

tiempo un acercamiento al trabajador más allá de su trabajo. Así, el taller era la unidad espacial mínima de producción. Ese artesano poseía generalmente los instrumentos necesarios para el desempeño de su labor y podía contar para el trabajo con un número reducido de ayudantes de su propia familia (esposa e hijos) o también de algún joven aprendiz, y que se transformaba en mano de obra no remunerada que combinaba las tareas del propio taller con otras de ámbito doméstico algo difusas. Estos artesanos podían disponer de su producción en un mercado de radio local, pero poco más. Ciertamente lo menguado de los capitales disponibles, el recurso al crédito censal para cada nueva inversión que constreñía la economía doméstica, el creciente control de las corporaciones respecto a la producción (cantidad y calidad), o finalmente las incipientes formas de dependencia respecto a otros artesanos o mercaderes que comienzan a controlar las fases de proceso productivo, especialmente desde la segunda mitad del siglo XIV, impedían al artesano aumentar su radio de acción más allá del mercado local, si bien el crecimiento demográfico en la urbe, y con ello la contemporánea expansión del consumo interno, podían beneficiar a la empresa familiar. En este grupo de actividad caber mencionar algunos profesionales como los del sector metalúrgico de transformación, la confección, el calzado, la alimentación o aquellos técnicamente menos desarrollados dentro del sector textil. Pero en el transcurso del XV los incentivos del comercio internacional ofrecen ventajosas posibilidades para el aprovisionamiento de materia prima y exportación del producto elaborado, beneficiándose algunos grupos como los curtidores, jaboneros o alfareros. Pero será el sector de la pañería, como hemos visto antes, el que quede mejor dibujado respecto a esta nueva situación surgida en el devenir del siglo XV, momento en el que muchos de sus artesanos, cualquiera que sea su cualificación profesional, quedan sometidos al capital comercial vendiendo, más que productos, capacidad de trabajo o servicio, apareciendo maestros al mismo nivel que oficiales.

Las redes comerciales europeas: Valencia, el Mediterráneo y Europa

[ENRIQUE CRUSSELLES GÓMEZ –UVEG–]

La integración de la economía urbana valenciana en las redes comerciales continentales fue una consecuencia de la modificación de la geografía de los intercambios europeos, ocurrida desde finales del siglo XIII. El inicio lento del cambio se advierte en las primeras décadas del siglo XIV, con la penetración de la pañería europea traída por los comerciantes languedocianos y el despegue de la industria textil local, aunque la coyuntura recesiva siguiente dilató el auge económico hasta las décadas iniciales del siglo XV.

Antes de integrarse en las principales rutas marítimas del comercio catalán, la actividad mercantil valenciana se circunscribía a dos espacios marítimos cercanos: el triángulo integrado por la navegación entre las capitales costeras de la corona y el trayecto que, en torno al mar de Alborán, llevaba a los mercados magrebíes y granadinos. En los orígenes del despegue comercial valenciano estaba el incipiente haz de itinerarios marítimos que integraban las costas del reino con Barcelona y Mallorca, surcados por una mi-



Carta de navegar de Angelino Dulceti,
1339. París, Bibliothèque nationale de
France, Rés. Ge B 696.



riada de embarcaciones de reducido tonelaje destinadas a una navegación de cabotaje. La importancia de este tráfico de cabotaje a corta distancia reside, en primer lugar, en convertirse en la prolongación de la actividad del mercado local: exportación de productos, principalmente agropecuarios, que atestiguan la feracidad de su campo, una de las bases esenciales del auge mercantil valenciano en el siglo xv. Junto a los paños de lana, los tejidos de seda, la cerámica, las tinajas y algún que otro artículo elaborado en la ciudad, la mayor parte de los cargamentos recogía alimentos y condimentos alimentarios (atún y mojama, arenques, vino, arroz, uva pasa, higo, anís, trigo, miel, jengibre, clavo, azúcar y almendra) y materias primas textiles (lana, lino, seda, cuero, hilo, brasil, esparto, gualda, rubia o pastel).

