

"Johan Martin da Ponte de Beutanssos"

Un mercader, navegante, pirata, cartógrafo y ... franciscano del s. XV

JUAN LUIS CAMACHO LLITERAS*

En el año 1933 el R. P. Alfóns Llites Moragues escribía: "... han estat molts els no mallorquins que han contribuït a la glòria de Mallorca desde els més diversos treballs. Un exemple pot ésser el de Johan Martín de Betanssos, galléc, navegant, comerciant, mercader, mestre de cartes náutiques, bon amic dels nostres avantpassats ..." (1) = "... han sido muchos los no mallorquines que han contribuído a la gloria de Mallorca con los más diversos trabajos. Puede ser un ejemplo el de Johan Martín de Betanssos, gallego, navegante, comerciante, mercader, maestro cartógrafo, buen amigo de nuestros antepasados ..."

Años antes, Francisco Rosselló Batlle citaba: "Les tasques dels mestres B. Llites i M. de Viladestes, amb l'ajuda de Johan Martín de Betanços, determinàren un avanç important per la cartografia de l'escola mallorquina ..." (2) = "Las tareas de los maestros B. Llites y M. de Viladestes, con el concurso de Johan de Martín de Betanços, determinaron un importante avance para la cartografía de la escuela mallorquina ..."

Johan Martín da Ponte, o de Beutanssos –también conocido como Johan Martín da Ponte de Beutanssos– arribó a la Ciutat de Mallorca (3) hacia el año 1410, empleándose como ayudante de Abraham Leví "de les Majoriches", judío mallorquín dedicado al comercio y a las transacciones de cambio y banca. En nombre de su patrón comerció con valencianos, genoveses, pisanos, napolitanos, sicilianos, oraneses y tunecinos. En las diversas transacciones mercantiles por él patrocinadas nunca faltó el comercio del vino, especialmente con los valencianos, aprovechando, entre otros, las naves de los marineros gallegos que comerciaban en el Mediterráneo (4). Un "mostassaf" de Mallorca, Ierónimus Benimelis, citó: "... de o ví de o dit Johan Martí de os Beutanssos ..." (5) = "... del vino del mencionado Johan Martí de Beutanssos ..." También, en la capital del Reino de Mallorca, trabajó en los talleres car-

* Juan Luis Camacho Llites es agrónomo e historiador, profesor de FPO y autor de trabajos y monografías relacionadas con la investigación agronómica e histórica, siendo especialista en el estudio e interpretación de cartas náuticas medievales (portulanos).

(1) LLITERAS MORAGUES, Alfóns. *Dels Nostres*. Palma de Mallorca, editado por Joan Guasp, 1933.

(2) ROSELLÓ BATLLE, Francesc. *Mestres Mallorquins*, apartado *Cartògrafs*, Barcelona, J. Puig i Carreras, 1894.

(3) Hoy Palma de Mallorca, capital de la isla de Mallorca.

(4) Para más información, véanse: Archivo de la Corona de Aragón (Barcelona), Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (Marsella), Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona, Archivo Histórico del Reino de Mallorca (Palma de Mallorca), Archivo Histórico de Protocolos (Barcelona), Archivo General del Reino de Valencia, Archivo di Stato (Génova), Archivo del "Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana" (Palma de Mallorca), Archivo Municipal de La Coruña, Archivo Histórico Provincial de Pontevedra, Archivo di Stato (Venecia), Archivio della Biblioteca Nazionale (Florencia), entre otros.

(5) Papers Fontcuberta, leg. X, f^o 27. "Carta de Ierónimus Benimelis a Micael Valero" (diciembre de 1412) recogida por Antoni Palau i Fornés en Palma de Mallorca (1928).

tográficos de los "Magister cartarum pro navigando" Bartomeus Lliteres y Maçiá de Viladestes.

Sin embargo, y en el año 1395, ya irrumpiera en la escena comercial gallega el conocido por aquellas fechas como Johan Martín da Ponte, también llamado Johan Martín da Ponte de Beutanssos o Johan Martín de Beutanssos.

Personaje singular —que no ha merecido demasiada atención por parte de los historiadores— entre los años 1395 y 1402 se ocupó, aprovechando los viajes de buques ingleses con peregrinos rumbo a Compostela, en el comercio del vino procedente de Betanzos y con destino a Inglaterra, participando incluso en algunos viajes.

