

La Bahía gaditana y Valencia. Áreas de convergencia mercantil a fines de la Edad Media

JOSÉ HINOJOSA MONTALVO
Universidad de Alicante

A fines de la Edad Media, tanto Valencia como Sevilla se han convertido en dos capitales regionales en las respectivas áreas del Mediterráneo occidental y la Andalucía atlántica. Ahora bien, la centralidad de Sevilla era también el éxito de toda la región, de la Andalucía castellana y, en particular, de la bahía gaditana, donde Cádiz, el Puerto de Santa María o Sanlúcar de Barrameda disputarán con el paso del tiempo a Sevilla su papel de escalas en las grandes rutas internacionales.

El éxito era fruto de la combinación establecida entre progreso agrario, actividad industrial y desarrollo mercantil, que permitió integrar los circuitos del comercio local (mercados y ferias) con el interregional e internacional. Este proceso se aprecia muy bien en la ciudad de Valencia desde 1375, fecha a partir de la cual se introdujeron importantes novedades en los productos objeto de intercambio, las rutas marítimas, las nuevas técnicas mercantiles y la abundante presencia de mercaderes italianos. Y lo mismo sucedió en el área andaluza, con una buena red de ciudades, rica producción agropecuaria y excelente situación estratégica para las escalas en las rutas entre el Atlántico y el Mediterráneo.

Las circunstancias señaladas permitieron el desarrollo de un dinámico comercio interregional que, unió Andalucía con la Corona de Aragón, en nuestro caso con Valencia desde 1400 y aún más desde 1450. Sevilla fue el centro de este tráfico durante buena parte del siglo XV, pero a finales de la Edad Media serían los puertos de la costa gaditana los que ocuparon la primacía en estos intercambios. Se trata de analizar cuáles fueron las rutas seguidas entre Valencia y el bajo Guadalquivir, los patrones y embarcaciones utilizados, donde destaca el importante papel de los castellanos; los productos objeto de intercambio, que son, de manera predominante, el pescado y las salazones, lanas, cueros, azúcar atlántico, esclavos y aceite, en unos parámetros similares a los que mantenía el comercio barcelonés en esta área de la Andalucía atlántica, a su vez mercado para una serie mercancías propias (en particular los tejidos de baja y media calidad, y en menor medida otras manufacturas de la artesanía local como muebles, armas y herramientas), sin olvidar el destacado papel que tanto Valencia como los puertos gaditanos desempeñaron como escala y plataforma para prolongar sus negocios hacia Flandes, Inglaterra, África o las islas Canarias. La conclusión desde el observatorio valenciano es clara: si a finales del siglo XIV los intercambios con la Andalucía atlántica apenas ocupaban un puesto secundario, casi marginal, un siglo después estas relaciones se habían fortalecido y regularizado, al compás del proceso de regionalización de la economía europea, de la aparición de las grandes capitales regionales, y de la interconexión entre mercados locales, regionales e internacionales.

EL FLUJO DE LOS INTERCAMBIOS

Aunque fue a partir del último cuarto del siglo XIV cuando los intercambios con la Andalucía atlántica comienzan a dejarse sentir en las fuentes documentales valencianas, fruto de un incremento general de las relaciones con los países atlánticos –Flandes, Inglaterra o Portugal–¹, lo cierto es que al menos desde mediados de siglo había ya relaciones con los puertos de Algeciras, Sevilla o Tarifa, que era en aquellos momentos el destino preferido para los buques salidos desde Valencia y centro receptor de la madera valenciana, en vigas o elaborada en diversas manufacturas.

A finales del siglo XIV y si utilizamos la correspondencia conservada en el Archivo Datini de Prato, en las noticias sobre entradas y salidas de buques en el Grao de Valencia entre los años 1395-1398 nos encontraríamos con que no hubo ninguna relacionada con los puertos de la bahía de Cádiz, y tan sólo una en 1395 procedente de Sevilla, con destino final en Barcelona. En cuanto a las rutas, sólo una relaciona estos puertos, la de Mallorca-Valencia-Cartagena-Sevilla-Alcudia-Cádiz-Brujas². En cambio, si utilizamos las series de “*coses vedades*” del Archivo del Reino de Valencia vemos que entre 1396 y 1398 se despacharon 83 asientos, sólo con este tipo de mercancías hacia Andalucía. Es un ejemplo de la parcialidad de las fuentes que manejamos y del riesgo que se corre de extraer de ellas conclusiones generales, pues no debemos olvidar que se trata de la correspondencia comercial de mercaderes italianos, en la que reflejan sus intereses propios.

Más adelante, en el periodo entre 1416 y 1434 se aprecia un predominio de la navegación a Sevilla hasta 1426, pero a partir de entonces Cádiz pasó a ocupar el primer puesto en los intercambios entre Valencia y la baja Andalucía, aunque hay que tener presente que muchas embarcaciones, por su porte, se quedaban en estos antepuertos sevillanos, sin remontar el Guadalquivir, y descargando aquí sus mercancías que luego marchaban a Sevilla en embarcaciones de menor calado.

Los registros de peaje y los protocolos notariales muestran claramente el ascenso de la navegación castellana a finales del siglo XV, aunque el proceso es claramente detectable a mediados de la centuria, y en 1494 el 18% de buques entrados en el Grao de Valencia tenían esta procedencia, destacando los de Cádiz, el Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda y Jerez. Si vamos al terreno de las cifras concretas nos encontramos con que en 1488 llegaron a Valencia 40 embarcaciones de la baja Andalucía; en 1491 fueron 14, y 4 del Puerto de Santa María, mientras que en 1494 fueron 57 los buques procedentes de la Castilla meridional, de ellos 22 de Jerez, 7 de Cádiz y 7 del Puerto³. La tendencia se consolidó en las dos primeras décadas del siglo XVI, con 43 embarcaciones llegadas desde Cádiz entre 1509 y 1522, y 57 del Puerto de Santa María, frente a 2 de Jerez y 15 de Sevilla. Todo apunta, pues, a que el Atlántico se había convertido en un área comercial cada vez más atractiva, donde a los productos de la región –el trigo, los cueros y el pescado, sobre todo– se añadían los de las islas –azúcar– y los africanos, en particular los esclavos. También que el Puerto de

1. J. HINOJOSA MONTALVO, “De Valencia a Portugal y Flandes”, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 1, (1982), 149-168.

2. C. CUADRADA, *La Mediterrània, cruïlla de mercaders (segles XIII-XV)*, Barcelona, 2001, 154.

3. J. GUIRAL-HADZHOSSIF, *Valencia, puerto mediterráneo*, 44.

Santa María afirmaba su supremacía en esta área. Los hombres de negocios de ambas áreas y los italianos no iban a dejar pasar una ocasión para enriquecerse.

