

# LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA FRUMENTARIO. BUQUES Y FUSTAS ENTRE 1344-1348 (II)

M.<sup>a</sup> José CARBONELL BORJA  
Universitat de València  
Andrés DÍAZ BORRAS  
Conselleria d'Educació

Recibido: 11/03/2024 Aceptado: 12/03/2024  
Valencia, España

## Resumen

La existencia de una fuente más antigua que la *Claveria Comuna* nos sirvió para introducirnos en el mundo marítimo valenciano durante la primera mitad del siglo XIV. Uno de los problemas más graves con el que se enfrentó la capital valenciana a mediados del trescientos fue el del abastecimiento de cereal. Hemos podido establecer –y eso intentamos exponer en esta segunda parte– con entera certidumbre dos extremos que conviene subrayar, pues hasta ahora no se había hecho sobre ellos suficiente hincapié. Por un lado, la importancia de las rutas marítimas para garantizar el abastecimiento frumentario; por otro, la fijación de un sistema de guardacostas para impedir la exportación fraudulenta de grano, el contrabando desde el litoral, hurtando a Valencia de un producto vital, en especial cuando, debido a las carestías internacionales, no fue posible obtener cereales en abundancia por vía marítima.

*Palabras clave:* fuentes históricas de la Edad Media, Valencia, historia marítima y naval, historia de la alimentación.

## Abstract

The existence of a source older than the “Claveria Comuna” served to introduce us to the Valencian maritime world, during the first half of the 14th century. One of the most serious problems that the Valencian capital faced in the mid-1300s was the supply of grain. We have been able to establish, and we try to expose this in this second part, two certainties that should be highlighted, on which sufficient emphasis had not been placed. On the one hand, the importance of maritime routes to guarantee frumentary supply. On the other hand, the establishment of a coast guard system to prevent the fraudulent export of grain, smuggling from the coast, robbing Valencia of a vital product, especially when, due to international shortages, it was not possible to obtain grain in abundance by sea.

*Keywords:* historical sources of the medieval age, maritime and naval history, history of food.

EN la primera parte de este trabajo intentamos perfilar la relación de la ciudad de Valencia y su reino respecto de la actividad marítima o naval, tomando como marco temporal un periodo relativamente temprano de la historia valenciana –los años anteriores a la mitad del siglo XIV–. Quisimos adentrarnos en este mundo por dos motivos básicos: en primer lugar, por tratarse de un periodo poco estudiado, dada la manifiesta falta de fuentes primarias, y en segundo, porque disponíamos de una serie de libros apenas conocidos y que constituyen el precedente de lo que, después, serán los libros de *claveria* de la ciudad, es decir, los libros de cuentas. Gracias a estos ejemplares, poco trabajados en profundidad hasta entonces, en la primera parte de este trabajo pudimos discernir –a veces solo adivinar– aspectos del negocio triguero y de su transporte marítimo que de otro modo habrían quedado preteridos<sup>1</sup>.

El diseño de la publicación del libro mencionado en la primera nota fue fundamentalmente dar a conocer estas singulares fuentes. Pero, considerando que ciertos aspectos de aquella obra merecían una profundización imposible de abordar en un estudio global, dedicamos ahora un trabajo monográfico a tales aspectos, sobre los cuales entendemos que podemos aportar enfoques y conclusiones nuevos u oportunas rectificaciones. En este sentido, si en la primera parte de este trabajo, de todo ese maremagnum que, por su propia

---

(1) El libro en cuestión es CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2023a.

naturaleza, encierran los libros de cuentas, pusimos el foco en los aspectos navales y marítimos de Valencia y su reino a mediados del trescientos<sup>2</sup>, ahora toca completarla con lo concerniente al avituallamiento de cereales de la ciudad –cuestión prioritaria para la supervivencia de esta– y a su relación en este aspecto con las costas y aguas del reino en su conjunto y del resto de los territorios del rey de Aragón, cuyas plazas se convertirán en elementos fundamentales para el aprovisionamiento de una ciudad ampliamente poblada y con una infraestructura insuficiente para afrontar por sí sola los esporádicos periodos de escasez, al igual que ocurría con la mayoría de las grandes poblaciones mediterráneas o del interior del continente (RUBIO VELA: 2002a, pp. 34-36).

Los trabajos referentes al problema triguero en Valencia componen una gama muy extensa. La cuestión ha sido ampliamente abordada desde antiguo y, ya con criterios más acordes con la historiografía actual, a partir de los años setenta del siglo XX. Es verdad que el problema frumentario en Valencia es un tema complejo, hasta el extremo de no contar aún con un estudio definitivo. En efecto, todos los trabajos de los que disponemos son aportaciones interesantes que enriquecen nuestra visión sobre la cuestión, pero no proporcionan sobre esta una panorámica general, globalizadora. Probablemente este sea el motivo de que hayan sido objeto de una despiadada crítica, tal vez injusta, por parte de otros historiadores interesados en facetas paralelas de la materia, aunque estos tampoco han sido capaces de ir más allá de relatos parciales (G.<sup>a</sup> MARSILLA: 1990-1991). Por otro lado, este conjunto de monografías sobre la cuestión cerealista aún está aguardando un estudio sistemático que las conjugue. Y facetas como el aprovisionamiento marítimo, la defensa del litoral para evitar la salida de cereal o la vigilancia de este han sido prácticamente soslayadas por la investigación, que en el mejor de los casos solo las ha esbozado. Así lo entiende también García Marsilla:

«Cada año los nuevos *jurats* se comprometían a hacer todo lo que estuviera en su mano para mantener Valencia bien abastecida y evitar la carestía, especialmente del pan. Para ello los instrumentos a su alcance fueron diversos, destacando la concesión de primas a la importación de trigo y a veces de carne, conocidas como *ajudes*. Pero en ocasiones era necesario fletar barcos para ir a buscar el trigo, o incluso se armaban barcas para asaltar cualquier bajel con vituallas que pasara cerca de la ciudad, además de patrullar la costa para evitar que los cereales salieran del reino. Todo ello suponía un gasto ingente, que en parte iba a parar a las arcas de los mismos miembros de la oligarquía gobernante inmersos en el negocio del trigo, pero que sobre todo buscaba asegurar la paz social, evitando el desplazamiento o las revueltas que podía ocasionar un pan demasiado caro» (G.<sup>a</sup> MARSILLA: 2009, p. 208).

A comienzos de la década de los sesenta empezaron a aparecer investigaciones metodológicamente rigurosas –podríamos remontarnos más atrás, pero

---

(2) La primera de las ampliaciones, en CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2022; la segunda, en ÍDEM: 2023b.

los trabajos pioneros en la materia adolecían de ciertas carencias en este aspecto— con la clara intención de cubrir el inmenso hueco existente en la investigación valenciana sobre abastecimiento cerealístico<sup>3</sup>. Ya en el último tercio del siglo XX se intentó proseguir con un criterio más metódico los trabajos de Cueves, que recogían experiencias más antiguas y quizá pecaban de estar poco organizados. Fruto de este esfuerzo fueron cinco trabajos, todos ellos publicados en *Estudis. Revista d'Història Moderna*, que pese a sus limitaciones representaron un avance impresionante en nuestro conocimiento de la materia. El análisis pormenorizado en que se sustentan estos artículos permitió fijar el volumen aproximado de cereal llevado a Valencia, así como su procedencia y los nombres de los mercaderes que lo transportaron. No obstante, este hito estadístico quedó un tanto deslucido por el hecho de que los autores, debido a las lagunas de las fuentes y, a veces, a su dudosa fiabilidad, no pudieron dar a las cifras aportadas un carácter concluyente. No obstante, por más que no sean rigurosamente exactas sino solo orientativas, nos dan una prometedora pauta de interpretación histórica, que nos permite aseverar que, a grandes rasgos, y como no podría ser de otra manera, las características generales de la cuestión triguera valenciana coinciden con las del ámbito europeo y, específicamente, con las del europeo mediterráneo, cuyos esquemas repite y con el que presenta problemáticas afines (DOMÍNGUEZ MARTÍN: 1996. BENITO I MONCLÚS: 2004).

«Desde la segunda mitad del siglo XIV, la Corona de Aragón era deficitaria en cereales, y se hizo necesaria la importación masiva de grano acudiendo a los mercados exteriores, sobre todo para abastecer a las grandes ciudades costeras. Barcelona, Valencia y Mallorca se integraban como centros importadores de grano en las redes comerciales mediterráneas que tenían sus principales zonas exportadoras en Italia—Sicilia, Cerdeña y Nápoles, pero también la Toscana y el Lacio—, el sur de Francia—Provenza, el Languedoc— y el Magreb. Del interior peninsular, llegaba el trigo del reino de Castilla y, en las épocas de carestía, incluso se buscaba el grano en los mercados atlánticos. Junto a estos mercados internacionales, desde el reino estricto de Aragón, el único territorio de la Corona excedentario en cereal se contribuía al abastecimiento de las ciudades litorales. Finalmente, existía un circuito regional que, en cada estado catalano-aragonés, canalizaba la producción cerealista hacia sus respectivas capitales» (VICIANO: 2018, pp. 104-105. VILLANUEVA MORTE y LAFUENTE GÓMEZ: 2017).

---

(3) Se trata de un estudio casi preliminar que intenta abarcar una gran panoplia indagatoria, aunque en realidad no investigará en profundidad ninguna materia (CUEVES GRANERO: 1962). Cueves trata incidentalmente del abastecimiento de cereales durante el siglo XV, en el marco de un trabajo que se ocupa de los abastecimientos alimentarios en general, no específicamente de los frumentarios. Explica, siguiendo a los clásicos, que la ciudad necesitaría alrededor de 300 cahíces diarios para satisfacer el consumo de su población y que, por tratarse de un lugar central en la costa occidental del Mediterráneo, por la feracidad y buen clima de su suelo y por la buena gestión política de sus dirigentes, no llegó a padecer hambrunas crueles y de grandes proporciones, lo cual parece ser cierto. Más abajo volveremos sobre esto.

El más complejo de los dilemas con que nos enfrentamos se refiere a cuestiones ya señaladas por el grupo de historiadores de los años setenta. Según estos, podíamos averiguar la procedencia del cereal, los comerciantes que se hicieron cargo de llevarlo a Valencia y las regiones mediterráneas de origen, pero nada más. No obstante, a lo largo de la década de los ochenta se produjo una aportación cualitativamente muy significativa. Nos referimos a los artículos de Agustín Rubio Vela (1982, 1987, 2002b), en especial al trabajo que realizó con Mateu Rodrigo Lizondo (1988) sobre un periodo paralelo al nuestro y manejando unas fuentes idénticas, trabajo que remarcaba asimismo los aspectos vinculados con el ámbito marítimo:

«En el caso de Valencia, la ciudad se abastecía con trigo procedente de la Plana Baixa, en el norte, y de las comarcas centrales del reino –las huertas de Alzira y Xàtiva, y las tierras de Alcoi y la Vall d’Albaida–, pero sobre todo del sur, donde destacaba la huerta de Orihuela. De hecho, esta zona era un centro productor de cereal, en el que las autoridades locales, al contrario de lo que sucedía en el resto de núcleos urbanos, estimulaban la exportación de grano. Esta integración regional, sin embargo, no solo obedecía al estímulo comercial de la gran demanda urbana, sino que las capitales de la Corona, como Valencia, consiguieron dotarse de un marco institucional que garantizaba su acceso preferente al cereal que se comercializaba en el reino. Finalmente, articulado con las redes exteriores y regionales, existía un mercado local donde se distribuía el grano importado, pero también el que se producía en las tierras del distrito urbano. Campesinos y otros propietarios locales de tierra vendían sus excedentes cerealistas a mercaderes y tenderos, o directamente a los consumidores de sus propias ciudades y villas» (VICIANO: 2008, pp. 105-106).

No conviene, sin embargo, perder de vista la complejidad que entraña el estudio de un tema como este. Incluso para periodos como el siglo XV, más rico en cuanto a fuentes primarias, los investigadores, pese a sus abundantes aportaciones, tampoco han podido alumbrar una obra definitiva (CÁCERES MILLÁN: 2017. VICIANO: 2018). Así pues, sin perder nunca de vista la oscuridad que rodea al asunto que nos toca abordar, podemos comenzar intentando asentar algunas bases sólidas sobre las que construir nuestra exposición. Con este fin, nos aproximaremos a la cuestión desde el punto de vista marítimo –aunque no sea nuestra prioridad– para, partiendo de esa faceta, adentrarnos en ámbitos más específicos de suministros.

El área sur del Reino de Valencia, que pasó a integrarse en el territorio valenciano a comienzos del siglo XIV, sufrió una transformación intensa desde el punto de vista poblacional y de ampliación de tierras roturadas. Ese fenómeno permitió el desarrollo de una extensa superficie cerealista que abarcaría desde Orihuela hasta Alicante y el interior del territorio, hasta casi alcanzar la frontera con Castilla (BARRIO BARRIO: 1998, 2009). El crecimiento de la producción de cereal fue continuado y contribuyó poderosamente a garantizar la autosuficiencia frumentaria del reino, en primera instancia durante el siglo XIII, y después, con las nuevas adquisiciones territoriales, hasta el primer

tercio del siglo XIV aproximadamente (RUBIO VELA: 2003, pp. 38-40); no obstante, conviene no perder de vista que el aumento de la producción cerealista discurrió paralelo al crecimiento de la población, y eso derivó en el aumento de la superficie dedicada a estas gramíneas. En áreas con condiciones similares a las de la Vega Baja, situadas cerca de las costas o en el interior del territorio valenciano, se van a reproducir los mismos fenómenos de los que estamos hablando: aumento de la producción y polémicas con comerciantes o nobles deseosos de extraer rentas mayores a sus tierras.

Desde otro punto de vista, el negocio frumentario afectó muy positivamente a la alta nobleza, un sector social de enorme peso, en ocasiones emparentado con la familia real, que se había convertido en propietario de extensas parcelas de cereal y que descubrió con entusiasmo que su exportación le podía procurar pingües beneficios. Además, el cultivo de trigo y el aumento de la riqueza y de la población en estas comarcas beneficiaba a localidades como Orihuela, plaza en expansión y cada vez más comprometida con un desarrollo económico que tenía en el cereal uno de sus pilares. Este hecho, si no diferenciador, sí será significativo, al hacer más ostensible, al menos sobre el papel, la oposición de aquella ciudad a los cambios que intentaba implantar la ciudad de Valencia. El comercio, por último, atraía a la navegación hacia la zona e introducía esta área en las rutas mercantes regionales, lo cual repercutía también positivamente en la dinámica expansiva de este ámbito.

No obstante estas consideraciones, como todos los ecosistemas económicos o sociales, este crecimiento aparentemente sólido y poderoso escondía flaquezas. En efecto, el incremento de la población fue continuo en todo el Reino de Valencia desde finales del siglo XIII, pese al éxodo de una pequeña parte de la población musulmana que huía del dominio cristiano. Y, a más población, más oportunidades de crecimiento, pero también más necesidad de consumo de pan. Así las cosas, las comarcas valencianas productoras de cereal pronto vieron cómo Valencia –cuya población, como la de todo el reino, crecía y crecía– les reclamaba sus excedentes.

De manera que, en el aspecto logístico, no se vislumbraban problemas. Pero ¿qué pasaría si los comerciantes foráneos que compraban el trigo de Orihuela, o los grandes señores de aquellas demarcaciones, ofrecieran más dinero que Valencia? ¿O si mercaderes valencianos, catalanes o mallorquines, al servicio de Mallorca o Barcelona, por ejemplo, en coyunturas de crisis cerealística, ofrecían precios más elevados por el trigo? Las carencias de otras poblaciones integradas en los territorios del rey de Aragón podían llevarlas a tener que incrementar el precio que estaban dispuestas a pagar en Orihuela u otras localidades exportadoras. En estas circunstancias, ¿acaso la aristocracia emparentada con la familia real estaría dispuesta a perder dinero vendiendo más barato el cereal? Y una ciudad como Orihuela, en proceso de crecimiento y cada vez más poderosa, ¿estaría dispuesta a perder una fuente de negocio muy lucrativo?

Estas son las razones de fondo de la pertinaz resistencia de las comarcas del sur del reino a que la capital les comprara su cereal. Las tensiones entre

esta y el consorcio de intereses del sur valenciano serán constantes desde al menos los años veinte del siglo XIV. Con frecuencia a los investigadores les ha resultado difícil explicar los problemas de Valencia para hacer efectivos los privilegios que arrancaba al monarca. A este respecto, conviene no perder de vista que el precio ofrecido desde Valencia, aunque reportaba a los vendedores una sustanciosa ganancia, era inferior al de Palma o Barcelona, de modo que no satisfacía las expectativas de los vendedores. Por ese motivo, la ciudad solo podía garantizar el suministro manteniendo una escuadrilla de vigilancia costera que actuaba en esas y otras aguas del litoral. Estas patrullas guardacostas no tenían como objetivo castigar a Orihuela y su comarca, sino defender la preeminencia de la capital del reino y evitar que fuera amenazada por la aristocracia, los mercaderes locales, las poblaciones foráneas o las ciudades y villas del interior.

### **La capital y el primer control naval regular sobre las aguas del Reino de Valencia**

Los años anteriores a la década de los cuarenta en el siglo XIV fueron de una intensa actividad naval en aguas del estrecho de Gibraltar, que dio lugar a una política de alianzas confusa y cambiante. El natural antagonismo entre cristianos y musulmanes, que enfrentará a benimerines y granadinos con castellanos en colaboración con aragoneses o portugueses y genoveses, se trastocó a veces. Así, los ligures, aliados históricos de los castellanos, eran también rivales del rey de Aragón y de sus súbditos. Por ello, no es de extrañar que atacaran con cierta frecuencia, y a veces con fruición, a naves aragonesas o de sus aliados. Al mismo tiempo, los genoveses, en ocasiones, se sintieron más protegidos en puertos nazaríes que en los castellanos, debido a que en tierras islámicas a los súbditos del rey de Aragón les resultaría más complicado obtener satisfacción que en Castilla. Por todo esto, el resultado de muchas acciones navales que tuvieron como escenario el Mediterráneo occidental muchas veces resulta confuso. La trivialización de la hostilidad no hará más que reducir la enemistad hacia los enemigos y socavar la amistad de los amigos. El Mediterráneo del siglo XIV es un mar de fidelidades dudosas y sospechosas alianzas a veces dictadas por la necesidad, no por la convicción. En la primera parte de este trabajo ya vimos las peculiares alianzas de los Grimaldí, escapados de Génova y asentados en Mónaco y alrededores, con el monarca de Mallorca, acusado y acosado por Pedro el Ceremonioso (CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2023a, pp. 50-71).

Pues bien. En esta segunda parte vamos a ocuparnos de otro apellido de tradición genovesa, aunque podría tratarse de una estirpe lombarda de Alessandria, población a mitad de camino entre la capital de la Liguria y Milán, la ciudad por excelencia de Lombardía. Nos referimos a los Escarsafiga y todas sus variantes ortográficas. En los archivos de la Corona de Aragón se hallan rastros de personajes de este linaje desde el siglo XIII hasta el XV. Los miem-

bros de esta casa se dedicaron a actividades muy diversas (FERRER MAYOL: 1967. LLOMPART: 1985. CUBELLS: 2007: pp. 24 y 106. MORELLÓ BAGET: 2009. ORTEGA VILLOSLADA: 2014. FANDOS: 2022, pp. 96 y 215). A lo largo de la edad moderna, su presencia en distintos ámbitos de la administración real española es de sobra reconocida, aunque nosotros vamos a prescindir de esta parcela de su historia porque, aunque sin duda interesante, queda lejos de nuestros propósitos. Por esa circunstancia resulta muy difícil atribuir una profesión concreta a los primeros Escarsafiga que figuran en los archivos medievales. Con este apellido aparecen desde monjes hasta comerciantes o, sobre todo, gente del mar de incierta fiabilidad. Será entre estos últimos, entre la gente del mar, donde hallaremos la pista que nos parece más interesante seguir para desarrollar nuestro trabajo.

Sabemos, como estábamos diciendo, que en el primer tercio del siglo XIV se habían producido una serie de incidentes graves en los que se habían visto involucrados algunos genoveses güelfos: Lanfranqui Gisolfo y Horseto Escarsafiga, que habrían asaltado y confiscado los bienes de una coca de Ramon Figuera, de Barcelona:

«En plena confrontación con Génova, las galeras de los ligures Lanfranqui Gisolfo y Horseto Escarsafiga salen el 17 de septiembre de 1331 tras dos cocas bayonesas que, abastecidas en la rada mallorquina, se dirigían a Flandes. Estas logran sortear el abordaje, lo que no podrá hacer la coca de Julián Escala que, con grano en sus bodegas, es apresada y conducida a Almería. El 27, Pedro Tarín, apercebido por el cónsul de Málaga, notifica a los jurados valencianos las actividades ligures. Habían arribado a Málaga con dos presas: la coca bayonesa *Den Colom* estibada con trigo de Juan Negre comprado en Salé, por la que pedían un rescate de 2.000 doblas de oro; y la nave *Den Figuera*, capturada en el puerto de Cádiz» (ORTEGA VILLOSLADA: 2014, pp. 83-84. RÍOS TOLEDANO: 2018).

Para evitar ser perseguidos por las autoridades de la Corona de Aragón, estos merodeadores güelfos decidieron descargar los géneros despojados en el Reino de Granada, alejando así lo robado, como hemos indicado más arriba, de una más fácil reclamación en Castilla (MUTGÉ I VIVES: 1992, pp. 60-61. DIAGO HERNANDO: 2000. CABEZUELO PLIEGO y SOLER MILLA: 2013). De hecho, ese comportamiento se había convertido en usual durante este periodo como consecuencia de la reanudación de la guerra de desgaste entre la república ligur y los súbditos del rey de Aragón. Por ese motivo, algunos genoveses se encontraban rondando las aguas del flanco sur del Reino de Valencia. Más aún, estos corsarios –más que piratas–, al abrigo de los puertos neutrales sarracenos de Granada, seguirán actuando en el litoral valenciano incluso después de 1338 (SÁNCHEZ MTNEZ.: 1988, pp. 434 y 435). En efecto, disponemos de documentación inmediatamente posterior a esta época que así lo insinúa. Así, nuestro primer documento, que data de 1345, se refiere a otro miembro de la familia «Scorçafiga», a Domenico. Este marino se encontraba a bordo de su nao en un punto impreciso entre Alicante y Cartagena, aunque también podría haber llegado más al sur y hallarse en Almería o Málaga, en

espera de encontrar un puerto donde desembarcar el cereal que al parecer transportaba y cuya procedencia ignoramos. Podía provenir de Orihuela y haber sido cargado con objeto de llevarlo a Granada para su venta, o proceder de Berbería, Sevilla o cualquier otro lugar. Según Rubio Vela y Rodrigo Lizondo, lo más probable es que se tratara de cereal de Orán (Berbería).

