

CARGAMENTOS DE TRIGO PARA MALLORCA A  
TRAVES DEL PUERTO DE MAZARRON (1497-1517)

Por

MARIA BARCELO CRESPI

## INTRODUCCION

Los frecuentes años de malas cosechas de cereales en general y de trigo en particular en Mallorca suponían un auténtico problema de carácter casi endémico con las consiguientes repercusiones tanto políticas como económicas y sociales. En el marco cronológico de los años comprendidos entre el conflicto social del levantamiento foráneo (1450) y el de la Germanía (1521), años de tránsito de los tiempos medievales a los tiempos modernos, el reino de Mallorca experimentó una catastrófica situación en sus finanzas públicas. Sin lugar a dudas un elemento que contribuía a ello, y la documentación coetánea es muy ilustrativa al respecto, eran los problemas derivados de la falta de trigo lo cual era motivo de preocupación y malestar porque obligaba a efectuar importaciones considerables y por ello nuevos gastos. El déficit de cereales no provenía de un cultivo insuficiente sino que la principal causa radicaba en la variabilidad de los factores meteorológicos y sobre todo de la irregularidad de la pluviometría. La situación se repetía a menudo destacando en los años 1495 y 1502 y culminando, tal vez, en la insignificante cosecha recolectada en 1507 (1).

---

(1) Véase BARCELO CRESPI, María: *Per a una aproximació a la climatologia de Mallorca baixmedieval a través dels textos històrics*. BSAL 47 (1991) Pp. 123-140.

Ante este panorama de agobiante necesidad se imponía la importación de granos, a veces en plan de urgencia. Una parte ciertamente considerable de los documentos contenidos sobre todo en las series de *Lletres Missives y Extraordinaris d'Universitat* conservados en el Archivo del Reino de Mallorca para la segunda mitad del siglo XV y años posteriores, tienen como denominador común la problemática derivada de la escasez de trigo (2).

Los mercados exportadores de trigo a los que acudían los mallorquines eran el siciliano que ocupaba la primera posición, el sardo, el napolitano, los castellanos, el aragonés, el catalán, el valenciano y el del Mediodía francés. En especial en años de fuerte carestía se acudía donde fuere con tal de conseguir el tan preciado cereal. Así, por ejemplo, el 29 de julio de 1505, los jurados de la Universidad y reino de Mallorca en carta dirigida al rey, dada la mala cosecha, le pedían que «és necessari per restauració de dit regne que sia socorregut axí de Sicília com de les parts de ponent tant de forments com de ordís e legums e altres vitualles» (3).

Aunque las relaciones eran antiguas, en la época de Fernando el Católico, el mercado de granos castellano adquiere mayor interés y sin duda pasa a ocupar en el abastecimiento mallorquín un lugar preferente. Según Alvaro Santamaría, entre los puertos principales estaban Sevilla, Puerto de Santa María, Cádiz, Cartagena y en especial Málaga. Mazarrón, Vera o Guardamar eran considerados lugares de embarque más secundarios (4). El mismo autor

---

(2) Para el caso mallorquín deben consultarse los trabajos de Alvaro Santamaría y Josep Juan Vidal y entre ellos:

SANTAMARIA, Alvaro: *La época de Fernando el Católico y la Germania*. En «Historia de Mallorca» coordinada por J. Mascaró Pasrius. Vol. III. Palma, 1970.

JUAN VIDAL, José: *Problemas trigueros en la época de las Germanías de Mallorca*. En «Homenaje al Dr. Juan Reglà Campistol». Vol. I. Valencia, 1975.

(3) A.R.M., A.H. 686, f. 46.

(4) SANTAMARIA, Alvaro: El mercado triguero en Mallorca en la época de Fernando el Católico. En «Actas del IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón». Cerdeña, 1957. Pg. 390.

refiriéndose al puerto de Mazarrón lo califica asimismo como «*de notable actividad*» (5).

