

David Igual Luis

Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo de la Baja Edad Media

[A stampa in *Itinerarios medievales e identidad hispánica* (XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella, 17-21 de julio de 2000), Pamplona 2001, pp. 113-158 © dell'autore - Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali"]

1. Introducción

Probablemente, cualquier argumento que imponga una reflexión conjunta sobre los dos términos que dan título a esta Semana de Estudios (es decir, "itinerarios" e "identidad") implica una gran dificultad: la derivada del hecho de tener que efectuar un continuo tránsito de planos entre la materialidad tangible del itinerario y los sobrentendidos que concurren a la hora de determinar una identidad, colectiva o de grupo, en la que predomina la idea antropológica de "representación" como proyección del imaginario global de una sociedad por parte de personajes pertenecientes a las más diversas categorías¹. Además, tal dificultad suele agravarse si los aspectos relacionados con la viabilidad y con la configuración y el despliegue de redes de contacto se estudian desde un punto de vista estrictamente económico, ligado por ejemplo, como va a ser nuestro caso aquí, al análisis de los flujos del comercio y, más en concreto, al examen de las rutas marítimas por las que ese mismo comercio se desarrollaba. Un tema que puede ser calificado de "irritante" porque condiciona a muchos elementos colaterales y porque, en realidad, pese a los avances investigadores ocurridos en las últimas décadas, presenta en ocasiones carencias evidentes tanto en el plano teórico como en el del conocimiento empírico².

Por encima de cualquier abstracción, toda percepción acerca de los citados flujos comerciales debería no sólo aportar la introducción a una geografía histórica de las comunicaciones, sino también permitir establecer los trazos de una geografía de la producción a escala europea. Y ello, desde el momento en que la potencial duplicidad de toda vía mercantil (el circuito de A a B y de B a A del que hablaba Braudel, cerrado sobre sí mismo como una conexión eléctrica)³ debía quedar garantizada, por un lado, por la complementariedad existente entre ámbitos económico-productivos distintos y, por el otro, por determinadas exigencias de racionalización y de maximización de los resultados comerciales vinculadas a las operaciones de transporte. De esta manera, es obvio que los itinerarios que estamos señalando comenzaban allí donde ciertas mercancías eran elaboradas, y acababan en lugares donde estos productos eran consumidos inmediatamente o en mercados que, según sus dimensiones, procedían a redistribuir en áreas más o menos extensas los bienes que, en principio, confluían en ellos. Además, el terminal de un recorrido, en cuanto a sede de producción o de distribución de cargamentos distintos de aquellos emanados del origen del mismo, se convertía a su vez en punto de partida de corrientes paralelas a las precedentes, aunque tomando una dirección inversa⁴.

Como consecuencia de este diseño, no cabe duda que las rutas comerciales se configuraron en el pasado como estructuras poco rígidas y muy sensibles a la incidencia tanto de factores naturales como, en especial, de factores políticos, económicos o técnicos de media y breve persistencia, todos los cuales deben ser tenidos en cuenta a la hora de identificar no sólo los extremos de cada

¹ R. CHARTIER, *El mundo como representación. Historia cultural: entre práctica y representación*, Barcelona, 1992; P. IRADIEL MURUGARREN, "La idea de Europa y la cultura de las élites mercantiles", en *Sociedad, culturas e ideologías en la España bajomedieval*, Zaragoza, 2000, p. 117.

² G. ORTALLI, "Medioevo-Europa. Sulle tracce di una difficile identità", en *Itinerari medievali e identità europea*, a cura di R. GRECI, Bolonia, 1999, p. 3; R. GRECI, "I flussi del commercio continentale", en *ibidem*, p. 61. Aparte de en esta última referencia, la valoración historiográfica que apuntamos en el texto sobre los avances investigadores acontecidos recientemente en el tema del comercio y de las rutas marítimas consta en P. IRADIEL MURUGARREN, "Ciudades, comercio y economía artesana", en *La historia medieval en España. Un balance historiográfico (1968-1998)*. XXV Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 1999, pp. 636-649, para el ámbito hispánico; y en ID., "El comercio en el Mediterráneo entre 1490 y 1530", en *Congreso Internacional 'De la Unión de Coronas al Imperio de Carlos V'*, Barcelona, 2000, en prensa, para el ámbito general europeo.

³ F. BRAUDEL, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*, vol. II, Madrid, 1984, p. 111.

⁴ R. GRECI, "Itinerari commerciali e geografia della produzione", en *La Storia. I grandi problemi dal Medioevo all'Età Contemporanea*, vol. I, dir. da N. TRANFAGLIA e M. FIRPO, Turín, 1988, p. 177.

itinerario sino, sobre todo, los puntos intermedios que articulaban en la práctica el trayecto en cuestión⁵. Por ello, y pese a las condiciones de estabilidad que cabe atribuir a los acontecimientos de la historia viaria continental en la larga duración, el dinamismo impuesto por las características que acabamos de indicar impide conceptuar dichos acontecimientos como fenómenos estáticos e inmutables⁶. De hecho, los tráficos mercantiles se movieron casi siempre en un marco de dilatación espacial de su radio de influencia, el cual fue progresando a lo largo de la época medieval hasta llegar a su máximo grado de avance durante los siglos XIV-XV, en los que pretende centrarse el contenido de la presente ponencia⁷.

En este sentido, de la “revolución comercial” anterior, los años posteriores al 1300 recibieron una herencia fuerte, un sistema bien organizado y todavía vivo, vertebrado en múltiples niveles. Pero, sobre este legado, las transformaciones bien conocidas que vinieron inducidas por la famosa “crisis” bajomedieval que se origina justo a mediados del mismo siglo XIV obligaron al mundo de los intercambios euromediterráneos a adaptarse a nuevas situaciones, ya visibles con claridad al menos desde la década de 1380⁸. Entre esas nuevas situaciones, dos parecen ser las más destacadas por lo que se refiere a la perspectiva específica del comercio marítimo: el supuesto aumento de la importancia relativa de este tipo de rutas frente a las terrestres, y la tendencia al incremento cuantitativo de los canjes que utilizaban esas vías náuticas, tanto en número de naves circulantes como en volumen de materias transportadas por ellas, ya que dichas naves acostumbraban a ser más grandes que las existentes con anterioridad y, por lo tanto, poseían una mayor capacidad de carga⁹. La concreción de este incremento, junto a la ambivalente función de los mercaderes como armadores y hombres de negocios, a la creciente necesidad de disminuir los costes de circulación, y a la mejor integración del tradicional comercio de objetos lujosos con el acarreo de mercancías de menor valor y mayor peso, acabaron por supeditar la actividad marítima al acto puramente económico o mercantil¹⁰. Pero también ayudaron a multiplicar el número de embarcaciones de procedencia muy variada, y de productos muy diversificados en cuanto a su tipología y naturaleza, que inundaron los caminos costeros con ritmos cada vez más acelerados durante los tiempos finales del Medievo.

Esto último pudo conducir a la larga a esa especie de “ecumenismo marítimo” que argumenta

⁵ M. DEL TREPPO, “Tra Genova e Catalogna. Considerazioni e documenti (a chiusura del congresso)”, en *Atti del I° Congresso Storico Liguria-Catalogna*, Bordighera, 1974, p. 627; R. GRECI, “Itinerari ...”, cit., pp. 177-178.

⁶ F. BRAUDEL, *Civilización ...*, cit., vol. I, pp. 361-364; ID., *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, vol. I, México, 1981, p. 372; J.A. VAN HOUTTE, “Les grands itinéraires du commerce (XIII^e-XVIII^e siècles)”, en *Trasporti e sviluppo economico. Secc. XIII-XVIII. Atti della 5ª Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini'*, a cura di A. VANNINI MARX, Florencia, 1986, pp. 87-88.

⁷ P. CONTAMINE *et alii*, *La economía medieval*, Madrid, 2000, pp. 224 y 347; M. TANGHERONI, “Rapporti economici tra il Mediterraneo e l'Europa settentrionale”, *Revista d'Història Medieval*, 6 (1995), p. 59.

⁸ B. DINI, “I circuiti del commercio internazionale nel tardo Medioevo”, en *Prodotti e tecniche d'Oltremare nelle economie europee. Secc. XIII-XVIII. Atti della 29ª Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini'*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Florencia, 1998, pp. 664-669; P. IRADIEL MURUGARREN, “La crisis medieval”, en *Historia de España*, vol. IV, dir. por A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, Barcelona, 1988, p. 102.

⁹ F. BRAUDEL, *El Mediterráneo ...*, cit., vol. I, pp. 390 y 396; A. GROHMANN, “Élites internacionales e sistemi di aziende nell'Europa dei secoli XIII-XVI: Tipologia delle ricerche possibili”, *Bollettino GISEM (1992-1994)*, 3 (1994), p. 65; M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari, 1996, pp. 457-462. Como se subraya en este último trabajo reseñado, las nuevas situaciones aducidas para el caso del comercio marítimo surgido tras la “crisis” bajomedieval suponen una clara invitación a no dejarse llevar por teorías catastrofistas al respecto que tan en boga estuvieron hace aún pocos años. Así, y sobre todo desde el momento en que las modificaciones acaecidas en este terreno concreto de estudio no surgieron de forma aislada, sino en el seno de transformaciones muy genéricas, dicha “crisis” debería caracterizarse más como “cambio estructural” o “reconversión” que como “depresión”, tal y como hemos argumentado más ampliamente en D. IGUAL LUIS, “La difusión de productos en el Mediterráneo y en Europa occidental en el tránsito de la Edad Media a la Moderna”, en *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee. Secc. XIII-XVIII. Atti della 32ª Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini'*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Florencia, 2001, en prensa.

¹⁰ Esa supeditación de lo marítimo respecto a lo económico o mercantil fue puesta de manifiesto en su día, sobre todo, por F. Melis (“Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo”, en F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di L. FRANGIONI e con introduzione di M. MOLLAT, Florencia, 1984, pp. 3-36). Y en ella han insistido hasta hoy autores como E. Cruselles Gómez (*Hombres de negocios y mercaderes bajomedievales valencianos*, vol. II, Tesis Doctoral, Universidad de Valencia, 1996, pp. 372-412).

Mollat para mediados del XV, por el cual el mar pertenecía a todos los europeos y, además, era el escenario de un movimiento incesante en el que participaban gentes de distintos orígenes: desde los mediterráneos que habían penetrado en el Atlántico tras esa “reapertura” del Estrecho de Gibraltar de finales del siglo XIII que Santamaría juzga llena de significado únicamente para la navegación italiana, hasta los atlánticos que, sobre todo hacia 1400, como veremos, ganaron tanto terreno que, después de llamar a la puerta del mismo estrecho y franquearlo, “devolvieron el cumplido” - son palabras otra vez de Mollat - y atravesaron en masa el Mediterráneo de oeste a este¹¹. Sin embargo, no es menos cierto que la concentración de iniciativas sobre el espacio marítimo acabó siendo la base de una enorme complejidad que llega a enmascarar el juego de los intercambios verificados en su seno. De hecho, por ejemplo, la proliferación de escalas típica de casi cualquier itinerario podía hacer perder a las rutas su configuración e identidad originarias, hasta el punto de provocar a veces que los historiadores actuales malogren su rastro efectivo. En función de todos estos elementos, no es extraño que Federigo Melis llegara a preguntarse en algún momento de su dilatada carrera cómo podía definirse la nacionalidad o identidad del comercio marítimo europeo alrededor del Cuatrocientos. Y la respuesta que él mismo se daba a este interrogante no podía ser más clara. Cualquier especulación sobre esta problemática exigía distinguir, en principio, la identidad del “acto mercantil” (es decir, la actividad económica de intercambio que justificaba el envío marítimo) de la identidad del “acto de navegación” (esto es, la operación accesoria o auxiliar del transporte), porque ambas variables no siempre eran coincidentes. Pero, de esta diferencia inicial, nacía una segunda distinción no menos trascendente: la que se producía entre ciudades o regiones calificables de “potencias navales” y aquellas otras que serían tan sólo “potencias marítimas”. Las primeras (como la Vizcaya de aquel período) poseían un alto número de naves, que eran empleadas para sus propios viajes o cedidas para su uso por otros. Mientras, las segundas (con Florencia a la cabeza) no solían disponer de una flota consistente y, para desplegar sus acciones económicas, se veían obligadas con frecuencia a utilizar embarcaciones ajenas¹².

Seguramente, recalcar estas ideas era más necesario en la época de Melis que hoy en día, cuando tales conceptos se han impuesto como presupuestos de partida de cualquier investigación de base sobre el mundo marítimo medieval. De hecho, pensamos que los cuantiosos estudios con los que contamos en la actualidad sobre estos asuntos no han hecho más que reforzar las distinciones que se acaban de apuntar, aparte de corroborar en general la pluralidad expresada de recursos que concurrían sobre las vías náuticas y la complicación de un tema que, siempre para las últimas centurias medievales, se mueve en el terreno inestable de continuidades del pasado y rupturas de modernidad. Al respecto, veamos de entrada dos ejemplos relativos a la Valencia de finales del XV, extraídos de entre otros muchos posibles. De diciembre de 1490 a enero de 1491 estuvo fondeada en el grao valenciano la carabela “Santiago”, equipada con 16 tripulantes. Durante esos meses, su patrón (el vasco Martín de Goín) acordó un fletamento de la nave que estipulaba la realización de un viaje único entre Valencia y Porto Pisano, previo paso por el norte de África. Sin embargo, ese solitario desplazamiento se firmó con tres empresas mercantiles distintas asentadas en el Mediterráneo ibérico (dos florentinas y una valenciana), cuyos intereses comerciales favorecieron la inscripción de un transporte muy diversificado en el que entraban lanas castellanas o aragonesas, paños valencianos, cerámicas locales de uso corriente, hilo de Borgoña, fibras de seda, pescados, almendras, arroz o azúcar. Aparece aquí patente la diferencia que hemos mencionado entre identidad de la navegación e identidad del acto mercantil articulado por ella. Y este fenómeno aún se muestra con más nitidez en el segundo ejemplo que comentábamos: el de las dos galeras venecianas denominadas de Berbería que anclaron de nuevo en Valencia en febrero de 1494, siendo capitaneadas y patroneadas por marinos adriáticos. Según se explicará mejor después, estas galeras formaban parte del convoy establecido por la Señoría véneta que

¹¹ M. MOLLAT, *Europa y el mar*, Barcelona, 1993, pp. 71-72, 82-83 y 100; Á. SANTAMARÍA ARÁNDEZ, “La reconquista de las vías marítimas”, *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), pp. 63-66.

¹² F. MELIS, “Sulla ‘nazionalità’ del commercio marittimo Inghilterra-Mediterraneo negli anni intorno al 1400”, en ID., *I trasporti ...*, cit., pp. 81-83 (artículo publicado originalmente en 1975). Véase una aplicación más actualizada de las ideas de Melis en M. TANGHERONI, *Commercio ...*, cit., pp. 465-466.

recorría anualmente la cuenca meridional del Occidente mediterráneo hasta llegar al puerto levantino ibérico. Pues bien: una vez aquí, y en la última fecha señalada, ambas embarcaciones debieron declarar ante las autoridades fiscales las mercancías que transportaban. Éstas quedaron agrupadas en 37 y 28 lotes, respectivamente, pertenecientes a titularidades empresariales de ascendencia norteafricana, hispánica o italiana, que supusieron en conjunto la negociación de casi un centenar de tipos merceológicos distintos. Entre ellos es posible hallar metales, seda almeriense, lana y pieles, diversas “*robes morisques*” granadinas y, sobre todo, especias procedentes de Oriente o de África¹³.

2. El espacio costero meridional de la Península Ibérica

Evidentemente, estas dos referencias heurísticas no se han escogido al azar. Aparte de servir de manifestación de movimientos mucho más globales de escala continental, dichas referencias ilustran también el vigor que alcanzó uno de los espacios en que mejor se han podido concretar documentalmente los rasgos que hemos venido anotando de versatilidad y, hasta cierto punto, de confusión que caracterizaron a las corrientes marítimas de contacto desde el 1300: ese Mediterráneo sur ibérico que, como ha sido definido historiográficamente en varias ocasiones, abarcaría *grosso modo* toda el área comprendida entre el Estrecho de Gibraltar y las costas valencianas¹⁴. En su interior se incluirían tres zonas principales de examen argumental, con la exclusión de las Baleares, que son objeto de otra intervención en esta misma Semana. En primer lugar, la del reino granadino con su triángulo de ciudades Granada-Almería-Málaga, que han sido consideradas tradicionalmente como colonias económicas sometidas a los intereses noritalianos, en una percepción matizada por algunos recientes trabajos que enfatizan - por un lado - la vivacidad del mercado interior nazarí y las relaciones e interdependencias mantenidas entre las diferentes poblaciones del territorio, y - por el otro - la actividad destacadísima en él de otros grupos mercantiles no italianos, entre los cuales los oriundos de la Corona de Aragón ocupaban una posición de máxima importancia¹⁵. En segundo lugar, la de Murcia, con la función emergente de los puertos de Cartagena y Mazarrón como motores de integración de la región en un contexto comercial mediterráneo más amplio y estable que, como mínimo, y ya en los albores del XVI, llegó a conectar con Almería y Málaga por el oeste y con Alicante y Valencia por el este. Y ello, pese a la dedicación preferente de esta zona, más como encrucijada que como agente activo, hacia los intercambios interregionales terrestres¹⁶. Finalmente, en tercer lugar, y por descontado, la de la propia Valencia, donde el rol director en lo económico que ejerció la capital en relación con su

¹³ El fletamento de la carabela de Goín se documenta en ARCHIVO DEL REINO DE VALENCIA (en adelante, A.R.V.), *Protocolos*, nº 1120 (1490-XII-30 y 1491-I-8), mientras que los inventarios fiscales de las galeras constan en ID., *Generalidad*, nº 4934, ff. 35v-46r (1494-II-6).