LOS MERCADERES

Tanto Cádiz, como el Puerto o Sanlúcar eran localidades volcadas hacia el mar, y hacia él orientaron sus actividades muchos de sus vecinos: pescadores, marineros, mercaderes, en los que la iniciativa privada es básica. Una primera impresión que se tiene del manejo de las distintas fuentes que versan sobre estos intercambios con Andalucía es que buena parte de estos mercaderes o individuos efectuaron sus negocios entre las dos áreas mercantiles de forma no permanente, y esto vale en las primeras décadas del siglo XV tanto para los productos vedados como para otro tipo de mercancías. Así, en las cuatro primeras décadas de la centuria, en el tráfico de productos prohibidos eran los mercaderes andaluces los que controlaban estos intercambios, con predominio de sevillanos (158), seguidos por los de Cádiz (13) y Jerez. La masiva presencia de mercaderes castellanos en Valencia fue anterior a la introducción de la dinastía Trastámara en la Corona de Aragón, y se detecta con toda claridad ya desde finales del siglo XIV, lo que llevó al intento de Martín I el Humano de crear un consulado castellano en la ciudad de Valencia en 1399, pero fracasó ante la oposición de los jurados⁴.

Los protocolos notariales de Vicent Çaera permiten detectar la presencia esporádica de algún mercader de El Puerto de Santa María en Valencia en la segunda década del siglo XV, como fue el caso de Alfonso Martínez, que en 1413 estaba en la ciudad comprando un esclavo, actuando como procurador de un vecino de Sevilla o colocando a su hijo para que aprendiera el oficio de armero, y aunque sabemos que negociaba con Flandes y Venecia no parece que en Valencia hiciera más negocios.

Con el avance de la centuria las cosas cambiaron, y desde los años treinta de la centuria se detecta la presencia de mercaderes-marinos andaluces en Valencia dedicados a la importación y distribución de pescado, para lo cual en algunos casos constituyeron sencillas sociedades mercantiles, si bien en su mayoría eran sevillanos, aunque encontramos algún que otro mercader del área gaditana, como Alfonso Fernández, Fernando Martínez Buchicaut y Manuel González, de Sanlúcar, que en 1435 se asociaron con Alfonso Guerrero, de Sevilla. Estas sociedades tenían pocos miembros, un capital escaso y solían asociarse para viajes concretos.

En las últimas décadas de siglo vemos en Valencia a algunos mercaderes –pocos del Puerto de Santa María⁵, y tampoco aparecen muchos mercaderes de Cádiz⁶. En cambio, eran más numerosos los de Sanlúcar de Barrameda, que encontramos en Valencia desde principios del siglo XV: Lope Díez nombró procurador en septiembre de 1407 a Gómez González, también de Sanlúcar, para recuperar las deudas del sanluqueño

4. A.M.V. Lletres misives, g3-7, sin foliar. 25-9-1400. En la respuesta de los jurados al monarca alegaban que la ciudad tenía un privilegio, según el cual, los cónsules serían dos, un mercader y un marinero, no pudiendo haber, por tanto, un tercero forastero, en este caso castellano.

5. Cristóbal de Argumedo, que vende diversos esclavos en Valencia en 1476; Francisco Manzanera, que en 1480 vendió dos esclavos. O Ferrán Pérez, documentado en 1478 en la venta de un esclavo.

6. Pedro Goncalvez, que figura como testigo en abril de 1379. Cristóbal López, que vende en mayo de 1481 una esclava canaria.

Pedro Verde⁷. Otros traían pescado y compraban paños en la ciudad del Turia, o vendían esclavos. En ocasiones estos mercaderes transportaban personalmente las mercancías en su propia barca, de la que eran conductores, compaginando las funciones de mercaderes y transportistas, como Manuel Gonçalvez, Alfonso Fernández Gambay y Ferrán Martínez Bochical, que traían *tonyina* (atún) y pescado salado en su barca, guiada por Juan Sánchez de Ahones, de Sevilla. Todos estos mercaderes frecuentaban Valencia con regularidad en la década de los treinta del siglo XV⁸.

La presencia de mercaderes valencianos en las plazas gaditanas fue secundaria, actuando a título personal y sin que en ningún momento llegaran a formar colonias. Cuando forman empresas son de pocos miembros, corta duración y escaso riesgo. A menudo los negocios se realizan desde Valencia a través de factores, tal como se desprende del análisis de los contratos de seguros, estando todas estas operaciones de importación controladas por mercaderes de Valencia. Tampoco falta la presencia de operadores de otros puntos, que se sirven de la plaza de Valencia para realizar sus operaciones con Andalucía. Así en julio de 1492 Tomás Solà, mercader de Valencia, por comisión de Nicolau Anglats, de Mallorca, en el Puerto de Santa María, aseguró atún cargado en El Puerto o Cádiz, en la nave Santa María Magdalena, patronada por Ochoa Martínez de Lisurna, de Lequeitio, que partiría rumbo a Roma, con escalas en Gibraltar, Alicante y Mallorca⁹.

Destaca el papel jugado en estos intercambios por los operadores mercantiles italianos, en concreto los genoveses, no sólo los que habían arraigado en estas localidades andaluzas a partir de la conquista cristiana, sino sobre todo por aquellos mercaderes que a fines del siglo XV continuamente están moviéndose y realizando negocios en tierras de Valencia-Murcia-Sevilla y Cádiz. Miembros de las familias Spínola, Gentile, Grimaldi, etc. los vemos a menudo efectuando negocios mercantiles, negociando letras de cambio, en continua movilidad por toda el área que abarca desde la desembocadura del Guadalquivir a Sicilia. Quizá el caso más representativo sea el de Rafael Gentile, cuya trayectoria ha estudiado David Igual¹⁰, pero cuyas actividades empresariales se centran básicamente con Sevilla, Flandes, Castilla, etc. pero sin

7. A.R.V. Protocolos de Vicent Çuera, nº 2409. 7-9-1407, Valencia.

8. Los mercaderes de Sanlúcar documentados son: Álvarez, Cristóbal. Citado en 1476 en una deuda con Pedro de la Torre. Bolunyes, Gonzalvo de. En 1487 vendió una esclava blanca de 40 años a Daniel Guiot, tintorero de Valencia. Cabeza, Fernando. En 1441 abonó una deuda a Pedro Muñoz, escudero del noble Alfonso Lope. Díez, Lope. Nombró procurador 1407. Fernández, Alfonso. Compró paños en 1435. Trajo pescado con sus socios, Alfonso Ferrandez Gambay y Ferrán Martínez Bochical en 1436. Fernández Gambay, Alfonso. Trajo pescado con sus socios, Alfonso Fernández y Ferrán Martínez Bochical en 1436. Gonçalvez, Gómez. Fue nombrado procurador de Lope Díez, 1407.