Efectivamente, son pocas las referencias documentales que tenemos en este sentido. Aún así, disponemos de algunas las cuales van a constituir la base documental en la que se apoye este breve trabajo (6). Se trata de cargamentos de trigo destinados a Mallorca embarcados en el puerto de Mazarrón sin que ello signifique saber si el trigo es murciano, castellano o de otras procedencias. La mayoría de los ejemplos datan de 1497 como consecuencia de la ínfima cosecha de 1495. Curiosamente no hemos localizado datos de embarque de trigo en Mazarrón a causa de la escasez provocada a partir de 1507, año de escasísima cosecha y del que se ha dicho fue uno «*de los más estériles y en todo él no llovió en ninguna parte de la isla*» (7). Estas palabras extraídas del *Cronicón Mayoricense* reflejan la imagen correspondiente al año más dramático de los inicios del Quinientos. De hecho el año 1507 significó el punto álgido de la endémica situación referida a la falta de trigo que registraba desde hacía mucho tiempo la tierra mallorquina. En este año los cargamentos de trigo procedían más bien de Sicilia y Nápoles y en menor cantidad de Niza pero apenas de Castilla o Cerdeña.

La base fundamental, pues, del comercio entre Mallorca y Mazarrón, en estos años, consistió en la compra de trigo castellano que en ocasiones se denomina simplemente *de ponent* y que es embarcado en este puerto con destino a los mercaderes mallorquines (8). En el marco del gran comercio

---

(5) SANTAMARIA, Alvaro: *La época de Fernando...* Pg. 293. Sobre la actitud del puerto de Mazanon a finales del s. XV y principios del XVI, vid: MARTINEZ MARTINEZ, María: «Producción y comercio de cereales en Lorca durante la Baja Edad Media», en *Anuario de Estudios Medievales*, 19, Barcelona, 1989, p.p. 655 y 656.

(6) Las referencias documentales utilizadas proceden sobre todo, de la serie *Extraordinaris d'Universitat* del Archivo del Reino de Mallorca.

(7) CAMPANAR Y FUERTES, Alvaro: *Cronicón Mayoricense. Noticias y relaciones históricas de Mallorca desde 1229 a 1800*. Palma, 1967. Pg. 221.

(8) De la documentación consultada sólo hemos localizado una referencia al puerto de Cartagena como lugar de embarque de trigo destinado a Mallorca. Se trata de 1.042 cuarteras y 5 barcillas de

internacional de los cereales en la Baja Edad Media, la ruta Mazarrón-Ciudad de Mallorca sin ser muy concurrida, al menos constituyó uno de los principales ejes en la relación entre ambos puertos.

## LA IMPORTACION DE CEREALES

Ante la tradicional carestía de cereales en la Mallorca bajomedieval se registraba una creciente preocupación para la provisión de los mismos por parte de la administración municipal o del Reino. A ésta le competía los contactos con los mercaderes o bien los estímulos a la importación en el caso de que no estuviera suficientemente garantizada. Era de su responsabilidad, pues, disponer no sólo del grano mínimo para la sustentación humana y animal sino del necesario también para la siembra. Es así que la *Universitat* de la Ciudad y Reino de Mallorca ideó, por la fuerza de las circunstancias, todo un procedimiento administrativo con tal de conseguir cereales.

En los años de fuerte escasez, el objetivo inmediato era obtener la licencia de exportación conocida con el nombre de *treta*, la cual era otorgada por el monarca previa solicitud por parte de agentes o influyentes personalidades mallorquinas que se desplazaban a la Corte expresamente para ello. Normalmente el otorgamiento de la licencia implicaba el pago de ciertos derechos que para el trigo castellano variaba entre 100 y 265 maravedís por cahíz. A menudo se registraban argucias e intrigas por parte de los emisarios mallorquines a la hora de obtener la licencia porque, aparte de Mallorca, había otras peticiones. Podía contemplarse también la modalidad de *treta franca*, más bien con carácter excepcional que suponía no efectuar un adelanto de numerario.

---

trigo limpio descargadas el 7 de marzo de 1502 del barco de Esteban Quintero las cuales iban destinadas al mercader Gabriel Perpinyà.

A.R.M., E.U. 23, f. 44.

