

**ALGUNAS OBSERVACIONES ACERCA DEL
COMERCIO VALENCIANO EN EL SIGLO XV A LA LUZ DE
LA OBRA DE DAVID ABULAFIA: NOTA CRÍTICA**

Carlos López Rodríguez
(ARXIU DEL REGNE DE VALÈNCIA)

El comercio ocupa un lugar destacado en la historiografía medieval, en parte debido a su peso en la economía contemporánea. Pero quedan aún muchos territorios por explorar con más detalle. No hace mucho, Patrizia Mainoni (1994) advertía del contraste existente entre la «bibliografía imponente» sobre la actividad comercial en las diversas áreas de la Europa medieval y la puntual atención prestada a la interconexión del poder político con la empresa mercantil. De esta misma opinión era M. Tangheroni (1994). La vinculación del sector comercial con los centros de poder es un tema que no se agota, por las múltiples formas y vías que adoptó. En un pasado no muy lejano fue un problema brillantemente estudiado por algunos conocidísimos historiadores dedicados a la Corona de Aragón. Últimamente, quizá ha sido desplazado como preocupación en la historiografía hispánica, más atenta a la economía rural o al desarrollo de las complicadas técnicas comerciales de la época. Pero no ha sido olvidado del todo, al menos entre los historiadores anglosajones. Lo trató con pericia Stephan R. Epstein (1992). Y con no menos habilidad lo ha abordado David Abulafia en la obra que comentamos (*A Mediterranean emporium. The Catalan kingdom of Majorca*, Cambridge University Press, 1994, 292 págs.), avalada por su larga trayectoria investigadora en torno a la historia del Mediterráneo bajomedieval, y en especial del comercio.

* * *

Abulafia escribe con amenidad, dominio de las cuestiones fundamentales y concisión. Entre sus virtudes, no es la menor abordar la historia conjunta del reino de Mallorca, incluidos los territorios del Sur de Francia. No siempre sus puntos de vista son novedosos, pero se han de agradecer sus

intenciones, más hoy, ante la tendencia a lo local de la última historiografía española, que secciona geográficamente las realidades históricas según criterios actuales y hace incomprensibles los acontecimientos del pasado. Como ocurre a menudo en nuestra mejor tradición, el libro ha recibido críticas opuestas y extremadas, a veces justas, pero otras no tanto. Pero más allá de su interés para la historia mallorquina, cuya discusión corresponde a los especialistas, el profano (entre ellos nos incluimos) encontrará que el trabajo de Abulafia introduce un ambicioso planteamiento sobre el papel del comercio y su relación con la política de la monarquía en la Europa bajomedieval. Será necesario resumir aquí, siquiera con brevedad, sus principales ideas.

La conquista de Mallorca fue un asunto recurrente a largo plazo de la política catalana. Jaime I concibió el nuevo reino con total independencia respecto a Aragón, sin quedar sometido a ningún tipo de sujeción (pese a que las pruebas esgrimidas por Abulafia no confirman plenamente su interpretación). A su muerte, los reyes mallorquines trataron de incrementar su autonomía mediante una compleja política económica (que incluía la imposición de tarifas aduaneras contra los mercaderes catalanes, entre otras medidas). Pero no supieron contener las pretensiones aragonesas a la soberanía sobre las islas.

Mallorca funcionó siempre como un centro de distribución, puesto entre los límites de la Cristiandad y el Islam, en la encrucijada entre España, el Sur de Francia, Italia y África. La conquista cristiana no suprimió esta identidad del comercio mallorquín, caracterizado durante toda la baja Edad Media por la primacía del Magreb como destino. Valorada como un punto de tránsito hacia el mundo musulmán antes que por sus propias mercancías, Mallorca era una tierra de oportunidades para los mercaderes. Como durante el período que controló las islas extrajo pocos ingresos directos de las Baleares, la monarquía aragonesa se desentendió de su gobierno y prodigó las exenciones de tasas comerciales. Este *laissez-faire* estimuló el comercio más de lo que hubiera hecho una política proteccionista. Pero en la época de los reyes independientes, su intervención se hizo más intensa, a causa de la necesidad de encontrar una financiación adecuada.