¹⁴ F. MELIS, “Industria, commercio, credito (secoli XIV-XVI)”, en ID., *L'economia fiorentina del Rinascimento*, con introduzione e a cura di B. DINI, Florencia, 1984, p. 161; J. HINOJOSA MONTALVO, “Apertura y comprensión del Mediterráneo meridional peninsular al espacio europeo”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 105-108.

¹⁵ Para la visión colonial de la economía granadina, véase el artículo clásico de J. HEERS, “Le royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident (XV^e siècle)”, *Le Moyen Age*, LXIII (1957), pp. 87-121. Los matices a esta concepción pueden consultarse en J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “El reino nazarí de Granada y los medievalistas españoles. Un balance provisional”, en *La historia medieval en España ...*, cit., pp. 153-159. Y, sobre todo, en B. GARÍ-R. SALICRÚ, “Las ciudades del triángulo: Granada, Málaga, Almería, y el comercio mediterráneo de la Edad Media”, en *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, dir. por D. ABULAFIA y B. GARÍ, Barcelona, 1996, pp. 171-211, especialmente pp. 188-189, 193 y 198-206; y R. SALICRÚ I LLUCH, “La Corona de Aragón y Génova en la Granada del siglo XV”, en *L'expansió catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana*, ed. por M^a.T. FERRER I MALLOL y D. COULON, Barcelona, 1999, pp. 121-144.

¹⁶ En general, sobre el área murciana, véase D. MENJOT - E. CECCHI, “Murcie dans le grand commerce international à l'orée du XV^e siècle d'après les archives Datini. Notes et documents”, *Miscelánea Medieval Murciana*, 15 (1989), pp. 121-137; y Á.L. MOLINA MOLINA, “Proyección mediterránea del reino de Murcia en la Edad Media”, *Miscelánea Medieval Murciana*, 17 (1992), pp. 59-75. Más en concreto, sobre los puertos principales de la zona, consúltese M^a. BARCELÓ CRESPI, “Cargamentos de trigo para Mallorca a través del puerto de Mazarrón (1497-1517)”, *Miscelánea Medieval Murciana*, 17 (1992), pp. 43-57; y V. MONTOJO MONTOJO, “Mercaderes y actividad comercial a través del puerto de Cartagena en los reinados de los Reyes Católicos y Carlos V (1474-1555)”, *Miscelánea Medieval Murciana*, 18 (1993-1994), pp. 109-140.

reino no impidió el crecimiento de otras ciudades y cargadores menores por el norte y por el sur, en especial durante un siglo XV “esplendoroso” según algunos, en el que los niveles autóctonos de desarrollo exigen apreciar la bisectorialidad de un sistema compuesto por un sector mercantil-industrial-bancario básicamente similar al de otras áreas de la Corona de Aragón, y por un sector agrícola rico en productos exportables pero deficitario en otros de primera necesidad, lo que obligaba a obtenerlos a través del comercio¹⁷.

Sobre el conjunto de este espacio meridional, resultaría quizá redundante por nuestra parte insistir en aspectos suficientemente conocidos como la fragmentación de poderes políticos que se produjo en él hasta finales del Cuatrocientos entre Granada, Castilla y Aragón, como su permanente condición de frontera frente al Islam (el de nuestra propia península o el del norte de África), o como los consiguientes problemas militares o piráticos que vinieron promovidos por estas diferencias y que impusieron continuas alteraciones más o menos coyunturales en los tráfic¹⁸. Por el contrario, nos interesa más resaltar aquí el ámbito dinámicamente unitario de circulación que fue perfilándose con lentitud en toda la zona a lo largo de la Baja Edad Media, y que se verificó sobre todo, desde una perspectiva muy sintética, gracias a tres circunstancias particularmente favorables. Una, el progreso de factores productivos regionales ligados a la conversión de este espacio en lugar de proyección exterior de unas fértiles comarcas agropecuarias que comenzaron a especializarse, por lo menos desde mediados del XIV, en cosechas fuertemente demandadas por los emporios euromediterráneos, como las lanas, fibras o frutos embarcados en el flete valenciano reseñado de 1490-1491¹⁹. Dos, el despegue en el territorio del uso de técnicas avanzadas de gestión y navegación que se difundieron mediante la presencia en las realidades locales de operadores de origen diverso, entre los que pronto despuntaron los catalanes, mallorquines y valencianos en Andalucía, los castellanos en el Mediterráneo aragonés, o los italianos por todas partes²⁰. Y tres, fundamentalmente, la definición

¹⁷ Aparte de la obra de J. Guiral (*Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989), resúmenes factuales e interpretativos sobre las circunstancias que facilitaron el desarrollo económico valenciano, en especial durante el Cuatrocientos, constan en P. IRADIEL MURUGARREN, “Valencia y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón”, en *En las costas ...*, cit., pp. 155-169; y J. HINOJOSA MONTALVO, “Valencia, polo de atracción mercantil a fines del Medievo”, *Revista de Ciências Históricas*, 12 (1997), pp. 155-167. Y, también, en R. NARBONA VIZCAÍNO - E. CRUSELLES GÓMEZ, “Espacios económicos y sociedad política en la Valencia del siglo XV”, *Revista d’Història Medieval*, 9 (1998), pp. 193-214; y D. IGUAL LUIS, “Comercio e industria en las ciudades mediterráneas”, *Revista d’Història Medieval*, 8 (1997), pp. 373-383, sobre todo pp. 379-381.

¹⁸ Sobre los aspectos señalados, véase la síntesis y las referencias bibliográficas que figuran en J. HINOJOSA MONTALVO, “Apertura ...”, cit., pp. 108-113. Aparte, también puede recurrirse a los distintos trabajos publicados en las actas de los congresos ‘*La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (s. XIII-XVI)*’ (Almería, 1997) y ‘*II Estudios de Frontera. Actividad y vida en la Frontera*’ (Jaén, 1998).

¹⁹ F. MELIS, “L’area catalano-aragonesa nel sistema economico del Mediterraneo occidentale”, en ID., *I mercanti italiani nell’Europa medievale e rinascimentale*, a cura di L. FRANGIONI e con introduzione di H. KELLENBENZ, Florencia, 1990, pp. 215-231; J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Comercio exterior del reino de Granada”, en *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 1982, pp. 335-377; B. DINI, “L’evoluzione del commercio e della banca nelle città dell’Italia centro-settentrionale dal 1350 al 1450”, en ID., *Saggi su una economia-mondo. Firenze e l’Italia fra Mediterraneo ed Europa (secc. XIII-XVI)*, Pisa, 1995, p. 177.

²⁰ Sobre la presencia de naturales de la Corona de Aragón en Andalucía, véase M^a.T. FERRER I MALLOL, “El comercio catalán en Andalucía a fines del siglo XV”, en ‘*La Península Ibérica en la Era de los Descubrimientos (1391-1492)*’. *Actas de las III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, vol. I, ed. por M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Sevilla, 1997, pp. 421-452; M^a.T. LÓPEZ BELTRÁN, “Relaciones entre Málaga y Valencia a finales de la Edad Media (1487-1538)”, en *Congrés Internacional ‘Lluís de Santàngel i el seu temps’*, Valencia, 1992, pp. 331-340; y M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, “Mallorquines y genoveses en Almería durante el primer tercio del siglo XIV: el proceso contra Jaume Manfré (1334)”, *Miscel·lània de Textos Medievals*, 4 (1988), pp. 103-162. A la inversa, la residencia en territorios aragoneses de operadores castellanos puede seguirse a través de E. CRUSELLES GÓMEZ, “Mercaderes castellanos en Valencia (1400-1450)”, en *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, vol. II, Zaragoza, 1997, pp. 85-99; y C. CUADRADA - M^a.D. LÓPEZ, “Comercio atlántico y operadores económicos castellanos en el Mediterráneo: Mallorca en la Baja Edad Media”, en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, ed. por H. CASADO ALONSO, Burgos, 1995, pp. 115-154. Finalmente, la proliferación de italianos por el sur mediterráneo de la Península Ibérica es apreciable a través de los argumentos y de la bibliografía utilizados en los libros J.M. BELLO LEÓN, *Extranjeros en Castilla (1474-1501). Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a finales del siglo XV*, La Laguna, 1994; 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; y J.M. DE LA OBRA SIERRA, *Mercaderes italianos en Granada (1508-1512)*,

paulatina en su seno de itinerarios que solían perseguir dos objetivos mercantiles, no siempre claramente separables el uno del otro: o la contratación específica de los productos conseguidos en el área, que eran trasladados en cortos recorridos en el interior de la misma; o la inserción de sus puertos en largos viajes entre Oriente, Italia y Flandes para los que tales cargadores sólo eran utilizados como paradas intermedias en negociaciones que escapaban a su control²¹. Sea como fuere, las naves que frecuentaban cada vez con más intensidad toda la zona sirvieron para absorber los bienes autóctonos, solicitando cantidades siempre mayores de ellos y acelerando la producción nativa, mientras ofrecían en contrapartida mercancías variadas y de procedencia a veces foránea (como las especias de las galeras citadas de 1494) que estimulaban el consumo y, por tanto, la demanda de las poblaciones interiores, tanto urbanas como rurales.

Así, con los impulsos internos y externos propiciados por estas circunstancias, el espacio meridional mediterráneo de la Península Ibérica pudo incrementar su participación (cuantitativa y cualitativa) en los ambientes emprendedores de los últimos siglos medievales. Con ello, de paso, se ayudó a descentralizar una red mercantil del continente que, hasta entonces, había estado muy focalizada en su vertiente centro-septentrional. Pero también se contribuyó a mantener la fecunda competitividad de la cuenca del propio Mediterráneo como punto de encuentro esencial tanto en la reorganización de los equilibrios económico-sociales e institucionales del conjunto europeo, como en la prolongación y apertura de este mismo conjunto hacia la órbita oceánica²². Sin embargo, ni el triunfo comercial alcanzado ahora por nuestra zona ni los intentos de caracterizarla con elementos de una cierta unidad económica (siempre relativa, en cualquier caso) implican, obviamente, que esta geografía pueda ser concebida en términos de área cerrada en sí misma, ni tan siquiera por lo que afecta al resto del mundo hispánico.

Desde las fuentes murcianas del XV, por ejemplo, es fácilmente reproducible la imagen de que era el enlace con Valencia el que aseguraba a aquella región castellana la provisión más común de textiles, armas, esclavos y otros productos de reconocido valor y la compensación de las deficiencias de la producción y el consumo alimenticios internos, si bien el límite extremo del arco terrestre-costero peninsular en que se insertaba la actividad mercantil más habitual de Murcia llegaba incluso hasta Sevilla²³. Algo similar a lo que ocurrió en Málaga, donde la conexión que se estableció entre esta ciudad y la sevillana desde la segunda mitad del Trecentos ofreció al mercado europeo la oportunidad de unir en un único sistema global los parajes económicos mediterráneos y atlánticos y, también, de dar mayor fluidez a los vínculos con Berbería²⁴. De hecho, y de alguna u otra forma, todos los núcleos marítimos andaluces quedaron unidos más o menos estrechamente a la capital hispalense. Ello convirtió a dicha capital, con la colaboración de otros enclaves menores como los de la costa gaditana (Cádiz, Jerez y el Puerto de Santa María), en nudo integrador de los intercambios que atravesaban Gibraltar, canalizador de una buena parte de las exportaciones castellanas y centralizador, a modo de foco de depósito y redistribución, de una malla de itinerarios mediterráneos que, tras confluir en la desembocadura del Guadalquivir, se disociaban luego en el Atlántico: hacia el norte y, a un ritmo cada vez más acentuado según avanzaba la Baja Edad Media, hacia el sur, hacia las Canarias y las costas occidentales africanas como horizontes más próximos que atraían prioritariamente la atención de los puertos de la Baja

Granada, 1992.

²¹ M. MOLLAT, "Commerces et routes du trafic valencien", en *Congrés Internacional 'Lluís de Santàngel ...'*, cit., pp. 269-274; M. RODRÍGUEZ LLOPIS, "La integración del reino de Murcia en el comercio europeo al fin de la Edad Media", en *Castilla y Europa ...*, cit., pp. 81-114; M^a.T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga, 1986, pp. 40-57; M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, "El comercio andaluz en la era de los Descubrimientos", en *Congreso Internacional 'Bartolomeu Dias e a sua época'*. Actas, vol. III, Oporto, 1989, pp. 387-403.

²² F. MELIS, "Industria ...", cit., pp. 162-163; P. IRADIEL MURUGARREN, "La crisis ...", cit., pp. 103-110; ID., "Ciudades ...", cit., pp. 630-635 y 641-646; ID., "El comercio ...", cit.

²³ M^a. DE LOS LL. MARTÍNEZ CARRILLO, "El reino de Murcia en el sistema económico mediterráneo de la Baja Edad Media", *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 247-273; ID., "El comercio en el Sureste peninsular en la Baja Edad Media. Sectores principales y políticas de actuación", *Miscelánea Medieval Murciana*, 19-20 (1995-1996), pp. 173-188.

²⁴ B. GARÍ - R. SALICRÚ, "Las ciudades del triángulo ...", cit., pp. 194-195; J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, "Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería en época de los Reyes Católicos", *Baetica*, 1 (1978), pp. 293-311.

Andalucía y de su transpaís inmediato²⁵. Mientras, por Valencia, el sur hispánico se abría a otros espacios. En principio, lógicamente, a los del resto de la Corona de Aragón, sobre todo a Barcelona y Mallorca como ámbitos cotidianos de actuación, pero también como centros que dispusieron de una importante vitalidad económica al menos hasta finales del Cuatrocientos, y que fueron capaces de poner en marcha iniciativas autónomas hacia la zona meridional²⁶. Después, a los de distintas áreas castellanas del centro y norte ibéricos, aparte de las propiamente andaluzas, para las que Valencia conservó su condición de puerto natural de salida al Mediterráneo. Y ello, por ser uno de los más cercanos a núcleos tan activos como los de Medina del Campo, Segovia, Toledo, Burgos y Valladolid, y por haber permitido engarzar, en especial desde 1450, unos ejes de conexión comercial, financiera y asegurativa que consentían la intervención permanente de los operadores castellanos en la plaza local²⁷. Por último, a los de diversos litorales del Mediterráneo central y oriental o del Atlántico norte por los que las playas valencianas (por supuesto, no en solitario dentro de nuestra península) comenzaron a manifestar interés desde 1375, momento clave en el cual cabe situar la definitiva inserción de la economía regnícola en las rutas europeas de relación²⁸.

A pesar de estos datos finales, e insistiendo específicamente en el caso valenciano, hay que matizar que los movimientos que sus puertos mantuvieron a larga distancia y con mayor riesgo jugaron siempre un papel relativo reducido. Valencia - a la que un empleado datiniano no dudaba en calificar en 1407 como *“ben trienfievole e di molto più stima ch’i non are’ imaginato”*, pero que todavía en 1519 era una *“bella città et mercantile”* a los ojos de un anónimo mercader milanés²⁹ - llegó a organizar a su alrededor un esquema comercial restringido preferentemente a

²⁵ Síntesis de las características que reunió el desarrollo mercantil-marítimo de Andalucía a finales de la Edad Media constan en M.Á. LADERO QUESADA, *Andalucía a fines de la Edad Media: Estructuras, valores, sucesos*, Cádiz, 1999, pp. 65-86; y M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, “La Baja Andalucía en vísperas del Descubrimiento”, en ID., *Andalucía a debate y otros estudios*, Sevilla, 1994, pp. 233-282. En concreto sobre la capital sevillana, véase J.M. BELLO LEÓN, “El reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV-XV)”, en *Castilla y Europa ...*, cit., pp. 57-80, y M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ - J.M. BELLO LEÓN, “El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)”, en *En las costas ...*, cit., pp. 213-236, así como los trabajos de E. OTTE recopilados en el libro *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, edición e introducción de A.M. BERNAL y A. COLLANTES, Sevilla, 1996. En este contexto, el papel que jugaron algunos enclaves portuarios menores en la zona se aprecia en P. IRADIEL MURUGARREN, “El Puerto de Santa María y los genoveses en el Mediterráneo occidental”, en *El Puerto de Santa María entre los siglos XIII y XVI. Estudios en homenaje a Hipólito Sancho de Soprani en el centenario de su nacimiento*, El Puerto de Santa María, 1995, pp. 5-36. Por último, para la prolongación de los itinerarios del área hacia el Atlántico sur, consúltense diversos estudios de E. AZNAR VALLEJO: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)*, La Laguna, 1983; “El ‘Mediterráneo Atlántico’ en los orígenes del ‘capitalismo comercial’”, en *Congreso Internacional ‘Bartolomeu Dias ...*, cit., vol. III, pp. 17-29; “La experiencia marítima: las rutas y los hombres del mar”, en *Andalucía 1492: Razones de un protagonismo*, coord. por A. COLLANTES y A. GARCÍA-BAQUERO, Sevilla, 1992, pp. 123-156; y “Navegación oceánica y expansión comercial”, en *‘La Península Ibérica en la Era de los Descubrimientos ...*, cit., vol. I, pp. 343-370.

