

LAS GALERAS MERCANTILES VENECIANAS Y EL PUERTO DE VALENCIA (1391-1534)¹

DAVID IGUAL LUIS
Universidad de Valencia

SUMARIO

I. Venecia y la navegación de las Baleares.- II. Las flotas llegadas al puerto de Valencia.- III. Las importaciones de Aigues Mortes y Berbería.- IV. La animación del mercado local y las tendencias exportadoras.

El mar es la riqueza. Así de contundente se expresaba Braudel cuando pretendía reflejar que la aportación económica del espacio náutico fue la más importante de todas las que se ventilaron en la Europa bajomedieval y protomoderna². De hecho, el mar fue el vértice de un complejo sistema triangular que hizo de las actividades comerciales, financieras e industriales los puntos centrales de una verdadera ebullición que recorrió el Mediterráneo. Pero la propia órbita marina fue un problema, porque el intercambio que tenía lugar dentro de ella resultó entorpecido por el límite impuesto por el transporte, culminación necesaria de la producción. La

¹Las abreviaturas empleadas en el trabajo son las siguientes: ARV (Archivo del Reino de Valencia), APPV (Archivo de Protocolos del Patriarca de Valencia), lb. (libra, unidad monetaria), s. (sueldo), d. (dinero), c. (carga), a. (arroba), l. (libra, unidad de peso), o. (onza). Las equivalencias en las medidas de peso valencianas son, en la magnitud *grossa*, de 1 c.=10 a.=360 l.; y en la medida *prima*, de 1 c.=12 a.=360 l. En ambos casos, 1 l.=12 o.=355 gramos métricos actuales.

²F. BRAUDEL, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, II, Madrid, 1984, p. 309.

lentitud de la navegación, su débil capacidad, su irregularidad y su alto precio de coste dificultaron los circuitos merceológicos y humanos y obligaron a las sociedades euromediterráneas a idear constantemente nuevos procedimientos ágiles de comunicación. El método más célebre entre los siglos XIV-XVI fue el de las *mude* venecianas, grupos de *galere da mercato* que cubrían una serie de rutas regulares de Este a Oeste bajo la tutela del estado. Las flotas aseguraban el abastecimiento occidental de objetos valiosos orientales y, a la vez, captaban los productos de los puntos de parada para llevarlos a geografías más remotas. Se fijó así un enlace que escindía el trabajo entre transportistas y propietarios de la carga y que permitía confrontar costumbres, técnicas y comportamientos hasta formar una especie de ecumenismo marítimo. A partir de estas bases, el objetivo del presente artículo es analizar el funcionamiento de dicho sistema en uno de los litorales que experimentó sus efectos, el de Valencia, así como observar las posibles consecuencias sobre la economía local. Las derivaciones fueron trascendentes por su importancia cualitativa y por su duración cronológica alrededor de la *larga* centuria cuatrocentista, porque las primeras *mude* documentadas que afectaron al puerto datan de 1391 y las últimas de 1534, aunque el mayor eco heurístico de la escala se dio desde 1450 en consonancia tanto con el esplendor del comercio exterior valenciano como con el auge de la armada véneta.

I. VENECIA Y LA NAVEGACIÓN DE LAS GALERAS

La Señoría adriática representó durante la Baja Edad Media y el inicio de la Edad Moderna el tipo por excelencia de economía marítima mediterránea. Su función portuaria soportó la incesante prosperidad de la ciudad durante el período, hasta el punto de que el espacio europeo fue atravesado de Sur a Norte por un eje Venecia-Brujas-Londres que concentraba los beneficios. En la base de la tendencia ascendente del mercado estaba el progreso técnico de las operaciones empresariales y el desarrollo de dos formas complementarias de transporte. Uno, el de las naves redondas, altas y anchas, dotadas de velas, de escasa tripulación y de gran capacidad de carga, que satisfacía la demanda de porteos cuyo valor residía en la cantidad. Otro, el de las galeras bajas y estrechas provistas de velamen, remos y armas y adecuadas para viajes rápidos, para combatir y para acarrear mercancías ligeras y costosas. La dualidad funcional de los navíos

compuso la clave de la marina véneta, en la que las naves significaban la mayor parte y las galeras aportaban su cualidad distintiva, ya que, aunque no eran particularmente grandes, sí eran muy seguras tanto por el armamento como por los más de 200 marinos y pasajeros que solían navegar. Por ello, sus cargamentos tenían siempre mayor valor, lo que compensaba lo oneroso de su flete. Dichos barcos, además, condujeron a la más alta eficacia el sistema de las *mude*³.

Este procedimiento respondía a medidas de economía dirigida e integraba en el mismo marco una empresa de estado y las asociaciones de exportadores preocupados por reducir los dispendios del transporte. La Señoría fabricó en sus astilleros desde mediados del Trecentos las galeras que luego eran alquiladas mediante subasta anual. El patricio a quien se adjudicaban garantizaba el personal, asumía los gastos, suministraba la carga y percibía de otros mercaderes los fletes de las mercancías. De esta manera, el estado se liberaba de las dificultades de explotación de una parte de la armada, mientras los usuarios veían consolidado su comercio y viajaban poniendo en común el dinero invertido o formando compañía para la remesa y el retorno de una sola galera. Así, el funcionamiento de las líneas exigió disponer de una abundante financiación para constituir las sociedades y abastecer el tonelaje, por lo que toda la población veneciana se vio obligada a prestar su dinero a los mercaderes. La omnipresente oferta de crédito permitió a los comerciantes trabajar en empresas conjuntas que elevaron al primer plano el principio de gestión colectiva y recogieron el favor de los afectados como respuesta al problema de la administración de los buques⁴. Pero, aunque el arriendo facultaba al sector privado usar instrumentos del sector público, las autoridades se reservaron algunas competencias. Para evitar los peligros del mar, ordenaron que los convoyes nunca zarparan en solitario, sino que salieran *en conserva* de varias unidades bajo el mando de un capitán noble. La partida se asignaba para una fecha determinada y el itinerario también se fijaba de antemano con notable minuciosidad. Todas las escalas debían cumplirse puntualmente a la ida y a la vuelta y los capitanes usaban su poder para evitar cualquier cambio, por

³F.C. LANE, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Turín, 1983, pp. 3-6.

⁴F. BRAUDEL, *ob. cit.*, III, Madrid, 1984, pp. 98-102; B. DOUMERC - D. STOCKLY, *L'évolution du capitalisme marchand à Venise: le financement des "galere da mercato" à la fin du XVe siècle*, "Annales. Histoire, Sciences Sociales", 50-1 (enero-febrero 1995), pp. 135-138.

mínimo que fuera, porque lo que aseguraba el éxito de las inversiones era la periodicidad, la seguridad y la rapidez de los viajes. Sólo los imprevistos de la navegación y los intereses de los mercaderes podían obligar a variar la ruta prevista.