La primera gran ruta internacional sobre la que se había sustentado el crecimiento del capital comercial valenciano había sido el circuito que, en torno al mar de Alborán, unía a los puertos magrebíes y nazaríes. Sin duda, la pertenencia de la Valencia musulmana a este espacio político antes de la dominación cristiana del territorio, había supuesto la transmisión de su legado. La supervivencia de unas potentes comunidades hebreas hasta finales del xiv y mudéjars hasta mediados de la siguiente centuria en la capital del Turia, había facilitado asimismo la continuidad de los contactos marítimos y comerciales. Además, Valencia siguió los pasos de las actividades mantenidas por Mallorca, convertida en centro de redistribución de los artículos que llegaban desde esa parte del islam: cera, cuero, lana, grano, seda, oro, esclavos, condimentos, etc. En último lugar, las rutas nazaríes-magrebíes jugaban un papel clave en la estructura del comercio valenciano: antes del auge del comercio con las islas catalano-aragonesas del Mediterráneo central, estos mercados eran los principales consumidores de la pañería de lana, de calidades baja y media, que producía la incipiente industria textil local desde las décadas finales del xiv.

Además de estos circuitos mercantiles más o menos ligados al acervo marítimo y mercantil valenciano, tres fueron los principales tráficó comerciales que fundamentaron el auge económico de la ciudad de Valencia desde finales del siglo xiv: su participación, más bien modesta, en la *ruta de las especias* impulsada por la ciudad condal; la presencia masiva de comerciantes valencianos en la *ruta de las islas*, es decir, en los mercados orientales de la Corona de Aragón (Cerdeña, Sicilia y Nápoles); y su integración como escala indispensable en el tráfico comercial que unía las dos Europas.

La primera de estas rutas de navegación catalana tenía por destino Alejandría, el gran emporio internacional de ese área del Mediterráneo, donde los catalanes habían tenido un consulado desde mediados del siglo xiii. Un circuito mercantil basado en los elevados beneficios que producía la redistribución en Europa de la seda y de las especias orientales —una variada gama de productos exóticos, desde los condimentos alimentarios hasta materias tintóreas utilizadas en la industria textil— y la comercialización de los paños catalanes, la plata y el coral. La participación valenciana en este tráfico comercial durante el siglo xv fue débil, incapaz de afrontar los elevados costes financieros de las operaciones y los peligros inherentes a una ruta marítima próxima al continente africano. Al principio del siglo xv, las autoridades municipales apoyaron financieramente la construcción de galeras y naves de gran tonelaje con las que quizás se tratara de constituir una línea de navegación con el sultanato de Babilonia. El riesgo derivado de la piratería musulmana y genovesa obligaba a organizar convoyes, viajes en conserva, frecuentemente junto a galeras barcelonesas y mallorquinas que solían



Junto con los intercambios mantenidos con los mercados magrebíes, el tráfico comercial que en gran medida fundamentó el auge mercantil valenciano fue el establecido con los territorios catalano-aragoneses del Mediterráneo central, Cerdeña, Sicilia y Nápoles. Tanto uno como otro se basaron en la comercialización de los paños de lana de mediana y baja calidad elaborados por la industria urbana local, que desde finales del siglo xiv se adaptó a los modelos nordeuropeos. Una industria beneficiada por el abastecimiento con lanas del reino, cuya distribución hasta cierto punto quedó controlada por los comerciantes locales hacia las primeras décadas de la siguiente centuria, y con menor intensidad por alguna sustancia tintórea recogida en el mismo reino, como la grana.

