

**LAS ASOCIACIONES DE FLETADORES  
MALLORQUINES BAJOMEDIEVALES:  
¿UN INTENTO DE MONOPOLIZACIÓN DEL COMERCIO MAGREBÍ?**

**M<sup>a</sup> DOLORES LÓPEZ PÉREZ**  
*Universidad de Barcelona*

**SUMARIO**

Introducción.- 1. Las asociaciones de fletadores.- 1.1. La Ordenación de Argel.- 1.2. La Ordenación de Mostaganem y Mazagrán.- 1.3. La Liga de Honein.- 1.4. La Liga de Alcudia.- 1.5. La Ordenación de Almería.- Casi unas conclusiones.

**INTRODUCCIÓN**

Mallorca constituía en la Baja Edad Media, con toda probabilidad, la principal zona de contacto mercantil de la corona de Aragón con los diferentes enclaves magrebíes<sup>1</sup>. La particular estructura económica dominante en las islas a raíz de la conquista y posterior anexión a la confederación catalano-aragonesa, materializada entre 1229 y 1232, con un sector primario caracterizado por las sucesivas carestías cerealísticas, consecuencia de una insuficiencia crónica para abastecer las necesidades inherentes a la población isleña, contribuyó indirectamente, tal y como ha señalado A. Riera, al desarrollo de la expansión comercial mallorquina a lo largo de la

---

<sup>1</sup>Cf. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Norte de África: las diferentes áreas de intervención mercantil catalano-aragonesa en el Magreb a finales del siglo XIV y principios del XV*, "Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia", 11-12 (1990-1991), pp.299-323, así como la bibliografía que se incluye en este trabajo.

doceava centuria; un desarrollo que, al mismo tiempo, frenaba el despegue del sector secundario en la medida que permitía la concurrencia de productos extranjeros en clara competencia con los de producción isleña<sup>2</sup>.

El comercio exterior, que hacia 1270 se había convertido ya en el elemento más evolucionado de la economía balear, tenía como una de las áreas de actuación preferente el Magreb. Los operadores del reino mallorquín -independiente, aunque vasallático de la Corona de Aragón, desde 1276 hasta 1285 y desde 1298 a 1343-1349- desplegaron una importante actividad comercial en las principales ciudades mercantiles del área musulmana mediterránea occidental, especialmente en el Magreb, en clara competencia con los intereses de comerciantes catalano-aragoneses, sobre todo valencianos y barceloneses. Desde los últimos decenios del XIII, los operadores mallorquines van afirmando su intervención preferente en una gran parte de los mercados magrebíes, al tiempo que afianzan el papel de Mallorca como plaza redistribuidora de productos norteafricanos.

La existencia de unos intensos contactos entre Mallorca y el norte de Africa e incluso la supremacía de esta ruta respecto al resto de las frecuentadas por los mallorquines durante el período del reino privativo -una supremacía reforzada por el apoyo de los propios monarcas interesados en un creciente desarrollo de los intercambios como fuente de ingresos prioritaria para las islas- tiene una continuidad tras su anexión definitiva a la Corona de Aragón. La reincorporación lejos de suponer una ruptura o un importante obstáculo para las orientaciones comerciales imperantes en las Baleares, dados los intereses catalanes y valencianos en áreas mercantiles musulmanas, propició una potencialización de las operaciones mallorquinas en estos enclaves; una complementaridad de intereses en lugar de una rivalidad entre los principales polos económicos catalano-aragoneses, manifiesta a través de los datos aportados por la documentación, tanto oficial como privada. Las noticias existentes sobre la corriente comercial en dirección y procedente del Magreb en la segunda mitad del trecentos ya son capaces de mostrar la importancia fundamental del norte de Africa y su supremacía respecto al resto de las rutas frecuentadas por los mallorquines.

---

<sup>2</sup>A. RIERA, *La Corona de Aragón y el reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV. I. Las repercusiones arancelarias de la autonomía balear (1298-1311)*, Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1986, pp.49-50.

## 1. LAS ASOCIACIONES DE FLETADORES

Dentro de todo este entramado de los intercambios entre el puerto mallorquín y los diferentes enclaves norteafricanos se documenta en la segunda mitad del trescientos la existencia de asociaciones de comerciantes de la isla cuya principal función, salvo excepciones, era la obtención de medios de transporte en el momento en que sus afiliados lo precisaran. Probablemente, un vaciado más exhaustivo de las fuentes notariales mallorquinas nos permitirá en un futuro tener un mejor conocimiento de este tipo de asociaciones<sup>3</sup> y de su funcionamiento interno. Hasta el momento, la liga mejor documentada es la denominada 'Ordenación de Argel' cuya actuación se circunscribía a este puerto magrebí. Si bien se trata de la asociación de fletadores mejor documentada no es la única. Así, tenemos constancia de la existencia de ordenaciones de características semejantes para comerciar en otras zonas magrebíes, concretamente en los enclaves de Mostaganem, Mazagrán y Honein en el área central; Alcudia en el sultanato maríní y Almería en el reino nazarí de Granada.