La práctica de las galeras quedó establecida, en primer lugar, para garantizar el abastecimiento constante del mercado veneciano y, después, para defender la posición de la república como máximo emporio internacional, ya que sus tratos repercutieron en el extranjero y sostuvieron las actividades venecianas fuera de sus fronteras naturales. De hecho, las distintas líneas creadas a lo largo de los siglos dibujaron las venas y arterias de una única circulación económica que, desde el corazón adriático, se expandía por todo el cuerpo mediterráneo. Las dos vías más antiguas datan de 1338 y unían Venecia con Constantinopla, el mar de Azof y Armenia, por un lado, y con Chipre y Beirut, por el otro. De forma simultánea, otras galeras partieron hacia Flandes, pero sus viajes se regularizaron sólo a finales del XIV, cuando comenzó también el enlace con Alejandría. A inicios del siguiente siglo se añadieron las líneas de Aigües Mortes y Berbería en el Mediterráneo occidental y hacia 1460 entró en juego el último convoy, el de *Trafego*, que ligaba Berbería con Levante. Los siete trayectos convivieron con pocas interrupciones desde entonces y hasta 1490, configurando el momento de apogeo del sistema en el que el número de galeras llegó a superar la veintena anual. Sin embargo, no todos los itinerarios tuvieron la misma trascendencia, porque la base del intercambio era el trasvase de mercancías entre Oriente y Occidente, lo que otorgó el mayor protagonismo a las rutas de Beirut, Alejandría y Flandes. En cualquier caso, el conjunto comenzó a degradarse a partir de 1500 en función de mutaciones estructurales ocurridas en la propia Venecia, que suscitaron una metamorfosis en la concepción del comercio, y de alteraciones generales del ambiente mediterráneo, donde el afianzamiento de los grandes estados modernos y las guerras contra los musulmanes expusieron los barcos a mayores peligros e hicieron perder a Venecia el control del flujo mercantil. En 1534 sólo subsistía ya el vínculo fructífero con Levante y, aunque las tres líneas principales citadas aún perduraron un tiempo, su deterioro fue evidente⁵.

⁵A. TENENTI - C. VIVANTI, *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIVe-XVIIe siècles*, "Annales E.S.C.", 16, nº 1 (enero-febrero 1961), pp. 84-86; F.C. LANE, *ob. cit.*, pp. 7, 23 y 32-35.

II. LAS FLOTAS LLEGADAS AL PUERTO DE VALENCIA

La primera travesía que tocó las costas ibéricas fue la de Flandes, un enlace integrado en el esquema de las *mude* en 1374. La Señoría fijó la salida de Venecia el 15 de julio y el regreso desde los destinos en mayo del siguiente año. El convoy de ida, compuesto por entre dos y cinco galeras, pasaba por Mesina, Palermo, Mallorca o Ibiza, Alicante, Almería o Málaga, Cádiz y Lisboa y, a partir del Canal de la Mancha, se dividía en dos: uno, que iba a Brujas y Amberes y otro, que llegaba a Southampton y Londres cargado de especias, tintes y mordientes. A la vuelta, las galeras de Brujas partían antes que las de Londres y esperaban a éstas en Sandwich para formar el grupo de retorno, que recalaba en las mismas radas anteriores distribuyendo la lana, los paños, los metales y las pieles que habían adquirido los tripulantes italianos. Las secuelas del tráfico alcanzaban las playas afectadas por las paradas y otros espacios apartados en los que se imaginaban fórmulas para explotar sus ventajas. Los mercaderes de Barcelona, por ejemplo, organizaron un servicio supletorio de embarcaciones menores que iban a Mallorca a comprar los productos dejados en la isla. Asimismo, Valencia aprovechó la posición de las Baleares hasta el punto de que ésta fue una de las principales bases con las que contó el territorio para integrarse en el circuito transalpino, al menos durante el Trecentos⁶. En ocasiones, los operadores valencianos no se conformaron con esta conexión y trataron de favorecer el acceso directo de los convoyes a su bahía. En 1391, las fuentes municipales señalan que dichos buques traían pieles y paños comprados en Flandes. Y en 1401, el *Consell* concedió una subvención de 50 florines 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". Pero la protección oficial al comercio en la ruta veneciana al Norte de Europa no fue persistente y los agentes residentes en la ciudad prefirieron

⁶B. DINI, *Produzioni e mercati nell'Occidente Europeo*, en "Europa e Mediterraneo tra Medioevo e Prima Età Moderna: l'osservatorio italiano", a cura di S. GENSINI, Pisa, 1992, p. 115; M. del TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcelona, 1976, pp. 94-95; D. IGUAL LUIS - G. NAVARRO ESPINACH, *Le relazioni economiche tra Valenza ed Italia nel XIV secolo*, "Medioevo. Saggi e rassegne", 20 (1995), en prensa.

usar la intermediación de Mallorca, de Sicilia y de Andalucía mediante la investidura de procuradores o el envío de delegados⁷.

La línea flamenca, con todo, no fue la que tuvo mayor incidencia sobre el puerto valenciano. Dicho papel correspondió a las otras dos *mude* que llegaban de Venecia a Sicilia y que cubrían luego la ribera norte del Mediterráneo occidental a través de Nápoles, Gaeta, Piombino, Porto Pisano, Génova, Niza, Marsella, Aigües Mortes y Barcelona (*ruta de Aigües Mortes*), o sus costas meridionales, con escalas en Trápoli, Djerba, Túnez, Bugía, Argel, Honein, Orán, Vélez de la Gomera, Málaga y Almería (*ruta de Berbería*)⁸. Ambas escuadras quedaron establecidas en las primeras décadas del Cuatrocientos y tenían en Valencia el punto final de descarga del trayecto de ida y el inicial de partida en el tornaviaje. Todas estas circunstancias subrayan, por un lado, el cambio de orientación de la economía marítima que, a causa de las dificultades que experimenta en Levante por la presión musulmana, encamina sus pasos hacia el Oeste. Pero, por otro, destacan la función emergente de nuestra ciudad en el contexto internacional. Si el municipio ocupaba hasta mediados del XIV un lugar periférico en la construcción de los espacios mercantiles, desde entonces inició un desarrollo económico que estimuló el consumo y la producción y que atrajo al territorio numerosas empresas extranjeras, sobre todo italianas, que dispusieron de un nuevo emporio que formó ya parte decisiva de sus esquemas de mercado. El siglo XV consumó el rol cosmopolita del reino y elevó su categoría hasta convertirlo primero en centro operativo de los tratos y, tras 1450, en uno de los mayores focos de acumulación de capitales y de a-

⁷Las noticias de 1391 y 1401 constan en E. VIDAL BELTRÁN, *Valencia en la época de Juan I*, Valencia, 1974, pp. 209-210; y P. IRADIEL MURUGARREN, *En el Mediterráneo occidental peninsular: dominantes y periferias dominadas en la Baja Edad Media*, "Areas. Revista de Ciencias Sociales", Murcia, 1986, p. 75. Otras operaciones detectadas en la ruta con métodos de intermediación desde Valencia corresponden a finales de siglo: en 1485, Pere Bellviure poseía 635 l. de seda que su factor Simó Descamps había embarcado en las galeras en Mesina consignadas al pisano Pietro da Cascina en Brujas. Mientras, en 1487, Pere Canyiçar cargó en Venecia en la galera patroneada por Daniele Dandolo 2 costales de pimienta y 1 jarrita de jengibre verde que debían desembarcarse en Mallorca. Como no ocurrió así, Canyiçar nombró receptor al flamenco Cassín de Levocant, residente en Brujas. Ese mismo año, el ligur Francesco Palomar comisionó a Giacomo di Soprani, genovés de Sevilla, la percepción de unas ropas *de galeis venetis que vadunt in Ponent* (ARV, *Protocolos*, nº 2004 --1485-IX-14 y 16-- y 2675 --1487-V-9 y VII-18--).

⁸J.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. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI", I, Valencia, 1994, pp. 23-24.

fluencia de operadores transalpinos de la Península Ibérica⁹. De hecho, la estancia regular de las rutas venecianas concentró en Valencia el cierre del ciclo de intercambios de la cuenca mediterránea antes de adentrarse en el Atlántico.

