primavera siguiente⁹⁶. En el mes de mayo de 1464, vuelve a Provenza, en este caso, a Marsella, con unas lanas cargadas en Tortosa y otras en Barcelona. Este último es uno de los documentos en los que podemos leer la licencia otorgada por los *consellers* de la ciudad⁹⁷. Como viene siendo habitual, hallamos el viaje de retorno a Barcelona, con trigo, en dos seguros, mencionando, nuevamente, a su hermano como patrón⁹⁸. Este patrón aparece como castellano, en un seguro de febrero de 1464, que un mercader habitante en Barcelona, habiendo obtenido licencia de las autoridades y en nombre del alemán Johan Scisach, contrata sobre tres “bales peliseria oripells e corals” que serían enviadas a *Boch* o Marsella, o a ambos⁹⁹.

El último patrón del que podemos afirmar su procedencia vasca es Johan de Sagura, *de Bischaya*, mencionado en tres pólizas: la primera, de enero de 1463, es contratada por el mercader barcelonés Pere Benet sobre jengibre transportado a Boch o Marsella desde Barcelona¹⁰⁰. En otro seguro, se especifican estas cantidades, que son “31 ponts entre maqui e balade ço es 28 de baladi” y “3 de maqui”¹⁰¹. Finalmente, en marzo, lleva trigo provenzal a Barcelona o Valencia¹⁰².

Junto a los ya mencionados, podemos mencionar a algunos patrones que aparecen como “castellanos”, y que podrían ser vascos o cántabros, como hemos podido observar en el caso de Pere Ximenis. Entre estos, Blas Peris y Johan Martinis, mencionados en diciembre de 1464 para el viaje de Barcelona a Boch o Marsella, del que desconocemos la mercancía, y su correspondiente regreso a Barcelona con trigo de Provenza¹⁰³. Un ejemplo similar es el de la nao del castellano Johan Thomas, patroneada por el catalán originario de San Feliu de Guixols Bernat Oliver, desde Barcelona a Gaeta y Nápoles¹⁰⁴. Conocemos su mercancía gracias al seguro a continuación: 130 “draps de lana de diversos colores y tipos de la terra”¹⁰⁵. Por último, la “nau de Sumaya” en 1470 que parte de Tortosa debe referirse a su origen en el puerto guipuzcoano de Zumaya¹⁰⁶.

En definitiva, nos encontramos varios seguros entre los años 1463 y 1464 en los que se repiten constantemente los mismos puertos exclusivamente del Mediterráneo —destaca la ida y vuelta desde Cataluña a Provenza— y los patrones, que suelen realizar más de un viaje. Aunque no es la única mercancía, predomina el trigo, que se importa desde el Mediterráneo. No hemos hallado en los seguros menciones a viajes desde el Atlántico a bordo de naves vascas, sino de una nao veneciana con trigo¹⁰⁷. Es probable que el *ancoratge* contuviese llegadas de vascos desde el Atlántico, como hemos hallado en 1440-1443. La falta de seguros sobre vascos en el Atlántico se tuvo que deber, sobre todo, a los seguros *in quovis*, que los insivibilizan¹⁰⁸.

95 AHPB, Esteve Mir 181/48, 24r.

96 AHPB, Esteve Mir 181/48, 40v. 24 de abril de 1464; El puerto de Boch se refiere a las Bocas del Ródano, cercano a Marsella. Mantendremos su forma original de los documentos (*Boch*).

97 AHPB, Esteve Mir 181/48, 42v. 17 de mayo de 1464. Textualmente: “de los consellers e consell de la present ciutat de poder se fer assegurar per lo viatge devall scrit no rentrestant les ordinacions”

98 AHPB, Esteve Mir 181/48, 44v y 46r. Ambas del 13 de junio de 1464.

99 AHPB, Antoni Vilanova 165/95, 13v, 27 de febrero de 1464; En Soberón (2016, 103), el caso del *biscaí* Pere Falcó ya nos muestra que, dos décadas antes, ya era habitual que algunos patrones vascos declararan ser simplemente castellanos, sin mención especial al área geográfica concreta.