Mapa de Sicilia según J. Martines, 1587. Madrid, Biblioteca Nacional, Mss Vit 4-20, f. 6.

fijar como punto de reunión inicial el puerto de Túnez. Además, la utilización casi obligada de grandes galeras mercantiles, dadas sus características militares idóneas, encarecía demasiado esta ruta, que hubiera exigido una implicación institucional más perseverante. Sobre todo porque los posibles beneficios empresariales elevados son más que cuestionables: el mercader valenciano no podía competir con venecianos o genoveses en la redistribución a gran escala y, por otra parte, las mercancías que sustentaban este itinerario podían adquirirse en otros mercados internacionales o llegaban a Valencia por medio de las *mude* venecianas y florentinas.

Junto con los intercambios mantenidos con los mercados magrebíes, el tráfico comercial que en gran medida fundamentó el auge mercantil valenciano fue el establecido con los territorios catalano-aragoneses del Mediterráneo central, Cerdeña, Sicilia y Nápoles. Tanto uno como otro se basaron en la comercialización de los paños de lana de mediana y baja calidad elaborados por la industria urbana local, que desde finales del siglo xiv se adaptó a los modelos nordeuropeos. Una industria beneficiada por el abastecimiento con lanas del reino, cuya distribución hasta cierto punto quedó controlada por los comerciantes locales hacia las primeras décadas de la siguiente centuria, y con menor intensidad por alguna sustancia tintórea recogida en el mismo reino, como la grana. Terminada la conquista de este espacio político cerca de mediar el xv, Valencia consolidó uno de los itinerarios mercantiles más rentables, aprovechando el potencial redistributivo de las diferentes escalas portuarias: junto a la pañería local, y su amplia gama de excedentes

agropecuarios (grana, vino) y de algunas artesanías de transformación, como el aparejo de las embarcaciones y la cerámica, los valencianos comerciaban con sal de Ibiza, quesos sardos, vinos napolitanos, grano siciliano y un variado registro de mercancías que arribaban a los mercados sículos, como los esclavos y el oro, a través de las líneas de navegación del Mediterráneo oriental.

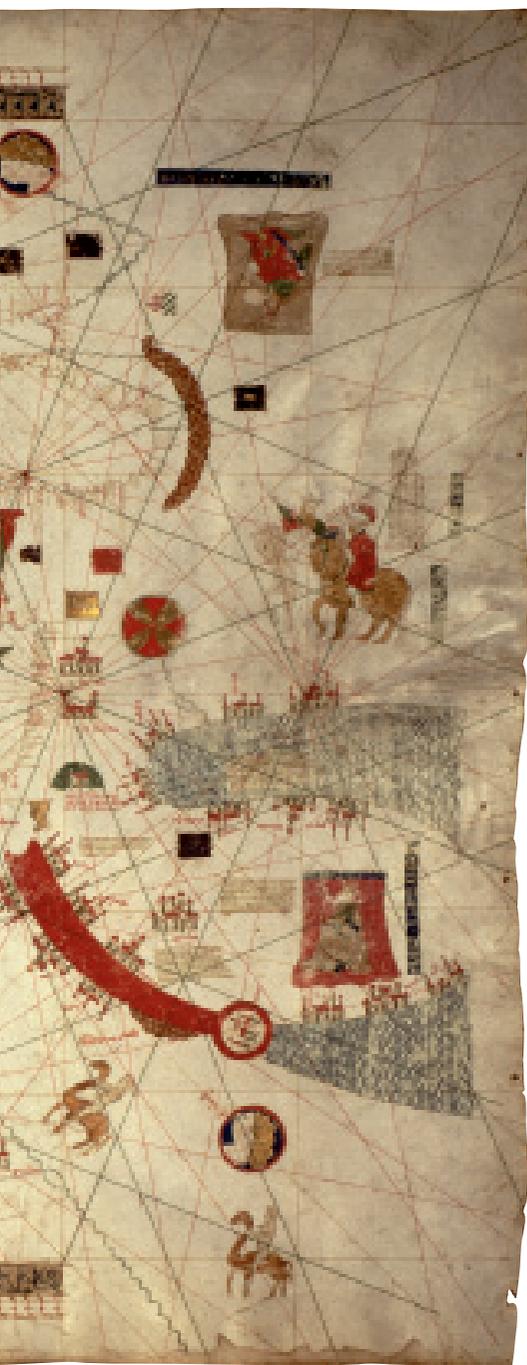
Más determinante fue la posición estratégica que llegó a ocupar Sicilia en las rutas marítimas internacionales. La presencia de una numerosa y heterogénea comunidad mercantil, afincada principalmente en Palermo y Mesina, favoreció el acceso de los comerciantes valencianos al conocimiento de técnicas financieras y prácticas empresariales todavía no habituales en la ciudad del Turia. La influencia debió ser comparable al papel ejercido por Barcelona y Mallorca. Además, por su función como redistribuidora internacional de cereal, Sicilia estaba integrada en las rutas de las naves redondas de gran tonelaje que aprovisionaban las mayores ciudades europeas. El mismo municipio valenciano hizo del aprovisionamiento de grano en la isla fundamento de su política económica, consiguiendo un efecto secundario pero indispensable para asegurar el crecimiento mercantil de la capital del reino: la atracción de grandes naves que seguían las derrotas que llevaban hasta Flandes, Génova o Venecia y que recalaban en Valencia para estibar grano y paños. Esta diferencia notable distinguía a la *ruta de las islas* de la navegación de cabotaje del mar catalán o del mar de Alborán, apegada al tradicional buque de pequeño tonelaje, generalmente barcas, sagetias y leños.