Por otro lado, sabemos que el 15 de enero de 1345 se presentaba ante los jurados un escrito –probablemente custodiado por el notario archivero del municipio– dado en Gandesa a 8 calendas de junio de 1337. El privilegio en cuestión concedía a Valencia la facultad de aparejar barcos para impedir la salida de cereal del reino cuando hubiere necesidad en la ciudad, como era el caso –documentos de esta índole de la década de los treinta abundan en los legajos–. Además, se facultaba a las autoridades comunales para capturar cualquier barco triguero que circulara por aguas valencianas, lo cual tampoco era una novedad, sino más bien la consecuencia lógica del privilegio concedido. Por último, y esto lo que más nos importa ahora, se concedía a la capital licencia para dar *guiatge*<sup>4</sup>, permiso especial por el que cualquier negociante que estuviera dispuesto a llevar cereal a la ciudad quedaría exonerado de las penas derivadas de eventuales delitos perpetrados contra súbditos del rey de Aragón o de pleitos económicos con estos. Por más que, en 1345, Domenico no fuera responsable de los posibles desafueros cometidos años antes por otros Scarçafiga, sin contar con el correspondiente salvoconducto, cualquier mercader agraviado por sus familiares podría actuar contra él, lo cual es motivo suficiente para que desconfiara de la propuesta de llevar cereal hasta Valencia si no se le ofrecían sólidas garantías. El mismo día 15, Domenico, cuya nave estaría surta más o menos frente al puerto de Alicante, prometía llevar el barco a Valencia si se le otorgaba el correspondiente *guiatge* y se le abonaban 16d por cahíz de trigo, cantidad ligeramente superior al promedio habitual (12d). A todo ello se comprometía jurando, con testigos y por escrito, ante los santos evangelios. Los jurados de la ciudad, por su parte, entregaban un documento escrito de reconocimiento del trato en el que se garantizaba que nadie, en aguas valencianas, le molestaría y que podría entrar en El Grau de la ciudad y salir de él sin problemas. Por fin, el 17 de enero, Guillem Sans, patrón de barcha, recibía 110s por su salario y el de seis hombres que habían ido en busca de Domenico, ante la información de que se hallaba por esos mares. Pere de Fonte, en representación de la ciudad, sería el encargado de entrevistarse, muy a principios de 1345 o incluso en los últimos días de 1344, con el italiano<sup>5</sup>. El acuerdo, corroborado en Cartagena –hasta donde tuvo que acudir el legado valenciano, que no encontró al genovés en Alicante, de donde habría partido ante la presencia de una barcha valenciana, seguramente guar-

(4) Para no sobrecargar el texto de cursivas, usaremos estas para resaltar los términos en valenciano solo la primera vez que son mencionados. (*N. del ed.*)

(5) Archivo Municipal de Valencia (AMV), *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, docs. 18 calendas de febrero de 1344 y 16 calendas de febrero de 1344 para el último documento. CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2023a, pp. 206-207.

dacostas–, expresa que entre el genovés y los valencianos existía cierto grado de desconfianza mutua. De hecho, la nao de Scarçafiga quizá ni siquiera se hallase en el puerto murciano y, en espera de instrucciones del señor de la embarcación, se había trasladado a aguas nazaríes, donde se hallaría a resguardo de una eventual intentona valenciana de tomarla por la fuerza.

Hemos estado viendo cómo la mayoría de los años la ciudad disponía de cierta abundancia de cereal y cómo, en momentos de coyuntura desfavorable, podía abastecerse por otros conductos, incluyendo el recurso al rey. Sabemos que, a veces, pudo disponer del cereal de las costas del Reino de Valencia o incluso de otros emplazamientos del interior; que es plausible que las poblaciones exportadoras o los grandes terratenientes que vendían el cereal al mejor postor se resistieran a ceder sus granos sistemáticamente y que, por eso, la ciudad recurrirá con cierta frecuencia al rey y a reclamar privilegios más definitivos para que no hubiese duda de su preeminencia en aguas valencianas. Parece inevitable que tuviera que actuar así para evitar discusiones con la nobleza, en parte emparentada con el rey, o con poblaciones que se sentían agraviadas por la pérdida de autonomía comercial que el monopolio de la capital imponía. Las comarcas del sur valenciano habían sido incorporadas legalmente, mediante los tratados de Torrellas (1304) y Elx (1305). No obstante, los permisos de exportación de cereal se habían concedido antes de esas fechas, con el objeto de que el volumen potencial de negocio atrajese población y suscitara el interés de la alta nobleza por participar en un asunto que se vislumbraba muy lucrativo. El primer privilegio de libertad de exportación data de 21 de enero de 1302. Las coyunturas desfavorables, no obstante, limitaron estas iniciativas, de suerte que el permiso exportador quedó revocado el 1 de octubre de 1310, aunque probablemente de manera provisional (RUBIO VELA: 2003, p. 41). En efecto, personalidades como el infante Pedro de Ribagorza, hijo de Jaime II el Justo, o Ramon Berenguer, conde de las Montañas de Prades, hacían negocios suculentos a los que resultaba difícil renunciar (ib., pp. 45 y 50, respectivamente). Sabemos también que la nobleza, afecta al rey y a veces familiar suya, disponía de campos sembrados de cereal por buena parte de las tierras próximas a las costas, desde Alicante hasta Cullera o, incluso, el norte de Castelló.

Las cosas empezaron a cambiar a fines de 1329. Así, Alfonso IV el Benigno concedía a la ciudad de Valencia la franquicia de vetar la extracción de cereal del reino, todo ello gracias a una prerrogativa dada en las Cortes el 24 de octubre de 1329. Este privilegio será confirmado por otro que facultaba a la capital para aparejar barcos que bloquearan las salidas de cereal del reino (ib., pp. 44 y 45, respectivamente). Por fin, el 22 de noviembre de 1333 la ciudad tomará la decisión de hacer efectivos sus derechos y armará dos embarcaciones de 20 remos –probablemente dos barches o tal vez leños– para impedir la salida de cereal de esas aguas (ib., p. 46). Parece ser, pues, que aunque las bases legales para el control del territorio valenciano por la capital se remontan a algunos años antes, la urbe no conseguirá hacer valer ese dominio hasta estas fechas.

Por otro lado, para completar el círculo competencial fue preciso obtener la concesión de *guiatges* para llevar cereal a Valencia. Alfonso IV había concedido en 1328 un privilegio para que la ciudad pudiera entregar *guiatges* que permitieran a la capital abastecerse de víveres. Pero no queda claro el grado de perentoriedad que poseían de documentos, que podían ser interpretadas como meras licencias que garantizaban la compra de cereal, a un precio establecido, a aquellas embarcaciones que se hicieran con una; es decir, el *guiatge* parecía reducirse a ser una garantía, lo que no supondría un gran estímulo para el potencial vendedor. Eso explicaría por qué los administradores de la ciudad considerarían poco operativo este tipo de instrumento legal y continuarán presionando al rey para conseguir el monopolio sobre todo el territorio del reino. Conviene recordar, no obstante, que el privilegio de 1328 era contemporáneo –si no idéntico– de otro concedido a la ciudad de Barcelona, en las mismas fechas, por el rey: el famoso *Vi vel gratia*, por el cual ciudades como Barcelona o Valencia, en caso de necesidad, podían obligar a descargar cereal a cualquier barco que cruzara por sus aguas o se encontrara próximo a la urbe en cuestión, aunque, en el caso de Valencia, hasta no hace mucho se desconocía su existencia (PÉREZ SEMPER: 2002, p. 38. BURGUERA I PUIGSERVER: 2017, p. 49, n. 17. RUBIO VELA: 2003, p. 46).

El caso relativo a Scarçafiga que nosotros planteábamos presenta una diferencia de matiz. El problema del ligur es que procedía de una familia con un pasado conflictivo en relación con la Corona de Aragón, donde es muy probable que hubiese marcas de mercaderes del rey aragonés afectados por antiguos latrocinios de la década de los veinte o los treinta. Estas marcas no caducaban e implicaban la confiscación de bienes propiedad del ladrón, o de algún familiar suyo, por valor semejante a lo robado. En estas condiciones, un *guiatge* normal no debía de suponer garantía suficiente para un mercader como Leonardo Scarçafiga, con un pasado turbio a título personal o familiar, en quien verosíblemente anidaría el temor a perder su barco o incluso a ser retenido. Eso explicaría por qué Guillem Sans habría enviado a un legado valenciano hasta Cartagena, a finales de diciembre o comienzos de enero de 1345. Sin embargo, lo más importante es que se menciona un privilegio dado a 5 nonas de mayo de 1339, por el cual se dejan sin efecto las marcas que mercaderes locales o de la Corona de Aragón pudieran tener contra cualquier individuo que llevase cereal. Ese documento, que sin duda existía en 1339, fue puesto en práctica ya en 1345 con las prevenciones y pronunciamientos adecuados.

La conclusión a la que podemos llegar es reveladora y significativa. La ciudad de Valencia, entre 1329 y 1339 aproximadamente (o 1345 como fecha límite, si queremos ajustarlo al máximo), consiguió revocar la situación de libertad de comercio del cereal del sur de las tierras valencianas; primero, con un privilegio que impedía su exportación fuera de los límites del reino; después, aparejando barcos para hacer efectiva esa prohibición, siempre que la capital necesitara cereal; y, por último, concediendo *guiatges* a todos aquellos barcos que circularan por estas aguas, para que fueran a descargar en El Grau

de la ciudad. A modo de remate, como garantía adicional, las sanciones punitivas derivadas de delitos económicos que determinados navegantes, por sí o a través de algún familiar, pudieran haber cometido en el pasado se dejaban sin efecto, con objeto de que aquellos se sintieran seguros y condujeran sus cargamentos de cereal sin temor a represalias. De este modo, podemos decir que la ciudad de Valencia, en el primer tercio del siglo XIV, intenta convertirse en soberana de las aguas de todo el reino –por supuesto por delegación real– y que este fenómeno estaba estrechamente relacionado con el problema frumentario. Es difícil determinar si la ciudad pretendía con ello exclusivamente aportar grano al mercado local, o si su designio último era absorber además competencias políticas de ámbito naval –obviamente, siempre bajo tutela real–. No obstante, en el comportamiento de la urbe adivinamos algo más que el miedo al desabastecimiento, aunque esto no pase de ser una sospecha. Parece ser que Scarçafiga venía de Berbería con un cargamento de cereal, como ya hemos mencionado. Es probable que apareciera en aguas del sur del Reino de Valencia o de Cartagena, el puerto murciano, porque navegaba en estiba, ya que es poco probable que su propósito fuera descargar en Alicante o el sur del territorio valenciano, zona usualmente excedentaria y exportadora de cereal. En Cartagena también eran poco frecuente que sobrevinieran carestías frumentarias que hubiera que compensar con cargamentos llevados por mar (HINOJOSA MONTALVO: 2022, p. 11). Por eso entendemos que el destino final del lombardo-ligur era el puerto de Almería o el de Málaga. Advertida su presencia por los barcos valencianos encargados de evitar la salida de cereal, o por mercaderes de la zona, se decidió entrar en conversaciones con el italiano para que llevara su carga a la ciudad con unas garantías que sobrepasaban un *guitatge* convencional.

Gracias a las copias notariales de los libros de Francesc Falgueres, tenemos información de la arribada de cereal a Valencia, por vía marítima, desde el último trimestre de 1344 y hasta el segundo de 1348. Nos faltan datos acerca de tres de los quince trimestres comprendidos entre estas fechas, quizá porque en ellos no hubo descargas. En cualquier caso, podemos deducir que el último de los trimestres de 1344 no fue especialmente exigente en cereal descargado en la playa de Valencia. De hecho, ocupa el cuarto lugar, en orden de menor a mayor cantidad de hectolitros desembarcados, en el total de trimestres; y, tomando como referencia los cuatro últimos de cada año, es el trimestre en que menos cereal se desembarcó. Así pues, la ciudad no atravesaba una situación de acuciante necesidad de cereal, de modo que no acertamos a dar una explicación razonable a por qué se tomó tantas molestias en buscar a un genovés con un más que probable pasado espinoso a sus espaldas –por sí o por su familia–, parlamentar con él y entregarle un *guitatge* singular hasta esa fecha, ni a que se le pagara una cantidad de dinero disparatada por el cereal que transportaba (RUBIO VELA y RODRIGO ELIZONDO: 1988, pp. 94-95).

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

Cuadro 1. HECTOLITROS, DINERO EMPLEADO Y PRECIO POR HECTOLITRO SEGÚN FRANCESC FALGUERAS, 1344-1348 (POR TRIMESTRES)

10/12/1344 2.436 hl 23.173s 6d 9s, 6d x hl	1/3/1345	4/6/1345 789,5 hl 1.684s 2s, 1d x hl	7/9/1345 12.086 hl 6.117s 6d x hl
10/12/1345 15.173,5 hl 10.033s, 2d 8d x hl	1/3/1346 11.868,75 hl 7.424s, 1d 7d x hl	4/6/1346 19.606 hl 13.565s, 11d 8d x hl	7/9/1346
10/12/1346	1/3/1347 450,5 hl 1.043s 2s, 3d x hl	4/6/1347 43.086 hl 11.058s, 1d 3d x hl	7/9/1347 100,32 hl 4.084s 1d 40s, 8d x hl
10/12/1347 4.074,20 hl 2.081s 5d 6d x hl	1/3/1348 20.408,5 hl 12.233s 7d x hl	4/6/1348 71.026,33 hl 12.099s 2d x hl	

FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

Agustín Rubio y Mateu Rodrigo insisten en la existencia de carestía, pero la realidad es que solamente comenzará a aparecer cuando se empiece a recoger la siguiente cosecha y se compruebe la necesidad de importar más cereal desde Sicilia y otros lugares costeros. Por lo tanto, creemos que, aunque el hambre no se había apoderado de la capital, el almudín debía de estar semivacío y, en consecuencia, Valencia necesitaba con urgencia atesorar grano para evitar sobresaltos en fechas inmediatas.

Podemos detectar, a través de estos datos, que los trimestres más duros de la serie serán el primero y el segundo, que se corresponden con el periodo de disminución natural del grano en los silos comunales. Esta *soldadura* será especialmente dura en los meses centrales del año, cuando esté concluyendo la primavera y la siega aún no haya comenzado. Al menos eso parece desprenderse de los datos de compras de cereal realizadas por el gobierno comunal, que evidencian que la inmensa mayoría de ellas serían transportadas por mar hasta la capital. No obstante, conviene no perder de vista dos fenómenos importantes. Por un lado, que existió un mercado negro alternativo que introduciría en la ciudad cereal de contrabando, sin pasar por el *almodí* o depósito centralizado de la urbe. Como es lógico, la cantidad de cereal que se manejaba fraudulentamente es imposible de contabilizar:

«Así los cereales debían confluír en el *almodí*, donde un *guardià* los clasificaba, cobraba el impuesto correspondiente, fijaba su precio y obligaba incluso a los clientes, cuando sobraba trigo del año anterior, a comprar parte de ese cereal que estaba ya cercano a pudrirse. En realidad, ese control nunca fue del todo eficiente,

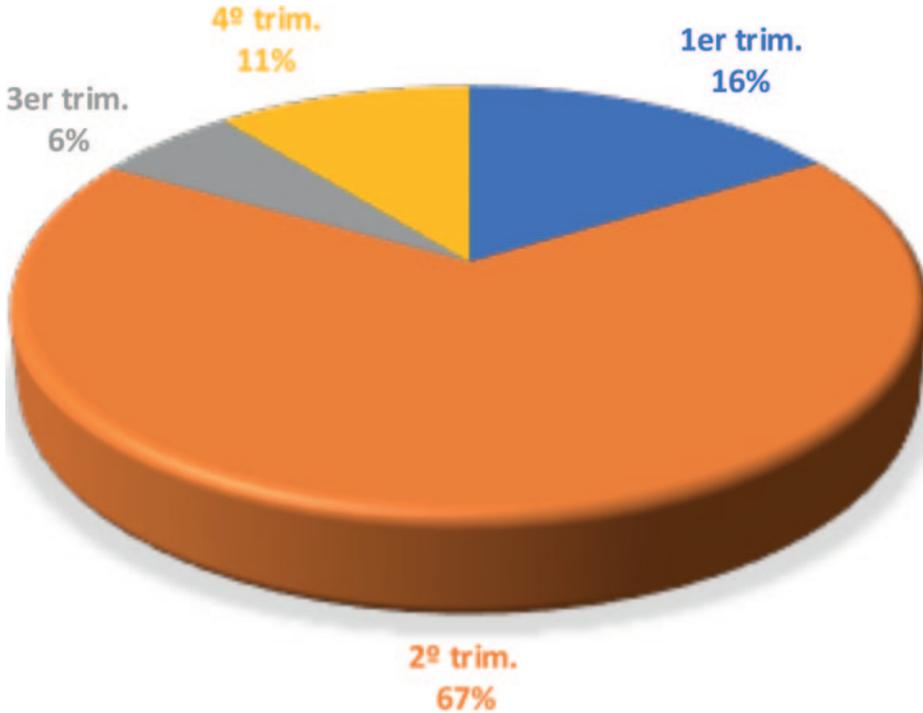
y por más que se persiguió, siempre fue posible adquirir algo de cereal en *botigues* privadas» (G.<sup>a</sup> MARSILLA: 2009, p. 208).

Por otro lado, no todo el cereal que llegó a Valencia lo hizo a través del mar. Aun siendo la vía marítima la más económica y, tal vez, la más rápida, se debe tener en cuenta que el *hinterland* de la ciudad era capaz de cultivar grano y de llevarlo hasta la urbe. Las proximidades de la capital podían producir entre un cuarto y un tercio del grano que esta necesitaba (RUBIO VELA: 2002a, p. 36), y desde el interior del reino llegaría más cereal, así como desde Aragón o, incluso, desde Castilla. La cantidad de este cereal que acabaría en el almodí sin que lo hubiera comprado la ciudad también se nos escapa. Probablemente, el cereal llegado por mar tendría un mayor impacto tranquilizador entre la población, que lo vería como una prueba ostensible de la autonomía del abasto de la ciudad respecto de la coyuntura de las tierras próximas, lo que suponía una garantía adicional. Pero desde el interior de Valencia o de los territorios vecinos también llegarían con regularidad recuas de mulas cargadas de grano. Eso explicaría la compra de cereal que no aparece en los registros de cuentas urbanas:

«Su traspaís, el *hinterland* rural con el que intercambiaba productos rebasaba, con mucho, las fronteras políticas: se adentraba en los territorios vecinos de Castilla y de Aragón, cuyo papel era crucial en el avituallamiento urbano. Valencia, salida natural de los excedentes de aquellas comarcas limítrofes, no pertenecientes a su reino, recibía de los mismos cereales, sobre todo trigo, traído por arrieros que seguían las rutas del Turia, del Palancia o del Mijares. Se trata de unas importaciones infravaloradas hasta ahora, quizá porque no afloran en la documentación de la época con tanta frecuencia como las del cereal transportado por mar» (RUBIO VELA: 2002b, p. 96).

Decíamos al principio que Valencia, para subsistir en pleno siglo XV, necesitaba 300 cahíces diarios de cereal, lo que representa unos 600 hectolitros. Seguramente, en la primera mitad del siglo XIV, siendo menor la población de la ciudad, el consumo de cereal sería asimismo menor (DIETARI DEL CAPELLÁ: 1932, p. 44). Asignando a cada pieza de pan un peso aproximado de un kilo, podríamos llegar a la conclusión de que la ciudad contaría en el siglo XV con unos 60.000 habitantes, cifra que no está lejos de la conjeturada por los historiadores. Por otro lado, en el siglo XIV habría una población aproximada de 30.000 habitantes (RUBIO VELA: 1995. LADERO QUESADA: 2012, pp. 187-188), es decir que, para alimentarla, serían necesarios unos 150 cahíces diarios de trigo. Esta proyección, sin embargo, es muy inconsistente pues, por un lado, no sabemos en rigor cuál era el consumo de pan por habitante y, lo que es peor, tampoco el número de habitantes de Valencia, aunque lo conjeturemos. De este modo se cumple esa premonición que parece impedir avanzar en un conocimiento consolidado de la realidad cerealista valenciana. Hemos constatado la imposibilidad de fijar el número de hectolitros que se consumían en la ciudad. No sabemos la cantidad de grano que arribaba por tierra y que, por lo

Gráfico 1. HECTÓLITROS DE CEREAL ADQUIRIDOS POR VALENCIA SEGÚN FRANCESC FALGUERES 1344-1348. EN PORCENTAJES Y TRIMESTRES



FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

tanto, quedaba fuera de los registros de los que disponemos. Y tampoco podemos cifrar el cereal que llegaba a la ciudad y se vendía fuera de los cauces legales, imposible de contabilizar, aunque sería escaso. Así pues, parecen confirmarse los malos augurios de los autores de los trabajos publicados en *Estudis* en 1973 acerca de que en lo sucesivo se dieran grandes avances en nuestro conocimiento de la realidad cerealista valenciana.

Las compras de cereal se centraron, como por otro lado resultaría previsible, en el segundo trimestre, entre abril y junio, siguiendo el ciclo natural de las cosechas. Por el contrario, en el tercer trimestre, con la cosecha ya recogida, las aportaciones de cereal se reducen al mínimo, y en su inmensa mayoría llegarán por mar. El primer trimestre y el cuarto las arribadas son escasas, aunque entre enero y marzo son mayores que entre octubre y diciembre, cuando los almacenes ciudadanos estaban todavía bien abastecidos de grano.

Es lógico que en el periodo de cosecha y en los meses siguientes se dispusiera de más cereal que en la fase del año en que se vacían los graneros. Pero

el patriciado local debía cerciorarse de que este ciclo de carestía y abundancia respondía verdaderamente a los ritmos naturales de la cosecha, para evitar que la población padeciera hambrunas, subidas excesivas de precios o desabastecimientos coyunturales, pues las autoridades comunales medievales se cuidaban mucho de no cometer errores en sus previsiones de las necesidades alimentarias de la urbe, una de sus funciones más importantes. Acabamos de ver el interés en la captación de grano a cualquier precio, a veces sin reparar en la naturaleza del vendedor o en la procedencia de las gramíneas. Por consiguiente, parece demostrado que en ningún momento se produjeron crisis alimentarias por carencia grave de cereal, y así lo certifican los investigadores que mejor conocen este aspecto:

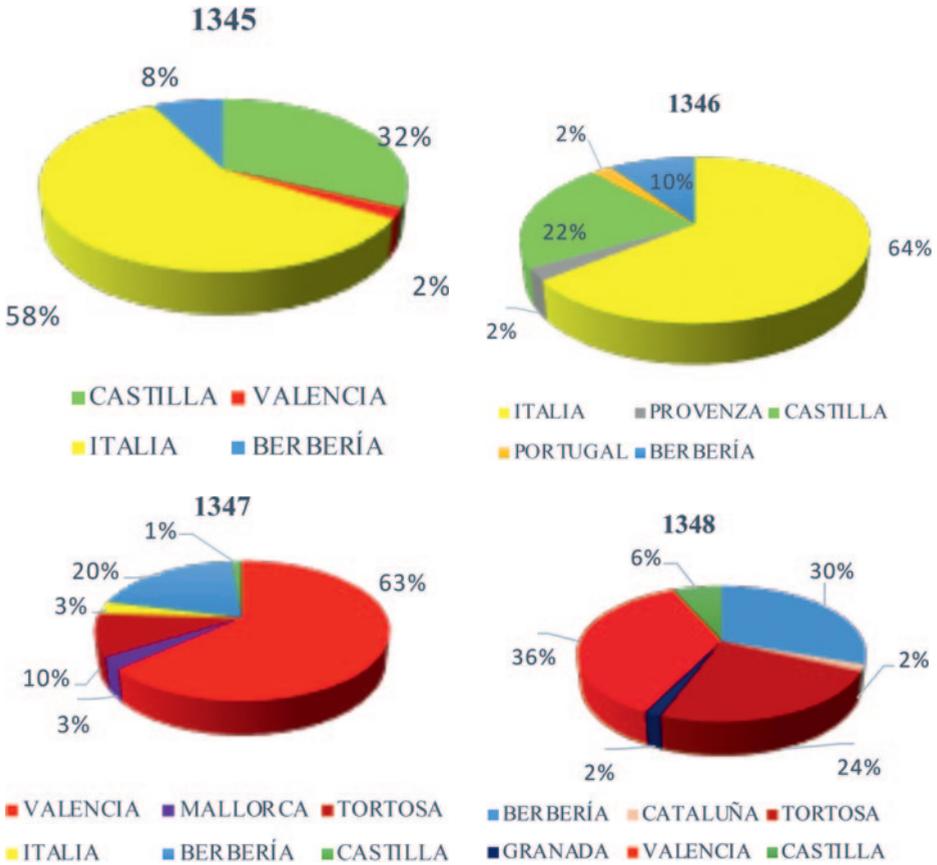
«... les dificultats del període mai no hi conduïren a la catàstrofe alimentaria, a diferència del que s'esdevé en altres terres mediterrànies. Al capdavant, hi hagué sovint carestia -això és, blat car i escàs- a la capital del regne, i en algun moment, als mesos finals de 1347, greu penúria, però les fonts documentals en cap cas no hi parlen de fam» (RUBIO VELA y RODRIGO ELIZONDO: 1988, pp. 100-101).