Una vez lograda la licencia, ésta por correo urgente era expedida a los agentes mallorquines que se encontraban en Sevilla o en Málaga, para el caso de trigos castellanos, los cuales se encargaban de las gestiones pertinentes a efectos de la compra de cereales. Los pagos de las importaciones procedentes del ámbito peninsular y promovidas directamente por la administración con frecuencia, en la época de Fernando el Católico, se llevaron a cabo por mediación del tesorero Alonso Sánchez que residía en Valencia así como del agente Miquel Salvador quien respaldaba con su dinero las compras realizadas en Castilla y cuando se imponía la necesidad también en Sicilia. El tesorero apoyaba con su crédito las compras e incluso a veces interponía su influencia cerca del monarca para lograr la licencia siendo sus giros atendidos en Mallorca posteriormente. En abril de 1502 los jurados le expresaban su agradecimiento *«ateses les cortesies que aquest Regne ha haguts e de cada dia reb de mossèn Alonso Sanchis»* pues a principios de aquel año tenemos referencias de la concesión de una *treta o saca* de Castilla, sin que se especifique a través de que puertos llegarían los trigos. Pero la necesidad imperaba y el 18 de agosto del mismo año los jurados suplicaban al rey *«nos vulla fer gràcia de treta de Castella»* (9). De nuevo el 5 de septiembre insistían *«vulla manar dar e atorgar al dit Regne sachá axí de Sicilia com de la Endalozia»* (10).

Cuando se había conseguido la licencia y ante la necesidad de comprar cereales, la *Universitat* incentivaba la importación concediendo una prima denominada *ajuda* cuya cuantía la fijaba el General Consell o bien una comisión delegada al efecto. Esta prima era alterable dependiendo de si se trataba de un año de fuerte carestía, de una compra a gran distancia o en una zona de riesgo, etc. Como tónica general –según indica Alvaro Santamaría– las primas que se daban de los bienes de la *Universitat* solían fluctuar entre 1 y 4 sueldos por cuartera que se importase. Véanse algunos ejemplos de la cuantía en prima de trigo procedente de Mazarrón:

---

(9) A.R.M., A.H. 685, f.29.

(10) A.R.M., A.H. 685, f. 43v.

Como puede apreciarse las primas sobre los trigos llegados de Mazarrón eran mínimas y oscilaron entre los 18 sueldos para el caso de 1502 y los 6 sueldos para el de 1510.

A lo largo de 1515, año de gran insuficiencia de trigo, los jurados se comprometieron a ofrecer hasta 24 dineros por cuartera en concepto de prima. Esta podía retrasarse varios meses e incluso años en ser percibida por parte de los mercaderes porque en la práctica el pago se demoraba dada la habitual penuria de los fondos públicos. En la mayoría de los casos los jurados, como garantía, obligaban los bienes de la *Universitat* e incluso los suyos propios. El pago solía llevarse a cabo en la *taula* de Joan Angelats y en años de fuertes apuros se podía recurrir a fondos recaudados a través del impuesto extraordinario de *tall* (11).

He ahí algunos ejemplos de retrasos a la hora de cobrar las primas de trigos castellanos embarcados en el puerto de Mazarrón:

El día 18 de enero de 1497 Bernat Mercer mandaba descargar de la carabela de Pedro Camacho *vingude de Masserró* 246 cuarteras de trigo limpio cuya prima era de 1 sueldo por cuartera y ascendía por tanto a 12 libras y 6 sueldos. En una anotación aparte, situada en el margen inferior del documento aparece el siguiente texto: *«Es pagada dite ajude a VI de mars per dite de taula den Johan Angelats. Apar per alberà registrat en carta CXXIII»* (12).

El 14 de marzo de 1500 Pere Forcadell, mercader oriundo de la villa de Uldecona en Cataluña, daba la orden de descargar 1.139 cuarteras y 2 barcillas de trigo limpio *del barcho den Johan Aragonès vingut de Maserró* a razón de 1 sueldo por cuartera de prima la cual sumó 56

---

(11) Sobre la definición, cálculo y aplicación de este impuesto, véase: BARCELO CRESPI, Maria: *Més sobre l'impost del tall*. En *Randa* 29 (Barcelona, 1991) Pp. 185-217.