### 1.1. *La Ordenación de Argel*

P. Macaire en sus trabajos sobre los intercambios entre Mallorca y el Magreb en la primera mitad del cuatrocientos y, posteriormente sobre Mallorca y el comercio internacional, destaca, al hablar de las sociedades y compañías comerciales mallorquinas, la importancia de la compañía denominada la 'Ordenación de Argel'. La descripción que realiza de esta asociación es la siguiente: "L'association la plus remarquable à Majorque est celle d'un certain nombre de marchands, dix ou quinze personnes, dont plusieurs juifs, formant société pour traiter avec la ville d'Alger. De 1403 à 1438, on voit ces marchands s'associer en ce qui est appelé l'"ordinació d'Alger", compagnie de "mercatores cives Maiorice, negociantes et mer-

---

<sup>3</sup>Los protocolos notariales vaciados corresponden a dos notarios mallorquines: Pere de Coma y Antoni Contestí. En concreto se han consultados los protocolos siguientes: *Antoni Contestí*: 2464; 2466; 2472; 2474; 2475; 2476; 2477; *Pere de Coma*: 14575-14590. Un tratamiento más exhaustivo sobre estas asociaciones puede verse en M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb en el s.XIV (1331-1410)*, en prensa.

cantes ac negociari et marcari facientes in Alger terra Barbarie". La compagnie est conclue pour un laps de temps déterminé et on la voit se reconstituer périodiquement, avec parfois de nouveaux membres. Son but et de s'occuper de tout ce qui a trait aux nolis et au négoce en direction d'Alger. Ainsi désigne-t-elle ses "procuratores" et "nauleatores"<sup>4</sup>.

La 'Ordenación de Argel' no es, sin embargo, una compañía en sentido estricto. Una de las características fundamentales y definitorias de las sociedades es la existencia de un capital social, en bienes muebles, inmuebles o numerario<sup>5</sup>. La ordenación tenía como objetivo prioritario no hacer fructificar un capital, sino asegurar a unos determinados mercaderes que operaban en la plaza de Argel el transporte de sus mercancías. Los intereses no eran pues comerciales, sino únicamente de transporte.

Las noticias documentales referentes a esta asociación de fletadores nos permiten constatar su operatividad al menos desde 1360. A través de un nombramiento de procuradores realizado ante Pere de Coma, sabemos que en ese año la ordenación estaba compuesta por un total de 47 mercaderes, todos ellos mallorquines, que actuaban en su nombre y algunos en representación de sus propias compañías<sup>6</sup>, con amplios intereses no única-

<sup>4</sup>P. MACAIRE, *Majorque et le Maghrib au XV<sup>e</sup> siècle*, tesis de licenciatura, Université de Paris-Nanterre, 1977, pp.119-120; *Majorque et le commerce internationale (1400-1450 environ)*, Lille: Université de Lille, 1986, p.199.

<sup>5</sup>Sobre las sociedades mercantiles en la corona de Aragón continúa siendo imprescindible la obra de J.M. MADURELL, A. GARCÍA, *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Barcelona: Colegio Notarial de Barcelona-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1973. Puede verse también: R. NOGUERA, *La Compañía Mercantil en Barcelona durante los siglos XV y XVI*, "La Notaría" LXXIX (1944), pp.246-93; J.M. MADURELL, *Contabilidad de una compañía mercantil trescentista barcelonesa (1334-1342)*, "Anuario de Historia del Derecho español", XXXV (1965), pp.421-525, XXXVI (1966), pp.547; N. COLL, *Una compañía barcelonesa para el comercio de paños (1400-1484)*, "Anuario de Estudios Medievales", 5 (1968), pp.339-408; *ibidem*, *Compañías mercantiles barcelonesas del siglo XV y su estrato familiar*, "Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos", IX (1981), pp.27-104; M. SÁNCHEZ, *Operaciones de los Peruzzi y Acciaiuoli en la Corona de Aragón durante el primer tercio del siglo XIV*, "Anuario de Estudios Medievales", 7 (1970-71), pp.285-311; Cl. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona: Curial, 1978, I, pp.165-75; M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa*, Barcelona: Curial, 1976, pp.475-534; C. CUADRADA, M.D. LÓPEZ, *A la Mediterrània medieval: les societats mercantils a la Corona d'Aragó (s.XIV)*, "Universitas Tarraconensis", X (1992), pp.67-92; M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*.

<sup>6</sup>Los miembros de la ordenación que firman el nombramiento de procuradores en 1360 son: Pere Umbert, Berenguer Llobet, Francesc Vida, Bernat Planell, Omar ben Nono, Abraham Barseli, Dauhet ben Zammor, Assen Cohofen, Mardufay Zabbex, Isaac Senyoret, Abraham Dauha, en nombre de Maimó Faraig, Berenguer de Camps, Pons Roger, Salomó Efra-

mente en Argel sino, de una manera general, en el área magrebí, según se constata en sus sucesivas apariciones como partes interesadas en otro tipo de documentación mercantil.