González, Manuel. Compró paños en 1435. Martínez Bochical, Fernando. Compró paños en 1435. Trajo pescado con sus socios, Alfonso Ferrandez Gambay y Ferrán Martínez Bochical en 1436. Mesa, Juan de. Vendió un moro loro. del Cap de Aguer, a Martí Espinal, azucarero de Valencia, en 1480. Montesinos, Ferrando. En noviembre de 1492 aseguró mantas, ropas y mercancías con rumbo a Sanlúcar. Torre, Pedro de la. En abril de 1476 Cristóbal Álvarez reconocía deberle 6 castellanas de oro. Verde, Pedro. Debía dinero a Lope Díez, 1407.

9. A.R.V. Protocolos de Jaume Salvador, 2691. 27-7-1492, Valencia.

10. 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; "Valencia y Sevilla en el sistema económico genovés de finales del siglo XV", *Revista d'Història Medieval*, 3 (1992), 79-116.

contactos con el área gaditana. Los abundantes mercaderes genoveses que se detectan en la zona gaditana –más en Jerez que en Cádiz– a fines del siglo XV tienen un carácter transeúnte, sin conexión personal con las familias de origen liguor, enraizadas socialmente en la zona¹¹, se dedican a la importación y exportación, a las actividades financieras y acuden allí donde hay posibilidad de negocio, como era el área marítima andaluza, volcada por entonces hacia el comercio con el norte de África y los nuevos horizontes atlánticos de Canarias, Azores y Madeira, que dotaron de una vitalidad inusitada a la región¹².

Valencia, pues, nos aparece en el siglo XV como un mosaico de mercaderes de las más diversas procedencias, cada vez más complejo a medida que la centuria avanza, y entre ellos los andaluces se van abriendo paso, combinando en ocasiones el comercio y el mercado del dinero. Un ejemplo de esta convergencia de mercaderes lo tenemos en agosto de 1441 cuando Pedro Muñoz, escudero del noble Alfonso de Lope, reconoce que Fernando Cabeza, mercader vecino de Sanlúcar de Barrameda, le dio 40 doblas de oro castellanas, a causa de una letra de cambio dirigida a este mercader por Gonzalo González de Jerez, vecino de Sevilla, enviada desde Sevilla el 27 de julio. Como testigos figuran Alfonso Martí de Vivero y Eñego López, mercader sevillano¹³. Es un testimonio, a su vez, de ese eje financiero Sevilla-Valencia y viceversa, bien estudiado por David Igual¹⁴.

Los mercaderes y tenderos valencianos –entre ellos los atuneros– aparecen como los principales destinatarios de los productos enviados desde la baja Andalucía, tal como puede verse a través de los contratos de seguros marítimos, destacando por su actividad algunos de ellos como Alfonso Sánchez, lugarteniente del tesorero, o el activo Antoni Viana –apellido que sugiere un origen portugués–, Melchor Codo, etc. algunos tenían factores desplazados en las plazas gaditanas, como Nicolau Angelats, factor del mercader valenciano Tomás Soler en el Puerto de Santa María en 1492, que desde esta plaza enviaba vinos, fruta, sal y azafrán a Irlanda.

LOS PATRONES

Entre los años 1416 y 1434 eran pocos los marinos de la Corona de Aragón que hacían la ruta Valencia-Cádiz, y lo mismo sucedía con los italianos, genoveses en su mayoría. El grueso de los viajes (87,66%) era efectuado por marineros castellanos de la vertiente atlántica, siendo los andaluces el 57,79% del total y los cántabros un 18,83%. La tónica se mantuvo en el resto de la centuria, con un predominio total de los marinos andaluces y la muy escasa presencia de navegantes valencianos.

11. H. SANCHO DE SOPRANIS, “Los genoveses en la región gaditano-xericiense de 1460 a 1800”, *Hispania*, VIII (1948), 353-403.

12. P. IRADIEL, “El Puerto de Santa María y los genoveses en el Mediterráneo occidental”, *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, Ayuntamiento, 1995, 5-36.

13. A.R.V. Protocolos de Vicent Çaera, 2411, fol. 56 3r-v. 12-8-1441, Valencia.

14. D. IGUAL LUIS, “Las relaciones financieras de una ciudad mediterránea: Valencia en la Baja Edad Media”, *Dinero, Moneda y Crédito en la Monarquía Hispánica*, Madrid, Marcial Pons, 2000, 99-120.

Entre estos patrones los había de Sevilla¹⁵, unos pocos de Sanlúcar¹⁶, sin que faltaran los del Puerto de Santa María¹⁷ y Cádiz¹⁸. Hay otros patrones cubriendo esta ruta de los que no se indica su procedencia, pero que por sus apellidos cabe suponer andaluza. Algunos de ellos realizaban la ruta de Valencia con regularidad, como Juan Dies, en 1494, o bien hacia otros destinos, de acuerdo con la demanda del mercado en un momento determinado.

LA TIPOLOGÍA DE LAS EMBARCACIONES Y EL RITMO DE LA NAVEGACIÓN

Podemos afirmar que en las relaciones marítimas entre Valencia y los puertos gaditanos predominaron, en líneas generales las embarcaciones de tonelaje mediano, como las barcas y los balleneros, a las que se añadieron las naves, de mayor porte, y, sobre todo, a finales de la centuria, la carabela. La barca, que al principio tuvo un papel importante en esta navegación de cabotaje, fue quedando relegada por las embarcaciones mencionadas. Tampoco faltó alguna coca, y no olvidemos que con frecuencia el escribano definía la embarcación bajo el genérico "*fusta*" o "*fustes*", sin que conozcamos su tipología.

Entre los años 1416 y 1432, por ejemplo, en lo que respecta a las embarcaciones que salieron desde Valencia a los puertos gaditanos con productos prohibidos se utilizaron básicamente la barca y la nave, en proporciones idénticas, con algún ballenero de forma esporádica. La situación sufrió algunas modificaciones a partir de los años treinta de la centuria, con la aparición de las carabelas.

Si nos ceñimos a los datos de las embarcaciones entradas en el Grao en 1451 procedentes de la bahía gaditana y Sevilla fueron 15 barcas y 3 naves. Lo más llamativo es la abundancia de barcas de El Puerto de Santa María (9), frente a las de Sevilla (2), Jerez (3) o Cádiz (1). Las naves venían dos de ellas desde Flandes, haciendo escala intermedia en su periplo hacia Valencia, y la otra era gaditana¹⁹. Las naves de: Alvaro de Laguarda, de Cadiz; Martín de la Garsa; Diego de Pando..