Así pues, en términos comerciales, la Mallorca medieval nunca pudo ser verdaderamente independiente, puesto que su economía estaba muy vinculada al tráfico internacional. Por esta razón (sigue Abulafia), la vida política transcurrió determinada por los acontecimientos internacionales. Los re-

yes mallorquines buscaron establecer una red de comercio autónomo del de Barcelona, aprovechando los vínculos políticos que unían las Baleares con los territorios continentales del reino en el Sur de Francia. Pero cuando Mallorca se implicó en el conflicto internacional surgido con las Vísperas Sicilianas, estuvo obligada a depender más estrechamente aún del comercio con África. Aunque las condiciones mejoraron con el restablecimiento del reino independiente en 1298 y el fin de la guerra de las Vísperas en 1302, para entonces muchos catalanes de Mallorca se veían a sí mismos como parte de un mundo comercial más amplio, ligado a Barcelona, Valencia, Palermo y los consulados catalanes del Norte de África. En torno a 1300, no estaba claro qué beneficio podría traer la restauración de un gobierno autóctono a los mercaderes de las islas. Por entonces, según Abulafia, la economía de Mallorca estaba dominada enteramente por el comercio exterior, conclusión a la que llega porque acaso este sector se presente ligeramente descontextualizado en su estudio, y también en razón de la propia abundancia de la documentación mercantil, aspecto sobre cuyo significado se ha escrito de sobra como para insistir aquí.

El declive de la población que siguió a la Peste Negra potenció la expansión de las actividades pastoriles en Mallorca y Menorca, lo que proporcionó aprovisionamientos baratos a la industria textil local, pero también para la exportación internacional, vendida en Florencia, Génova y otras ciudades del Norte de Italia. Sin embargo, el reino -continúa Abulafia- no perdió su función como centro de tránsito para el comercio de navegación africano. Porque el éxito de Mallorca obedecía a su posición como intermediario no en una, sino en varias rutas: base desde la cual los franceses del sur e italianos marchan hacia el Norte de África, puente entre Al-Andalus y el Mediterráneo occidental, puerto seguro para los italianos en sus viajes al Este de España pero también para los que viajaban hacia el Atlántico, hasta Sevilla, en la ruta que unía con Flandes e Inglaterra. En todas, los mercaderes mallorquines fueron muy activos, aunque nunca pudieron competir a largo plazo con la más amplia y mejor financiada flota de las repúblicas italianas.

Con el objeto de conseguir seguridad política y financiera ante la constante amenaza de Francia y Aragón, la monarquía insular intentó fomentar la prosperidad de sus súbditos, como lo demuestra el apoyo real a los productores textiles, la reducción de impuestos para mercaderes mallorquines y roselloneses, y el patronazgo del rey mediante los consulados mallorquines.

Pero los esfuerzos de los tres reyes independientes de Mallorca para establecer barreras aduaneras contra los catalanes, y para vincular Mallorca más estrechamente al Rosellón a través de Colliure, tuvieron como resultado que los mercaderes catalanes evitaran las islas. Lo que Abulafia denomina las «rutas del éxito» estaban en las que iban a África, Cerdeña, Calabria, Sicilia y otras que fueron abiertas por los catalanes en su conjunto (barceloneses, mallorquines, valencianos). El éxito del comercio y la industria insular en la baja Edad Media dependía de su integración en el mundo comercial de Cataluña. Así, tras su reincorporación a la Corona de Aragón en 1343, la economía de las Baleares se desarrolló en nuevas direcciones.

El reino de Mallorca, cuya prosperidad actuó como un imán para los reyes de Aragón, era un emporio. No nos engañemos. Abulafia emplea este término en su acepción prístina: centro para el almacenamiento y reembarque de mercancías, para el mantenimiento de una pequeña flota que cargaba gran parte del tráfico comercial con destino al Magreb, y para la provisión de servicios financieros. Ocupaba una posición estratégica en una época de expansión comercial en el Mediterráneo occidental y de apertura de las rutas comerciales regulares entre Italia y Cataluña con el Magreb, Portugal, Inglaterra y Flandes. Se produjo así una notable paradoja: la historia medieval mallorquina se caracteriza por el fuerte contraste entre la debilidad política del reino y su poderío económico. Pero el comercio a larga distancia, dice Abulafia, se basa en cruzar fronteras, no en crearlas. A largo plazo, los mercaderes de las Baleares y de otros territorios necesitaban formar parte de un más amplio mercado común catalán. La prosperidad de Mallorca, Perpinián y Montpellier dependía de mantener abiertas las líneas de abastecimiento. Sin embargo, a fines del siglo XIII y principios del siglo XIV no hubo muchas ocasiones en las cuales el comercio pudiera fluir sin estorbos a través de las tierras mallorquinas: guerra de las Vísperas, guerra comercial con Barcelona, invasión de Cerdeña en 1330. La separación de los mercaderes de la «nación catalana» que residían en Mallorca de sus hermanos de Cataluña —dice Abulafia— no fue lo más conveniente para los intereses del comercio de larga distancia. Pedro IV pudo ya haber vislumbrado la conveniencia de un único imperio aragonés en el Mediterráneo occidental, pero fue a mediados del siglo XV, con las conquistas de Alfonso el Magnánimo, cuando un mercado común de este tipo comenzó a funcionar.

