

David Igual Luis
**Red portuaria y control marítimo
en el reino de Valencia (siglos XIII-XV)**¹

[A stampa in *Les territoires de la Méditerranée (XI^e-XVI^e siècle)*, a cura di Annliese Nef, Rennes, 2013, pp. 51-71 © dell'autore - Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali", www.retimedievali.it]

1. *La influencia del mar en la historia de la Valencia bajomedieval*

Las relaciones entre la política y la economía constituyen, probablemente, un tema de tratamiento inacabado e inacabable para la historiografía y, muy en especial, para el medievalismo. Por ello, como plantearon los responsables de este volumen durante el curso 2008-2009², creo que sigue siendo oportuno reflexionar sobre el papel de los estados en la evolución del espacio particularmente económico de la Edad Media y, a la inversa, sobre el papel de la economía en el seno por ejemplo de las políticas de dominación mediterráneas. En este sentido, como también remarcaron entonces dichos responsables, es cierto que las potencias costeras del Mediterráneo intentaron extender su control sobre el ámbito marítimo. Y que lo hicieron a través de distintos mecanismos políticos, legales, materiales y económicos de los que ofrece muy buenas muestras el caso regional que pretendo exponer aquí: el del reino de Valencia, en la vertiente oriental de la Península Ibérica, entre los siglos XIII y XV.

Para quienes no estén familiarizados con los detalles de la realidad valenciana de finales del Medioevo, recuerdo que el territorio surgió en el mismo siglo XIII como consecuencia de la conquista cristiana de antiguas zonas musulmanas. A partir de ese momento se configuró como reino dentro de la llamada Corona de Aragón, es decir, la estructura política que agrupó también, en principio y junto a Valencia, a los condados catalanes, al reino de Aragón y al reino de Mallorca. En este contexto, dos poderes dejaron sentir aquí desde el inicio su fuerte peso: por un lado, lógicamente, la propia monarquía aragonesa; y, por el otro, la capital del reino (la ciudad de Valencia), cuyo municipio no sólo actuó a veces como contrapeso del rey, sino que también aspiró a someter al conjunto del reino a sus necesidades políticas y económicas.

Se ha convertido en un tópico considerar que la Valencia bajomedieval desarrolló una cierta « vocación marítima », gracias a la amplia fachada del territorio hacia el mar y a su favorable posición geográfica, en la confluencia de numerosas rutas mediterráneas que, a su vez, conectaban el mar interior y el Atlántico. Dicha « vocación », además, se reflejó especialmente en el comercio. Esto facilitó, de manera creciente hasta el XV, que Valencia alcanzara la categoría de área de convergencia mercantil de intercambios de múltiple significado, primero en relación preferente con Barcelona y Mallorca y, después, como núcleo de importancia media en el Mediterráneo occidental. No obstante, y siempre durante los siglos finales de la Edad Media, la proyección marítimo-comercial que comento no dependió sólo de condiciones naturales o geográficas, sino que fue también el resultado de un proceso histórico definido que tuvo asimismo que afrontar determinados inconvenientes. Entre ellos, algunos de tipo coyuntural (como los cuantiosos conflictos políticos o militares que afectaron a la costa del reino); otros, de carácter estructural (como la peligrosidad de las aguas valencianas, para la navegación cristiana, por su cercanía con los países musulmanes de Granada y del norte de África)³.

¹ Este trabajo se incluye en los resultados del proyecto de investigación « Élités sociales y estructuras económicas comparadas en el Mediterráneo occidental (Corona de Aragón, Francia e Italia) en la Baja Edad Media », financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación español, y dirigido desde la Universidad de Valencia por el profesor Paulino Iradiel Murugarren entre 2008 y 2011 (HAR2008-06039).

² Me refiero al documento que firmaron Damien Coulon, Annliese Nef, Christophe Picard y Dominique Valérian para convocar en las fechas indicadas, dentro del seminario « Espaces et réseaux en Méditerranée médiévale », la celebración en La Sorbona de unas jornadas consagradas al tema *Stratégies de domination politiques et économiques dans la Méditerranée médiévale*. En ellas se integró la conferencia que da pie al presente texto.

³ P. Iradiel, « El siglo de oro del comercio valenciano », *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar*, coord. I. Aguilar Civera, Valencia, 2006, p. 111-129; D. Igual Luis, « 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*, ed. C. Trillo San José, Granada, 2004, p. 227-286.

En definitiva, podríamos decir que la citada « vocación marítima » de Valencia fue consecuencia, en el campo comercial, de la combinación que en ocasiones se ha señalado entre los elementos de la ubicación geográfica, las exigencias de la economía y las directrices de los mecanismos políticos y estatales⁴. En este último caso, tales directrices se concretaron, de entrada, al menos en cuatro grandes capítulos : uno, la construcción institucional del mercado interior valenciano a través esencialmente de las ferias y los mercados ; dos, la implantación paulatina y oscilante de medidas proteccionistas o liberales en referencia al mercado exterior ; tres, la definición de un sistema fiscal que, según como fuera, se utilizaba como estímulo para el crecimiento comercial o como factor para intervenirlo y detraer de él abundantes recursos financieros ; y cuatro, el despliegue de relaciones diplomáticas internacionales que, muchas veces, tenían en la economía marítima una de sus preocupaciones básicas.

Estos asuntos han sido ya muy tratados por la investigación y, de hecho, yo mismo les he dedicado varios trabajos⁵. Por ello me gustaría abordar aquí otro apartado al respecto que, aunque también ha interesado bastante a la historiografía, quizá ha sido menos difundido. Es el apartado que atañe a dos cuestiones : la progresiva creación de una red portuaria en el litoral valenciano, y el desarrollo a partir de ella de instrumentos de control marítimo que atendían a principios políticos, legales, infraestructurales y hasta territoriales. Ambas cuestiones, expuestas desde la Valencia de los siglos XIII al XV, ilustran en mi opinión distintos problemas de alcance más general y capaces de alentar el debate entre los expertos : la dialéctica que se fue estableciendo entre el poder real y el poder municipal ; la pretensión de convertir una entidad política (en este caso, el reino de Valencia) en una región económica coherente y jerarquizada en sus espacios ; el coste de los elementos materiales de control y su financiación ; y la caracterización de los grupos sociales más implicados en ese dominio marítimo.

2. Las bases del control marítimo : las leyes y las instituciones

Por descontado, la visión de casi cualquier aspecto de la historia bajomedieval valenciana debe comenzar por los momentos fundacionales del reino en el siglo XIII, cuando el territorio entró en un proceso global de adecuación a las estructuras de la nueva sociedad cristiana imperante. Una parte trascendente de este proceso correspondió al marco jurídico e institucional, puesto que un amplio corpus de privilegios y normas diversas fue construyendo, desde mediados del Doscientos, la realidad legal valenciana⁶. En ese corpus, los famosos « Fueros de Valencia » o *Furs* ocupan un lugar muy destacado. Estos fueros quedaron promulgados por la monarquía hacia 1238 o 1240 en su redacción primitiva, pero se enriquecieron poco a poco con la incorporación de nuevas leyes, como las añadidas por ejemplo en 1261 y 1271.

Desde entonces, los fueros valencianos actuaron como ordenamiento jurídico general del territorio y, de hecho, su texto se inicia con una clara delimitación del espacio del reino y de la ciudad de Valencia. Justo en este espacio de la capital se incluía un ámbito que, según la literalidad de la versión foral en catalán, significaba prolongar el término de Valencia « de la riba de la mar [...] per C milers dintre la mar »⁷. Yo no soy especialista en historia del derecho marítimo, pero algún investigador ha calificado de « novedad revolucionaria » esta atribución de la normativa valenciana, es

⁴ P. Iradiel Murugarren, « 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*, ed. H. Casado Alonso, A. García-Baquero, Madrid, 2007, p. 143-150 ; D. Igual Luis, « Comercio e industria en las ciudades mediterráneas », *Revista d'Història Medieval* 8, 1997, p. 379-381.

