

GRAN COMERÇ I PETIT COMERÇ A LA CORONA D'ARAGÓ. L'EXEMPLE DE VALÈNCIA A LA BAIXA EDAT MITJANA

DAVID IGUAL LUIS

UNIVERSIDAD DE CASTILLA – LA MANCHA

RESUM

L'article analitza el debat historiogràfic sobre les relacions entre el gran comerç i el petit comerç durant el darrer període de l'Edat Mitjana. I ho fa reivindicant tant el paper social i econòmic del petit comerç, com els elements d'integració i coordinació existents entre ambdues categories del mercat. Amb aquest objectiu, el text pren com a marc espacial de referència la Corona d'Aragó i, en particular, la ciutat i el regne de València entre els segles XIII i XV. Al voltant del territori valencià s'estudien dos tipus d'intercanvis, de caràcter marítim: el de cabotatge i de curt radi mantingut entre els ports del regne i la capital; i el de llarga distància internacional que connectava València amb països com Itàlia o Portugal.

1. Un debat historiogràfic i el cas del comerç marítim valencià

El debat sobre les relacions entre el gran comerç i el petit comerç marca, des de fa temps, una part de la historiografia sobre el món mercantil de la Baixa Edat Mitjana europea i mediterrània. És evident que, en principi, la diferenciació entre els dos tipus de comerç pot partir de la distància física —llarga o curta— sobre la qual es projectaven els intercanvis. Però també és conegut que, de manera més o menys conscient, la investigació ha utilitzat altres elements per atorgar un significat ple a ambdós sectors econòmics¹.

Així, tot i que siga simplificadament, és molt habitual que la fórmula "gran comerç" reculli les realitats del comerç exterior i l'economia internacional (sobretot l'articulada a través de les rutes marítimes), de les elits mercantils europees, de les grans inversions i les tècniques de negoci més perfeccionades, de les dinàmiques capitalistes i, en definitiva, dels àmbits més avançats entre els que determinaven el creixement i el canvi de la societat. Mentrestant, el "petit comerç" sol lligar-se més al comerç interior i l'economia local (especialment la desenvolupada per via terrestre), als agents locals que moltes vegades no s'especialitzaven en els tràfics, als negocis menors, a la variable feudal i als terrenys d'actuació considerats més endarrerits, vinculats normalment a l'univers rural i camperol².

1. Aquest treball forma part dels estudis desenvolupats per l'autor dins el projecte d'investigació "Migraciones, élites económicas e identidades culturales en la Corona de Aragón (1350-1500)", dirigit des de la Universitat de València pel Prof. Dr. Paulino Iradiel Murugarren i finançat entre 2005 i 2008 pel Ministeri d'Educació i Ciència (referència HUM2005-04804/HIST).

2. Vegeu el debat i la caracterització historiogràfica del "gran comerç" i el "petit comerç" en diversos articles del professor Iradiel Murugarren: Iradiel Murugarren, Paulino, "Ciudades, comercio y economía artesana", *XXV Semana de Estudios Medievales de Estella: "La historia medieval en España. Un balance historiográfico (1968-1998)"*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1999: 603-658; Iradiel Murugarren, Paulino, "El comercio en el Mediterráneo entre 1490 y 1530", *Congreso*

Sense entrar en la polèmica, també promoguda en aquest context, sobre l'impacte real que l'un sector o l'altre tingueren en l'evolució de les estructures econòmiques, el cert és que l'expressió radical de la separació entre gran comerç i petit comerç ha provocat en ocasions una determinada "lògica de confrontació" —historiogràfica i històrica— entre ambdós. Tanmateix, d'uns quants anys ençà, diferents autors propugnen matisar o rebaixar aquesta confrontació, per raons que deriven tant de la constatació empírica com de la reflexió teòrica. I això ha tingut un reflex particular en els territoris de l'antiga Corona d'Aragó.

Segons el meu parer, aquest fet es relaciona almenys amb dues circumstàncies. La primera podria resumir-se en el que crec que és una certa reivindicació del paper social i econòmic del petit comerç. Segurament, aquest és menys vistós que el comerç internacional, presenta dificultats majors d'estudi per qüestions heurístiques, i ha estat marginat per la recerca en nombroses oportunitats³. Però res d'això no evita que s'haja pogut observar ja que el petit comerç resultava decisiu per al manteniment de l'economia baix-medieval, perquè afectava milers de famílies cada vegada més connectades amb el mercat⁴.

En aquestes darreres afirmacions apareix implícita la percepció, per exemple, que és en els corrents menors d'intercanvi on es forjava freqüentment la base inicial de grans fortunes comercials⁵, o que, en general, el principi i la fi del moviment mercantil —fins i tot d'aquell que circulava per rutes marítimes— es trobava al món rural (agrícola i terrestre) i als circuits locals i regionals, les característiques dels quals repercutien de forma directa en els comportaments més profunds de l'economia⁶. Però, a més, en les idees mencionades també està implícita la comprovació del progrés experimentat pel comerç local des de mitjan segle XIV i al llarg del Quatre-cents. A partir de situacions detectades aleshores a Barcelona, València, Sicília i Nàpols, entre altres, David Abulafia ha definit el progrés esmentat com a "expansió" o "creixent intensificació" de les relacions de

Internacional "De la unión de coronas al Imperio de Carlos V", Ernest Belenguier Cebrià, coord. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001: I, 85-116; Iradiel Murugarren, Paulino, "Nàpols en el mercado mediterráneo de la Corona de Aragón", *El reino de Nápoles y la monarquía de España. Entre agregación y conquista (1485-1535)*, Giuseppe Galasso, Carlos José Hernando Sánchez, eds. Madrid: Real Academia de España en Roma, 2004: 265-289; Iradiel Murugarren, Paulino, "El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés: espacios y redes", *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, Hilaño Casado Alonso, Antonio García-Baquero, eds. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2007: 123-150. La bibliografia citada en aquests treballs m'estalvia de repetir-la ací, encara que potser convé recordar el protagonisme en la discussió d'alguns especialistes ben destacats, com Abulafia, Aymard, Epstein o Petralia, per exemple.

3. Abulafia, David, "Leconomia mercantile nel Mediterraneo Occidentale: commercio locale e commercio internazionale nell'età di Alfonso il Magnanimo", *XVI Congresso Internazionale di Storia della Corona d'Aragona: "La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso il Magnanimo"*, Guido D'Agostino, Giulia Buffardi, eds. Nàpols: Paparo, 2000: II, 1027, 1034, 1043; Epstein, Stephan R, *Potere e mercati in Sicilia. Secoli XIII-XVI*. Torí: Giulio Einaudi Ed., 1996: 3-23.

4. Iradiel Murugarren, Paulino, "El comercio en el Mediterráneo entre 1490 y 1530"...: 106-107; Sesma Muñoz, José Ángel, "El comercio en la Edad Media (Reflexiones para abrir una Semana de Estudios Medievales)", *XVI Semana de Estudios Medievales de Nájera: "El comercio en la Edad Media"*, José Ignacio de la Iglesia Duarte, coord. Logronyo: Instituto de Estudios Riojanos, 2006: 15-38.

5. Riera Melis, Antoni, "El comerç català a la Baixa Edat Mitjana. I: El segle XIV", *Annals de la Segona Universitat d'Estiu: La Baixa Edat Mitjana*. Andorra: Conselleria d'Educació i Cultura, 1984: 197.

6. Sesma Muñoz, José Ángel, "El comercio en la Edad Media...": 19; Sesma Muñoz, José Ángel, "Centros de producción y redes de distribución en los espacios interiores de la Corona de Aragón: materias primas y productos básicos", *XVIII Congreso Internacional d'Història de la Corona d'Aragó: La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI e VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004*, Rafael Narbona Vizcaino, ed. València: Universitat de València, 2005: I, 918.



distància mitjana o curta, i això fa que aquest mateix autor titule l'època que s'acaba d'assenyalar com una autèntica "edat d'or del mercat local"⁷.