Abulafia destaca las grandes similitudes de la evolución económica de Mallorca con la de Sicilia. Pero ha tenido la mala suerte de publicar su libro después de que Epstein lo hiciera con el suyo, cuyo análisis económico es mucho más complejo e integra el estudio del comercio en el conjunto de vida social y económica siciliana. No es el caso de Abulafia, más superficial en este aspecto, pues deja a un lado el mundo rural y artesanal. Si son ciertos los paralelismos entre las dos islas, sobre las que Abulafia insiste, las conclusiones de Epstein en su libro son opuestas: allí hace una rigurosa crítica a las teorías de la dependencia económica a través del comercio, tan de moda en los últimos años por la extrapolación de modelos económicos contruidos para la realidad contemporánea; y se insiste en la importancia de las instituciones que regulaban el acceso al comercio, para resaltar la independencia de la economía siciliana respecto del tráfico mercantil exterior y las manufacturas extranjeras.

Acaso Abulafia, bajo los efectos de la firma del acuerdo mundial de aranceles (según se puede barruntar por las fechas de redacción y edición de la obra), sobrevalora los beneficios del «librecambismo» o los perjuicios del «proteccionismo» en la economía mallorquina. Ahora bien, estos conceptos, o incluso el de «política económica», eran ajenos a los siglos XIII y XIV. Ni la posición del comercio en el entramado económico medieval es el que tiene en nuestro mundo hoy en día, caracterizado precisamente por los «intercambios» internacionales de todo tipo. El funcionamiento peculiar del mercado medieval pudiera explicar por qué los aranceles medievales no inhiben por completo las relaciones comerciales. Los reyes tenían a su alcance un elenco de medidas más contundentes que las barreras aduaneras: la expulsión de los mercaderes extranjeros, la concesión de privilegios, la confiscación, la guerra, la piratería y el corso, por ejemplo.

Pero nos interesa más ahora destacar otra de las hipótesis de Abulafia: la contradicción entre fuerza económica y debilidad política se saldó, a medio plazo, con el fracaso del reino independiente de Mallorca. Es ésta una paradoja muy frecuente en la Edad Media; se ha señalado, por ejemplo, para Florencia en el siglo XV. Hasta hace pocos años, era una imagen que también se empleaba a menudo para describir la posición de Japón y Alemania en la escena internacional actual. Abulafia quizá valore en exceso el comercio exterior por

el manejo de unas fuentes documentales abundantes, al constituir los ingresos más saneados de la monarquía. Pero el caso de Mallorca confirmaría que, en el mundo bajomedieval y a la larga, no podía prosperar el comercio exterior sin un poder político que lo respaldara. La historia del comercio internacional (medieval y moderno) no es sólo una sucesión de fenómenos puramente económicos, de precios, cursos monetarios y cambios, de técnicas comerciales y de navegación. Es, también, la historia de las relaciones de dominio y de poder establecidas entre los estados y sus respectivas clases mercantiles. Por si pudieran ser útiles, expondremos con brevedad los datos proporcionados por el reino de Valencia en otra coyuntura expansionista de la Corona de Aragón –al menos, desde el punto de vista militar–, la de la primera mitad del siglo XV y la conquista de Nápoles. Son, a nuestro entender, ilustrativos respecto a los puntos aquí sugeridos.