100 AHPB, Esteve Mir 181/47.

101 AHPB, Esteve Mir 181/47, 5v, 28 de enero de 1463. Jengibre maqui e baladí.

102 AHPB, Esteve Mir 181/47, 10v. Aquí aparece nombrado como Pere Johan de Segura.

103 AHPB, Antoni Vilanova 165/95, 19v, 5 de diciembre de 1464; AHPB, Antoni Vilanova 165/95, 23v. 29 de enero de 1465.

104 AHPB, Antoni Vilanova 165/95, 24r. 18 de febrero de 1465.

105 AHPB, Antoni Vilanova 165/95, 24v.

106 García Sanz y Ferrer i Mallol (1983, 592).

107 AHPB, Esteve Mir 181/47, 17v, 22 de marzo de 1463; en siglos anteriores Ortega Villoslada (2014, 73-91) aborda la importación de trigo atlántico.

108 Heers (1955, 30) recoge la nao de Juan López de Ondárroa, que llega de Sevilla a Barcelona, Tortosa y Pisa con 442 sacas de lana, 16 balas de cochinilla, 3300 piezas de cuero, 155 barricas de atún, 102 sacas de orchilla, una mula y una esclava de Canarias.

6. Conclusión

Estos resultados, de manera conjunta, nos proporcionan una buena panorámica de la presencia vasca en Barcelona a mediados del s. XV. El número de patrones, al menos los que aparecen en los contratos de seguro marítimo, parece menor que el de las últimas décadas del siglo XV e inicios del s. XVI, muy superiores¹⁰⁹. Además, encontramos algunos años, como 1462 o 1463, con varias referencias, mientras que, en otros, 1466 o 1467, la presencia vasca es casi inexistente. ¿Se produjo entonces una disminución de su actividad en Barcelona como consecuencia de la guerra o de la política sobre los seguros que llevó a cabo la ciudad o se trata simplemente de un caso de invisibilidad en la documentación? Sea como fuere, sin contratos de fletamento ni registros del puerto de Barcelona, es difícil encontrar nuevas referencias a las naves vascas durante estos años.

La pequeña muestra que hemos estudiado impide extraer conclusiones demasiado firmes, pero sí varias impresiones: en primer lugar, el área en la que se mueven los patrones vascos no es demasiado extensa. Por esta razón, merece la pena subrayar el hecho de que falten referencias a la participación de las naves vascas en el comercio entre el mar Mediterráneo y los puertos atlánticos, algo muy diferente a lo que ocurre en otras épocas. Es cierto que la ruta a Flandes sigue existiendo, pero, en el caso de uno de los viajes asegurados, se importa cereal desde Flandes a bordo de la nao veneciana. La totalidad de las embarcaciones cantábricas encontradas en los seguros recorren rutas mediterráneas y, por lo que parece, íntimamente ligadas a las necesidades inmediatas de la ciudad, como puede ser la importación de cereal desde Provenza —Sicilia está muy presente a principios de la década de 1440 pero apenas aparece durante la década 1462-1472— que es la contrapartida de la exportación de una variedad más amplia de productos al sur de Francia e Italia, como pueden ser la sal, la lana, el jengibre, oropel o corales. Gracias a estos seguros conocemos también las rutas que abastecían de cereal a Valencia.

En lo que respecta al origen de los patrones, se pone de manifiesto el predominio, ya apuntado por la historiografía, de los patrones vascos sobre los cántabros en esta época en las aguas mediterráneas, pero compartiendo espacio con gallegos y andaluces.

Hemos comprobado, además, cómo una combinación de las diferentes fuentes para el período 1440-1443 puede permitirnos seguir la estela de los marinos vascos durante varios meses de estos años. Solo así, combinando los datos procedentes de varios puertos mediterráneos y atlánticos que hayan recopilado otros historiadores, se puede superar la fragmentación geográfica que los estudios acerca de los transportistas siguen teniendo, hecho comprensible debido a su numerosa presencia muy extendida en el tiempo y en el espacio. Asimismo, de la comparación entre ambos períodos podemos extraer algunas conclusiones, como el cambio de cargador en Provenza, que pasó de Aigües Mortes a las bocas del Ródano (*Boch*) y Marsella, debido a la colmatación del primero. También conocemos a los mercaderes a quienes se consignan las mercancías y de los que depende la tarea de que se realice la carga en el navío: si en la década de 1440 es habitual en los seguros el barcelonés Pere Viner en Aigües Mortes, en la de 1460, destacan el aviñonés Esteve de Governia en Provenza o los Botaller en Tortosa. Asimismo, hemos calculado que entre el contrato de seguro para un viaje y el siguiente para un viaje distinto debió de transcurrir alrededor de un mes, incluso dos.