El último de los grandes circuitos marítimos que contribuyó al despegue mercantil valenciano fue la ruta de navegación establecida entre las repúblicas italianas y las ciudades del norte de Europa. La consolidación de esta conexión entre los dos polos del desarrollo comercial y artesanal continental y, por extensión, la integración de Valencia como escala imprescindible en ese circuito, dependió de la convergencia de factores externos a la economía valenciana. El cambio de dirección de la política comercial del reino de Inglaterra, limitando la exportación de su preciada lana, no se manifestó hasta la década de 1370. De hecho, *pratiche di mercatura* de mediados del siglo XIV, como la de Pegolotti, no recogían el próspero negocio que daría fama a Valencia en la centuria posterior. Tampoco los operadores languedocianos que en las décadas de 1310-1340 visitaban la ciudad para vender paños europeos mostraban un interés concreto por la lana, que se exportaba por Tortosa. Los cargamentos con que retornaban estaban principalmente compuestos de aceite, grana, seda, esparto, cerámica, etc. Además, la constitución de las redes marítimas fue lenta y respondía a otros intereses comerciales. Constituida a principios del siglo XV, la *muda* veneciana de Flandes no alcanzaba la playa de Valencia, pues tras recalcar en el viaje de ida en Mallorca continuaba rumbo hacia los puertos alicantinos. Sirvió de todas maneras para animar el tráfico de embarcaciones de pequeño cabotaje que conectaba la capital balear con Valencia y, asimismo, participó en el auge de esta última como centro regional de contratación de fletamentos. Las otras potencias marítimas sí que recurrieron a Valencia como escala obligada en sus trayectos. Por supuesto las galeas barcelonesas y las grandes naves genovesas, cuyas ciudades habían asentado comunidades numerosas de mercaderes con la función de gestionar los cargamentos desplazados en el viaje y en el tornaviaje. También Florencia, que desde la década de 1420 aproximadamente financiaba un



convoy de galeras con destino a Brujas y Southampton. Siguiendo la pauta de los negocios abierta por los operadores extranjeros, los valencianos comenzaron a fletar desde finales del siglo XIV veleros y galeras propios y foráneos para navegar en la ruta de Flandes, trayecto que cobraría importancia a partir de la década de 1430. La tipología de mercancías trasladadas a través de este itinerario era de una gran amplitud: incluye una extensa gama de excedentes agropecuarios, desde el cuero, la lana y la grana hasta el arroz, el vino, los frutos secos (almendra y pasa) y el azúcar utilizados en repostería, o algunos condimentos alimentarios (azafrán, comino, anís); paños valencianos, las pañerías ligeras producidas en las industrias flamencas así como otros artículos de mercería (hilo), y una variada gama de artículos estibados en otras escalas del trayecto (cera, cuero, seda de Almería).