Su papel sería el de consignatario, pues cabe pensar que gran parte de su comercio vinícola se realizaba con producción procedente de otras personas, bien por compra o por depósito. Ahora bien, en las referencias documentales figura como único proveedor o responsable (6).

Así, sabemos que participó, con sus navíos, en los viajes de vuelta de los siguientes barcos (7):

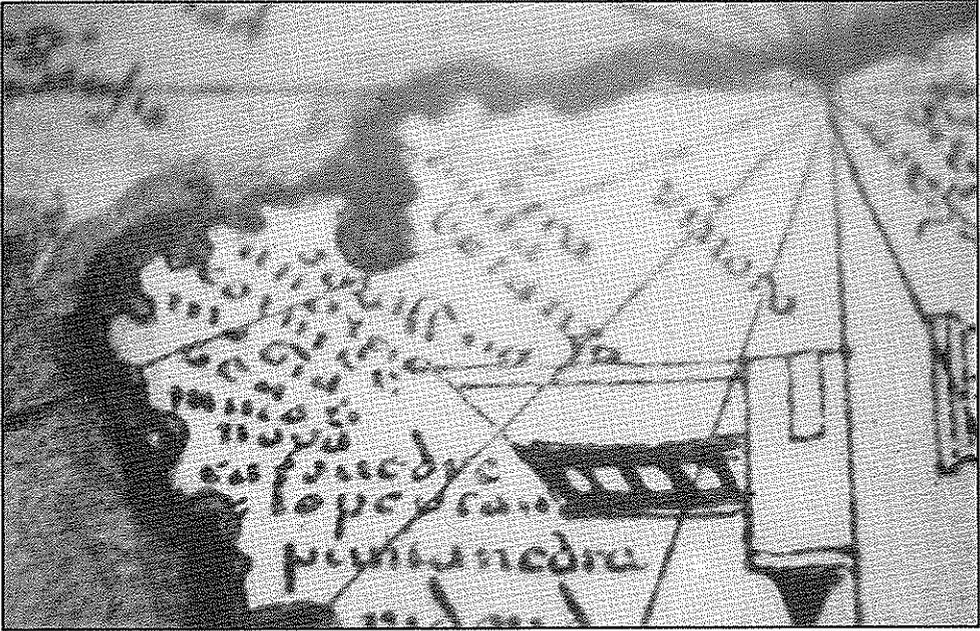
- El realizado por el buque "Le Barnabieu de Bristol", con licencia a nombre de Thomas Knapp, en el año 1395.
- El realizado por el buque "John de Bristol", con licencia a nombre del anterior, en el mismo año.
- El realizado por el buque "Katherine de Looe", con licencia a nombre de John Chapman, en el mismo año.
- El realizado por el buque "George de Falmouth", con licencia a nombre de William Cory, en el año 1398.
- El realizado por el buque "Trinity de Plymouth", con licencia a nombre de Richard Cutler, en el mismo año.
- El realizado por el buque "Mary de Ottermouth", con licencia a nombre de John Wilcock, en el año 1400.
- El realizado por el buque "Mary de Poole", con licencia a nombre de Harry Pay, en el año 1401.
- El realizado por el buque "Blythe de Southampton", con licencia a nombre de John Hymborn, en el año 1402.

No es aventurado suponer que Johan Martín da Ponte patrocinara otros cargamentos. Y, de la magnitud de lo comerciado, puede dar una idea la media de 125 toneles por navío. En cualquier caso, no puede afirmarse que todo el vino procediera del mismo Betanzos, ya que en la ciudad también estaban presentes los vinos de Orense.

Johan Martín de Beutanssos ejercía su actividad profesional en un sector, el viti-vinícola, que era dominante en las exportaciones gallegas por aquellos tiempos; incluso, si cabe, más que el pescado. Además de las zonas tradicionales, Vivero, Ribadeo, e incluso Ferrol, cultivaban la vid con la vista puesta en la exportación. La

(6) Towsend Collection. "Foreig trade" II, 113-118 y III, 47-51.

(7) Véase nota 6. Estas expediciones han sido citadas también por Elisa María FERREIRA PRIEGUE en la relación que aporta en su obra *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1988.