(12) A.R.M., E.U. 21 f. 103v.

libras, 19 sueldos y 4 dineros. También en la parte inferior de la *Certificatòria* o documento que da cuenta de la descarga del cereal, se indica que el primer día de mayo de 1502 el mercader Joan Forner, procurador de Guillem Forcadell, presbítero y tutor testamentario de los hijos y herederos de Pere Forcadell ya difunto así como de Joan Forcadell y de su mujer Joana, según consta ante el notario Miquel Torres en fecha 10 de enero del mismo 1502, cede la referida cantidad en concepto de prima al mercader Sancho Lumiyana a quien al parecer le correspondía. El pago se efectuó, pues, «*en compte de la taula del any MD y dos*» (13).

El día 11 de mayo de 1510 llegó procedente de Mazarrón el *navili* de Domingo Despí del cual Andreu Ferrer descargó 320 cuarteras de trigo limpio que a razón de 6 dineros la cuartera la prima ascendió a 8 libras. El pago no se llevó a cabo y así se indica que «*lo damunt dit pagament no ha hut loch per quant lo albarà era dirigit al tauler e en la taula no ha houts dinés per fer dit pagament per ço és stat cancellat*» (14).

## LOS CARGAMENTOS DE TRIGO Y SUS PARTICULARIDADES

La administración, en este caso la *Universitat*, tenía el deber de pagar la prima una vez que el importador hubiese cumplimentado la entrega del cereal en el plazo convenido, acto que se justificaba mediante un albarán conocido como *Certificatòria*. En dichos albaranes constaba, normalmente, el nombre del consignatario en Mallorca a quien iba dirigida la mercancía, el tipo de embarcación, el dueño y/o el patrón de la misma, el lugar de procedencia de la embarcación, la cantidad de cereal y sus condiciones (calidad, grado de limpieza), la cuantía de la prima, etc. A nivel de ejemplo: el día 6 de mayo de 1496 Joan Montanyans certi-

---

(13) A.R.M., E.U. 22 f. 91v.

(14) A.R.M., E.U. 26 f. 59v.

ficaba a Joan Castell, notario y escribano de la casa de la jurarÍA de la Ciudad y Reino de Mallorca, que Joan Lorer hizo descargar el 2 de mayo del barco de Joan Martí «*vingut de Maseró*», 995 cuarteras de trigo limpio las cuales a razón de 1 sueldo y 4 dineros por cuartera en concepto de prima, ésta ascendió a la cantidad de 76 libras, 6 sueldos y 8 dineros. Este albarán quedaba registrado el sábado 12 de mayo y además se hacía constar que el pago de la prima se anotaba en el libro de *albarans* en carta número 64 (15).

Los cargamentos de trigo procedentes de Mazarrón, generalmente, quedaban registrados en la documentación mallorquina de acuerdo con las unidades de medida de capacidad para áridos propias de la isla a diferencia, por ejemplo, de cargamentos llegados de Málaga y otras zonas del reino de Castilla que para las mismas fechas se contabilizaban en cahices y fanegas (16).

Era costumbre que el trigo llegara limpio, es decir, en la modalidad conocida como *forment net*. No obstante, en ocasiones podía arribar sin haberle separado algunas malezas que recibían el nombre de *porgueres* y en este caso se conocía como *forment brut*. El precio por cuartera, por supuesto, oscilaba según se tratara de trigo limpio o no y por ello tenía que comprobarse mediante una prueba a nivel de cata denominada *ansay*.

Para los casos que presentamos de Mazarrón sólo disponemos de una referencia a un cargamento del día 17 de marzo de 1502 en que aparte de un contingente de trigo limpio también había otro con malezas. De las 1.328 cuarteras y 4 barcellas de trigo sucio llegadas en el barco de Joan

---

(15) A.R.M., E.U. 21 f. 53v.

(16) Las unidades de medida para áridos y legumbres en Mallorca eran la *quarera*, la *barcella* y el *almud*. Existían algunas pequeñas diferencias en cuanto a peso según el tipo de producto medido. Para el trigo las correspondencias eran: 1 cuartera = 6 barcellas = 36 almudes = 70'34 litros.