Al margen de todas estas consideraciones, es razonable pensar que el grueso del grano que arribaba a la capital lo hacía por mar, a través de una variada gama de rutas y procedimientos. Aunque ya hemos señalado que el cereal llegado por este conducto no representa el total, se trata de una cantidad significativa que nos permite profundizar en la naturaleza de estas aportaciones. Así, a través de las gráficas de sectores que aparecen más abajo, podemos llegar a dos constataciones elocuentes.

La primera es que la mayor cantidad de importaciones, en 1345 procedía de Italia, seguida de Castilla; entre ambas aportaban el 90 por ciento del grano desembarcado en Valencia. Esta pauta se mantiene para 1346, año en que de nuevo el principal mercado de cereal de donde importa Valencia es Italia, seguido de Castilla; una y otra suman el 86 por ciento del total. Esa aplastante preeminencia tiende a diluirse en los años posteriores. Así, en 1347, un año con carestía, se produce un vuelco espectacular y los focos preponderantes de procedencia del cereal serán Valencia (con el 63 por ciento) y Berbería (con el 20 por ciento), que suman el 83 por ciento del total del trigo que afluye a la capital, abriendo así el abanico de mercados abastecedores. En 1348, pese a que se mantiene la tendencia –36 por ciento de cereal valenciano y 30 por ciento de berberisco–, los mercados donde se compran trigo y otras gramíneas se diversificarán. De hecho, el tercer abastecedor será Tortosa, cuyo trigo es sin duda de procedencia aragonesa, con un 24 por ciento del total. Entre las tres procedencias, llegaríamos al 90 por ciento de la totalidad del grano arribado.

La segunda de las constataciones elocuentes de las que hablábamos tiene que ver con esa diversificación de los mercados donde se aprovisionaba la capital. De las cuatro áreas de procedencia que se anotaron en 1345, pasaremos a seis en 1348. Eso solo puede significar que, en época de dificultades,

Gráfico 2. PROCEDENCIA DEL CEREAL LLEGADO A VALENCIA POR MAR SEGÚN LOS LIBROS



FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Monstó*, 348-6; z-1 y k-3.

para obtener más grano había que diversificar las fuentes de abastecimiento, empezando por la valenciana, que se intentaría monopolizar, quizá de manera justificable, por ser la más próxima a la ciudad:

«... el cereal pese a ser un producto codiciado en muchas ciudades mediterráneas deficitarias, caso de Barcelona y Mallorca o la propia Valencia, parece ser que, en esta última, curiosamente en estos primeros años del siglo XIV, no fue objeto de un intenso tráfico mercantil a luz de los documentos analizados. Hecho reseñable porque será en estas décadas cuando Valencia comience a sufrir carestías e inicie una búsqueda de cereal por todo el Mediterráneo Occidental. Sin embargo, parece que los intereses e inversiones se focalizaron en otros ámbitos. Buena muestra de ello serán los capitales bajo formas de comandas mercantiles

destinados a Sicilia-Cerdeña para importar grano, las estipulaciones para comprar cereal en Tortosa y los intentos de acaparar buena parte de la producción cerealista de los mercados internos y sobre todo de las comarcas meridionales» (SOLER MILLA: 2003-2004, p. 143).

Pese a todas estas reflexiones, conviene dejar bien sentado cuál fue la trayectoria de los mercados exteriores al Reino de Valencia, o cuando menos hacer ciertas puntualizaciones aclaratorias que nos preserven de incurrir en errores. Ciertamente, la situación de los mercados frumentarios exteriores a Valencia debió de ser muy volátil. La fiabilidad de ciertos lugares, caso de Castilla o Berbería, dependía de la correspondiente coyuntura política, mientras que en otros el aprovisionamiento solamente dependería de un factor fundamental: que la cosecha hubiese sido lo bastante abundante para permitir la exportación de una parte a territorios considerados de la misma señoría, caso de Italia o Tortosa. Y nos queda una última puntualización: el periodo de tiempo que contemplamos es muy breve (un cuatrienio) y, por tanto, la validez de los resultados que mostramos es cronológicamente muy restringida.

Cuadro 2. EVOLUCIÓN DE LAS COMPRAS DE CEREAL POR TERRITORIOS, 1345-1348 (EN PORCENTAJES)

<i>Territorio</i>	<i>Años</i>			
	<i>1345</i>	<i>1346</i>	<i>1347</i>	<i>1348</i>
Italia	58	64	3	0
Castilla	32	22	1	6
Berbería	8	10	20	30
Valencia	2	0	63	36
Tortosa	0	0	10	24
Otros	0	4	3	4

FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

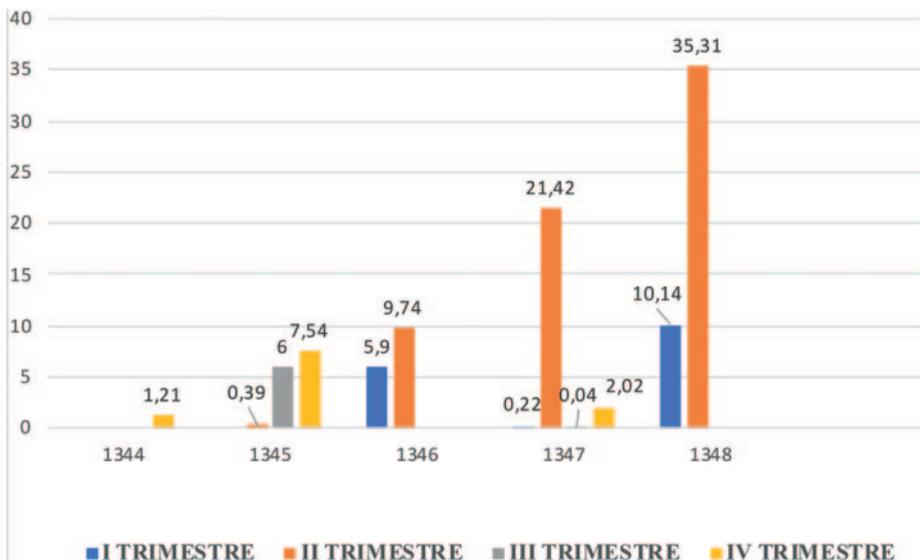
Lo primero que podemos apreciar es la pérdida de capacidad exportadora de ciertos territorios. Así, Italia y Castilla, de ser regiones que proporcionaban la inmensa mayoría de los granos en 1345 y 1346, en 1347 y 1348 pasan a enviar cantidades apenas testimoniales. Con Berbería se invierten los términos, y de proveedor constante pero poco importante irá escalando puestos en el escalafón de máximos abastecedores frumentarios hasta convertirse en el segundo en importancia durante 1348. En este segundo bienio, por tanto, se registra un cambio –acaso forzado– de mercados aprovisionadores. El Reino de Valencia, por su parte, quizá a causa de la reticencia de algunas instancias en razón de las pérdidas económicas que ello les suponía –por limitadas que estas fueran–, aportará cereal de manera mucho más irregular, aunque también se han de tener presentes a las dificultades de 1347 y 1348, cuando el enfrentamiento de la Unió acabó favoreciendo el estallido de la guerra. Al mismo tiempo, sin duda por decisión real o de elementos próximos a la monarquía,

empezó a enviarse trigo desde Tortosa, adonde había llegado con toda seguridad procedente de Aragón, cereal que la aristocracia más encumbrada o la misma monarquía facilitarían como medida disuasoria de los enemigos del rey en Valencia. El resto está compuesto de cargamentos de escasa importancia, que en ningún momento alcanzan siquiera el 10 por ciento del total.

Pero el hecho de que la urbe valenciana estuviese diversificando los mercados en que adquiriría grano no significa forzosamente que lo hacía impelida por una acuciante necesidad de proveerse. Podemos contemplar una explicación alternativa igual de verosímil: la de que, lejos de estar apremiada por el riesgo de un desabastecimiento inminente, si Valencia contaba con un abanico de opciones todavía relativamente amplio era por todo lo contrario: porque sus necesidades frumentarias no eran aún tan acuciantes como para temer un eventual desabastecimiento. En estas circunstancias, la capital tendería a comprar en los mercados que le brindaran mejores condiciones o que estuvieran en disposición de ofrecer trigo en cuantía suficiente para atender las necesidades de la ciudad. Así las cosas, la garantía para precaverse de hambrunas estaría consolidada. Abundaría eso en lo que con frecuencia atestiguan los historiadores que se preocupan por el estudio de estos temas. Las alternativas al fallo de un mercado impedirían el estrés frumentario en la ciudad, por más que significase una continua vigilancia de los lugares donde se estaba produciendo una cosecha accesible para los valencianos, fuera esta en los mercados más frecuentados o en los alternativos, aunque dignos de confianza y conocidos desde tiempos pretéritos.

Veámos que todos los años, el segundo trimestre era con diferencia el más estresado desde el punto de vista de la necesidad de cereal. Si atendemos a la gráfica que presentamos más arriba, apreciaremos que existen tendencias que podríamos considerar reveladoras de la evolución del aprovisionamiento de cereal. El grano comprado en cada segundo trimestre no hizo más que crecer desde 1345 a 1348. Eso denota el estrés en los depósitos del almodí valenciano durante estos años y que en el momento de mayor riesgo de carencia cerealista era preciso comprar cantidades mayores de grano de año en año, pero sobre todo lo que indica es que la administración comunal era consciente de que el problema se iba agravando con el paso del tiempo y que sobre la ciudad empezaba a cernirse la amenaza de verse algún año insuficientemente abastecida de grano. Esa incertidumbre haría entendible la decisión de Valencia de tomar algunas medidas drásticas, como el intento de controlar el cereal valenciano o crear una flotilla de vigilancia costera para evitar la exportación fraudulenta del grano. El segundo es el único trimestre en que indefectiblemente, año tras año, se incrementan las compras; el primer trimestre, que anticipa en cierta medida lo que puede pasar en el segundo, le sigue en el anuncio de carestía, aunque su irregularidad en 1347, cuando las compras son poco significativas, nos informa de la posibilidad urbana de elegir el tiempo de compra pese a los efectos de la crisis. Por lo que se aprecia en el resto del año, da la sensación de que las adquisiciones se debieron sencillamente a un intento de ampliar el *stock* de gramíneas, aunque las necesidades no fueran urgentísimas.

Gráfico 4. CEREAL ANOTADO EN LOS LIBROS DE CUENTAS DE FRANCESC FALGUERES (1344-1348). EN PORCENTAJES



FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

Ante este tipo de constatación, queda corroborado que la capital, en ningún momento –al menos en la primera mitad del siglo XIV–, llegó a padecer menguas extremas de cereal. En efecto, ya hemos visto cómo los principales conocedores de estos temas consideran que Valencia, pese a su situación de dependencia de la coyuntura, en general nunca llegó a estar sometida a un llamémosle estrés frumentario que desatara el temor a que la ciudad fuera pasto de la hambruna, por más que se tuviera plena consciencia de lo delicado de una situación que se repetía año tras año.

Así las cosas, tal vez fuera conveniente adelantar una hipótesis que justifique ese fenómeno: creemos que la razón de fondo es que la población de la capital estaba creciendo de manera progresiva. Despuntaba un cambio de ciclo, y los factores que se habían venido manejando hasta ahora para la provisión de grano con destino debían mudar también.

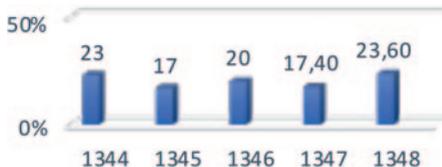
El aumento de la población en la ciudad, motivado por una evolución demográfica positiva –recordemos la carencia de hambrunas y muertes por falta de alimentos–, pero también por la afluencia en estas fechas de inmigrantes a la capital, complicó la logística de la provisión de grano. Ante una crisis en el suministro de cereal, por malas cosechas o cualquier otro imponderable, a Valencia le había bastado hasta ese momento con el recurso a la compra en los mercados tradicionales; ahora, con un número creciente de habitantes, no

Gráfico 4. LAS COMPRAS DE CEREAL SEGÚN LOS LIBROS DE FRANCESC FALGUERES (DE FINALES DE 1344 A MEDIADOS DE 1348)

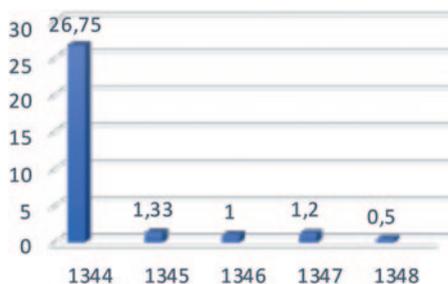
CAHICES COMPRADOS. EN PORCENTAJES DEL TOTAL



CAPITAL EMPLEADO EN LA COMPRA DE CEREAL EN PORCENTAJE DEL TOTAL



PROMEDIO DEL PRECIO DEL CAHIZ, EN SUELDOS



HECTÓLITROS DE CEREAL ARRIBADO A VALENCIA. EN PORCENTAJE DEL TOTAL



FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

bastaba con aplicar rutinariamente las soluciones de siempre, que podían resultar insuficientes. El cambio de coyuntura empujará, pues, a las autoridades a planificar alternativas adicionales para conjurar el peligro de desabastecimiento. El estricto control de las aguas locales o la casi imposición de la venta del cereal de todo el reino a las autoridades valencianas se nos antojan medidas necesarias.

Las diferencias interanuales de intensidad del estrés frumentario que padeció la capital nos permiten identificar los años en que las carestías cíclicas fueron más severas, siempre gracias a las anotaciones de los libros de Francesc Falgueres. Efectivamente, en las gráficas que presentamos podemos comprobar no solo cómo las compras de cereales aumentan progresivamente todos los años a lo largo del segundo trimestre, sino que las cantidades de grano arribadas a Valencia por vía marítima tendieron a crecer de año en año salvo en 1347, en que el nivel del trigo arribado hasta El Grau registra un descenso. Así pues, se puede determinar que la fase más delicada por falta de

cereal en la ciudad sería el período correspondiente a los meses de abril a junio, y que la diferencia entre esos meses y el resto fue cuantitativamente relevante.

Si nos fijamos en la tabla, notaremos una evidente desproporción, en cuanto al precio pagado por el trigo, entre el tercer trimestre de 1347 y el resto de los trimestres sobre los que tenemos información. Quizá la carestía se tornase en esos momentos –coyunturalmente muy negativos– tan severa que puso a Valencia al filo de la hambruna (RUBIO VELA y RODRIGO ELIZONDO: 1988, p. 97). Esto no llegó a ocurrir, como testimonia lo acontecido en los primeros meses de 1348, porque la ciudad puso en funcionamiento toda su habilidad para arbitrar la llegada de grano, procediera de donde procediera (ib., p. 98). En efecto, pensamos que, pese a las dificultades económicas y sociales que, debido a la guerra de la Unió, se estaban produciendo en todo el reino, y que la ciudad padecía con especial intensidad, hubo algunos acontecimientos que coadyuvaron a una sustancial mejora de la situación. Las autoridades valencianas se mostraron siempre muy diligentes y eficaces a la hora de captar gramíneas, incluso en situaciones muy graves de crisis política, al menos en lo que se refiere a la compra de grano para el consumo humano. De este modo, como reconocen Agustín Rubio y Mateu Rodrigo, gracias a la diligencia de la capital en la adquisición de grano, nunca se llegó a un colapso alimentario (ib., p. 99).

Nosotros podemos corroborarlo empleando fuentes contables que abundan en lo adelantado por los mencionados autores, gracias a los datos incuestionables que aportan los registros de Francesc Falgueres. Los precios del grano en el tercer trimestre de 1347 obedecen mucho menos a las dificultades para encontrar cereal que a la compleja situación política, pues esos tres meses coinciden con lo más recio del conflicto entre la Fraternitat y la Unió, que acabará, en diciembre de 1348, con la victoria de los realistas y una cruda represión de algunos altos cargos unionistas. Valencia se hallará con todos sus canales habituales de avituallamiento bloqueados, y esa situación fue todavía más peligrosa, en tanto en cuanto fue muy fluida. El arribo a la ciudad de gran cantidad de cereal y a un precio sospechosamente inferior al esperable en un periodo tal de dificultades solo puede tener una explicación política: que los encargados de abastecer a la capital decidieran hacerlo a un precio inferior al del mercado con objeto de ganarse a la población, para lo que encontraron colaboradores dispuestos a financiar una parte de las compras. En definitiva, este precio tan módico es un trampantojo político que desfigura la situación real del mercado de cereales en esos momentos. No obstante, este hecho confirma que las autoridades políticas, pertenecieran a la Unió o a la Fraternitat Reial, a partir de 1349 estaban en disposición de manejar el precio del cereal a su antojo, porque la carestía distaba de ser estresante.

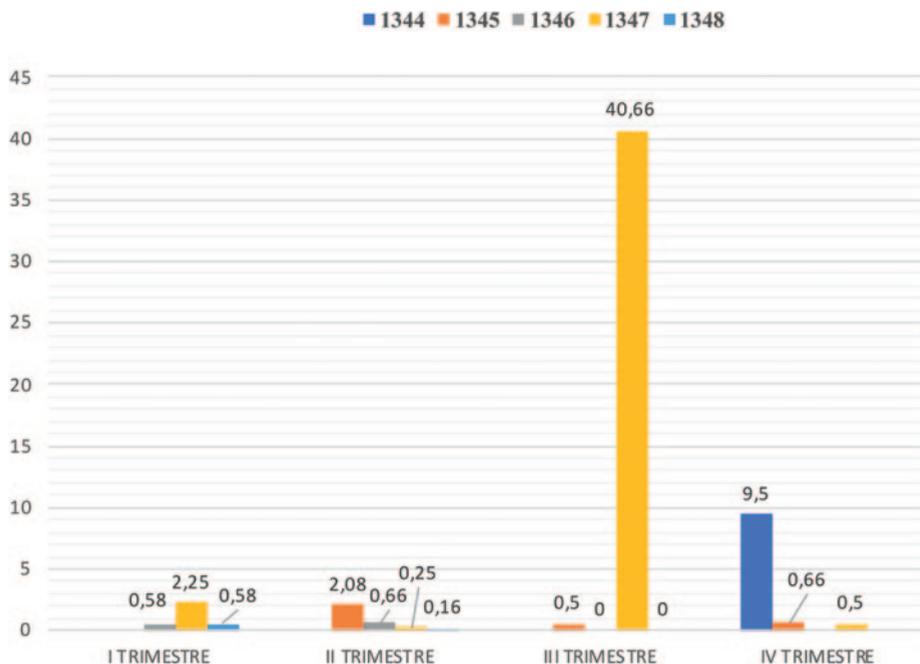
No conviene olvidar tampoco que la peste llegará a Valencia en mayo o junio de 1348, produciendo una conmoción sin parangón hasta esa fecha. Los bloqueos motivados por la peste, así como la disminución de la población urbana, que sin duda fue relevante, son factores a ponderar al analizar las irre-

gularidades contables que apreciamos en el ejercicio de 1348. Si hacia 1347 la coyuntura del abastecimiento había cambiado, a partir del verano de 1348, necesariamente, volverá a mudar como consecuencia de la llegada a las playas de Valencia de la peste y el inicio del colapso momentáneo de las transacciones que la epidemia trajo consigo, al paralizar en gran medida las rutas comerciales por temor al contagio. Si la población disminuyó rápidamente por la gravedad de los efectos de la peste y si, como consecuencia de ambos factores, el cereal comenzará a llegar con dificultad y en cantidad cada vez menor, parece obvio que, a partir de 1348, hubo que replantearse otra vez los medios de abastecer de grano a la ciudad. Las compras en el extranjero o el control del cereal local se moverán por dinámicas distintas de las vistas hasta ahora e inaugurarán una nueva e inevitable fase.

En cualquier caso, ese problema queda muy alejado del foco de interés de este trabajo, así que creemos que es momento de volver al revelador caso del lombardo Scarçafiga. Todavía nos resultan oscuras las razones del esfuerzo especial que, a finales de 1344 o comienzos de 1345, hizo la ciudad para captar la atención de una persona que quizá estuviese sometida a marcas de súbditos del rey de Aragón. A finales del 1344 y comienzos de 1345, la situación frumentaria en Valencia era apurada pero no desesperada. La ciudad tenía instrumentos y capacidad para recabar provisiones, así que, aunque sometida a estrecheces, todavía no había entrado en crisis (RUBIO VELA y RODRIGO ELIZONDO: 1988, p. 93) y no existía estrés frumentario; es más: en los siguientes trimestres se mantendrá la tónica, y la capital, hasta bien entrado 1347 (ib., pp. 93-97). Es evidente también que Scarçafiga no había sacado cereal del Reino de Valencia; por lo tanto, su localización y captación no parecen obedecer a una apremiante necesidad de grano, sino más bien a razones políticas, entendiéndolo ese concepto en su sentido más amplio.