En cualquier caso, hay que señalar que los datos hay que manejarlos con precaución y no sacar conclusiones generales de ellos, ya que según las fuentes y su mayor o menor abundancia pueden ofrecer resultados diferentes. En el caso de la ciudad de

15. Juan Sánchez de Ahones (1436)

16. De Sanlúcar he localizado los siguientes patrones: Diego García Uso de Mar, cómitre del rey de Castilla, en 1441; Pedro de Jerez, en 1447; Alfonso de Valanu, en 1488, y Alfonso Martínez en 1489, que conducía la carabela del duque de Sevilla.

17. He localizado: Ferrer Gallego (1468), Diego Pérez Mateo (1487), Cristóbal Martínez, Rodrigo Dies y Julián Sanchis en 1488.

18. De Cádiz tenemos a Luis Anyes (1488), Juan Romero de Perico y Juan de Aransa en 1488, Bartolomé de Pinós en 1488, Antón Galindes en 1492.

19. Las barcas eran de: Juan Rodríguez Trisquarenyo, de Jerez; Juan Orero, de Jerez; Juan de Ultrera, de Jerez; Alonso García, de Sevilla; Alvaro del Port de Santamaría; Diego Rodríguez, de Santa María; Diego Sánchez Colifers, de Santa María; Alfonso Sanchez, de Santa María; Cristóbal García, de El Puerto; Alfonso García, de El Puerto; Cristóbal Sanchos Colchero, de El Puerto; Ferrando Ferrandis, de El Puerto; Alfonso de Benoner, de Cádiz; Diego Marqués, de Sevilla; Cristóbal Besós, de El Puerto; Juan Rodríguez, camaronero de El Puerto.

Cádiz, por ejemplo, si manejamos las noticias dispersas conservadas para el siglo XV en la ruta Valencia-Cádiz y viceversa, nos muestra un predominio abrumador de las naves y carabelas, seguidos muy de lejos por los balleneros, las barcas y una coca²⁰La coca de Francesc Rispau, de Barcelona, 1420. Con excepción de un valenciano y un barcelonés, en los años veinte, las embarcaciones pertenecían en su mayoría a gentes de la bahía gaditana, sevillanos y vascos, que eran los que controlaban el transporte en esta ruta.

En el trayecto Sanlúcar-Valencia encontramos una nave, varios balleneros sevillanos, y en la década de los años ochenta dos carabelas del duque de Medina Sidonia y otra del duque de Sevilla.

También en la ruta El Puerto de Santa María-Valencia la navegación estuvo copada por carabelas y balleneros, siendo algunas de estas embarcaciones las mismas que cubrían la ruta Sanlúcar, El Puerto y Cádiz a Valencia, como la ya citada carabela del duque de Sevilla²¹; la fusta de Guillem Salvador (1492). Las dos naves mencionadas en 1492 pertenecían a vascos, mencionándose también un “navío” de Sanlúcar.

A través de los datos conservados de las entradas de buques en el puerto de Valencia para el año 1451 se aprecia que el mayor ritmo de navegación se dio entre los meses de mayo a septiembre, en el semestre de verano, con una caída total entre diciembre y abril en el periodo 1416-1432, o entre febrero y abril en el año 1451.

En definitiva, predominaban los buques de pequeño o mediano tonelaje, y en estos intercambios ni valencianos ni andaluces utilizaron las galeras, y cuando aparecen pertenecían a los florentinos, como las que partieron de Porto Pisano en mayo de 1425, haciendo escala en Aigües-Mortes, Collioure, Barcelona, Valencia, Málaga y Cádiz, para proseguir hacia Flandes. Más adelante fueron ampliando sus escalas en los puertos costeros alicantinos

LAS RUTAS Y CIRCUITOS ECONÓMICOS

Los puertos atlánticos andaluces, tras la apertura del estrecho de Gibraltar a mediados del siglo XIV, comenzaron a relacionarse con los del área mediterránea, además de jugar un papel clave en las relaciones con Flandes e Inglaterra como escala en la ruta Atlántico-Mediterráneo, a las que se añadieron las de enlace con las islas atlánticas de Canarias y Madeira en el siglo XV, funciones que alcanzaron un gran

20. Las naves eran estas: Pedro Fernández, de Sevilla (1420); Salvador Vinader, de Valencia (1421), Pedro de Jerez, de Sanlúcar (1447); Juan de Arausa, de Cádiz (1488), Pedro Alfonso Conssino, de Huelva-Cádiz (1488), Juan de Valle, Sevilla (1488), Ochoa Martínez de Lisburna, de Lequeitio (1492), Pascual de Iliacas (1492), la nave de San Luis (1492), Pedro de Lanes, de San Sebastián (1492).

Las carabelas fueron: Luis Anyes, de Cádiz (1488), Alfonso de Faries, de Jerez, (1488), Alfonso de Gargalla (1488), Bartolomé de Pinós (1492), la carabela del duque de Sevilla (1492), Pedro Carral (1492), Pedro de Conyet (1492).

Los balleneros: Antón Galindes, de Cádiz (1492) y Gil García (1492)

21. Embarcaciones localizadas en esta ruta fueron: balleneros: Ferrer Gallego, del Puerto de Santa María (1468), Gil García (1492), Joan d’ Aragó, de Trapani, (1492), Antonio Jerónimo, de Sevilla (1492). Carabelas: Diego Pérez Mateo, del Puerto (1487), Cristóbal Martínez, del Puerto (1488), Rodrigo Díes, del Puerto (1488), Juan Sanchos, del Puerto (1488), Gonsalbo Díez 814592), Pere Carral (1492), Pedro de Conyet (1492).

Barco: Bartolomé Ramírez (1492)

Nave: Ochoa Martínez de Lisburna, de Lequeitio 81492); Pedro de Lanes, de San Sebastián (1492).

desarrollo y labraron la prosperidad de la región a fines del Medioevo. Ahora bien, además de la ruta directa entre Valencia y los puertos gaditanos, la habitual para determinadas mercancías, como el pescado, había todo un ramillete de rutas y escalas que reflejan la compleja trama mercantil bajo-medieval entre ambas orillas del Mediterráneo y la mar oceana.