⁵ Entre otros : D. Igual Luis, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castellón, 1998 ; *id.*, « 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*, ed. J.A. Barrio Barrio, Alcoy, 2004, p. 249-278 ; *id.*, « L'economia comercial i marítima de València durant el regnat de Jaume I », *Congrés Internacional « Jaume I : La conquesta i l'organització de Mallorca. L'economia comercial i marítima de les terres de parla catalana durant el regnat de Jaume I »*, Palma de Mallorca, 2008, en prensa.

⁶ Desde el punto de vista económico y comercial, he descrito el mencionado proceso con mayor exhaustividad en Igual Luis, « L'economia comercial i marítima », *op. cit.*

⁷ P. López Elum, *Los orígenes de los Furs de València y de las cortes en el siglo XIII*, Valencia, 1998, p. 109.

decir, el considerar que el término territorial de una ciudad comprendía una porción de mar⁸. Sea correcto o no este carácter revolucionario de la disposición foral, está demostrado que no es la única noticia medieval documentada en Europa con un sentido similar. También el jurista italiano Bartolo de Sassoferrato estimaba, en el XIV, que un límite de cien millas de la costa al mar era el área sobre la que podían ejercer jurisdicción los países ribereños del Mediterráneo, sobre todo a la hora de proteger la navegación comercial⁹. A otro nivel, en el Cantábrico castellano, la evolución secular motivó que, aunque la legislación general marítima no lo contemplara así, se reconociera con posterioridad hasta el siglo XV la existencia de prerrogativas exclusivas de ciertas villas portuarias sobre un espacio marino determinado, entendido éste como zona de explotación de recursos económicos¹⁰. En definitiva, queda patente por varias vías la relativa difusión de la idea que, por precoz o imperfecta que fuera, abogaba ya por concebir el mar como un ámbito político que podía, por tanto, estar sujeto a circunstancias de dominio y control parecidas a las de cualquier área terrestre¹¹.

Si volvemos a Valencia y completamos esta percepción, los mismos fueros del reino insisten en diversas ocasiones en la condición pública de la costa. Hablando de las riberas del mar, el código legal señala, de nuevo literalmente, que éstas « no són de negú, mas per dret natural deuen servir a tots, axí com carreres públiques o camins públics ». Y también, en otro fragmento del texto se recalca que « tots los flums, els ports de les aygües dolçes e de la mar, són públichs e comuns a tots »¹². Tal vez, son principios de este género los que justifican la atención que los fueros dedican a algunos fenómenos marítimos. Por ejemplo, a asegurar la propiedad de los bienes perdidos en naufragio a sus dueños legítimos ; a regular los derechos que la corona tenía que cobrar sobre los bienes subastados en Valencia, que hubieran llegado en naves y galeras que practicaban el corso sobre costas musulmanas ; y a otorgar a los navíos que vinieran a la capital valenciana, o que salieran de ella, la protección de la monarquía y de la propia ciudad, protección que estaría en vigor a lo largo de todo el litoral del reino mientras las personas embarcadas en los citados navíos se atuvieran a la legalidad¹³.

Aparte de datos específicos como éstos, si los fueros valencianos enseñan algo es el protagonismo de la corona en los primeros años de la sociedad establecida tras la conquista cristiana. Protagonismo también, como vemos, en el terreno de la articulación marítima del país. En esa línea, la influencia del rey se concretó mediante instituciones como la Bailía General de Valencia. El baile se encargaba de custodiar el patrimonio real y sus funciones comenzaron a fijarse hacia 1240, alcanzando amplia potestad en cuestiones comerciales y navales. Las abundantes competencias de este oficial agrandaron su capacidad de actuación, y lo convirtieron en una eficaz arma de intervención de la monarquía sobre la situación valenciana¹⁴. Además de la Bailía, también en 1283 la monarquía creó el Consulado del Mar, tribunal que entendía asimismo de asuntos marítimos y mercantiles. Pese a su origen real, el Consulado llegó a significar una limitación al poder monárquico, por-

⁸ M. Flores Díaz, « La concepción del mar como frontera en los textos jurídicos del siglo XIII en las Coronas de Castilla y Aragón », *II Estudios de Frontera. Actividad y vida en la Frontera*, coord. F. Toro Ceballos, J. Rodríguez Molina, Jaén, 1998, p. 252. Del mismo autor, véase asimismo *Hombres, barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*, Madrid, 1998.

⁹ J. González Giménez, « La evolución del derecho del mar desde el punto de vista de un mar semicerrado como el Mediterráneo », *Revista Electrónica de Estudios Internacionales* <<http://www.reei.org>> 14, 2007, p. 7-8.

¹⁰ B. Arizaga Bolumburu, M. Bochaca, « Caractères généraux des villes portuaires du nord de la péninsule Ibérique au Moyen Âge », « *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge* ». *XXXV^e Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public (La Rochelle, 2004)*, París, 2005, p. 70-71 ; B. Arizaga Bolumburu, « Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media », « *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media* ». *Nájera. Encuentros Internacionales del Medioevo, 2004*, ed. B. Arizaga Bolumburu, J.Á. Solórzano Telechea, Logroño, 2005, p. 33-37 y 47-48. En este último volumen, y en general sobre las cuestiones del derecho marítimo medieval en España, conviene revisar como complemento a las citas de la nota 8 el artículo de P.A. Porrás Arboledas, « El derecho marítimo en el Cantábrico durante la Baja Edad Media : Partidas y *Rôles d'Oléron* », p. 231-255.

¹¹ Flores Díaz, « La concepción del mar », *op. cit.*, p. 253 ; González Giménez, *op. cit.*, p. 6-10.

¹² López Elum, *op. cit.*, p. 172 y 267. La palabra catalana « flums » es traducible en castellano por « ríos ».

¹³ López Elum, *op. cit.*, p. 272 y 276.

¹⁴ L. Piles Ros, *Apuntes para la historia económico social de Valencia durante el siglo XV*, Valencia, 1969, p. 41-43 ; *id.*, *Estudio documental sobre el Bayle General de Valencia, su autoridad y jurisdicción*, Valencia, 1970, p. 15-26.

que su jurisdicción era autónoma y, en realidad, esta magistratura era la máxima representación corporativa de los profesionales del mar de Valencia, quienes la usaban con carácter administrativo y de defensa de intereses¹⁵.

No obstante, los obstáculos que halló progresivamente la corona en sus aspiraciones de dominio sobre el mar valenciano superaron lo que acabo de comentar. Es probable que dichas aspiraciones generaran roces con determinados señores feudales que tenían pertenencias costeras. Pero hay que reconocer que éste es un tema poco estudiado, aunque sobre él existen diferentes indicios durante toda la Baja Edad Media. Junto a las demandas de eclesiásticos y nobles para obtener que puertos enclavados en sus señoríos se abrieran al tráfico comercial con el permiso de los reyes, también se sabe que algunos aristócratas concedieron por iniciativa propia privilegios de carga y descarga de mercancías en las playas de sus posesiones. Mientras, distintos pleitos por este motivo opusieron a la monarquía y a la nobleza, en el transcurso de los cuales los funcionarios reales se vieron obligados incluso a recordar que el mar era una regalía y, por tanto, trataron de impedir la intromisión señorial en el control de la costa¹⁶. De cualquier forma, en apariencia, los mayores problemas al respecto vinieron de la contraposición entre la corona y el gobierno urbano de la ciudad de Valencia. Una contraposición variable en cronología, y de la que puede ser un buen paradigma la evolución de la legislación valenciana relativa a la guerra de corso, según el análisis que de ella hace Andrés Díaz¹⁷.