* * *

Como subraya el profesor Ladero Quesada (1982), las fuentes fiscales, a pesar de las críticas, pueden esclarecer muchos aspectos de la historia, no sólo económica, bajomedieval. Sobre la tan cuestionada fiabilidad de estas fuentes, no deja de ser curiosa una carta de 1445, mediante la cual Alfonso el Magnánimo ordenó al baile general de Valencia que revisara los libros de contabilidad de los mercaderes alemanes, al sospechar que se habían cometido fraudes en el pago del *dret alemà* (Archivo del Reino de Valencia [= ARV], Gobernación, reg. 2.807, m. 1, ff. 6v^o-7 y 41-42). Consta la imposición de multas por fraudes arancelarios, por ejemplo en 1415 (KÜCHLER, 1997, 65). Se escapa a la intención de estas páginas la descripción minuciosa de las coyunturas comerciales de la Baja Edad Media valenciana, campo éste de extrema complejidad por la confluencia de factores de muy diverso signo. Quedan excluidos, además, amplios sectores del tráfico mercantil; por ejemplo, el comercio interior, cuyo papel en la vida económica del siglo XV está fuera de dudas (MACKAY, 1982). Pero el tratamiento de las fuentes fiscales permite obtener una imagen aproximada y estimativa del ritmo de los intercambios, orientativa a su vez de las aspiraciones y objetivos políticos de un grupo tan cualificado de la sociedad bajomedieval como eran los mercaderes.

Es bien sabido que, de resultas de un proceso de expansión comercial iniciado hacia 1370 y prolongado hasta la década de 1420, Valencia se con-

virtió en una plaza mercantil de envergadura internacional. Durante el resto del siglo XV, la «expansión» comercial valenciana fue paralela a la «deca-dencia» experimentada por el comercio catalán. Sobre este tráfico creciente, fueron numerosos los impuestos recaudados en el reino de Valencia: la *lleuda i pes reial* de Valencia, el *dret italià*, el *dret alemà* y *saboyà*, el *dret genovès*, el *dret portuguès*, el *vintè i quaranté*, o el impuesto de *coses vedades*, entre otros, además del conjunto de impuestos conocidos como *generalidades*. La bibliografía es tan voluminosa y conocida que se hace ocioso citarla aquí.

Los más importantes tributos reales eran la *lleuda i pes reial* y el *dret italià*, cuyos datos para 1415-79, fueron ya expuestos y comentados por W. KÜCHLER (1997, 43-102). El arrendamiento del derecho de la *taula del pes reial* de Valencia permaneció estable, con ligeras oscilaciones, desde fines del siglo XIV hasta pasado el Interregno: 34.600 sueldos reales (= s.r.) en 1381; 36.100 en 1384; 35.550 en 1393; 31.600 en 1396; 36.100 en 1400; 40.000 en 1403. Aunque bajó a tan sólo 27.000 s.r. en 1406 y 1407, un precio realmente bajo, de nuevo subió a 40.000 s.r. en 1410, y con más fuerza tras liquidarse el conflicto dinástico. En efecto, si bien desde comienzos del siglo XV se había intensificado el tráfico comercial con Italia, el despegue de la recaudación de la lezda y el peaje se produjo una vez pasados los efectos de la guerra civil (50.000 s.r. en 1413, 66.810 en 1415 y 67.100 en 1417), ascendiendo con fuerza hasta 1418 (70.000 s.r.). Desde 1419, se arrendaron conjuntamente la *taula del pes reial* con el *dret italià* y la *lleuda* de Tortosa (cuyas recaudaciones se habían incorporado desde 1413 a la contabilidad de la Bailía General) por 122.500 s.r., y por 130.000 s.r. anuales en 1420-1422.

Parece tentador ligar este crecimiento (que se sostuvo hasta 1427, a medida que se multiplicaba la actividad de las embarcaciones italianas en Valencia) (HINOJOSA, J., 1975) con la recuperación de un poder monárquico fortalecido en el seno de la Corona de Aragón, tras la instauración de los Trastámaras y la coronación de Alfonso el Magnánimo. El puntual retroceso del comercio registrado en 1421 y 1423 fue atribuido por el baile general a las guerras de Francia e Italia (KÜCHLER, 1997, 66-68). Las tarifas de la lezda y del peaje permanecieron constantes a partir de 1423 (SANTAMARÍA, A., 1966, 107-126). El precio anual de los tres impuestos (peso, lezda y *dret italià*) había alcanzado los 140.000 s.r. en 1423 y se mantuvo hasta 1426. En 1427, fecha desde la cual la flota veneciana recalca con normalidad en el puerto de Valencia (IGUAL LUIS, D., 1994, 185), estos tres impuestos se arrendaron por

la suma de 161.000 s.r. Pero a partir de ese año, el abandono de la escena italiana, primero, y las dificultades no previstas de la empresa de Nápoles, desde 1432, arrastraron tras de sí el valor de la recaudación anual y, es de suponer, el volumen de intercambios: 105.500 s.r. en 1428-30; 94.500 en 1431; 80.000 en 1433-35. Aunque se mantuvieron a un nivel más alto de lo que estuvieran a fines del siglo XIV y comienzos del siglo XV, alcanzaron su cota más baja tras la rota de Ponza: en 1436 los tres impuestos no se arrendaron más que por 79.000 s.r., y por 90.000 en 1437.

