

## OLIVA EN 'VALENCIA, PUERTO MEDITERRÁNEO EN EL SIGLO XV (1410-1525)', DE JACQUELINE GUIRAL

VICENT OLASO I SENDRA  
*Historiador*

El 1986, Jacqueline Guiral-Hadziiossif publicava *Valence, port méditerranéen au XVe siècle (1410-1525)*.<sup>1</sup> El 1989, la Institució Valenciana d'Estudis i Investigació "Alfons el Magnànim" en publicava la traducció castellana a càrrec de Rafael Aracil Martí. Jacqueline Guiral, especialista en l'Edat Mitjana espanyola i antiga membre de la Casa de Velázquez, era aleshores Maître de Conférences en la Universitat de Nancy. El seu llibre estudiava el moment en què la ciutat de València, a principis del segle xv, se situa com un dels principals ports europeus, fins a arribar a la crisi que dugué a la guerra de les Germanies.

L'anàlisi del tràfic marítim i dels seus mecanismes de gestió, de les polítiques comercials, de la construcció naval o de la protecció de la costa es col·locava en el context més ample de la societat valenciana de finals de l'Edat Mitjana, cercant les relacions amb el món camperol, la producció artesanal, el tauler d'escacs dels comerciants i dels especuladors nadius o forans. Al llarg de les seues pàgines, les referències geogràfiques recorrien l'antic regne de València, la península Ibèrica, el Magreb, l'Orient Llunyà, la Cristiandat mediterrània i encara l'Europa Central. Entre les poblacions valencianes esmentades, es trobava Oliva, com a port marítim en si mateix o com a lloc d'origen de patrons i gent de mar. Les pàgines següents arpleguen aquestes citacions en el mateix ordre que apareixen al llibre.

A grans trets, "les coses vedades" eren els productes d'importància estratègica (matèries primeres, armes, metalls...) que pel seu valor intrínsec tenien limitada l'exportació. Per tal de poder comerciar amb aquests productes calia obtenir llicència del batlle general

1 Publicacions de la Sorbonne, "Série Histoire Moderne", núm. 20, París.

del regne, i abonar “el dret de treteta de les coses vedades”, del qual es conserven els primers registres des del darrer quart del segle XIV. És en els seus assentaments on es pot conèixer l’origen dels patrons i els tipus de vaixells que arribaven al Grau de València. Jacqueline Guiral es lamenta que estiguen incomplets, i assenyala com el més interessant el de la primera meitat de l’any 1404. El 89% de les naus que sol·liciten llicència d’exportació procedeixen de la Corona d’Aragó. El 40% correspon a Catalunya, amb Barcelona molt al davant, seguida per Blanes, Sant Feliu de Guíxols i Lloret de Mar; les Balears, Sardenya i Sicília representen tan sols un exigü 3%; el 46% correspon al regne valencià, i es reparteix principalment entre el mateix Grau de la capital (164 llicències), Dénia (24), Gandia (19) i Peníscola i Oliva, amb 8 llicències cada una. L’11% restant de llicències es concedeixen a embarcacions portugueses, castellanques, franceses i genoveses (p. 31).

Els percentatges anteriors comencen a minvar a mitjan segle XV, en favor sobretot dels navilis italians, però els ports del litoral sud-valencià encara mantenen un paper predominant gràcies en part a l’auge dels productes agraris especulatius, com l’arròs, la pansa o, en el cas d’Oliva, el sucre, al qual el seu port dóna eixida. Cap a finals de segle, els *Llibres del Peatge de Mar* registren quinze naus procedents d’Oliva; el 1491 en són només nou, i el 1494 puguen a onze, tot açò en un context on els ports del sud segueixen sent dels més actius dins d’un marc general de declivi de la participació valenciana i augment de la navegació castellana, que arriba al 18% el 1494, en paral·lel amb els efectes de la conquesta de Granada. Guiral, no obstant això, recomana la prudència necessària per tenir en compte que els escrivans dels peatges registraven únicament els darrers ports d’escala de cada nau, raó per la qual es fa difícil esbrinar l’origen real de cada vaixell (pp. 32-36).

La davallada en l’activitat marítima valenciana s’atura durant el primer quart del segle XVI. Al nord del regne, els ports més actius són Benicarló, Vinaròs i Peníscola, que agrupen la quarta part del tràfic total de la flota. Les altres tres parts corresponen a la zona sud, on Dénia i Oliva mantenen una rivalitat que ve d’antic. El primer s’alia amb Xàbia per a donar eixida cap a l’estranger a la producció de secà de les terres de l’interior. Oliva participa d’aquest mercat, però és també la via natural per a la comercialització del

sucre de la comarca de la Safor i de la producció local de sabó (pp. 40-41). No serà fins al 1530 quan la vitalitat general dels ports valencians i catalans torne a descendir, segons Fernand Braudel pel mal infrigit per la pirateria barbaresca, i segons Pierre Vilar per la transferència general de l'activitat comercial cap a Castella i vers Amèrica (p. 48).

Segons Guiral, tant el registre de coses vedades com els llibres de peatges, a més de servir per a definir les grans línies del tràfic marítim valencià en els segles xv i xvi, permeten observar l'evolució dels tipus de navilis i del seu tonatge, que alhora permet copsar la transformació en el tràfic des del petit cabotatge fins al gran comerç (p. 48). La nomenclatura és ben ampla, i va des de les embarcacions menudes com la barca, el llaüt, la coca o el lleny, fins a la galiota o galera, el balener, la gòndola, el bergantí, la caravel·la, la carraca o el xabec, vaixell de tres pals i embarcació més grossa de les d'aparell llatí, el primer exemplar del qual vist al port de València arriba l'11 de gener de 1503, comandat per un musulmà d'Oliva de nom Caxeri. El 31 del mateix mes hi apareix altre xabec oliver a nom de Joanot Arcaytio<sup>2</sup> (p. 67).