*Fig. 1.- El Noroeste de la Península en el portulano (1375) realizado por el judío mallorquín, Abraham Cresques, gran impulsor de la Escuela Mallorquina.
En la carta aparece "Betanço".*

producción, en Galicia, era muy considerable y resultaba necesario encontrar mercados. Entre otras razones, porque en la Europa de la Edad Media no gustaba el vino viejo, bien porque las técnicas de envejecimiento no eran las correctas, bien por los gustos imperantes. Lo cierto es que los vinos no se guardaban de un año para otro. Las disputas por conseguir ventas y nuevos consumidores eran continuas. Luchas que, casi siempre, eran agresivas y desleales.

Johan Martín da Ponte, en esos años, puede encuadrarse en el tipo de mercader-navegante de su tiempo.. Hombre de vida dura, cruel y expuesta a toda suerte de peligros, el riesgo era su permanente compañero. Y, aunque los navegantes gallegos debieron ser bastante pacíficos puesto que no solían dedicarse al corso, las andanzas que conocemos del betanceiro permiten presumirle una existencia bastante agitada.

En 1405, ya conocido como Johan Martín da Ponte de Beutanssos, lo encontramos enrolado en una galera santanderina, mandada por Gonzalo Gutiérrez de Calleja, la cual formó, con otras dos (las de Pero y Fernando Niño), la expedición con destino a las costas de Francia, para continuar más tarde hacia Inglaterra, con el propósito de atacar sus costas. Estas naves formaban parte de la flota de cuarenta buques concentrados en Santander bajo el mando de Martín Ruiz de Avendaño, con el objeto de desarrollar la política naval de la Casa de Trastámara (8).

(8) A principios del siglo XV comenzó la gran era de las piraterías. La política de treguas entre Enrique III de Castilla y Enrique IV de Inglaterra no dio su fruto al no ser respetada la paz por los súbditos de ambas coronas, especialmente en lo que concierne a los ingleses mandados por Harry Pay. Por ello, la flota de Ruiz de Avendaño recibió la orden de instalarse en Bretaña y vigilar la seguridad de las rutas. →

A las tres galeras citadas se les unieron en La Rochelle dos francesas, comandadas por Charles de Savoisy. Desde el puerto de Saint Malo dieron el salto a Cornwall, corriendo la costa y quemando villas. El señorío de Harry Pay, Poole, fue saqueado (9). Después, los castellanos y los franceses se retiraron a Harfleur para pasar el invierno. A principios de la primavera siguiente, las naves, reforzadas por tres balleneros franceses, salieron al Canal de la Mancha. Allí, Harry Pay en persona, les aguardaba con fuerzas superiores. Los aliados, castellanos y franceses, fueron derrotados y tuvieron que huir.

Johan Martín da Ponte debió salvar con bien aquella comprometida situación, pues, y como se ha dicho, en el 1410 apareció en Mallorca.

Sin lugar a dudas, la etapa que pasó como miembro de la Escuela Mallorquina de Cartógrafos debió gratificar sobradamente a Johan Martín de Beutanssos (10). Esta escuela, que dio gloria a Mallorca, fue la más importante de su tiempo. Desde el siglo XIII los cartógrafos mallorquines impartieron su magisterio a genoveses, venecianos, catalanes, sevillanos, valencianos y portugueses. Y de Mallorca fueron los cartógrafos que dirigieron durante los siglos XV y XVI la escuela portuguesa de Sagres, fundada e impulsada por el Rey Enrique "el Navegante".

Johan Martín de Beutanssos tuvo que ser forzosamente un hombre inmerso en la cultura de su tiempo. Desarrollar la labor cartográfica requería conocimientos de meteorología, navegación, astronomía, geometría y dibujo, además de experiencia en recorridos costeros. También, y en sus talleres, los cartógrafos daban forma a los diversos instrumentos de navegación, fundamentalmente brújulas y agujas, por lo que se requerían suficientes conocimientos físicos.

En efecto, un portulano —y para definirlo en forma simplificada— era una carta náutica de compás que, aún a pesar de sus errores, resultaba una guía útil para uso de los navegantes.

Un portulano representaba los lugares de la costa conocidos y de importancia, principal o relativa, en cuanto a estrategia militar, comercio, recalada, refugio o abrigo para los navíos en sus periplos marítimos.