La segona circumstància que permet matisar el contrast entre les dues categories de comerç que analitze ací té a veure amb la comprensió no sols de les interaccions que es produïen entre elles, sinó també de l'emergència de xarxes intermèdies de mercat, ben consistents a escala regional, com les verificades en àrees que concentraven la producció d'aliments o de primeres matèries per a l'exportació. Fins a un cert punt, aquestes xarxes converteixen en fictícia la dicotomia absoluta entre el gran tràfic internacional i els petits intercanvis locals, en benefici d'una visió més reticular i equilibrada dels espais comercials⁸.

En aquesta línia, sempre dins la Corona d'Aragó, els estudis han emfasitzat ja el pes major o menor dels factors institucionals (com la creació de fires, mercats o carregadors costaners) a l'hora de vertebrar les relacions entre els diversos nivells comercials⁹. Però també han subratllat les funcions que, al respecte, desenvolupaven els diferents operadors econòmics, entre els quals trobem mercaders estrangers, mercaders locals, empresaris grans i mitjans vinculats a la indústria, mestres d'oficis, productors rurals i agents autòctons de menor volada¹⁰. I aquestes funcions, unides a altres realitats materials o polítiques, podien conduir a una determinada integració de les múltiples accions que es manifestaven a l'entorn del mercat.

Per exemple, si ens fixem només en els itineraris del comerç marítim, és veritat que a vegades resulta difícil entendre el lligam existent entre els circuits llargs i curts¹¹. Això no obstant, la difusió i les característiques de les rutes més breus, així com llur relació amb les altres, es comprenen millor si atenem a algunes claus de la seua existència, com jo mateix he argumentat per a València: el desplegament de feines subsidiàries respecte als grans combois, amb la intenció d'abastir-los i d'afavorir la distribució dels productes transportats; la concreció de jerarquies econòmiques entre ports principals i ports secundaris, acompanyada en ocasions per elements d'especialització productiva regional o comarcal, que provocava que la connexió de vies llargues i curtes fóra bàsica per reduir costos i evitar pèrdues de temps; i, finalment, les condicions infraestructurals de molts ports

7. Abulafia, David. "L'economia mercantile nel Mediterraneo...": 1025; Abulafia, David. "Mercati e mercanti nella Corona d'Aragona: Il ruolo degli imprenditori stranieri", *XVIII Congrès Internacional d'Història de la Corona d'Aragó...*: I, 803, 810-811.

8. Iradiel Murugarren, Paulino. "Ciudades, comercio y economía artesana...": 646-647; Sesma Muñoz, José Ángel. "Centros de producción y redes de distribución...": 918.

9. Entre altres possibles referències, vegeu Cavaciocchi, Simonetta, ed. *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, secc. XIII-XVIII: atti della trentaduesima Settimana di Studi*, 8, 12 maggio 2000. Prato-Florència: Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini'-Le Monnier, 2001, sobretot els articles de Maria Dolores López Pérez sobre Catalunya (pàgines 309-333) i de José Hinojosa Montalvo sobre València (pàgines 597-607). A banda, consulteu també Batlle, Carme. *Fires i mercats, factors de dinamisme econòmic i centres de sociabilitat (segles XI a XV)*. Barcelona: Rafael Dalmau, 2004; Igual Luis, David. "Política y economía durante la Baja Edad Media. El papel de la monarquía en el comercio exterior valenciano", *Los cimientos del Estado en la Edad Media. Cancillerías, notariado y privilegios reales en la construcción del Estado en la Edad Media*, Juan Antonio Barrio Barrio, ed. Alcoi: Editorial Marfil, 2004: 249-278.

10. Iradiel Murugarren, Paulino. "Metrópolis y hombres de negocios (siglos XIV y XV)", *XXIX Semana de Estudios Medievales de Estella: Las sociedades urbanas en la España medieval*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 2003: 309-310; Igual Luis, David. "La difusión de productos en el Mediterráneo y en Europa occidental en el tránsito de la Edad Media a la Moderna", *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, secc. XIII-XVIII: atti della trentaduesima Settimana di Studi...*: 489-490.

11. Abulafia, David. "L'economia mercantile nel Mediterraneo...": 1043.

mediterranis, i la necessitat de disposar de petites embarcacions de cabotatge per tal de facilitar-hi l'accés de qualsevol tipus de navegació¹².

Si del litoral passem terra endins, la imatge que José Ángel Sesma ofereix sobre els contactes entre el regne d'Aragó i l'interior de Catalunya i València torna a ser força significativa de la interacció (o la "convergència", segons l'anomena ell) dels àmbits gran i petit, internacional i local, del comerç. A partir dels trets que assumí el desenvolupament econòmic d'aquestes zones i l'intercanvi entre elles de productes com la llana, el blat, el safrà o les pells, que es destinaven moltes vegades a l'exportació a altres indrets, Sesma conclou que, especialment des de les acaballes del segle XIV, s'inicià ací una etapa definida alhora per la complementarietat, la competència i la concurrència en un mateix espai dels moviments mercantils. I això, perquè aquests moviments no incloïen tan sols les operacions de més magnitud. En realitat, al costat d'aquests negocis, un nombre elevat de petits mercaders, fins i tot els mateixos productors rurals, solien aprofitar els elements que agilitaven els vincles entre Aragó, Catalunya i València i empenien expedicions periòdiques per itineraris coneguts, de manera que podien arribar als mercats costaners per portar-hi productes de l'interior i endur-se'n d'altres. Així s'activava un tràfic constant de mercaderies en totes les direccions, gràcies al qual un comerç terrestre de radi curt es convertia en interregional i, com a màxim, connectava amb les necessitats i els efectes del comerç marítim d'abast fins i tot internacional¹³.

No cal prolongar la casuística. Les situacions que he sintetitzat il·lustren que, més enllà de la "lògica de confrontació" mencionada abans, en l'estudi del gran comerç i del petit comerç és possible trobar factors d'integració i coordinació, la qual cosa permet explicar que les transformacions en la intensitat, els objectius i la natura de l'un influïen en el desenvolupament de l'altre, i que tots els nivells humans, tècnics i geogràfics en què el comerç en general s'articulava eren decisius i importants, cadascú —això sí— a la seua escala¹⁴. El resultat de tot açò podia ser el d'una estratificació de les diverses categories de l'intercanvi entre els àmbits local i internacional o, també, tal com Paulino Iradiel ha adduït per a la València del segle XV, el d'una superposició de circuits sobre territoris estructurats amb bases complexes i jerarquitzades¹⁵.

Justament, les interpretacions sobre l'organització del comerç valencià durant la Baixa Edat Mitjana¹⁶ insisteixen a presentar un model que potenciava les oportunitats oferides per l'evolució i la racionalització de les institucions polítiques i administratives internes, i justificava l'auge d'una economia vertebrada a escala regional. Les demandes interna i externa contribuïren progressiva-

12. Igual Luis, David. "Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo de la Baja Edad Media". *Itinerarios medievales e identidad hispánica: XXVII Semana de Estudios Medievales, Estella, 17 a 21 de Julio 2000*. Pamplona: Gobierno de Navarra, 2001: 150-158.

13. Sesma Muñoz, José Ángel. "Centros de producción y redes de distribución...": 915-919; Vegeu també Sesma Muñoz, José Ángel. "Producción para el mercado, comercio y desarrollo mercantil en espacios interiores (1250-1350): el modelo del sur de Aragón", *Europa en los umbrales de la crisis (1250-1350)*, XXI Semana de Estudios Medievales, Estella, 18 a 22 de Julio de 1994. Pamplona: Gobierno de Navarra, 1995: 205-246.

14. Iradiel Murugarren, Paulino. "Ciudades, comercio y economía artesana"...: 646-647; Iradiel Murugarren, Paulino. "El comercio en el Mediterráneo entre 1490 y 1530"...: 106-107; Sesma Muñoz, José Ángel. "El comercio en la Edad Media...": 27-28, 35-37.