El periplo de Aigües Mortes se inició en 1402-1403 y se convirtió en habitual en 1413. Su aparición por el litoral valenciano, sin embargo, fue más tardía, ya que la primera presencia se sitúa en 1425, mientras es 1427 la fecha desde la que el convoy recala con normalidad¹⁰. Posiblemente corresponde al viaje inaugural una noticia de julio de 1425 en que Marioto di Bardi, mercader florentino alojado en el casco urbano, aseguraba al marquesano Francesco di Honofri di Fabbiano 10 balas de paños *migans de la terra* cargados en dos galeras vénetas. En cualquier caso, el reflejo del itinerario en las fuentes sólo es constante durante el último cuarto de la centuria. Ya en 1473, el *draper* Sanç Navarro embarcó hacia Palermo 3 balas de *draps anglesos e de la terra e cortrahes* en una galera *de les dues que poch dies ha són partides de València la via de Aygües Mortes*, que le fueron aseguradas por 400 lb. y una prima del 4 %¹¹. Pero a partir de 1474, el baile general de Valencia, oficial encargado de velar por el comercio, comenzó a dar salvoconductos a las armadas venecianas que pretendían atracar en el puerto con el fin de avalar su presencia. Dichos guajes permiten captar algunas características del recorrido, así como su continuidad cronológica. Desde el año citado hasta 1494, última fecha de concesión, la autoridad dio 16 licencias y las únicas interrupciones del tráfico se dieron en 1475, 1486 y 1487, años de peligro de peste en el reino, y en 1482-1483, cuando se desató una guerra entre la monarquía

⁹P. IRADIEL MURUGARREN, *Valencia y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón*, en "Catàleg de l'exposició 'La Corona d'Aragó. El regne de València en l'expansió mediterrània (1238-1492)", Valencia, 1991, pp. 83-87.

¹⁰A. TENENTI-C. VIVANTI, *ob. cit.*, p. 85; H. LAPEYRE, *Les marchands étrangers dans le royaume de Valence aux XVe et XVI siècles*, en "Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel", Colonia, 1970, p. 106.

¹¹ARV, *Protocolos*, n° 2423 (1425-VII-4), y A.P.P.V., n° 24062 (1473-IX-15). El primer documento ha sido citado por E. CRUSELLES GÓMEZ, *Jerarquización y especialización de los circuitos mercantiles valencianos (finales del XIV-primer mitad del XV)*, "Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval", 7 (1988-89), p. 99.

hispánica y Venecia¹². El número de barcos admitidos en cada privilegio fue siempre de dos --una nao *capitana* donde viajaba el capitán de la flota y una *patrona* regida sólo por un patrón-- y su venida al puerto se daba entre agosto y septiembre, aunque a veces se adelantaba a julio o se retrasaba hasta octubre. De todos modos, el enlace se suspendió a mediados de los 90 y sólo el 27 de febrero de 1506 vuelve a atestiguar su escala¹³.

Más persistente fue la conexión de Berbería que, tras su nacimiento privado en 1436, pasó a depender de la directiva estatal hacia 1440. En este caso, Valencia se integró enseguida en el recorrido, a pesar de la ruptura parcial de los viajes en 1442-1443 y 1447-1450¹⁴. De nuevo es la segunda mitad del Cuatrocientos la que aporta el mayor número de informaciones, ya que los registros oficiales señalan que las galeras accedieron al litoral en 51 ocasiones de 1451 a 1520. Los guijajes del baile muestran cierta irregularidad de la escuadra, tanto a nivel de número de naves --que oscila de tres entre 1474-1487 a dos entre 1491-1494, para volver a tres de 1496 a 1498, siendo una *capitana* y las otras (una o dos) patronas--, como de plazo de llegada. Si hasta 1478 vienen en agosto, desde entonces lo hacen en invierno, aunque en fechas variables entre octubre y febrero¹⁵.

¹²Sobre las pestes, *cf.* M. GALLENT MARCO, *Valencia y las epidemias del XV*, "Estudios de Historia Social", 10-11 (1979), pp. 119-120. Y sobre la guerra, *cf.* L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Algunos datos sobre las relaciones de Fernando el Católico con Génova hasta la alianza de 1493*, en "Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed età Moderna. Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo", a cura di L. d'ARIZO, II, Cagliari, 1993, pp. 369-385.

¹³Los guijajes constan en ARV, *Bailía, Lletres i Privilegis*, n^o 1155, fols. 295 v. (1474-VIII-23) y 694 r. (1476-VIII-5); 1156, fols. 66 v.-67 r. (1477-VIII-2), 255 v. (1478-VIII-17), 519 v.-520 r. (1479-VIII-3) y 862 r.-v. (1480-IX-20); 1157, fols. 68 r.-v. (1481-VII-6) y 733 r.-v. (1484-X-12); 1158, fol. 88 r. (1485-X-21); 1159, fols. 119 r. (1488-VIII-20), 224 r.-v. (1489-VIII-31) y 368 r. (1490-IX-11); y 1160, fol. 300 r. (1491-IX-26), 520 v. (1492-VIII-30), 711 v. (1493-VIII-1) y 889 v. (1494-VIII-1). Y la escala de 1506 en J. GUIRAL, *Valencia marítima en el siglo XV*, en "Nuestra Historia", III, Valencia, 1980, p. 254.

¹⁴F.C. LANE, *I mercanti di Venezia*, Turín, 1982, p. 101; H. LAPEYRE, *ob. cit.*, p. 107.

¹⁵ARV, *Bailía, Lletres i Privilegis*, n^o 1155, fols. 295 v. (1474-VIII-23) y 711 v. (1476-VIII-31); 1156, fols. 66 v.-67 r. (1477-VIII-2), 255 v. (1478-VIII-17) y 662 r. (1479-XII-1); 1157, fols. 125 v. (1481-X-11) y 733 r.-v. (1484-X-12); 1158, fols. 88 r. (1485-X-21) y 492 r. (1487-X-27); 1159, fol. 427 r. (1490-XI-26); 1160, fols. 321 r. (1491-X-29), 561 v.-562 r. (1492-XI-16) y 946 r. (1494-XII-2); y 1161, fols. 5 r.-6 r. (1494-XII-31), 219 v. (1496-I-25), 342 r. (1496-XII-22), 360 v. (1497-I-12) y 470 v. (1498-II-6). La falta de guijajes algunos años no implica siempre inexistencia del tráfico, porque otras fuentes permiten deducir la llegada de las galeras. Así ocurre en 1488, cuando el permiso es concedido directamente por el rey en diciembre, aunque ya antes el capitán de la armada véneta obtuvo garantías de los diputados de la Generalidad valenciana. En cualquier caso, su presencia efectiva en el grao es dudosa, porque la aduana de ese año no inscribe su entrada (*cf. infra* las referencias al

La fluctuación provoca incluso que en un mismo año (1496) estén activos dos convoyes, uno en enero y otro a finales de diciembre que obtiene sendas licencias entre ese mismo momento y enero de 1497, una situación similar a la producida en 1494, cuando en febrero dos galeras declaran las mercancías que transportan para ser sometidas a exacción fiscal, mientras otras distintas consiguen dos salvoconductos en diciembre que les permiten detenerse hasta su regreso en febrero de 1495¹⁶. En el siglo XVI, las naves norteafricanas atracaron con pocas cesuras hasta 1509, mientras entre 1510-1517 dejaron de circular al reanudarse las guerras de Italia. Después, la ruta realizó nuevos viajes en 1517, 1519, 1521, 1524 y 1533, de los cuales está comprobada la parada en Valencia de los dos primeros en 1518 y 1520 y del último en 1534, tal y como refleja en su diario el terciopelero de origen genovés Jeroni Sòria, afincado en la ciudad, quien afirma que "disapte a 27 de Juny, 1534, a les sinch hores deprés dinar vengueren 3 galiases venesianes a negoçiar en València del modo que de primer solien negoçiar e guiades, de què estigueren 40 dies e se'n tornaren"¹⁷. Acabó así el ciclo de poco más de cien años en que las playas levantinas ibéricas desempeñaron un papel esencial dentro del circuito veneciano.