Valencia, como afirmábamos más arriba, pretendía dejar bien sentado que las aguas del reino estaban bajo su autoridad; que nadie podía navegar por ellas sin la tolerancia de la capital y, lo más importante, que nadie podía aplicar justicia sin su permiso tácito. Las *barches* de vigilancia actuarían como auténticos guardacostas, con independencia de su capacidad efectiva para imponer las directrices de la capital. Sea como fuere, una violación de las consignas de la vigilancia costera valenciana implicaría para el infractor que sobre él se abatiera todo el aparato político de la ciudad, aparte del económico y, probablemente, del naval. Para que la capital actuara así, es decir, para que decidiera imponer su poder legal, económico y naval sobre los mares territoriales. Ya sabemos que el sur del reino, a comienzos del siglo XIV, era un auténtico granero que generaba riqueza para las poblaciones de esas comarcas, los comerciantes locales y los grandes señores territoriales, que vendían su trigo al mejor postor. Hemos de deducir que si Valencia no compraba ese cereal era porque otros mercaderes, otras capitales, ofrecían mejores precios. Esas ciudades y mercaderes serán siempre territorios y personas súbditas del rey de Aragón, normalmente de Barcelona o Mallorca –el origen de los comerciantes forasteros de que hablan las fuentes solo podía ser Barcelona,

Gráfico 5. PRECIO DEL CEREAL EN HECTOLITROS SEGÚN LOS LIBROS DE CUENTAS DE FRANCESC FALGUERES, 1344-1348 (SUELDOS POR TRIMESTRES)



FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

Mallorca o alguna otra población de las Islas o el Principado—. Hasta aquí todo parece comprensible.

Sin embargo, la razón de esta intervención de la ciudad, que algunos historiadores no acaban de comprender, era palmaria. Tal intervención, independientemente de favorecer el aprovisionamiento de cereal, facilitaba la articulación política del conjunto de reino. Resultaría frustrante que el grano valenciano pudiera venderse en Barcelona y que, por el contrario, los valencianos tuvieran dificultades para adquirir cereal en Cataluña, de igual manera que si el trigo no se vendía a Castilla o Andalucía cuando ofrecían un precio mejor por el cahíz que mallorquines o barceloneses solo podía ser por razones políticas. El problema, pues, no era tanto de naturaleza económica como de índole política. El territorio del reino debía articularse en torno a un eje, y este eje era la capital, la ciudad de Valencia, cabeza visible del reino; eso no es óbice para que, en repetidas ocasiones, las poblaciones afectadas, los grandes terratenientes nobles con influencia cerca de la monarquía, o mercaderes deseosos de hacer negocio, insistieran en la conveniencia de liberalizar el mercado (RUBIO VELA: 2002a. SOLER MILLA: 2005): El cereal de Orihuela,

Gandia y otras comarcas del sur, así como el del norte, era cereal del reino, y aducía la capital que ella, en riesgo frecuente de verse en apuros frumentarios, debía reservarse esas zonas del Reino de Valencia como exclusivas. Así las cosas, las aguas de las comarcas del sur, si se nos permite la expresión, pasarán a ser *aguas jurisdiccionales* valencianas, es decir, aguas privativas de la capital en las que no se podía intervenir sin la autorización expresa de las instituciones de esta. Ese era el motivo profundo por el que a Scarçafiga se le concedió un guiatge específico a sabiendas de que podría haber estado marcado por mercaderes catalanes, mallorquines e incluso valencianos. Mientras su propósito fuera llevar grano a la capital, en aguas valencianas estaría a salvo.

En la actitud de la ciudad quizá igualmente incidiera un hecho que merece nuestra atención. El trigo tortosino, como ya hemos señalado, en realidad procedía en escasa medida de esa ciudad o de su *hinterland*. La mayoría de sus cargamentos procederían de Aragón, de modo que sus propietarios no eran valencianos ni catalanes, ni por supuesto mallorquines. No obstante, la mayoría de ese cereal se llevaba a Barcelona, por su proximidad y su capacidad financiera. La ciudad de Mallorca asimismo obtendría una parte de ese *stock* triguero que bajaba por el Ebro hasta Tortosa. En cuanto a Valencia, parece que también se hizo con una parte más o menos abundante de ese grano –los pagos de los libros de Falgueres lo demuestran fehacientemente, al margen de otras consideraciones–. Sin embargo, la capacidad de la ciudad para controlar ese mercado y su flujo de cereal era nula. Competir con Mallorca y Barcelona era imposible para la capital, y esta no debería ser menos que otras ciudades del rey de Aragón. Así pues, la capital tenía que compartir el trigo aragonés que bajaba por el Ebro con otros estados del rey –y además en condiciones desfavorables–, lo que, unido a que el grano valenciano del sur del territorio tampoco estaba a su entera disposición, coartaba el crecimiento de la ciudad al impedir un abastecimiento suficiente para la población.

Así pues, probablemente fuese la propia dinámica de los hechos lo que llevó a Valencia a tener que enfrentarse con una inevitable realidad. Sería necesario acotar la pérdida de cereal, en la medida de lo posible, para garantizar su llegada a la capital. La defensa de las aguas territoriales valencianas es posible que perjudicara a las poblaciones del sur y a la aristocracia próxima a los soberanos, pero esto solamente en la medida en que el precio que pagara Valencia fuera menor que el abonado por otras ciudades del rey, diferencia que, desde luego, a la larga, hubo de ser forzosamente asumida por todos.

Por un documento del 10 de enero de 1330 sabemos que el rey autorizaba el aparejo de embarcaciones para fiscalizar las aguas próximas al litoral valenciano. La *barcha* de la vigilancia se convertirá en el elemento disuasorio clave para evitar que se infringiera la prioridad de la ciudad de Valencia a la hora de adquirir cereal. Ya comentábamos en la primera parte de este trabajo que una *barcha* era una fusta de pequeño tamaño, en modo alguno homologable con una galera, ni siquiera con una galeota en el caso de las *barchas* de pocos remeros –unos veinte o menos–. Por ese motivo no puede ser considerada una embarcación de guerra; a lo sumo podría officiar como una suerte de policía

del mar, cuya misión sería disuadir a posibles infractores o redirigir hacia la ciudad de Valencia a las embarcaciones que localizara. Así las cosas, los detenidos y abordados por la barcha de la capital podrían resistirse o negarse a atender las conminaciones de la guardacostas, o intentar eludirla, pero esa actitud entrañaba el riesgo de granjearles la animadversión de un potentísimo rival, con potenciales repercusiones muy negativas en sus negocios. De este modo, hay que presuponer, como de hecho tendremos ocasión de constatar, que la mayoría de los barcos identificados y anotados en el registro correspondiente acabarían con sus cargas en las playas de El Grau.

Pero mantener esa vigilancia mes tras mes y año tras año era muy costoso, así que, por lo común, la vigilancia costera fue un fenómeno puntual que se practicó únicamente en situaciones concretas y por motivos específicos. Solo se activaría en los momentos de mayor estrés frumentario, cuando se destacaría alguna guardacostas a los mares donde se sospechaba que había continuadas fugas de cereal. Siendo, como hemos señalado, una situación excepcional, su evidencia documental nos indicará los momentos en que se produjo una situación de carestía severa. Cuando en la documentación manejada no aparezcan identificadas barches de vigilancia ni pagos a los patrones y marineros o remeros de estas fustas, forzoso será conjeturar que se estaba produciendo una situación de encarecimiento del cereal, pero en absoluto una crisis alimentaria aguda que pudiera poner en peligro la estabilidad de una gran urbe.

### **Los mecanismos reguladores de la vigilancia costera valenciana entre 1345 y 1348**

El largo y tenaz proceso que condujo a la ciudad de Valencia a controlar las aguas del reino se inició probablemente en 1330 (RUBIO VELA: 2002a, p. 45). Ello no quiere decir que antes de esta fecha no pudiera haber habido algún incidente entre barcos capitalinos y forasteros, pertenecieran estos a súbditos naturales del rey de Aragón o a extranjeros. No tenemos constancia de que la ciudad asaltara intencionadamente, impidiera la exportación o bloqueara puertos o desembarcaderos en ningún punto de la costa. Esa posibilidad existe, y aumenta a medida que nos acercamos a principios de 1330. Sin embargo, no hemos encontrado testimonio de ninguno de estos casos, que si se produjeron lo hicieron al margen de la ley y, por lo tanto, deberían haber sido considerados actos de pillaje, problema que, por otro lado, no era extraño en las aguas mediterráneas del estrecho de Gibraltar en esta época, como ha quedado demostrado (DIAGO HERNANDO: 2000, pp. 21-25).

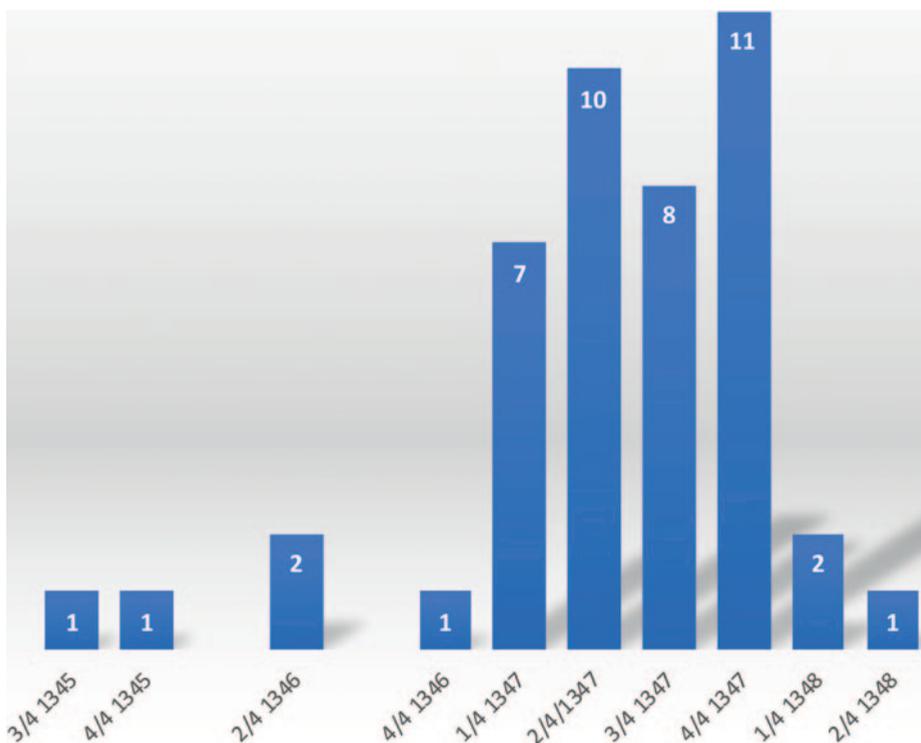
La concesión a la ciudad de un privilegio real para aparejar embarcaciones de vigilancia no implicó que esta potestad se hiciese efectiva de inmediato y que se sometiese sin tardanza a un bloqueo férreo las exportaciones de cereal, a las que, por otro lado, habían sido tan proclives los lugares de la costa, debido a los motivos expuestos más arriba. Por otro lado, es probable que la consecución del privilegio de Alfonso el Benigno no respondiera a un plan

preconcebido de Valencia de bloquear el cereal del sur del reino. En la medida en que no existiera una alarmante necesidad de grano, la urbe, como es lógico, no actuaría. Como ya hemos apuntado y seguiremos viendo con más detalle, cualquier movimiento en este sentido implicaba un desembolso económico que la ciudad no estaba en disposición de hacer a la ligera. Así pues, con la obtención del privilegio mencionado, las autoridades locales valencianas no pretendían sino seguir recorriendo etapas, sin prisa pero sin pausa, en el largo y lento proceso que estaba impulsando, sin causar revuelo entre sus oponentes legales, estrategia sin duda acertada.

A decir verdad, las poblaciones, los mercaderes y nobles que se beneficiaban del negocio triguero, en el sur o en el norte, siguieron disfrutando de cierta tolerancia para seguir con sus negocios. No hemos de exagerar tampoco las pérdidas que les podía deparar la venta obligatoria de su grano a la ciudad de Valencia. El precio que esta podía pagar quizá fuese menor que el de otros potenciales compradores, pero nunca ruinoso ni abusivo. En consecuencia, las quejas y la resistencia por parte de autoridades locales, aristocracia y mercaderes frente a los deseos de Valencia estaban más relacionadas con el fuero que con el huevo. Estando el beneficio de los vendedores garantizado, aunque capitidisminado, el problema, por fuerza, no podía ser económico, sino político. A lo que se resistían lo grupos de interés de que venimos hablando era a que se restringieran sus libertades, que es lo que llevaba aparejado la implantación de la hegemonía en todo el reino, en esta pugna con la capital distaban de sentirse doblegados.

Valencia apareja oficialmente las primeras embarcaciones para impedir las fugas del reino de cereal autóctono el 22 de noviembre de 1333. Las embarcaciones elegidas para este fin son unas barches, leños de 20 remos cada una (RUBIO VELA: 2002a, p. 46). Estas dos fustas ligeras, tal vez a mitad de camino entre la vela y la fusta, son, como dijimos en la primera parte de este estudio, las embarcaciones más adecuadas para las aguas valencianas y las travesías de cabotaje (CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2023b, pp. 40-44). De fácil maniobra, relativamente rápidas y ligeras y con poca tripulación, su propósito, como ya quedó señalado, era advertir y disuadir antes que perseguir y combatir. Sin duda, su envío en 1333 a los mares meridionales del reino no implicó una constatación evidente de que se estuviera produciendo una fuga en cantidades masivas de cereal necesario en la urbe. Algo parecido ocurrirá dos años más tarde, a fines de la primavera y comienzos del verano de 1335, cuando volveremos a constatar el envío de una saetía y un leño para buscar en aquellas aguas del sur barches que cargaran cereal para exportarlo. Ya hemos hablado de que las dimensiones de barches y leños serían probablemente reducidas. No obstante, en esta ocasión, ante el cariz que tomaban los acontecimientos, y temiendo que Antoni Olzina, el encargado por la ciudad para imponer la voluntad de la capital en las aguas del sur, no pudiera hacer frente al contingente armado que, se rumoreaba, podía ir a bordo de una coca bayonesa, se decidió reforzar la vigilancia con el envío de otra nave similar y asimismo armada (RUBIO VELA: 2002a, p. 47).

Gráfico 6. ANOTACIONES TRIMESTRALES REFERIDAS A GUARDACOSTAS EN LAS CUENTAS DE FRANCESC FALGUERES, 1345-1348



FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

Agustín Rubio no insiste en este suceso, que tiene aire de inverosimilitud. Nadie, en las comarcas del sur del reino, iba a enfrentarse violentamente con las embarcaciones guardacostas valencianas. Los compradores de otras latitudes tampoco, pues se exponían a perder mercancías y dinero, y eso en el mejor de los casos. Pensamos que, como ya vimos en la primera parte de este estudio, era la propia capital la que propalaba estos bulos, buscando en esencia excitar el ánimo de la urbe para persuadirla de la necesidad de aparejar guardacostas armados que evitaran las exportaciones de cereal, para entonces ya tipificadas como fraudulentas. En cuanto a los fletes de guardacostas, Agustín Rubio habla de 1330, 1333 y 1335, y no vuelve a hacer mención del tema. Es posible que después de este último año las operaciones de vigilancia continuaran pero, si lo hicieron, dudamos que hubiese alguna realmente sonada, porque el ruido habría dejado algún rastro en las fuentes, cosa que no ocurre. En nuestra opinión, lo más probable es que con posterioridad a 1335 el

grado de déficit cerealístico pudo ser solventado sin gastar dinero en el flete de guardacostas ni emplear la fuerza —o empleando esta en muy escasa medida—, máxime teniendo en cuenta que los desembolsos urbanos siempre fueron vistos por las autoridades locales como el último recurso.

A través de los libros de cuentas de Falgueres sabemos que entre 1344 y 1348 se anotaron hasta 44 asientos de dinero desembolsado por la ciudad de Valencia y relacionado con la financiación de los navíos guardacostas. Es de destacar que la mayoría de estas noticias se hallan distribuidas entre el primero y el cuarto trimestre de 1347, con una diferencia considerable respecto del resto. En este intervalo se registran 36 anotaciones de las 44 totales, lo que representa el 81,81 por ciento para esos cuatro trimestres de 1347, frente a las ocho noticias de 44 que se hallan repartidas entre los cinco trimestres dispersos antes y después del foco central de noticias y que representan solamente el 18,19 por ciento del total. Entre estos asientos destacan los que hacen referencia a barches (35 casos), seguidas de los leños (con ocho menciones). Por último, en una ocasión se mencionará el aparejo de una coca bayonesa y de galeras.

Estas cifras no son enteramente fiables y conviene hacer algunas puntualizaciones previas. En efecto, cada asiento no se corresponde por fuerza con un único aparejo. De hecho, en ocasiones, a distintas acciones acometidas por un mismo guardacostas se les asignan sendos asientos particulares. Así, por ejemplo, Pere Sabater, ciudadano de Valencia y propietario de una barcha, recibirá 50s por varios conceptos. En primer lugar, Sabater, el patrón de una pequeña barcha con cuatro tripulantes, es decir, de cuatro remos, recibió por los cuatro días que permaneció a bordo de este guardacostas un total de 8s, a razón de 2s por día. Además, a los cuatro tripulantes/remeros se les entregó un total de 26s por cinco días de salario, a razón de 1s, 2d  $\frac{1}{2}$  por cabeza por cada uno de los cinco días que permanecieron en el guardacostas. Por otro lado, tripulación y patrón recibieron 7s en panática; suponiendo que el reparto fuera igualitario —que sería lo más probable en este caso—, el patrón recibiría por su parte de panática 1s 2d, mientras que cada uno de los marineros recibió 1s 5d  $\frac{1}{2}$ , suponiendo que cada persona tuviera derecho a la misma cantidad de bizcocho (3d  $\frac{1}{2}$ ) y que los remeros permanecieron un día más a bordo de la embarcación. Por último, el patrón recibió 9s más por la travesía de la barcha. Al parecer, las autoridades valencianas fueron informadas de la presencia de una coca bayonesa de la Compañía de Bononat Dezcoll, mercader de Barcelona, que pretendía extraer de Benicàssim una cantidad indeterminada de cereal. La barcha guardacostas recibió la orden de ir hasta allí e impedir que la coca se llevara el trigo que pudiera necesitar la ciudad de Valencia. Una vez en Benicàssim, el patrón sería informado de que la coca ya había escapado rumbo hacia el norte, aunque su marcha debía de ser muy reciente puesto que, tal vez, Sabater y sus marineros pudieron divisarla y alcanzarla un poco más al norte en Alcossebre, donde será detenida y obligada a descargar sus granos en Valencia<sup>6</sup>.

(6) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a martes 15 calendas de enero [18/12/1347].

Por otro lado, en ocasiones da la impresión de que el escribano que redacta el asiento contable carece de la mínima formación marinera, hasta el punto de no saber distinguir una barcha de una galera, de manera que debemos desconfiar de la exactitud de las tipologías referidas en los asientos. Así, el 30 noviembre de 1347, Berenguer Brull o Broll, al parecer, aparejaba una «galera» de la vigilancia de guardacostas, cosa que evidentemente es exagerada por cuanto el mismo armador, el 6 de diciembre, comandaba una barcha. Evidentemente, esta desavenencia obedece a la ignorancia en tipología naval de un escribano incapaz de distinguir entre galeras y barches<sup>7</sup>.

Por último, cabe la posibilidad de que un mismo nombre aparezca en los asientos con distintas grafías. Ese es el caso de Broll, del que hablaremos más tarde, pero también puede ser el de Pere Marull y Pere Rull, por ejemplo<sup>8</sup>. Lo cierto es que, a lo largo de este periodo, el número de armadores –que a veces eran los propietarios de las embarcaciones y otras simplemente sus patrones– fue muy reducido. De los 44 casos, la inmensa mayoría de las veces las fuentes hablan de Berenguer Broll y sus grafías alternativas. En total serían 21 casos. Le sigue a gran distancia Pere Sabater, con diez menciones; Pere Rull, con tres, y Guillem Guilla que aparece en dos ocasiones. En ocho de los asientos no podemos dar testimonio del patrón o armador.

No queremos dejar pasar la ocasión sin volver a la gráfica de anotaciones trimestrales de documentos relacionados con guardacostas. El hecho de encontrarse concentrados en un periodo que se corresponde con 1347 nos induce a pensar que, durante este año, la ciudad puso un empeño especial en controlar sus mares, para mantener abastecida la ciudad ante el riesgo de quedar sin provisiones, o bien –lo que creemos más plausible– que se controlaron más estrechamente las salidas de cereal. En efecto, es muy probable que la intención capitalina fuera impedir que ningún lote de grano acabara en un destino distinto del dictado por Valencia. Este riguroso control sobre el trigo valenciano ejercido por la urbe respondería no solo a necesidades de suministro, sino también a razones políticas. Al fin y al cabo, la agria disputa entre el rey y la ciudad, que se transformará en la guerra de la Unió, era un conflicto esencialmente político en el que ninguno de los antagonistas escatimó radicalidad.

El documento más antiguo relacionado con aparejos de guardacostas se refiere a Guillem Guilla y es del 15 de septiembre de 1345<sup>9</sup>. En esta ocasión, Guilla aparece como patrón de una barcha de 16 remos; es decir, la barcha que nos ocupa no era de las barches más pequeñas, puesto que llevaría 16 remeros o marineros, una tripulación bastante considerable que le permitiría

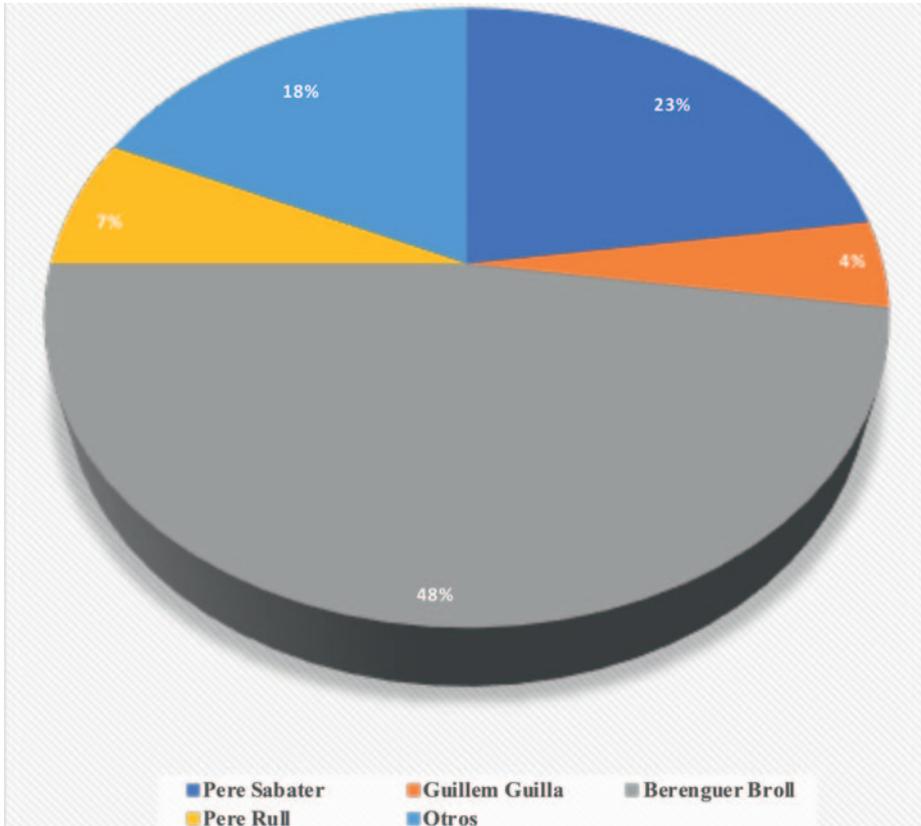
---

(7) *Ibidem*, docs. datados a viernes *Pridie* calendas de diciembre [30/11/1347] y jueves 8 idus de diciembre [6/12/1347].