La documentación refleja la complejidad de los circuitos mercantiles en los que se insertaba Valencia y que la ponían en relación con la Andalucía atlántica. Es el caso, por ejemplo, de Francesc Rispau, ciudadano de Barcelona, que el 16 de mayo de 1420 fletó en Valencia su coca a Joan Armenguer, mercader valenciano, para navegar a Alcudia y Cádiz, lo mismo que el 25 de abril había hecho Pero Fernández, vecino de Sevilla, que alquiló su nave al citado mercader, Armenguer, para ir a Almería, Alcudia y Cádiz, prolongando el circuito norteafricano hasta el puerto gaditano²². Pero en líneas generales podemos decir que el tráfico entre Valencia y los puertos gaditanos abarcaba dos rutas: una era el vía directa, o con alguna escala en los puertos del mediodía valenciano, norte de África o Almería, en tanto que la otra tenía a Cádiz como puerto de escala para las embarcaciones que cubrían la línea de Flandes, que en esta ciudad o en Valencia cargaban o descargaban los productos de la zona o importados del norte de Europa. A fines del siglo XV Cádiz y El Puerto aparecen como plataforma para las operaciones mercantiles de los valencianos e italianos.

Entre Valencia y Cádiz —y viceversa— podemos distinguir diversas rutas. Por un lado, la que de forma más o menos directa llevaba al área entre Cádiz-El Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda, pudiendo ser el punto de partida o destino final cualquiera de estos puertos. En el trayecto había la posibilidad de hacer escalas en los puertos de la costa valenciana meridional: Jávea, Benidorm, Vila Joiosa o Alicante, donde se cargarían pasas y frutos secos, para proseguir hacia los puertos granadinos de Almería y Málaga, o bien dar el salto al puerto de Alcudia, en el norte de África, y volver a Almería o Málaga, prosiguiendo luego rumbo a Cádiz.

Desde El Puerto de Santa María, además del Grao valenciano, la documentación de 1492 refleja otras rutas, como son la de El Puerto-Alicante (esclavos); El Puerto-Tarragona (esclavos, hierro azúcar); El Puerto-Ibiza (peletería y mercaderías); El Puerto-Gibraltar-Alicante-Mallorca-Civitavechia-Roma (atún), testimonio de la importancia que iba adquiriendo el puerto alicantino, en detrimento de Valencia, como escala y como nueva vía de redistribución de productos foráneos hacia Castilla, así como de abastecedor de materias primas objeto de fuerte demanda en el Norte europeo²³.

Para estas relaciones entre Valencia y los puertos gaditanos se prefería embarcaciones medianas y ligeras, como la barca, el ballenero y, en particular, la carabela.

También a través de los seguros marítimos contratados en Valencia a finales del siglo XV vemos los puertos gaditanos eran escala en la ruta de Flandes, y en 1492 encontramos diversas embarcaciones haciendo este recorrido Flandes-Cádiz (El Puerto/Sanlúcar), para proseguir hasta Valencia; Venecia; Gibraltar-Alicante-Mallorca-Civitavechia-Roma; Pisa; Tarragona-Barcelona; Mallorca.

22. A.R.V. Protocolos de Vicent Saera, 2421.

23. J. HINOJOSA MONTALVO, "Alicante: polo de crecimiento en el tránsito de los siglos XV al XVI", 1492: en *el umbral de la Modernidad*, Valencia, Consell Valencià de Cultura, 1994, 71-108.

Los productos de la tierra o los depositados en los puertos gaditanos eran reexpedidos hacia estos destinos atlánticos, en operaciones en ocasiones realizadas desde Valencia. Es el caso del seguro contratado en marzo de 1492 por Tomás Soler, mercader de Valencia, en nombre de Nicolau Angelats, que estaba en el Puerto de Santa María, de vinos, fruta, sal, azafrán, cargados en el Puerto o en Cádiz en la barca de Diego Díez y en la nave de Aries González Escoriano, de Triana, rumbo a *Yocla* o *Cadaferda*, en Irlanda²⁴. En el registro de entradas al Grao de Valencia en 1451 vemos que dos naves procedían de Flandes y habían hecho escala en Cádiz; en otros casos las etapas eran Cádiz-Málaga-Alicante.

Cabe preguntarse qué relación mantuvo un circuito de tipo medio como era el de Valencia-Cádiz con los microcircuitos de ambas ciudades. Nos faltan datos específicos sobre esta ruta, pero por lo que sabemos de embarcaciones llegadas de otras procedencias, sabemos que las mercancías traídas en sus bodegas se expandían por los puertos costeros en torno a Valencia, adonde eran llevadas en pequeñas embarcaciones, en un proceso de redistribución que no debía ser infrecuente. Quizá sucediera lo mismo con algún producto llegado desde los puertos de la Baja Andalucía, como era el pescado, y lo mismo en los puertos gaditanos con los artículos embarcados en Valencia, algunos de los cuales seguro que luego eran llevados a Sevilla.

La navegación podía verse alterada por las acciones de piratas y corsarios, cristianos o musulmanes, que en las villas y ciudades del Estrecho de Gibraltar tenían sus bases, y ni siquiera la ocupación de Ceuta por los portugueses en 1415 puso fin a las correrías de sus corsarios, igual que sucedía con los de Tánger, cuya flota actuó con frecuencia en aguas de “la Manga mediterránea”, obstaculizando la navegación entre el Mediterráneo y el Atlántico, en tanto que las aguas del Estrecho fueron escenario de bastantes episodios piráticos contra valencianos²⁵, protagonizados algunos por piratas musulmanes, aunque fueron los corsarios portugueses y andaluces los principales protagonistas de tales violencias. Ya en 1414 los mercaderes valencianos expusieron al baile general del reino que no se atrevían a navegar y enviar sus mercancías más allá del Estrecho a causa de los graves daños causados por los balleneros y corsarios de Cartagena, Sevilla y otros lugares, provocando un fuerte descenso en el comercio y en los derechos reales “que apenas valían nada”, por lo que, para facilitar estos intercambios, el baile compró a Martín Sánchez, vecino de Bermeo, medio cuarto de su nave Santa María por 140 libras²⁶.

Un ejemplo de ello fue el ataque en 1441 contra la galeota de dieciséis bancos de un corsario valenciano, que fue asaltada en aguas del Estrecho por una galeota ceutí y obligada a varar en Tarifa, tras una persecución, valorando sus pérdidas en 2.000 libras, según la reclamación presentada por el baile general del reino al conde Fernando, gobernador de Ceuta. Unos años más tarde, en 1446, Francesc de Puigvert expuso a Juan II de Navarra, lugarteniente general del reino de Valencia, que los de las almadrabas de Sevilla, Tarifa, Cádiz y Sanlúcar le robaron una galeota, mientras

24. A.R.V. Protocolos de Jaume Salvador, 2691, 20-3-1492, Valencia.

25. J. HINOJOSA MONTALVO, *Los contactos entre Valencia y el área del Estrecho de Gibraltar a fines de la Edad Media*, 109-111, pueden verse con detalle bastantes de estos ataques contra embarcaciones valencianas en el área del Estrecho y sus alrededores.