manifest de mar). Al parecer, un ataque de la escuadra aragonesa obligó a los barcos a huir de la playa (A. de la TORRE, *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, III, Barcelona, 1951, p. 513; J. HINOJOSA MONTALVO, *Sobre mercaderes extrapeninsulares en la Valencia del siglo XV*, "Saitabi", 26 (1976), p. 73). También en 1489 y 1499-1500 se conoce la parada a través de los permisos que el baile otorgó a musulmanes norteafricanos o granadinos que desembarcaban de la flota, aunque el caso de los dos últimos años es contradictorio porque, en teoría, no circuló ningún convoy de la Serenísima por la guerra que mantenía con los turcos; es posible entonces que las citas se refirieran a personas llegadas antes (D. IGUAL LUIS, *Italianos en la frontera marítima nazarí. La ruta de Valencia a Granada en el siglo XV*, en "Congreso La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (ss. XIII-XVI)", Lorca-Vera, 1994, en prensa; J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *ob. cit.*, pp. 24-25). En total, sólo 8 años de la segunda mitad del XV vieron la ausencia de la *muda* berberisca, casi siempre por episodios bélicos o pestíferos como los citados en el caso de Aigües Mortes (J. GUIRAL, *ob. cit.*, pp. 253-254).

¹⁶ARV, *Generalidad*, n° 4934, fols. 35 v.-46 r. (1494-II-6); J. GUIRAL, *Les relacions del regne de València amb Berberia al segle XV*, en A. FURIÓ (ed.), *València, un mercat medieval*, Valencia, 1985, p. 288.

¹⁷J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *ob. cit.*, pp. 29, 33 y 40-52; *Dietari de Jeroni Soria*, con un prólogo de F. de P. MOMBLANCH GONZÁLBEB, Valencia, 1960, p. 152.

III. LAS IMPORTACIONES DE AIGÜES MORTES Y BERBERÍA

El acceso de las galeras al puerto era esperado con interés por la población ribereña a causa de los productos que traían, cuyo desembarco desbordaba el ritmo habitual de las transacciones en la ciudad. En ese sentido, los *manifests de mar* conservados en Valencia de 1488 y 1494, que inventarian diariamente las naves ancladas en el grao, las partidas importadas, sus propietarios y los impuestos pagados por su entrada, proporcionan un retrato bastante fidedigno de dichas mercancías ya que incluyen las declaraciones de las dos galeras de Aigües Mortes de ambos años y de las dos de Berbería del último¹⁸. Su tipología es muy similar en ambas vías y acumula una amplia gama de denominaciones que va desde las 64 de la galera patrona de Berbería de 1494 a las 93 de la patrona de Aigües Mortes de 1488, una diversidad que muestra la trascendencia de la labor transportista de las *mude*. La variedad de productos, sin embargo, puede concentrarse y reducirse en cuatro grandes grupos.

El primero es el constituido por los metales, que tienen más peso en las importaciones de la ruta septentrional que recoge las creaciones lombardas y centro-europeas de acero, hierro, latón, cobre y estaño en bruto o con mínimas elaboraciones, a las que hay que unir algunas armas y aparejos defensivos como hachas, arcos, coderas y espingardas. La línea berberisca provee manufacturas análogas aunque en menor suma y sólo añade como novedad significativa el plomo. Un segundo sector representativo del tonelaje es el textil. Valencia se aprovisiona por Aigües Mortes de paños variados de lana, seda y terciopelo y de hilo de Borgoña, pero el volumen más sustancial de la carga es el compuesto, en primer lugar, por la mercería, término ambiguo que agrupa objetos complementarios del vestido, que vienen embalados entre 1488-1494 en 22 barriles, 37 cajas y 81 sacos de varios tamaños y en recipientes más pequeños. Y después por

¹⁸ARV, *Bailía*, Libro apéndice 68, fols. 264 v.-277 v., 1488-VIII-20 (galeras de Aigües Mortes, la capitana regida por Francesco Valleres y patroneada por Marco Malimpiero, y la patrona dirigida por Matteo di Pesoli); e *idem*, *Generalidad*, n^o 4934, fols. 35 v.-46 r., 1494-II-6 (galeras capitana y patrona de Berbería), y 226 r.-245 v., 1494-VIII-2 (galeras de Aigües Mortes, la capitana dirigida por Oliverio Contarini y patroneada por Andrea Bondimer, y la patrona regida por Domenico Capello). Los seis inventarios están analizados en el tomo IV de nuestra tesis doctoral *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental* (pp. 65-79, 103-113 y 119-136), dirigida por el Dr. Paulino Iradiel, cuya lectura está prevista para el presente año 1995. De aquí procede la mayoría de datos que constan tanto en este apartado del artículo como en el último.

el algodón en forma de hilo o no (31 c. 21 l. *primes*, 10 sacos y 1 caja totales), de velos (33 cajas, 37 mazos y 17 piezas) y de cotonías (1 bala). A este conjunto, Berbería aporta en 1494 madejas de seda en fibra que las tripulaciones de las galeras logran en Almería, así como camocanes, sate-nes, tafetanes y vanovas y los albornoces, almaizares, almexías, tocas y otras *robes morisques* que forman parte del atuendo musulmán y que proceden tanto del reino granadino como del litoral norteafricano. Esta segunda flota completa su carga con paños de lana e incluso con lana virgen, de la que bajan 15 sacas¹⁹. El tercer tipo merceológico se compone de las pieles y cueros que son importados casi en exclusiva por la ruta meridional y que suman en 1494 un total de 698 unidades, 60 costales, 3 balas y 1 fardo. Mientras, el cuarto y último integra los productos conocidos como especias y que, en los *manifests*, incluyen más de 70 términos distintos.

El vocablo *especia* alcanzó en la Edad Media tal amplitud que abarcaba desde todo tipo de drogas gastronómicas y farmacéuticas cultivadas entre Siria y el Océano Indico, hasta algunos colorantes y mordientes (índigo, brasil y agalla), perfumes, gomas, resinas, cera y mercancías raras y exóticas como el marfil y las plumas de avestruz. Estos objetos circulaban en Asia por medio de mercaderes árabes y, al llegar al Mediterráneo, pasaban a manos de catalanes, genoveses y, sobre todo, venecianos, que casi monopolizaban su actividad en Oriente sobre la pimienta de Alejandría y sobre la llamada especiería sutil (canela, jengibre, girofle y clavo) de Damasco. Se alimentó así un negocio que ofrecía suculentos beneficios a los protagonistas. Esta circunstancia forzó la acumulación del capital, pero lo mantuvo alejado de la esfera de la producción y contribuyó a conservar durante largo tiempo las relaciones intercontinentales. A la vez, hizo que en dicho comercio se interesaran las ciudades y los empresarios más activos, lo que creó un tráfico de enormes espacios. La extensión geográfica marcó el signo obstinado de la riqueza y ayudó a recrear un mito de las especias que sobrevaloró su influencia sobre los ambientes económicos de Europa,

¹⁹El origen de la mercería citada puede situarse entre el Norte de Italia, el mediodía de Francia y el Sur de Alemania (E. CRUSELLES GÓMEZ, 'Todo es cerrazón y noche'. *La sociedad urbana valenciana en la encrucijada a los tiempos modernos*, "Revista d'Història Medieval", 3 (1992), p. 129). El algodón es mayoritariamente siciliano y muchos velos incluyen el epíteto *de Mesina*. Sin embargo, no es descartable que una parte venga de Siria y Egipto a través de Venecia u otros puertos de Sicilia y Nápoles (J. HEERS, *L'Islam et le monde méditerranéen à la fin du Moyen Age*, en "La incorporación de Granada a la Corona de Castilla. Actas del Symposium conmemorativo del Quinto Centenario", Granada, 1993, pp. 50-51). Sobre la procedencia de la seda, *cf.* J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *ob. cit.*, p. 26.