15. Iradiel Murugarren, Paulino. "El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés: espacios y redes"...: 149.

16. Algunes de les darreres síntesis interpretatives sobre aquest comerç valencià baix-medieval són: Abulafia, David. "Mercati e mercanti nella Corona d'Aragona: Il ruolo degli imprenditori stranieri"...: 805-811; Iradiel Murugarren, Paulino. "El siglo de oro del comercio valenciano", *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar*, Inmaculada Aguilar Civera, coord. València: Generalitat Valenciana, 2006: 111-129.



ment a desenvolupar les relacions mercantils, atesa la necessitat de mantenir tant l'aprovisionament d'aliments com l'especialització exportadora local. En aquest context, el tràfic curt o mitjà de productes de baix cost i de primeres matèries anà creixent, i el comerç local o regional arribà a compensar les oscil·lacions del comerç internacional. En qualsevol cas, l'eclosió de València com a protagonista dels fluxos més variats d'intercanvi fou una de les novetats més rellevants a la Mediterrània occidental de l'època. I com és ben sabut, aquest fenomen es va refermar al Quatre-cents, tot i que posseïa bases anteriors.

Des de la conquesta cristiana del segle XIII, l'espai valencià començà un procés de construcció política, social i econòmica, on destacà ben aviat la centralitat assolida pel comerç, sobretot pel que fa a la circulació de dos conjunts de mercaderies: d'una banda, les collites agrícoles, que manifestaven en dates primerenques un alt grau de comercialització i fins i tot de tracte especulatiu, i sobre les quals, per exemple, en el cas dels cereals, l'escassa variació de preus al llarg del regne demostrava ja en el mateix Dos-cents que hi existia una mena de mercat integrat del gra; d'altra banda, els productes tèxtils locals o importats que, particularment des de la primera meitat del segle XIV, quedaren fixats en un intercanvi a tres nivells (local, comarcal i regional), d'acord amb la qualitat i el valor dels articles negociats i, també, segons el ritme de l'expansió coetània d'aquesta indústria a la ciutat de València¹⁷.

Abans de 1350, aquestes realitats foren animades per la presència al territori —fonamentalment a la seua capital— de grups mercantils autòctons o forans més o menys consistents i especialitzats. I tot això, a la vegada, ajudà a difondre mecanismes de contractació i de finançament o formació de companyies comercials, com la "comanda"¹⁸. Les conseqüències d'aquesta suma d'elements es deixaren sentir sobre unes rutes de transport cada volta més consolidades. De fet, en referència als itineraris navals, les anàlisis recents que s'han realitzat sobre els primers decennis del Tres-cents mostren que València i altres ports del regne estaven ja introduïts en vies que enllaçaven entre si les pròpies costes valencianes, però que també connectaven preferentment amb el nord d'Àfrica, amb Mallorca, Sicília i Sardenya, amb Catalunya i el sud de l'actual França, i fins i tot amb l'Andalusia atlàntica¹⁹.

En aquest esquema de relacions marítimes, altres contactes (com els mantinguts amb Flandes, la Itàlia peninsular o la Mediterrània oriental) semblen ser encara molt esporàdics a la primeria del XIV. Haurem d'esperar a la fi del segle, una vegada passades les cèlebres conjuntures crítiques de la centúria i produït l'impuls qualitatiu i quantitatiu que la historiografia ha distingit en el comerç urbà des de 1375, perquè s'accelere l'encaix de València en els tràfics que portaven vers el nord ita-

17. García Marsilla, Juan Vicente. *Vivir a crédito en la Valencia medieval. De los orígenes del sistema censal al endeudamiento del municipio*. València: Universitat de València, 2002: 23-29; Bordes García, José. *Desarrollo industrial textil y artesano en Valencia de la conquista a la crisis (1238-1350)*. València: Comité Económico i Social de la Comunitat Valenciana, 2006: 248-254.

18. Mira Jódar, Antonio José. "Circuitos marítimos de intercambio y comandas mercantiles en Valencia durante la primera mitad del siglo XIV", *XVIII Congreso Internacional d'Història de la Corona d'Aragó...*, II, 1369-1393.

19. Soler Milla, Juan Leonardo. *Métodos comerciales y redes mercantiles marítimas en Valencia durante la primera mitad del siglo XIV*. Alacant: Universitat d'Alacant (treball d'investigació), 2004; Soler Milla, Juan Leonardo. "Relaciones comerciales entre Valencia y el Norte de África en la primera mitad del siglo XIV". *Miscelánea Medieval Murciana*, 27-28 (2003-2004): 125-157; Soler Milla, Juan Leonardo. "Intercambiar y vincularse económicamente en el Mediterráneo Occidental: un ejemplo a través del estudio de redes comerciales entre Valencia y Mallorca durante la primera mitad del siglo XIV", *III Simposio Internacional de Jóvenes Medievalistas: Lorca 2006*, Juan Francisco Jiménez Alcázar, Jorge Ortuño Molina, Juan Leonardo Soler Milla, eds. Lorca: Ayuntamiento de Lorca-Fundación Cajamurcia-Real Academia Alfonso X el Sabio-Lorcatur-Universidad de Murcia-Sociedad Española de Estudios Medievales, 2008: 177-195. Vegeu també Igual Luis, David; Soler Milla, Juan Leonardo. "Una aproximación al comercio marítimo de les comarques castellanenques (segles XIII-XV)". *Millars. Espai i Història*, 29 (2006): 93-132.

lià o els països atlàntics, per exemple²⁰. Així, al voltant de 1400, el manteniment i el creixement de les rutes tradicionals i la incorporació significativa d'altres intercanvis permeteren la plena inserció del regne valencià en una economia comercial marítima caracteritzada per l'enorme diversificació d'iniciatives, totes elles enquadraïbles dins la superposició de circuits mercantils (des dels grans fins als petits) que ja he comentat. I les característiques d'aquestes iniciatives, a partir d'aquests moments i durant la resta del segle XV, poden observar-se bé gràcies a l'exposició d'alguns casos concrets.

2. Els carregadors del regne i els itineraris cap a la ciutat de València

Malgrat el lideratge del port de la ciutat de València, l'activitat marítima del regne es nodria en realitat amb els moviments canalitzats també a través de la resta de punts d'embarcament del territori. Almenys una quarantena de llocs de càrrega i descàrrega de mercaderies es distribuïren per la costa valenciana entre els segles XIII i XVI, bé d'una manera constant, bé agrupant-se en determinats moments sobretot de la fi d'aquest període. Tots ells, junt amb el de la capital, constituïen quelcom paregut a un "sistema portuari", en el sentit que les dinàmiques polítiques i econòmiques ajudaren a establir jerarquies al si d'aquest conjunt de "carregadors", segons els anomena la documentació, i que entre ells arribaren a definir-se situacions d'interdependència²¹. Amb tot, a banda de la pròpia València, el coneixement que es té d'aquesta xarxa d'escalas i de la seua funció quant al comerç naval és força desigual.

Si comencem pel sud, el litoral alacantí apareix ben integrat al Quatre-cents en itineraris d'abast mitjà o llarg. Els intercanvis realitzats amb el nord d'Àfrica, Mallorca o altres platges de la península Ibèrica podien recalar ací, com també ho feien certes rutes de major projecció geogràfica. Si mencionem només alguns ports d'aquestes comarques, als de Dénia, Xàbia o Alacant pararen ocasionalment les famoses flotes de galeres venecianes o florentines que recorrien nombroses parts de la Mediterrània amb més o menys regularitat i que, després, podien encaminar-se cap a l'Atlàntic²². Ja fóra per a aquests desplaçaments o per a altres més restringits i centrats en el comerç amb Flandes o amb els espais italians, el paper que desenvolupaven els tres nuclis esmentats era molt important per a l'exportació de productes locals com la fruita seca o assecada (ametlles o panses, per exemple). I això, no tan sols perquè en ells desembocaven les collites de l'interior rural, sinó també perquè a vegades la navegació que hi fondejava establia una relació específica amb trajectes més curts que arribaven de València: a Dénia o a Xàbia solien parar les naus grans amb destinació a Flandes, especialment, mentre que de València podien salpar petites barques que duïen als ports

20. Igual Luis, David; Navarro Espinach, Germán. "Relazioni economiche tra Valenza e l'Italia nel Basso Medioevo". *Medioevo. Saggi e rassegne*, 20 (1995): 61-97.