En opinión de este historiador, entre 1240 y 1350 las medidas en materia de guerra marítima fueron siempre en la misma dirección : reconocer la preeminencia real sobre cualquier otra jurisdicción ; admitir el derecho incuestionado y privativo de la monarquía a regular el corso ; y arrebatar a los círculos comerciales, municipales y señoriales, más o menos autónomos, las competencias sobre el tema. De ahí que, entonces, se estipulara la obligatoriedad del mandato de los representantes reales para todos los armamentos marítimos, y que se centralizara exclusivamente en la Bailía General de Valencia la capacidad de conceder licencias. A partir de mediados del Trecentos, sin embargo, se produjo un relativo cambio de esta situación a causa de la imposibilidad de que el rey controlara absolutamente los armamentos con los medios disponibles, pero también como consecuencia del fortalecimiento social y municipal de la ciudad de Valencia, y del perjuicio que supusieron para la capital ciertos conflictos de la época que se desarrollaron asimismo por medio de actividades corsarias y piráticas.

Estas últimas circunstancias originaron el deseo de las instituciones urbanas de intervenir en el aparejamiento de barcos para la guerra y, por ello, de modo progresivo, se introdujeron elementos ciudadanos en la resolución de este asunto. Hacia 1380, y aunque manteniendo formalmente la autoridad suprema de la Bailía General, el proceso por el que la ciudad de Valencia asumía el control de su costa y la promoción corsaria en su defensa había quedado ya bien explícito. La irrupción de los órganos comunales en este terreno y su nueva facultad para armar embarcaciones los colocaron casi en pie de igualdad con la monarquía y, desde luego, los situaron por encima de otros miembros de la sociedad valenciana. De hecho, desde estos momentos, la puesta en marcha de armamentos municipales ayudó a diferenciar con claridad dos actitudes : la de los corsarios pri-

¹⁵ *Llibre del Consolat de Mar*, ed. G. Colon, A. Garcia, Barcelona, 1981-1987, 4 volúmenes, especialmente volumen III-1 : A. Garcia, *Estudi jurídic*, p. 256-264 ; « Consolat del Mar », *Diccionario Histórico de la Comunidad Valenciana*, dir. M. Cerdá, I, Valencia, 1992, p. 264-265 (R. Ferrer).

¹⁶ M.T. Ferrer i Mallol, « Navegació, ports i comerç a la Mediterrània de la Baixa Edat Mitjana », « *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo* ». *Actas de las V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática (Gandía, 2006)*, ed. J. Pérez Ballester, G. Pascual Berlanga, Valencia, 2007, p. 136-137 ; D. Igual Luis, « 'Non ha portto 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, 2002, en prensa.

¹⁷ A. Díaz Borrás, « La legislación valenciana relativa a la guerra de corso durante la Edad Media », « *El Mediterráneo : hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España* ». *V Jornadas Nacionales de Historia Militar (Sevilla, 1995)*, Sevilla, 1998, p. 353-374. De aquí procede el contenido que resumo en los tres párrafos siguientes del presente trabajo. Pero, sobre el corso en Valencia, recuérdense las páginas que ya antes habían publicado J. Hinojosa Montalvo, « Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV (1400-1409) », *Cuadernos de Historia. Anexos de la revista Hispania* 5, 1975, p. 98-101, y J. Guiral-Hadziiossif, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989, p. 137-176.

vados, que pretendían atacar las costas musulmanas o cualquier nave enemiga con el único fin de obtener beneficios económicos ; y la de las armadas ciudadanas, promovidas para garantizar la paz y la seguridad de los mares valencianos, para perseguir a piratas y corsarios extranjeros y autóctonos, y para preservar los negocios urbanos.

Con posterioridad, al menos entre las décadas 1410 y 1480, la imagen que ofrece la normativa valenciana sobre el corso es la de un choque institucional. Por un lado, la capital del reino, acosada por un incremento coetáneo de la inestabilidad marítima, trató de agilizar la tramitación de los armamentos preventivos o de represalia y, por tanto, de eliminar cualquier intromisión práctica y teórica de la Bailía en las decisiones del municipio. Por el otro, la monarquía, buscando el apoyo de la ciudad para sus empresas, accedió a tal aspiración urbana, lo que implicó situarse en una posición incómoda a mitad de camino entre la capital y el máximo delegado real en el territorio : el baile general. Éste, por su parte, vio que las únicas competencias que no se le discutían sobre el particular se reducían al armamento privado. Por ello se sintió lesionado en las atribuciones que tenía asignadas como gestor y receptor de derechos, y expresó sus quejas repetidas veces. Así, según el doctor Andrés Díaz, la cuestión del corso se desarrolló en Valencia en gran parte del xv en un clima de confusión y litigio político permanente, de autorizaciones y desaprobaciones continuadas entre la corona, la capital y la Bailía.

3. ¿ Un conjunto de puertos que constituyó un sistema portuario ?

Si las leyes y las instituciones que he mencionado constituyen una primera base de los instrumentos de control marítimo valenciano, la creación paralela de una serie de puertos significa un segundo gran fundamento del mismo. Como he dicho ya, los puertos tenían en Valencia una consideración jurídica pública. Esta condición, unida a motivos económicos, fiscales y militares, explican el interés de la monarquía por fijar nítidamente los lugares de la costa que podían servir para implantar tales fondeaderos. En el siglo XIII, poco después de la conquista cristiana del reino, parece que los puertos oficiales estaban ubicados sólo en ocho poblaciones. De norte a sur, estas poblaciones son Peñíscola, Castellón, Burriana, Sagunto, Valencia, Cullera, Gandía y Denia¹⁸. Queda excluido entonces de esta lista el caso de Alicante porque, en el Doscientos y tras ser derrotada la sociedad islámica, esta localidad todavía no pertenecía al reino de Valencia, sino que estaba integrada en la Corona de Castilla¹⁹.

La mayoría de los puertos que acabo de señalar provenía de orígenes musulmanes. No obstante, a estos ocho enclaves se fueron uniendo otros núcleos del litoral, si bien es cierto que en períodos y con ritmos no siempre bien precisados. Sea como fuere, entre aproximadamente 1250 y 1520, se ha atestiguado que más de cuarenta puertos salpicaron la costa valenciana, bien de una manera constante durante toda la cronología, bien sólo en determinadas fases sobre todo de la transición del siglo xv al xvi. Esta cuarentena de puertos es la que consta en los tres mapas con los que se cierra este artículo : son quince en la zona septentrional del reino (Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Alcalá de Chivert, Alcoceber, Capicorp, Cabanes, Oropesa, Benicasim, Castellón, Almazora, Burriana, Nules, Moncófar y Almenara) ; trece seguros en la zona central (Canet, Sagunto, Puzol, El Puig, Masamagrell, Foyos, Valencia, Alcatí, Cullera, Gandía, Miramar, Piles y Oliva) ; y cerca de veinte en la meridional (Pego, Vergel, Ondara, Denia, Jávea, ¿ Murla ?, Teulada, Benisa, Moraira, Calpe, Altea, Benidorm, Villajoyosa, Alicante, Elche-Cap de l'Aljup, Guardamar, La Mata y Cap de Cerver)²⁰.

¹⁸ Igual Luis, « L'economia comercial i marítima », *op. cit.*

¹⁹ J. Hinojosa Montalvo, « El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media », *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* 4-5, 1986, p. 151-166.