Eran dibujados a mano con profusión de ilustraciones. En tierra firme: banderas, estandartes y escudos de armas —en un intento ilustrativo sobre la procedencia de las casas reinantes en los diversos territorios—, figuras humanas —procurando advertir sobre razas, etnias y pueblos—, así como animales y plantas —en el afán didáctico sobre la fauna y flora terrestre—, etc. En la mar: barcos, peces, monstruos marinos ... Los primeros portulanos resultaban de adquisición muy costosa, hasta que el graba-

→ En el capítulo II de este trabajo se cita que uno de los navíos ingleses utilizados por Johan Martín da Ponte para sus envíos de vino en 1401 fue el "Mary de Poole", del que era titular Harry Pay. Años más tarde los antiguos socios y camaradas luchaban entre sí defendiendo intereses corsarios. Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ en su obra *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya* (Madrid, CSIC, 1959), resume aquellos años diciendo: "Piratas contra piratas. Esta era la realidad de aquellos tiempos".

Para Gutierre Díez de Games, cronista de la expedición, era la revancha que tomaron los marinos castellanos en represalia por el incendio de Gijón y el saqueo de Santa María de Finisterre. Recogido en "El Victorial, crónica de las hazañas de don Pero Niño, Conde de Buelna", Madrid, Carriazo, 1940.

(9) DÍEZ DE GAMES, Gutierre. *Crónica... Op. cit.*

(10) Véase nota 2.

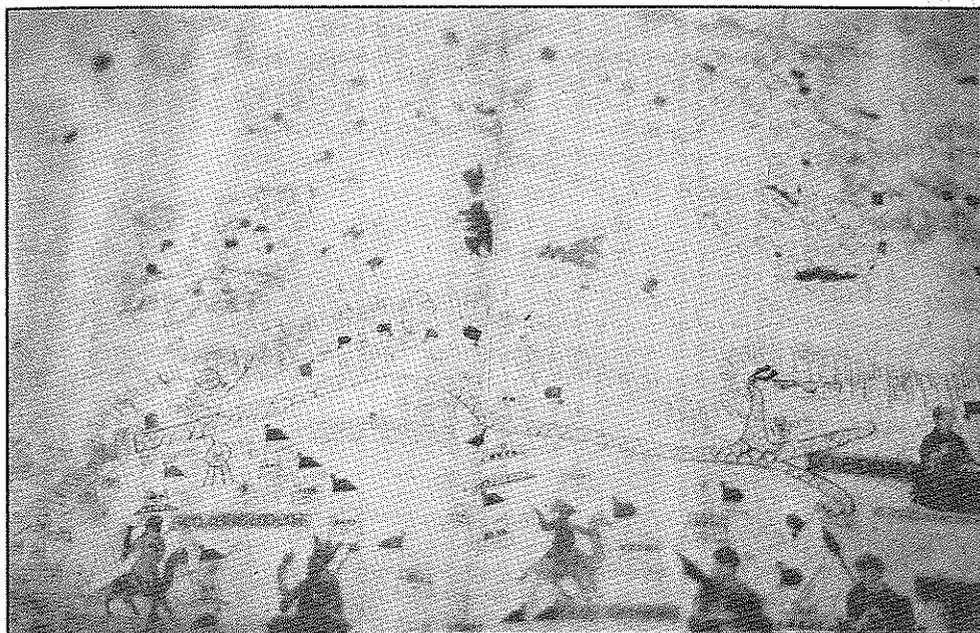


Fig. 2.- Portulano realizado en 1413 por Maçiá de Viladestes. En él colaboró Johan Martín da Ponte de Beutanssos.

do sobre madera, más tarde en cobre y, finalmente, la imprenta permitieron reproducirlos, con más celeridad, a precios asequibles.

Estas cartas náuticas contenían una o varias rosas de los vientos indispensables, pues, gracias a ellas, trazando una línea que comprendiese los puntos de partida y de llegada, y trasladándola paralelamente, se encontraba el rumbo que debía seguirse, que era aquel con el cual coincidía, en la rosa de los vientos, la recta trasladada. Las distancias se calculaban mediante la aplicación de una escala que el portulano llevaba indicada. Por otra parte, estas cartas náuticas no estaban sujetas a sistema de proyección definido, conservaban las distancias con relativa fidelidad y los ángulos, calculados por aproximación, carecían de coordenadas geográficas fiables, apareciendo, normalmente, contraídos de Norte a Sur. Estas insuficiencias aparejaban cierta deformación de los contornos terrestres.