21. Igual Luis, David. "Non ha porto alcuno, ma sola spiaggia". La actividad marítima valenciana en el siglo XV". *Seminario Internacional "Las ciudades portuarias en el proceso de desarrollo económico italiano y español entre la Edad Media y la Edad Moderna (1400-1600) (Valencia, noviembre 2002)"*. València: Universitat de València, en premsa.

22. Guiral-Hadziiosif, Jacqueline. *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. València: Edicions Alfons el Magnànim, 1989: 29; Hinojosa Montalvo, José. "Alicante: polo de crecimiento en el tránsito de los siglos XV al XVI", 1490, en *el umbral de la Modernidad. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, José Hinojosa Montalvo, Jesús Pradells Nadal, eds. València: Generalitat Valenciana, 1994: 79.



alacantins els carregaments que s'havien de traslladar a l'estranger i que els operadors urbans havien emmagatzemat durant mesos²³.

Aquesta és una mostra concreta de les interaccions que es donaven en algunes oportunitats entre els diferents tipus de tràfics que solcaven la mar valenciana. Però també és una prova dels vincles funcionals existents entre els mateixos carregadors del regne. En aquest sentit, ja fa temps que Jacqueline Guiral va atribuir a Dénia i Alacant el caràcter de veritables "avantports" de València, des del moment que els contractes de transport podien estipular que fóra allí on es lliuraren les ordres de desembarcament de les mercaderies²⁴. També Cullera, un poc més al nord, en la desembocadura del riu Xúquer, ha rebut el mateix qualificatiu per part d'alguns autors, encara que per altres motius: aquest lloc es convertí durant la Baixa Edat Mitjana en espai freqüent d'ancoratge i refugi dels vaixells que es dirigien a València, probablement a causa de les males condicions naturals que posseïa aleshores el port de la capital²⁵.

Siguen més o menys adequades unes definicions semblants, el cert és que, si tornem a la situació dels carregadors alacantins al segle XV, la relació entre aquests i València tenia transcendència quant a la inclusió del territori en rutes marítimes internacionals, com s'ha vist. Una inclusió on València acostumava a fer valer la seua posició com a centre director dels negocis, mentre que les comarques meridionals reproduïen missions operatives²⁶. Ara bé: a banda d'aquest significat, el contacte entre aquestes mateixes comarques i la ciutat valenciana podia reflectir en paral·lel una lògica més exclusivament bilateral i consagrada sobretot a l'abastament alimentari, industrial i sumptuari dels grups urbans, la qual solia articular-se mitjançant breus itineraris amb embarcacions menudes provinents del sud del regne.

En 1494, la documentació fiscal del "manifest" o "peatge de mar" —una mena de registre duaner de les embarcacions que arribaven cada dia al port de València— permet localitzar fins a trenta-tres desplaçaments des de Dénia. Segons Guiral, dinou d'aquests desplaçaments serien pròpiament de cabotatge i de nexa directe i restringit entre ambdues poblacions. Per contra, els catorze restants s'integrarien en periples més complexos i llunyans²⁷. En realitat, però, amb aquesta font no sempre és fàcil separar uns circuits dels altres. La tipologia de les embarcacions que hi apareixen inscrites ajuda a distingir-los, com fa José Hinojosa quan, en referir-se als viatges a València des del port d'Alacant, diferencia el petit tràfic que utilitzava barques, llaguts o sagèties, per exemple, de les gran línies de navegació que empraven preferentment la nau. Tanmateix, l'assumpte es complica quan observem que, fins i tot en les circulacions més curtes amb embarcacions menors, poden apreciar-se els efectes de les transaccions internacionals. D'acord amb el mencionat professor Hinojosa, que analitza els "manifests de mar" de 1488 i 1491, les arribades d'Alacant a la capital declararen portar quasi una trentena de productes originaris de la zona meridional del regne, entre

23. Cruselles Gómez, Enrique. "La organización del transporte marítimo en la Valencia de la primera mitad del siglo XV". *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994): 172. Sobre el comerç de fruita seca i assecada, consulteu també Ferrer i Mallol, Maria Teresa. "Fruita seca i fruita assecada, una especialitat de l'àrea econòmica catalana-valenciana-balear". *Anuario de Estudios Medievales*, 31/2 (2001): 883-943.

24. Auffray, Yves; Guiral, Jacqueline. "Les péages du Royaume de Valence (1494)". *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 12 (1976): 147-149.

25. Díaz Borrás, Andrés; Pons i Pons, Anacleto; Serna Alonso, Justo. *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*. València: Ajuntament de València, 1986: 11.

26. Igual Luis, David. *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*. Castelló: Bancaixa-Comité Económico i Social de la Comunitat Valenciana, 1998: 316-317.

27. Auffray, Yves; Guiral, Jacqueline. "Les péages du Royaume de Valence (1494)". ...: 148.

els quals destaquen els cereals i la fruita seca i assecada, al costat d'una gran quantitat de petites partides d'altres gèneres alimentaris i industrials. Amb tot, a vegades, les embarcacions menudes o mitjanes també transportaven carregaments italians o flamencs (draps, tints, metalls, etc.) que, primer, s'havien desembarcat a Alacant. Així, aquest nucli actuava com a punt d'exportació, com a escala inicial, final o intermèdia d'itineraris llargs i com a centre redistribuïdor, i les tres funcions repercutiren en les relacions mantingudes amb València almenys a les acaballes del Quatre-cents²⁸.

Per als ports de la meitat septentrional valenciana, també s'ha subratllat ja la varietat de rutes internes o externes al regne on aquests acabaren quedant inserits: és el que passa amb Sagunt²⁹ o amb els carregadors castellonencs, tot i que aquest darrer cas mereix alguna matisació. És innegable que, del segle XIII al XV, sovintegen les notícies sobre el comerç de les comarques de Castelló amb altres indrets regionals o internacionals, normalment limitats a l'àmbit de la Mediterrània occidental. Però a banda del problema d'interpretar el pes que tingueren aquestes connexions —especialment les de més projecció— dins les economies castellonenques, a tall d'hipòtesi i en una perspectiva comparada no sembla que l'aturada en aquestes poblacions fóra essencial per als circuits marítims majors. Pel que se sap fins ara, només trencarien un tant aquesta tendència les iniciatives que afectaren en certes èpoques ports com els de Moncofa, Borriana, Castelló i Benicarló amb l'objectiu d'exportar, sobretot, mercaderies locals d'origen agrícola o ramader. Tanmateix, si hi ha una excepció rellevant, aquesta és la de Peníscola³⁰.

Durant la segona meitat del Dos-cents, trobem Peníscola integrada ja —per molt esporàdicament que fóra aleshores— en recorreguts que enllaçaven terres ibèriques amb el nord italià. Però, a partir de la mateixa cronologia i fins als primers decennis del XIV, les fonts disponibles col·loquen la base de l'intercanvi marítim peninsclà en l'exportació dels excedents cerealístics d'àrees interiors com la dels Ports de Morella, i en el consegüent abastament de mercats urbans relativament propers com el de Barcelona. L'evolució posterior confirma aquesta important funció regional de Peníscola, en relació tant amb Catalunya com amb Mallorca o la pròpia València³¹. Això no obstant, des de mitjan segle XIV, la major novetat fou la consolidació del rol internacional d'aquest carregador, a través de l'assumpció de la tasca d'exportar les llanes valencianes del Maestrat i els Ports que, just en aquest instant, començaven a penetrar en el comerç europeu, particularment el dirigit a Itàlia i controlat per les mateixes companyies mercantils italianes. De fet, i per a la transició entre els segles XIV i XV, Melis arribà a pensar que Peníscola podria definir-se com el major port exportador de llanes de la Mediterrània³².