²⁰ A los embarcaderos mencionados habría que unir el de Pinet, cuya ubicación estaría o en las comarcas centrales del reino, o en las meridionales. Véanse las pruebas bibliográficas y heurísticas de la nómina portuaria valenciana en Igual Luis, « *Non ha portto alcuno* », *op. cit.* También la mayoría de argumentos que emplearé en lo que resta de apartado halla su justificación en dicha investigación previa mía. Por eso no la volveré a citar en este capítulo, y sólo me limitaré a anotar algunas otras referencias complementarias cuando lo estime preciso. Ya en ese sentido, por ejemplo, es útil cotejar la lista que reproduzco de puertos medievales en Valencia con las que se ofrecen en E. Cruselles Gómez, « El puerto de Valencia en el Mediterráneo medieval (siglos XIII-XV) », *Historia del puerto de Valencia*, coord. J. Hermosilla Pla, Valencia, 2007, p. 104-113, y sobre todo en Ferrer i Mallol, *op. cit.*, p. 136-145. Ésta última es menos amplia que la que publico aquí, pero incluye otros dos emplazamientos que yo no he considerado : Masalfasar y Sueca, ambos en el área central del reino y cercanos a su capital.

Ahora bien : ¿ de qué estamos hablando exactamente cuando utilizamos la palabra « puerto » ? En la Valencia bajomedieval, como en muchas partes del Mediterráneo de la época, un puerto solía ser un simple sitio aprovechable para las tareas marítimas, en especial las comerciales²¹. Significativamente, las fuentes locales utilizan la expresión « carregador » (en castellano, « cargadero ») para referirse a tal establecimiento : es decir, un lugar que servía para cargar y descargar mercancías. Así, los puertos eran ante todo meros puntos de intercambio, sencillas localizaciones en las playas que, además, como norma, gozaban de escasas instalaciones artificiales, cuando disponían de ellas, porque no siempre era de ese modo. El ejemplo más atrayente al respecto es el de la misma ciudad de Valencia : aquí, pese al intenso tráfico desarrollado, no existió nunca hasta el XVI una estructura permanente de estiba mercantil, y llegaron a fracasar a veces por su alto coste los escasos proyectos programados en ese sentido²².

Dicho esto, los más de cuarenta puertos documentados en la costa valenciana estaban emplazados en áreas de realengo o de señorío, y su realidad parte casi universalmente del reconocimiento que la monarquía o los nobles hacían de semejantes embarcaderos de alguna forma, por vía de licencia o de autorización o declaración fiscal. Por tanto, esto impide descartar la existencia de otras playas del reino, aparte de las reseñadas, donde pudieron verificarse asimismo quehaceres marítimos, quizá incluso porque pretendían escapar a toda regulación oficial al desplegarse en ellas movimientos fraudulentos o de contrabando.

En cualquier caso, una pregunta que cabe plantearse sobre el conjunto de los puertos valencianos es si su funcionamiento es interpretable en términos de « red portuaria » o « sistema portuario ». Por « red » o « sistema » debe entenderse no sólo la existencia de numerosos fondeaderos distribuidos a lo largo de la geografía del reino, sino también el hecho de que entre ellos se establecieran múltiples interacciones e interdependencias²³. La respuesta al interrogante que cito no es aún concluyente, pero sí es posible avanzar algunos síntomas que consentirían, al menos en hipótesis, conceptualizar la realidad valenciana como un auténtico « sistema portuario ». Estos síntomas irían en la línea de justificar determinadas jerarquías entre los cargaderos y una distinción entre puertos mayores y puertos menores, con las consiguientes derivaciones de dominio y subordinación entre unos y otros. Y tal distinción fue el resultado de la dinámica territorial y socioeconómica de Valencia, de la lucha política o de ambas a la vez.

Las jerarquías que comento son apreciables en el norte de la región, con el papel destacado que asumieron Peñíscola y Castellón entre los siglos XIV y XV²⁴. Pero también se observan en el sur, con la función sobresaliente jugada por Denia desde el mismo siglo XIII, y por Alicante tras su incorporación a Valencia en el Trescientos y, sobre todo, durante el Cuatrocientos²⁵. En varios de estos casos, la consolidación de la preeminencia de los embarcaderos se logró, entre otros medios, a través de disputas institucionales entre ellos y los puertos más cercanos. Semejantes disputas, que quizá pudieron alcanzar a veces el nivel de verdaderas crisis marítimas, solían esconder causas económicas ligadas a la necesidad de eliminar a competidores en la atracción de los negocios mer-

²¹ Ferrer i Mallol, *op. cit.*, p. 117 ; P.F. Simbula, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milán, 2009, p. 5-7.

²² A. Díaz Borrás, A. Pons Pons, J. Serna Alonso, « El primer intento integral de dotación portuaria en Valencia durante la Era de los Descubrimientos ; razones de un fracaso (1480-1520) », *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* 8, 1990-1991, p. 169-185.

²³ Y esto, en línea por ejemplo con lo señalado en general para la Corona de Aragón por S. Orvietani Busch, *Medieval Mediterranean Ports. The Catalan and Tuscan coasts, 1100 to 1235*, Leiden-Boston-Köln, 2001, p. 264, y en particular para Pisa por O. Vaccari, « Da Porto Pisano a Livorno : i 'tempi della modificazione' del sistema portuale pisano », « *Un filo rosso* ». *Studi antichi e nuove ricerche sulle orme di Gabriella Rossetti in occasione dei suoi settanta anni*, ed. G. Garzella, E. Salvatori, Pisa, 2007, p. 127-143.

²⁴ D. Igual Luis, J.L. Soler Milla, « Una aproximació al comerç marítim de les comarques castellonenques (segles XIII-XV) », *Millars. Espai i Història* 29, 2006, p. 95-104 ; C. Rabassa i Vaquer, « Funcions econòmiques del port de Peñíscola durant la Baixa Edat Mitjana », *XVIII Congrés Internacional d'Història de la Corona d'Aragó (València, 2004) : « La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI & VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004 »*, ed. R. Narbona Vizcaino, II, Valencia, 2005, p. 1269-1290.

²⁵ J.L. Soler Milla, « Las tierras alicantinas y el mar : vitalidad comercial durante la Baja Edad Media (ss. XIII-XV) », *Canelobre* 52, 2007, p. 217-221 ; *id.*, « Las costas alicantinas durante el reinado de Alfonso V », « *Alicante, un puerto para un rey. Alfonso el Magnánimo entre dos mares* ». *Catálogo de la exposición*, Valencia, 2008, p. 87-90 ; P.C. Picatoste Navarro, J.L. Soler Milla, « El comercio en los siglos bajomedievales : el puerto de la villa de Alicante », *Mercados de Alicante : mil años de historia*, dir. J. Zaragoza Mas, Alicante, 2007, p. 125-146.

cantiles o, también, razones jurisdiccionales y fiscales vinculadas a la diferenciación entre fondeaderos reales y señoriales. Pero el final de los conflictos condujo casi siempre a implantar cierto orden entre los cargaderos del reino, al dejar a algunos de ellos (como los cuatro señalados) en una posición privilegiada para imponer sus designios. Estaríamos, en definitiva, ante una plasmación regional más de las consecuencias de una tendencia muy común que, desde otras áreas mediterráneas ibéricas, se ha calificado como la « alteridad competitiva » entre puertos próximos²⁶, o que, desde territorios europeos, ha recibido el título de « complementariedades y rivalidades » entre embarcaderos marítimos²⁷.

La ciudad de Valencia tuvo asimismo que participar en algunas de las disputas institucionales mencionadas. Y lo hizo para confirmar o ampliar las prerrogativas que implicaba su capitalidad y la jefatura marítima que ostentaba desde la creación del reino. El liderato regional del puerto de Valencia se plasmó con claridad en la navegación y el comercio, llegando a establecerse una división de funciones contractuales, abastecedoras y redistribuidoras entre la urbe y el resto de cargaderos. Pero aquí me interesa resaltar más otros tres elementos que también reflejaban el poder marítimo de Valencia dentro de su demarcación política.