La finalidad de esta liga de mercaderes aparece claramente descrita en este primer documento al declararse que los representantes elegidos, en este caso Pere Umbert y Berenguer Llobet, tenían como obligación prioritaria conseguir, en el plazo máximo de ocho días, una embarcación para el transporte de mercancías desde Mallorca a Argel, así como el viaje de regreso, siempre que alguno de los miembros de la asociación o la mayoría de ellos así lo requirieran. Respecto a la elección de los fletadores, se establece que pasados cuatro meses Umbert y Llobet podían nombrar los sustitutos respectivos. En el caso hipotético que no pudieran conseguir medios de transporte, los mercaderes integrantes de la ordenación podían enviar sus mercancías sin licencia de los fletadores.

Los documentos sobre la liga de Argel conservados para el cuatrocientos muestran ciertos cambios en la organización interna. La primera acta de constitución de la ordenación conservada en este período data del 9 de mayo de 1403; acta en la que además de renovar la asociación y reestructurar el número de miembros se hacía constar el nombramiento de los procuradores anuales. Ese año, la elección recayó sobre Nicolau Guerola y Manuel Martorell<sup>7</sup>. Sin embargo, a través de un reconocimiento de deuda fechado el 18 de marzo de ese mismo año, sabemos que desde junio de 1402 a junio de 1403 los procuradores fueron Gil de Quint y Astruch Xibillí. Con posterioridad a 1403 se han conservado las actas de constitución correspondientes a los años 1405<sup>8</sup>, 1409<sup>9</sup>, 1410<sup>10</sup>, 1411<sup>11</sup> y 1412<sup>12</sup>.

---

him, Llorens del Anyel, Jaume Paraire, Vidal de Bugía, Guillem Lana, Arnau Terriol, Berenguer Sadom, Jacob Darsa, Jucef Faquin, Joan d'Arenys, Bernat Planells, Guillem Sarroca, Pere Baldó, Antoni Cirera, Pere Malet, Guillem Costa, Bernat de Montblanc, Jordi Roca, Bernat Foselles, Sussen Moxac, Jaume Lodrigo, Bernat Vaquer, Jaume de Manso, Salomó Maxac, Jucef ben Abet, Jacob ben Alell, Moxí Xulell, Bernat Foselles, Arnau Desmas y Jucef de Montblanc [Archivo Capitular de Mallorca (en adelante ACM), P.14585, ff.281 r.-282 r. (Mallorca. 8, enero, 1360)].

<sup>7</sup>Archivo del Reino de Mallorca (en adelante ARM), P.2477, f.42 r. (Mallorca. 9, mayo, 1403).

<sup>8</sup>ARM, P.2477, f.117 v. (Mallorca. 8, mayo, 1405).

<sup>9</sup>ARM, P.2466, f.76 v. (Mallorca. 21, febrero, 1409).

<sup>10</sup>ARM, P.2466, f.137 r. (Mallorca. 10, febrero, 1410).

Los procuradores elegidos fueron respectivamente Asbert Maymó-Abraham Esciquilli; Antoni Genesta-Galcerán Martí; Francesc Negre-Astruch Xibillí; Francesc y Manuel Martorell y, finalmente Antoni Parera-Astruch Xibillí, si bien Parera sería sustituido pocos meses después de su elección por Joan Pérez, aduciendo su ausencia de la isla y, por lo tanto, la imposibilidad de ocuparse directamente de los asuntos de la ordenación. A través de un contrato de fletamento conocemos además la identidad de los procuradores nombrados en 1408: Francesc Negre y Astruch Xibillí<sup>13</sup>, y en 1413: Joan Bru y Pere Pardo<sup>14</sup>. El cometido de estos procuradores era, al igual que constatábamos en el acta de 1360, negociar el fletamento de la embarcación, las condiciones de pago, el reparto de la capacidad de carga, etc. Por este motivo aparecen en la documentación como *nauleatoribus et procuratoribus*. Las diferencias respecto a las actas de 1360 son, sin embargo, evidentes: mientras en un primer momento la elección de los procuradores se efectuaba por un corto período -cuatro meses-, posteriormente la vigencia de sus actuaciones se amplió a un año. Por otro lado, la libertad de elección adjudicada a los fletadores respecto a sus sucesores debió ocasionar serios inconvenientes a juzgar por la modalidad adoptada más tarde de elecciones anuales ratificadas por la totalidad de los integrantes de la asociación.

El número de miembros no era de 10 o 15 como afirma Macaire sino muy superior, al menos en el período 1403-1412. En 1403 el número de mercaderes contabilizado ascendía a treinta; en 1405 a veintisiete; en 1409 a veinticuatro; en 1410 a veintiuno; y en 1411 y 1412 a veintitrés. La ordenación integraba a diversos componentes del medio mercantil mallorquín, tanto "cristianos", como conversos o representantes de la comunidad judía; componentes que entraban o salían de la asociación según la orientación de sus operaciones o sus intereses durante ese año<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup>ARM, P.2464, f.17 v. (Mallorca. 27, marzo, 1411).