²⁶ Esta última afirmación es válida, en particular, para el caso de Barcelona, donde la documentación de las décadas más cercanas al 1500 no corrobora siempre las hipótesis que hablaban para esos momentos de una decadencia casi absoluta de las actividades comerciales catalanas. Véase, al respecto, M^a. T. FERRER I MALLOL, “El comercio catalán ...”, cit., pp. 421-422 y 451-452; M.J. PELÁEZ, “Notas sobre las relaciones económicas entre Cataluña e Italia desde 1472 a 1516”, en *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, vol. II, Génova, 1997, pp. 977-1003; R. PILI, “Considerazioni sul commercio nel Mediterraneo occidentale, seconda metà del XV secolo”, *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, 14 (1996), pp. 187-204; y C. ZEDDA, “La piazza commerciale di Cagliari tra Barcellona e Napoli nel XV secolo”, *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, 15 (1997), pp. 77-92.

²⁷ La visión de los ejes mencionados desde las fuentes valencianas figura en D. IGUAL LUIS, “Valencia y Sevilla en el sistema económico genovés de finales del siglo XV”, *Revista d’Història Medieval*, 3 (1992), pp. 79-116; e ID., “Los mercaderes italianos y las relaciones económicas entre Valencia y Castilla en el siglo XV”, en *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, cit., vol. II, pp. 135-151. La operatividad de los mismos para agentes castellanos tan destacados como los burgaleses se apunta en H. CASADO ALONSO, “Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos”, en *Congreso Internacional ‘Bartolomeu Dias ...*, cit., vol. III, pp. 585-608; y en ID., “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, vol. I, Burgos, 1994, pp. 177-247.

²⁸ D. IGUAL LUIS - G. NAVARRO ESPINACH, “Relazioni economiche tra Valenza e l’Italia nel Basso Medioevo”, *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 20 (1995), pp. 61-97.

²⁹ C. CUADRADA - A. ORLANDI, “Ports, tràfics, vaixells, productes: italians i catalans a la Mediterrània baixmedieval”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), p. 8 (cita de 1407); *Un mercante di Milano in Europa. Diario di viaggio*

la cuenca mediterránea occidental. De hecho, algunas medidas municipales adoptadas desde 1411 para crear una línea regular de “*galees de la mercadería*” que unieran Valencia con Damasco, Beirut y Alejandría, con la doble finalidad de exportar la pañería local y de introducirse en las rutas de negociación de las especias, no tuvieron mucho futuro³⁰. Y, asimismo, las menciones que constan en determinadas fuentes fiscales de 1490 a la existencia de una vía Alicante-Oriente parece que dependían más, hipotéticamente, de grandes circulaciones intermarítimas - como veremos enseguida - que no de decisiones tomadas endógenamente en el reino³¹. Además, incluso en plena segunda mitad del siglo XV, cuando la guerra civil catalana de 1462-1472 había favorecido un cierto traslado de recursos comerciales hacia nuestro territorio y cuando su éxito internacional fue quizá más evidente, los seguros notariales firmados en Valencia confirman que eran dos los espacios hacia los que los grupos mercantiles de la ciudad atendían con mayor predilección (los de la Península Ibérica e Italia), prolongando con leves oscilaciones un diseño que ya se había concretado antes de 1450³². En consecuencia, la concepción de Valencia como “gran mercado” sólo puede realizarse a partir de su definición como capital articuladora de diferentes mercados interregionales muy imbricados entre sí, cuyo escaso poder lucrativo a nivel particular se veía compensado por un dinamismo global sustentado en la demanda permanente de gran cantidad de productos y capitales de los que el área valenciana estaba bien abastecida³³. Y, precisamente, pensamos que son estos elementos de integración interregional los que otorgan a esta ciudad y a sus ricas y abundantes fuentes el carácter de laboratorios privilegiados de observación detallada (no únicos, por descontado) de muchos de los fenómenos marítimos que acontecieron en el Mediterráneo meridional hispánico.

3. Una descripción de los itinerarios desde el observatorio valenciano

Desde Valencia, por ejemplo, es posible divisar buena parte de los itinerarios que vertebraban los circuitos de la zona. En primer lugar, aquellos que - como se ha apuntado antes - fijaban sólo recorridos en su interior. De esta manera, cuando en 1396 y 1398 nuevamente los correspondientes datinianos anotaban la llegada al grao de las “*galeotte*” denominadas “*di Malicha*” o “*d’Almeria*”³⁴, no hacían más que reflejar los tiempos iniciales en la consolidación de una ruta circular que partía de Valencia, Denia o Jávea, hacía escala en Almería o Málaga, finalizaba en el litoral norteafricano (en las costas de Mustaganem, Orán, Honein o Alcudia) y retornaba a Valencia, pasando muchas veces (a la ida o a la vuelta) por Mallorca. Por supuesto, ésta no era una vía totalmente original a finales del XIV, puesto que la tradicional penetración de catalanes y mallorquines en Granada y Berbería facilitó que, mucho antes de estas fechas, la Corona de Aragón pudiera conectar habitualmente con dichas áreas y favorecer un intenso tráfico de oro, cueros, grana, paños, especias, seda y alimentos³⁵. La novedad, en todo caso, radicaría en la

del primo Cinquecento, a cura di L. MONGA, Milán, 1985, pp. 142-143 (cita de 1519).

³⁰ J. GUIRAL, “Valencia marítima en el siglo XV”, en *Nuestra Historia*, vol. III, Valencia, 1980, pp. 248-249; P. IRADIEL MURUGARREN, “El segle XV. L’evolució econòmica”, en *Història del País Valencià*, vol. II, Barcelona, 1989, p. 303; ID., “L’economia: produir i comerciar”, en *Història, política, societat i cultura dels Països Catalans*, vol. III, dir. por E. BELENGUER y C. CUADRADA, Barcelona, 1996, p. 105.

³¹ J. HINOJOSA MONTALVO, “Alicante: polo de crecimiento en el tránsito de los siglos XV al XVI”, en *1490, en el umbral de la Modernidad. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, vol. I, ed. por J. HINOJOSA MONTALVO y J. PRADELLS NADAL, Valencia, 1994, pp. 92-93.

³² Para los seguros de finales del Cuatrocientos, véase E. CRUELLES GÓMEZ, “‘Todo es cerrazón y noche’. La sociedad urbana valenciana en la encrucijada a los tiempos modernos”, *Revista d’Història Medieval*, 3 (1992), pp. 127-131. El diseño que citamos anterior a 1450, también extraído de los seguros notariales, consta en ID., “Jerarquización y especialización de los circuitos mercantiles valencianos (finales del XIV-primer mitad del XV)”, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 7 (1988-1989), pp. 83-109; e ID., “La formación de un mercado subsidiario de aseguración en Valencia (finales del XIV-primer mitad del XV)”, *Anales de la Real Academia de Cultura Valenciana*, segunda época, 67 (1989), pp. 229-274.

³³ E. CRUELLES GÓMEZ, *Hombres de negocios ...*, cit., vol. I, pp. 64-70; D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 52-54 y 65-76.

³⁴ F. MELIS, “Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo”, en ID., *Mercaderes italianos en España. Siglos XIV-XVI (Investigaciones sobre su correspondencia y contabilidad)*, prólogo de F. RUIZ MARTÍN, Sevilla, 1976, pp. 22-23.

³⁵ La antigüedad en el establecimiento de los trayectos hasta el norte de África desde la Corona de Aragón puede apreciarse a través de la obra ya clásica de Ch.E. Dufourcq (*L’Espagne catalane et le Maghrib aux XIII^e et XIV^e siècles*,

actividad preferente que empezaron a manifestar ahora en ella los agentes valencianos, para quienes esta ruta internacional pero de carácter regional se convirtió en buen escaparate de exportación de su pañería. Una situación que se mantuvo durante gran parte de la centuria posterior con niveles de relativa densidad en los intercambios, y que sólo entró aparentemente en crisis cerca del año 1500, cuando el enlace directo valenciano-granadino-berberisco comenzó a experimentar signos de agotamiento, al menos desde la perspectiva valenciana³⁶.

Pero, junto a estas noticias, el observatorio valenciano muestra asimismo su riqueza a la hora de vislumbrar ese otro tipo de itinerarios - que ya se han reseñado también - para los que los puertos meridionales ibéricos no eran más que puntos de parada intermedios de circulaciones mucho más largas y complicadas. Al respecto, y pese a la dificultad que conlleva establecer separaciones de sectores marítimos que solían hallarse muy vinculados entre sí, esta función intermediaria se desarrollaría en relación con tres ámbitos geográficos de destino final, de los cuales dos eran más esporádicos (el Mediterráneo oriental e Italia) y otro más permanente (Flandes). Así, entre los rumbos más ocasionales, destacan trayectorias como las dibujadas entre 1395-1398 por un convoy de tres naves vascas fletado por la sociedad toscana de los Alberti de Brujas y Londres, que descendió hasta en cuatro oportunidades al Mediterráneo y que, combinando grandes desplazamientos con una miríada de servicios locales de cabotaje, tocó principalmente durante los años citados las ciudades de Lisboa, Cádiz, Málaga, Valencia, Mallorca, Pisa, Génova, Rodas, Alejandría y Beirut³⁷. Mientras, casi un siglo después, en 1484 y 1485, la compañía del mercader burgalés Diego de Soria contrató en Valencia por medio de un procurador florentino (Giovanni del Vinyo o del Vigna) dos naves vascas de nuevo para llevar vino de Candía a Londres o Flandes, a través de recorridos que determinaban escalas opcionales u obligatorias en Andalucía, Cartagena, el sur valenciano, las Baleares, el sur francés, toda Italia y Oriente³⁸. Por otra parte, y en referencia exclusiva a los destinos italianos, las playas murcianas o andaluzas podían ser consideradas desde Valencia como lugares de exportación mercantil hacia Génova o la Toscana, según lo confirman varios fletes acordados en nuestra ciudad otra vez por naves cantábricas entre 1487-1494 - para embarcar lana en Cartagena - y en 1497 - para transportar cereal desde Málaga. En estos últimos casos, las cronologías de finales del XV no son casuales, puesto que coinciden con los momentos en que se ha demostrado, por un lado, el despegue de Cartagena como centro de estiba hacia el Mediterráneo de la producción lanera castellana y, por el otro, la implantación desde la Málaga ya conquistada por las tropas cristianas de un activo comercio cerealero que afectaba regularmente a Valencia³⁹.

París, 1966), así como en los trabajos más recientes de M^a.D. López Pérez, tanto su libro *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)* (Barcelona, 1995), como su artículo de síntesis "La expansión económica catalanoaragonesa hacia el Magreb medieval" (en *L'expansió catalana a la Mediterrània ...*, cit., pp. 81-104). Al respecto, véase también M. RUZAGA GARCÍA, "La Corona de Aragón y Castilla en el Norte de África durante el Cuatrocientos", en *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, cit., vol. II, pp. 303-314.

³⁶ J. GUIRAL, "Les relacions comercials del Regne de València amb Berberia al segle XV", en *València, un mercat medieval*, ed. por A. FURIÓ, Valencia, 1985, pp. 277-313; E. CRUSELLES GÓMEZ, "Todo escerrazón...", cit., pp. 127-128; D. IGUAL LUIS, "Italianos en la frontera marítima nazarí. La ruta de Valencia a Granada en el siglo XV", en *Actas del congreso 'La frontera oriental nazarí ...*, cit., pp. 467-475.

³⁷ F. MELIS, "Sulla 'nazionalità' ...", cit., pp. 93-94; ID., "Considerazioni su alcuni aspetti della nascita dell'impresa capitalistica", en ID., *L'azienda nel Medioevo*, con introduzione di M. DEL TREPPO e a cura di M. SPALLANZANI, Florencia, 1991, p. 152.

³⁸ El primer acto se firmó el 1484-IX-13 con el siguiente trayecto: Denia; Alicante; Guardamar; Port de Bouc o Marsella; Porto Pisano; Mesina; Palermo; Nápoles; Candía; Alicante o Cádiz; y Londres o Flandes. El segundo, el 1485-X-6 con este recorrido: Andalucía; Cartagena o Valencia; Cagliari, Civitavecchia y Nápoles, o Ibiza, Pisa, Civitavecchia y Nápoles; Mesina; Candía, Rodas o Quíos; Alicante; Cádiz; y Londres o Flandes. Véase A.R.V., *Protocolos*, n^o 2003 (1484) y 2004 (1485). El titular de ambos fletes (Diego de Soria) no era precisamente un desconocido en los ambientes emprendedores de la península cercanos al XVI, y su actividad le hizo gozar de gran relevancia en la capital burgalesa (B. CAUNEDO DEL POTRO, "Los negocios de Diego de Soria, mercader burgalés", en *La ciudad de Burgos. Actas del I Congreso de Historia de Burgos*, Valladolid, 1985, pp. 163-172).

³⁹ Dichos fletes figuran expuestos, con todos sus protagonistas y cláusulas contractuales, en D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 332, 333, 380, 381 y 382. Fueron acordados el 1487-II-10 (trayecto Valencia-Cartagena-Ibiza-Pisa), 1491-VI-27 (trayecto Cartagena-La Mata-Cartagena-Nápoles-Porto Pisano-Talamone), 1493-XI-2 (trayecto Alicante-Cartagena-Ibiza-Pisa), 1494-XI-28 (trayecto Valencia-Cartagena-Savona) y 1497-IV-12 (trayecto Valencia-Málaga-Génova, Savona o algún puerto del Golfo de Rapallo). Para el despegue de Cartagena y Málaga como embarcaderos de

Sin embargo, y recalcamos este elemento, frente al carácter esporádico que poseían los tráficos que se acaban de señalar, mayor constancia adquirió la intermediación del sur ibérico en relación con el tercero de los ámbitos geográficos que hemos comentado: con Flandes o, más globalmente, con todo el espacio comprendido entre el Canal de la Mancha, el Paso de Calais y el Mar del Norte, que alcanzaba incluso el Mar de Irlanda. Hasta aquí habían llegado ya desde 1275 italianos y mallorquines⁴⁰, pero los operadores residentes en Valencia no se aventuraron a participar de forma habitual en esta ruta intermarítima hasta el último cuarto del Trescientos, pese a algunas iniciativas en tal sentido que pueden documentarse ya a partir de los años treinta del mismo siglo⁴¹. Sea como fuere, las dos naves patroneadas por los gallegos Juan Arnau y Juan Sánchez, con las que ciertos mercaderes catalanes, valencianos e italianos estipularon - entre diciembre de 1379 y enero de 1380 - la realización de sendas travesías desde Valencia y Denia hasta Flandes, debieron ser de las primeras para las que el paso del Estrecho de Gibraltar desde los puertos valencianos se convirtió en corriente, en un enlace llamado a disfrutar de notable continuidad⁴². Y es que, todavía después de 1450, los protocolos notariales locales siguen certificando la vitalidad del itinerario. Los seguros concertados ante el escribano Jaume Salvador en varios años de las décadas postreras del siglo XV cifran en cantidades cercanas o superiores a la veintena el número anual de transportes asegurados sobre este recorrido. Mientras, los fletes negociados también sobre esta vía y ante el mismo notario por empresas italianas, unas de las más destacadas en la ordenación del circuito, sumaron 48 de 1478 a 1499, con una media anual de entre 2 y 3 viajes y con máximos de entre 6 y 8 de 1481 a 1485⁴³.

Estos guarismos son plenamente equiparables a los que ofrece Mario del Treppo para la Barcelona de todo el Cuatrocientos, e incluso muy superiores a los de los trayectos que zarparon en tal dirección desde la capital catalana por las mismas fechas de finales de centuria, y que solían integrar al litoral valenciano como punto imprescindible de carga y descarga mercantil⁴⁴. De hecho, se hace difícil separar, en este sector concreto de actuación, las circulaciones específicamente valencianas de las barcelonesas y, también, de las mallorquinas, ya que todas ellas podían confluir en la propia zona costera valenciana como mejor modo de iniciar el recorrido de largo radio hasta el Atlántico⁴⁵. Y ello, gracias a las ventajas de diverso tipo que

lana y cereal, véase V. MONTOJO MONTOJO, *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1640): Evolución económica y social de una ciudad portuaria del Sureste español y su comarca*, Murcia, 1993; y M^a.T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga ...*, cit., pp. 45-46.

⁴⁰ R.S. LOPEZ, "Majorcans and genoese on the North Sea route in the thirteenth century", *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, 29 (1951), pp. 1163-1179; F. SEVILLANO COLOM, "De Venecia a Flandes (vía Mallorca y Portugal, siglo XIV)", *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, segunda época, 33 (1968), pp. 18-26.