El primero, desde el punto de vista geoestratégico, es el hecho de que el puerto de la ciudad se sirvió del apoyo material de otros fondeaderos. Por ejemplo, del de Denia para evitar la saturación de la salida y la llegada de naves con fines comerciales y, sobre todo, el de Cullera. Esta localidad, al sur de Valencia y cercana a ella, disponía de una bahía relativamente protegida donde acostumbraban a refugiarse, si lo necesitaban, los buques que se dirigían a la capital. Por esta causa, Cullera ha sido concebida como « antepuerto » natural de Valencia e, incluso, a mediados del siglo XV, las autoridades municipales de la metrópoli sondearon la posibilidad de construir allí a su costa un muelle seguro, proyecto del que se ignora la resolución²⁸.

El segundo elemento que he indicado, desde la perspectiva política, se refiere a la capacidad que adquirió Valencia para obligar a los cargaderos del territorio a seguir unas orientaciones exportadoras acordes con los intereses económicos de la propia capital. Esto es muy evidente en el caso del comercio cerealista durante el siglo XIV, ya que los dirigentes valencianos trataron de extender a toda la región su poder para impedir la extracción marítima de granos, mientras el abastecimiento de la ciudad no fuera seguro. Esto se hizo contra los deseos de otros municipios que aspiraban a mantener la libertad mercantil, pero dispuso del consentimiento de la corona, que se explicitó con cuantiosos privilegios, y hasta con permisos para armar naves que recorrieran la costa y vigilaran el cumplimiento de las prohibiciones adoptadas²⁹.

El tercer elemento que quiero argumentar, desde la óptica de las infraestructuras y la seguridad, atañe a la solidaridad establecida entre las poblaciones costeras, tanto valencianas como de otras zonas hispánicas, a la hora de avisar y prevenir de la presencia de peligros en el mar, sobre todo de piratas y corsarios enemigos. Solidaridad, sí, pero de nuevo bajo la supremacía de Valencia ciudad dentro de su propio reino. Al menos desde el Trecentos se desarrolló, por vía terrestre o marítima, un entramado de comunicaciones y de correos entre los cargaderos regionales para velar por la salvaguardia del litoral ; muy en especial, cómo no, el de la capital. Semejante entramado ha sido bautizado en ocasiones como « red de alerta » o « sistema de avisos ». Pero lo cierto es que se convirtió en una base primordial de los mecanismos de control mediterráneos en Valencia y, de paso, en un buen fenómeno demostrativo de lo jerárquica y lo hipotéticamente organizada que fue,

²⁶ M. Bonet Donato, « La ciutat i els poders locals a la regió meridional catalana », *Congrés Internacional « Els espais de poder a la societat urbana baixmedieval »*, Lérida, 2009, en prensa ; ead., « Un centro económico regional : Tarragona en el siglo XV », *Castilla y el mundo feudal. Homenaje al profesor Julio Valdeón*, dir. M.I del Val Valdivieso, P. Martínez Sopena, I, Valladolid, 2009, p. 576-583.

²⁷ S. Curveiller, « Complémentarités et rivalités des ports maritimes en Flandre occidentale à la fin du Moyen Âge », « *Ports maritimes et ports fluviaux* », *op. cit.*, p. 245-260.

²⁸ A. Díaz Borrás, A. Pons Pons, J. Serna Alonso, *op. cit.*, p. 170-171.

²⁹ A. Rubio Vela, « Valencia y el control de la producción cerealista del reino en la Baja Edad Media. Orígenes y planteamiento de un conflicto », *Demografía y sociedad en la España bajomedieval*, Zaragoza, 2002, p. 33-65 ; J.L. Soler Milla, « '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 », *XVIII Congrés Internacional d'Història de la Corona d'Aragó*, *op. cit.*, I, p. 1068-1069.

hasta cierto punto, la red portuaria local³⁰.

4. La protección y la defensa de la costa en torno a la capital del reino

Los tres aspectos que acabo de destacar muestran la constante interrelación producida en el Medioevo cristiano valenciano entre capital y reino y, asimismo, ilustran lo entrelazados que estaban los factores de Valencia como región política, como región territorial y como región económica. En este contexto, la historiografía ha insistido ya suficientemente en el protagonismo de dicha capital y su puerto, gracias en parte también a la abundante documentación conservada en la actualidad sobre estos lugares. En distintos momentos, sobre todo Jacqueline Guiral, José Hinojosa y el ya aludido Andrés Díaz han analizado las principales realidades que, en torno a esta ciudad de Valencia, vertebraron los dispositivos marítimos de supervisión y protección, particularmente en el siglo XV. De entrada, tales dispositivos supusieron el seguimiento de políticas interventoras de la monarquía o del municipio. En ellas, y según el criterio de observación que escojamos, se combinaron medidas defensivas y ofensivas destinadas más a prevenir que a corregir absolutamente los riesgos del mar³¹, o controles que pueden dividirse asimismo en dos grandes apartados: los que iban de la costa o al interior o al Mediterráneo.

Entre los primeros (los que incumbían de la costa al interior), por ejemplo, se ha señalado la importancia de la multitud de agentes reales, dependientes de la Bailía o de otras instancias, que pululaban por el litoral y por los caminos que unían la ciudad con sus playas. Con un comportamiento prácticamente policial, tales agentes debían certificar la licitud de las transacciones marítimas y asegurar el pago de las obligaciones fiscales³². A otro nivel, también en este apartado se ha subrayado la existencia de torres, atalayas o pequeñas fortificaciones costeras, repartidas de forma bastante coincidente con la red de cargaderos, o la simple acción de apostar vigías en terrenos ribereños elevados. Según los casos, estas fórmulas podían servir sólo para la vigilancia, o hasta ser usadas a la vez como baluartes defensivos. Pero, quizá, una de las facetas más interesantes de dichos elementos es que, siendo su construcción o mantenimiento competencia de las mismas poblaciones donde estaban instalados, muchas de ellas con recursos económicos menguados, la capital valenciana se vio en algunas oportunidades ante la necesidad de promover y/o financiar su edificación o la implantación de centinelas, incluso en ubicaciones algo alejadas³³. Éste sería un nuevo síntoma patente de en qué medida la ciudad consideraba todo el reino como una especie de colchón defensivo propio.

En relación con los controles que se dirigían desde la costa hacia el Mediterráneo, éstos se resumen en los movimientos corsarios y las expediciones navales asumidas por la ciudad para atacar a los enemigos o, únicamente, para patrullar y proteger el litoral. En este tema, obvio las ocasiones en que Valencia colaboraba con los otros países de la Corona de Aragón, por cuestiones que afectaban a las diversas zonas ibéricas o italianas que este estado acabó dominando³⁴. Restringiéndome, pues, a las circunstancias al respecto que incumbieron en exclusiva a la ciudad y el reino de Valencia, cabe decir que hubo empresas de este tipo en las que la iniciativa particular fue absoluta o muy preponderante. En las restantes, la participación de la capital fue decisiva, bien por costearlas al completo, bien por prestar ayudas puntuales para armar los barcos privados. Desde el municipio, los gastos de tales acciones se subvencionaban con los fondos del presupuesto urbano ordinario; con la imposición de gravámenes al comercio, un sistema impopular y que era rechazado por los

³⁰ A. Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, Barcelona, 1993, p. 105-110; *id.*, *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*, Barcelona, 2002, p. 147-163; J. Hinojosa Montalvo, *La piratería y el corso en el litoral alicantino a finales de la Edad Media*, Alicante, 2004, p. 63 y 70-73.

³¹ Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica*, *op. cit.*, p. XX-XXI; *id.*, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, *op. cit.*, p. 131-135; Hinojosa Montalvo, « Piratas y corsarios », *op. cit.*, p. 103-107.

³² Guiral-Hadziiossif, *op. cit.*, p. 79-96.