<sup>12</sup>ARM, P.2464, f.89 r. (Mallorca. 21, marzo, 1412).

<sup>13</sup>ARM, P.2466, ff.163 v.-164 r. (Mallorca.16, mayo, 1410).

<sup>14</sup>ARM, P.2464, f.189 r.-v. (Mallorca. 19, julio, 1413).

<sup>15</sup>Los únicos mercaderes que se pueden documentar en todas o la mayoría de las actas de constitución analizadas son Joan Bru, Francesc Negre, Nicolau Guerola, Pere Barrera, Manuel Martorell, Joan Despuig, Galcerán Martí, Julià Vidal, Estruch Xibillí, Salomó Xulell o Antoni Genesta, algunos de ellos nombrados procuradores, según constatábamos anteriormente, en ciertas ocasiones.

Los contratos de fletamento concertados por la ordenación responden en su práctica totalidad a arrendamientos integrales de los navíos. Es decir, la 'Ordenación de Argel' fletaba toda una embarcación que a su vez subfletaba a sus miembros. La capacidad de carga de estas embarcaciones alquiladas por los procuradores de la asociación se repartía entre los distintos integrantes a razón de los intereses y necesidades de cada uno de ellos. El valor del flete era sufragado por la totalidad de miembros siempre en relación a la cantidad de mercancías transportadas. Así, la mayoría de pólizas documentadas establecen el pago en base a una tarifa según el número de espuestas embarcadas, independientemente de la naturaleza de las mercancías<sup>16</sup>.

Las ventajas que se derivan para los miembros de la 'Ordenación de Argel' parecen poder deducirse con bastante precisión. Por un lado, la pronta obtención de un medio de transporte para sus mercancías. Una perfecta organización permitía conjugar los intereses de un amplio sector de operadores con inversiones en el centro de Argel de manera que en pocos días se podía completar la carga de un navío que comunicase este puerto con el mallorquín sin necesidad, por lo tanto, de esperar que el patrón negociase individualmente los fletamentos. Además, es de suponer, aunque en estos momentos no podamos establecer comparaciones entre los precios de los fletes negociados por los procuradores de la ordenación y los fletadores particulares para embarcaciones de características similares e idénticos destinos, que la ordenación debía conseguir condiciones mucho más ventajosas y, probablemente, abaratar los precios del transporte.

### 1.2. *La Ordenación de Mostaganem y Mazagrán*

Con anterioridad a la 'Ordenación de Argel', al menos según la documentación que manejamos en estos momentos, se constituye la denominada 'Ordenación de Mostaganem y Mazagrán'. El 30 de diciembre de 1356, los miembros de la esta asociación nombran como fletadores y procuradores a Guillem Ferrer y al judío mallorquín Gracià Bonsenyor con idénticas prerrogativas a las ya comentadas al referirnos a la 'Ordenación

---

<sup>16</sup>Un análisis pormenorizado de esta cuestión puede verse en M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb en el s. XIV*.

de Argel<sup>17</sup>. Referencias circunstanciales nos permiten, sin embargo, documentar la existencia de una liga de mercaderes que comerciaban en Mostaganem ya en 1341<sup>18</sup>. La asociación, al igual que sucedía en la de Argel, la componían indistintamente mercaderes cristianos, judíos y conversos, pero siempre bajo la condición de poseer la ciudadanía mallorquina, prohibiendo en todo momento la pertenencia a la liga de operadores extranjeros. Se trata pues de asociaciones con un claro carácter monopolístico, favorecido por el control de un porcentaje importante de los medios de transporte que comunicaban la isla de Mallorca con una plaza magrebí concreta.

La correspondencia cursada por el gobernador mallorquín respecto a ciertas cuestiones surgidas a raíz del fletamento de una embarcación por un mercader italiano es sumamente clarificadora sobre el alcance práctico de las disposiciones promulgadas por la ordenación. A través de declaraciones efectuadas por las partes implicadas ante el gobernador Bernat de Tous, sabemos que en mayo de 1360 los miembros de la liga promulgaron unas normas prohibiendo el embarque de mercancías en cualquier embarcación donde se transportaran cargamentos propiedad de operadores extranjeros, bajo multa de 400 libras de Mallorca<sup>19</sup>. Poco tiempo después, Moneto Bonsenyor, mercader de San Miniato, fletó, junto con otros mercaderes, la embarcación de Guillem Ardit para efectuar el trayecto Mallorca-Mostaganem. En esta plaza su socio, el comerciante pisano Nicola di Masso, debía embarcar un cargamento para su transporte, en este mismo navío, a Pisa. La respuesta de la ordenación fue el decreto de una nueva orden privativa, en la cual se prohibía que ningún asociado embarcara sus mercancías en la nave de Ardit o en cualquier otra fletada por die410 Masso, sus socios o factores, instituyéndose una multa de 300 libras a sufragar por cualquier posible transgresor. Sin embargo, el gobernador, alegando el desconocimiento, por parte de los implicados, del decreto promulgado por la asociación en el momento de concertarse la póliza, ordena que, sólo en esta