Sexa (?). una vez «*fet lo ansa*» que se practicaba sobre una mínima cantidad el resultado, como promedio que se aplicaba al total, fue el siguiente: «*de 5 quarteres de brut són stades netes 4 quarteres, e barcelles, 2 almuds 2/3. Axí vindria a manchar 2 barcelles, 3 almuds 1/3*» (17).

## LOS MERCADERES

Por lo que se refiere a los consignatarios a quienes iba destinado el grano aparecen de manera preferente mercaderes mallorquines o catalanes afincados en Mallorca como es el caso de Joan y Pere Forcadell ya mencionados anteriormente. Estos últimos también los encontramos como a unos de los principales consignatarios de trigos procedentes del puerto de Málaga para estas mismas fechas. También había algún que otro mercader de la Corona de Castilla pues no se puede olvidar que el comercio era una actividad abierta a todos. Hemos de mencionar, especialmente, a un tal Pere Antón del qual se explicita que es castellano a pesar de que en la documentación se catalaniza su nombre de pila y a un tal Joan de Medrit que a juzgar por el apellido su procedencia es clara. Por otra parte los propietarios y/o patrones de las embarcaciones que hemos podido documentar sí son, en general, de procedencia castellana por la deducción que se puede seguir a partir de la onomástica.

En cuanto al tipo de embarcación la carabela y el barco sin lugar a duda son los más frecuentes. Sólo conocemos el nombre de una de las embarcaciones, el de la carabela *Sant Jordi* que llegó a Mallorca patronada por Pedro Camacho.

Diferentes cantidades de un mismo cargamento podían ir a parar a distintos consignatarios e incluso en fechas diferentes. Valga el ejemplo de

---

(17) A.R.M., E.U. 23, f. 62.

Pedro Camacho que era el patrón y no el propietario de una carabela que procedente del puerto de Mazarrón, el 18 de enero de 1497 descargaba en la ciudad de Mallorca la cantidad de 1.487 cuarteras, 17 barcillas y 11 almudes de trigo limpio. Esta carga se repartió entre siete mercaderes a quienes iba consignada y, acaso distribuída, probablemente con anterioridad a la llegada al puerto. A su vez, podía darse la circunstancia que el consignatario fueran dos o más mercaderes asociados. Las siete partidas eran diferentes entre sí en cuanto a la cantidad oscilando entre la mínima de 60 cuarteras 1 barcilla y la máxima de 477 cuarteras 4 barcillas 3 almudes. Por su parte, del barco de Pedro de la Puebla fueron seis las partidas de cereal distribuídas entre diferentes mercaderes mallorquines. También podía darse el caso de la actuación de diversos intermediarios en el proceso del reparto de trigo. Así pues, es sabido que de la *ferma* o contrato suscrito por los mercaderes Antoni Serra y Nicolau Llaneres, el también mercader Miquel Enclusa «*a fet descarregar*» el 18 de enero de 1497, 60 cuarteras y 1 barcilla de la ya mencionada carabela de Pedro Camacho. Pero todavía apareció otro personaje en este caso concreto dentro del marco complejo del comercio de cereales porque «*lo dit Encluse és absent*» y de esta manera actuó en su nombre su propio suegro mestre Johan Miquel.

Cabe subrayar la presencia de miembros del colectivo de médicos y farmacéuticos ejerciendo una actividad paralela como mercaderes preferentemente de granos. Para estas fechas destacan, entre otros, el farmacéutico Miquel Bauló y para el caso que nos ocupa el cirujano Antoni Larguet.

Otra circunstancia a tener en cuenta es que un mismo mercader a veces adquiría en un mismo día partidas de trigo procedente de diversas embarcaciones. He ahí el ejemplo de Miquel Llopis que en el mes de marzo de 1497 se hacía con 290 cuarteras de trigo de tres barcos diferentes.