(8) AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. sábado 3 idus de mayo [13/5/1346] para Pere Marull. AMV, *Notals de Pere Montsó*, z-1. Doc. martes, 10 calendas de marzo [20/2/1347].

(9) AMV, *Notals Pere Montsó*, k-2, doc. miércoles 18 calendas de octubre [15/9/1345].

Gráfico 7. MENCIONES DE PATRONES DE GUARDACOSTAS EN REGISTROS DE FRANCESC FALGUERES, 1345-1348



FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

correr el litoral con cierta solvencia, aunque no se trataba de una barcha grande, en el límite muy inferior de las galeotas. Ese día se le entregaba una parte de la cantidad total que la ciudad se había comprometido a pagarle por cumplir su función: 80s de un total de 320, esto es, un cuarto del íntegro, que representaría por marinero y patrón 18s 9d<sup>1</sup>/<sub>2</sub> aproximadamente, en el caso de que todos cobrasen el mismo salario. Una suma tan considerable no se entregaría por una estancia de dos o tres días, por lo que debemos suponer que esta barcha permaneció en alta mar un tiempo relativamente prolongado. El segundo y último documento en relación con Guilla es de 30 de mayo de 1346. En él se especifica el pago de 100s por el aparejo de una barcha del mercader valenciano Tomàs d’Espigol. Esta vez no se especifica el número de remeros, ni la cantidad de remos, ni el tiempo que la embarcación perma-

necería en servicio, datos que nos resultarían preciosos. Sí sabemos, en cambio, que su cometido era vigilar, literalmente, desde Peníscola a Cap Cerver, en Torrevieja. Dicho de otra manera, a esta barcha se le encomendaba una vigilancia en toda regla de las aguas valencianas, de norte a sur. Este cometido requería cierto tiempo y, tal vez, una tripulación no muy pequeña. Así pues, cabe suponer que el número de hombres enrolados en la barcha fue similar a los del caso anterior<sup>10</sup>.

Relacionado con el armador Guilla se hallará el siguiente patrón –y sin duda también armador–: Pere Marull o Pere Rull. En efecto, cuando a Guilla se le encomendó patrullar las aguas de Valencia de norte a sur, se hacía mención de la existencia de una comisión comunal encargada de organizar este tipo de singladuras. La comisión estaría compuesta, además de por jurisperitos, por personal técnico, hombres de mar capaces de organizar una travesía exitosa y con el menor riesgo posible. Entre ellos estaría Pere Marull, que también acompañó a Guilla en la barcha de este. Carecemos de información que nos permita interpretar debidamente la presencia de Marull en tal barcha, pero cabe la posibilidad de que, en calidad de representante de la comisión mencionada, actuase como asesor del patrón. Lo cierto es que el 13 de mayo de 1346 lo encontramos a bordo de un leño. Ese «leño» seguramente se trataba de la barcha de Guilla –el escribano seguía sin atender a las diferencias entre los dos tipos de embarcación, quizá por la dificultad de un lego para distinguirlos, porque no existieran en realidad o porque desconociera realmente su naturaleza y empleara ambos nombres como sinónimos sin serlo–. Pues bien, parece ser que Marull llevaba en el mar, ejerciendo de guardacostas, un año, desde el día de San Juan de 1345, y que su misión debía finalizar la víspera de esta festividad de 1346. Si actuaba como representante de la comisión, tenía la suprema responsabilidad del leño o barcha de Guilla y la expresa misión de dar caza a cuantas embarcaciones encontrara por esas aguas, para obligarlas a desembarcar su cereal en Valencia. Efectivamente, para esta misión se le había asignado un salario importante: 2.000s, repartidos en seis pagos de 333s, 4d, que seguramente iría cobrando más o menos cada dos meses<sup>11</sup>. «Pere Marull» es un antropónimo muy similar a otro que aparece en dos ocasiones a lo largo de 1347: «Pere Rull», que en esta ocasión patroneará una barcha. En febrero cobrará, por cuatro meses, 230s, y en mayo, otros 160 por mes y medio. Es llamativo que en febrero cobrara 230s por cuatro meses, mientras que en mayo, por seis semanas, proporcionalmente percibirá una retribución mayor. Ambos asientos se corresponden con los dos periodos de mayor carestía frumentaria, aunque la carestía del primer trimestre sería menos severa que la del segundo, quizá porque las posibilidades de encontrar fugas de cereal en esta época fuera todavía reducida. Acaso eso explique por qué en mayo cobrará en proporción más que en febrero. Además, hubo un pago complementario de 44s, efectuado cuatro

---

(10) *Ibidem*, martes 3 calendas de junio [30/6/1346].

(11) *Ibidem*, sábado 3 idus de mayo [13/5/1346].

días después del último, tal vez por alguna deuda que arrastraba con él la capital<sup>12</sup>.

No obstante, este argumento, aunque verosímil, nos parece demasiado intrincado para ser real. Cabe otra posibilidad, igualmente plausible y más ajustada a los usos de la época. Las barches se harían a la mar en momentos en que se tenía la sospecha o la certidumbre de un intento de extracción de cereal. De igual manera pudo ocurrir que los guardacostas se activaran de manera aleatoria y sin previo aviso, a fin de que esta imprevisibilidad tuviera un efecto inhibitorio al ir inculcando en los virtuales infractores el temor con los guardianes valencianos. Hay que tener en cuenta, por último, que en 1345 Guilla cobró por un año 2.000s, cantidad relativamente elevada, que asciende a alrededor de 166s, 8d por mes. Quizá lo que motivó tan prolongada presencia y un desembolso tan considerable fuese que la embarcación que nos ocupa se trató de una de las primeras que rondaron las aguas valencianas en cometidos de vigilancia, cuando aún se desconocía la gravedad del problema que se debía atajar. Por otra parte, esta embarcación no era una barcha, sino un leño, mayor que aquella y, por lo tanto, con más remeros, capaz de abordar y cargar pequeños navíos y confiscar directamente el cereal. En 1347 las cosas serán distintas. Las disponibilidades económicas de la ciudad distarían de las de 1345 y la incapacitarían para acometer tamaño desembolso, así que en dicho año se gastaron solamente 57s, 6d por un mes de servicio, en primera instancia, y 136s por mes y medio de vigilancia en otra oportunidad. A esas alturas, la exportación de cereal fuera de los límites del reino ya estaría tipificada como contrabando y la vigilancia ya habría producido los efectos inhibitorios buscados.

En los libros de Falgueres nos hemos tropezado con algunos casos aislados relacionados con aparejos de guardacostas, pero de manera indirecta. Ese será, por ejemplo, el caso de Cília, viuda del marinero Pere Callós, que probablemente fue patrón de una de las primeras barches de la vigilancia cerealista. De él no tenemos más referencias, salvo que se trata de un armador o patrón que venía actuando con anterioridad a diciembre de 1346, cuando a su viuda se le pagan 100s por el último de los servicios prestados por el difunto. Es probable que esta barcha acabara en manos de otro armador del servicio de guardacostas, seguramente Berenguer Broll o Brull, que será el personaje de referencia en este dominio de los aparejos de guardacostas, como vamos a tener ocasión de exponer. En el aparejo de barches o leños tampoco intervendrá propiamente Bernat Pagés, que cobrará 522s para hacer bizcocho –en concreto 18 cahíces, a razón de 29s por cahíz– destinado a una barcha guardacostas –quizá nuevamente de Broll– en marzo de 1347<sup>13</sup>. También en relación con Berenguer Broll habría que mencionar a Ramon Amarguer, que tomará 60s, quizá en nombre de Broll, en marzo de 1347, momento en el que ya estaría actuando

(12) *Ibidem*, z-1, doc. domingo *pridie* nonas de febrero [4/2/1347], e *ibidem*, doc. martes idus de mayo [15/5/1347] y doc. sábado 14 calendas de junio [19/5/1347], respectivamente.

(13) *Ibidem*, doc. martes 13 calendas de abril [20/03/1347].

la barcha de Broll. Quizá en algún momento Berenguer sería sustituido por Amarguer o este último fuera encargado por el primero para cobrar el dinero que le debía la ciudad<sup>14</sup>.

Cuadro 3. GASTOS COMUNALES EN VIGILANCIA COSTERA ENTRE 1345 Y 1348

<i>Fecha</i>	<i>Armador/patrón</i>	<i>Tipo de embarcación</i>	<i>Desembolso</i>
9/15/1345	Guillem Guilla, patrón	<i>Barcha</i> de 16 remos	
-	Guillem Bru, patrón	Barcha de 12 remos	
5/13/1346	Pere Marull	Leño armado	
5/30/1346	Tomàs Despigol, ciudadano	<i>Barcha</i> de Guillem Guilla	
12/15/1346	Cília, viuda de marinero	<i>Barcha</i> armada	
1/04/1347	Pere Bru, mercader	<i>Barcha</i> de B. Broll, 40c, 3b	
1/20/1347	Berenguer Broll, ciudadano	Apareja con Arnau Berenguer <i>barcha</i>	
2/4/1347	Pere Rull, ciudadano	<i>Barcha</i> armada	
2/20/1347	Berenguer Broll, ciudadano	Barcha armada, 18 remos	
3/20/1347	Bernat Pagés	<i>Barcha</i> armada	
3/26/1347	Berenguer Broll, ciudadano		
3/26/1347	Ramon Amarguer, patrón		
4/9/1347	Berenguer Broll, ciudadano	<i>Barcha</i> armada, 10 días	230s para la barcha y 75s salario de sus hombres
5/15/1347	Pere Rull, ciudadano	<i>Barcha</i> armada	160s
5/17/1347	Bernat Just, ciudadano	Por panática, <i>barcha</i> de B. Broll	202s, 6d x 6 <i>cafis</i> 9 barcell bizcocho
5/19/1347	Pere Aimeric, mercader	-	65s x 2 barcelles 1 fanecada x 30s <i>cafis</i>
-	Pere Rull ciudadano	<i>Barcha</i> armada	44s
5/23/1347	Berenguer Broll ciudadano	-	563s, 1d 7 meses 10 días+45s 8d para Antoni Desbroll
5/25/1347	Antoni Desbroll patrón	<i>Leño armado</i>	25s x 15 días. A través de Domingo Pasqual Grau
6/10/1347	Berenguer Broll, ciudadano	26 quintales, 1 arroba para barcha	21 quintales x 2 galeras de bizcocho

(14) *Ibíd.*, doc. lunes 7 calendas de abril [26/03/1347].

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

-	-	Por panática y salarios, <i>barcha</i>	200s panática + 460 tripulación (total, 660)
6/29/1347	Aparici Cases, carpintero ribera	Por panática, <i>barcha</i> armada	37s, 3d.
7/4/1347	Guillem Seram, ciudadano	Leño de 36 remos	1200s.
7/13/1347	Berenguer Broll, ciudadano	<i>Barcha</i> de 24 remos y 26 hombres	840s
8/4/1347	Guillem Serra, ciudadano	<i>Barcha</i> de 36 remos hasta 7 agosto	1200s
8/14/1347	Berenguer Brull, ciudadano	<i>barcha</i> armada, Pere Fuster	Cobra 20s para Broll y 30s tripulación
8/27/1347	-	Leño que captura en Alicante	228sx228 cafis 3 bar. Arnau Porcell cobra
9/5/1347	Guillem Sans, ciudadano	Leño armado	1200s hasta 6 septiembre4r
9/14/1347	Berenguer Broll, ciudadano	Panática hasta 18 de septiembre	760s de los 840s
9/17/1347	Marc Bó, marinero	<i>barcha</i> de 24 remos de Berenguer Broll	240s del 1 al 18/10/46
10/7/1347	Guillem Serra	Leño armado	1600s 50 días hasta dic. Guillem Pou doc. leyes
-	Guillem Seca, ciudadano	Leño de 34 remos	1200sx 1 mes. En nombre Pere Sabater Guillem Pau
-	Pere Sabater, ciudadano	Leño armado	100s
11/4/1347	Berenguer Broll, ciudadano	Custodia marítima con <i>barcha</i>	390s8d x 4 meses 10 días
11/30/134	-	Galera, custodia	400s
12/6/1347	-	Cobra 36s aparejar <i>barcha</i> Pere Rull	1200s hasta 7 de diciembre.
12/18/1347	Pere Sabater, ciudadano	Viaje a Benicàssim a requisar el trigo	9s (coca bayonesa C.ía Bononat Dezcoll de Barcelona)
-	-	<i>Barcha</i> armada	7s Por Panática para 4 hombres y Sabater
-	-	-	26s por 4 hombres x 5 días a 15d/día
-	-	-	8s por 4 días de servicios

-	-	-	50s Total captura trigo de Alcosseber
1/3/1348/	Macià Bó, marinero	Aparejo de barcha armada	158s, 3d (140s salario + otros 18s, 3d)
1/4/1348	Pere Sabater, ciudadano	Barcha armada	460s x 4 meses. Por salario tripulación
6/13/1348	Pere Garceran, mercader	Coca bayonesa y galeras vigilancia	30s, 7d (de 53s totales)

FUENTE: AMV, aa-1; k-2; *Lligall de Pere Montsó*, 348-6; z-1 y k-3.

El de Aparici Cases será otro caso singular. Siendo carpintero de ribera, estará encargado de la revisión y reparación de la barcha de Broll, la cual, como quiera que llevaba bastante tiempo activa, es probable que necesitara una revisión en profundidad. La puesta a punto de la embarcación significará el pago de 37s, 3d, una parte de los cuales se gastaría en la adquisición de bizcocho<sup>15</sup>. Por último, el mercader Pere Garceran –dice la fuente– será el encargado de comprar aparejos de coca bayonesa y de galeras para armar de manera adecuada la embarcación correspondiente. Por su gestión recibirá 30s y 7d en un único pago, de los 53s totales que habría que desembolsar<sup>16</sup>. En este caso no está claro que los aparejos tuvieran como destinatario final a Broll y su barcha. De cualquier forma, este armador –y su barcha– será el personaje de referencia en este dominio de los aparejos de guardacostas durante el periodo que nos ocupa.

Si ponemos un poco de atención a los tipos de embarcación más comunes, en especial en 1347, año del que conservamos más testimonios, nos daremos cuenta de que son barches y leños, con predominio de las primeras, que serían más pequeñas y estarían gobernadas con menor número de remeros. En la inmensa mayoría de los casos en los que aparece, Broll utiliza barches, mientras que la generalidad de los leños estarán asociados con Pere Sabater, el otro gran armador, y sus hombres. No menos relevante es el gasto que se producirá con el aparejo, dotación de salarios o panática de las embarcaciones, según los libros de Francesc Falgueres. Así, el 82,19 por ciento de todo el dinero que la ciudad gastará en el aparejo y la vigilancia de los mares corresponde al año 1347, siendo el resto distribuido entre el resto de trimestres. El resultado refleja una cifra que se asemeja muchísimo al 81,81 por ciento que corresponde al porcentaje de embarcaciones empleadas en 1347 para la vigilancia costera. Ese hecho nos lleva a considerar que, por lo que se refiere a la vigilancia guardacostas, 1347 es el año clave y que en él se concentra todo el esfuerzo valenciano por llevar un control efectivo de los mares territoriales. Así pues, cree-

(15) *Ibidem*, doc. sábado *pridie* calendas de julio [29/6/1347].

(16) *Ibidem*, doc. sábado 18 calendas de julio [13/6/1348].

mos pertinente proceder a un análisis pormenorizado, trimestre a trimestre, de lo gastado por la ciudad en aparejos en el curso de ese año.

Broll o Brull dominará el periodo comprendido entre comienzos de 1347 y mitad de año, es decir, los dos primeros trimestres. De las diecisiete anotaciones que aparecen en los libros de cuentas de Falgueres para este periodo, once se relacionan con ese apellido, tres con el de Rull, del que ya hablamos anteriormente, y el resto no tendría una adscripción clara. En efecto, el 4 de enero de 1347 un mercader local, Pere Bru, quizá emparentado con el armador Berenguer Broll o Brull, recibirá 396s por cuarenta *cafissos* y tres *barcelles* de trigo para la barcha armada de guardacostas de Berenguer Broll. Sin duda se trataría de bizcocho, producto más caro que el pan normal, pero que merced a su densidad aguantaba mucho mejor la intemperie marina. Con todo, 396s es una cantidad demasiado elevada para sobreentenderla fruto exclusivo del coste del bizcocho. En realidad, una parte estaría destinada a la barcha de En Salvà, que tenía el propósito de poner rumbo a Eivissa/Ibiza para abastecer esa población. Esto apunta a cierta tolerancia o incluso complacencia a la hora de compartir el (escaso) cereal del Reino de Valencia con la isla, cuya población estaría mucho más expuesta a las carestías de grano. La colaboración entre Valencia y las Baleares, especialmente con las islas más pequeñas, como Eivissa y Menorca, se dará con cierta frecuencia, y ello pese a que esta última reclamaba la atención de Barcelona, dada su mayor proximidad a la ciudad condal<sup>17</sup>. Todavía en enero de 1347, Berenguer Broll y Arnau Berenguer, ambos vecinos de Valencia, cobrarán 460s de los quinientos previstos por el aparejo de una barcha de Ramon Marqués, que durante dieciocho días estaría haciendo la ronda de vigilancia en las aguas del Reino de Valencia<sup>18</sup>.

Ignoramos si esta barcha de enero es la misma que aparecerá el 20 de febrero, cuando Broll recibirá 230s para aparejar una embarcación de esta naturaleza de 18 remos. Es la misma cantidad que el día 4 se le pagaba a Pere Rull para que impidiera con su barcha la salida ilegal de cereal. No podemos asegurar que se tratase de la misma embarcación, ni que ambos armadores tuvieran vínculos familiares o de cualquier otro género, pero cabría manejar esa hipótesis<sup>19</sup>.

Ya en marzo, se advierte un considerable incremento de la vigilancia costera respecto de otros años. El día 20 se satisfacían 522s por dieciocho *cafissos* (29s/*cafis*) para elaborar bizcocho con el que dotar a la barcha de la vigilancia. Además, al cabo de una semana, el día 26, Berenguer Broll recibía 460s por los salarios mensuales devengados por salir con su barcha a vigilar el litoral. En esta ocasión, el patrón de la barcha guardacostas será Ramon Amarguer, quien el mismo día 26 recibirá 60s por ejercer como patrón de la embarcación. Es evidente que los armadores, pese a que en ocasiones pudieran estar

(17) AMV, *Notals de Pere Montsó*, z-1, doc. jueves *pridie* nonas de enero [4/1/1347].

(18) *Ibídem*, doc. sábado 13 calendas de febrero [20/1/1347].

(19) *Ibídem*, docs. martes 10 calendas de marzo [20/2/1347] y domingo *pridie* nonas de febrero [4/2/1347], respectivamente.

dispuestos a patronear las guardacostas, prefirieron delegar esta responsabilidad en marineros y subalternos de su confianza<sup>20</sup>. Ya en abril continuará la tónica de la vigilancia por parte de Berenguer Broll. El día 9 se le pagaban 305s por dos conceptos: 230 por el aparejo y vigilancia durante diez días, y los restantes 75s, por los salarios devengados por la tripulación. Dado que 5s, 6d por día para la tripulación es una cantidad muy reducida, pensamos que su tripulación sería corta, de no más de seis u ocho hombres<sup>21</sup>.

Estamos constatando que, casi a mediados de 1347, la actividad fiscalizadora de la ciudad sobre el litoral era como mínimo constante, cuando no intensa. Mayo será uno de los meses más densos en noticias sobre aparejos guardacostas. Lo más significativo de este mes será la relación existente entre los distintos intervinientes en los aparejos, sea Broll o Rull o algún otro personaje de los que suelen aparecer en las cuentas de Falgueres. Da la sensación de que el aparejo de la barcha guardacostas era una tarea compartida por los hombres de mar de Valencia, que debían de actuar coordinadamente, repartiéndose las tareas dentro del gremio o cofradía de la gente de mar, algo, por otra parte, en consonancia con el orden natural de las cosas en aquel mundo de relaciones laborales gremializadas, en el que moverse a título individual la mayoría de las veces era imposible. De las fuentes, efectivamente, se trasluce una colaboración entre armadores muy estrecha, para evitar que la capital recurriera a patrones extraños, fueran estos súbditos o no del rey de Aragón.

Así, el 15 de mayo de 1347 Pere Rull, al que hemos mencionado en otras ocasiones, recibía de Francesc Falgueres, en nombre de la ciudad, 160s por patrullar durante seis semanas con la guardacostas para evitar que ninguna embarcación saliera fraudulentamente del litoral con cereal. Es poco razonable que por mes y medio de servicio recibiera solamente 160s. Parece prudente, pues, suponer que se trataría de un plazo del total, dependiendo de la cantidad de remos que tuviera la barcha. Apenas dos días después, el 17 de mayo, se entregaron a Bernat de Just, vecino de Valencia, 202s y 6d por la elaboración de seis cafissos y nueve barcelles de bizcocho para la guardacostas de Berenguer Broll. Por fin, el día 19, Pere Aimeric habría cobrado otros 65s por dos barcelles de bizcocho para la barcha de Broll, que estaba encargada de la vigilancia costera. Ese mismo día se entregaron a Pere Rull 44s para la contratación de la barcha armada de Broll<sup>22</sup>. No cabe duda, pues, que existía una relación –ignoramos si jerarquizada– de constante dependencia, alianza o colaboración entre los implicados en el aparejo de la barcha de la vigilancia.

---

(20) *Ibídem*, docs. martes 13 calendas de abril [20/3/1347] y lunes 7 calendas de abril [26/3/1347], e *ibídem*, doc. lunes 7 calendas de abril [26/3/1347], respectivamente.

(21) *Ibídem*, doc. lunes 5 idus de abril [9/4/1347].

(22) *Ibídem*, doc. martes idus de mayo [15/5/1347]. *Ibídem*, doc. jueves 16 calendas de junio [17/5/1347]. *Ibídem*, doc. sábado 14 calendas de junio [19/5/1347], e *ibídem*, doc. sábado 14 calendas de junio [19/5/1347], respectivamente.

A partir de estas fechas, la impresión que producen las fuentes es que Valencia, en cierto modo, estaba perdiendo el interés en aparejar embarcaciones guardacostas, quizá en razón de las crecientes tensiones que el conflicto de la Unió estaba creando y que obligaban el desvío de la atención y del dinero para estos otros menesteres, siempre, claro está, que el abastecimiento de cereal estuviera garantizado. La reducción por estas fechas del dinero destinado a la vigilancia de los guardacostas podría deberse a este hecho, aunque también pudiera corresponderse con periodos en los que las exigencias de adquisición de cereal fueran menores y, por lo tanto, la necesidad de presionar a los contrabandistas era poca. Fuese cual fuese la causa, lo cierto es que la presión sobre los posibles infractores disminuyó.