³³ Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica*, *op. cit.*, p. 108-109; *id.*, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, *op. cit.*, p. 135-147; Guiral-Hadziiossif, *op. cit.*, p. 179-182; Hinojosa Montalvo, *La piratería y el corso en el litoral alicantino*, *op. cit.*, p. 63-70.

³⁴ Algunas de esas ocasiones pueden leerse en las obras de Díaz, Guiral e Hinojosa que vengo citando o, también, como otro ejemplo posible, en M.T. Ferrer Mallol, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, 2000, p. 132-138 y 265-274.

poderosos grupos que se movían alrededor del mercado ; y, sobre todo, con la emisión de deuda pública a través de los famosos censales. Esto último aumentaba el endeudamiento comunal, es cierto. Pero el método se reveló el mejor a la hora de obtener sumas elevadas y, de paso, implicar a distintos sectores pudientes de la sociedad ciudadana en la financiación de estas actividades³⁵. De hecho, el examen de las naves y las flotillas urbanas que se organizaron entre 1400 y 1425 corrobora, por lo menos en determinados casos, que fueron las élites sociales y económicas de la capital las grandes promotoras de su armamento. Entre ellas, es probable que los mayores negociantes de la ciudad esperaran sacar altos beneficios de las expediciones, aunque quizá ansiaban más mantener despejadas de peligros las rutas que conectaban Valencia con el Mediterráneo y el Atlántico³⁶.

Precisamente, el primer cuarto del siglo XV fue una época en la que se ha documentado una eferescencia particular del armamento municipal de barcos³⁷. En realidad, como anota Guiral, casi cada año desde principios del Cuatrocientos es posible testimoniar la adopción de esta clase de iniciativas durante breves períodos³⁸. Sobre esta estructura, sólo en 1456 comenzó un proyecto que, aunque duró poco tiempo, ha sido conceptualizado como un giro significativo en la actitud de la ciudad. Esa fecha se puso en marcha la llamada « galera de la guàrdia » de Valencia. Las ordenanzas de su creación establecieron el propósito de que quedara aparejada anualmente en marzo, y que surcara los mares del reino entre abril y septiembre. La galera contaría con una dotación no inferior a doscientos hombres armados, y su meta sería custodiar y guardar la costa. Su financiación fue claramente asumida por los dirigentes y los mercaderes de la capital, mediante una doble fórmula : la de los habituales censales y, de modo trascendente por lo que implicaba de aceptación de algo frecuentemente contestado, la del impuesto privativo sobre el comercio. En cualquier caso, el barco podía utilizarse de manera ambivalente con fines policiales y militares, pero también con objetivos mercantiles, específicamente en las rutas de navegación que comunicaban Valencia con Granada y el norte de África³⁹.

Las noticias sobre la « galera de la guàrdia » de la capital no sobrepasan 1460⁴⁰. De hecho, ya en 1465 una fuente municipal afirmaba que « en dies passats [tenia] la galea de la guàrdia la vostra ciutat de València per obs de avituallar la ciutat e guardar les mars de la costa »⁴¹. Por tanto, sin descartar la posibilidad de que aparezcan nuevos datos en la investigación, todo apunta por ahora a que sus tareas duraron menos de un lustro, aunque las bases de algunas empresas posteriores reprodujeron parcialmente, y a escala más reducida, los procedimientos de la galera. No obstante, el surgimiento de su actividad se ha interpretado como la toma de conciencia por parte de la ciu-

³⁵ Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica*, op. cit., p. 110-142 ; id., *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, op. cit., p. 165-198 y 205-230. Sobre el mecanismo de los censales, véase J.V. García Marsilla, *Vivir a crédito en la Valencia medieval. De los orígenes del sistema censal al endeudamiento del municipio*, Valencia, 2002.

³⁶ Para el detalle de las naves y las flotillas indicadas consúltese, además de la segunda cita de la nota anterior, Guiral-Hadziiossif, op. cit., p. 176-179 ; Hinojosa Montalvo, « Piratas y corsarios », op. cit., p. 101-103 y 104-106 ; P. Navío Latorre, « Armamento de naves en Valencia a principios del siglo XV », *XVIII Congrés Internacional d'Història de la Corona d'Aragó*, op. cit., I, p. 975-984 ; y, especialmente, A. Díaz Borrás, « La vigilancia de las rutas marítimas valencianas y la defensa contra la piratería. El caso de la flotilla urbana en 1420 », « *Caminería Hispánica* ». *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, dir. M. Criado de Val, II, Madrid, 1996, p. 145-167, sobre todo p. 163 por lo que se concluye acerca del interés de los grupos dominantes de la capital. Pero la atención de las élites urbanas valencianas por las expediciones navales se comprueba también desde otras cronologías, y con situaciones históricas algo diferenciadas de lo que señalo en el texto (cruzadas, guerras o conquistas, por ejemplo). Sobre esto último, véase Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica*, op. cit., p. 168-177 ; id., « El vicealmirante Berenguer de Ripoll y la organización de su escuadra corsaria antigénovesa, a mediados del siglo XIV », *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón (Jaca, 1993)* : « *El poder real en la Corona de Aragón (Siglos XIV-XVI)* », I-3, Zaragoza, 1996, p. 79-92 ; R. Cariñena Balaguer, A. Díaz Borrás, « El gobierno comunal valenciano y la financiación de la guerra : el Socorro de Bugía en 1515 », « *La burguesía española en la Edad Moderna* ». *Actas del Congreso Internacional (Madrid y Soria, 1991)*, coord. L.M. Enciso Recio, III, Madrid, 1996, p. 1535-1553 ; y J. Sáiz Serrano, *Caballeros del rey. Nobleza y guerra en el reinado de Alfonso el Magnánimo*, Valencia, 2008, p. 19-54.

³⁷ Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, op. cit., p. 182 y 207.

³⁸ Guiral-Hadziiossif, op. cit., p. 177.

³⁹ Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, op. cit., p. 198-204.

⁴⁰ Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, op. cit., p. 204-205 ; Guiral-Hadziiossif, op. cit., p. 183-184.

⁴¹ P. Navío Latorre, « La política de defensa municipal a mediados del siglo XV : la galea de guardia e mercadería de Valencia », *Actas del III Simposio Internacional de Jóvenes Medievalistas (Lorca, 2006)*, ed. J.F. Jiménez Alcázar, J. Ortuño Molina, J.L. Soler Milla, Murcia, 2008, p. 140-141.

dad del enorme deterioro que, a mediados del Cuatrocientos, había experimentado la seguridad en los mares próximos a Valencia. Y lo que esto implicaba, en consecuencia, en cuanto al descenso en la magnitud de los negocios urbanos y de los ingresos fiscales correspondientes⁴². Así se lee explícitamente en el documento que justificó en 1456 el origen de la iniciativa, cuando alude a los « corsaris e males gents qui continuament anaven per la costa » y que dificultaban la provisión de « forments e altres victualles »⁴³. Con ello, la « galera de la guàrdia » trató de paliar el grave inconveniente que se planteaba, y se añadió como un elemento protector de la costa más en torno a la ciudad y su reino. Pero la propia explicación del nacimiento de esta galera – explicación que, por otro lado, ha salido recurrentemente de una manera u otra en mis palabras hasta el momento – plantea el interrogante de la efectividad real de todos los mecanismos de control marítimo que he venido describiendo.