Africa y Asia. En realidad, dicho movimiento afectó con profundidad a un escaso número de plazas y, además, las cantidades concertadas en el Mediterráneo --calculadas por Bautier en torno a las 600 o 700 toneladas anuales-- le confirieron un lugar secundario en el conjunto de los tratos²⁰. Podría decirse, por tanto, que la importancia otorgada a las especias emana de características más cualitativas que cuantitativas, derivadas de la concentración de las transacciones y del espíritu especulativo con que se enfrentaban los operadores. En cualquier caso, lo cierto es que las cuatro galeras de Aigües Mortes consideradas transportaron hasta Valencia 351 c. 1 a. 18 l. 11 o. *primes* de especias variadas y 145 c. 9 a. 23 l. *grosses* de pimienta, todas ellas embarcadas entre Venecia y los cargadores sicilianos, mientras las dos de Berbería condujeron 175 c. 9 a. 18 l. *primes* de las primeras y 41 c. 2 a. *grosses* de la segunda, fletadas tanto en Levante como en las arenas africanas mediterráneas o atlánticas productoras de pimienta, incienso, laca, goma, benjuí y plumas²¹. A estas cifras hay que añadir más de 160 recipientes entre cajas, barriles, sacos, botellas, costales y otros envases de peso indeterminado que configuran estos productos como los más abundantes de los importados por las flotas venecianas.

Los cuatro tipos analizados no agotaban la capacidad de los barcos, que todavía podían albergar cantidades reducidas de *cascavalls*, quesos sicilianos o sardos realizados con leche de yegua; de papel y libros producidos alrededor de la Liguria; de instrumentos de madera y vidrio elaborados entre la Lombardía y el Véneto; y de algunos esclavos y cautivos que sumaban 18 en las seis embarcaciones. Se colmaba así un cargamento total dispuesto bajo cubierta cuya trascendencia sobre el mercado interior fue muy desigual, porque, de todos los tráficos, sólo los cueros y, básicamente, las especias desempeñaron un papel primordial en el abastecimiento urbano. Guiral ha calculado que las pieles berberiscas supusieron hacia un 30 % del total contratado en la ciudad, mientras las drogas orientales o norteafricanas

²⁰F.C. LANE, *I mercanti*, ob. cit., pp. 187-194 y 203; P. KRIEDTE, *Feudalismo tardío y capital mercantil. Líneas maestras de la historia económica europea desde el siglo XVI hasta finales del XVIII*, Barcelona, 1986, p. 60; R.H. BAUTIER, *Commerce méditerranéen et banquiers italiens au Moyen Age*, Hampshire, 1992, IV, pp. 293-310.

²¹Las pólizas originales de carga de las galeras procedentes de Oriente y de las dirigidas a Occidente muestran el trasvase de las drogas de las primeras flotas, que llegan a Venecia, a las segundas, que zarpan de allí, aunque es posible que el cargamento se complete en Sicilia, centro de la ruta de las especias para los catalanes (J. HIEERS, *Société et économie à Gênes (XIVe-XVe siècles)*, Londres, 1979, I, pp. 165-178; M. del TREPPO, ob. cit., p. 139). El origen africano de algunas cosechas figura en J. GUIRAL, *Les relations ...*, ob. cit., p. 301.

lograron proporciones siempre superiores al 70 %²². Una vez llegadas al grao, dichas especias eran repartidas en la sociedad autóctona, en una circulación que reflejaba la fama que la especiería se granjeó en Valencia. Las drogas formaban parte de la composición de los dulces y de los remedios elaborados por los boticarios y su transformación *in situ* por parte de *su-crers*, *especiars* y *apotecaris* hizo de la ciudad una proveedora habitual de la corte y de los miembros de la aristocracia peninsular. Esta redistribución afectaba a productos ya elaborados y a una parte de las materias desembarcadas que era adquirida directamente por mercaderes castellanos o aragoneses residentes en el casco urbano. La capacidad exportadora valenciana podía abarcar incluso ambientes distintos del hispánico, porque empresas portuguesas acudían al litoral mediterráneo para equiparse de una amplia tipología de especias que coincide con la tráfada por las galeras²³.

Todos los datos anteriores señalan que el oficio importador de las *mude* se centraba en el negocio de las especias, tanto a nivel absoluto de la cantidad transportada como en relación a su importancia en la plaza local. Con ello, las flotas enlazaban la economía nativa con los grandes centros de especulación internacional y elevaban el litoral a un rango prominente en la cuenca marítima occidental primero y en el espacio ibérico después, por cuanto Valencia no se limitaba a actuar como simple núcleo de recepción, sino que intervenía como emporio de redistribución hacia el resto de la península. El trasvase mercantil se completaba con el transporte de pasajeros que accedían a cubierta en alguna de las numerosas escalas de la ruta. En 1486, el veneciano Bernardo Calvo, *companyó de la galera priora*, obtuvo del baile un guíaje de residencia tras haberse apeado aquí, el mismo privilegio y por las mismas circunstancias que consiguieron entre 1491-1492 los mercaderes genoveses Giovanni Cataneo, Alberto della Roca, Tommaso Doria y Domenico di Marinis. Más significativos fueron los

²²J. GUIRAL, *Les relacions*, *ob. cit.*, pp. 300-301; *idem*, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989, pp. 388-393.

²³En 1482, 1492 y 1493, los toledanos Fernando Gerada, Rodrigo de la Fuente, Alfonso y Fernando de Córdoba, Sancho Ortiz y Juan Martínez reconocieron deber 592 lb. 17 s. 10 d. a los venecianos Andrea Gracia, Nicola Balbi y Gabriele Soranzo por la compra de especias indefinidas y de acíbar. Y en 1487, Pedro de Luna, operador de Caspe, consiguió 2 barriles de incienso de Giovanni y Nicola Balbi (ARV, *Protocolos*, nº 2001 --1482-V-8 y 15--, 2675 --1487-IX-11--, 1121 --1492-V-23-- y 2010 --1493-X-26--). El tráfico luso consta en J. HINOJOSA MONTALVO, *Intercambios comerciales entre Portugal y Valencia a fines del siglo XV: el 'dret portugués'*, en "Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval", II, Oporto, 1990, pp. 774-777.

viajes llevados a cabo entre 1451-1500 con la línea de Berbería por musulmanes norteafricanos que venían a residir y negociar por períodos inferiores a un año, o por individuos y familias granadinos que huyeron a Orán y Túnez durante las guerras de su reino con Castilla y que, tras la conquista, decidían regresar a su tierra vía Valencia o alojarse permanentemente en las aljamas de nuestro territorio²⁴. De esta manera, la doble función desempeñada por las galeras de carga merceológica y de tránsito humano realza su rol y delimita con claridad las dimensiones económicas y sociales en las que el sistema regular de navegación tuvo una intervención decisiva.