Carta portolana de Gabriel de Vallseca, 1439. Barcelona, Museu Marítim, Inv. 3236.



Algunas potencias marítimas sí que recurrieron a Valencia como escala obligada en sus trayectos. Por supuesto las galeras barcelonesas y las grandes naves genovesas, cuyas ciudades habían asentado comunidades numerosas de mercaderes con la función de gestionar los cargamentos desplazados en el viaje y en el tornaviaje. También Florencia, que desde 1440 aproximadamente financiaba un convoy de galeras con destino a Brujas y Southampton. Siguiendo la pauta de los negocios abierta por los operadores extranjeros, los valencianos comenzaron a fletar desde finales del siglo xiv veleros y galeras propios y foráneos para navegar en la ruta de Flandes.

Además, el largo recorrido de este circuito le llevaba a solaparse y complementarse con los trayectos marítimos que requerían otros negocios llevados por los comerciantes valencianos. Desde Valencia, en dirección al Atlántico, las grandes galeras mercantiles y las naves de gran tonelaje compartían la derrota con barcas y leños que navegaban hacia los puertos nazaríes, escalas obligadas de las grandes líneas marítimas. Al otro lado del estrecho, Cádiz y especialmente Sevilla experimentaron una gran proyección en el siglo xv, lo que las convirtió en grandes puertos del comercio atlántico en la centuria siguiente. Desde el siglo xiv, las cocas castellanas aprovisionaban Valencia de grano, pescado y esclavos. Además, conectados con este circuito, se prolongaron los trayectos que llevaban hasta las islas de Madeira y Canarias. En estas últimas, los comerciantes valencianos, junto con operadores genoveses, trataron de aprovecharse del incipiente tráfico de azúcar en las décadas finales del xv. En el otro sentido de la ruta flamenca, a partir de Valencia, la conexión con los demás puertos mediterráneos podía seguir dos itinerarios principales: la ya comentada *ruta de las islas*, que practicaba la *muda* veneciana y seguía la derrota que llevaba al granero siciliano; o la navegación de cabotaje hasta Barcelona para luego prolongar el trayecto por el golfo de León hacia Marsella, Génova, Livorno o Porto Pisano, puertos de Florencia, e incluso hasta Nápoles y Sicilia.

La organización empresarial y financiera

[PAULINO IRADIEL MURUGARREN -UVEG-]

Con la multiplicación de las redes comerciales de ámbito internacional en la segunda mitad del siglo xiv y principios del xv, Valencia inició una política de modernización estructural, tanto a nivel de organización empresarial y financiera como de capacidad productiva. La ampliación de los mercados, interno y regionales, y el comercio a larga distancia fueron los sistemas más rápidos y eficaces de los hombres de negocios para enriquecerse y reproducir su capital. Jamás, como en esta época, se habían visto tantos nuevos ricos, tanta diversidad socioprofesional evidenciada en el ascenso espectacular de un cierto número de familias y en el rápido declive de otras. El resultado no fue sólo una intensa movilidad profesional y demográfica (proveniente fundamentalmente de la inmigración rural y extranjera) sino la formación de grupos artesanales y mercantiles de naturaleza permeable, que recibían miembros de todas las categorías sociales inferiores, y una intensa actividad artesanal que potenciaba las exportaciones.

Empresas y empresarios

La diversidad de formas y estructuras de organización de la producción (es decir, la integración de recursos naturales, capital y trabajo que componen la empresa precapitalista) fue uno de los rasgos básicos del proceso de internacionalización de su economía. Bajo el amplio y genérico término *obrador*, entendido como la más pequeña unidad técnica posible y como célula familiar de producción, se escondían realidades económicas muy diferentes que incluían divisiones extremas de trabajo, el recurso a instala-