## A MODO DE CONCLUSION

De todo lo expuesto anteriormente se puede llegar a la conclusión que en los años de apuros cerealícolas que padeció la sociedad mallorquina bajomedieval, aunque no fueran muchas, sí llegaron cargas de trigo a través del puerto de Mazarrón (18). Sin castellanos es secundario si lo comparamos con Málaga, entre otros, y quizás por ello la relación Mazarrón-Mallorca sea tan desconocida (19). Aun así, la base fundamental de esta relación fue, en aquellos años, el comercio de trigo en el marco del gran comercio internacional de los cereales en la Baja Edad Media.

---

(18) Es curiosa la relación de diferentes grafías para el topónimo de Mazarrón. En la documentación consultada aparecen las siguientes:

Macarró  
 Maceró  
 Masarró  
 Massarró  
 Maseró  
 Maserró  
 Masserró  
 Mesaró  
 Messarró  
 Meseró  
 Meserró

(19) Por ejemplo, en los diferentes artículos sobre comercio mallorquín bajomedieval de Onofre Vaquer no aparecen referencias al puerto de Mazarrón.

<i>Fecha</i>	<i>Mercader o Consignatario</i>	<i>Tipo Embarcación</i>	<i>Propietario o Patrón Embarcación</i>	<i>Carga</i>
2/5/1496	Joan Lorer	barco	Joan Martí	995 c.
26/5/1496	Joan Forcadell Rafael Blanch	carabela	En Sa Pera	435 c., 5 b., 3 a.
18/1/1497	Bernat Mercer	carabela	Pedro Camacho	246 c.
18/1/1497	mestre, Antoni Larguet, cirujano	carabela	Pedro Camacho	122 c., 5 b.
18/1/1497	Nicolau Llaneres	carabela	Pedro Camacho	60 c., 1 b., 3 a.
18/1/1497	Pere Antón, castellano	carabela	Pedro Camacho	477 c., 4 b., 3 a.
18/1/1497	Nicolay Espanyol, menor	carabela	Pedro Camacho	114 c., 1 b., 3 a.
18/1/1497	Antoni Serra	carabela	Pedro Camacho	408 c., 5 b., 2 a.
18/1/1497	Miquel Enclusa	carabela	Pedro Camacho	60 c., 1 b.
8/2/1497	Joan Castelló Jordi Joan	barco	Pedro de la Puebla	113 c., 1 b., 4 a.
8/2/1497	Andreu Vallori	barco	Pedro de la Puebla	74 c., 2 b.
8/2/1497	Bartomeu Escales	barco	Pedro de la Puebla	128 c., 4 b., 1 a.
8/2/1497	Antoni Pellisser	barco	Pedro de la Puebla	372 c., 1 b., 2 a.

-/2/1497	Mateu Bartomeu Mateu Bofí Joanot Ribes	carabela	En Varnacs ?	1.301 c., 1 b., 3 a.
-/3/1497	Miquel Llopis	barco barco barco	Pedro de la Puebla Joan Metxore Alonso Díez	290 c.
14/3/1500	Pere Forcadell	barco	Joan Aragoneses	1.139 c., 2 b.
14/3/1500	Pere Forcadell	barco	Lorenzo Durban	533 c. 3 b.
23/2/1502	Joan de Madrid	barco barca	Pedro Conchedo García López	2.093 c., 3 b., 3 a.
17/3/1502	—	navío	Joan Sexa ?	1.328 c., 4 b. 1.215 c., 3 b., 1 a.
11/5/1510	Andreu Ferrer	navío	Domingo Despí	320 c.

## OBSERVACIONES:

\* Este apéndice ha sido elaborado a partir de los registros de la serie documental *Extraordinaris d'Universitat* del Archivo del Reino de Mallorca.

\* Solamente hemos contabilizado aquellas referencias documentales en las que se especifica de manera precisa que proceden de Mazarrón. Con toda seguridad hay bastantes más pero no lo indican expresamente. Hemos prescindido pues de aquellas referencias que no son explícitas en este sentido. Por ello, el apéndice es un simple muestreo.

\* Hemos de indicar que del cargamento consignado a Joan Sexa? el 17 de marzo de 1502, las 1.328 cuarteras y 4 barcillas son de trigo sucio y el resto de trigo limpio.