Si salvamos las coyunturas, y el hecho de que se produjeran agravamientos episódicos de la situación valenciana, me atrevería a decir que la impresión que desprenden las fuentes y las obras que abordan el tema es pesimista a nivel estructural e, incluso, en la comparación por ejemplo entre los siglos XIV y XV. Las continuas quejas de las autoridades municipales, los numerosos avistamientos de piratas y corsarios enemigos, los asaltos atestiguados a la costa, la certeza del contrabando y el fraude comercial que se llevaba a cabo, los problemas para mantener adecuadamente la red de vigilancia y control y otras evidencias dibujan un panorama sombrío y de constantes sobresaltos⁴⁴. Éstos no se verían compensados ni mucho menos por los dispositivos apreciados de protección y supervisión, algunos de los cuales semejaban en ocasiones bastante timoratos⁴⁵, ni tampoco por otras estrategias desarrolladas en paralelo, como las políticas de castigo y ejecución de piratas⁴⁶. Sólo el sistema de alerta y avisos entre las poblaciones litorales funcionaría con relativa eficacia⁴⁷. En este contexto, además, Valencia ciudad parece perder el dominio de sus aguas más a partir de 1400 que antes de esa fecha. Las causas del fenómeno son variadas, e irían desde eventos internos al reino o a la Corona de Aragón hasta el aumento de la actividad desaforada de gente tumultuaria de diversa condición. Pero lo cierto es que el control del Mediterráneo en Valencia a fines de la Edad Media, pese a todas las precauciones y los instrumentos empleados, fue una tarea cada vez más difícil y sometida a múltiples obstáculos, cuyo resultado final se ha calificado como mínimo de preocupante⁴⁸.

5. La seguridad en los mares y sus efectos sobre la vida económica

Irremediablemente, esto tuvo que afectar a la vida económica regional y, en especial, al comercio. No cabe duda de que las vías de enriquecimiento mercantil y marítimo pudieron a veces verse estorbadas, y hasta cerradas, con motivo de la aceleración y la convergencia de dificultades como las que he citado hace un instante. Sin embargo, más allá del reconocimiento de esta obvedad, los historiadores no siempre coinciden plenamente a la hora de valorar en su conjunto los efectos de tales circunstancias sobre la economía de intercambios valenciana.

Por ejemplo, el ya reiterado Andrés Díaz ha constatado para el XIV, en relación con la piratería islámica que azotaba las costas del reino, algunas contradicciones aparentes : que el determinado ascenso de la ofensiva pirática no fue paralelo al descenso de los negocios con Berbería ni en los momentos más críticos ; o que, al mismo tiempo, las incursiones de los piratas sarracenos tampoco cesaron ni cuando los mares eran muy poco fiables para su integridad⁴⁹. Por el contrario, para el

⁴² Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, op. cit., p. 198-199, 227-230 y 240-241.

⁴³ Navío Latorre, op. cit., p. 142.

⁴⁴ Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica*, op. cit., p. 196-197 y 211-212 ; Guiral-Hadziiossif, op. cit., p. 112-120 ; Hinojosa Montalvo, *La piratería y el corso en el litoral alicantino*, op. cit., p. 63-64.

⁴⁵ Cruselles Gómez, op. cit., p. 94.

⁴⁶ Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica*, op. cit., p. 100-105 ; id., *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, op. cit., p. 230-238.

⁴⁷ Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, op. cit., p. 238-239 ; Hinojosa Montalvo, *La piratería y el corso en el litoral alicantino*, op. cit., p. 74-75.

⁴⁸ Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, op. cit., p. 7, 12, 132-134 y 241 ; id., *Los orígenes de la piratería islámica*, op. cit., p. 211.

⁴⁹ Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica*, op. cit., p. 198.

xv, los factores ligados a la peligrosidad marítima fueron esenciales para dos hechos interconectados que el propio doctor Díaz estima que se produjeron entonces : tanto el final global de la época de los negocios seguros valencianos y el colapso de los tratos marítimos de la capital⁵⁰, como el divorcio o distanciamiento entre Valencia y un Mediterráneo que había sido el camino tradicional de prosperidad de la ciudad⁵¹.

Cualquier persona que se aproxime a los estudios sobre el Bajo Medievo valenciano observará con facilidad el contraste que existe entre estas últimas posiciones y las opiniones más optimistas que, aunque sea con distintos matices argumentales y cronológicos, postulan un diseño sobre todo del Cuatrocientos en términos de crecimiento económico, comercial y marítimo⁵². No obstante, si nos limitamos a los asuntos que han centrado estas páginas, creo pertinente recordar lo que escribió José Hinojosa hace unos años. Aunque la falta de fuentes hace difícil calcular el impacto que actividades como la piratería y el corso tuvieron sobre el comercio marítimo valenciano, está claro que los cuantiosos perjuicios causados por éstas nunca llegaron a romper los circuitos mercantiles, salvo excepciones. Incluso, en casos como el alicantino, pero pienso que lo mismo podría afirmarse sobre otras zonas del reino, los elementos de crecimiento y desarrollo debieron ser más poderosos que las incidencias negativas de los episodios costeros de inseguridad. Aparte, continuando con las ideas de Hinojosa que también se ven corroboradas por diferentes autores, no habría que descuidar que los riesgos inherentes al movimiento económico, incluyendo los riesgos del mar, conformaban un aspecto asumido implícitamente en el comercio bajomedieval, y que muchos operadores ya lo tenían en cuenta de diversas maneras en el momento de efectuar inversiones. Ni tampoco convendría olvidar que la piratería y el corso no sólo eran fenómenos que dañaban al litoral valenciano : también las gentes de dicho litoral practicaban ambas labores y extraían de ellas recursos y beneficios⁵³.

Al lado de las cuestiones interpretativas y de identificación de hechos, me parece que las percepciones discrepantes en estos terrenos nacen, por lo menos en algunas ocasiones, de razones heurísticas vinculadas al peso mayor o menor que se dé a ciertos tipos de documentos, en particular por lo que atañe a la distinción entre fuentes de carácter público y de carácter privado. Y es que, como es bien sabido y pese a la simplificación que implica lo que sigue, los registros públicos (de la corona o los municipios) suelen resaltar las funciones del estado, la acción constructiva del sujeto político y, en esa dirección, la abundancia y la variedad de conflictos y, también, de reclamaciones en las que se usaba muchas veces como pretexto el mal momento de la economía. Mientras, la documentación privada (notarial o mercantil) acostumbra a brindar noticias microanalíticas que recalcan la influencia del sujeto social en cada actividad, la cotidianidad del despliegue económico y, a la postre, una imagen más normalizada de las circunstancias urbanas⁵⁴. En medio de esta pluralidad de informaciones, uno de los problemas clave es deducir, por ejemplo, hasta qué punto las fuentes reales y municipales de los siglos XIII al XV valencianos aciertan cuando ofrecen diagnósticos cualitativos sobre la situación de la economía o, por el contrario, reflejan en ellos intereses y manipulaciones diversas. Es ésta una duda que puede surgir, entre otros motivos, cuando se aprecian las presuntas contradicciones en que llega a incurrir la propia documentación. Valga una muestra al respecto. En 1421, los rectores políticos de la capital escribieron dos cartas a la monarquía en las que, con la diferencia de una semana, se comunicaban realidades algo dispares : la pri-

⁵⁰ Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, *op. cit.*, p. 243-250, 283-286 y 298-299.

⁵¹ Díaz Borrás, « La vigilancia de las rutas marítimas valencianas », *op. cit.*, p. 145-146 y 163.

⁵² Yo mismo me incluyo entre estas opiniones, como se comprobará en las citas a trabajos míos que realizo en el presente artículo. Pero véanse también las posturas recientes en esa línea de Cruselles Gómez, *op. cit.*, p. 69-78 ; J. Hinojosa Montalvo, *De Valencia a Flandes. La nave della frutta*, Valencia, 2007, p. 33-44 ; Iradiel, « El siglo de oro », *op. cit.* ; o Soler Milla, « Las tierras alicantinas y el mar », *op. cit.*, p. 208-210.