Les conseqüències d'aquestes realitats es mantingueren fins al voltant de 1450, tal com ha explicat Carles Rabassa. En el període que acabe d'assenyalar, Peníscola es va convertir en punt de confluència entre els àmbits local i internacional del comerç, ja que allí convergien els mercaders

28. Hinojosa Montalvo, José. "Alicante: polo de crecimiento en el tránsito de los siglos XV al XVI"...: 85-89.

29. Soler Milla, Juan Leonardo. "Una villa medieval volcada al Mediterráneo: Morvedre en los itinerarios mercantiles locales e internacionales durante la Baja Edad Media (ss. XIII-XV)". *Catálogo de la exposición "De Murbitur a Morvedre"*. València: Bancaixa, 2006: 171-185.

30. Igual Luis, David; Soler Milla, Juan Leonardo. "Una aproximació al comerç marítim...": 95-104.

31. Rabassa i Vaquer, Carles. "Funcions econòmiques del port de Peníscola durant la Baixa Edat Mitjana", *XVIII Congrés Internacional d'Història de la Corona d'Aragó...*: II, 1271, 1277-1278, 1280, 1283.

32. Melis, Federigo. "La llana de l'Espanya mediterrània i de la Berberia occidental en els segles XIV-XV", *València, un mercat medieval*, Antoni Furió, ed. València: Diputació de València, 1985: 69-70; Melis, Federigo. "L'area catalano-aragonesa nel sistema economico del Mediterraneo occidentale", *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, Luciana Frangioni, ed. Prato: Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", 1990: 228.



de llana dels pobles de l'interior, i allí la recollien els agents del gran tràfic marítim. I al costat de la llana, altres articles de la zona entraren en els canals mercantils com a càrrega complementària (mel, pells o draps, per exemple). Amb tot, res d'açò no implica que Peníscola arribara a desenvolupar-se com a gran centre comercial o a posseir una classe potent de mercaders. Per contra, la vila fou normalment una mera plaça de trànsit de productes, la qual cosa —això sí— va poder afavorir l'existència d'un grup propi de professionals del transport naval (patrons de nau o mariners), aliens al control dels intercanvis³³.

Més enllà de la significació de les activitats entorn de Peníscola i de les altres iniciatives esmentades en ports castellanens, les investigacions reflecteixen millor la participació del conjunt dels carregadors d'aquestes comarques en les rutes interiors del regne, sobretot les dirigides a la capital valenciana, com quasi sempre. De nou, l'estudi dels "manifests de mar" ofereix dades força transcendents al respecte per a la segona meitat del segle XV, l'única etapa medieval per a la qual existeix parcialment aquesta font, la qual —ho recorde— posseeix un caràcter fiscal. Doncs bé: en els manifests conservats de 1451, 1459, 1488, 1491 i 1494 compareixen naus arribades a València procedents de tretze llocs d'embarcament castellanens. I l'anàlisi global de totes les informacions derivades permet extraure diverses conclusions³⁴.

La primera té a veure amb la quantitat de desplaçaments testimoniats per aquesta documentació. En tres anys complets, discontinus però relativament propers (1488, 1491 i 1494), la font inclou al voltant de tres-centes circulacions d'embarcacions entre la costa castellanenca i València, cent trenta-cinc de les quals corresponen només a un any (1488). Els números són importants, però no s'ha d'oblidar que la densitat i la freqüència d'un determinat corrent de transaccions no guarda sempre relació directa amb el seu pes dins els mercats afectats o, en general, dins el sistema d'intercanvis. A més, el repartiment d'aquests contactes es distribuï amb desequilibris entre els diferents espais de Castelló, ja que el predomini de les inscripcions aranzelàries va pertànyer sempre a les naus salpades del Castelló centre-septentrional (entre Vinaròs i Cabanes) i, molt especialment, a la tríada constituïda per Vinaròs, Benicarló i Peníscola.

El gènere de flota que vertebrava els viatges a València entraria dins els estols de tonatge petit o mitjà que ancoraven llavors al port de la capital del regne: novament segons els manifests de 1488, 1491 i 1494, els tipus nàutics més comuns serien els llaguts (la majoria), les barques i uns pocs esquifs. Era habitual que les mateixes naus (o, almenys, els mateixos senyors o patrons de naus) acudiren moltes voltes a València al llarg d'un any, i també a vegades sembla que els diversos llaguts i barques conformaven combois que els permetien atracar-hi agrupats, en una navegació conjunta que no era estranya a la Mediterrània baix-medieval i que pot jutjar-se com una precaució defensiva davant els nombrosos perills de la mar. Tot plegat assegurava una periodicitat d'arribades que, en la contemplació global dels carregadors de Castelló, s'accelerava durant els darrers mesos de cada any o, com a màxim, durant tota l'etapa hivernal. Un ritme semblant pot relacionar-se amb els cicles agraris i amb les necessitats del subministrament urbà, sobretot si tenim en compte que entre les mercaderies transportades a València pels vaixells castellanens abundaven, i molt, els productes rurals.

33. Rabassa i Vaquer, Carles. "Funcions econòmiques del port de Peníscola durant la Baixa Edat Mitjana"...: 1277-1278, 1283, 1285.

34. L'anàlisi i les conclusions de les notícies dels *manifests de mar* relatives a Castelló consten exposades detalladament en Igual Luis, David; Soler Milla, Juan Leonardo. "Una aproximació al comerç marítim...": 104-116. En les línies que segueixen em limitaré a mostrar-ne un resum.

La llista d'aquestes mercaderies en els cinc manifestos estudiats de 1451 a 1494 inclou prop d'un centenar de veus, les quals reproduïen un catàleg molt marcat on el propi detallisme terminològic dels documents posa l'èmfasi en els articles alimentaris de base fonamentalment agrària (com cereals, lleguminoses, fruits i hortalisses), però també en alguns derivats de l'explotació ramadera, forestal o mineral. Amb tot, si precisem més amb un exemple concret (el de 1488), en realitat són només sis els productes que acumulen la xifra més elevada de notícies: aquests són, de menor a major, la civada, les faves, la mel, l'oli, l'ordi i el forment. En qualsevol cas, la majoria dels objectes era originària hipotèticament de les pròpies terres de Castelló o de zones més interiors que projectaven els excedents cap a la costa, i es traslladava a València en forma de modestes partides mercantils, les quals semblen allunyar-se d'una potencial comercialització posterior. I és que les lògiques d'intercanvi que es dedueixen de les dades dels manifestos solen comprendre el simple gir de mercaderies entre un exportador i un importador, els tràfics que tocaven València en trànsit cap a altres destinacions, o les transaccions que pareixen veritables redistribucions de recursos dins una família, empresa o institució. En definitiva, les lògiques que podrien considerar-se típiques d'un comerç, com he dit, sostingut per productes rurals i que tenia la finalitat bàsica d'abastir un centre urbà com el valencià.

Més difícil és esbrinar la condició social i professional de la gran quantitat de gent que, sempre d'acord amb els "manifestos de mar" de la fi del segle XV, s'encarregava de gestionar la conducció per via marítima dels lots comercials entre Castelló i València. La font acostuma a oferir pocs detalls al respecte, més enllà de la menció dels noms dels individus que actuaven com a propietaris de les partides en els llocs de sortida i com a consignataris d'elles al port d'arribada. Tanmateix, les escasses informacions dels manifestos i l'examen comparat d'altres documents permeten apreciar un protagonisme compartit entre sectors privilegiats o d'elit de les comunitats (nobles, eclesiàstics i autoritats locals), experts del transport naval, membres d'oficis de tipus fins i tot artesanal, i mercaders que gaudirien de nivells econòmics força diversos: s'ha de suposar, almenys com a definició mitjana, que no seria el mateix un mercader d'ascendència rural o semiurbana com molts dels operadors de les comarques castellonenques, que un mercader de la gran urbs de València. I al costat de tots aquests grups, no és descartable la participació en els itineraris de persones d'altres àmbits que podien interessar-se per aquests circuits de manera més o menys excepcional. Així, els camins del comerç marítim entre Castelló i València quedarien articulats per una gran varietat d'actors, la majoria d'origen local castellonenc o valencià i molts d'ells no especialitzats ni de bon tros en el moviment mercantil.