---

<sup>17</sup>Los componentes de esta liga en ese año eran: Francesc Cunyeres, Joan de Alsamora, Berenguer Roig, Berenguer Palet, Bernat Duran, Pere Corraguer, Domènec Timora, Pere de Montpaó, Jucef Faquin, Samuel Rubibi, Maimó Comalet, Abraham Alimli, Jucef Beniadede, Magalluf ben Barahon, Dauhet ben Zammor, Magalluf Faraig, Abraham Gatzaz, Maimó ben Faraig, Aaron Salomó, Moxí ben Ayes, Provençal Vidal, Moxí Faraig, Moxí Ahaliffa, Isaac Mahabub, Moxí ben Ayon Natjar, Isaac ben Mussa, Moxí ben Ahanim, Arnau Peris, todos ellos mercaderes de Mallorca [ACM, P.24583, ff.1 v.-2 r. (Mallorca. 30, diciembre, 1356)].

<sup>18</sup>ARM, *Suplicacions*, 12, ff.178 r.-181 v. (Mallorca. 9, junio, 1341).

<sup>19</sup>ARM, LLC, 24, ff.16 v.-17 r. (Mallorca. 27, agosto, 1360).

ocasión, se permita a cualquier mercader, sea o no miembro de la asociación, transportar sus mercancías en la nave de Ardit sin incurrir en ninguna multa<sup>20</sup>.

En definitiva, una importante presencia mallorquina en Mostaganem, así como el mantenimiento de una parte sustancial de las comunicaciones a través de la isla de Mallorca, permite a los operadores integrantes de la liga sostener una posición de fuerza y, en consecuencia, de control, de un alto porcentaje del comercio europeo en Mostaganem. Según veíamos con anterioridad, el fletamento de una embarcación, excepto en ocasiones puntuales, implicaba a más de un mercader, en parte por una necesidad de diversificar los riesgos, pero, sobre todo, por una dificultad de amortizar la totalidad de la capacidad de carga de una embarcación por un operador individual. La prohibición promulgada por la ordenación suponía, pues, un inconveniente adicional para proceder al complemento del cargamento en el navío fletado parcialmente por los toscanos. En definitiva, constituía un factor de fuerza para impedir o, al menos, entorpecer el comercio italiano, sobre todo, efectuado desde la isla de Mallorca y por mediación de la flota mallorquina<sup>21</sup>. Probablemente, el origen de estas asociaciones habría que fecharlo a finales del siglo XIII, principios del XIV, durante el reino privado, como un método de autoprotección y defensa frente a los intereses de los operadores catalano-aragoneses, especialmente catalanes y valencianos, que concurrían en las mismas plazas magrebíes que los mallorquines.

### 1.3. *La Liga de Honein*

Idénticas particularidades a las presentadas por la 'Ordenación de Mostaganem y Mazagrán' se constatan en la 'Liga de Honein', documentada desde 1341 pero cuya organización es, con toda seguridad, anterior. Las

---

<sup>20</sup>ARM, LLC, 24, f.7 r.-v. (Mallorca. 21, agosto, 1360).

<sup>21</sup>Sobre la presencia italiana en tierras catalanas cf. M.T. FERRER, *Els italians*. En su estudio, la autora analiza en profundidad el establecimiento de operadores italianos en la plaza barcelonesa en el trescientos, así como las diferentes medidas promulgadas por la monarquía, instigada por el medio mercantil barcelonés, para impedir o acotar sus actividades comerciales, en claro enfrentamiento con las sostenidas por los comerciantes catalanes en diferentes territorios de la Corona. En cuanto a la intervención comercial italiana en las Baleares cf. M.D. LÓPEZ, *La presencia mercantil italiana en Mallorca a través de los registros de lezdas (1373)*, "XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón", Jaca, 1993, en prensa.

noticias sobre esta ordenación proceden, de la misma forma que sucedía con la de Mostaganem, de reclamaciones presentadas ante las autoridades mallorquinas con motivo de ciertas actuaciones consideradas como una extralimitación de funciones por parte de los no integrantes de la liga. La pertenencia a esta asociación, al igual que las concertadas para el comercio en otros enclaves, era optativa, siempre considerando que únicamente eran admitidos los ciudadanos mallorquines. Sin embargo, se les acusa del empleo de sistemas coercitivos como medidas de obligación con el objeto de propiciar la matriculación de los mercaderes en la liga.