26. A.R.V. Maestre racional, 34, fol. 109 r.

que Machi de Motrico, corsario vizcaíno, le robó un ballenero, y otro corsario gallego le robó un leño que llevaba esclavos moros, doblas, sedas y mercaderías junto con el agente que las traía, todo ello valorado en la enorme suma de 4.000 florines. Don Juan daba orden el 17 de mayo de capturar a los corsarios y confiscar sus bienes²⁷. Documento interesante para conocer la tipología de embarcaciones y de mercaderías que circulaba por esta zona. En el verano de 1461 la flota del mencionado infante don Fernando remontó el río Guadalquivir y apresó un ballenero de 75 toneladas del mercader valenciano Bernat Salvador, y a Fernando Riba, de Brujas, cargado de cerámica y de vino de Sagunto.

LAS MERCANCÍAS

Cádiz se había convertido a fines de la Edad Media en un puerto de tránsito, en el depósito del sur de la Andalucía del Guadalquivir y del África occidental, una faceta en la que han insistido todos los historiadores, lo que hizo que la ciudad fuera muy frecuentada por los mercaderes genoveses, igual que el resto de puertos de la bahía. El descubrimiento de América y “la carrera de Indias” le daría el espaldarazo definitivo. A esta función redistribuidora se añadiría la de proveedora de productos de la zona, en la que también participaron las localidades vecinas del Puerto de Santamaría y Sanlúcar de Barrameda.

Productos importados de la bahía de Cádiz

Ya en mi anterior trabajo sobre los intercambios con Andalucía recogí la información proporcionada por el “*Manifest de mar*” del año 1451²⁸, donde señalaba un total de 21 navíos entrados en el Grao procedentes de puertos andaluces, y como en su mayoría (10) procedían del Puerto de Santa María, Jérez y Cádiz (3 cada una) y Sevilla (2), lo que reflejaba ya la tendencia a la primacía de los antepuertos sevillanos frente a esta ciudad y, sobre todo, el auge de El Puerto, que se adelantaba en el tiempo a las fechas que se venían dando.

Las mercancías descargadas este año iban destinadas a una pléyade de mercaderes valencianos, un total de 121 personas, con una media de 5,7 individuos por embarcación. Algún cargamento iba consignado hasta 18 receptores. Como era habitual, el grueso de las importaciones estaba formado por cargamentos de pescado, en su mayoría merluza y sardinas. Otros artículos destacados eran la lana y los esclavos, mientras que los buques procedentes de Flandes traían mercaderías de estas regiones o embarcados en las diferentes escalas, como era el plomo y los cueros, o la gala, en pequeñas cantidades. Unas mercancías en parte similares a las que manejaba el comercio de Barcelona con Andalucía a finales de la Edad Media, tal como puso de relieve M^o T. Ferrer i Mallol²⁹. No olvidemos, sin embargo, que a menudo, el escribano anotaba de forma

27. A.R.V. Real, 72, fol. 5 v-56 r.

28. A.R.V. Maestre racional, 11.059. J. HINOJOSA MONTALVO, *Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía*, 261-262.

29. M.^o T. FERRER I MALLOL, “El comerç català a Andalucía al final del segle XV”, *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 18 (2000), 435-457.

genérica “*robes e mercaderies*” para designar a los artículos importados o exportados, siendo imposible saber de qué artículos se trataba.

A finales de la Edad Media el pescado fue el producto estrella de las importaciones de la Andalucía atlántica, sin que falte en ninguna consignación, siendo las principales especies la merluza y la sardina, fresca, en botas o en barriles, importándose congrio en menor cantidad y alguna partida de mojama. Los datos de E. Otte y A. Franco y A. Moreno, desde la perspectiva andaluza, coinciden en esta masiva exportación de pescado andaluz hacia las ciudades marítimas del Mediterráneo peninsular³⁰, como fue el caso de Valencia o Alicante.

Por lo que respecta a los cueros, si en el caso de Barcelona, Andalucía se había convertido a fines del siglo XV en el principal proveedor de esta materia prima para la industria de las pieles adobadas, en lo que se refiere a Valencia, las importaciones andaluzas fueron también importantes –al menos en aquellos años que hay noticias-, y según los registros del peaje de 1488 Andalucía suministró el 71% de los cueros llegados por vía marítima al Grao valenciano, embarcados en Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María, Puerto Real y Cádiz³¹.

Tampoco faltaron las importaciones de grano –al menos puntuales- a costa de las autoridades municipales valencianas, como se desprende de la reclamación presentada en diciembre de 1483 al gobernador de Ibiza, reclamando la devolución de un cargamento de trigo contratado en Granada y Sanlúcar, que cuando venía a Valencia en la nave de Alfonso Ibáñez, fue asaltado cerca del cabo de San Martín por el corsario napolitano Ferrando Mentó, siendo conducido a Ibiza³².

A fines del siglo XV, en 1488, llegaron al puerto de Valencia algunas partidas importantes de aceite andaluz, embarcadas en Cádiz y Puerto Real, y embaladas en 748 tinajas y 158 barriles, pero se trata de importaciones puntuales, pues en 1494 las importaciones descendieron a la mitad. Buena parte de este aceite se destinaba a fabricar jabón.

La lana andaluza, embalada en sacas, figura entre las importaciones de 1451 y en las de finales de siglo, pero apenas contabiliza algunos centenares de sacas

Productos de redistribución

Esclavos

Durante la segunda mitad del siglo XV se produjo la irrupción masiva de esclavos africanos y canarios en tierras peninsulares, que alteró el tradicional mercado esclavista, surtido hasta entonces básicamente de gentes procedentes de los países islámicos. En este comercio de esclavos los puertos andaluces se convirtieron en una escala fundamental adonde acudían a aprovisionarse los mercaderes, entre ellos los italianos, entre los que podemos citar la figura de Cesaro di Barchi, o valencianos

30. E. OTTE, “El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media, *Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza (1981)*, Sevilla, 1982, 222; A. FRANCO SILVA y A. MORENO OLLERO, “Datos sobre el comercio del puerto de Sanlúcar de Barrameda en el primer tercio del siglo XVI”, *Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza (1981)*, Sevilla, 1982, 293-294.

31. J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo*, 411.

32. A.M.V. Lletres misives, g3-30, fol. 240 v. 6-12-1483, Valencia.

como Alfonso Sánchez, lugarteniente del tesorero real³³. Es imposible, en cualquier caso, calcular los cientos y cientos de esclavos que debieron llegar a Valencia desde los puertos gaditanos, ya que no se especificaba en los contratos de seguros.

Algunos de estos esclavos, aunque la operación de asegurarlos se hizo desde Valencia, iban destinados a otros lugares de fuera de Valencia, como Alicante o Tarragona, desde el Puerto de Santa María en 1492. En ocasiones, eran los propios mercaderes gaditanos, sanluqueños o porteños los que vendían estos esclavos en el mercado de Valencia, como hizo en 1476, por ejemplo, Cristóbal de Argumeda, mercader del Puerto de Santa María³⁴.