Si els arguments sobre els carregadors d'Alacant servien per a destacar les interaccions i interferències ocasionals que es donaven entre els tràfics grans i petits, les coses que acabem de veure en parlar dels ports castellonenques són útils per a mostrar dues qüestions, com a mínim: que les rutes navals eren molt més denses i estaven més concorregudes en la proximitat del litoral que mar endins, una situació que es corrobora a bastament per al conjunt de circulacions —castellonenques i no castellonenques— que tocaren la ciutat de València almenys des de la segona meitat del segle XV³⁵; i que vies com les que consentien la relació d'aquests ports amb la capital solien ser l'escenari del transport majoritari de mercaderies humils, en general de volum i valor reduïts, encara que contractades en quantitats que anaren adquirint una importància considerable gràcies a l'animació

35. Salvador Esteban, Emilia. "Valencia, puerto del Mediterráneo", *Catálogo de la exposición "Los Reyes Católicos y la monarquía de España"*. Madrid: Ministerio de Cultura, 2004: 147-148.



de les xarxes internes del territori i a la funció de l'extensa trama portuària del regne. Tot açò era el resultat de les especialitzacions productives locals i de les necessitats urbanes d'aprovisionament, però també podia ser-ho de l'augment de la capacitat de consum de les poblacions costaneres i de canvis en els esquemes de la demanda³⁶.

3. El tràfic internacional a través dels exemples italià i portuguès

A banda de les característiques que reunia el petit comerç, sempre a escala valenciana s'ha emfasitzat en paral·lel que el funcionament de les grans rutes facilitava la inserció profitosa dels agents i els productes del regne en espais mercantils molt freqüentats i competitius. Les iniciatives desenvolupades en aquests segons trajectes destacaven, més que pel volum dels negocis per si mateix, pels avantatges comparatius i els beneficis induïts que provocaven, així com per la intervenció en elles de mercaders autòctons i estrangers que eren capaços de construir xarxes de comerç basades en un model comú d'estratègies, el qual solia articular-se al voltant d'elements com el parentiu, l'origen geogràfic o ètnic, i àdhuc la identitat religiosa³⁷.

En un moment anterior de l'article he assenyalat com, cap a 1400, es produí la plena integració del territori valencià en l'economia mercantil marítima, dins la qual la funció del port de la capital ultrapassava ja aleshores el simple intercanvi entre béns de producció local i carregaments destinats únicament al consum intern³⁸. Aquesta integració es mantingué sòlida —i fins i tot amb una diversificació creixent— al llarg del segle XV, tot i que fóra amb daltabaixos conjunturals i amb algunes evolucions diferenciades en els tràfics³⁹. I fou una solidesa que expressà de manera constant la doble perspectiva de projecció del litoral cap a la Mediterrània, d'una banda, i cap a l'Atlàntic, de l'altra, àmbits per als quals València arribà a jugar missions de convergència (o de tancament econòmic) de diversos corrents del comerç naval.

Cap a la Mediterrània, alguns dels itineraris que han merescut major atenció són els dirigits als espais italians, on es constituïren relacions que figuren entre les més fecundes de les establides per València durant la Baixa Edat Mitjana. De fet, en referència particular als vincles amb la Itàlia peninsular del centre i del nord, si indiquem només dues fites historiogràfiques, des que als anys trenta del segle passat es va destacar el tràfic llaner organitzat entre les comarques septentrionals valencianes i la Toscana des de les acaballes del XIV⁴⁰, fins a la recent edició d'una sèrie de cartes mercantils de la famosa empresa Datini entre 1395 i 1398 que ha permès ressaltar —una vegada

36. Iradiel Murugarren, Paulino. "El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés: espacios y redes"....: 147-148.

37. Iradiel Murugarren, Paulino. "El siglo de oro del comercio valenciano"....: 120-122, 125.

38. Orlandi, Angela. "Estudi introductorio", *Mercaderies i diners: La correspondència catalana entre València i Mallorca (1395-1398)*, Angela Orlandi, ed. València: Universitat de València, 2008: 42, 57.

39. Daltabaixos i evolucions que jo mateix he destacat ja en alguns casos concrets a través de diverses publicacions. Per exemple Igual Luis, David. *Valencia e Italia...*: 31-76, 403-418; Igual Luis, David. "Navegación y comercio entre Valencia y el Norte de África durante el siglo XV", *Relaciones entre el Mediterráneo cristiano y el Norte de África en época medieval y moderna*, Carmen Trillo San José, ed. Granada: Universidad de Granada, 2004: 227-286; i, en col·laboració amb Paulino Iradiel Murugarren: Iradiel Murugarren, Paulino; Igual Luis, David. "Del Mediterráneo al Atlántico. Mercaderes, productos y empresas italianas entre Valencia y Portugal (1450-1520)", *Portogallo mediterraneo*, Luis Adão da Fonseca, Maria Eugénia Cadeddu, dirs. Càller: Consiglio Nazionale delle Ricerche, 2001: 143-194.

40. Levi, Ezio. "I fiorentini nel Maestrazgo al tramonto del Medio Evo", *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 10 (1929): 17-29; Levi, Ezio. "Pittori e mercanti in terra di pastori", *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 13 (1932): 39-48.

més— la significació i les modalitats operatives de la presència de mercaders forans a València⁴¹, una àmplia tradició d'estudis ha vingut subratllant els nombrosos efectes que els contactes italians tingueren sobre la política i l'economia de la ciutat i el regne de València, però també sobre altres aspectes molt variats de la vida diària local.

Justament, si centrem l'observació d'aquests contactes en els mantinguts per via marítima amb l'esmentada Itàlia del centre i del nord, les anàlisis que se n'han fet per a la segona meitat del segle XV aporten imatges d'interès⁴². En principi, respecte a la vertebració material del comerç, cal dir que aquest manifesta ara la situació d'una València relacionada amb tres zones molt determinades: la Ligúria (que replegava també les projeccions vers l'interior cap a la Llombardia i el Piemont), la Toscana i el Laci, i el Vènet. Amb elles, les rutes de transport no sols tocaven en un sentit o en l'altre les platges valencianes o italianes directament afectades, sinó que també passaven per costes alienes. Així, els itineraris localitzats des de 1450 demostren la circulació habitual dels combois per Múrcia i Andalusia, per Catalunya i el sud de França, per les Balears, Sicília i Sardenya, per Nàpols, pel nord d'Àfrica i, fins i tot, encara que més excepcionalment, per espais atlàntics de Portugal, França i les illes britàniques.

Dues són les conseqüències d'aquesta realitat. La primera, que les connexions València-Itàlia, lluny d'adquirir un significat bilateral exclusiu, s'emmarcaven en un context més ampli i integrador que abastava, com a mínim, bona part de la Mediterrània occidental gràcies al disseny de rutes heterogènies i multilaterals en les quals, com és obvi, predominava el cabotatge. La segona, que aquest fenomen —que no es donava tan sols dins les citades connexions, sinó que era freqüent en altres intercanvis també internacionals concretats al llarg dels litorals europeus i mediterranis— converteix en un tant artificiosa la distinció que a vegades s'ha volgut establir entre navegació de cabotatge i navegació d'altura, en assimilar sota ambdós conceptes respectivament una diferenciació entre petit comerç i gran comerç. I és que, tant en desplaçaments llargs com curts, vorejar la costa i passar de port a port acostumaren a ser quasi sempre durant la Baixa Edat Mitjana els mètodes preferents de navegació⁴³.