⁴¹ En 1332, un mercader barcelonés efectuó en Valencia una declaración notarial sobre cierto alumbre que pretendía transportar por vía marítima del "*gradu maris Valencie apud Flandres*" (D. IGUAL LUIS - G. NAVARRO ESPINACH, "Relazioni economiche ...", cit., p. 91). Mientras, en 1336, los pañeros locales Joan Bonfill y Guillem Crespí acordaron establecer una *comanda* valorada en más de 1.400 libras valencianas para viajar también "*apud partes Flandis*" y comprar allí paños (J. BORDES GARCÍA, "Los pañeros valencianos durante la primera mitad del siglo XIV", en *XVII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Barcelona-Lérida, 2000, en prensa).

⁴² Los tratos de los gallegos constan en E. CRUSELLES GÓMEZ, "Jerarquización ...", cit., pp. 87-88. Éstos corroboran la cronología de penetración de la marinería gallega en Valencia que ofreció en su día E. Ferreira Priegue (*Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, 1988, p. 687), quien asegura la dificultad de retrotraerla mucho más allá de 1381.

⁴³ Los seguros de Jaume Salvador han sido examinados por E. CRUSELLES GÓMEZ, *Comercio y mercado en tiempo de crisis (Los mercaderes valencianos y su Mediterráneo frente a la época de los Descubrimientos)*, Trabajo de investigación, Universidad de Valencia, 1991, pp. 113-125. Corresponden a los años 1488, 1492, 1495 y 1499, y suman para cada fecha, respectivamente, 36, 15, 20 y 19 transportes asegurados en la ida hacia el norte de Europa. Los fletes contratados por italianos están analizados en D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 314-320.

⁴⁴ M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcelona, 1989, pp. 27, 85-91, 93, 104 y 120. Partiendo asimismo de noticias notariales, este autor computa para el periodo 1428-1440 una media de 3'4 viajes anuales entre Barcelona y Flandes; para 1441-1453, 1'2 viajes; y para 1454-1463, 3 viajes. Entre 1465-1485 contabiliza en total un único viaje en 1478, mientras que entre 1490-1500 localiza un conjunto de 5 viajes en siete años documentados. Véase también la síntesis de estos datos que se ofrece en A. RIERA I MELIS - G. FELIU I MONFORT, "Activitats econòmiques", en *Història de Barcelona*, vol. III, dir. por J. SOBREQÜÉS I CALLICÓ, Barcelona, 1992, pp. 216-221.

⁴⁵ Por ejemplo, desde Barcelona, y entre otras muchas noticias documentables al respecto, la compañía mercantil de

brindaba dicha zona y de las que eran bien conscientes los hombres de negocios de distintos orígenes que pululaban por el espacio peninsular⁴⁶. En cualquier caso, y salvando esta característica, si volvemos a las informaciones registradas del notario Salvador, éstas indican que la ruta que estamos observando tenía su arranque en la misma Valencia o en los puertos del sur de su reino (Alicante, Jávea, Villajoyosa y Denia), mientras que el final se expresaba bajo la denominación genérica de Flandes, precisada a veces con las menciones de Brujas, de su antepuerto (L'Ecluse), de la capital de Zelanda (Middelbourg) o de destinos alternativos como Southampton, Londres o Ruán. Entre las salidas y las llegadas se abría un vasto abanico de escalas que podían contemplar marchas complejas por el norte valenciano, Cataluña, el sur de Francia, las Baleares y el Mediterráneo central, aunque lo más normal era que los fletes establecieran sin más el contacto directo ("*dreta via*") entre Valencia y Flandes o que fijaran con antelación las pausas a realizar en el rumbo de cabotaje más común por Alicante, Murcia, Andalucía, Portugal y los litorales galaico-cantábrico y francés. La ejecución de estos periplos servía sobre todo para embarcar las cosechas agrícolas de la costa meridional valenciana y de la andaluza, en especial aquellos productos agrupables bajo la categoría de frutos, frutos secos o especias y que, como las almendras, las pasas, los higos y el azafrán, absorbían las tendencias exportadoras⁴⁷. Sea como fuere, la inmensa mayoría de estos transportes fueron estipulados sobre naves de marinos de la fachada cantábrica ("*les naus de Flandes*" que aparecen citadas en algunas fuentes impositivas de 1468-1490), quienes cedían el uso de sus embarcaciones a variadas asociaciones mercantiles de hasta seis y siete titulares en ocasiones, en las que intervenían prioritariamente operadores toscanos, ligures, valencianos, catalanes y castellanos⁴⁸.

Con todo, las negociaciones privadas entre mercaderes y patrones con las cuales se resolvieron la mayoría de acarreos que hemos señalado hasta aquí (mediante la fórmula contractual del flete o *nòlit*) no eran la única modalidad que permitía articular las rutas náuticas bajomedievales. Como es bien sabido, los estados y ciudades de la época - con el fin de tratar de subsanar en lo posible los peligros de la actividad marítima - acostumbraron a promover la fundación de líneas que aspiraban a vertebrar itinerarios de unión entre Oriente y Occidente relativamente predeterminados por lo que se refiere tanto a sus fechas de circulación como a sus paradas. La regularidad de estos trayectos subvencionados y protegidos por los gobiernos pretendía asegurar el éxito del procedimiento, puesto que de tal constancia dependía el interés que manifestaran por

los Viastrosa concertó en 1499 un seguro sobre una *barxa* para realizar este viaje: Roses; Barcelona, Tarragona o Salou; Valencia; Denia; Alicante; Málaga; Cádiz o Puerto de Santa María; y Flandes (M^a.T. FERRER I MALLOL, "El comercio catalán ...", cit., p. 441). Sobre Mallorca, tanto el *carteggio* datiniano de finales del XIV (C. CUADRADA - M^a.D. LÓPEZ, "Comercio atlántico ...", cit., pp. 126-127) como los libros del notario mallorquín Antoni Contestí entre 1403-1433 (A. SANTAMARÍA ARÁNDEZ, "La reconquista ...", cit., pp. 84-89) corroboran la frecuencia de trayectos en los que el recorrido Mallorca-Flandes se ejecutaba previo paso por Valencia, Denia o Jávea.

⁴⁶ En 1396, el toscano Simone Bellandi, factor en Barcelona de la compañía de Francesco di Marco Datini de Prato, escribía que "*ogni volta avete a mandare per di qua roba in Fiandra, sia più tosto a Maiolica e Valenza che qui [a Barzalona]*", y justificaba tal preferencia en motivos de índole fiscal (C. CUADRADA - A. ORLANDI, "Ports, tràfics...", cit., p. 22). Pero, aparte de estas razones, también la copiosa oferta merceológica de la que disfrutaba el Mediterráneo valenciano facilitaba la convergencia en el mismo de numerosos itinerarios. De hecho, la insistencia que mostraban los mercaderes en recalcar la abundancia de productos que podían encontrar en Valencia es realmente notable a lo largo de las últimas centurias medievales (D. IGUAL LUIS, "La difusión de productos ...", cit.).

⁴⁷ Así lo reflejaba el viajero alemán Münzer tras haber visitado Valencia y Alicante en 1494. Aquí se fijó en los "*abundantísimos frutos*" obtenidos de la tierra, entre los que destacaban las uvas pasas, los higos, el arroz, la miel, el azafrán, el anís, el hinojo, la cidra, el comino, las almendras y el vino, los cuales "*se esparcen por toda Europa*", siendo fundamentales los cargamentos que, con estas mercancías, "*desde Alicante [se] envían a Flandes*". De hecho, en el momento de visitar el puerto alicantino, el alemán halló "*veintiséis naves de Vizcaya, de Flandes, etc., que allí se cargan de vino y otras cosas*" (J. MÜNZER, *Viaje por España y Portugal (1494-1495)*, Madrid, 1991, pp. 49, 51, 61 y 63). Tan predominante llegó a ser esta tipología exportadora hacia Flandes que, desde Brujas, se organizó ya a finales del XIV una "*tratta della frutta*" realizada por medio de una "*nave della frutta*", con la que se negociaban intercambios en Valencia o Málaga (F. MELIS, "Malaga ...", cit., p. 36; C. CUADRADA - A. ORLANDI, "Ports, tràfics...", cit., p. 15; J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, "Comercio exterior ...", cit., p. 345).

⁴⁸ La cita a "*les naus de Flandes*" consta en J. HINOJOSA MONTALVO, "Alicante ...", cit., pp. 94-95. Por otra parte, los rasgos de la ruta Valencia-Flandes que emergen de los registros del notario Salvador proceden de las mismas referencias de la nota 43 y, también, de J. HINOJOSA MONTALVO, "De Valencia a Portugal y Flandes. Relaciones durante la Edad Media", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 1 (1982), pp. 149-168.

los mismos los agentes comerciales que residían tanto en los puertos de salida original como en las riberas que les servían de escala. Este método de navegación utilizó normalmente como medio de transporte las galeras (bajeles bajos y estrechos provistos de velamen, remos y armas y adecuados para viajes rápidos, para combatir y para llevar mercancías ligeras y costosas), e intentó ser adoptado por distintos núcleos a lo largo del Mediterráneo, como lo demostraría el propio caso de Valencia desde 1411 que hemos anotado al final del apartado anterior. Sin embargo, no cabe duda que fueron las Señorías italianas (sobre todo Venecia y Florencia durante el Cuatrocientos) las que mayor fortuna tuvieron en el desarrollo de tales líneas, algunas de las cuales afectaron de lleno a las costas del sur ibérico⁴⁹. Con ello, se volvía a reforzar - como en los desplazamientos de Valencia a Flandes - la integración intermediaria de estas costas en las grandes vías internacionales y se autorizaba su inserción en un esquema negociador (el de las galeras) que, adaptándose al comercio de masa y a las circunstancias económicas de los tiempos próximos a la Modernidad, mantenía la doble función de distribución de productos orientales en el Mediterráneo meridional y occidental y de abastecimiento de los mercados italianos de productos occidentales y materias primas necesarias para sus industrias.

De esta manera, por ejemplo, Venecia dio los primeros pasos en el establecimiento de este tipo de rutas en el primer cuarto del siglo XIV, y fue la que más auge brindó a las mismas con la creación hasta 1490 de siete convoyes de galeras, las famosas *mude* venecianas. De éstos, dos tocaban las playas más cercanas al Estrecho de Gibraltar: el de Poniente, consolidado en 1374, que conectaba Venecia y el Atlántico norte con entre dos y cinco galeras que viajaban anualmente “*en conserva*”; y el de Berbería, fundado hacia 1440, que unía los litorales adriático, norteafricano, andaluz y valenciano con dos o tres embarcaciones. Mientras, Florencia retrasó su incorporación al sistema hasta la tercera década del siglo XV, y lo hizo imitando - aunque con menor brillantez - los itinerarios vénetos. De hecho, también fueron dos los grupos de galeras toscanas que repercutieron sobre la España meridional, compuestos en esta oportunidad por entre uno y tres navíos: uno, otra vez de Poniente, entre Porto Pisano, Flandes e Inglaterra desde 1425; y el otro, nuevamente de Berbería, entre Porto Pisano, el norte de África, Andalucía y Valencia, que quedó instaurado hacia 1450. Entre las múltiples consecuencias que implicaba la singladura de todas estas galeras para las sociedades hispánicas afectadas, quizá los efectos más llamativos de dicha navegación desde el punto de vista particular asumido por esta Semana de Estudios podrían resumirse en dos conjuntos de factores⁵⁰.

El primero, desde la óptica estricta de la configuración viaria, tendría que ver con la evidente circularidad - por un lado - y con la reiteración de escalas - por el otro - que vinieron implantadas por los convoyes. Así, y al menos en pleno siglo XV, la *muda* veneciana de Poniente solía partir de Venecia el 15 de julio de cada año y regresar de los destinos durante el siguiente mes de mayo. A la ida, los barcos pasaban por Mesina, Palermo, Mallorca o Ibiza, Alicante o Cartagena, Almería o Málaga, Cádiz y Lisboa y, al llegar al Canal de la Mancha, se dividían en dos grupos: uno que iba a Brujas y Amberes, y otro que arribaba a Southampton y Londres cargado de especias, tintes y mordientes. A la vuelta, las galeras de Brujas salían antes que las de Londres y esperaban a éstas en Sandwich para formar el convoy de retorno, que recalaba en los mismos puertos que acabamos de citar distribuyendo la lana, los paños, los metales y las pieles que habían adquirido los

⁴⁹ G. AIRALDI, “Le repubbliche marinare e l’espansione mediterranea di Genova e Venezia”, en *La Storia ...*, cit., pp. 227-242; B. DOUMERC - D. STOCKLY, “L’évolution du capitalisme marchand à Venise: le financement des *galere da mercato* à la fin du XV^e siècle”, *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 50, n° 1 (1995), pp. 133-157; J.C. HOCQUET, “Les routes maritimes du commerce vénitien aux XV^e et XVI^e siècles”, en *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani. ‘Navi e navigazione nei secoli XV e XVI’*, vol. II, Génova, 1990, pp. 579-605.

⁵⁰ Sobre las galeras vénetas, véase A. TENENTI - C. VIVANTI, “Le film d’un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV^e-XV^e siècles”, *Annales E.S.C.*, 16, n° 1 (1961), pp. 83-86; y F.C. LANE, “La marina mercantile della Repubblica di Venezia”, en ID., *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Turin, 1983, pp. 24-44. Sobre las toscanas, consúltese M.E. MALLETT, *The Florentine galleys in the fifteenth century with the diary of Luca di Maso degli Albizzi, captain of the galleys, 1429-1430*, Oxford, 1967. A las múltiples consecuencias indicadas del paso de estos convoyes por el espacio hispánico, siempre a partir de los datos del observatorio valenciano, hemos dedicado un análisis en D. IGUAL LUIS, “Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia (1391-1534)”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 179-200. Contextualícense, pues, los dos conjuntos de factores que vamos a reseñar en el marco de la visión más global ofrecida en este último trabajo citado.

tripulantes de las embarcaciones. No obstante, en ocasiones, el diseño de esta vereda podía alterarse a causa de interrupciones y variaciones del tráfico motivadas por conflictos políticos, por coyunturas comerciales o por los esfuerzos que algunos litorales marginados en principio por el itinerario hacían por captar hacia sí el atraque de la flota⁵¹. En cualquier caso, argumentos muy similares a éstos surgen si se observan, por otra parte, la escuadra florentina de Flandes o las rutas berberiscas tanto veneciana como toscana. La primera recorría el Mediterráneo antes de atravesar Gibraltar por su ribera norte (no por la meridional, como la véneta) y anclaba hasta en una decena de cargadores posibles, entre ellos - ahora sí - Valencia⁵². Las segundas, en sus desplazamientos circulares desde el Adriático o el Tirreno por el sur mediterráneo, llegaban a contactar con una docena de puertos. En estos últimos trayectos, ambas redes tenían en Valencia el punto final de descarga en la ida y el inicial de partida en el tornaviaje, con lo que nuestra ciudad se convirtió para las dos navegaciones norteafricanas en una especie de cierre del ciclo de intercambios de la cuenca mediterránea antes de adentrarse en la atlántica⁵³. Y dicha posición se vio reafirmada aún más, en paralelo, por el hecho de ser también Valencia el lugar de finalización y arranque de otro circuito regular veneciano: el del convoy denominado de Aigües Mortes, que solía disponer de dos galeras y que fue creado durante las dos primeras décadas del Cuatrocientos para ejecutar el camino de doble sentido más habitual entre Venecia, Sicilia, Nápoles, Gaeta, Piombino, Porto Pisano, Génova, Niza, Marsella, Aigües Mortes, Barcelona y Valencia⁵⁴.

El segundo conjunto de factores a resaltar dentro de este sistema circulatorio, ya más desde la perspectiva de la práctica marítima, se referiría a la conversión de los navíos que lo estructuraban en lo que podríamos designar a la manera braudeliana como verdaderos “bazares ambulantes”⁵⁵. Cuando las galeras zarpaban de Venecia o Porto Pisano, lo hacían con las bodegas repletas de productos. Éstos eran descargados y vendidos en el transcurso de los recorridos que realizaban, pero, a la vez, tales desembarcos eran compensados con la subida a cubierta de nuevas partidas logradas por los navegantes en los espacios de parada. Por consiguiente, la multiplicación sucesiva de ofertas y demandas favorecía amplias redistribuciones mercantiles, de la misma forma que brindaba a las costas afectadas por las rutas una buena oportunidad para incrementar la introducción de sus mercancías en las grandes vías del comercio, como ocurrió en Valencia. Aquí, la llegada de los diferentes convoyes sobre todo a lo largo de la segunda mitad del siglo XV

⁵¹ B. DINI, “Produzioni e mercati nell’Occidente europeo”, en ID., *Saggi ...*, cit., p. 153; M. DEL TREPPO, *Els mercaders ...*, cit., pp. 94-95; J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Sobre las galeras venecianas de Poniente y sus escalas ibéricas (siglo XV)”, en *Homenaje a Tomás Quesada Quesada*, Granada, 1998, pp. 403-404.