Azúcar

Durante el siglo XV, a partir de 1430, las comarcas centrales del reino de Valencia, en concreto la Safor, se convirtieron en uno de los principales centros productores de azúcar, artículo que, con la participación de los operadores extranjeros (alemanes), fue objeto de una intensa demanda a partir de 1450, momento en que el azúcar de las islas atlánticas—Canarias y Madeira—comenzaba a adquirir un indiscutible protagonismo en las grandes corrientes mercantiles de la época.

Parece que el azúcar portugués, procedente de Madeira, se anticipó al canario en su llegada a tierras valencianas, pero en ambos casos Cádiz y el Puerto de Santa María se convirtieron a fines del siglo XV en puertos de escala, almacenamiento y distribución del azúcar, donde los mercaderes valencianos y catalanes encontraban los productos que buscaban, entre ellos el azúcar. En algún caso, como ha señalado D. Igual, incluso se formaron compañías para tratar allí mismo el azúcar importado, que luego se reenviaba a otras partes. Es el caso del contrato firmado en febrero de 1503 entre dos destacados mercaderes valencianos de la época, Baltasar Forés y Jeroni Torres, que formaron una compañía con el maestro azucarero Bertomeu de Cas, con un capital de 3.000 ducados para refinar azúcar en Cádiz o El Puerto de Santa María o en una de las islas Canarias, y desde aquí remitirlos a Italia, Francia u otros lugares³⁵.

Otras mercaderías

Aunque el cargamento básico importado era pescado, en ocasiones figuraban pequeñas partidas de otros artículos. Así, en enero de 1468 el ballenero de Ferrer Gallego del

33. J. HINOJOSA MONTALVO, "Cesaro Barchi y otros mercaderes florentinos en la ciudad de Valencia en el tránsito del Medievo a la Modernidad", *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna. Studi Storici in Memoria di Alberto Boscolo*, Roma, 1993, III, 231-249; "De esclavitud a la libertad en el reino de Valencia durante los siglos medievales", en *De l'esclavitud a la llibertat. Esclaus i lliberts a l'Edat Mitjana. Actes del Col·loqui Internacional en Barcelona, 1999*, Barcelona, Institució Milà i Fontanals, CSIC, 2000, 431-470.

34. A.R.V. Bailía, 215, fol. 639 r, 642 v. 645 r. El 29-2-1476 vendió a Ferran Eximeno, mercader de Valencia, un negro de Berbería, de 10 años por 34 libras; el 5 de marzo un moro de Berbería a Antoni Salom, zapatero de Ibiza, por 28 libras; el 8 de marzo a Francesc Martínez, albañil, un negro, de Cap d'Aguer, por 36 libras; el 8 de marzo a Beatriz, esposa de Pere Garró, consejero del rey y lugarteniente del baile general, una esclava negra por 35 libras; el 9 de marzo a Berenguer Martí de Torres, ciudadano, una esclava mora, blanca, por 35 libras.

35. D. IGUAL LUIS, "Sucre i comerç internacional al voltant del 1500", *Sucre&Borja. La canyamel dels Ducs*, Gandía, 2000, 89.

Puerto de Santa María, además de merluza y congrio, trajo algunos esclavos, orquilla, 20 cueros de buey, un cahíz de garbanzos, un esclavo y dos cajas de libros que Cosme Lomeli enviaba a Jacobo de Vila³⁶. En algún caso encontramos telas de calidad que, procedentes de Flandes, eran reexportadas desde Cádiz a Valencia, como una bala de holandas y tapicería que Pere de Caxima cargó en Flandes y traía a Valencia³⁷. También en agosto de 1488 llegó desde el puerto gaditano una bala de “*canamaceria*”, 6 piezas de cáñamo y 2 piezas de tela de cáñamo, sin que sepamos donde habían sido fabricadas.

Los puertos gaditanos debieron actuar también de depósito de algunos productos valencianos, como las pasas y los frutos secos, luego reenviados a Flandes, como la pasa cargada en el Puerto de Santa María en 1492 por Berenguer de Ràfols rumbo a Flandes.

Productos exportados desde Valencia

Paños

Desde que en las primeras décadas del siglo XIV se constituyó una fuerte industria pañera en Valencia, no parece que fuera hasta finales de este siglo cuando se produjera una irrupción creciente de los paños valencianos en los mercados peninsulares y mediterráneos, donde se concentraban la mayor demanda. Sin embargo, ya desde la segunda década del siglo XV se observa a través de los contratos de los protocolos notariales cómo el área atlántica, con preferencia la andaluza, se convierte en un mercado secundario para los paños laneros valencianos. Con el paso del tiempo, la red mercantil y la exportación de paños se fue convirtiendo de esporádica en regular, coincidiendo con el despertar de la economía regional en la baja Andalucía y siendo un eficaz sustituto para los decadentes mercados del reino nazarí de Granada y los sultanatos del norte de África.

De este modo, en las últimas décadas del siglo XV Valencia tenía una activa exportación pañera, centradas, sobre todo, en el Mediterráneo central y controlada por mercaderes y aseguradores valencianos (Sicilia, Cerdeña...), pero se trataba de paños de calidad mediana o baja, destacando los *cordellats*. Si para entonces el mercado del norte de África, otro de los tradicionales centros importadores de nuestros paños, había entrado en franca decadencia, fue sustituido por el mercado de la baja Andalucía, donde Cádiz y los puertos de la bahía se convierten en centros importadores de primer orden, igual que Sevilla, aunque en menor medida. La buena salud de la que gozaba la pañería valenciana a fines de la Edad Media hacía que el grueso de la producción, controlada por los mercaderes y los oficios de pelaires y tintoreros, se dedicara a la exportación³⁸.

Lo habitual es que estos paños se engloben en la denominación “*robes*”, aunque en alguna ocasión se especifica el tipo de tela de que se trata, como los citados *cordellats*, o los fustanes, las “*carmenyoles negres*” y un lienzo de París enviado en 1492 al Puerto de Santa María.

36. A.R.V. Bailía, apéndice 68, fol. 20 v. 10-1-1469, Valencia.

37. A.R.V. Protocolos de Joan Salvador, nº 2691.

38. E. CRUSELLES GÓMEZ, “El mercado de telas y “nuevos paños ligeros” en Valencia a finales del siglo XV”, *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 19 (Barcelona, 1998), 245-272.

Otras mercaderías. Les coses vedades

Se mencionan la cerámica valenciana y el vino de Sagunto, en un ataque llevado a cabo en 1461 en el río Guadalquivir por la flota corsaria del infante portugués Fernando, con base en Ceuta.