En qualsevol cas, la mar entre València i la Itàlia del centre-nord fou recorreguda per embarcacions amb una intensitat sobre la qual disposem d'algunes xifres, de nou per al període 1450-1500. Pel que fa a les exportacions valencianes acordades a la capital mitjançant contractes de noliejament, s'ha pogut testimoniar una mitjana màxima d'entre sis i set viatges anuals de 1495 a 1499, dirigits sobretot als ports genovesos, toscans i romans. En direcció contrària, les fonts del "manifest de mar" de 1488, 1491 i 1494 permeten examinar vint-i-cinc arribades a València d'embarcacions procedents de Gènova, Savona, Pisa, Livorno, Piombino, Civitavecchia i Venècia. El número queda ben lluny de l'entorn de les tres-centes circulacions que, com he mencionat abans, es produïren els mateixos anys i segons la mateixa documentació entre els carregadors castellonencs i València. Amb tot, el pes dels tràfics italians dins l'economia valenciana estava molt per sobre del que semblaria a primera vista per aquestes quantitats.

41. És l'edició feta per Angela Orlandi de les cartes corresponents a la comunicació mantinguda pels agents datinians de València i Mallorca entre les dates assenyalades (Orlandi, Angela, ed. *Mercaderies i diners...*).

42. Igual Luis, David. *València e Italia...*: 319-418. Llevat dels casos en què s'anotarà alguna altra referència, vegeu aquesta citació per a totes les informacions que segueixen en el text sobre el comerç marítim entre València i la Itàlia del centre-nord entre 1450 i 1500.

43. Igual Luis, David. "Itinerarios comerciales en el espacio ...": 138.



Al respecte, convé recordar la important repercussió fiscal d'aquests tràfics —almenys en el seu vessant importador— quant als ingressos del peatge reial. Açò ajuda a entendre la preocupació constant demostrada per les autoritats ja des del segle XIII pel tractament aranzelari del comerç italià (i dels italians), en la qual s'entrellaçaven lògiques econòmiques, polítiques i socials⁴⁴. També és força simptomàtica del pes que argumente alguna altra dada concreta. Segons les assegurances marítimes valencianes investigades per Enrique Cruselles entre 1488 i 1520, les corresponents a la Itàlia del centre-nord només sumen anualment entre el vuit i el vint per cent de tots els negocis estudiats, unes magnituds col·locades per sota dels contractes que es referien a Nàpols, Sicília i Sardenya i als territoris ibèrics de la Corona d'Aragó. Tanmateix, si analitzem el preu d'aquestes assegurances, és a dir, els diners en què s'avaluaven els productes transportats i que es relacionaven totalment o parcialment amb el cost comercial, la jerarquia s'altera i queda encapçalada ara pels ports lígurs, toscans, romans i venecians⁴⁵.

Sens dubte, situacions com aquesta eren el resultat de diversos factors. D'entrada, del fet que les embarcacions que transitaven per les rutes entre València i la Itàlia del centre-nord eren de les més grans que es troben, a les darreries del Quatre-cents, al port de la capital valenciana: són sobretot naus, galeres i caravel·les. És fàcil imaginar la major capacitat de càrrega d'aquesta flota al costat d'altres gèneres navals més petits. Però gairebé és més important assenyalar l'enorme heterogeneïtat, en tipologia i valor, dels productes que viatjaven amb aquestes mateixes embarcacions. Així, entre 1451 i 1509, l'anàlisi dels "manifests de mar" del centre i del nord d'Itàlia i d'altra documentació fiscal valenciana relativa al comerç genovès importador i exportador ha registrat més de sis-cents termes de mercaderies diferents. Lògicament, entre ells figuren tot tipus d'objectes i amb els orígens geogràfics més variats, el que és fruit de l'esmentada multilateralitat dels contactes València-Itàlia i del fet que, tant l'una banda com l'altra dels intercanvis, actuaven com a focus redistribuidors d'articles aliens. Amb tot, enmig d'aquest cúmul de referències poden destacar-se dos elements: el primer, que tres grups clàssics del comerç internacional (llana, teixits i tints) constituïen encara, malgrat la diversificació dels mercats, negocis essencials i ben vius, força adaptables a les transformacions de la demanda i la conjuntura; i el segon, que això es produïa mentre, a la València de l'època, les connexions italianes i les fixades amb altres espais permetien experimentar en general l'augment de la circulació de manufactures i primeres matèries industrials i de productes atlàntics⁴⁶.

Quan mencione els productes atlàntics no em referisc tant als que es coneixien a València per mitjà del comerç amb Flandes, per exemple. Un comerç que, ja en 1450, pot considerar-se tradicional i que s'havia caracteritzat pràcticament des del seu inici, tal com ho continuarà fent fins a 1500, per la fluïdesa dels vincles, per la varietat d'operadors mercantils i navals implicats, i pel pes de l'exportació de l'agricultura valenciana i de la importació d'elaboracions tèxtils europees⁴⁷. Més

44. Com es veu reiteradament en Igual Luis, David, *Valencia e Italia...*: 31-175, i també en Igual Luis, David, "Política y economía durante la Baja Edad Media...": 264-267.

45. Cruselles Gómez, Enrique, *Comercio y mercado en tiempo de crisis (Los mercaderes valencianos y su Mediterráneo frente a la época de los Descubrimientos)*, València: Universitat de València (treball d'investigació inèdit), 1991.

46. Igual Luis, David, "La difusión de productos en el Mediterráneo...": 479-489; Iradiel Murugarren, Paulino, "El comercio en el Mediterráneo entre 1490 y 1530...": 105.

47. Hinojosa Montalvo, José, "Intercambios y relaciones entre Valencia y las ciudades marítimas del norte europeo", *Poder y sociedad en la Baja Edad Media hispánica. Estudios en homenaje al profesor Luis Vicente Díaz Martín*, Carlos María Reglero de la Fuente, coord. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2002: II, 998-1003; Iradiel Murugarren, Paulino, "El siglo de oro del comercio valenciano...": 115, 121-122.

aviat parle dels productes que arribaven de Portugal, Andalusia, les illes Canàries i de Madeira i l'Occident africà, un món que —com és ben sabut— s'enlairà a partir de mitjan segle XV des de la perspectiva del comerç europeu. I aquest enlairament afavorí oportunitats de negoci noves i abundants, segons ho indiquen casos particulars com el de les relacions econòmiques establides entre la pròpia València i Portugal.

Com moltes altres línies de transacció, aquest comerç, a banda de posseir un significat bilateral, s'inseria en xarxes mercantils més complexes que es prolongaven cap a la Baixa Andalusia, Galícia o l'Atlàntic septentrional i que, fins i tot, en un cert moment, començà a enllaçar bàsicament des de Lisboa amb els productes africans i asiàtics que hi confluien gràcies a l'èxit de l'obertura de noves rutes dirigides a l'oceà meridional i a l'Índia. Sense oblidar això, els eixos d'intercanvi marítim entre València i Portugal fins a 1450 semblen fonamentar-se en el transport de cuirs i peixos atlàntics i de draps valencians de qualitat mitjana i baixa, el que no evità la presència en els itineraris d'una gamma molt més àmplia de mercaderies, tot i que d'escassa transcendència quantitativa. L'estructura comercial descrita es va mantenir també després, més enllà de la influència que tingueren conjuntures crítiques com la que provocà la creació a València de l'anomenat "dret portugués" en 1464. Però, a partir de les dècades centrals del Quatre-cents, sobre aquest contacte valenciano-portugués es deixaren sentir els efectes del citat progrés comercial de l'Atlàntic del centre i del sud, sobretot amb la penetració en els tractes de productes com el sucre, l'or, els esclaus i les espècies⁴⁸.