⁵² Las paradas más habituales de este itinerario, tanto a la ida como a la vuelta de Flandes, eran Porto Pisano, Aigües Mortes, Colliure, Sant Feliu de Guíxols, Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz, Lisboa, La Rochelle, L’Ecluse, Sandwich y Southampton. Sin embargo, las alteraciones de todo tipo que podía sufrir el recorrido permitieron dar rodeos esporádicos por Génova, Savona, Sicilia, Mallorca, la costa alicantina (Jávea, Villajoyosa, Denia y Alicante), Almería y Galicia. En condiciones normales, como en 1428-1429, el convoy tocaba Barcelona en noviembre del primer año, regresaba del Atlántico la primavera siguiente y, al acabar el segundo año o, como máximo, a principios de 1430, volvía a estar en Cataluña en dirección septentrional (M.E. MALLETT, *The Florentine galleys ...*, cit., pp. 82-98; M. DEL TREPPO, *Els mercaders ...*, cit., pp. 95-98).

⁵³ La ruta berberisca veneciana solía zarpar anualmente la segunda quincena de julio y hacía escalas en Siracusa, Trípoli, Djerba, Túnez, Bugía, Argel, Honein, Orán, Vélez de la Gomera, Málaga, Almería y Valencia (J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempo de los Reyes Católicos y Carlos I”, en 1490, *en el umbral de la Modernidad ...*, cit., vol. I, pp. 23-55; ID., “Vélez de la Gomera y su puerto durante la primera mitad del siglo XVI”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 20 (1993), pp. 207-230). Pero no faltan las ocasiones (como en 1484 y 1485-1486) en que se establecieron paradas en puertos del Mediterráneo norte, como Marsella, a donde se llegaba tras Túnez en el viaje de ida y tras Valencia en el de vuelta (B. DOUMERC, “La lente agonie des ports du Midi: Narbonne, Montpellier et Marseille confrontés à l’évolution des circuits d’échange (fin XV^e-début XVI^e siècle)”, *Annales du Midi*, 106 (1994), pp. 327-329). Mientras, la ruta florentina acostumbró a recalar, vía Nápoles y Sicilia, en Túnez, Bone, Collo, Bugía, Marruecos, Almería, Málaga y Valencia (M.E. MALLETT, *The Florentine galleys ...*, cit., pp. 73-75; J. GUIRAL, “Les relations ...”, cit., p. 290).

⁵⁴ B. DOUMERC, “Le trafic commercial de Venise au XV^e siècle: le convoi d’Aigues-Mortes”, en *110^e Congrès National des Sociétés Savantes. Histoire Médiévale*, vol. II, Paris, 1990, pp. 179-195; J. HEERS, “Entre Gênes et Barcelone. Les ports français du Languedoc: Guerre, commerce et piraterie (1380-1450 environ)”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 509-538.

⁵⁵ Véase recogido el sentido de esta expresión en E. CRUSELLES GÓMEZ, “La organización del transporte marítimo en la Valencia de la primera mitad del siglo XV”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 167-168.

era aprovechada para facilitar, por un lado, la importación de pañería toscana de alta calidad, de metales europeos, de tejidos de algodón y seda mediterráneos, de pieles y cueros berberiscos y de especias y tintes orientales, y, por el otro, la exportación de fruta alicantina, de paños locales, de lana valenciana o aragonesa y de otros géneros venidos incluso de más lejos por vías distintas a las de las galeras, como los esclavos africanos. En función de este tipo de comportamientos, no es de extrañar la enorme variedad de productos que dichos barcos alcanzaban a transportar: recuérdense los casi cien objetos distintos que declaró en Valencia la ruta véneta de Berbería en 1494. Ni tampoco ha de sorprender que las ventas de los tripulantes de las galeras no siempre fructificaran, y que condiciones coyunturales derivadas de la presunta baja calidad de los bienes cargados, de la saturación de la oferta o de otros motivos de difícil aprehensión provocaran que algunos lotes debieran “*tornar a galera*” para ser despachados en escalas posteriores: esa misma expedición veneciana reseñada de 1494 reembarcó toda la seda que traía y casi un 50 % de la pimienta⁵⁶. Pese a todo, las activas negociaciones en que se veían envueltos los operadores interesados por el tráfico de estas flotas animaban la atmósfera comercial de los puertos a los que debían arribar. Y es que, los días en que dichas flotas fondeaban, el ritmo habitual de evolución del mercado cotidiano se desbordaba, hasta el punto que, como sostenían en 1488 algunas autoridades de Valencia ante la ausencia de la ruta véneta de Berbería de ese año, por la presencia de los convoyes “*tot lo regne se alegrava, e partint-se les dites galeres sens negociar [...] cessà lo dit comerci e fonch una gran constricció en la dita ciutat, perquè no pogueren vendre les robes, mercaderies e altres coses que havien comprat e venut comerciant los mercaders e altres persones de les dites galeres*”⁵⁷.

De todas formas, esta modalidad de actuación que acabamos de describir (la del “bazar ambulante”) no era desarrollada en exclusiva por las galeras vénetas y toscanas, sino que era común a muchas de las embarcaciones que transitaban por los parajes náuticos, al menos de aquellas que seguían las grandes líneas del sistema mercantil internacional donde la heterogeneidad de los cargamentos era más acusada. Éstas solían ser administradas como empresas que debían generar beneficios a sus promotores y, por ello, era preciso agotar su vida material (bastante breve, en ocasiones)⁵⁸ mediante el despliegue de casi cualquier parada o intercambio que aumentara los posibles ingresos. De hecho, eso fue lo que sucedió con una nave veneciana llamada “Veniera” que, patroneada por un tal Pasqual Vidal, partió desde Venecia hacia Alejandría a finales de julio de 1498, volvió a Venecia alrededor de la fiesta de Navidad, y trató de regresar al Levante mediterráneo durante los meses de enero o febrero siguientes, aunque la noche del 27 de febrero naufragó cerca de Chipre. Y también lo que aconteció con otra nave savonesa llamada “Santa María”, de 400 toneladas de arqueo y con unos 50 tripulantes, que llegó a llevar a cabo de 1546 a 1560 hasta 26 viajes entre Génova, Sicilia, Mallorca, Alicante, el cargador de sal de La Mata y Oriente, a una media de casi dos anuales. En estos itinerarios, su personal quedaba encargado de abastecer a lo largo de las diversas escalas realizadas unas bodegas que salían semivacías de Italia, lo que subraya la trascendencia estibadora de las detenciones ejecutadas entre la cabecera y el final de los recorridos. Seguramente, este segundo ejemplo es demasiado tardío, aunque sería equiparable quizá con otros numerosos casos bien documentados durante el siglo XV, como los que se han localizado en Valencia del gallego Luis Carnero - responsable de una nave que ancló dos veces, como mínimo, en nuestro puerto en 1461 y 1463 - o, especialmente, del savonés Martino Donzerio. Éste era patrón de un galeón y de una galeaza en el lustro final de la centuria y, con ellos, recaló en Valencia en seis ocasiones durante otros seis años (de 1495 a 1500), siempre entre los meses de marzo y septiembre, si bien es cierto

⁵⁶ D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 375-377, 389-399 y 456-463.

⁵⁷ J. HINOJOSA MONTALVO, “Sobre mercaderes extrapeninsulares en la Valencia del siglo XV”, *Saitabi*, 26 (1976), p. 73. Las afirmaciones que acabamos de transcribir respondían al temor de las autoridades locales a la pérdida de ingresos fiscales que implicaba el cese de la actividad mercantil de las galeras, pero ello no anula el interés de esta cita a la hora de reflejar muy expresivamente los efectos de la llegada de las flotas al grao valenciano.

⁵⁸ Lane calculó en su día para las galeras vénetas de los siglos XV -XVI una vida útil de 8-10 años (F.C. LANE, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, 1934, pp. 259-260). Aparte, también Dufourcq concretó en 5-10 años la duración media de las naves que logró estudiar (CH.E. DUFOURCQ, *L'Espagne ...*, cit., p. 42).

que todavía en 1507 efectuaba giros hacia la Península Ibérica⁵⁹.

4. La vertebración de las rutas marítimas

Sin duda, la proliferación de desplazamientos de navíos como éstos fue uno de los signos superficiales más claros de cómo, según hemos dejado entrever hace un momento, la necesidad de maximizar los rendimientos de los negocios marítimos fue forzando a los patronos a lo largo de la Baja Edad Media a buscar casi por doquier acuerdos de fletamento en tiempos relativamente reducidos e, incluso si era posible, a reunir varios contratos con el fin de completar los arques de sus naves en cada salida. Y esto se producía, además, en un contexto de dominio constante del cabotaje, el cual servía asimismo para rentabilizar las inversiones verificadas y visitar y prospectar todos los mercados factibles, con independencia de que su uso generalizado se subordinara también a cuestiones simplemente geográficas. Sería, éste del cabotaje, el primero de los elementos que ayudaban a vertebrar en la práctica los itinerarios náuticos. En este sentido, la diferenciación que a veces se ha estado tentado de mantener para el ámbito mediterráneo entre navegación de cabotaje y navegación de altura, asimilando bajo ambos conceptos una distinción entre pequeño y gran comercio, resulta hasta cierto punto un tanto artificiosa. El paso de puerto a puerto se convirtió casi siempre en el método preferente de navegación, tanto en circuitos breves de alcance regional como en periplos largos de carácter internacional, como esperamos que se haya podido comprobar a través de muchas de las informaciones ofrecidas hasta aquí. Y si no, baste recordar otra vez las palabras de Braudel cuando afirmaba que, aún en el siglo XVI, navegar equivalía poco más o menos a bordear la costa, a *costeggiare*, saltando de roca en roca o de promontorio en isla y de isla en promontorio. O, también, evocar el famoso “*Compasso da navigare*” recogido en la “*pratica della mercatura*” de Giovanni di Antonio da Uzzano en 1442, donde la mejor manera de enseñar a navegar era mostrar con detalle el acceso “*da l’una terra all’altra, e dall’uno porto all’altro, e dall’un’isola all’altra*”, comenzando precisamente por el sur de nuestra península, desde el “*capo di Santo Vincentio*”⁶⁰.

La consecuencia que se derivaba de este modo de surcar los mares no podía ser más que una, manifestada salvo en contadas excepciones: la lentitud del transporte, lo que impuso un límite evidente al desarrollo del tráfico⁶¹. Así, por ejemplo, diversas embarcaciones catalanas que, entre 1378-1395, establecieron conexiones entre Barcelona, Rodas, Beirut y Alejandría tardaron normalmente más de dos meses en cumplir la travesía. Mientras, los barcos genoveses que seguían durante el XV la ruta comercial Quíos-Flandes “*per costeriam*”, es decir, parando reiteradamente en la mayor parte de playas del norte de África, podían emplear más de un año en cubrir todo el trayecto. Y ello, a causa de la prolongación temporal de cada escala, a veces bastante superior a los veinte días⁶². Al respecto, y de forma similar, algunas estimaciones han

⁵⁹ La trayectoria de la nave “Veniera” queda explicada en B. ARBEL, “Attraverso il Mediterraneo nel 1499: una nave naufragata a Cipro e il suo carico”, en *Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggetti (secoli XI-XVI)*, a cura di G. AIRALDI, Génova, 1997, pp. 103-115. La de la nave “Santa María”, en P. MASSA, “Aspetti finanziari ed economici della gestione di una nave alla metà del Cinquecento”, en *La Penisola Italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Nápoles, 1993, pp. 107-125. Y la de las embarcaciones de Carnero y Donzerio, en D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 338 y 445.

⁶⁰ La artificiosidad de la distinción entre navegación de cabotaje y navegación de altura ha sido argumentada recientemente en E. CRUSELLES GÓMEZ, *Hombres de negocios ...*, cit., vol. II, pp. 390-392; e ID., “La organización...”, cit., pp. 169-170. Las palabras de Braudel proceden de F. BRAUDEL, *El Mediterráneo ...*, cit., vol. I, p. 133. Y para el “*compasso*” de Uzzano, véase G. PAGNINI DEL VENTURA, *Della decima e di varie altre gravezze imposte dal Comune di Firenze. Della moneta e della mercatura de’ fiorentini fino al secolo XVI*, vol. IV: *Contenente la Pratica della Mercatura scritta da Giovanni di Antonio da Uzzano (nel 1442)*, Lisboa-Lucca, 1766 (facsimil de Forni Ed., vol. II, Bolonia, 1967, pp. 199-276). La existencia de este último tipo de fuentes no era inusual en la Europa mediterránea de la época, donde contaban con una tradición que arrancaba por lo menos desde el siglo XIII (M. TANGHERONI, *Commercio ...*, cit., pp. 396-421).

⁶¹ F.C. LANE, “Ritmo e rapidità di giro d’affari nel commercio veneziano del Quattrocento”, en *Studi in onore di Gino Luzzato*, vol. I, Milán, 1949, pp. 254-273; M. TANGHERONI, “Ritmi annuali di navigazione nel Mediterraneo alla fine del Medioevo”, en *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani ...*, cit., vol. II, pp. 397-404; V. BORGHESI, “Rotte e tempi di percorrenza nel Mediterraneo tra XV e XVI secolo”, en *Trasporti e sviluppo economico ...*, cit., pp. 245-250.

⁶² Sobre los viajes catalanes, véase J. HEERS, “Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del

calculado para el Quinientos que las expediciones regulares de galeras vénetas que recorrían el Mediterráneo oriental gastaban entre el 60 y el 70 % del período total de duración del viaje en estar atracadas frente a los puertos, bien porque esperaban la finalización de los intercambios, bien por reparaciones o por el mal tiempo. Pero realidades muy parecidas a éstas reproducirían, ya incluso en fechas anteriores, las flotas de esta misma armada veneciana dirigidas a la cuenca occidental marítima, en especial la de Berbería. En 1484 y 1485-1486, dicha *muda* debió aprovechar entre 67 y 72 jornadas en recalar en los diferentes graos previstos por las autoridades adriáticas. En 1508-1509, las instrucciones entregadas al capitán de este convoy fijaban 2 días de parada en Siracusa, 8 en Trípoli, 9 en Djerba, 15 o más en Túnez, 4 en Bugía, 4 en Argel, 10 en Orán o Vélez de la Gomera, 6 en Málaga y entre 8 y 10 en Almería. Finalmente, se sabe que las galeras berberiscas que circularon el año 1534 llegaron el 27 de junio “a negoçiar en Valènçia del modo que de primer solien negosiar e guiades”, donde estuvieron cuarenta días “e se.n tornaren”⁶³. De hecho, justamente la documentación valenciana permite corroborar más microanalíticamente las situaciones que estamos reflejando. En 1416, la nave castellana de Ginés González - en su camino hacia Berbería, Almería o Málaga por encargo del mercader valenciano Francesc Pellicer - utilizó un mes de estancia varando en distintos pasos intermedios concertados por Ibiza, Nápoles y Sicilia. Además, por la misma época de inicios de la última centuria medieval, los desplazamientos desde nuestra ciudad sólo al norte de África costaban ya un mínimo de medio mes por la duración de las escalas, tiempo al que tenían que añadirse lógicamente las jornadas estrictas de navegación. Aparte, determinados itinerarios conocidos hacia la década de 1420 que unían el litoral valenciano con el de la Andalucía mediterránea y atlántica debían acercarse a los dos meses totales de viaje, siendo unos cuarenta los días marcados para las labores de estiba que los registros indican como “*dies útils e fainers*”⁶⁴. Ahora bien: estas ideas relativas al predominio del cabotaje en el seno del comercio marítimo bajomedieval no pueden asumirse sin realizar sobre ellas dos matices. El primero, que dicho fenómeno no impedía pese a todo que, en algunas circunstancias específicas, los barcos se alejasen de las costas, adentrándose en el mar y llevando a cabo el contacto entre dos puertos directamente: “*dreta via*” o “*recta via*”, según expresan los testimonios de la Corona de Aragón. Los porqués de este cambio de táctica podían ser varios: desde motivos técnicos ligados a la calidad de las naves empleadas para ello, hasta razones económicas vinculadas al deseo de adelantarse a la competencia acelerando la velocidad de los traslados, pasando por la experiencia con que contaran particularmente los marinos encargados de cada transporte. En cualquier caso, y al menos sobre el papel de las fuentes escritas y como voluntad de las partes contratantes, parece claro que tal tipo de desplazamientos existió, aunque afectó obviamente más a los circuitos de corto radio. Volviendo de nuevo al observatorio valenciano, no olvidemos que algunos de los fletes y seguros que hemos comentado antes como encaminados hacia Flandes ya consideraban esta posibilidad de la “*dreta via*”, si bien se hace difícil pensar que la vastedad del viaje, sus peligros, la necesidad de aprovisionarse de agua o la conveniencia de tener noticias frescas sobre la situación político-económica de las zonas que debían cruzarse no obligaran a ejecutar alguna parada auxiliar. Sin embargo, fue hacia el Mediterráneo central y meridional donde esta pauta de navegación fue más común, sobre todo a partir de 1450, ya que, conforme se perfeccionó la red de operadores económicos asentados en el medio local que estaban presentes de manera estable en

XV”, *Archivio Storico Italiano*, 113 (1955), pp. 173-176. Y sobre los genoveses, ID., *Gênes au XV^e siècle. Civilisation méditerranéenne, grand capitalisme et capitalisme populaire*, París, 1971, pp. 220-221; ID., “Gênes et l’Afrique du Nord vers 1450: les voyages ‘per costeriam’”, *Anuario de Estudios Medievales*, 21 (1991), pp. 233-246; y J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Orán y el comercio genovés en la transición a los tiempos modernos”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 275-298.