Los movimientos marítimos en torno a la exportación del azúcar valenciano, rastreados a partir del análisis de los protocolos notariales de la época, muestran dos claras direcciones: Flandes y el Mediterráneo central, dejando al margen de este circuito los puertos gaditanos, surtidos con los azúcares portugueses y canarios.

Un apartado específico de las mercancías exportadas desde la ciudad de Valencia a los puertos de la bahía de Cádiz lo constituían las llamadas “*coses vedades*” o productos prohibidos, gravada su salida con una tasa especial: el “*dret de treta de coses vedades*”, y que habitualmente son ignorados por los que se refieren al comercio valenciano, productos que llenarían las bodegas de los buques y contribuirían a darles un carácter abigarrado y variopinto. Es obvio que nunca tuvieron el volumen ni la trascendencia de los paños, por ejemplo, pero tras ellos se esconde muchos datos interesantes para este comercio, desde los mercaderes y patronos a las embarcaciones, y completan un panorama que, de lo contrario, seguiría siendo parcial.

Ya señalé que entre 1350 y los años ochenta del siglo XIV en estas exportaciones de productos vedados predominaron los elementos de mobiliario: camas, arquibancos, etc., a los que se añadían algunas materias primas como pez o hierro. Estos artículos elaborados en madera siguieron apareciendo en años futuros, pero la diversificación fue mayor, encontrando productos alimenticios, como alguna partida de confites y arroz a Cádiz en 1434, al liberalizarse el comercio de esta gramínea, o los 400 quintales de higos que desde Denia fueron a Cádiz en 1415.

En el armamento aparecen piezas variadas de carácter defensivo u ofensivo: bacinetes, corazas, adargas, lanzas, ballestas, etc. pero siempre en pequeñas cantidades, con excepción de los puñales³⁹. También aparecen algunos objetos de uso doméstico: cuencos, calderos, morteros, jarros de latón, tazas de estaño y cuchillos, el único de estos artículos que presenta una extracción regular. Otras sacas contenían productos para el ganado: cencerros, estribos, esquelas, o herramientas: limas, tijeras, martillos, clavos, algún alambique y, sobre todo, agujas de coser. Otros artículos se refieren a la iluminación, en particular las velas de sebo, y abundaban los productos industriales: peines, calderas de tinte, cardas, dedales, tornos de hilar lana, tijeras, etc. Son, sin embargo, los muebles los que ofrecen una corriente exportadora más regular, con elementos muy variados desde mesas y camas de pino a sillas, cajones, arquibancos y, en particular cofres y cofrecitos, en su mayoría pintados. En definitiva, una amplia gama de productos vedados los que se exportaron pero en escasa cantidad, y que fueron un apéndice al grueso de los intercambios.

LOS SEGUROS MARÍTIMOS

Los cambios e innovaciones que se produjeron en el comercio valenciano durante el siglo XV, siguiendo los modelos barceloneses y mallorquines, afectaron también a

39. J. HINOJOSA MONTALVO, *Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía*, 258. En 1393 salieron 114 puñales, 296 en 1410; 492 en 1415; 264 en 1417; 36 en 1422, enviándose por docenas.

los mercados del dinero, de los fletes y de los seguros marítimos, todos ellos al servicio principalmente de los mercaderes locales y extranjeros que operaban en Valencia. Los trabajos de E. Cruselles pusieron de relieve cómo el desarrollo del mercado de seguros marítimos valencianos fue resultado de la confluencia de intereses de los operadores italianos y los mercaderes de la ciudad⁴⁰, y a partir de la primera década del siglo XV comienzan a desarrollarse los seguros en Valencia, incrementándose en los años treinta y resto de la centuria al amparo del aumento de la presencia italiana, del comercio exportador y de la potenciación de las rutas atlánticas, a la vez que determinados mercaderes valencianos se van familiarizando con una técnica capaz de proporcionarles beneficios rápidos.

Aunque los protocolos notariales con seguros marítimos conservados no ofrecen continuidad temporal, en general, sí podemos confirmar que en el tránsito a la Modernidad, la técnica del seguro marítimo era habitual en la ruta atlántica de Andalucía, aunque inferior a la del área del Mediterráneo central, el pivote sobre el que giraba el comercio marítimo valenciano. En 1492, por ejemplo, en los protocolos de J. Salvador medio centenar de seguros marítimos muestran el dinamismo de este mercado del dinero y de esta ruta entre las dos áreas de convergencia que eran Cádiz y Valencia, por las que circulaban esclavos, cueros, paños, pescado, cerámica o azúcar. Entre los aseguradores había un mayor volumen de inversión y de participación de los mercaderes valencianos de origen converso, como Joan y Bernat Macip, Lluís Vives, Pau Salvador, Lluís Monrós, Lluís Esparza, o personajes muy comprometidos en esta línea comercial atlántica, sobre todo Antoni Viana (o Veana) o Melchor Codo, Joan Abelló, el ya citado Alfonso Sánchez, etc. incluso mercaderes de Barcelona, como Tomás Soler, dado que en la plaza de Valencia convergían las actividades de mercaderes barceloneses y mallorquines, que aquí aseguraban sus mercancías con rumbo u origen hacia los puertos gaditanos.

Por supuesto que en este mercado asegurador tuvieron un papel importante los mercaderes italianos en Valencia, en particular los genoveses Carlo Calvo y Nicolás Gavoto, quienes acaparan la participación genovesa, y esporádicamente otros compatriotas como Benedicto de Castello. También ocasionalmente aparece algún florentino como Cesaro Barchi⁴¹ o Bernardo de Rabata. En cualquier caso, el seguro marítimo en estas rutas aparecía controlado por los mercaderes conversos valencianos y un par de genoveses, para quienes este negocio era una inversión y una diversificación más en sus empresas. Las inversiones por seguro pocas veces sobrepasaban los 50 ducados.

40. E. CRUSELLES GÓMEZ, "La intensificación de los intercambios bajomedievales y los protocolos notariales valencianos", 1490: *en el umbral de la Modernidad*, Valencia, 1994, II, 523-532; "La formación de un mercado subsidiario de aseguración en Valencia (finales del siglo XIV-primer mitad del XV)", *Anales de la Real Academia de Cultura Valenciana*, 229-273; *Hombres de negocios y mercaderes bajomedievales valencianos*, 5 vols. Tesis doctoral. Facultat de Geografia i Història, Valencia, 1996; *Los mercaderes de Valencia en la Edad Media*, Lleida, 2001.

41. J. HINOJOSA MONTALVO, *Cesaro Barchi y otros mercaderes florentinos*, 231-249.