Justament, durant els anys finals del segle XV, l'estudi comparat de diverses fonts fiscals i notarials valencianes permet albirar la possibilitat que les relacions entre València i Portugal s'escindiren en una mena de doble circuit de comerç per a les importacions: l'un, tradicional, controlat pels propis operadors portuguesos al voltant del peix i el cuir; i l'altre, més recent, desenvolupat a l'entorn dels esclaus i el sucre i que, encara que observà també la participació portuguesa, pareix que fou dominat més en realitat per companyies mercantils italianes i, amb una menor intervenció, valencianes. A vegades sembla que aquesta divisió es corresponga, també, amb una separació d'estratègies econòmiques entre els sectors on predominaven mercaders i transportistes individuals que difícilment superaven els límits del petit negoci de curta durada i fàcil de controlar, enfront de formes d'empresa més evolucionades i estables⁴⁹.

Tanmateix, fins i tot si es comprovara la plena validesa d'aquesta hipòtesi, la fragmentació ressenyada de circuits no s'hauria d'agafar en un sentit absolut. De fet, la visió general dels intercanvis entre València i Portugal al llarg del Quatre-cents, amb les múltiples implicacions espacials i de grups negociadors que contenien, mostra que els elements de competència, desigualtat i jerarquització coexistiren amb els factors de cooperació i integració a tots els nivells. En el seu moment, per exemple, ja *Federigo Melis* va assenyalar la feliç combinació que es produí a la Baixa Edat Mitjana entre italians i portuguesos en el camp de la navegació: a causa de les seues necessitats

48. Hinojosa Montalvo, José. "De Valencia a Portugal y Flandes. Relaciones durante la Edad Media", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, I (1982): 149-168; Hinojosa Montalvo, José. "Intercambios comerciales entre Portugal y Valencia a fines del siglo XV: el 'Dret Portugués'", *II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, Porto: Instituto Nacional de Investigação, 1990: II, 759-779; Iradiel Murugarren, Paulino; Igual Luis, David. "Del Mediterráneo al Atlántico...", 143-169.

49. Muñoz Pomer, María Rosa; Navarro Espinach, Germán; Igual Luis, David. "El comercio de importación portugués en Valencia, 1487-1488", *Os Reinos Ibéricos na Idade Média. Livro de Homenagem ao Professor Doutor Humberto Carlos Baquero Moreno*, Luís Adão da Fonseca, Luís Carlos Amaral, Maria Fernanda Ferreira Santos, coords. Porto: Livraria Civilização Ed., 2004: III, 1121-1131.



econòmiques i de transport, aquests italians (especialment els toscans) contribuïren a multiplicar les embarcacions portugueses, llur capacitat i el seu ús en activitats concretes⁵⁰. Doncs bé: a banda que l'esmentada combinació pot trobar reflex microanalític a València, les accions d'italians, portuguesos i valencians —sempre des del mateix observatori valencià— dibuixen xarxes denses de tràfic que, insistisc, mesclant competència i integració, permetien no tan sols els processos d'exportació i importació marítima, sinó també la interrelació d'aquests processos amb la projecció des de (o cap a) l'interior dels territoris⁵¹.

Açò darrer no significa una altra cosa més que el fet que, òbviament, tota realitat de vinculació exterior del regne valencià necessitava encaixar d'alguna manera amb els corrents mercantils interns, per tal de canalitzar vers la costa els articles que s'havien d'exportar o de distribuir en sentit contrari les importacions. I el que és més important: aquest encaix podia produir-se a través d'una divisió del treball entre diferents grups d'operadors o, en ocasions, gràcies a l'assumpció de part de les funcions dels dos àmbits del comerç (intern i extern) per un mateix mercader o per una única companyia mercantil. Al respecte, i de nou al voltant de les relacions València-Portugal, és força interessant la trajectòria seguida per un personatge que ha merescut ja diverses aproximacions prosopogràfiques: Cesare di Barzi⁵².

Aquest era un home de negocis florentí que visqué a la ciutat de València entre 1473 i 1519. Des d'ací, Barzi es va inserir en un polígon d'itineraris que enllaçava, primer, Florència amb la península Ibèrica; després, dins el territori ibèric, València amb Sevilla i Lisboa; i a l'últim, com a conseqüència bàsica del vincle portugués, la mateixa península amb Àfrica i, fins i tot, l'Índia. Aquesta varietat de zones d'interés fou el resultat de la incorporació del toscà a un conjunt empresarial que tenia la seu principal a Lisboa, des d'on estenia la seua influència cap a Andalusia i les altres àrees que he mencionat. En qualsevol cas, l'obertura dels espais d'acció comercial permeté a Barzi estar present en els tràfics marítims que paraven al port de València i, per tant, desenvolupar-hi tasques d'exportador i importador. Però, simultàniament, ell i els delegats i empleats de la seua companyia participaren també a la capital valenciana en la compravenda a gran o a petita escala de nombrosos productes, emmarcats ja fóra en les dinàmiques d'exportació i d'importació, ja fóra hipotèticament en la simple circulació local. Açò ens dibuixa un mercader ben introduït en els circuits valencians d'intercanvi i, a més, ben connectat amb altres operadors presents al mercat urbà com a subministradors i/o consumidors⁵³.

Pense que aquest cas concret es un magnífic exemple d'almenys dues situacions que, tant a València com en altres indrets, s'han manifestat ja molt habituals a la fi de l'Edat Mitjana. La

50. Melis, Federico. "Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo, nel XV secolo", *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, Hermann Kellenbenz, ed. Colònia: Böhlau, 1970: 66-67.

51. Iradiel Murugarren, Paulino; Igual Luis, David. "Del Mediterráneo al Atlántico...": 154, 166, 192; Igual Luis, David. "La difusión de productos...": 489-490.

52. Hinojosa Montalvo, José. "Cesaro Barchi y otros mercaderes florentinos en la ciudad de Valencia en el tránsito del Medioevo a la Modernidad", *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed età Moderna. Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo*, Luisa D'Arienzo, ed. Càller: Bulzoni Editore 1993: III, 231-249; Igual Luis, David. "De la tienda a la banca: Los agentes del comercio mediterráneo medieval", *Los vendedores y las civilizaciones*, Felip Masé Ferrer, coord. Barcelona: Würth, 2007: 148-152; Iradiel Murugarren, Paulino; Igual Luis, David. "Del Mediterráneo al Atlántico...": 178-189.

53. En relació amb el que acabe d'assenyalar, és simptomàtic el comportament de Barzi dins el mercat d'esclaus. Ja s'ha fet famós el fet que, entre 1489 i 1497, el toscà declarà a les autoritats valencianes la importació de més de dos mil esclaus negres africans, el que el converteix en el mercader esclavista més important de València a la fi del segle XV. Una vegada ací, Barzi podia reexportar els captius a altres llocs o redistribuir-los dins la ciutat, segons indica la cinquantena de contractes que l'italià reproduí davant dos notaris locals de 1488 a 1497, i pels quals va vendre més de setanta esclaus a mercaders, artesans, nobles i eclesiàstics hispànics i estrangers.

primera, que la distinció entre mercat al detall i mercat a l'engròs només solia ser perceptible a nivell dels agents més petits. En el cas d'empreses comercials com la de Cesare di Barzi, una i altra activitat eren desenvolupades pels mateixos negociadors, la qual cosa significa que els membres de les companyies, personalment o amb l'ajut de mitjancers, actuaven allà on fóra possible i per qualsevol quantitat de producte⁵⁴. La segona, que és possible que els protagonistes de les transaccions internacionals —encara més si eren estrangers en una plaça com la valenciana— oferiren a aquest gran comerç un pes essencial en els seus balanços econòmics, i que això els conduïra a una atenció preferent per aquest sector d'operacions. Però tal realitat no exclou que aquests mateixos protagonistes pogueren intervenir de forma més o menys intensa en els circuits locals, a vegades fins i tot allunyats totalment o parcialment de les xarxes mercantils majors⁵⁵. I crec que açò tornaria a insistir en les imatges d'interacció i d'integració entre el gran comerç i el petit comerç que he anat apuntant al llarg de l'article.

54. Orlandi, Angela. "Estudi introductori"...: 42.

55. Abulafia, David. "Gli italiani fuori d'Italia", *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale*, Gabriella Airal di, ed. Torí: Scriptorium, 1997: 197-198.