Podemos concluir que, en este contexto, el papel de los patrones del Cantábrico en la segunda mitad del s. XV no ha desaparecido, si bien la documentación de la década es menos rica que para la cronología anterior y posterior. De lo que podemos estar seguros es que son un elemento importante del comercio de la ciudad y también de un escenario más amplio al que pertenece la evolución general del comercio mediterráneo y su relación con otras ciudades y entidades políticas.

109 Destacan, a final de siglo, los notarios Gili y Triter.

Bibliografia

Bibliografia consultada

- BARCELÓ CRESPI, María (2007): “La presència de biscaïns a la Ciutat de Mallorca (1450-1451)”, en María Barceló Crespi (coord.), *El Regne de Mallorca: cruïlla de gent i de cultures (segles XIII-XV) XXVI Jornades d'Estudis Històrics Locals: Palma del 14 al 16 de novembre de 2007*. Palma, Institut d'Estudis Baleàrics, 159-178.
- BATLLE GALLART, Carmen (1973): *La crisis social y económica de Barcelona a mediados del siglo XV*, tomo 1. Barcelona, CSIC, Departamento de Estudios Medievales.
- BLANCO GARCÍA, Susana y CARVAJAL MOLINA, Pedro (2001): “Antecedentes del seguro a prima”, *Documentos de trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, 04. Disponible en: <http://eprints.ucm.es/6728/1/0104.pdf>
- BOYER, Martin (2008): “Une brève histoire des assurances au Moyen Âge”, *Assurances et gestion des risques*, 76(3), 83-97.
- CAPMANY MONTPALAU, Antonio (1965): *Libro del Consulado de Mar. Barcelona*, Cámara de comercio de Barcelona.
- CARIÑENA BALAGUER, Rafael y DÍAZ BORRÁS, Andrés (1994): “La colonia genovesa en Valencia durante la guerra civil catalana: el secuestro de sus bienes en 1472”, *Annuario De Estudios Medievales*, 24 (1): 131-154. DOI: <https://doi.org/10.3989/aem.1994.v24.968>
- CARRÈRE, Claude (1953): “Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XVè siècle”, *Estudios de Historia Moderna*, 3, 67-156.
- CECCARELLI, Giovanni (2010): “Stime senza probabilità: assicurazione e rischio nella Firenze rinascimentale”, *Quaderni Storici, Nuova Serie*, vol. 45, n° 135 (3), 651-701. <https://www.jstor.org/stable/43779708>
- FELIU, Gaspar (2004): “La crisis catalana de la Baja Edad Media: Estado de la cuestión”, *Hispania*, 64, n° 217, 435-466. DOI: <https://doi.org/10.3989/hispania.2004.v64.i217.184>.
- GARCÍA SANZ, Arcadi y FERRER I MALLOL, María Teresa (1983): *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, Institut d'Estudis Catalans.
- HEERS, Jacques (1944): “Le commerce des Basques en Méditerranée au XVe siècle (d'après les archives de Gênes)”, *Bulletin Hispanique*, 57, 3, 292-324.
- HINOJOSA MONTALVO, José (2007): *De Valencia a Flandes. La nave della frutta*. Valencia, Generalitat Valenciana. Fundación Jaume II el Just.
- MUTGÉ VIVES, Josefina (2001): “L'abastament de blat a la ciutat de Barcelona en temps d'Alfons el Benigne (1327-1336)”, *Anuario de estudios medievales*, 31, 2, 649-692. DOI: <https://doi.org/10.3989/aem.2001.v31.i2.265>.
- ORTEGA VILLOSLADA, Antonio (2014): “Mallorca y la importación de trigo atlántico (1230-1350)”, *Summa, Revista de Cultures Medievales*, 3, 73-91. <https://raco.cat/index.php/SVMMA/article/view/291465>.
- PAGAROLAS SABATÉ, Laureà (2004): “Tipología documental y posibilidades de aprovechamiento histórico de los libros notariales catalanes”, en *Aragón en la Edad Media: perspectivas actuales sobre las fuentes notariales de la Edad Media: sesiones de trabajo*. Zaragoza, Universidad de Zaragoza, Departamento de Historia Medieval, Ciencias y Técnicas Historiográficas y Estudios Árabes e Islámicos, 47-82. https://historiamedieval.unizar.es/sites/historiamedieval.unizar.es/files/archivos/textos/perspectivas_actuales_sobre_las_fuentes_notariales_de_la_edad_media.pdf
- PELÁEZ, Manuel Juan (1984): *Cambios y seguros marítimos en derecho catalán y balear*. Bolonia, Publicaciones del Real Colegio de España.
- PELÁEZ, Manuel Juan (1978): *Las relaciones económicas entre Cataluña e Italia desde 1472 a 1516, a través de los contratos de seguro marítimo*. Madrid, Fundación Juan March.
- PONS, Jerònia (1999): “La normativa aseguradora mallorquina de 1492 i la influència de les ordinacions barcelonines”, *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, 55, 145-162. <https://idus.us.es/handle/11441/51453>
- SOBERÓN RODRÍGUEZ, Mikel (2016): El dret d'ancoratge de Barcelona a mitjans segle XV (1439-1446), Treball de final de Màster. Tutor, Fr Pere Ortí Gost. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10459.1/59774>.