Parece existir una diferencia sustancial entre las ordenaciones analizadas hasta este momento y esta última: mientras las ligas de Argel y Mostaganem parecen tener como finalidad única o preferente asegurar el transporte de mercancías a sus asociados, la causa final de la concertación de la liga de Honein, a diferencia de las anteriores, parece no referirse tanto al fletamento común de embarcaciones, sino a una asociación de compra dirigida a ejercer un monopolio sobre el mercado de las lanas<sup>22</sup>, si bien nombran unos procuradores que aseguren el fletamento de las embarcaciones necesarias para su transporte<sup>23</sup>. En este sentido se manifiesta Romeu Pellicer, mercader mallorquín, quien entregó en concepto de comanda a Nicolau Pelegrí, también ciudadano de Mallorca, 300 dinares para invertir en mercancías compradas en Honein. En el momento de invertir esa cantidad, Pelegrí se vió imposibilitado de efectuar cualquier tipo de operación de compra al no ser miembro constituyente de la liga; la no pertenencia le imposibilitaba, además, el embarque de las mercancías en los navíos fletados por la asociación, lo cual suponía un importante factor de obstaculización en el momento de invertir en esta plaza<sup>24</sup>. Los mercaderes inscritos realizan la compra de la materia prima conjuntamente, prohibiéndose de manera estricta, la realización de negocios individuales, tanto a nivel de adquisición del producto como de transporte<sup>25</sup>. Lógicamente, a pesar de la

---

<sup>22</sup>En unas las declaraciones efectuadas por uno de los integrantes de la asociación ante las autoridades mallorquinas, este la define como "lige facte inter mercatores cristianos dicti loci de Hone super lanis emendis per ipsos in partibus barbaricis" [ARM, *Extraordinaris*, 441, ff.249 r.-266 r. (Mallorca. 11, octubre, 1345)].

<sup>23</sup>En 1345 estos procuradores eran Pere de Puigmalver y Guillem Ferrer [ARM, LLC, 8, f.30 r.-v. (Mallorca. 20, abril, 1345)].

<sup>24</sup>ARM, LLC, 2, f.156 r. (Mallorca. 28, noviembre, 1341).

<sup>25</sup>ARM, *Extraordinaris*, 441, ff.249 r.-266 r. (Mallorca. 11, octubre, 1345).

estricta normativa dictada por la asociación, los fraudes eran corrientes, incluso perpetrados por los propios integrantes de la liga en un deseo de aumentar los beneficios, limitados por las rígidas normas impuestas por la ordenación<sup>26</sup>.

Las asociaciones, en general, estaban integradas por la totalidad del sector mercantil mallorquín, es decir, cristianos, judíos y conversos. No obstante, ésta no parece haber sido la regla general desde el inicio de entrada en funcionamiento de las ligas. La 'Ordenación de Honein' estuvo compuesta exclusivamente por mercaderes "cristianos" hasta 1351 en que se promulgó una acta de admisión para los comerciantes judíos, siempre que fueran mallorquines<sup>27</sup>, situación que posiblemente pueda hacerse extensible al resto de ordenaciones.

#### 1.4. *La Liga de Alcudia*

Referencias tangenciales nos permiten documentar la existencia de asociaciones similares de operadores que comerciaban en Alcudia y Almería. Respecto a la 'Liga de Alcudia', tenemos constancia de su pleno funcionamiento en 1372 y su continuidad en 1410<sup>28</sup>. La primera referencia procede de un requerimiento realizado al patrón mallorquín Berenguer Donat por Pere Benasser y Pere Narbona, elegidos como procuradores por los miembros de la asociación, para que prestara juramento conforme no fletaría su embarcación a ningún genovés para ir a Alcudia. El motivo aducido eran los rumores que circulaban en la isla sobre diversos robos perpetrados por súbditos del *Comune* de Génova y que habían ocasionado el arresto de los operadores genoveses establecidos en Mallorca y la confis-

---

<sup>26</sup>A modo de ejemplo, tenemos el caso de Joan Tarragona, mercader de Mallorca y miembro de la liga, cuyo socio y factor en Honein, Pere Bonifaci, embarcó cierta cantidad de lanas, pertenecientes a la asociación, por cuenta propia y utilizando el signo distintivo de Tarragona [ARM, *Extraordinaris*, 441, ff.249 r.-266 r. (Mallorca. 11, octubre, 1345)].

<sup>27</sup>El 15 de mayo de 1351 Gilabert de Centelles, gobernador del reino de Mallorca, notifica al cónsul en Honein que los mercaderes de Mallorca han aceptado en su *liga de mercadería* a los comerciantes judíos, al tiempo que ordena, a él y a los demás miembros de la asociación, que les permitan embarcar sus mercancías en las embarcaciones fletadas por la ordenación [ARM, LLC, 12, f.191 v. (Mallorca. 15, mayo, 1351)].