⁶³ Para las estimaciones de los viajes de las galeras vénetas orientales del XVI, consúltese E. FASANO-GUARINI, “Au XVI^e siècle: comment naviguent les galères”, *Annales E.S.C.*, 16, n° 1 (1961), pp. 279-296; y E. CRUELLES GÓMEZ, “La organización ...”, cit., p. 173. Los ejemplos citados de tiempos de duración de las escalas de las galeras de Berbería constan en B. DOUMERC, “La lente agonie ...”, cit., p. 328 (1484 y 1485-1486); J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Granada ...”, cit., p. 29 (1508-1509); y *Dietari de Jeroni Soria*, prólogo de F. DE P. MOMBLANCH GONZÁLEZ, Valencia, 1960, p. 152 (1534).

⁶⁴ E. CRUELLES GÓMEZ, *Hombres de negocios ...*, cit., vol. II, pp. 396-398; ID., “La organización ...”, cit., pp. 173-175.

los mercados foráneos, fue menos imprescindible prolongar las detenciones de las naves enviadas desde Valencia por cada empresa en los puertos que estructuraban los itinerarios⁶⁵. De esta forma, desde entonces no son infrecuentes las menciones heurísticas al enlace directo de Valencia con Génova, Pisa o Civitavecchia, como tampoco lo son los datos incumbentes a los viajes sin escalas de Valencia a Granada y Berbería, según debieron desarrollar - por ejemplo - entre 1457-1478 hasta cinco naves venecianas y otras tres genovesas que lograron permisos de las autoridades regnícolas para ir a esas áreas musulmanas⁶⁶.

Por otra parte, el segundo matiz a efectuar sobre la cuestión del cabotaje atañe al hecho que no todas las naciones marineras de la Europa mediterránea utilizaron este procedimiento siempre en igualdad de condiciones durante el conjunto de la época que estamos examinando. En este sentido, se ha insistido repetidas veces en que los genoveses especializaron su flota hacia mediados del Cuatrocientos en naves de alta capacidad, que se destinaban al acarreo masivo de objetos de consumo alimentario o industrial. El tamaño de las mismas, que solía traspasar las 500 toneladas, y su pobre maniobrabilidad forzaron a reducir las pausas de los grandes trayectos ligures en favor de aquellos litorales más apropiados para su parada. Así, y con la excepción de la vía “*per costeriam*” norteafricana ya reseñada, los recorridos genoveses comenzaron a llevar a cabo menos interrupciones que los del resto de sus competidores italianos y, en el ámbito ibérico, privilegiaron los desembarcos en Mallorca, Valencia, Málaga o Cádiz por encima de los de Barcelona, Tortosa o Lisboa⁶⁷. No obstante, frente a esta estrategia, la de otras comunidades mostró mayor adecuación al ritmo de multiplicación de escalas requerido por los ambientes emprendedores del continente, tal y como aconteció con los patrones de la fachada cantábrica, de quienes hemos dado referencias más o menos aisladas a lo largo de las páginas precedentes que creemos conveniente precisar un poco mejor. Y es que, desde Galicia hasta el País Vasco, se abrió en los siglos medievales un amplio espacio dominado por la gestión de una cifra considerable de naves o *naus*, buques redondos a vela, bastante manejables y de escaso arqueo relativo. El uso de estas embarcaciones confirió a la zona, sobre todo en su vertiente vasca, ese carácter de “potencia naval” que le atribuyó en su día Melis, como ya sabemos. Pero dicho uso también justificó la facilidad con que los marinos cantábricos penetraron en el Mediterráneo desde el Trescientos, hasta el punto que las formas de actuar de estos profesionales - por así decirlo - “invadieron” de manera progresiva el mar interior, especialmente en su sector sudoccidental hasta 1450 e incluso después de esta fecha con ritmos aún más acelerados⁶⁸.

Para Málaga, por ejemplo, María Teresa López Beltrán continúa distinguiendo entre 1496-1538 una presencia destacada de marinos vascos entre las naves ancladas en el puerto, seguidos a gran distancia de gallegos, santanderinos y asturianos. Mientras, para Valencia, Jacqueline Guiral ofrece también datos contundentes al respecto basándose en todos los contratos de *nòlit* firmados de 1474 a 1513 ante ese notario, Jaume Salvador, que hemos citado en ocasiones anteriores. Estos *nòlits* suman 740 para el periodo señalado, de los que 413 aportan el origen del patrón del navío.

⁶⁵ M. MOLLAT, *Europa ...*, cit., pp. 68 y 101-102; E. CRUSELLES GÓMEZ, “La organización ...”, cit., pp. 170-172.

⁶⁶ Sobre el enlace directo de Valencia con la Italia del centro-norte desde 1450, véase D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 320-321, 328-336, 370-372 y 379-388. Mientras, las naves italianas que se citan como dirigidas desde Valencia hacia Granada o Berbería constan en ID., “Italianos en la frontera ...”, cit., p. 474.

⁶⁷ E. BASSO, *Genova: un impero sul mare*, Cagliari, 1994; D. GIOFFRÈ, “Il commercio d’importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495-1537)”, en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. V, Milán, 1962, pp. 227-235; E. GRENDI, “Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento”, *Rivista Storica Italiana*, 30 (1968), pp. 593-629; J. HEERS, *Gênes ...*, cit., pp. 203-217.

⁶⁸ M. MOLLAT, *Europa ...*, cit., p. 79; B. CAUNEDO DEL POTRO, “Reflexiones en torno al comercio exterior castellano en las postrimerías de la Edad Media”, en *La Península Ibérica en la era de los Descubrimientos ...*, cit., vol. I, pp. 397-406. Véase este último trabajo para hallar una bibliografía más extensa que explique el ascenso de la fachada cantábrica española a esa posición de “potencia naval” que anotamos en el texto. En realidad, el momento clave de este proceso se produciría a finales del XIV, cuando la reducción de los costes de transporte y la reestructuración de las tarifas marítimas permitieron a los patrones vascos multiplicar su oferta, y convertir sus simples actividades mercantiles de corto radio en una verdadera función de armadores y transportistas en los largos itinerarios del comercio internacional. En consecuencia, la combinación satisfactoria entre la potencialidad transportista de la costa vasca y el aporte de capitales de las economías internas castellanas debió estar en la base del despeque marítimo de toda el área (P. IRADIEL MURUGARREN, “La crisis ...”, cit., pp. 82, 106 y 110).

Pues bien: con estos documentos, Guiral afirma que prácticamente tres de cada cuatro patrones que hacían escala en Valencia en el curso de itinerarios no restringidos al propio reino procedían de la Corona de Castilla, y en unos porcentajes sobre el total absoluto que eran del 11 % para los gallegos y del 47 % para los expertos oriundos de la zona costera entre Santander y Fuenterrabía, que concentraban sus ascendencias en el triángulo formado por Portugalete, Bilbao y Bermeo, en la estrecha banda situada entre Lequeitio y Zarauz (con el protagonismo particular de Ondárroa), y en la franja litoral que venía después de Orio⁶⁹. Pero si se estudian tales guarismos adaptándolos a las rutas en que estos marinos se hallaban presentes, la imagen puede acentuarse aún más. Así, y aunque sólo sea hasta 1500, la participación de los cantábricos (sobre todo vascos, lo recalcamos una vez más) en los fletes de Valencia al centro-norte de Italia copiados por este notario llegó al 60 %, mientras que – recordémoslo - sobre estas mismas fuentes tal participación era también netamente mayoritaria en la ruta a Flandes. Una situación, ésta última, que coincide con la deducida para ese mismo trayecto en la Málaga del tránsito entre los siglos XV-XVI o, incluso, en Barcelona, donde puede ubicarse asimismo desde el último cuarto del Cuatrocientos un cierto éxito de los vascos en los transportes a Poniente⁷⁰. Sin embargo, por encima de la hipotética significación de estos números, quizá sea más importante resaltar la flexibilidad que manifestaban dichos cantábricos a la hora de acomodarse a las exigencias siempre cambiantes del mercado marítimo, en cuanto al tipo de negociaciones en que intervenían o - como hemos apuntado hace un instante - a los recorridos y escalas que estaban dispuestos a acometer. Probablemente, dicha flexibilidad no era exclusiva de estos navegantes, pero sí fue llevada por ellos a sus más altas cotas, al menos según la imagen que vuelve a desprenderse de las informaciones valencianas de finales de la Edad Media⁷¹.

Desde nuestro puerto, no es extraño encontrar a estos marinos en desplazamientos en los que el riesgo y la distancia del trayecto contratado obligaban a establecer un fraccionamiento extremo de la titularidad mercantil de los cargamentos embarcados. Pero también es posible localizarlos en fletamentos en los que la proximidad del destino y, por tanto, la menor inseguridad de la travesía favorecían acuerdos casi individualizados. Por otra parte, y del mismo modo, vascos y gallegos podían terciar en itinerarios tanto directos entre costas como fragmentados por la estipulación de paradas más o menos abundantes en distintos litorales. Así, los patrones cantábricos ayudaron a diversificar las vías geográficas del tráfico desde el Mediterráneo ibérico

⁶⁹ M^a.T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga ...*, cit., pp. 61-64; J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo ...*, cit., pp. 252-254. Los orígenes detectados en Valencia ante el notario Jaume Salvador de patrones de la zona gallega son La Coruña, Noya, Muros, Betanzos y Bayona; de la santanderina, Santander y Laredo; y de la vasca, Portugalete, Bilbao, Bermeo, Lequeitio, Ondárroa, Motrico, Deva, Zumaya, Guetaria, Zarauz, Marquina, Cestona, Orio, San Sebastián, Rentería, Fuenterrabía, Mundaca, Azcoitia, Guecho y Elgoibar (J. GUIRAL, *ibidem*; D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 314-315, 328-336 y 379-388). Pese a la continua unión que mostramos en estas páginas entre vascos y gallegos, asociándolos como cantábricos, no deja de ser cierto que el comportamiento marítimo de ambos grupos no fue siempre similar, sobre todo a partir de unas décadas finales del Trescientos que ya hemos subrayado en la nota anterior, y en las que los gallegos especializaron su flota en el tráfico de pescado y los vascos en el monopolio del comercio de hierro y lana. Así, los primeros comenzaron a disponer de navíos un tanto inferiores en capacidad, y su función transportista fue siempre minoritaria frente a los propios viajes comerciales. De hecho, la presencia de los barcos gallegos en los puertos de la Corona de Aragón se concentraba en el primer trimestre y el último mes de cada año, dependiendo de los movimientos estacionales de importación del pescado, y sólo en su retorno a Galicia (uno por año) solían ser utilizados como transportistas auxiliares (E. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia ...*, cit., pp. 129, 221, 235-236, 685, 688 y 698). Ello explicaría la posición secundaria que desempeñaban estas embarcaciones frente a las vascas en los *nòlits* valencianos reseñados (que retratan, en definitiva, las corrientes exportadoras), pero también permitiría comprender el hecho que los navíos gallegos ocuparan una categoría más sobresaliente en las fuentes que recogen durante el XV las importaciones a la misma Valencia (J. GUIRAL, *ibidem*, cit., pp. 32-48).

⁷⁰ D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., p. 408; M^a.T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga ...*, cit., p. 66; M. DEL TREPPO, *Els mercaders ...*, cit., pp. 99-100.

⁷¹ Y, también, según lo que se argumenta en E. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia ...*, cit., pp. 490 y 694. Esta autora resalta cómo los servicios de los patrones vizcaínos y gallegos (en tanto que transportistas acomodaticios -más los primeros que los segundos, como ya hemos anotado-, con navíos de tonelajes medios que podían completar la carga en un plazo breve y admitir partidas modestas, y que hacían escalas donde se les requiriera) resultaron pronto atractivos tanto para unos estados italianos caracterizados por la posesión de unas flotas a veces poco regulares, rígidas en los calendarios de navegación y poco interesadas por escalas intermedias, como para unos territorios de la Corona de Aragón cuyas marinas locales no estaban siempre a la altura de las necesidades que se les pedían.

y, además, en ese marco de flexibilidad que estamos arguyendo, contribuyeron a complicarlas enormemente, disolviendo rutas que, en principio, eran claramente exportadoras o importadoras en variadas circulaciones multilaterales en los que la cabecera valenciana utilizaba muchos puntos de apoyo operativos. De hecho, y siempre para la cronología 1474-1500, ese 60 % de cantábricos que se ha mencionado como participante en los *nòlits* de Valencia a la Italia centro-septentrional reproducidos por Jaume Salvador (que suponen una cantidad cercana al centenar) fue fundamental para que este circuito afectara, en algún momento durante todo el período, a no menos de sesenta puertos hispánicos, franceses, italianos y norteafricanos, no sólo mediterráneos sino también atlánticos. Tales puertos intervenían como intermediarios de corto o largo radio en los enlaces valenciano-italianos y, entre ellos, se articulaban numerosas trayectorias de ida o de vuelta, directas o circulares⁷². Al respecto, sirva como ejemplo la conducta de Lope de Vizcaya, un vecino de Zumaya que patroneaba la nave “San Vicente” y que atracó en nuestra ciudad en varias oportunidades a lo largo de tres años, como mínimo. La primera, en agosto de 1487, le permitió concertar con el florentino Cesare di Barzi un transporte de sal desde Alicante e Ibiza hasta Pisa. La segunda, en noviembre de 1489, le sirvió para volver a ser contratado por este toscano para ir a Pisa, cargar alumbre en Piombino o Talamone y desembarcarlo en Londres, Zelanda o Ruán, según se le debía comunicar en la misma Italia o en alguna parada que hiciera “*en lo stret de Marruequos*”, como señala el documento. Mientras, los restantes atraques se produjeron en 1494, cuando el tal Lope arribó al puerto desde Génova y Niza importando cereales, paños y algodón hilado (mayo); negoció un *nòlit* con los valencianos Onofre y Joan Puig para ir a Berbería haciendo escalas en Denia, Oliva, Orán, Argel y Bugía (junio); regresó a Valencia desde el norte de África manifestando fiscalmente las mercancías que traía (septiembre); y volvió a gestionar sendos fletes con una empresa italiana (la del florentino Paolo Ruccellai) y con otras dos valencianas (las de Alfonso Sanchís o Sánchez y de Lluís Monrós) para viajar por La Mata, Cartagena, Niza, Civitavecchia, Barcelona y Valencia llevando lana y sal desde la Península Ibérica y alumbre desde Italia (diciembre)⁷³.

Desde luego, la reiteración de este tipo de comportamientos entre los miembros de la flota cantábrica aseguró una especie de integración efectiva del espacio náutico organizado desde Valencia, en el que las relaciones entre las diferentes plazas consideradas desde nuestra costa eran más de complementariedad funcional que no de oposición o enfrentamiento. De esta manera, la relevancia que personajes como Lope de Vizcaya, u otros muchos compatriotas suyos, alcanzaron en la construcción de esa presunta integración justifica el papel muy destacado que se les ha otorgado en los mercados europeos del Cuatrocientos, y que quedó institucionalizado - de nuevo en Valencia - a través de un “consulado de las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya” que fue creado en 1504 a iniciativa de una decena de patrones de ese origen que acostumbraban a hacer transitar sus embarcaciones por el grao valenciano⁷⁴. En cualquier caso, y como es bien sabido, dicho papel destacado ya fue remarcado hace tiempo por Jacques Heers, para quien la presencia entonces de los navíos vascos en el Mediterráneo occidental constituye una de las claves de lectura del comercio marítimo de la época. No en balde, tales navíos fueron motores esenciales en el desarrollo de algunas economías, como la genovesa, a la que avituallaron de sal y granos y de materias primas para la industria. Estos productos eran trasladados a la Liguria con unas naves cuya capacidad de carga se movía entre las 190 y las 475 toneladas, y procedían sobre todo de los

⁷² D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 409-412.

⁷³ A.R.V., *Protocolos*, n° 2675 (1487-VIII-4) y 2006 (1489-XI-16); J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo...*, cit., pp. 260-261 (noticias de 1494). Según esta última autora, ‘Lope de Vizcaya’ era el apelativo que recibía un único personaje que, en las fuentes valencianas de finales del siglo XV, podía aparecer designado también como ‘Juan López de Navado’ (o ‘Narrondo’, como identificamos en D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., p. 384).