VELA AULESA, Carles (2000): “Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de “coses vedades” (1438-1449)”, *Isas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 3, 629-648.

Bibliografía de referencia citada en el apartado 2 (historiografía)

CARRÈRE, Claude (1967): *Barcelone: centre économique 1380-1462*. París/La Haya, Mouton & Co.

CONDE MENDOZA, Inazio (2021): “Los consulados de castellanos en la Corona de Aragón: un estado de la cuestión”, en Iñaki Bazán Díaz (coord.), *Los puertos del Atlántico en la Baja Edad Media: navegación, instituciones y gobernanza*. Lleida, Pagés editors, 113-132.

CONDE MENDOZA, Inazio y SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (2022): “Por mares de plata salada. Los reinos ibéricos entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Edad Media”, en Rafael Sánchez Saus y Daniel Ríos Toledano (coord.), *Entre el mar y la tierra. Cádiz, frontera atlántica de la Castilla bajomedieval*. Madrid, Silex, 15-58.

CRUSELLES GÓMEZ, Enrique (2001): *Los mercaderes de Valencia en la Edad Media*. Lleida, Milenio.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa María (1987): *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, Fundación “Pedro Barrie de la Maza”.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa María (2003): “Unos mareantes vascos en Barcelona en 1393”, *Edades: revista de historia*, 11, 9-46.

FERRER MALLOL, María Teresa (1998): “Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval: las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)”, *Isas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 2, 509-524.

FERRER MALLOL, María Teresa (2000): *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona, Consejo Superior de Investigaciones científicas. Institución Milá y Fontanals, Departamento de Estudios Medievales.

FERRER MALLOL, María Teresa (2003): “Los vascos en el Mediterráneo medieval”, *Isas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4, 115-128.

GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel (1966): *Vizcaya en el siglo XV: aspectos económicos y sociales*. Bilbao, Ediciones de la Caja de Ahorros Vizcaína.

GARMENDIA BERASATEGUI, Ignacio (2007): “Los vascos en el Mediterráneo medieval”, *Recalada: Revista de divulgación marítima*, 101, 12-15.

GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline y ARACIL, Rafael (1989): *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d'Estudis i Investigació.

IGUAL LUIS, David (1998): *Valencia e Italia en el siglo XV: rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*. Valencia, Bancaixa.

ORELLA UNZUÉ, José Luis (2016): “Relaciones mercantiles vascas entre la Edad Media y el Renacimiento”, *Lurralde: Investigación y espacio*, 39, 107-198. Disponible en: <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur39/39orella.pdf>

RONQUILLO RUBIO, Manuela (2004): *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV: fundamentos de su éxito y permanencia*. Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia.

TRASSELLI, Carmelo (1973): “Sui Biscaglioni in Sicilia tra Quattro e Cinquecento”, *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Age, Temps modernes*, tome 85, no. 1, 143-158.

VAQUERO PIÑEIRO, Manuel (2006): “Naves vascas en el puerto de Civitavecchia en la Baja Edad Media”, *Letras de Deusto*, 36, no. 110, 207-234.