⁵³ Hinojosa Montalvo, *La piratería y el corso en el litoral alicantino*, *op. cit.*, p. 132-133 ; *id.*, « Piratas y corsarios », *op. cit.*, p. 106. Sobre la asunción de riesgos en la economía mercantil de finales del Medievo, consúltese en paralelo Cruselles Gómez, *op. cit.*, p. 77, e *id.*, *Los mercaderes de Valencia en la edad media (1380-1450)*, Lérida, 2001, p. 235-248. Y sobre el aprovechamiento que en el reino valenciano se hacía de la piratería y el corso, véase asimismo Guiral-Hadziiossif, *op. cit.*, p. 159-176, y Soler Milla, « Las costas alicantinas », *op. cit.*, p. 92-95.

⁵⁴ P. Iradiel, « Nápoles en el mercado mediterráneo de la Corona de Aragón », *El reino de Nápoles y la monarquía de España. Entre agregación y conquista (1485-1535)*, ed. G. Galasso, C.J. Hernando Sánchez, Madrid, 2004, p. 266-267.

mera (del 23 de marzo) decía que, en Valencia ciudad y por determinadas guerras, el comercio decaía, los mercaderes no medraban lo suficiente y los ingresos fiscales bajaban ; la segunda (del 31 de marzo) prevenía de las dificultades que afectaban en general al comercio y de los peligros que acechaban a los intercambios locales, pero enfatizaba que Valencia prosperaba de día en día puesto que aquí se ejecutaban entonces más contratos que en ningún otro lugar de la Corona de Aragón⁵⁵. Como en tantas oportunidades, la mayor complicación radica en cómo integrar en el discurso historiográfico, con el equilibrio adecuado, las distintas variables del pasado que emergen de las fuentes y de las preguntas con que las interrogan los expertos. Y también, por remitir al debate que enuncié al inicio, en cómo evaluar las mutuas interferencias que ocurrieron, en la Edad Media, entre la economía y un marco político e institucional al que pertenecería una buena parte de los puntos sobre la red portuaria de Valencia y el control marítimo a su alrededor que he expuesto. En cualquier caso, los efectos perniciosos sobre la economía mercantil de la inseguridad del mar, y el hipotético fracaso de las medidas aplicadas para proteger y controlar la costa, deberían considerarse algunas de las debilidades estructurales que caracterizaron al modelo de desarrollo valenciano, básicamente durante el xv. Debilidades que son admisibles incluso aunque aceptemos, en una visión global, que el comercio liderado por la capital del reino conservó una trayectoria predominantemente positiva a lo largo de la mayoría de esta centuria, como mínimo hasta llegar a las décadas ya de transición hacia el siglo xvi⁵⁶.

⁵⁵ Se resumen las dos cartas y se da cuenta de la mencionada disparidad en Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, *op. cit.*, p. 28-29. El texto completo de la segunda y un comentario sobre la misma constan en *Epistolari de la València medieval (II)*, ed. A. Rubio Vela, Valencia/Barcelona, 1998, p. 45-46 y 201-202. Como Rubio Vela explica en esta última obra, en el ánimo de los redactores de la misiva cabría distinguir una percepción coyuntural (los eventos desfavorables al comercio) de otra que era estructural por lo menos a inicios del siglo xv (la solidez económica y comercial de la ciudad de Valencia).

⁵⁶ E. Cruselles Gómez, « 'Todo es cerrazón y noche'. La sociedad urbana valenciana en la encrucijada a los tiempos modernos », *Revista d'Història Medieval* 3, 1992, p. 117-142 ; Igual Luis, *Valencia e Italia*, *op. cit.*, p. 54 y 66 ; *id.*, « Navegación y comercio », *op. cit.*, p. 275-276.

MAPAS

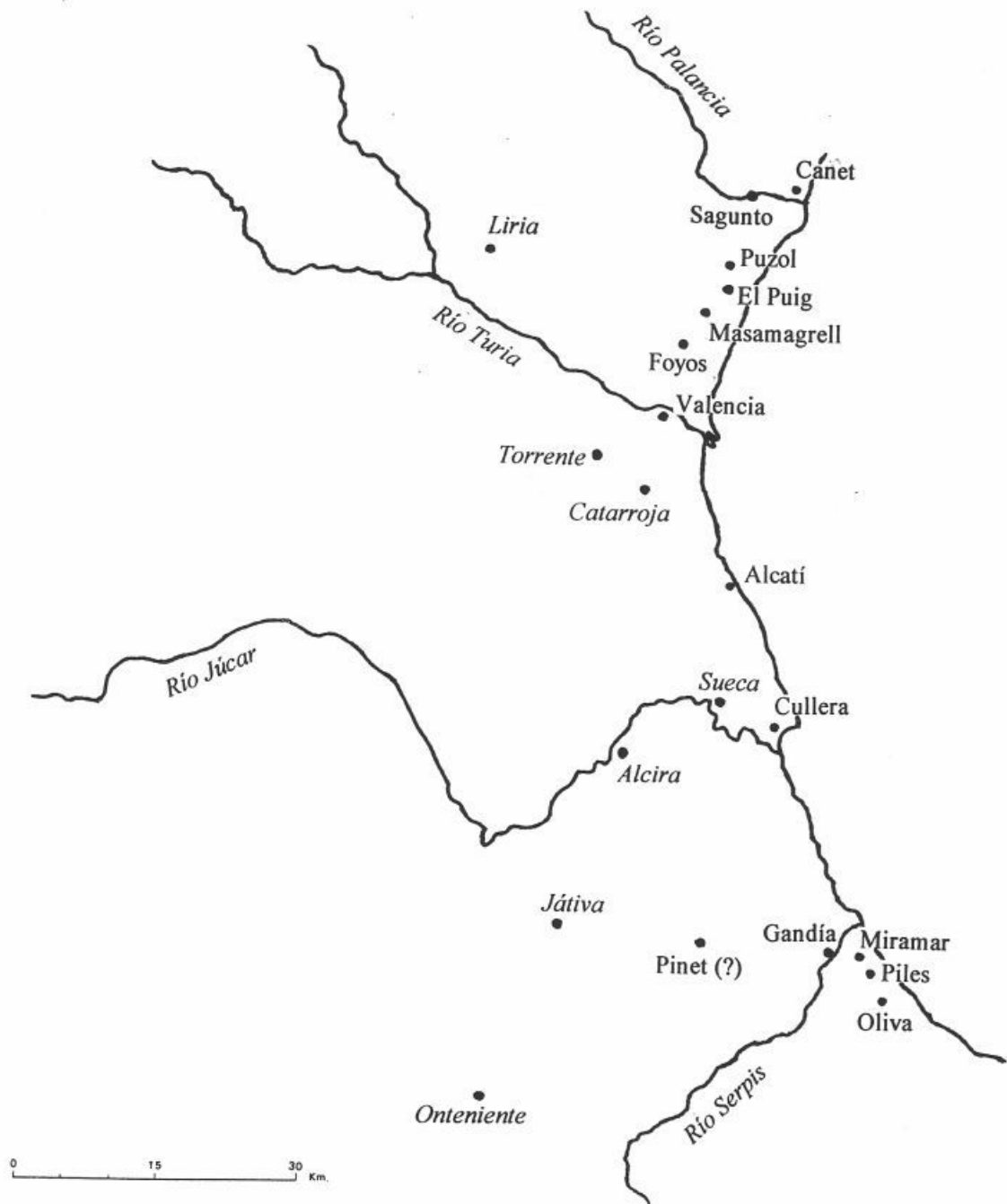
Lugares de embarque localizados en tierras valencianas durante la Baja Edad Media y la temprana Edad Moderna

En letra normal figuran los embarcaderos documentados, mientras que en letra cursiva constan otros topónimos (Fuente : Igual Luis, « *Non ha portto alcuno* », *op. cit.*)

MAPA 1 :
LUGARES DE EMBARQUE DE LA ZONA SEPTENTRIONAL



MAPA 2 :
LUGARES DE EMBARQUE DE LA ZONA CENTRAL



MAPA 3 :
LUGARES DE EMBARQUE DE LA ZONA MERIDIONAL