Es indudable que la solución no era exacta, ni mucho menos, pero señaló el principio de un fin que llegó cuando Gerhard Kremer, más conocido por Mercator, comenzó a divulgar el famoso sistema de proyección que lleva su nombre, y del que fue un importante precursor el lusitano Nunes.

A su llegada a Mallorca, Johan Martín da Ponte acumulaba experiencia en el comercio y en la navegación. Buen pasaporte de entrada en un reino autónomo, pero en el ámbito de la influencia catalano-aragonesa, donde estos conceptos eran muy tenidos en cuenta. Es preciso considerar que la marina mallorquina, desde la segunda mitad del s. XIII hasta el primer cuarto del s. XV, recorrió el Mediterráneo y se aventuró en el Atlántico en busca de mercados. Indudablemente, el betanceiro debió ser bien recibido. Así pudo ganar la confianza de los mercaderes judíos y de los cartógrafos mallorquines.

Años más tarde, Johan Martín de Beutanssos profesó la regla franciscana en Ma-

llorca. Curiosamente, este retiro del mundo coincidió con la decadencia de la isla, que degeneró en una casi total ruina. Una serie de desgracias —la peste negra, que causó la muerte a los dos tercios de la población, y los continuados ataques de los piratas sarracenos— produjeron estragos. Todo ello remataba, hacia el año 1450, con el conflicto civil entre "ciudadans" (habitantes de la capital de la isla) y "forans" (agricultores) que el rey Alfonso V "El Magnánimo", con influencia directa en el Reino de Mallorca, no pudo, no supo o no quiso resolver adecuadamente, provocando el empobrecimiento de la ruralía mallorquina.

Colaboró con Bartomeus Liiteres en la realización de un portulano, fechado en 1412 ("Barto... Liiteres fecit in Maioricha ano MCCCCXII"), y realizado por encargo del Consulado de Mar de Barcelona, siguiendo el espíritu de Petrus Vesconte y Marino Sanudo Torsello, quienes años antes —entre 1321 y 1325— habían ennoblecido el arte cartográfico de acuerdo con la inspiración del "Liber secretorum fidelium Crucis".

En el taller de Meçia de Viladestes intervino en la elaboración de una carta náutica, confeccionada por encargo del rey Juan I de Aragón y rematada en 1413.

Los Consulados de Mar establecidos, a partir del año 1257, —con el decidido apoyo, en sus inicios, del buen rey Don Jaime I "El Conquistador"— en Barcelona, Valencia, Mallorca, Gerona, Perpiñán, Tortosa, etc., se configuraron como corporaciones de mercaderes de las ciudades respectivas, actuando, preferentemente, como tribunales para resolver pleitos y disputas de índole mercantil, además de focos de impulsión y desarrollo para el comercio de los reinos catalano-aragoneses, de acuerdo con la política expansionista que caracterizaba a los almogávares levantinos. Resultaron, desde su primera andadura, unas instituciones sumamente eficaces, regidas por una junta colegiada (generalmente, un prior y dos cónsules) elegida entre los mismos miembros corporativos, y con el conveniente apoyo de los monarcas. Su ejemplo motivó que, años más tarde, los Reyes Católicos decidieran implantarlos en Burgos, Bilbao y Sevilla; extendiéndose, posteriormente, a América. Sin embargo, el carácter democrático de los Consulados de Mar mediterráneos no fue respetado en los castellanos y americanos, que se convirtieron, progresivamente, en un cuerpo cerrado que defendía los privilegios de un grupo de familias de la burguesía mercantil. Fue el principio de su decadencia.

Es opinión generalizada, entre los estudiosos de los portulanos, que las cartas náuticas encargadas por los Consulados de Mar muestran, en su mayoría, un trabajo, dedicación y detalles superiores al resto, tanto las confeccionadas por los mallorquines como por los italianos. El afán comercial de Cataluña, Mallorca y Valencia requería contar con la mejor de las informaciones. Lo mismo ocurría con los italianos, pues ¿qué decir del ímpetu mercantilista de la República de Venecia, por ejemplo? Los más afamados talleres cartográficos ejecutaron cartas para los Consulados. Así, entre otros, firmaron trabajos: Petrus Vesconte, Angelino Dulcert, Abraham Cresques y su hijo Jafudá, Mateo Prunes, Giogio Sideri, etc.