⁷⁴ J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo ...*, cit., pp. 544-545. Para enmarcar el importante significado del consulado vasco de Valencia en el seno de otros organismos de representación de las colonias extranjeras de la ciudad entre los siglos XV-XVI, véase D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 243-246, e ID., “La confraria dels genovesos de València. Una associació interprofessional a les darrerries de l’Edat Mitjana”, en *Organització del treball preindustrial: confraries i oficis*, a cura de LL. VIRÓS I PUJADA, Barcelona, 2000, pp. 91-102. Por otra parte, la fundación de este tipo de instituciones fue habitual en el Mediterráneo de los siglos XIV-XV, como se resalta en E. FERREIRA PRIEGUE, “Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el Mediterráneo bajomedieval”, en *Castilla y Europa ...*, cit., pp. 191-240.

puertos españoles, porque las fuentes ligures atestiguan que dichas naves estaban casi ausentes de Oriente y, sorprendentemente, también de Flandes, en especial a partir de 1470⁷⁵. Y decimos sorprendentemente porque estos datos contrastan con los que hemos visto para Valencia, Málaga o Barcelona, donde el control cantábrico de la ruta a Poniente era básico y donde, además, en esa ruta participaban numerosas compañías ligures. Tal disparidad de noticias haría plausible la hipótesis de que, desde la perspectiva específica del uso que daba Génova a los barcos vascos al menos a finales del XV, éstos no tejieron una línea directa Italia-Flandes, sino que la compartimentaron en dos: una de Génova a la Península Ibérica, y otra de aquí al Mar del Norte. De ser cierta esta idea, sobre la que recalamos su condición hipotética, la misma volvería a corroborar la versatilidad comentada que mostraban los patrones de la vertiente septentrional hispánica en sus recorridos desde el Atlántico.

De todas formas, si retomamos las opiniones de Heers, el descenso al Mediterráneo de estas gentes del Cantábrico puede ser interpretado como resultado de las carencias manifestadas en pleno Cuatrocientos por otras flotas y, también, como efecto de una reorientación general de las poblaciones mediterráneas que concentraron más sus actividades sobre las finanzas y la industria que sobre el transporte⁷⁶. Esta última explicación redundaría en la postura tradicional de Braudel, para quien la llegada de naves extranjeras al Mediterráneo respondía casi siempre a la creación de nuevas oportunidades como fruto de un renacimiento económico y, por tanto, testimoniaba un cierto nivel de prosperidad, gracias al cual los habitantes de sus riberas se veían lanzados a desarrollar tareas más importantes que las de desplazar mercancías, en particular si eran pesadas⁷⁷. En consecuencia, y desde este punto de vista, la presencia en el mar interior de escuadras foráneas junto a las típicamente mediterráneas vendría a ser un magnífico patrón de medida de las coyunturas, del mismo modo que consentiría elevar a su más alto grado uno de los elementos fundamentales en la caracterización de los itinerarios comerciales de finales del Medioevo, que ya ha quedado apuntado desde el inicio de este trabajo: el de las “*marinerie a confronto*” del que habla Tangheroni o, lo que es lo mismo, la convergencia sobre un mismo espacio (en nuestro caso, el meridional hispánico) de costumbres de navegación de distintas procedencias que acababan generando fenómenos de difusión o imitación técnica⁷⁸. Estos fenómenos afectaban a los tipos navales empleados en los trayectos: las naves, galeras, galeones, galeazas, galeotas y carabelas que han venido aflorando a lo largo del texto, siendo poseídas por genoveses, venecianos, florentinos y cantábricos, pero también por otros grupos marinos (portugueses, andaluces o naturales de la Corona de Aragón) cuya intervención en las circulaciones no debe descuidarse⁷⁹. Sin embargo, dichos factores de imitación incumbían

⁷⁵ J. HEERS, “Le commerce des basques en Méditerranée au XV^e siècle (d’après les archives de Gênes)”, *Bulletin Hispanique*, 57 (1955), pp. 292-324, sobre todo pp. 298-301, 306 y 308-316.

⁷⁶ J. HEERS, *Gênes ...*, cit., p. 212. Entre las flotas afectadas en el XV por ciertas carencias, Heers cita a la catalana. Y es que los pabellones de la Corona de Aragón solían navegar entonces con demasiada lentitud y planteaban convenios rígidos, concentraciones de capital reducidas y contabilidades poco cuidadosas. Estos rasgos provocarían la subordinación de la marinería aragonesa a la de otros estados competidores, salvo en determinadas excepciones de navíos consistentes y dúctiles, bien organizados y veloces, que fueron los que se aventuraron en los prolongados ejes del comercio intercontinental. Sobre estas cuestiones, véase el balance que consta en A. RIERA I MELIS, “La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)”, *Revista d’Història Medieval*, 3 (1992), pp. 55-78, sobre todo pp. 75-76; y en A. RIERA I MELIS - G. FELIU I MONFORT, “Activitats ...”, cit., pp. 190-197, donde se resumen y valoran las opiniones al respecto emitidas por Melis, Del Treppo o el propio Heers. Aparte, consúltense también otros trabajos más específicos, y de publicación relativamente reciente, que ejemplifican en casos concretos la organización de esta flota: M^a.T. FERRER I MALLOL, “La navegació de conserva a l’Edat Mitjana”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 453-464; A. GARCIA I SANZ - N. COLL I JULIÀ, *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelona, 1994; P.F. SIMBULA, “Navigare nel Medioevo. Aspetti finanziari delle squadre navali: Il caso della spedizione per la liberazione di Maria di Sicilia”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 491-507; y A. UNALI, “Le flotte di Alfonso V d’Aragona destinate alle spedizioni nel Mediterraneo occidentale (1420-23; 1432): funzione, organizzazione, bottino”, *Bullettino dell’Istituto Storico Italiano per il Medioevo e Archivio Muratoniano*, 97 (1991), pp. 167-204.

⁷⁷ F. BRAUDEL, *El Mediterráneo ...*, cit., vol. I, pp. 801-803.

⁷⁸ M. TANGHERONI, “Marinerie a confronto nel Mediterraneo del Quattrocento”, en *La Corona de Aragón y el Mediterráneo. Siglos XV-XVI*, coord. por E. SARASA y E. SERRANO, Zaragoza, 1997, pp. 29-40.

⁷⁹ De hecho, por ejemplo, las mismas fuentes que resaltan la presencia de la flota cantábrica en la Valencia del período

asimismo a determinados instrumentos mercantiles que desempeñaban en paralelo un rol sustancial en la vertebración de las rutas y, sobre todo, en su reproducción económica.

En este sentido, y aunque pueda parecer un tanto secundario desde la óptica asumida por esta Semana de Estella, es imposible no referirse al famoso mecanismo de los “fletes discriminativos”, es decir, la adopción para cada periplo marítimo de precios distintos según el valor de mercado de cada uno de los productos transportados. Este sistema vino a sustituir a la anterior fórmula del flete unitario o a tanto alzado para todo un cargamento, y fue una de las bases que permitió abaratar notablemente el coste de los tráficos e incrementar el volumen de las mercancías y de las naves en circulación⁸⁰. Como casi no podía ser de otra manera, tal práctica se atestigua por primera vez entre los comerciantes italianos de los últimos decenios del siglo XIV, quienes consolidaron plenamente su uso hacia 1410 y contribuyeron - sin duda - a favorecer su expansión más o menos rápida por el resto de sociedades mediterráneas. De hecho, en Valencia, la discriminación de tarifas se documenta ya entre 1367-1375 en varios *nòlits* gestionados por empresas genovesas con patrones y propietarios de navíos de origen valenciano y catalán, que aparecían destinados a Italia y Almería. Sin embargo, sólo desde el período 1406-1416 puede demostrarse el empleo de este procedimiento entre los operadores valencianos que acordaban desplazamientos comerciales y que recurrían en ocasiones a naves castellanas. Los ejemplos más antiguos al respecto corresponden a viajes organizados hacia Granada y Berbería y, únicamente con ciertos años de diferencia, esta estrategia mercantil se extendió también a otras dos rutas que configuraban la red esencial del comercio valenciano: las que unían la ciudad con las islas del Mediterráneo central y con los mercados de la Europa atlántica. Quizá era la intensa actividad que se desplegaba desde Valencia en el área meridional mediterránea la que justifica la precocidad de este sector marítimo en la asimilación de un comportamiento que, al final, acabó desparramándose por el conjunto de los tráficos locales e interregionales, sin eliminar por ello del todo la práctica de un flete unitario que se mantuvo marginalmente en vigor incluso hasta las postrimerías del siglo XV⁸¹. Así, la extensión - por un lado - de una técnica “más moderna” y su convivencia - por el otro - con otra “más arcaica” (si se nos permiten estas expresiones peyorativas) deben seguramente mucho a ese “*confronto*” citado de experiencias que tuvo en el Mediterráneo sur hispánico uno de sus paradigmas más significativos.

5. Entre macrocircuitos y microcircuitos de relación económica

transicional entre los siglos XV -XVI permiten vislumbrar, también, la participación en las negociaciones de esos otros grupos marinos citados. Así, entre los fletes que ya conocemos del notario Jaume Salvador de 1474 a 1513, un 16 % fue acordado con patrones de la Castilla meridional atlántica (Huelva, Moguer, Palos de Moguer, Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, Jerez y el Puerto de Santa María) y mediterránea (Cartagena, Almería y Málaga); casi un 19 % correspondió a patrones valencianos, catalanes o de las Baleares; y sólo un escaso 1 % fue acordado con expertos portugueses, de Viana do Castelo, Oporto, Lisboa, el Algarve, Lagos y Madeira (J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo ...*, cit., pp. 254-256). De manera parecida, también las fuentes malagueñas del mismo período (M^a.T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga ...*, cit., pp. 67-71) dejan huella de las actividades marítimas portuguesas, aragonesas y, por descontado, andaluzas. Sobre la marinería andaluza y de la Corona de Aragón, consúltense más detenidamente varias de las referencias bibliográficas que constan *supra* en las notas 25 y 76. Sobre los portugueses, véase L. ADAO DA FONSECA, *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978; y F. THEMUDO BARATA, *Navegação, comércio e relações políticas: Os portugueses no Mediterrâneo ocidental (1385-1466)*, Coimbra, 1998.

⁸⁰ Fue F. Melis (“Werner Sombart ...”, cit.) quien valorizó oportunamente en su momento la implantación entre los mercaderes europeos de este mecanismo, verdadera “revolución de las estructuras tarifarias”, cuya importancia a la hora de hacer comprensible el funcionamiento económico del transporte marítimo mediterráneo de la Baja Edad Media ha sido recordada hasta hoy por M. Tangheroni (*Commercio ...*, cit., pp. 459-462; y “Trasporti navali e commercio marittimo nell’Italia del Quattrocento”, *Revista d’Història Medieval*, 3 (1992), pp. 28-30), M. del Treppo (*Els mercaders ...*, cit., pp. 443-457) y P. Iradiel Murugarren (“La crisis ...”, cit., pp. 110 y 115).

⁸¹ Las noticias de la aparición y difusión de los fletes discriminativos en Valencia entre fines del XIV e inicios del XV proceden de E. CRUSELLES GÓMEZ, *Hombres de negocios ...*, cit., vol. II, pp. 372-377 y 400-404; eID., “La organización ...”, cit., pp. 157-160. Para la situación del mercado urbano de fletes a fines del Cuatrocientos, véase J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo ...*, cit., pp. 263-272. Por otra parte, la formulación económica de los *nòlits* acordados en Valencia durante la Baja Edad Media (tanto de los citados en este párrafo como de los vistos a lo largo de nuestro trabajo) debe ligarse a su paralela sistematización jurídica y notarial, según se estudia en A. GARCÍA SANZ, “Fletamentos catalanes medievales”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 5 (1978), pp. 235-256.

Con esta última variable se completa un cuadro posible (no agotado en su totalidad, ni mucho menos) de los fenómenos marítimos desenvueltos alrededor del ámbito geográfico que ha centrado nuestra atención. Dicho cuadro ha adquirido una relativa riqueza argumental, algo que suele ser normal, por otra parte, en trabajos como éste que se consagran al estudio del comercio y a la estructura de sus rutas entre diferentes áreas y siglos. Pero, además, ha sido un cuadro que, como se habrá visto, se ha dedicado sobre todo a destacar aquellos aspectos más sobresalientes de los circuitos costeros vinculados a los grandes lazos de unión entre ciudades y regiones y a la intervención en ellos de los grupos humanos más conocidos historiográficamente dentro de los mares europeos. De esta manera, se ha intentado mostrar una visión panorámica, a veces parcial, en la que se han privilegiado motivos entendidos como relevantes y en la que, a fuerza de síntesis, han quedado relegados conscientemente temas de gran interés como, por ejemplo, el de la viabilidad local, el cual aparece conectado con los procesos de distribución capilar de las mercancías entre los distintos núcleos mayores y menores afectados por los itinerarios. Sin embargo, no cabe duda que en estas circulaciones de menor alcance concretadas por debajo de las grandes circulaciones marítimas participaban también con frecuente intensidad las poblaciones del sur mediterráneo de nuestra península. En ellas se usaban embarcaciones y recorridos que, casi siempre, eran de escaso calado frente a los que hemos venido apreciando hasta aquí y que, un poco por todas partes, ponían en relación las redes de intercambio local o comarcal con los tráficos mayores de influencia internacional, haciendo en ocasiones difícilmente distinguibles entre sí las unas de los otros⁸². Bien es cierto que, en la mayoría de oportunidades, estas navegaciones de cortísimo radio descansan inmersas en el anonimato ante el silencio de las fuentes, pero ello no impide que puedan ofrecerse algunos datos al respecto, como pretendemos efectuar en este quinto y último punto de la ponencia.

De hecho, creemos que la consideración de este tipo de itinerarios “menos brillantes”, si se quiere, es plenamente adecuada por dos razones. La primera es de índole heurística, porque, cuando estos trayectos pueden documentarse, se demuestra su enorme peso cuantitativo en cada zona y, asimismo, su función cualitativa como factores dinamizadores de la realidad de pequeñas villas y cargadores del litoral. De este modo, en la Málaga de finales del XV y principios del XVI, la mayoría de barcos que salían de su puerto lo hacían con destino definitivo o intermedio hacia las playas de su entorno más inmediato, donde se recogían o distribuían cereales (Almuñécar, Salobreña y Almería), alumbre (Rodalquilar), fruta (Vélez, Bezmiliana o Marbella), lana y cuero vacunos (Almería y Adra) o caña dulce (Motril, Salobreña o Almuñécar)⁸³. Mientras, en Valencia, los registros fiscales del grao de 1488, 1491 y 1494 permiten situar en porcentajes entre el 31 y el 46 % el número de pequeñas barcas, *llaguts*, *llenys*, *balleners*, esquifes o bergantines patroneados por valencianos o por otras gentes de la Corona de Aragón que anclaban en la capital procedentes del resto de su reino. Y tales cifras llegan a niveles superiores al 50 y al 80 % si les unimos las de los navíos que venían de Cataluña e incluso, del sur de Francia (Agde, Arlés, Aigües Mortes, Marsella y Niza), como prolongación prácticamente natural y cotidiana de los marcos locales de actuación. Por supuesto, estos últimos transportes eran de cabotaje, y solían aportar mercancías heterogéneas de reducido volumen y valor (manufacturas pañeras, materias primas textiles y productos alimenticios) pero importantes para el consumo de las localidades valencianas. En ellos, además, se mezclaban mercaderes, armadores y marinos con escasa diferenciación profesional y operativa, ofertas similares de cargamentos y técnicas comerciales y de financiación idénticas⁸⁴.

Aparte, la segunda razón a la que nos referíamos para justificar la observación que merecen las

⁸² R. GRECI, “Itinerari ...”, cit., p. 179; J. HEERS, “Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée a la fin du Moyen Age”, en *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIII^e siècle principalement en Méditerranée*. Travaux du Deuxième Colloque International d'Histoire Maritime, présentés par M. MOLLAT, Paris, 1958, pp. 107-108.

⁸³ M^a. T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga ...*, cit., pp. 43-45; A. FÁBREGAS GARCÍA, *Motril y el azúcar. Comerciantes italianos y judíos en el reino de Granada*, Granada, 1996, pp. 144-184.

⁸⁴ J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo ...*, cit., pp. 34-36, 48-60 y 69-70; P. IRADIEL MURUGARREN, “Valencia y la expansión mediterránea ...”, cit.; ID., “L'economia ...”, cit., p. 104; C. CARRÈRE, *Barcelona, 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, vol. II, Barcelona, 1978, pp. 24-30.

pequeñas circulaciones que estamos comentando es de carácter metodológico, puesto que uno de los problemas que tiene planteados hoy la historia del comercio bajomedieval es el de profundizar en el interrogante de cuáles fueron las interconexiones existentes (si es que las hubo) entre macrocircuitos y microcircuitos, entre navegaciones externas de larga distancia y conexiones internas como las que van a examinarse someramente en esta conclusión⁸⁵. Se trataría, en definitiva, de cuestionarse en qué medida estas segundas vías más cortas estaban al servicio de intercambios cerrados en sí mismos e incumbentes sólo al abastecimiento agrario o pesquero de una sociedad o, por el contrario, se insertaban en las redes de contactos exteriores como forma de redistribuir a escala reducida las grandes mercancías internacionales. Pero se trataría también, más globalmente, de transformar la óptica de lectura macroeconómica, con la amalgama de generalizaciones y simplificaciones que implica, en una multiplicación de grados de atención que individualicen los casos locales y las coyunturas inasimilables a modelos únicos y que permitan, de paso, apreciar una economía - en tanto que sistema en desarrollo o en crisis, de concepción casi antropológica - que, lejos de ser una realidad abstracta, se convierte en algo compuesto por instituciones políticas, habilidades económicas y prototipos culturales protagonizados por determinados agentes económicos⁸⁶. Por decirlo en otras palabras, y aplicando estas nociones para nuestra argumentación específica, el cambio mencionado de perspectiva consistiría por ejemplo en saber hasta qué punto los itinerarios Mediterráneo-Atlántico, Oriente-Flandes, Valencia-Italia o Valencia-Granada-Berbería estaban o no cimentados por pequeñas trayectorias navales que actuaban como malla de soporte de los mismos.