El 23 de mayo tendríamos una contestación parcial a nuestras dudas. Berenguer Broll, en calidad de armador o propietario o de patrón de la barcha, recibió la nada despreciable cantidad de 563s, 1d por haber prestado su embarcación como guardacostas durante siete meses y diez días, periodo considerable de tiempo que retrotrae al invierno de 1346 el comienzo de su prestación. El mismo día que se efectuó este pago se le abonaban a Antoni Desbroll –quizá hermano, padre o familiar de Berenguer– unos escasos de 45s y 8d, que quizá se le adeudaban por formar parte de la tripulación o por tener una parte de la propiedad de la guardacostas. No es fácil desentrañar todas estas incógnitas, entre otras cosas porque las fuentes nos prestan poca ayuda. Así, el 25 de mayo, apenas dos días después de la última referencia a la vigilancia costera, constatamos el pago de 25s a Domingo Pasqual, empleado de Antoni Desbroll, por una vigilancia de quince días con su leño. De nuevo nos hallamos ante un cúmulo de detalles desconcertantes. Es muy dudoso que por el aparejo de un leño durante quince días se pagasen solo 25s, de modo que entendemos esos 25s eran únicamente una parte del pago total, cuyo importe desconocemos. Por otro lado, un leño precisa de bastantes más remeros que las barches que venía empleando la ciudad para ejercer de guardacostas. No obstante, hay otra opción, que creemos más plausible: que el escribano, desconocedor de la terminología marítima, fuera incapaz de distinguir los leños de los barches, yerro en que, como ya hemos visto, se incurría con frecuencia<sup>23</sup>.

Sea como fuere, las embarcaciones guardacostas no se limitaron a vigilar y, en su caso, impedir la salida de cereal del Reino de Valencia. A veces se les encomendaron otras labores; por ejemplo, garantizar la seguridad de la princesa portuguesa Elionor, quien se iba a convertir en la nueva esposa de Pedro el Ceremonioso y llegaba por mar desde Portugal a bordo de una nao real lusitana. En efecto, sabemos que a comienzos de septiembre la futura reina de Aragón se encontraba en aguas próximas al peñón de Ifach. El Consell, invocando el riesgo que comportaba navegar por las aguas valencianas sin el amparo de un convoy, a causa de las galeras monegascas de origen genovés

---

(23) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. miércoles 10 calendas de junio (23/5/1347). *Ibidem*, doc. miércoles 10 calendas de junio [23/05/1347], e *ibidem*, doc. viernes 8 calendas de junio [25/5/1347], respectivamente.

que merodeaban por ellas, consideraba que lo más prudente era que la reina y su séquito desembarcaran y prosiguieran su viaje por tierra, para lo cual envió un contingente de escolta de doce jinetes. Para entonces, no obstante, el séquito real y la nao portuguesa en la que viajaba estaban ya en Gandia (COSTA PARETAS: 1965. G.<sup>a</sup> CASTÁN: 2000. ALMEIDA RODRIGUES: 2013). Los viajeros decidieron seguir, convencidos de que todo este celo aparente no era sino una argucia para tomar como rehén a la princesa Elionor, pues no olvidemos que, a la sazón, la ciudad se hallaba en plena preguerra de la Unió contra los realistas (CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2023b, p. 93).

No obstante, la capital no desistirá de su empeño y continuará su intento de aproximarse a la futura reina. Para ello pidió que al menos dos caballeros valencianos se dirigieran de inmediato hasta la nao real portuguesa para acompañar a la ilustre visitante. Y así, el 7 de septiembre de 1347 dos ciudadanos, Jaume de Gentant y Guillem Senent, recibieron 100s para montar en el leño armado guardacostas, que tendría como misión específica buscar en aguas del sur la nao real. El día 11, por otro lado, Bartolomeu Fuster y Francesc de Rocabertí cobrarían hasta 1.000s por subir a la barcha guardacostas y escoltar con ella el barco real, quizá con el vano propósito de que de esta manera la nao se detuviera en aguas de la ciudad de Valencia<sup>24</sup>. Pero los marinos portugueses, acaso sospechando otra vez de las intenciones de los valencianos, prosiguieron viaje con buen viento, de manera que la barcha o el leño no llegó a cruzarse en su camino, quedando la capital desairada por no detenerse la futura reina en tierras valencianas pese a la presunta peligrosidad de sus mares.

Como hemos dicho más arriba, en mayo o a principios de junio la intensidad de la vigilancia parece haber decaído. Efectivamente, en junio de 1347 las cosas habían cambiado ligeramente. Las anotaciones de embarcaciones de vigilancia disminuyen ostensiblemente, a la par que los datos que nos ofrecen nos parecen incongruentes o cuando menos confusos. Así, la primera información de que disponemos se refiere a la entrega a Berenguer Broll de 21 quintales de bizcocho y otros 26 quintales y 1 arroba para galeras y –afirma la fuente– para la barcha de la vigilancia. Es probable que se trate de una confusión, porque da la sensación de que se pretende entregar una cantidad mayor de bizcocho para la barcha guardacostas que para las dos galeras. Es muy posible que, como hemos venido señalando, el escribano confundiese barcha y galera, y que las receptoras de la entrega de bizcocho similar fueran dos barches, y no una barcha y una galera. Ese mismo día, el 10 de junio, otra anotación de Francesc Falgueres de 660s se distribuía entre 200s para financiar la compra de la panática de la armada, y 460 para pagar el armamento de la barcha de Broll. En cualquier caso, a finales de junio la barcha de Broll ya estaría de vuelta en las playas de Valencia, donde Aparici Cases cobraba 37s, 3d por acondicionarla después de un más que probable prolon-

---

(24) AMV, *Notals de Pere Montsó*, z-1, doc. viernes 7 idus de septiembre [7/9/1347]. *Ibidem*, doc. martes 3 idus de septiembre [11/9/1347].

gado periodo de servicio<sup>25</sup>.

Ignoramos cuánto tiempo estuvo la barcha en dique seco, pero la siguiente noticia se refiere a otra embarcación. El 4 de julio, Guillem Suau cobrará 1.200s –cantidad considerable– por el aparejo de su leño de 36 remos para que actuara de guardacostas. Evidentemente, tal cantidad de remos indica que no se trataba de una barcha pequeña y rápida, que no pasaría de 16/18 remos, sino de una fusta ya próxima a ser una galeota pequeña. El 13 de julio, la barcha de Broll figurará nuevamente en las anotaciones de Falgueres. Ese día el armador cobró la nada despreciable cantidad de 840s por el aparejo de su embarcación, que montaba ya 24 remos y embarcaba 26 hombres, cifras ambas sorprendentemente elevadas y que denotan la intención de aumentar las dimensiones y la potencia de remo de la guardacostas. Quizá las remodelaciones del mes anterior consistieron en aumentar la capacidad de la barcha para acoger remeros, a fin de que así pudiera alcanzar a cualquier barco que intentara eludir un seguimiento, como pudiera hacer un leño<sup>26</sup>.

Guillem Suau o Seram recibirá, el 4 de agosto, 1.200s por la contratación de su barcha de 36 remos –quizá fuera un leño– para la vigilancia costera. Es significativo que se hable de «barcha», cuando por la cantidad de remeros y el dinero desembolsado la fusta debía de tratarse de una galeota pequeña o de un leño, y no de una barcha. El día 7 agosto concluía el periodo de vigilancia de Guillem Seram. El 14 de agosto ya estaría en servicio, nuevamente, Berenguer Broll, barquero de Valencia. Se le entregaron 50s para sus servicios, veinte para el armador y treinta para los bogadores de una barcha de 20 remos. Parece que se trata de embarcaciones distintas, a tenor de los gastos de cada una y de la cantidad de remos que en cada embarcación habría. No obstante, no hay que descartar que la embarcación de Broll y la de Seram sean la misma, pues a la patroneada por este bien se le pudieron desmontar parte de sus remos. El 27 de agosto vemos por fin las primeras muestras de eficacia en la vigilancia costera. El leño de Broll presentará 8 cafissos y 3 barcelles de trigo que habrá capturado en aguas de Alicante. De nuevo nos hallamos ante una incongruencia, al no poder certificar si se trataba de una barcha o de un leño<sup>27</sup>. En efecto, Guillem Suau o Sans, en esta ocasión el 5 de septiembre, recibirá 1.200s por realizar tareas de guardacostas con su leño aparejado. El 14 de septiembre será Berenguer Broll quien con su barcha armada obtendrá una parte de los 840s destinados a panática de su embarcación, –en concreto, se le entregaron 760s para garantizar la vigilancia litoral hasta el 18 de septiembre–. Un día antes de que cumpliera este plazo, es decir, el 17 de septiembre, Marc Bo, marinero de Valencia, en representación de Berenguer Broll recibirá 240s por

(25) AMV, *ibídem*, doc. lunes 3 idus de junio [10/6/1347]. *Ibídem*, doc. lunes 3 idus de junio [10/6/1347], e *ibídem*, doc. sábado *pridie* calendas de julio [29/6/1347], respectivamente.

(26) *Ibídem*, doc. jueves 3 nonas de julio [4/7/1347]. *Ibídem*, doc. viernes 3 idus de julio [13/7/1347], respectivamente.

(27) *Ibídem*, doc. sábado, 2 nonas de agosto (4/8/1347). *Ibídem*, doc. martes 19 calendas de agosto [14/8/1347], e *ibídem*, doc. martes 5 calendas de septiembre [28/8/1347], respectivamente.

la contratación de la barcha guardacostas entre el 1 y el 18 de octubre<sup>28</sup>. A lo largo del mes de octubre, todas las actuaciones que se acometen corresponden a Pere Sabater, que conseguirá, como ocurriera el 27 de agosto anterior, capturar barcos o cargamentos que pretendían escapar del control de la ciudad. Es de subrayar que asumir tal riesgo en esos momentos puede estar vinculado a la existencia de una gran carestía, lo cual explicaría el mayor desembolso de la capital en mantener, alternativa o simultáneamente, una barcha y un leño guardacostas, o que las necesidades en otros lugares alentaban a los comerciantes a arriesgarse e intentar eludir la vigilancia, cosa que en alguna ocasión sin duda se produjo<sup>29</sup>. Sea como fuere, Broll no aparecerá en la documentación de octubre, aunque volverá a estar en activo en noviembre. Así, el 4 de dicho mes la ciudad, a través de Francesc Falgueres, entregará al armador 390s, 8d por encargarse durante cuatro meses y diez días, con su barcha armada, de la vigilancia y custodia de los mares valencianos. El 30 de noviembre recibirá otros 400s por un empeño similar, solo que en esta ocasión la fuente se refiere a la «galera» de la vigilancia –cabe pensar que en realidad se trate de una barcha–<sup>30</sup>.

Sabemos que a esas alturas, con el año tan avanzado, era harto improbable que alguna embarcación se aventurara a contrabandear, aunque en diciembre quizá hubiese una ligera posibilidad de que tal sucediera. Y así, con objeto de evitar cualquier eventualidad en este sentido, Berenguer Broll reconocerá el día 6 haber recibido de la capital, en la persona de Pere Rull –del que hemos tenido oportunidad de hablar en repetidas ocasiones–, 36s de los 1.200 destinados al aparejo de un leño. De nuevo debemos desconfiar de la fuente cuando menciona un «leño». Desde luego el presunto leño no puede tratarse de una galera o una galeota, por más que parezca haberse convertido en costumbre la impropiedad de llamar «galera» a cierto tipo de fusta como los leños, de un porte y velocidad mucho menor, pero desde luego parece poco probable que se trate de una barcha, por la que no se solía desembolsar cantidades tan elevadas y que, además, por lo común estaba comandada por el mismo Broll y no por Rull. El 18 de diciembre, ya en vísperas de Navidad, será cuando se produzca la aventura de Pere Sabater, del que hablábamos al iniciar este apartado y que demuestra que a esas alturas todavía se capturaban embarcaciones infractoras de las normas impuestas por la ciudad<sup>31</sup>.

Por fin, todavía el 3 de enero de 1348, Macià Bó –vinculado con Broll, como parece ser que estaban todos los hombres de mar mencionados– recibirá 140s por su salario y la barcha que utilizará para poner rumbo a Peníscola y

(28) *Ibídem*, doc. miércoles, nonas de septiembre [5/9/1347]. *Ibídem*, doc. sábado 17 calendas de octubre [14/9/1347], e *ibídem*, doc. martes 14 calendas de octubre [17/9/1347], respectivamente.

(29) *Ibídem*, doc. lunes 8 idus de octubre [7/10/1347].

(30) *Ibídem*, doc. martes nonas de noviembre [4/11/1347]. *Ibídem*, doc. viernes *pridie* de diciembre [30/11/1347], respectivamente.

(31) *Ibídem*, doc. jueves 8 idus de diciembre [6/12/1347]. *Ibídem*, doc. martes, 15 calendas de enero [18/12/1347].

buscar contrabandistas que intentaran sacar ilegalmente cereal desde esas costas. Además, se pagarán 18s, 3d por otros gastos relacionados con el aparejo –tal vez por la compra de un poco de bizcocho–. Al día siguiente será otra vez Pere Sabater quien se embolsará hasta 460s por actuar de guardacostas con su barcha armada. Es cierto que su objetivo será custodiar los mares valencianos durante cuatro meses, pero no lo es menos que ese mismo día recibirá 100s más para completar los 560 que se le prometieron para estar atento a la arribada a Tortosa de trigo procedente de Aragón. Del 6 de julio al 15 de octubre anterior habría vigilado estas aguas y espiado los movimientos de barcos en la desembocadura del Ebro<sup>32</sup>.

Con todas estas informaciones, nos parece haber aportado pruebas suficientes de que la ciudad de Valencia se comprometió, al menos desde 1346 o 1347, con la preservación de sus derechos sobre el cereal del reino, incluso llegando a organizar una auténtica labor de vigilancia con guardacostas que disuadieran de posibles delitos o, llegado el caso, que los reprimieran. Por los estudios de Agustín Rubio sabemos que la capital había estado buscando alternativas legales que antepusieran los derechos de la capital a los de los vendedores o los de las poblaciones a través de las cuales se pretendía exportar el cereal. También ha quedado demostrado que la ciudad no decidió hacer efectivos tales derechos de preeminencia acto seguido de su reconocimiento, sino que dejó transcurrir cierto tiempo. El momento exacto de la puesta en funcionamiento del sistema de guardacostas valenciano es difícil de fijar, porque no disponemos de fuentes ininterrumpidas desde que legalmente se reconoce a la capital esa prerrogativa. No obstante, entendemos que el sistema en cuestión debió de estar vinculado con el aumento de la competencia por conseguir grano, a la sombra del crecimiento demográfico de las principales ciudades integradas en los estados del rey de Aragón. Deducimos eso a partir del aumento de noticias relativas a aparejos de guardacostas, que coincide con una fase de carestía frumentaria en los territorios donde venía abasteciéndose la ciudad.

De los libros de cuentas de Francesc Falgueres se infiere la intensidad de la presencia de guardacostas en mares valencianos, hasta el punto de que podemos presumir que estarían en activo buena parte del año. Deducimos igualmente que su labor se limitó a advertir a los posibles infractores de que sacar grano del reino era contrabando y estaba castigado por la ley, y de que si habían comprado grano para llevarlo fuera del territorio valenciano debían modificar su destino y llevarlo a las playas valencianas. Las confiscaciones son escasas y se concentran esencialmente a finales de 1347 y comienzos de 1348. Tales confiscaciones nunca tuvieron carácter sistemático. Los infractores, una vez detectados, debían de asumir que lo mejor era poner proa a El Grau de la ciudad, conscientes de que, una vez reconocidos, les sería imposible esquivar la larga mano de la justicia urbana, que podría añadirlos a la lista de infracto-

---

(32) *Ibíd.*, doc. jueves 3 de enero [3/1/1348]. *Ibíd.*, doc. viernes 3 idus de enero [4/1/1348]. *Ibíd.*, doc. viernes, 3 idus de enero [4/1/1348], respectivamente.

res cuyos bienes corrían el riesgo de ser confiscados. Las sanciones por estos motivos debían de ser temibles, sobre todo para patrones de cabotaje y comerciantes pequeños o medianos. En definitiva, la contundencia de las amenazas de los guardacostas sería suficiente para evitar tener que intervenir. Y para la capital era especialmente importante no generar incidentes y evitar tensiones, para así ahorrarse los fuertes desembolsos que entrañaría el aparejo de fustas de cierto porte.

En efecto, sabemos que el guardacostas por excelencia será la barcha, la versión más reducida de la fusta. Era una especie de góndola de mucho porte o de falúa optimizada por estar dotada de una vela latina o cuadra la mayoría de las veces, que le permitía navegar sin necesidad de hacer uso de los remeros. La fuerza de los remos solo debió de emplearse cuando no hubiera otro modo de aproximarse a una embarcación. Su tamaño reducido y ligereza, y la presencia a bordo de entre diez y treinta hombres al remo, permitiría a las barches dar caza a embarcaciones a veces mucho mayores, pero que, al ser también mucho más pesadas, no podrían escapar de su persecución. En ocasiones también se emplearon *lenys*. Estos leños serán la versión más reducida de las galeotas, fustas de entre 30 y 50 remos. Es fácil que por ese motivo ciertos escribanos inadvertidos acabaran denominándolos «galeras», nombre inadecuado pero que con el paso del tiempo terminó imponiéndose. Se trataría de fustas más pesadas de lo habitual y con cierta capacidad de carga. Tan rápidas como las barches, e incluso capaces de superar a estas en velocidad si los remeros se empleaban a fondo, poseían por añadidura una capacidad para ir al choque que podía dejar sin gobierno cualquier nave redonda.

Así pues, creemos haber aportado luz en un aspecto, el de la vigilancia costera para evitar la exportación fraudulenta de cereal, del que hasta ahora se sabía muy poco. Queda pendiente documentar el origen de los hombres que aparecen entre los patrones, armadores o propietarios de barches, aunque intuimos que todos serían valencianos, o al menos habitantes de El Grau; que formarían parte del gremio de los pescadores o de los hombres de mar, y que procurarían monopolizar, al modo de un gremio o cofradía agremiada, esta actividad que la ciudad había generado. En otro orden de cosas, este hecho parece subrayar la importancia que el abastecimiento de cereal por vía marítima tenía para la ciudad de Valencia.

Con todo, nunca ha sido posible hacer un estudio suficientemente pormenorizado y documentado del aprovisionamiento de cereal de la capital valenciana, a causa de la complejidad del problema y de la incertidumbre que rodea a los datos. Ya lo indicamos al principio de esta segunda parte, al citar algunas de las aportaciones historiográficas más relevantes sobre la materia. Pese a todo, hemos podido constatar que buena parte del cereal que acababa en el *almodí* de la ciudad de Valencia se transportaba por vía marítima, por más que no podamos ofrecer al respecto una cuantificación, ni siquiera aproximada. Así lo atestiguan los libros de Francesc Falgueres, que son las anotaciones seriadas más antiguas de que disponemos acerca de la ciudad de Valencia.

Eso no quiere decir, por supuesto, que todo el trigo que llegaba a la

capital lo hiciera por esa vía, evidentemente que no. La mayoría es probable que lo hiciera a través de la vía terrestre, por tratarse de cereal cultivado en sus proximidades o en lugares más lejanos, pero tradicionalmente suministradores frumentarios, como pudiera ser el interior del Reino de Valencia, Aragón o incluso el interior de Castilla en las proximidades de Valencia. No obstante, la llegada de cereal por mar sería la garantía perfecta para ser conscientes de que nunca habría un déficit de grano que estresara a la población, pese a que su número pudiera incrementarse incesantemente. El trigo podría subir de precio, haber escasez, pero en ningún momento se producirá una severa carestía y eso se deberá básicamente a dos hechos vinculados con el mar: la compra en regiones marítimas de suministros frumentarios complementarios a los terrestres y que llegaran por este procedimiento a Valencia y al hecho de la existencia de un competente servicio de vigilancia marítima que permitirá evitar la huida de grano valenciano a lugares alejados de la capital y favorecerá el desvío de algunas partidas, incluso, al tránsito terrestre hasta Valencia al disuadir a los negociantes de intentar hacer contrabando con un producto siempre muy sensible para la ciudad de Valencia.

### Fuentes primarias

- Archivo Municipal de Valencia (AMV), *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1. M CCC XXXXVIII, 15 de septiembre de 1344-21 de junio de 1345.  
AMV, *Notales de Pere Montsó*, k-2. Anno Domini Millesimo CCCº *Quadragesimo Quinto*, 22 de mayo de 1345-9 de diciembre de 1345.  
AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. M CCC *Quadragesimo Sexto*, 29 de abril de 1346-18 de mayo de 1347.  
AMV, *Notales*, z-1. Miércoles 15 de noviembre de 1346-sábado 19 de Mayo de 1347.  
AMV, *Notales de Pere Montsó*, k-3. Domingo 20 de mayo de 1347/martes 24 de junio de 1348.