El portulano de 1412, en el que colaboró Johan Martín de Beutanssos, representa la cuenca mediterránea, incluidas ambas orillas, abarcando, también, toda la Península Ibérica y gran parte de la costa atlántica francesa. Siglo y medio más tarde, un cartógrafo mallorquín, Mateo Prunes —ya citado— confeccionó una carta náutica fechada en el año 1563 ("Matheus Prunes in civitate Majórica, 1563"), y que, aún con el progreso experimentado en los talleres de cartografía, guarda una sorprendente similitud con la realizada por Bartomeus Liiteres.

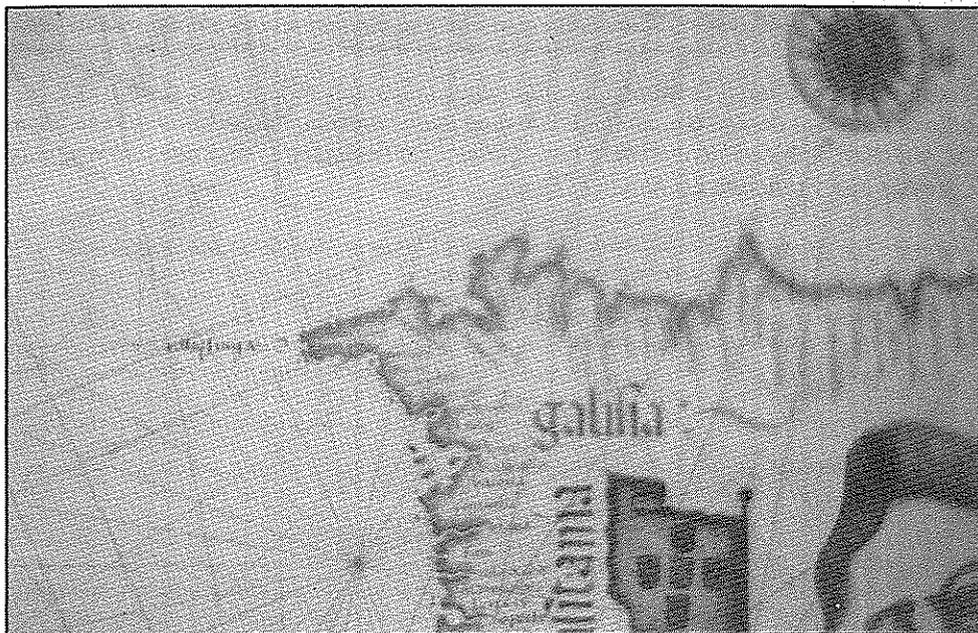


Fig. 3.- Noroeste de la Península en el portulano (1559) realizado por Diogo Homen, cartógrafo mallorquín al servicio del rey de Portugal en la Escuela de Sagres. Aparece el topónimo "Betanssos". Comparada con la carta de Abraham Cresques puede observarse el gran avance experimentado.

Johan Martín da Ponte de Beutanssos también colaboró, como ya se ha dicho, con el cartógrafo de la Escuela Mallorquina Maçia de Viladestes. La carta náutica fue encargada por el monarca Juan I de Aragón, hacia el año 1392, pero no fue terminada hasta el año 1413 ("Meçia de Viladestes me fecit in ano MCCCCXIII").

Lo recibió, en el año de la entrega, el, por entonces, rey aragonés Fernando I; siéndole de gran utilidad en la campaña de Sicilia y Cerdeña, durante el año 1414.

En estos dos portulanos aparece "Beutanssos" como puerto de la costa de Galicia. Ya antes de 1412 y después de 1413 –fechas respectivas de las cartas citadas– la ciudad betanceira y su puerto aparece citada como "Beutanssos", "Betanssos", "Betanços", "Betancoz" y "Betanço", en las cartas náuticas de Petrus Vesconte (1321), Angelino Dulcert (1339), Abraham Cresques (1375), Guillaume Brouscon (1548), Giacomo di Maggiolo (1563), Mateo Prunes (1563), Giorgio Sideri (1565), Francesco Oliva (1603 y 1605), Harmen y Marten Jansz (1610) y Hessel Gerritsz (1628), entre otras. Incluso aparece como "Pitance" en el portulano de Lucas Ioannes (en torno a 1575), donde gran parte de la toponimia empleada figura en holandés y acompañada de la siguiente leyenda: "Caerte vande zee Custen van Galissien, van Ortugal, tot voer by de Finisterre ..."