IV. LA ANIMACIÓN DEL MERCADO LOCAL Y LAS TENDENCIAS EXPORTADORAS

Las mercancías de los *manifests* no se distribuyen de forma anárquica, sino que se agrupan en partidas de tamaño variable. Una parte reducida de los conjuntos aparece atribuida a propietarios no habitantes de la ciudad y destinada ya en origen a consignatarios de Valencia que son responsables de su gestión y del pago de los impuestos correspondientes. En esta situación se encuentran unos pocos hombres de negocios autóctonos que han entablado acuerdos esporádicos con colegas residentes en Venecia o en las escalas de los recorridos, y determinadas empresas extranjeras instaladas en el Mediterráneo ibérico que poseen en los citados lugares factores que les envían productos con asiduidad. En ocasiones, estos consignatarios delegan en procuradores puntuales la aceptación de dichas mercancías²⁵. La inmensa mayoría de objetos, sin embargo, recae en exclusiva sobre propietarios que los asumen en nombre propio o de terceros y que están facultados para distribuirlos en los puertos de parada. Son partidas,

²⁴Los guiajes citados de italianos constan en ARV, *Bailía, Lletres i Privilegis*, nº 1158, fols. 292 v.-293 r. (1486-X-9), y 1160, fols. 341 r. (1491-XI-15) y 575 r. (1492-XII-10). Sobre los musulmanes, *cfr.* D. IGUAL LUIS, *Italianos, ob. cit.*

²⁵Entre 1491-1492, el florentino Francesco di Bardi encarga a Jaume de Vernegal, mercader barcelonés de origen pisano, recibir unas balas de paños de seda y brocados transportados por Aigües Mortes. Y en 1495 es Alfonso Sanchís, hermano del tesorero de los Reyes Católicos, quien confía al toledano Alfonso de Castro, al florentino Loteri Loti y a los genoveses Agostino Italiano y Martino Centurione unas mercancías cargadas en Venecia por su factor Lluís Palau (ARV, *Protocolos*, nº 2690 --1491-VIII-25 y 1492-VIII-9-- y 2011 --1495-XI-27--).

por tanto, que no tienen asignación segura y que circulan en el mercado en busca de comprador. Los operadores que realizan esta función son comerciantes que viajan en los barcos, casi todos italianos, aunque no es extraño que concurren mercaderes musulmanes embarcados en la línea berberisca. También se dedican a las labores de venta los marinos y oficiales vénetos de las galeras que, durante los días que están ancladas en el grao, acuden a la lonja para acordar los tratos cerrados después ante los notarios. Entre los cargos que desarrollan los negocios se alude a *vicealmiralls*, *bombarders*, *barquerols*, *galeotos*, *sormanells* e incluso al *metge* de la galera, pero los más favorecidos son los capitanes respectivos de las flotas y los patrones, escribanos y *còmits* de cada navío que poseen apellidos muy conocidos en la Señoría (Antiveri, Cataro, Contarini, Gradanigro, Mocenigo, etc.)²⁶.

En cualquier caso, el hecho de que la porción más significativa de las importaciones no disfrute desde el principio de un destinatario firme las obliga a entrar en la dinámica del mercado local. Ello implica, en primer lugar, que no todas las partidas puedan venderse a causa de condiciones coyunturales derivadas de su baja calidad, de la saturación de la oferta o de otros motivos de difícil aprehensión, y deban *tornar a galera* para ser despachadas en el tornaviaje²⁷. A la vez, la activa negociación efectuada por los vénetos anima la atmósfera mercantil, acelera los contratos y, como lógica consecuencia, aumenta de forma extraordinaria los depósitos fiscales, especialmente los recaudados por la monarquía sobre el comercio exterior a través de arrendamientos. Así lo confirman en 1488 los diputados de la Generalidad cuando se quejan de la ausencia de la ruta de Berbería y sostie-

²⁶La concentración de intereses en las tripulaciones refleja una estructura caracterizada por la jerarquización de funciones y una especialización en las actividades de las *mude* de algunas familias que controlan las dignidades dirigentes de la armada como medio de dominar el intercambio (F.C. LANE, *Studies in Venetian social and economic history*, Londres, 1987, VII, pp. 418-419; B. DOUMERC-D. STOCKLY, *ob. cit.*, pp. 144-145). Sobre la función de cada oficio en las naves, *cfr.* J.C. HOCQUET, *Gens de mer à Venise: diversité des statuts, conditions de vie et de travail sur les navires*, en "XVII Colloquio Internazionale di Storia Marittima. La genti del mare Mediterraneo", I, Nápoles, 1981, pp. 103-168.

²⁷El acero de las cuatro galeras de Aigües Mortes (224 balas pequeñas y 127 c. 7 a. *grosses*) penetra al completo en el tejido valenciano, lo mismo que sucede con el plomo de Berbería (208 c. 7 a. *grosses* en bruto, en barras y en láminas). Pero la seda almeriense y las especias muestran una imagen distinta. La *muda* berberisca de 1494 trae 3.286 l. de seda y 5 recipientes más que vuelven en su totalidad a las galeras. De las especias de 1488 y 1494, los convoyes de Aigües Mortes infiltran en Valencia toda la pimienta y devuelven un 13 % de las otras drogas (351 c. 1 a. 18 l. 11 o.), mientras los de Berbería retornan el 44 % de la pimienta (41 c. 2 a.) y el 11 % del resto (175 c. 9 a. 18 l.). También se reembarkan 37 embalajes, menos del 25 % de los localizados.

nen que, por la presencia de las flotas, "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. [E] tan gran dan ha hagut que [...] los drets reyals, del General e de la ciutat perderen pus de deu mília lliures"²⁸.

Los lamentos sobre la disminución de ganancias que implica la suspensión puntual del contacto de las *mude* se repiten otros años. Además, cuando se da la interrupción, los arrendadores de los impuestos se ven forzados a solicitar la reducción del pago íntegro al que están obligados, una demanda que ya recogen los mismos capítulos originales del contrato para evitar pérdidas a los afectados²⁹. Estas protestas son sintomáticas de los beneficios que aporta el tráfico véneto a la riqueza nativa. Según los *manifests*, las entradas derivadas del intercambio de las galeras sumaron 595 lb. 11 s. 4 d. en 1488 y 643 lb. 9 s. 3 d. en 1494, cifras que supusieron la mayor parte de los ingresos realizados por las autoridades sobre el comercio italiano en general y que alcanzaron una escala sobre el total arrendado del 6'7 % en el primer caso y del 7'5 % en el segundo³⁰. Los porcentajes, escasos a nivel absoluto, muestran su sentido si recordamos que pertenecen a 6 naves, cuando los mismos fondos aduaneros incluyen la llegada al puerto de otras 973 embarcaciones procedentes de las más di-

²⁸ ARV, *Generalidad*, nº 1947, fols. 108 r.-109 r. (texto citado por J. HINOJOSA MONTALVO, *Sobre ...*, *ob. cit.*, p. 73).

²⁹ Las otras quejas localizadas en la documentación son de 1475 y 1482-1483 (ARV, *Bailía, Lletres i Privilegis*, nº 1155, fols. 616 r.-617 r. --1476-III-23--, y 1157, fols. 433 r.-435 r. --1483-V-28--; S. CARRERIS ZACARÉS, *Los jurados de Valencia y Luis de Santángel. Notas sobre política económica*, Valencia, 1963, pp. 61-64). En 1488, los arrendadores pidieron disminuir el pago en 25.000 s., el 14 % de lo estipulado (A. SANTAMARÍA ARÁNDEZ, *Aportación al estudio de la economía de Valencia durante el siglo XV*, Valencia, 1966, pp. 143-144).