Anexos

Anexo 1. Los viajes de Pere Ximenes en 1463 y 1464

Año y mercader fletador	Día y referencia	Barco y patrón	Mercancía	Salida	Llegada
1463: Carmau, Matellí	3 de abril (E. Mir 181/48, 17r.)	<i>nau</i> o <i>barxa</i> de Pere Ximenes biscahi	<i>forment</i> (trigo)	Provenza	Barcelona
1463: Carmau, Matellí	16 de noviembre (E. Mir 181/48, 24r.)	<i>nau</i> o <i>barxa</i> de Pere Ximenes de Bischaya	<i>maquí</i> (jengibre)	Barcelona	<i>Boch</i> o Marsella
1464: Matheu Parangerman; Johan Schisach, con licencia	27 de febrero (A. Vilanova 165/95, 13v)	<i>nau</i> de Pere Ximenes castellá	<i>tres bales peliseria oripells e corals</i> (cueros de animal, oropeles coral)	Barcelona	<i>Boch</i> o Marsella
1464: Carmau, Matellí	24 de abril (E. Mir 181/48, 40v)	<i>nau</i> o <i>barxa</i> de Pere Ximenes de Bischaya (patrón: Johan Pere Eximenes, su hermano)	<i>forment</i> (trigo)	<i>Boch</i>	Barcelona
1464: Carmau, Matellí, con licencia	17 de mayo (E. Mir 181/48, 42v)	<i>nau</i> o <i>barxa</i> de Pere Ximenes de Bischaya	lana	<i>Ampolla</i> (Tortosa)	Marsella
1464: Carmau, Matellí	13 de junio 13 (E. Mir 181/48, 44v y 46r)	<i>nau</i> de Pere Ximenes (Johan Pere Eximenes, patrón, su hermano)	<i>forment</i> (trigo) (<i>qualsevol quantitat</i>)	Provenza (<i>qualsevol carregador</i>)	Barcelona

Anexo 2. Reconstrucción de los viajes de Johan Martinis de la Sau en 1441 y 1442 a partir del *ancoratge* y seguros

	<i>Ancoratge</i> (llegada a Barcelona)	Seguro (fecha de contrato) y ruta	Momentos intermedios
Enero 1441	día 4 desde Pisa		
Febrero 1441	día 25 desde Ibiza		
Marzo 1441			Tuvo que desplazarse de Barcelona a Sicilia
Abril 1441		21 de abril: Sicilia-Barcelona	
Mayo 1441			Tuvo que desplazarse de Barcelona a Génova
Junio 1441	día 30 desde Génova		
Julio 1441			Propuesta: se trata de la barxa que llega a Barcelona el 30 de julio y que no se ha podido identificar
Agosto 1441			
Septiembre 1441	día 12 desde Sicilia		
Octubre 1441	día 29 desde Valencia		Tuvo que desplazarse de Barcelona a Francia. Hay un seguro sobre trigo del 3 de noviembre de 1441 de Acde a Tarragona (52v): en lo leny o barcha nave que Pere Viner quiera. No se sabe cuál es finalmente, pero pudo ser esta.
Noviembre 1441	día 25 desde Francia		
Diciembre 1441		2 de diciembre: Aigües Mortes-Barcelona. 18 de diciembre: lanas a Aigües Mortes y trigo a Barcelona, de vuelta	¿Realizó el viaje a Francia y volvió a Barcelona antes de ir a Tortosa (durante los meses de diciembre y enero)? ¿Las lanas que lleva a Aigües Mortes las carga en Tortosa, llega a Barcelona el 25 de enero y parte a continuación hacia Francia?
Enero 1442	día 25 desde Tortosa		
Febrero 1442			Barcelona-Francia
Marzo 1442	día 9 desde Francia		
Abril 1442			Barcelona-Tortosa
Mayo 1442	día 1 desde Tortosa		
Junio 1442			Barcelona-Génova
Julio 1442	día 9 desde Génova		

Anexo 3: Los viajes de Johan Martinis de Casandra entre 1440 y 1442 a partir del *anconratge* y seguros

Mes	<i>Anconratge</i> (llegada a Barcelona)	Seguro (fecha de contrato) y ruta	Períodos intermedios (especulación)
Dic. 1440			Es probable que la nave se asegure cuando está en Francia
Enero 1441	día 5 desde Francia		A continuación, debe llevar el trigo a Tortosa
Febrero 1441			Ida a Francia
Marzo 1441	día 5 desde Francia		
Abril 1441			Ida a Génova
Mayo 1441			
Junio 1441	día 30 desde Génova		
.....			
Diciembre 1441		Diciembre: Barcelona-Palermo	
.....			
Abril 1442	día 20 desde Sicilia		
Mayo 1442			
Junio 1442	día 11 desde Aigües Mortes		