En una Mediterrània solcada per naus de tota classe, procedents dels nombrosos ports enfrontats entre si per la competència mercantil, la pugna per l'hegemonia política o la diferència religiosa, corsaris i pirates, durant la guerra o en moments de treva, troben suficients ocasions per a oferir els seus serveis al bàndol més atractiu o per a enriquir-se amb accions individuals. Una de les actuacions corsàries més habituals era la captura de gent, el volum de la qual fluctua, igual com l'obtenció de botí material, en funció de les circumstàncies. Per exemple, la fi de les empreses bèl·liques del rei Alfons el Magnànim significa una reducció de l'activitat dels corsaris al servei del rei, que a l'agost del 1457 prohibeix l'expedició de salconduits per a poder subhastar el resultat de les rapinyes. Però la guerra civil catalana de 1462-1472 dona un vigor renovat al cors contra els enemics de Joan II. Així, el mes d'agost de 1465, una caravel·la portuguesa és inspeccionada en aigües d'Oliva quan tornava

<sup>2</sup> Cal dir que algunes de les transcripcions documentals i referències onomàstiques contingudes en el llibre aixequen dubtes raonables.

de dur subministres a Barcelona. Alguns catalans que s'hi trobaven a bord són capturats i empresonats, i les seues mercaderies s'adjudiquen al comerciant Joan Pasqual (p. 166).

Els incidents a la mar, de fet, eren freqüents, i no sols aigües endins, sinó a les mateixes platges o a les goles dels rius. És això el que va passar amb la galera de Grisego<sup>3</sup> de Centelles, que el 1443 s'havia enfonsat en el riu del Molinell, límit natural entre els termes d'Oliva i Dénia (p. 202). Aquesta galera pertanyia a la generació de naus fabricades a partir del 1437, quan comença una política de promoció de la construcció naval i de proteccionisme envers les drassanes valencianes, en la qual intervenen la noblesa i l'oligarquia mercantil, amb l'objectiu de crear una marina mercant que estimule el comerç, preferentment amb naus grans. Potser el Centelles accidentat fóra l'únic patró d'Oliva documentat entre les 309 llicències d'armament concedides pel batlle general entre 1426 i 1488 amb destinació a Berberia o a la ruta que travessant les illes mediterrànies arribava fins a la península Itàlica, per a operacions mercantils o per a l'exercici del cors. Dels només deu patrons valencians que no presenten residència a la capital, set procedeixen del sud del país: tres de la Vila Joiosa, dos de Xàbia, un de Dénia i l'oliver no identificat (pp. 239-240).

Pel que fa a l'origen social i professional, allò més habitual és trobar-se amb patrons pertanyents a la noblesa, seguits dels comerciants i dels marins d'ofici. Però també hi havia patrons ocasionals, dedicats a d'altres feines, que aprofiten els mesos de bon temps, entre abril i setembre, per a llançar-se a la conducció d'una nau. Tot i no superar el 2% del total, mantenen una presència constant. Són notaris, obrers de vila o paraires, entre ells un d'Oliva, potser anomenat Pere Garcia, que el 5 d'abril del 1451 mana un lleny de tretze bancs batejat com de Sant Joan i Santa Caterina, amb destinació a Orà i altres parts africanes. El comerciant Lluís Blanc li fa de fiador per un import de 500 florins (pp. 247-250). Abans que la nova situació creada per la política imperial de la monarquia espanyola

<sup>3</sup> Potser l'autora vol dir Crisògon. Un Crisògon Andreu de Centelles, mort el 1470, baró de Centelles i conseller del rei Joan II, serví amb el seu vaixell la Corona d'Aragó en les guerres d'Itàlia, i féu també de corsari.

dibuixe al segle XVI, un altre mapa de relacions en la Mediterrània, el tràfic amb el nord d'Àfrica constituïa un capítol bàsic dels negocis de la Corona d'Aragó, i Oliva i Dènia servien sovint de ports d'escala dels vaixells salpats des de València (p. 260).

Però la gran presència que Oliva jugarà en els circuits d'exportació de mercaderies la deurà, com hem dit adés, a la seua producció de sucre, destinada essencialment al mercat internacional, i adquirida pels comerciants i per les companyies estrangeres radicades a València. El 1484, Cebrià i Rafael Gentil demanen a Gilem Abdulcarim, d'Oliva, cinquanta barrils de melasses. El juliol del 1492, per mediació del comerciant valencià Miquel Soler, procurador del comte d'Oliva, la companyia de Conrad Ancarita lliura als seus magatzems de València vint càrregues de sucre fi i dotze de sucre sense refinar (p. 424). El 12 de maig del 1495, el mateix Soler ven, a preu de 8 lliures cada una, cent càrregues de sucre de primera cocció (el més barat) al mercader Sebastiano Rigitano i el donzell Joan Figuerola, que cinc dies més tard fan una compra similar a Gandia (p. 425). Encara un altre procurador del comte Serafí, el comerciant Andreu Torrà, ven el 1500 a Bernat Català 2.980 formes de sucre d'una cuita (p. 426).