³⁰ Los *manifests* registran los tributos cobrados por el monarca (peaje, *lleuda* de Tortosa y *dret italià*) que incumben a negociantes no domiciliados en Valencia, especialmente los italianos, y que significan la parte más valiosa del balance fiscal sobre el mercado exterior del reino. Sus arrendamientos implicaron el abono teórico de 177.000 s. en 1488 y de 171.500 s. en 1494 (cfr. D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia ...*, *ob. cit.*, I, sobre todo el capítulo II). Este marco impositivo se creó progresivamente a lo largo del Cuatrocientos y generó conflictos con la Señoría, como en 1445, cuando las galeras en tránsito por el litoral amenazaron con apedrear a los oficiales locales que acudían al grao a exigirles nuevos pagos (M^a.T. FERRER I MAILLOL, *Els italians a terres catalanes (segles XII-XV)*, "Anuario de Estudios Medievales", 10 (1980), p. 465).

versas geografías. De esta manera, el eco del movimiento de las galeras en la fortuna de Valencia parece ser mucho mayor de lo que indica su exigua proporción (0'6 %) sobre la suma del tráfico marítimo de importación computado.

La influencia de las flotas regulares sobre el mercado no finaliza aquí, ya que repercuten a la vez sobre las tendencias exportadoras, por cuanto sirven como drenaje de la producción manufacturera o agropecuaria de la ciudad, del resto del reino e incluso de las tierras castellanas y aragonesas adyacentes. En el puerto, los barcos se aprovisionan de seda y oro llegados por otros medios de Sevilla, Granada y el Norte de Africa, y de mercancías locales como aceite, azúcar o *flassades* que deben liquidarse en el viaje de vuelta³¹. Sin embargo, los intereses de las tripulaciones y de los operadores que intervienen en el negocio se centran en tres tipologías muy determinadas.

La primera es la constituida por los paños, que pertenecen mayoritariamente a agentes valencianos. En 1471, por ejemplo, el mercader Nicolau Balaguer cargó 16 balas dirigidas a Siracusa en dos de las tres galeras de Berbería varadas en el grao, que le fueron avaladas en 200 lb. con una prima del 3 %. Mientras, en 1473, fue el notario Miquel de Puigmitjà quien estibó hacia Palermo por la ruta septentrional 10 tejidos aragoneses consignados a un hijo homónimo suyo y a un tal Jaume Pasqual, mercader. El control autóctono del trato pañero no impedía que en él participara el resto de grupos mercantiles de la urbe. En 1490, los genoveses Benedetto Pinello y Bernardo di Franchi dieron 30 cordellates al veneciano Michele Bo para que los llevara a Venecia en la nave capitana de Aigües Mortes. En 1494, el siciliano Sebastiano Rigitano era dueño de unas ropas enviadas a Sicilia por el doncel Joan Figuerola con la línea berberisca. Y en 1499, el francés Huguet de Lilla nombró procurador a Pedro Martínez, comerciante aragonés de Venecia, para lograr de los oficiales de las armadas 16 cordellates que iban asignados a Siracusa y que no se desembarcaron allí. El

³¹Entre 1436-1439, el factor de la empresa de Andrea Barbarigo embarca en Valencia seda y aceite y, hacia 1460, Alvisc Barbarigo añade oro (F.C. LANE, *I mercanti*, ob. cit., pp. 31 y 101-106). En mayo de 1478, el *flassader* Pere Barceló vende a los mercaderes Andreu Miquel y Mateu Sorita, todos valencianos, 100 *flassades* que deben ser entregadas en las primeras galeras de ese año. Y en 1491, el véneto Leonardo Pontorno reconoce haber comprado 5 q. de azúcar a los *suçrers* locales Francesc Seguer y Lluís Monlleó y les conmina a que se lo den con rapidez porque las galeras van a zarpar (A.R.V., *Protocolos*, nº 1998 --1478-V-16-- y 1120 --1491-I-27--).

enlace que señalan estos documentos entre Valencia y Sicilia fue fundamental y motivó la creación de compañías consagradas en exclusiva a tal intercambio, como la firmada en 1491 por dos años entre los mercaderes mesineses Filippo di Santo Vinzenzo y Santo Toro d'Angelo. Cada uno aportó un capital de 250 lb., pero Angelo se comprometía a vivir en Valencia y remitir mercancías con las flotas vénetas a Santo Vinzenzo, que habitaría en Sicilia³².

El segundo producto del que se aprovisionan las galeras son los esclavos. Valencia quedó conectada desde 1450 con la trata internacional a través del triángulo Guinea-Portugal-Sevilla que articulaba la entrada en Europa de cautivos negros y su inicial reparto por la Península Ibérica. La magnitud de la plaza valenciana fue tal que un solo mercader toscano, Cesare di Barzi, factor de la empresa florentina de Bartolomeo Marchionni, instalada en Lisboa, declaró entre 1489-1497 ante las autoridades la recepción por vía marítima de 2.007 siervos negros. A estos africanos hay que añadir los que afluyen desde mucho antes de los espacios musulmanes y los que comienzan a hacerlo de las Canarias, que también son negociados por dicha compañía o por empresas autóctonas y genovesas³³. Semejante oferta de capital humano no fue absorbida por la demanda indígena, lo que motivó la creación de redes exportadoras más amplias que partían de Valencia al Mediterráneo. Los protagonistas de los nuevos circuitos fueron los agentes italianos y, dentro de ellos, los venecianos, que reunieron la mayor parte de compras para destinarlas a la ruta de sus flotas. Así, el equipo de las galeras bajaba a tierra y acordaba la contratación de varones y hembras blancos o mestizos de Berbería y Canarias, pero sobre todo de negros guineanos de *jalo*³⁴.

³²APPV, nº 24060 (1471-X-23) y 24062 (1473-XI-10); A.R.V., *Protocolos*, nº 2008 (1490-X-26), 1120 (1491-I-17), 2012 (1494-VI-4) y 2698 (1499-IV-10). La penetración de paños valencianos en Sicilia fue destacada desde 1420, especialmente en el sector de calidad media representado por los cordellates, cuyo tráfico compensaba la paralela importación de trigo (H. BRESCH, *La draperie catalane au miroir sicilien, 1300-1460*, "Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia", 4 (1983), pp. 119-125).

³³L. d'ARIENZO, *La società Marchioni-Berardi tra Portogallo e Spagna nell'eta di Cristoforo Colombo*, en "Actas das II Jornadas", *ob. cit.*, IV, Oporto, 1990, pp. 1465-1481.

³⁴Los esclavos suelen ser menores de 30 años y se tasan en precios inferiores a 50 ducados (ARV, *Protocolos*, nº 2688 --1481-VI-1--, 2004 --1485-II-22--, 1118 --1486-X-5--, 2689 --1486-X-12--, 2675 --1487-XI-6 y 9--, 2690 --1492-IX-22 y XII-5--, 2012 --1494-VII-9, VIII-21 y 29--, 2694 --1494-IX-3--, 2013 --1496-III-9-- y 2698 --1498-VI-8--). El valor de las compras se computa en metálico, aunque en ocasiones se abona en mercancías: en 1498, el toscano Francesco di Bardi vendió al escribano véneto Antonio di Monte un negro de 20 años por