<sup>28</sup>ARM, P.2466, f.205 v. (Mallorca. 15, octubre, 1410).

cación de sus bienes<sup>29</sup>. Quizás estos rumores se basaban en hechos ciertos, pero también es posible deducir, al igual que observábamos al referirnos a la 'Ordenación de Mostaganem y Mazagrán', un claro intento de obstaculizar el comercio genovés con el Magreb a través de las Baleares. Los operadores genoveses precedieron en los mercados magrebíes a los comerciantes mallorquines<sup>30</sup>, si bien a finales del XIV, como destaca Melis, únicamente el puerto de Túnez se encontraba en contacto directo con Italia, mientras que Mallorca ejercía la función de confluencia respecto a los otros centros norteafricanos<sup>31</sup>. El establecimiento de operadores individuales o más frecuentemente de directores o factores de las principales sociedades italianas facilitaban la adquisición directa de las diferentes mercancías en los enclaves norteafricanos desde los puertos de Valencia y/o Mallorca y, en mayor medida, la negociación de compra de estos productos en los mercados catalano-aragoneses, provistos mediante las transacciones efectuadas por los comerciantes valencianos y mallorquines en territorio magrebí<sup>32</sup>. Las pro-

---

<sup>29</sup> ARM, *Extraordinaris*, 452, f.50 r. (Mallorca. 23, marzo, 1372).

<sup>30</sup> S. BONO, *Le relazioni commerciali fra i Paesi del Maghreb e l'Italia nel Medioevo*, "Quaderni dell'Istituto Italiano di Tripoli", 4 (1967), pp.3-20.

<sup>31</sup> F. MELIS, *La llana de l'Espanya mediterrànea i de la Berberia occidental en els segles XIV-XV*, en *València, un mercat medieval*, (A. FURIÓ, ed.), Valencia: Diputació Provincial de Valencia, 1985, pp.73-74. La ausencia de relaciones directas entre Italia y el Magreb ha sido asimismo resaltada por M.T. Ferrer a través del análisis de dos registros del "Officium Maris" de Génova correspondientes a la primera década del cuatrocientos donde no se observa ninguna mención a puertos del norte de África [*Dos registres de l'"Officium Maris" de Genova (1402-1403, 1408-1410)*], "Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna", Bordighera, 1974, pp.20-21].

<sup>32</sup> Sobre esta cuestión, además del ya referido artículo de M.T. Ferrer, [*Els italians*], cf. los diferentes trabajos de F. Melis respecto a la Compañía Datini de Prato, especialmente el análisis que realiza de la estructura interna de las haciendas datinianas en Barcelona, Valencia y Mallorca en *Aspetti della vita economica medievale*, pp.237-279; y de G. Nigro, quien evalúa asimismo la actuación de un factor de esta compañía, Tuccio di Gennaio, en los centros de producción lanera del Maestrazgo [*Els operadors econòmics italians als Països Catalans entre els segles XIV i XV. El cas de Tuccio di Gennaio*, en A. FURIÓ (ed.), *València*, pp.49-60]; o de M. Sánchez, sobre las operaciones de dos compañías toscanas, los Peruzzi y los Acciaiuoli en los territorios de la Corona en la primera mitad del trecentos [*Operaciones de los Peruzzi*]. Asimismo sobre actuaciones de mercaderes extranjeros en Valencia véase los diferentes artículos incluidos en *València, un mercat medieval*, A. FURIÓ (ed.), Valencia, 1985, especialmente los trabajos de H. LAPEYRE, *Els mercaders estrangers al regne de València en els segles XV i XVI*, pp.25-45; P. MAINONI, *Els mercaders llombards en el regne de València (1390-1460)*, pp.81-156; G. ROMESTAN, *Els mercaders llenguadocians en el regne de València durant la primera meitat del segle XIV*, pp.175-263; Ch. VERLINDEN, *El registre del mercader de Bruges Martin van der Beursee (1414-1427)*, pp.265-275; véase también J. HINOJOSA, *Mercaderes alemanes en la Valencia del siglo XV*, "Anuario de Estudios Medievales", 17 (1987), pp.455-468.

hibiciones coyunturales mencionadas, ocasionadas por supuestos hurtos infringidos por genoveses, constituirían así un intento más, al igual que las interdiciones de compartir el fletamento de las embarcaciones alquiladas por mallorquines o, en un nivel oficial, los decretos de expulsión promulgados por la monarquía<sup>33</sup>, para excluir a los operadores italianos del negocio norteafricano.

### 1.5. *La Ordenación de Almería*

Las referencias documentales sobre la existencia de una asociación de mercaderes con intereses en el enclave nazarí de Almería nos proporcionan informaciones suplementarias sobre la organización y funcionamiento de este tipo de asociaciónes. Las reclamaciones presentadas ante el lugarteniente del gobernador de Mallorca, Guillem de Llagostera, por dos mercaderes mallorquines integrantes de la liga de Almería, Guillem Descós y Bernat Bricas, con motivo de la imposición de sendas multas ante el incumplimiento de ciertas disposiciones decretadas por la asociación, generaron unas investigaciones cuyos resultados permiten delimitar el alcance de las prerrogativas concernientes a estas ordenaciones. Llagostera, tras requerir el asesoramiento de mercaderes con sobrada experiencia en las transacciones con el Magreb y el reino de Granada, declaró la ilegalidad de cualquier multa de carácter monetario impuesta por la asociación. Las únicas atribuciones reconocidas se refieren a la facultad de admisión/expulsión de miembros, así como la prohibición de transportar mercancías en las embarcaciones fletadas por la ordenación e incluso la no defensa ante cualquier acusación promovida por la curia musulmana contra mercaderes pertenecientes a la liga<sup>34</sup>.