Johan Martín da Ponte, en el año 1416 y con el nombre de Johan de Beutanssos, ingresó en la comunidad franciscana de Mallorca (11). Hay que suponer que allí, ocu-

(11) Figura en la relación dada por Miguel Seguí Llinás en su opúsculo *Els franciscans à Mallorca*, Palma de Mallorca, impresor M. Mairata, 1907.

pado en las tareas y los trabajos de la santa orden, vio transcurrir el resto de su existencia.

Sin embargo, llama la atención este hecho, tanto más cuanto que nuestro personaje era natural de una ciudad (Betanzos) en la que ejercía mucha influencia la Casa de Andrade, habiendo construido una iglesia y un "moesteiro" dedicado a los seguidores de San Francisco de Asís ... (12).

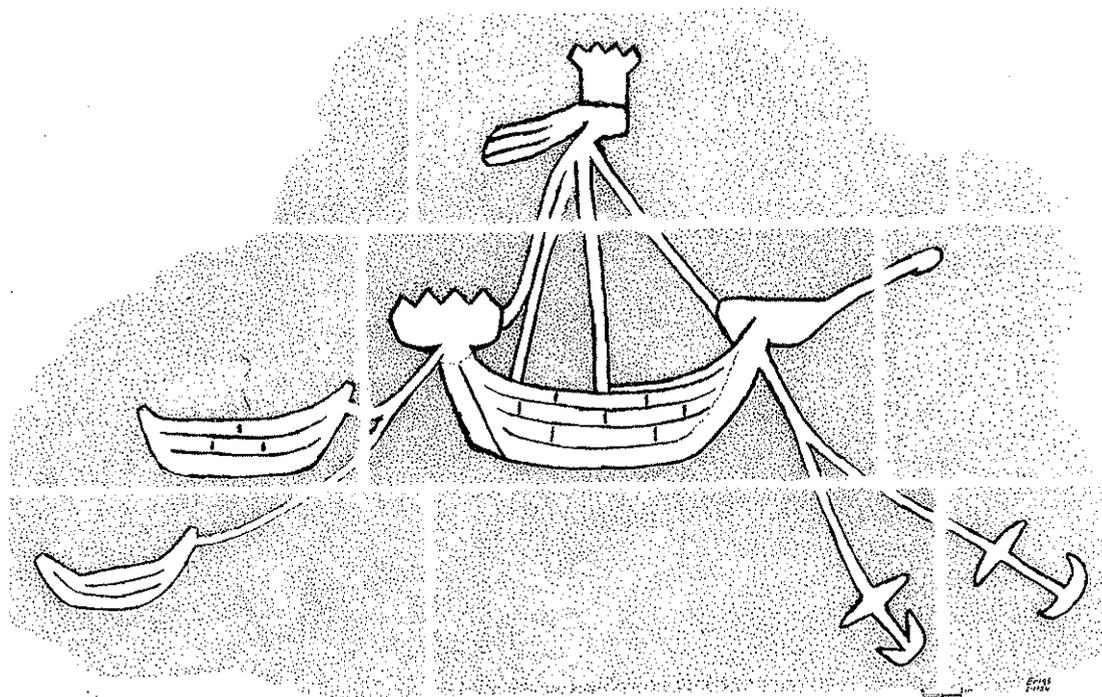


Fig. 3.- Embarcación de finales del s. XIV (tipo "cog" nórdico según Fernando Alonso Romero, *Anuario Brigantino*, 1983), grabada en la pared interior del ábside de Santa María del Azogue (Betanzos). Dibujo de Alfredo Erias.

(12) Agradezco la colaboración de las siguientes personas e instituciones: Delegación del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Zona Marítima del Cantábrico de El Ferrol (Museo Naval, Arsenal); Ilmo. Sr. D. Leopoldo Boado y González-Llanos, Delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en la Zona Marítima del Cantábrico; D. Alfredo Erias Martínez, Archivero-Bibliotecario del Excmo. Ayuntamiento de Betanzos.