La implantación de esta categoría de recorridos de breve alcance podía obedecer a varias clases de causalidad. Un primer tipo posible dependería de estrategias de orden viario ligadas a la preferencia por utilizar unas escalas marítimas frente a otras, las cuales se veían forzadas a plantearse la necesidad de ejecutar desplazamientos subsidiarios con embarcaciones menores hacia los puertos más favorecidos por los enlaces. En este sentido, los mercaderes catalanes del Cuatrocientos acostumbraban a organizar estos viajes auxiliares de Barcelona a Mallorca con el fin de conseguir los productos que la *muda* veneciana de Poniente había dejado en la isla al volver de Flandes e Inglaterra. Incluso llegó a ser una práctica común en la capital catalana fijar el precio del seguro de mercancías procedentes de Inglaterra calculándolo unitariamente hasta Barcelona, aunque las galeras vénetas de esta ruta no tocaran dicho puerto. Por descontado, el valor del seguro comprendía ya el riesgo inherente a las operaciones de transbordo y trayecto complementario entre Mallorca y Barcelona. Y tales costumbres pudieron haber sido imitadas por Valencia, ya fuera en relación con las Baleares o con algunos otros litorales cercanos a nuestra ciudad que, como Alicante y Cartagena, servían también de escala para las citadas galeras. Recordemos que Valencia, al igual que Barcelona, no lo era. A este mismo respecto, parece ser que los intentos que se han atestiguado por parte del municipio valenciano a inicios del siglo XV para atraer al grao la parada habitual de este convoy mediante concesiones fiscales no tuvieron continuidad, y los hombres de negocios residentes aquí se vieron obligados a usar durante el resto de la centuria la intermediación de otras geografías para acceder a él, a través de esos transportes suplementarios reseñados o de mecanismos empresariales como la contratación de procuraciones, de comandas mercantiles o de comisiones⁸⁷.

⁸⁵ Véase el planteamiento del problema que señalamos en diversos trabajos de M. Tangheroni (*Commercio...*, cit., pp. 392-395; "Trasporti navali ...", cit., pp. 44-45; "Rapporti economici ...", cit., pp. 56-57) y, también, las notas más generales que constan en L. PALERMO, *Sviluppo economico e società preindustriale: cicli, strutture e congiunture in Europa dal Medioevo alla prima Età Moderna*, Roma, 1997; y en P. MASSA PIERGIOVANNI, *Lineamenti di organizzazione economica in uno stato preindustriale: La repubblica di Genova*, Génova, 1995. Desde la experiencia investigadora del ámbito hispánico, véase H. CASADO ALONSO, "Comercio y nacimiento del estado moderno en Castilla (siglos XV y XVI). Algunas reflexiones a la luz de nuevas corrientes de investigación internacional", en *El Estado en la Baja Edad Media: nuevas perspectivas metodológicas*, Zaragoza, 1999, pp. 51-56; y P. IRADIEL MURUGARREN, "El comercio ...", cit.

⁸⁶ M. AYMARD, "La fragilità di un'economia avanzata: l'Italia e le trasformazioni dell'economia europea", en *Storia dell'economia italiana*, vol. II, a cura di R. ROMANO, Turín, 1991, pp. 15-17; C. MANCA, *Introduzione alla storia dei sistemi economici in Europa dal Feudalesimo al Capitalismo. Parte prima: Gli strumenti dell'analisi*, Padua, 1993.

⁸⁷ Sobre los viajes auxiliares organizados desde Barcelona hasta Mallorca, véase M. DEL TREPPO, *Els mercaders...*, cit., p. 94. Los mecanismos que empleó Valencia a lo largo del XV para contactar con la ruta veneciana de Poniente están

Por otro lado, una segunda motivación probable en la creación de los microcircuitos vendría determinada por las jerarquizaciones económicas que se producían en el seno de cada espacio entre puertos principales y puertos secundarios. Así, y en los nexos marítimos nuevamente de Valencia con el conjunto de poblaciones de su reino, predominaba la entrada en la capital de bienes alimenticios autóctonos (cereales y fruta básicamente)⁸⁸, pero no faltan las referencias al reparto interno de mercancías afectadas por las grandes líneas continentales. El 16 de diciembre de 1488 atracó en el puerto la barca de Pedro “*lo viscahi*”, que había venido de Alicante con importaciones arribadas al Mediterráneo ibérico por las vías italianas: tintes, tejidos, papel o metales. Y unos pocos días después, el 29 del mismo mes, era la carabela de Miquel Safont también procedente de Alicante la que llegaba con una serie de productos muy parecidos a éstos, sobre los que se anotó que habían sido desembarcados previamente en el puerto alicantino por parte de la nave de Francesco Spinola, que venía de Génova⁸⁹. Asimismo, ciertas informaciones que se han podido analizar sobre la presencia en Castellón de una nave que iba a Génova en 1415, de unas galeras que subieron a cubierta cargamentos agrícolas en 1419, y de tres naves de gallegos que pretendían negociar en esta costa partidas de cuero, hierro y vino en 1483 dependerían tal vez más de los complejos procesos de redistribución controlados desde Valencia, que no de decisiones autónomas adoptadas por una comarca (la de la Plana castellonense) que no desempeñó nunca una función destacada en los circuitos exteriores de relación⁹⁰. De hecho, no sería extraño que estas últimas noticias fueran interpretables a la luz de contextos muy similares a los verificados en el caso de la exportación de frutos secos desde los cargadores meridionales valencianos hacia Flandes a lo largo del XV. En esta ruta, ya examinada con anterioridad, la conveniencia quizá de disminuir la distancia a recorrer o de evitar pérdidas de tiempo llevó a fijar a veces en Denia y Jávea los fondeaderos habituales de las naves que debían marchar al Atlántico, mientras que desde Valencia partían pequeñas barcas auxiliares que llevaban allí - a las radas alicantinas - las cosechas destinadas a los mercados foráneos que los operadores urbanos habían venido almacenando durante meses en sus *alfòndecs* y tiendas⁹¹.

Además, y como un tercer conjunto factible de causas promotoras de las circulaciones cortas, podrían aducirse elementos de carácter infraestructural ligados a los rasgos particulares que asumían en ocasiones las embarcaciones que transitaban por los caminos costeros o, mejor, a la situación material en que se hallaban los puertos donde solían atracar las mismas⁹². De esta

explicados en D. IGUAL LUIS, “Las galeras ...”, cit., pp. 183-184. Para los intentos de atraer fiscalmente la parada de las galeras en el grao valenciano a inicios del Cuatrocientos, consúltese P. IRADIEL MURUGARREN, “En el Mediterráneo occidental peninsular: dominantes y periferias dominadas en la Baja Edad Media”, *Áreas. Revista de Ciencias Sociales*, 1986, p. 75. Aquí se expone la subvención que el consejo municipal concedió en 1401 para sufragar la mitad del derecho que debían pagar los comerciantes autóctonos al rey para hacer francas “*les galees dels venecians que són en Flandes [e] vendrien e arribarien açí en aquestes mars ab moltes draperies de Flandes, que lexarien açí si eren franques de leuda e de peatge*”.

⁸⁸ J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo ...*, cit., pp. 364, 370 y 414-417; J. HINOJOSA MONTALVO, “Alicante ...”, cit., pp. 85-88; Y. AUFRAY - J. GUIRAL, “Les péages du royaume de Valence (1494)”, *Mélanges de la Casa de Velázquez* 12 (1976), p. 151.

⁸⁹ J. HINOJOSA MONTALVO, “Alicante ...”, cit., p. 88; D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 149-150.

⁹⁰ Las informaciones citadas constan en D. IGUAL LUIS - G. NAVARRO ESPINACH, “Artesanos y mercaderes. De la producción manufacturera al comercio”, en *Historia de Castellón*, vol. I, Castellón, 1992, p. 253; y D. IGUAL LUIS, “Economía local i comerç exterior en el segle XV. L’activitat mercantil italiana a la Plana”, en *V Congrés d’Història i Filologia de la Plana*, Nules, 1998, p. 119. El significado de las mismas en el marco genérico de la economía bajomedieval de las comarcas castellonenses puede apreciarse a través de P. IRADIEL *et alii*, *Oficios artesanales y comercio en Castelló de la Plana (1371-1527)*, Castellón, 1995.

⁹¹ E. CRUSELLES GÓMEZ, “La organización ...”, cit., p. 172; ID., “Denia en el sistema de intercambios bajomedieval”, en *III Congrés d’Estudis de la Marina Alta*, Denia, 1990, pp. 171-178.

⁹² Véase una visión genérica de esa situación material de los puertos del sur mediterráneo ibérico en J. HINOJOSA MONTALVO, “Ciudades portuarias y puertos sin ciudades a fines de la Edad Media en el Mediterráneo occidental”, en *Tecnología y sociedad: Las grandes obras públicas en la Europa medieval. XXII Semana de Estudios Medievales de Estella*, Pamplona, 1996, pp. 263-287. Y, también, en diversos trabajos incluidos en *‘Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia’*. *Atti del Convegno Internazionale di Genova*, a cura di E. POLEGGI, Génova, 1989, en especial los de M.Á. Ladero Quesada (“Puertos de Andalucía en la baja Edad Media: Sevilla y Málaga”, pp. 133-140) y J. Hinojosa Montalvo (“Ciudades portuarias en la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media: los ejemplos de Mallorca, Valencia y Alicante”, pp. 151-165).

manera, por una parte, se sabe que la especialización ya indicada de Génova durante el Cuatrocientos en naves de gran tamaño y de agilidad complicada obligó a la región ligure, sobre todo en sus centros menores (Porto Maurizio, Albenga, Recco, Camogli, Levanto o La Spezia, por ejemplo), a disponer de una flota auxiliar de pequeños navíos que facilitarían los acarreos internos por el ámbito tirrénico⁹³. Mientras, por otra parte, también es conocido que las malas condiciones que sufrió la bahía de Valencia a lo largo de la Baja Edad Media, con una playa baja y arenosa que dificultaba el acceso de la navegación y carente de casi cualquier infraestructura consolidada de estiba, motivaron la organización de un sistema de transporte supletorio en barcas o gabarras de poco calado. Éstas se dirigían hacia las naves ancladas a una distancia prudencial de la costa para no encallar, y llevaban hasta ellas los productos a exportar o traían a tierra los importados. Evidentemente, la tarea inicial de estas barcas era tan sólo la de propiciar la relación directa de carga y descarga de la capital con los buques que llegaban a ella. Pero, partiendo de esta función, dichas barcas podían dedicarse a “*barquejar e navigar*” por el litoral valenciano, como señalan algunas fuentes de 1497, dando paso a una redistribución de cabotaje que ponía otra vez en marcha esas microtrayectorias a las que aludimos⁹⁴. Tan importante debió ser el mantenimiento de este tipo de transporte secundario para la vida marítima valenciana que mereció ser reproducido hacia 1519 en el diario de viaje de ese anónimo mercader milanés que ya hemos citado en páginas precedentes: “*Valentia he apresso al mare a legha 1/2 et non ha portto alcuno, ma sola spiaggia [...]. Essa spiaggia he molto periculosa, et perhò pochi navilij fano scalla li, anze niuni, se non quelli tengono necessitate per mercantie per Valentia, et anche quelle non si accostano alla terra, ma stano in mare meza lega o circa, et scaricano con le barchette; le altre fano tutte scalle in Cartagena e in Alicante*”⁹⁵.

En consecuencia, causalidades como éstas que acabamos de revisar, y como otras que puedan testimoniarse a lo largo del sur hispánico, parecen apuntar la realidad de la existencia de esas pequeñas redes que ayudaban a sostener, por un lado, el armazón interior de los itinerarios más prestigiosos y a dispersar, por el otro, sus efectos por gran parte de las sociedades costeras. Desgraciadamente, el carácter esporádico de muchas de estas referencias y su ocasional descontextualización impiden precisar más su interpretación, al menos por lo que respecta en concreto al área valenciana. Sin embargo, la extensión territorial de las secuelas de las grandes rutas debió ser bastante significativa y contribuyó a enmarañar aún más el diseño de unas vías comerciales ya suficientemente complejas de por sí. En ellas, en esas vías, “*barchette*” como las mencionadas por el viajero milanés se atrevieron a inmiscuirse por las rendijas dejadas por los navíos mayores con ritmos cada vez más acelerados según avanzaban los tiempos finales del Medievo, especialmente en su siglo XV, de modo que el futuro (y las coyunturas económicas)

⁹³ J. HEERS, *Gênes ...*, cit., pp. 211-212; M. TANGHERONI, “Trasporti navali ...”, cit., pp. 46-47; ID., “Marinerie ...”, cit., pp. 34-35.

⁹⁴ Descripciones detalladas de la situación física de la costa de la ciudad de Valencia a finales de la Edad Media, y de los sistemas arbitrados para facilitar el embarque y desembarque de mercancías ante la inexistencia de un puerto artificial permanente, constan en A. DÍAZ BORRÁS *et alii*, *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*, Valencia, 1986, pp. 2-14; R. FERRER NAVARRO, *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977, pp. 108-113; J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo ...*, cit., pp. 71-84; y E. SALVADOR ESTEBAN, *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Valencia, 1972, pp. 125-138 y 295-302. Para la referencia de 1497, véase J. GUIRAL, *ibidem*, p. 75.

⁹⁵ *Un mercante di Milano ...*, cit., p. 145. Cuando el anónimo mercader visitó Málaga por los mismos años de inicios del Quinientos, describió su puerto de manera muy diferente al valenciano: “*He Malega nel regno di Granatta et he sul mare [...], et ha uno bello portto, facto da duy promontorij, quali si extendano nel mare ad modo di un C; et Malega he in medio, et in cima del promontorio quale è verso Barbaria li he una torre ove sempre stano gentte ad guardare se li mori venghono per fare damno alchuno alle terre de christiani [...]. Malega he portto molto notevole in Spagna, et li concorreno navilij assay [...]*” (*ibidem*, p. 134). Por cierto: la constatación que hace el milanés respecto a los pocos navíos que recalaban en Valencia debe entenderse no sólo en el marco de las carencias que presentaba la costa local sino también, y sobre todo, en el contexto de los problemas económicos más generales que comenzó a experimentar la ciudad durante el primer cuarto del XVI. Éstos impusieron el traslado de muchas iniciativas comerciales hacia los otros puertos de Alicante y Cartagena que el propio viajero menciona, así como una ralentización definitiva de los contactos marítimos exteriores de Valencia frente a lo que había supuesto la exuberancia de estos mismos contactos durante el Cuatrocientos, los cuales no habían quedado frenados significativamente entonces por las deficiencias del litoral (D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, cit., pp. 75-76).

beneficiaron aparentemente más a los barcos menores⁹⁶. Así, el contraste entre embarcaciones grandes y pequeñas sería un factor - otro más - a tener en cuenta en cualquier explicación de las sendas que fundamentaban el tráfico mercantil por el mar. Un espacio en el que circular se convirtió en una actividad básicamente colectiva a causa, como hemos ido viendo, de la diversidad de iniciativas que confluían en él, de la abundancia de personas y de recursos que se hallaban implicados, de la pluralidad de productos negociados y de la novedad de las técnicas de gestión utilizadas. Por ello, todo recorrido marítimo acababa poniendo a prueba los lazos de cohesión de las sociedades afectadas y, sobre todo, su grado de integración en un marco superior (el del Mediterráneo meridional observado, en nuestro caso, desde Valencia) hasta cierto punto unitario en cuanto a sus formas de navegación y en el que, si se produjo algún tipo de identidad común, ésta no nació tanto de la absorción o anulación de unos sectores sobre otros, como del intercambio cultural (entendido, este último término, en su sentido más amplio) promovido por las gentes que se movían en su seno⁹⁷.

⁹⁶ M. MOLLAT, *Europa ...*, cit., p. 81; F. BRAUDEL, *El Mediterráneo ...*, cit., vol. I, pp. 392-399. Como se argumenta en esta última cita, en un determinado momento entre los siglos XV y XVI se produjo en el Mediterráneo una reducción del número de los grandes veleros (que tanto tiempo requerían para cargar y que solían ampararse en privilegios casi monopolísticos) y un rápido incremento de los barcos de pequeño tonelaje (más veloces y baratos), lo que marcó el comienzo de una enorme transformación. Además, y siguiendo con las ideas de Braudel, esta revancha de las embarcaciones menores ocurriría casi siempre durante períodos de aumento del intercambio comercial y, por tanto, como en el caso ya anotado de la penetración en el Mediterráneo de navíos foráneos, se convertiría en un buen botón de muestra de coyunturas expansivas.

⁹⁷ G. JEHEL, "Aspects des relations interculturelles dans l'espace méditerranéen au Moyen Age", en *Le vie del Mediterraneo ...*, cit., pp. 23-30; F. MANCONI, "Traffici commerciali e integrazione culturale nel Mediterraneo occidentale fra Quattro e Cinquecento", *Studi Storici*, 36/4 (1995), pp. 1051-1073; E. CRUSELLES GÓMEZ, "La organización ...", cit., p. 166.