### Bibliografía

- ALMEIDA RODRIGUES, Ana Maria Seabra de (2013). Un destin interrompu: Aliénor de Portugal, brève reine d'Aragon (1347-1348). *Études Roussillonaises*, 25, 89-96.  
BARRIO BARRIO, Juan Antonio (1998). Una oligarquía fronteriza en el mediodía valenciano. El patriciado de Orihuela, siglos XIII-XV. *Revista de Historia Naval*, 9, 105-126.  
— (2009). «La producción, el consumo y la especulación de los cereales en una ciudad de frontera. Orihuela, siglos XIII-XV». En *Alimentar la ciudad en la Edad Media*. Logroño, 59-86.  
BENITO I MONCLÚS, Pere (2004). Fams i caresties a la Mediterrània occidental durant la baixa edat mitjana. El debat sobre «les crisis de la crisi». *Recerques*, 49, 179-194.  
BERENQUER CEBRIÀ, Ernest (1973). Importación de trigo por «ayuda» en Valencia durante el último cuarto del siglo XV (1475-1500). *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 2, 79-96.  
—; ROUSELL BOIZAS, Hermenegildo; LLOP CATALÁ, Miguel y GUILLOT VALLS, Desamparados (1973). Movimiento secular de las imposiciones trigueras del siglo XV mediante *ajudas* de la ciudad de Valencia. *Ibidem*, 5-12.  
BURGUERA I PUIGSERVER, Victòria A. (2017). «Car més val contender ab la quartana que ab flaquea». Conflictividad marítima en tiempos de carestía en la Corona de Aragón a principios del siglo XV. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 6, 11, 43-61.  
CABEZUELO PLIEGO, José Vicente y SOLER MILLÀ, Juan Leonardo (2013). «El consulado catalán

- de Sevilla a inicios del siglo XIV: disputas políticas y realidad mercantil en el Atlántico». En *A l'entorn de la Barcelona medieval. Estudis dedicats a la doctora Josefina Mutgé i Vives*. Barcelona, 171-202.
- CÁCERES MILLÁN, Sandra (2017). «El comercio de grano en la Valencia de principios del siglo XV: áreas de control e influencia en el espacio rural y más allá de sus fronteras». En NAVARRO ESPINACH, Germán y VILLANUEVA MORTE, Concepción (coords.) *Industrias y mercados rurales en los reinos hispánicos (siglos XIII-XV)*. Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales 9, 259-272.
- CARBONELL BORJA, M.<sup>a</sup> José y DÍAZ BORRÁS, Andrés (2022). *Puntualizaciones sobre el origen del Archivo de la Ciudad de Valencia en el 1306*. Valencia.
- y — (2023a). *Francesc Falgueres en los Libros de Cuentas de la Ciudad de Valencia, 1344-1349*. Valencia.
- y — (2023b). La vigilancia costera valenciana en los inicios del problema frumentario. Buques y fustas entre 1344-1348 (I). *Revista de Historia Naval*, 161, 37-76.
- COSTA PARETAS, M.<sup>a</sup> de las Mercedes (1965). Leonor de Portugal, reina de Aragón (1347-1348). *Bracara Augusta*, 18-19, 93-101.
- CUEVES GRANERO, M.<sup>a</sup> Amparo (1962). Abastecimientos de la ciudad de Valencia durante la Edad Media. *Saitabi*, 12, 141-167.
- DIAGO HERNANDO, Máximo (2000). Relaciones comerciales de la Corona de Aragón con la Andalucía atlántica durante el siglo XIV y primera mitad del XV. *Historia. Instituciones. Documentos*, 27, 19-54.
- DOMÍNGUEZ MARTÍN, Rafael (1996). La depresión agraria de la Baja Edad Media. Un enfoque teórico. *Noticario de Historia Agraria. Boletín Informativo del Seminario de Historia Agraria*, 12, 143-174.
- FANDOS, María Viu (2022). *Los libros secretos de la compañía comercial Torralba-Manaziello. Corona de Aragón, 1430-1437*. Barcelona.
- FERRER MALLOL, M.<sup>a</sup> Teresa (1967). Mercanti italiani nelle terre catalane: Gli alessandrini (1394-1408). *Rivista di Storia, Arte e Archeologia per le province di Alessandria e Asti*, 75, 5-44. Artículo principal y suplemento.
- GARCÍA CASTÁN, Concha (2000). *Las reinas de Aragón*. Zaragoza, 80-84.
- GARCÍA MARSILLA, Juan Vicente (1990-1991). La alimentación en el medievalismo valenciano. Un tema marginado. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 8, 301-322.
- (2009). «La política económica del Consell municipal». En HERMOSILLA PLA, Jorge (coord.) *La ciudad de Valencia: historia, geografía y arte de la ciudad de Valencia I*. Valencia, 205-210.
- GUILLLOT VALLS, Desamparados (1973). Importación valenciana de cereales mediante el sistema de *Ajudes* en el segundo cuarto del siglo XV. *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 2, 35-60.
- HINOJOSA MONTALVO, José (2022). Intercambios mercantiles entre Valencia y Cartagena (ss. XIII-XV). *MVRGETANA*, 147, 9-26.
- LLOMPART, Gabriel (1985). El saqueo de Portopí por la «Montaña Negra» (1412) y otras historias de corsarios. *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana. Revista d'Estudis Històrics*, 41, 171-197.
- LLOP CATALÁ, Miguel (1973). Importación de trigo por *Ajudes* en Valencia, 1450-1472. *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 2, 61-78.
- MORELLÓ BAGET, Jordi (2009). Enrico Ecarçafiga, mercader italiano operando en Barcelona. *La maquinaria fiscal del papado aviñonés en la Corona de Aragón: la colectoría de Berenguer Ribalta (1400-1402)*. *Anuario de Estudios Medievales*, 39, 1, 65-125.
- MUTGÉ I VIVES, Josefina (1992). La guerra contra Gènova de 1330-1335. Documentació barcelonina. *Miscel·lània de Textos Medievales*, 6, 47-100.
- ORTEGA VILLOSLADA, Antonio (2014). Mallorca y la importación de trigo atlántico (1230-1350). *Summa*, 3, 73-91.
- PÉREZ SAMPER, M.<sup>a</sup> Ángeles (2002). El pan nuestro de cada día en la Barcelona moderna. *Pedràlbes*, 22, 29-72.
- RÍOS TOLEDANO, Daniel (2018). Cádiz y el comercio marítimo genovés en el siglo XIV. *Medie-*

- valismo, 28, 271-293.
- ROUSELL BOIZAS, Hermenegildo (1973). Importación de cereales mediante *ajudes* en la Valencia del primer cuarto del siglo xv. *Estudis. Revista de Historia Moderna*, 2, 13-34.
- RUBIO VELA, Agustín (1982). «Dificultades cerealistas en la Corona de Aragón, en los años treinta del siglo xiv». En *Estudios dedicados a Juan Peset Alexandre III*, 475-487.
- (1987). Crisis agrarias y carestías en las primeras décadas del siglo xiv. El caso valenciano. *Saitabi. Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, 37, 131-148.
- (2002a). «Valencia y el control de la producción cerealista del reino en la Baja Edad Media. Orígenes y planteamiento de un conflicto». En *Aragón en la Edad Media. Demografía y sociedad en la España bajomedieval*. Zaragoza, 33-63.
- (2002b). Valencia y los aragoneses en la Baja Edad Media, la ruta del trigo. *Caplletra*, 32, 95-110.
- (2003). «Valencia y el control de la producción cerealista del reino en la Baja Edad Media. Orígenes y planteamientos de un conflicto». *Demografía y Sociedad en la España Bajomedieval. Seminario de Historia Medieval*. Zaragoza, 2003, 33-65.
- y RODRIGO LIZONDO, Mateu (1988). «El problema frumentari a València i la crisi de la Unió (1340-1348)». *Homenatge al doctor Sebastià Garcia Martínez I*, 89-101.
- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Manuel (1988). «En torno a la piratería nazarí entre 1330 y 1337». En *Actas del V Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*, 431-461.
- SANCHIS I SIVERA, Josep (intr., notas y transcripción) [1932]. *Dietari del capellà d'Alfons el Magnànim* (1932). València.
- SOLER MILLÀ, Leonardo (2003-2004). Relaciones comerciales entre Valencia y el norte de África en la primera mitad del siglo xiv. *Miscelánea Medieval Murciana*, 27-28, 125-157.
- (2005). «“Que ordi ne sia tret de la vila d’Oriola ni de son terme”. Producción y comercialización de grano en el primer tercio del siglo xiv en la Gobernación de Orihuela». En *La Mediterrània de la Corona d’Aragó, segles XIII-XVI & VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrelles, 1304-2004. XVIII Congrés d’Història de la Corona d’Aragó. Valencia 2004. Actes I*, València, 1061-1076.
- VICIANO, Pau (2018). Mercado cerealista, crédito a corto plazo y desigualdad económica en el reino de Valencia. Las villas de Cocentaina y Castellón en el siglo xv. *Hispania*, 78, 258, 103-137.
- VILLANUEVA MORTE, Concepción y LAFUENTE GÓMEZ, Mario (2017). «Apertura y consolidación de las rutas comerciales entre Zaragoza y el reino de Valencia en los siglos XIII y XIV». En SARASA SÁNCHEZ, Esteban (coord.) *Bajar al reino. Relaciones sociales, económicas y comerciales entre Aragón y Valencia: siglos XIII-XV*. Zaragoza, 119-148.

APÉNDICE

**Registro de compras de cereal satisfechas por Francesc Falgueres, vía marítima, entre 1344 y 1348 en nombre de la ciudad de Valencia**  
*(comienza en pág. sig.)*

## ANEXO

Fecha	Mercader	Origen	Cantidad	Precio	Procedencia	Embarcación
2/10/44	Bernat de Soldevila	Tortosa	250c	7000s (336dxc) <sup>1</sup>		
			27c	810s (360dxc)		
11/12/44	Berenguer de Rexac <sup>2</sup>	Barcelona	586c, 3b	15363s, 6d (314dxc)		
11/4/45	Llorens Flaquer-Mateu Salvador	Barcelona	308 @ <sup>3</sup>	25s, 8d (1dx@)	Sevilla	Coca de Flaquer y Salvador
11/5/45	Joan Montaner et alii <sup>4</sup>	Valencia/ Bar. <sup>m</sup> /Girona	708c, 4b <sup>5</sup>	708s, 4d (12dxc)	Jagent (Sicilia)	Coca de Ramon Conill
-	Berenguer de Valldaura	Valencia	264c, 3b <sup>6</sup>	264s, 3d	Palermo (Sicilia)	Leño de Guillem Bigorra
12/5/45	Ramon Salat	-	16c, 5b	16s, 5d	Pere Capún-cio (Sevilla)	Coca de Francesc Feliu
			138 @	11s, 6d (1dx@)	Sevilla	-
23/5/45	Guillem Comte	-	23c	23s (12dxc)	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Pere Saragossa
-	Jaume Anglesola	-	25c	25s		
1/6/45	Simó de Rabinats	-	191c, 6b	191s, 6d	Castillo Càller (Cerdeña)	
-	Guillem Comte	-	25c	25s		Coca de Martí Estela
-	Francesc de Civera	-	295c	295s	Sevilla	Coca de Llorens Pelegrí
			1180 @	98s, 4d (1dx@)	Sevilla	-

(1) Estos precios tan elevados pueden deberse a que se trata de *caffisos tortosins* que, al contrario que los valencianos, no tienen 12 *barcelles* de 16,75 l, sino 24 de 11,76. Por lo tanto, el de Tortosa pesa 282,24 litros de grano, y el valenciano, solo 201, aproximadamente.

(2) Rexac actuará en Valencia como representante de Arnau Sabastida, de Barcelona, y Simó Soler, factor del gerundense Arnau Ferrer, propietarios del cereal.

(3) La harina sevillana se cuenta siempre en arrobas de 11,5 kg cada una.

(4) En representación de Francesc de Civera, de Valencia, y Pasqual Samata, Antoni Puigferrer, Guillem de la Torre, Francesc d'Olmella y Pere Cerdà, todos de Barcelona, así como de Pere de Mont, de Girona.

(5) Equivalentes a 500 *salmes*, medida de capacidad para granos usada en Sicilia y Terranova. Una salma pesa aproximadamente 274,75 l (17 *barcelles*)

(6) 805 *salmes* sicilianas.

6/7/45	Ramon Sans-Francesc Desvelert	Barcelona	66c	66s (12dxc)	Agrigento (Sicilia)	Coca de Bartolomeu d' Arborea
8/7/45	Pere Malet	Valencia	268 @	22s, 4d (1dx@)	Sevilla	Nao de Guillem Gerard
12/7/45	Bertrán Martí	Algeciras	168c, 5b	168s, 5d (12dxc)	Jerez de la Frontera	Coca de Esteve Martí, de S.a María de Faro
			61 @	5s 1d (1dx@)	-	-
20/07/45	Guillem de Saroca	Valencia	743c, 1f 6al	743s, 2d½ (12dxc)	Xacha (Sicilia)j	Coca de Berenguer Caxa
			75c, 3b	75s 3d	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Guillem Alomar
			268c, 5b	268s 5d	Oristany (Cerdeña)	
26/07/45	Bernat Lambert	Valencia	82c, 6b	82s 6d	Sevilla	Coca de Bernat Lambert
			256 @	21s 4d (1dx@)	Sevilla	Coca de Bernat Lambert
29/7/45	Guillem Pau	Valencia	43c 1f	43s 2d (12dxc)	Berbería	Leño arm.º de Guillem Pau
2/8/45	Jaume Lillet	-	500@	41s 8d (1dx@)	Sevilla	Coca de Guillem Gerard-Joan Marc
16/8/45	Ramon Sabater	-	28c 1b	28s 1d (12dxc)	Sicilia	<i>Barcha</i> de Francesc Feliu
-	Bernat Desfor	Castelló de la Plana	30c	30s	Sevilla	-
-	Ramon Sabate	Valencia	28c 1b	28s 1d	-	-
17/8/45	Berenguer Ríolf	-	412c 6b	412s 6d	Terranova (Sicilia)	
20/8/45	Guillem Comte		100c	100s	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Pere de Tor
			34c 3f	34s 6d		Coca de Guillem Alomar
25/8/45	Jaume d'Anglesola	-	90c	90s	-	-
			66c	66s	Sicilia	Coca de Bernat Ríolf

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

27/8/45	Francesc Desvelert	-	2333c 4b	2333s 4d	Agrigento (Sicilia)	Coca de Bartolomeu d'Arbo-rea
-	Simó de Rabinals	-	209c, 3f	209c, 3f	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Francesc Alomar
5/9/45	Guillem Escuder	-	23c	23s	Berbería	Leño de Gil Gomes
-	Francesc de Civera	-	2372 @	197s, 8d (1dx@)	Sevilla	Coca de Guillem Gerard <sup>7</sup> et alii
6/9/45	Bernat Ysern	-	93c, 4f	93s, 8d (12dxc)	Berbería	Leño de Bernat Ysern
	Pere Destorrent	-	128 ½c	128s, 6d	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Pere de Tor
			50c	50s		Coca de Guillem Alomar
7/9/45	Miquel de Bosc-Berenguer Tortosa	Valencia /Girona	283c 2f	283s, 4d	Xacha (Sicilia)	Coca de Miquel de Bosc
15/9/45	Pere Fulla	Barcelona	283c <sup>8</sup>	-	Terranova (Sicilia)	Coca de Bernat Ríolf
-	Bernat Massanet-Berenguer Tortosa	Barcelona/Girona	35 ½c	35s, 6d	Honein (Berbería)	Coca de Bernat Massanet
17/9/45	Miquel Massot	Valencia	100c	80s (9½dxc)	Peníscola	Leño de Peníscola
21/9/45	Ramon Galàn	-	11c 6b	11s, 6d (12dxc)	Sevilla	Coca de Pere de Montesa
-	-	-	134 @	11s 2d (1dx@)	-	-
23/9/45	Pere Dalmau	-	50c	50s (12dxc)	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Guillem Alomar
26/10/45	Tomàs Barrot	Morvedre	70c	70s	Sicilia	Coca de Bernat Bonet
9/11/45	Ramon Roig	Sitges	56c <sup>9</sup> 4f	85s (18dxc)	Agrigento (Sicilia)	
28/11/45	Pere de Montsó	Valencia	43c 9b	43s, 9d (12dxc)	Xacha (Sicilia)	Nao de Martí de Montcada
1/12/45	Ramon Otoní		37 ½c	37s, 6d	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Pere de Tor

(7) Se trata de Joan Marc, Guillem Bigorra y Bartolomeu Gil.

(8) En el original se habla de 680c x 1d = 283s, 4d.

(9) Probablemente se trata de *caffisos tortosins*.

7/12/45	Galceran Destorrent	Barcelona	239c 10b 2al	359s, 3d (18dxc)	Sicilia	Coca de Guillem Morell, de Bar. <sup>na</sup>
8/12/45	Pere de Fonte	-	56c 10b 2al	84s, 1d	Agrigento (Sicilia)	-
-	Guillem Giral	Valencia	1291 @	107s, 7d (1dx @)		
19/12/45	Francesc Desveles	Mallorca	2491c 7b	4983s, 1d (24dxc)		Coca de Bernat Safortea, de Bar. <sup>na</sup>
-	Guillem Fenollet	Barcelona	673c 4b	1.019s ,10d (18d x c)	-	Nao de Guillem Morell, de Bar. <sup>na</sup>
-	Guillem Cabanes	-	1.346c	2.020s 6d	-	-
-	Joan Marc		213c	213s (12d x c)	Sevilla	Coca de Joan Marc
29/12/45	Pere de Mont-Francesc Olivella	Girona/ Barcelona	675c 9b 2al	1.013s, 7d (18d x c)	Agrigento (Sicilia)	Coca de Guillem Morell, de Bar. <sup>na</sup>
2/1/46	-	-	675c 9b 2al	1.013s, 7d	-	-
7/1/46	Jaume Pujol	Valencia	376c 10b	376s 10d (12d x c)	Xacha (Sicilia)	Coca de Miquel Palomer
			284c 6b	284s, 6d		Coca de Miquel Bosc
9/1/46	Berenguer Benet	Barcelona	412c, 4f 2al	628s, 2d (18d x c)	Sicilia	Coca de Guillem Morell, de Bar. <sup>na</sup>
-	Bernat Godal-Francesc Alós	-	624c 5b	936s, 8d	Agrigento (Sicilia)	-
9/1/46	Jaume Batle-Guillem de Cabanelles	Barcelona	649c 2f 4al	974s, 1d	Agrigento (Sicilia)	
13/1/46	Vidal Ripoll		26c 9b	26s, 9d (12d x c)	Sevilla	Coca de Guillem Bigorra
21/1/46	Ramon Borrell-Guillem Morell	Valencia/ Barna.	499c 9b	749s , 8d (18d x c)	Agrigento (Sicilia)	Coca de Guillem Morell, de Bar. <sup>na</sup>
26/1/46	Bernat Andreu	Valencia	306 @	25s, 6d (1d x @)	Sevilla	Coca de Joan Ferrandis

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

30/1/46	Francesc de Mera	-	177c	177s (12dxc)	-	Coca de Guillem Giral-Joan Marc
			334 ½ c	334s , 6d	-	Coca de Bartolomeu Galí
4/2/46	Vicent Espanyol	-	301 @	30s , 1d (1d x @)	-	Coca de Joan Ferrandis
-	Simó Rabinats	-	294c	294s (12d x c)	Oristany (Cerdeña)	Coca de Martí Estela
18/2/46	Bernat Joan	-	652c	652s	Berbería	Coca de Berenguer Batle, Bar. <sup>m</sup>
			676 ½ c	676s	-	Coca de Guillem Ardit, Mallorca
27/2/46	Joan Montcada	-	31c	41s, 4d (16d x c)	Huara (Berbería)	Leño de Guillem Mulnor
1/3/46	Pere Despuig	-	43c	43s (12d x c)	Sevilla	Coca de Domingo Pasqual
			36 @	3s (1d x c)	-	Coca de Pere Despuig
-	Domingo Pasqual	-	27c 9b	27s, 9d (12d x c)	Setúbal (Portugal)	Nao de Pedro Rois, de S.o Hilario
9/3/46	Pedro de Olesa	Jerez de la Frontera	38c	38s	Sevilla	Leño de Pedro de Olesa
16/3/46	Ramon Roig	Valencia	33c	33s	Alcúdia (Berbería)	Nao de Bernat Lombart
19/3/46	Gerard Tenuto	Florenca	704 @	58s 8d (1d x @)	Sevilla	Bartolomeu Mauri
10/4/46	Bernat Pesuls	Narbona	268c 11b	403s, 4d (18d x c)	Aigues Mortes (Provenza)	
11/4/46	Guillem Megías	Valencia	202c	269s 4d (16d x c)		
18/4/46	Francesc Dezveler		661c 8b	1.103s (22d x c)	Xacha (Sicilia)	Coca de Pere Guatia

19/4/46	Jaume Marc-Arnau Safor-tea	Mallorca	545c 6al	726s 10d (16d x c)	-	Coca de Bernat Massanet
			837c 5al	837s 1d (12d x c)	-	-
19/4/46	Bernat de Valldaura, junior	Valencia	145c 9b	144s 4d	Palermo (Sicilia)	Coca de Arnau Massot
			57c 4b	76s 4d (16d x c)	-	Leño de Guillem Aries
-	Simó de Rabinats	-	311c 3b	466s 10d (18d x c)	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Guillem Serra
			25c, 3b	33s 8d (15d x c)	-	-
20/4/46	Pere de Solsona	-	240s (18d x c)	240s (18d x c)	Palermo (Sicilia)	Coca de Arnau Massot
21/4/46	Guillem Comte	-	152 ½c	228s, 9d	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Guillem Mestre
			111c, 3b	148s, 2d (16d x c)	Palermo (Sicilia)	Coca de Arnau Massot
			151c, 5b	177s 11d (14d x c)	-	-
21/4/46	Marc Borrell	-	75c, 5b	100s, 7d (16d x c)	-	
23/4/46	Guillem Canet	-	107c, 9b	160s, 1d (18d x c)	Castillo Càller (Cerdeña)	Coca de Guillem Mestre
			707c	1060s, 9d	Palermo (Sicilia)	Coca de Bernat Ríolf
26/4/46	Guillem Mestre	-	43c, 1f	43s, 2d (12d x c)	Matzara (Sicilia)	Coca de Domingo Avellà
10/5/46	Bernat Pesuls	Narbona	444 ½c	666s, 9d (18d x c)	Xacha (Sicilia)	Nao de Jofré a Mayorca <sup>10</sup>
24/5/46	Guillem Ferrer <sup>11</sup>	Valencia	2.800 sal	150s 4d (1½d x sal)	-	Nao de Guillem Olivella

(10) El leño de Jaume de Castro y Bartolomeu Galí llevó el cereal a Valencia, probablemente desde Palma.

(11) Intermediario de Andreu Olivella y Miquel de Fonte.

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

1/6/46	Miquel de Fonte-Bernat Cruanyes	Barcelona	3.947c	5920s 6d (18d x c)	Xacha (Sicilia, 2.707 salmes)	Coca de Bernat Cruilles-Andreu Colmelles
3/6/46	Pere de la Torre-Ramon de la Font	Barcelona/Girona	608c 6al	608s 1d (12d x c)	Matzara (Sicilia)	Coca de Bernat Resfà, de Bar. <sup>m</sup>
4/1/47	Pere Bru	Valencia	40c 3b	396s <sup>12</sup> (1.420d x c)	Destino Ibiza	Barcha de Berenguer Broll-En Salvà
12/3/47	Guillem Serra	-	25c	25s (12d x c)		
17/3/47	Guillem Servioli	Barcelona	142c	100s (8½d x c)	Nules	
20/3/47	Bernat Pagés		18c	522s <sup>13</sup> (348s x c)		Barcha de vigilancia
4/4/47	Guillem Pallars		612c, 1b	459s (8d x c)	Gandia	
20/4/47	Antoni Vell-Mateu Huguet	Morella	103c	68s 8d	Peníscola	
11/5/47	Pere Vidal	Valencia	537c	358s	Gandia	
-	Guillem Flandes		150c	100s	Tortosa	Traídos por Pere de Solanes
12/5/47	Berenguer Redón	-	355c, 8b	237s, 8d	Daimus, junto a Gandia	
-	Bernat Just	-	332c, 8b	227s, 4d		
15/5/47			12c 6b de cebada	3s 7d (4d x c)	-	
-	Guillem Servioli	Barcelona	93c	62s (8d x c)	Borriana	
16/5/47	Guillem Estellés	Alzira	37c 8b	25s	Gandia	
-	Guillem Pallarés	Valencia	123c 7b	82s 2d	-	
			5c de cebada	19s (4d x c)		

(12) Las barches estarán aparejadas con dinero de la ciudad.

(13) El trigo se destinará a su transformación en bizcocho de galera.