La tercera y última mercancía que provoca el interés veneciano es la lana, cuya meta se sitúa en las bahías noritalianas o sicilianas. En 1490, los genoveses Pinello y Franchi embarcaron junto a los paños ya citados 60 sacos de fibra, 50 de los cuales iban a Palermo y el resto a Venecia. Y en 1491, el véneto Giacomo Rissardo consiguió de sus colegas locales Gisbert de Santafé y Miquel Vicent 215 sacas de los valles de Ayora y del río Mijares, que debían entregarse en las primeras galeras de Aigües Mortes que vinieran para ser consignadas a Florencia a Alamanno Salviati. Las necesidades de este tráfico conectaron el embarque valenciano con Tortosa, acreditado mercado de contratación del vellón catalano-aragonés que desembocaba por la vía del Ebro o por los caminos del Maestrat, lo que permitía contrastar numerosas calidades y precios. Por ello, es frecuente que el trayecto septentrional pare allí e incluso que el viaje de Berbería prolongue su periplo, como ocurre en 1481 cuando Luigi Balbi exige desde Valencia a los tres patrones de la flota que cumplan una concordia por la que debían ir a Tortosa a cargar unas ropas³⁵. La adquisición de lana equilibraba la distribución de los objetos importados con las *mude*. Entre 1475-1478, el veneciano Antonio Mari entregó 35 camelotes y cierta pimienta y acero al tendero Leonard d'Aragó y al mercader Francesc Besant, que debían pagar las compras en fibra cuando llegaran las dos escuadras habituales. Y en 1497, los también venecianos Luigi Tinto y Luigi Mastelli y el sienés Pietro Spannochi lograron de agentes autóctonos más de 850 sacas de la *Serra d'Aragó* que iban destinadas a la primera línea que tocara el litoral, parte de cuyo valor debía saldarse en drogas y paños venidos con los barcos³⁶. Este abastecimiento lanero, al parecer, era esencial para la economía veneciana, que encontraba en las playas mediterráneas ibéricas una parte significativa de la materia prima necesaria para la manufactura textil propia o de los otros territorios del Norte italiano. Por esta razón, el estado de San Marcos trató de asegurar la provisión de la flota y concedió a los patrones la posibilidad de decidir la carga y los mercaderes que de-

2 c. 7 a. 12 l. de lino almerciense (*Ibidem*, nº 2698 --1498-VII-6--).

³⁵*Ibidem*, nº 2000 (1481-X-26), 2008 (1490-X-26) y 2007 (1491-I-31); M. del TREPPO, *ob. cit.*, pp. 238-241; B. DOUMERC, *Les vénitiens en Catalogne pendant la guerre civile (1464-1470)*, "Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia", 5-6 (1984-85), p. 251.

³⁶ARV, *Protocolos*, nº 1995 (1475-IV-24), 1998 (1478-I-15), 2015 (1497-II-21 y III-1) y 2014 (1497-V-29). Las mercancías trocadas por lana en los últimos contratos se especifican con detalle en el caso del toscano: 8 c. 7 a. 11 l. de jengibre, estoraque, palo de brasil, álao y canela y 23 camelotes.

bían proveerla. El dominio de estos oficiales llegó hasta el punto de poder forzar en la lonja coyunturas favorables a ellos e intervenir sobre la política de precios³⁷.

El intercambio de paños, esclavos y lana por tejidos, metales y drogas articula el enlace valenciano de las galeras, aunque su auténtica función respecto al mercado interno se evidencia en el trueque directo de vellón por especias. La bilateralidad clausura la órbita de las *mude*, un círculo en el que se suceden cuatro momentos de compraventa entre los que se divisa, por otra parte, todo proceso comercial de ida y vuelta: las especias, adquiridas en Oriente y expedidas desde Venecia, son vendidas en Valencia y permutadas por fibra destinada a volver a Italia en general y al Adriático en particular y a ser distribuida allí. Así pues, la operación se termina y arquea mediante un cierre del circuito, cuya conclusión supedita la suerte del mercader. Nada impide, sin embargo, complicar el esquema y transformar el camino de doble recorrido en un trato triangular: en 1505, el patricio Michele da Lezze llevó plata en dinero contante de Venecia a Túnez, donde sería trocada por polvo de oro que, a su llegada a Valencia, debía fundirse y acuñarse en la ceca de la ciudad o cambiarse por lana y vuelto a traer a Venecia, según la coyuntura local. En todo caso, siendo el intercambio reciprocidad, a todo trayecto de ida corresponde cierto retorno, tan óptimo o sinuoso como se quiera, que sella cualquier conexión sobre sí misma³⁸.

De esta forma, la Señoría veneciana creó una amplia red que, originada a partir de los aspectos técnicos, organizativos y políticos de las *galerie da mercato*, impuso una circulación económica y social a lo largo del Mediterráneo y de las más próximas costas atlánticas. El sistema benefició a los hombres de negocios vénetos y les ayudó a mantener la competitividad exterior, pero también favoreció las aspiraciones de los mercaderes nativos de cada uno de los litorales afectados por las rutas, que encontraron en ellas el suministro regular y seguro de mercancías lejanas y la posibilidad de exportar los productos elaborados en el territorio y en las regiones inmediatas de su transpaís continental. La conjunción de intereses entre grupos emprendedores encontró una buena manifestación en Valencia,

³⁷En 1506, los encargados de la flota descaban hacer bajar el precio de la lana en Valencia y trataron de fijar un importe único para obligar a los vendedores locales a entregar la mercancía por una tarifa ventajosa (B. DOUMERC - D. STOCKLY, *ob. cit.*, pp. 146-147).

³⁸F. BRAUDEL, *ob. cit.*, II, pp. 111-112.

donde se plasmó una especie de ajuste tácito por el cual los operadores residentes en el casco urbano se aseguraron la intermediación en el acceso a la lana ibérica y el control distributivo de la pañería propia hacia geografías cercanas como la siciliana, mientras los agentes y tripulantes venecianos dominaron los tráficos especulativos de especias y esclavos que unían los focos de decisión internacional. El acuerdo apuntaló el éxito de las galeras alrededor del puerto y fue asimismo uno de los pedestales en que se apoyó la prosperidad comercial de Valencia en el siglo XV. Sólo su ruptura en las primeras décadas del Quinientos a causa de la degradación y pérdida de continuidad de las *mude* y del inicio paralelo de dificultades económicas internas en el reino ralentizó el contacto del litoral con los puntos neurálgicos marítimos. La regionalización del tráfico posterior a 1534, último hito del procedimiento véneto en Valencia, hizo perder al grao parte del oficio adquirido en la Baja Edad Media como nudo de la malla empresarial europea, secundario para algunas geografías como Flandes y principal para otras como el Norte de Africa e Italia.

RÉSUMÉ

Cet article a analysé le fonctionnement de la navigation des *galere da mercato* vénitiennes le long d'un des littoraux parcourus, la côte de Valence. Ce système connu comptait aux XIVe-XVIe siècles jusque sept routes et servit à approvisionner l'Occident en produit orientaux et aussi pour acheter des marchandises dans les points d'arrêt. Les premières galères qui arrivèrent au port de Valence (celles de Flandres) sont de 1391, mais la période la plus active de l'escale est celle des années 1450-1534 avec la route d'Aigues Mortes et de Berberie. Précisément, l'analyse combinée des sources fiscales et notariales permet de découvrir que le réseau de cette flotte s'articulait sur l'importation de tissus, métaux et épices, et l'exportation de laine, esclaves et draps, bien que la fonction du marché interne servit de base au change de billon contre les épices. Les transactions favorisaient le marché, produisaient d'abondants bénéfices fiscaux, mais surtout, garantissaient la position de Valence comme centre de réception et redistribution commerciales pour le bassin occidental de la Méditerranée.

SUMMARY

This article studies the functioning of Venetian *galere da mercato* along one of the coastlines where they operated, that of Valencia. The system was known to have seven routes during the XIVth to the XVIth centuries and was used to collect goods at the point of arrival. The first galleys which came to the port of Valencia (from Flanders) were in 1391, but the most active period was 1450-1534, from Aigues Mortes and Barbary. Analysis of fiscal and notarial records shows that the fleet system operated with the import of textiles, metal and spices and the export of wool, slaves and cloth, though the basic function of the market was the exchange of billon for spices. The market benefited from high profits and above all, guaranteed Valencia's position as a centre of trade and exchange in the western Mediterranean.