## CASI UNAS CONCLUSIONES

En definitiva, a través de los datos expuestos, observamos la existencia frecuente de asociaciones de operadores mallorquines, con intereses

---

<sup>33</sup>M.T. FERRER, *Els italians*.

<sup>34</sup>ARM, LLC, 15, f. 120 r.-v. (Mallorca. 20, julio, 1355).

comerciales en una plaza o plazas, magrebíes o nazaríes, específicas, cuyo origen probablemente habría que datarlo en el período del reino privativo como medio de protección de los intereses mallorquines frente a las actuaciones de operadores catalano-aragoneses e italianos, sobre todo, en las plazas musulmanas; una protección justificada por la importancia de las transacciones efectuadas en estos mercados en la estructura económica de las Baleares. En un primer momento, estas ordenaciones estaban integradas exclusivamente por miembros del medio mercantil "cristiano" de la isla para posteriormente, en un proceso que podríamos fechar a mediados del trecentos, pasar a admitir también a los mercaderes judíos residentes en la aljama, pero siempre, en cualquiera de los casos, era condición indispensable la tenencia de la ciudadanía mallorquina. Una de las principales funciones de estas asociaciones, salvo excepciones, era la obtención eficaz de medios de transporte en el momento que sus afiliados lo precisaran, en un intento de paliar las dificultades de contratar individualmente las pólizas de fletamento; una función que, a juzgar por la documentación, parece ir perfilándose a lo largo de la segunda mitad del XIV para acabar siendo la razón única de este tipo de agrupaciones de mercaderes. La importancia de este hecho es fundamental si tenemos en cuenta las consecuencias económicas de un control de los medios de transporte, de una forma activa, a través de impedimento de embarcar mercancías de mercaderes no pertenecientes a la liga, o pasiva, es decir, prohibiendo el embarque de cargamentos en navíos fletados por comerciantes extranjeros o no afiliados a la asociación. Es por ello que podemos hablar de verdaderos intentos de 'monopolización', por parte de determinados sectores del medio mercantil mallorquín, de los intercambios establecidos desde el centro de Mallorca con algunos de los principales puertos magrebíes; de intentos de vetar, utilizando para ello un control de los medios de transporte, la participación sobre todo de italianos, considerados como auténticos competidores en el negocio norteafricano.

## RÉSUMÉ

Pendant le XIV<sup>e</sup> siècle Majorque apparaît comme une des plus importantes zones de contact commercial entre la Couronne d'Aragon et les ports maghrebins. Une partie du secteur marchand de l'île qui s'intéressait

au commerce avec le nord de l'Afrique et la Grenade nasri constituaient des 'associations' commerciales. L'origine de ces associations peut être datée sûrement de la période du 'royaume privatif' de Majorque qu'elles apparaissent comme un moyen de protection des intérêts majorquins face aux marchands de la Couronne d'Aragon et aux italiens, surtout. Au commencement, les associations étaient contractées exclusivement par des marchands chrétiens de l'île; mais, postérieurement, au cours d'un processus qu'on peut dater au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, on admit aussi les marchands juifs, résidents à Majorque, et qu'avaient acquis la qualité de citoyen de Majorque. On connaît les associations d'Alger, Mostaganem et Mazagrán, Honein, Alcudia et Almeria. Un dépouillement plus exhaustif de la documentation notariale majorquine nous permettra, probablement, au cours de futures recherches, de trouver d'autres associations. La principale fonction de ces associations était d'obtenir des moyens de transport quand les associés en avaient besoin. L'importance de ce fait se révèle clairement au travers d'un strict contrôle des moyens de transport, avec l'interdiction d'embarquer des marchandises dans les embarcations nolisées par des négociants étrangers ou par des négociants non affiliés à l'association. En conséquence, on peut parler de véritables tentatives de 'monopole' des échanges entre le port de Majorque et quelques ports maghrebins par un contrôle des bateaux qui faisaient route vers l'Afrique du Nord.

## SUMMARY

During the XIV century Majorca was the area which had the most important contact with the Maghreb. One part of the Majorcan commercial sector which did business with the Granada kingdom and the North of Africa established commercial associations. These associations date from the period of the 'private kingdom' of Majorca, as a measure of protection against, above all, merchants from the Crown of Aragon and Italy. At first, the associations were restricted to Christian merchants; later, in a process which can be dated from the mid-fourteenth century, admittance was also given to Jewish residents who had obtained citizenship. We know the existence of these associations in Alger, Mostaganem and Mazagran, Honein,

Alcudia and Almeria. Probably, a more extensive search in the Archives of Majorca will permit us to discover other associations.

The principal function of these associations was to obtain transport when needed. The importance of this is obvious, if we consider the economic consequence of transport control. One can speak of real attempts to monopolise trade between Majorca and some Maghreb ports through a control of ships bound for North Africa.