17/5/47	Bernat Bartolomeu	-	273c 5f	182s 6d (8d x c)	Dénia	
			15c de cebada	7s 6d (6d x c)	Gandia	
18/5/47	Francesc de Puig	-	477c 1b	318s (8d x c)	Dénia	
-	Andreu Mullor	-	802c 9b	505s 2d	-	
-	Nadal de Liumanya	-	260c 4f	144s 6d	-	
-		-	58c 5f	28s 5d (6d x c)		
-	Guillem de Vinyals	-	950c	950s (12d x c)	Berbería	
-	Pere Soler	-	52c 5f	35s 2d (8d x c)	Dénia	
-	Jaume Carrasquer	-	78c	52s		
-		-	10c de cebada	3s 4d (4d x c)		
-	Tomàs Mealler-Berenguer Viciano	-	87c	58s 4d (8d x c)		
-	Antoni de Conca	-	387c	248s	Gandia	
19/5/47	Joan Carbó	-	228c	228s (12d x c)	Vila Joiosa	
-		-	228c de cebada	135s (6d x c)		
-	Arnau Mir	Valencia	324c	260s 5d (8d x c)		
-	Pere Aimeric	-	2b 1f	65s (360d x c)		Bizcocho, barcha de Berenguer Broll
-	Joan Carcó	-	228c	362s 6d (8d x c)	Vila Joiosa	
			269c de cebada	134s 6d	Dénia	
-	Bernat Martí	-	536c 3f	357s 8d	Peníscola-Borriana	
			272c 3f	136s 3d	Gandia-Benaguacil	

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

23/5/47	Pere Roig-Pere Bru	Valencia-Ibiza	48c	32s	Dénia	
-	Guillem Miquel	Valencia	80c	54s 8d	Castelló	
25/5/47	Ramon Canya	-	83c 4f	55s 9d	Peníscola	
-	Ramon Canya-Arnau Negre	Valencia-Tortosa	360c 1f	900s 5d (30d x c)	Tortosa (cafissos tortosinos)	
28/5/47	Arnau Vilatür	-	406c 3b	406s 3d (12d x c)	Nules	
			403c 8b de cebada	201s 10d (6d x c)		
-	Arnau Punyet	Valencia	524c 1b	1.312s 10d (30d x c)	Tortosa (cafissos tortosinos)	
-	-	-	172c 7b	172s 7d (12d x c)	Peníscola	
-		-	69c de cebada	34s 6d (6d x c)	Dénia, Gandia y Cullera	
29/5/47	Arnau Miró	-	324c 4b	260s 5d (8d x c)	Gandia	
-	Guillem de Vinyals	-	114c de cebada	57s (6dxc)		
-	Bernat de la Sardenya	Zaragoza	33c	66s 6d (24d x c)	Tortosa	
-		-	46c 4f	99s 6d	-	
-	Domingo Sans	Morella	52 ½ c	52s 6d (12d x c)	Peníscola	
-	Arnau Punyet	Valencia	40c	40s	Gandia	
-	Ramon Burgés	-	230c	142s (8d x c)	Dénia	
1/6/47	Castelló Seguro	-	664c 4f	443s	Gandia	
3/6/47	Pere Samarí	-	46c 3f	31s		
3/6/47	Pere Andreu	Valencia	139c 9b	93s 2d	Dénia	

7/6/47	Jaume Donat	-	65c 8b	43s 4d	Chelva (interior Valencia)	
8/6/47	Pere de Pàmies	-	31c	20s 8d	Dénia	
14/6/47	Bernat Anglés	-	183c	137s 3d (9d x c)	Ayora (interior Valencia)	
14/6/47	Pere Aimeric	-	130c 3b	130s 3d (12d x c)	Berbería	
18/6/47	Nicolau Carbonell	-	161c 4f	107s 9d (8d x c)	Dénia	
21/6/47	Nadal de Sant Martí	Tortosa	110c	165s (18d x c)	Tortosa	
21/6/47	Bernat Figuera	-	96c 5 ½f	145s 4d	-	
16/7/47	Joan Roig	Valencia	30c	30s (12d x c)	Berbería	
28/7/47	Ramon Guerau	Tortosa	233c 9b	584s 4d (30d x c)		
4/8/47	Pere Aimeric	Valencia	100c 9b	100s 9d (12d x c)	Berbería	Leño de Joan Roig
27/8/47	Arnau Porcell		8c 3b	228s (332d x c)	Alicante	Leño de Berenguer Broll
28/8/47	Ramon Vila-salou	-	150c de cebada	1.800s (144d x c)	Gandia	Leño/ barcha de Berenguer Broll
29/8/47	Pere Morell	Mallorca	40c 3f	50s 6d (15d x c)	Berbería	
		-	42@	3s 6d (1d x @)		
5/9/47	Berenguer Caselles	Valencia	62c	62s (12d x c)	-	Coca de Pere Morell
25/9/47	Simó de Rabinats	-	770c 4f	1206s (18d x c)		
			38c de avena	19s (6d x c)		
4/10/47	Miquel Làcer	-	343c 3f	343s 7d (12d x c)	343s 7d (12d x c)	Nao de Guillem Vinyoles
11/10/47	Pere Vives	-	500c <sup>14</sup>	500s	-	

(14) No indica la cantidad de cahíces que presentó en Valencia, aunque sí el origen. El precio del cereal de Berbería suele ser de 12d por cahíz.

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

19/10/47	Guillem Bala-guer	-	19c 5b	12s 10d (8d x c)	Dénia	
		-	24c de cebada	8s (4d x c)		
21/10-47	Guillem Abelló	-	69c 9b	69s 9d (12d x c)	Berbería	Coca de Pere Corell
-	Pere Eimeric	-	39c 2f	391s 1d	-	Coca de Jaume Figuerola-Berenguer Simó
-	Ramon Mascó	-	102c	102s	-	Leño de Guillem Carbonell
25/10/47	Pere d'Olesa	Valencia	42c	63s (18d x c)	Sevilla	<i>Barcha</i> de Pere d'Olesa
29/11/47	Francesc de Civera	-	198c	323s 4d (19d x c)	Berbería	Leño de Martí Ferrando
		-	680@	113s 4d (72d x @)	-	-
31/12/47	Alberto di San Pietro <sup>15</sup>	-	Génova	110c de arroz blanco	55s 6d (6d x c)	Mallorca
17/1/47	Guillermo Castelleto <sup>16</sup>	-	198c de arroz blanco	99s (6d x c)	Génova	Leño/coca de Joan Lledó
3/1/48	Pere d'Hervàs	Valencia	41 c	61 s 6 d (18s x c)	Berbería	Leño de Pere d'Hervàs
25/1/48	Andreu Savila	-	352 c3	704 s (24 d x c)		Leño de Arnau Saperera
28/1/48	Bernat Nadal	-	296 c	296s (12 d x c)		Coca de Ramon Piquer
30/1/48	Arnau Ferran	-	Mallorca	64 c	64 s	Leño de En Ballet
2/2/48	Pere Arnau	Valencia	82c	41 s (6 d x c)	Xàbia	Barcha de Ferrer
		-				Gilabert y Scanyoles

(15) Bartomeu Saranyó, de Valencia, actuará como intermediario.

(16) Guillem Canet, de Valencia, actuará como intermediario.

12/2/48	Pere de Carinyena	-	23 c 2@	23 s 4 d (12d x c)	Berbería	Leño de En Ferrando
-	Marc Renyer	Mallorca	307 c	307 s		
14/2/48	Pasqual Martínez/Salvador Soler	Zaragoza-Tortosa	324 c 3 f	324 s, 6 d	Tortosa	Leño de Guillem Galí-Pere Sunyer
			57 c 9 b <sup>17</sup>	43 s, 5 d (8d x c)		
15/2/48	Bernat de Bellvesser	Mallorca	67 c 1 f	89 s (16 d x c)	Berbería	Leño de Llorens Vinyes
			46 c	30 s 8 d (8d x c)	-	
15/2/48	Bartomeu Ferrandes	Valencia	127 c 4 f	127 s, 8 d (12dxc)	-	Leño de Bartomeu Ferrandes
16/2/48	Antoni Negre & Cía <sup>18</sup> .	Tortosa	36c 8b tortosinos	76 s 4 d (24d x c)	Tortosa	Leño de Miquel Fuster
	Ramon Montsó-En Falgueres	Valencia	20 c tortosinos	80 s (48d x c)		
19/2/48	Francesc Estret & C. <sup>19</sup>	Tortosa	90 c tortosinos	288 s (36d x c)	Tortosa	<i>Barcha</i> de Berenguer Broll
20/2/48	Nicolau Descoll	-	47 c tortosinos	141 s	-	-
-	Bernat López	Palamòs	-	-		
			30 c avena	15 s (6d x c)		
			22 ½ c tortosinos	67 s 6 d (36d x c)	Tortosa	Leño de Berenguer de Bas
21/2/48	Domingo de Civera	Ulldecona	256 c	256 s (12d x c)	Berbería	Leño de Bartomeu Ferrandes

(17) Mezcla de trigo y cebada; el trigo, a 2s por cahíz, y la cebada, a 1.

(18) Los propietarios del trigo seían: Antoni Negre, Ramon Costa, Salvador de Soler, Bernat de Cabrera y Nicolau de Raimar. El patrón del leño, Miquel Fuster, tendría en esta operación un pequeño beneficio de 3s.

(19) El leño de Jaume d'Espills, de Tortosa, llevaba trigo de la compañía de Francesc Estret, Ramon Canya, Berenguer Figuer, Martí de Guineu, Berenguer Guasc y Pere Tarassona. El cereal fue confiscado por la barcha guardacostas de Valencia.

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

-	Ramon Perpinyà-Jaume de Mora	Tortosa	52 c tortosinos	122 s (28d x c)	Tortosa	Barcha de Berenguer Broll
			164 c tortosinos <sup>20</sup>	82 s (6d x c)		
-	Bernat Soldevila-Martí Granell	Barcelona	63 c tortosinos	89 s (18d x c)	Barcelona	Barcha de Berenguer Broll
			34c de cebada/avena <sup>21</sup>	17 s (6d x c)		
			25 c	37-s-d (18d x c)		
21/2/48	Domingo de Civera	Ulldecona	256 c	256 s (12 d x c)	Berbería	Leño de Bartolomeu Ferrandes
26/2/48	Pere de Termens	Mallorca	233 c	233s		Leño de Ricard Sostres
			133 c ½ f	133 s, 6 d		
			200 c de cebada	100 s (6-d x c)		
28/2/48	Martí de Carinyena	Zaragoza	3 c tortosinos	10 s, 6 d (42 d x c)	Alfachs (Tortosa)	Leño de Berenguer Broll
			8 c, 3 b	336 s (42s x c) <sup>22</sup> (42 s x c) <sup>23</sup>		
29/2/48	Francesc de Cúria	Valencia	310 c	310 s (12 d x c)	Berbería	Nao de Guillem Serra-Nicolau Rovira-Arnau Rabossa
			470c	705 s (18 d x c)	Berbería	Nao de Guillem Serra-Nicolau Rovira-Arnau Rabossa

(20) Fueron 90 cahíces de avena y cebada y 70 de mezcla de trigo, avena y cebada. Lo valoramos a 6d por cahíz.

(21) Tanto la cebada como la avena y los 25 cahíces de trigo carecen de cálculo de coste por unidad, de manera que se trata de una cifra aproximada. Estos cereales los llevaba el leño de Pere de Espiller, de Tortosa. Véanse las notas 19, 23 y 24.

(22) Se trata de trigo candeal.

(23) Véanse las notas 19, 21 y 24.

29/2/48	Domingo Bernat-Jaume Crespí	Valencia/ Gandia	83 c	41 s 6 d (6d x c)		Barcha de Guillem Colbet-
						Fernando Terol
-	Nadal de Luminyà	Valencia	51 c 5 b	25s 8d + 21s 8 d	Dénia	Barcha de Simó Almu- der-Guillem Arbó
4/3/48	Esteve de Francia	-	112 c 7 b	56 s 3d + 71s 11d	Gandia	Diversas <i>barches</i>
			51 c 5 b	21 s 8 d. (6d x c)	Alfandec (Valldigna)	
			15 c 8 b	15s 8d (12d x c)		
-	Antoni de Conca	-	164 c	82 s + 52 s	Gandia	
-	Joan Serra/Pere Pallarés		44 c	44s (12d x c)		Barcha de Berenguer Broll
-			30 c	27s 9½d		
-			14 c	14 s		
-			10 c de cebada	7 s 6 d (9d x c)		
4/3/48	Arnau Mir	-	430 c 9 b	215s 6d + 207s 10d½	Oliva	Diversas <i>barches</i>
			92 c 7 b	92 s 7 d (12d x c)	Alfandec (Valldigna)	Barcha
-	Antoni Conca	-	99 c 5 f	49s 8d + 114s 7d	Gandia	Diversas <i>barches</i>
-			99 c 7 b	99 s 7 d. (12d x c)	Alfandec (Valldigna)	
			65 c 1 f	65 s	Gandia	
7/3/48	Berenguer Bartomeu		78 c 7 b	39s 11 ½ d (6d x c)	Oliva	Barches de Pere Piquer- Bernat Oliver
			374 c 8 b	374 s 8 d (12d x c)	Gandia, Cullera y Corbera	

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

8/3/48	Pere Figuera	Zaragoza	38 c	38 s	Tortosa	Leño de Jaume Espiller <sup>24</sup>
9/3/48	Tomàs Aimar	Valencia	118 c	59 s 3 d. (6d x c)	Dénia, Oliva y Gandia	Diversas barches
-	Pere Eimeric	-	1.647 f	1.647s (12 d x f)	Berbería	Diversos leños
-	Arnau Martí	Mallorca	656 c 6 b	656 s 6 d	-	
-	Pere Seller	Tortosa				
10/3/48	Miquel Bartolomeu	Valencia	637c	318 s 6 d + 341s 6d	Gandia y Oliva	Diversas barches
-			336@	14 s (½ d x @)	-	
-			9 c	9 s (12d x c)	Corbera	
11/3/48	Guillem Auger	-	140 c 5 f	140 s 11 d	Cullera	
-	Arnau Negre	Tortosa	110 c 5 f	110 s 10 d		Leño de Miquel Fuster-Jaume Espills <sup>25</sup>
-	Miquel Palomar	Valencia	166 c 5b de avena	88 s 2 ½ d (6d x c)	Borriana	
-			62 c	62 s (12 d x c)	Buñol	
17/3/48	Ramon Canya/Bernat Soldevila	Tortosa	127 c 1 f	127 s 2 d	Tortosa	Leño de Pere d'Espills
			12b 8f 2al	45s 4d (396d x c)	Alfachs de Tortosa	Barcha Berenguer Brull
18/3/48	Joan de Montlleó	Valencia	40 c	40 s (12d x c)	Barcelona	Bartolomeu Colom/Berenguer
-	Berenguer Castellar	Mallorca	185 c	185 s	Berbería	Leño de Nicolau Pujades
19/3/48	Arnau Garcó junior	Valencia	104 c	52 s (6d x c)	Gandia	Diversas barches

(24) De Palamós. Véanse las notas 19, 21 y 23.

(25) Ramon de Montesa era el propietario de una parte de esta carga, en concreto de 41 c 3 b.

-	Ramon Costa	Girona	55 c	55 s (12d x c)	Tortosa	Leño de Miquel Fuster
-	Bernat de Jusseu	Valencia	239 c	124 s 6 d (6d x c)	Dénia	Diversas barches
21-3-48	Ramon Mascó		338 c	338s (12d x c)	Berbería	Leño
-	Nicolau Vallmir/Pere Brunegre	Barcelona	67 c 3 b	67s 4d	Tortosa <sup>26</sup>	
-	Francesc Sestret	Tortosa	85 c 1 f	85 s, 3 d	-	Leño de Jaume d'Espills-Miquel Fuster
-	Berenguer de Bas	-	74 c 1 f	74 s 3 d	-	Leño de Bernat Bort
-	Martí de Gramayes	Zaragoza	89 c 9 b	89 s 9 d	-	Leño de Jaume d'Espills
27/3/48	Pere de Soler/Salvador de Soler	Tortosa	41 c	41 s	-	Leño de Miquel Fuster
28/3/48	Jaume de Mora	-	141 c	141 s	-	Leño de Ramon Pasqual
31/3/48	Pere Descoll	Valencia	91 c	45 s 6 d. (6d x c)	Dénia	Barcha de Bernat Oliver-Pere Esquert
1/4/48	Bartolomeu Colom	Zaragoza	89 c 2 f	89 s 4 d (12d x c)	Tortosa	Leño Jaume Montlleó
2/4/48	Joan Serra	Tortosa	122 c, 7 b	122 s 7 d	-	Leño de Pere Peiró-Bernat Sabater
5/4/48	Ramon Mascó	Valencia	122 c	122 s	Berbería	Leño de Bernat Roig
8/4/48	Jaume de Mora	Tortosa	24.000c	2.000s (1d x c)	Tortosa	Galera de la Unión
-	Pere Pallarés	Valencia	38 c 6 b	38 s 6 d (12d x c)	-	Leño de Pere Peiró

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

-	Pere Andreu	-	44 c	22s (6d x c)	Dénia	Barcha de Guillem Cortés
19/4/48	Pedro Ferrandis	Alcalá (Sevilla)	100c	100s s (12d x c)	Sevilla	Leño de Pere Romero
			75@	5 s 10d (1d x @)	-	-
-	Salvador March	Mallorca	29 c	36s 3d (15d x c)	Berbería	Coca de Pere Alegre
22/4/48	Francisco García	Cuenca	85 c	85 s (12d x c)	Cuenca	
23/4/48	Pere Moragues	Valencia	52 c	26 s (6d x c)		Barcha de Berenguer Vergara
26/4/48	Pere Nocholau		520@	43 s 4 d (1d x @)	Sevilla	Barcha de Pere Nicholau
2/5/48	Joan Carnicer	-	339 c de cebada	169 s 6 d (6d x c)		Leño de Bernat
-					-	Guitard, Mallorca
6/5/48	Bernat Bartomeu	-	68 c 3 f	44 s 3 d (8d x c)	Dénia	Barcha
			58 c 4 f	58 s 6 d (12d x c)	Sueca	-
8/5/48	Guillem Hòms	-	51c 3f	51 s 6 d	Almería	Barcha de Francesc Bosch
-	Arnau Martí	Mallorca	495 c	618 s (15 s x 6 c)	Berbería	Nao de Pere Alegret, Bar. <sup>na</sup>
10/5/48	Joan de Ribes	-	101 c	101 s (12d x c)	Almería	Leño de Arnau Perull
-	Abraham Almariní	Almería	143 c 3 b	143 s 3 d	Berbería	Leño de Bernat Giró
-	Pere de Sant Gil	Barcelona	47 c	47 s	Sevilla	Barcha de Pere de Sant Gil
12/5/48	Domingo Aznar	Valencia	49 c 3 f	49s 6d	Tortosa	
13/5/48	Berenguer Diaca-Bononat Tolrà	Barcelona-Mallorca	840 c	840 s	Berbería	Coca de Antoni Montlleó

-	Berenguer Vaquer	Valencia	71 c 9 b	35 s 10d (6 d x c)	Dénia	<i>Barqua</i>
-	Pere Samarina	-	151c 1b	75 s 6 d	-	-
15/5/48	Arnau Mir	-	319c 7b	159 s 9 d ½	Dénia, Alfandec y Cullera	
-			58 c	58s (12d x c)	Dénia, Alfandec y Cullera	
16/5/48	Martín Bono	Bermeo (Vizcaya)	300@	25 s (1dx c)	Algeciras	Nao de Lope Ibanyes
-	Arnau Sunyer	Valencia	215 c 1 f	184 s 7 d (10d x c)	Dénia y Gandia	
			77 c	77 s (12 d x c)	-	
17/5/48	Bernat Albert	-	39 c 5 b	39 s 5 d	Tortosa	Leño de Mateu Fuster
20/5/48	Miquel Barceló	-	319 c 7 b	159 s 9 d ½ (6d x c)	Gandia, Oliva	Diversas <i>barques</i>
21/5/48	Jaume Gener	Mallorca	151 c	151 s (12 d x c)	-	Barcha Joan Avellà
-	Bernat Mercader	Barcelona	28 c	28 s	Berbería	Leño de Amer
-	Pere Garcelan	Valencia	548 c	274 s (6d x c)	Dénia, Xabia y Gandia	
26/5/48	Francesc Tarascó	-	76 c 2 f	95 s 5 d (15d x c)	Berbería	Coca de Berenguer Just
-	Guillem Colom	-	47 c 3 f	43 s 9 d (6d x c)	Orpesa, Castelló	
			8 c 3 b	8 s 3 d (12d x c)	Cullera	
27/5/48	Raffo Lomelli	Génova	356 c	356 s	Huara (Berbería)	Coca de Guillem Amer
-	Jaume Coma	Camprodon-Girona	165 c	165 s	Honein (Berbería)	Coca de Pere Ferray
-	Guillem de Sancha	Valencia	115 c 1 b	115 s 1s	Berbería	Coca de Bartolo- meu Mauri/Pere Saragossa
2875/48	Guillem Rimbau	Mallorca	1.001c 1 f 3 al	1.001 s	Alcúdia (Berbería)	Nao de Guillem Rimbau

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA...

29/5/48	Benito de Sardenya	Zaragoza	85 c 3 b	85 s 3 d	Tortosa	Leño de Guillem Cebrià-Pere Vilagrassa
-	Gil d'Òria	-	140c	140 s	-	Leño de Pere Belldia
-	Jaume Company	Sant Mateu	45 c	45 s	Peníscola	Barcha de Gassó
2/6/48	Arnau Gascó	Valencia	35 c 5 b	17 s 11d (6d x c)	Gandia	Barcha de Guillem Narbó
-		-	72 c 1 f	72 s 2 d (12d x c)	Gestalgar (interior Valencia)	Llevado en bestias de carga
-	Pere Barberà	-	24 c, 8 b	12 s 4 d + 162s 4d	-	
			22 c, 7 b	22 s 7 d (12d x c)	Alicante	Leño de Bartomeu Mir
3/6/48	Bernat Andreu	Tarragona	322 c	322 s	Huara (Berbería)	Coca de Guillem Amer
-	Jaume Comes	Valencia	71c 7b	35 s, 9 d (6d x c)	Calp	Barcha
3/6/48	Bernat Darder	Valencia	57 c 3 b	28 s 9 d	Oliva	Barcha de Ramon Ríolf/Esteve Mestre
4/6/48	Bernat Jusseu	Valencia	33 c 4 f	16 s 10d	Dénia	
-	Pere Rebost	Tarragona	132 c	132s (12d x c)	Berbería	Leño de Bernat Negre
5/6/48	Francesc de Bosch Guillem Ferrer	Mallorca	873 c 2 f	873s 4d	-	Coca de Berenguer Despuig
6/6/48	Bernat de Piera	Valencia	126 c 1 f	63 s 1 d (6d x c)	Calp	Barcha
12/6/48	Pere Alier	Mallorca	239 c	239 s (12d x c)	-	Coca de Pere Soler/Jaume Conill
-	Mahomat Harrat	Tenés (Berbería)	40 c	40 s	Tenés (Berbería)	
13/6/48	Abray Hamill	Almería	212 c	212 s	Huara (Berbería)	
-	Bernat Domec	Valencia	528 c 2 f	132 s 1 d (3d x c)	Castilla	

MARÍA JOSÉ CARBONELL BORIA Y ANDRÉS DÍAZ BORRÁS

-	Ramon Burguera	Mallorca	80c	80 s (12d x c)	Huara (Berbería)	Leño de Ramon Burguera
15/6/48	Domingo Alfonso	Jerez	118 c 8 f	118 s 8 d		
17/6/48	Bernat Solzina	Mallorca	230 c	230 s	Togo (Berbería)	
-	Antoni de Conca	Valencia	406 c 1 b	203 s (6d x c)	Dénia y Gandia	
20/6/48	Pere Carnicer	Mallorca	246 c	246 s (12d x c)	Sevilla	Nao de Bernat Paella
22/6/48	Joan Basset	-	60 c	60 s	Berbería	Coca de Guillem Carbonell
-	Bernat Casena	Valencia	531 c	531 s	-	Nao de Pere Feliu/Joan Darins
			70 c	70 s	-	Coca de Llorens Osset
23/-06- /48	Pere Garraler	Mallorca	41 c 8 b	41 s 8 d	-	