La brusca caída que siguió al regreso del Magnánimo a sus reinos hispánicos en 1427 y los reveses de la política exterior aragonesa, muestra la necesidad que, a los ojos de los mercaderes, había para intervenir con contundencia en el Mediterráneo occidental, a fin de evitar la pérdida de sus posiciones. Desde 1435, año que marca también el punto de inflexión de la política internacional de Alfonso V, el tráfico fue recuperándose al compás de la marcha triunfal de las campañas alfonsinas y hubo de repercutir en la recaudación (104.000 s.r. en 1438, 106.000 en 1439, 113.000 en 1440, 127.000 en 1442, 122.000 en 1443), hasta alcanzar los niveles más elevados tras la definitiva conquista de Nápoles: 145.100 s.r. en 1444, 131.100 en 1445, 146.500 en 1446, 160.000 en 1447, y 165.000 en 1448. Los fuertes intercambios se mantuvieron a un nivel tal vez excesivamente alto, favorecidos por las estrechas relaciones políticas. Pese a alguna coyuntura desfavorable (por ejemplo, la de 1456), la recaudación sobre el tráfico comercial en concepto de *dret italià*, peso y lezda quedó estabilizado a raíz de la muerte de Alfonso V en el nivel en el cual se había mantenido durante los últimos años de su reinado, entre 108.000 y 123.000 s.r., aproximadamente. Precedida de más de dos decenios de penetración de mercaderes catalanes en Nápoles, la conquista de este reino consolidó la expansión del comercio y de los productos textiles catalanes en el mercado napolitano, que siguió incorporado al área económica aragonesa durante otros veinte años después de la muerte de Alfonso V (DEL TREPPO, M., 1976).

Por otro lado, se cobraban las generalidades, unos impuestos de aduana que toda mercancía abonaba al entrar o salir del reino y a cuyo pago estaban sujetos todos los mercaderes, nacionales y extranjeros. A diferencia de los anteriores, estos tributos no eran percibidos por el rey sino por los representantes de los estamentos del reino, e incluían ciertas imposiciones sobre la gran producción artesanal de la época, los tejidos de lana. El origen de las

Diputaciones del General, tanto en Valencia como en Aragón y Cataluña, cabe situarlo a fines del siglo XIV, en relación con las demandas de la monarquía para hacer frente a las necesidades de la política dinástica, pero su institucionalización fue sancionada finalmente por los primeros Trastámaras. Las generalidades, con un coste relativamente bajo de recaudación, podían dedicarse al pago de las pensiones o intereses de la deuda emitida en parte para recaudar los donativos votados en Cortes, destinados a sostener la política exterior del rey, sustituyendo al sistema tradicional de reparto de las ayudas entre los tres brazos. Esto permitió trasladar el peso de la contribución a la política real desde los estamentos rentistas a los mercaderes, esto es, a un sector beneficiario de las empresas exteriores de la monarquía.

La evolución del arrendamiento de las generalidades entre 1404 y 1479 (según los libros de su clavería en ARV, *Generalitat*, lib. 679 a 742; MUÑOZ POMER, 1987, 242-246), presenta un ritmo ligeramente diferente a los anteriores. En 1404 se arrendaron por 344.720 s.r.; por 402.040 en 1405, por 232.350 en 1406, por 274.550 en 1407, pero por 349.840 en 1408 y 356.592 s.r. en 1409. El arrendamiento de las generalidades cayó durante el Interregno hasta valer poco más de 300.000 s.r. en 1411 y 1412. Desde entonces, los arrendamientos se recuperaron: 385.000 s.r. en 1413 y 1414; 415.550 en 1415; 426.900 en 1416, para alcanzar los 479.000 s.r. en 1417, nivel que se sostuvo aproximadamente durante los siguientes tres años. Las Cortes de 1418 mantuvieron la práctica iniciada con anterioridad; por este motivo, establecieron impuestos sobre los tejidos de oro, seda y lana que se cortaban para la venta (*dret del tall*) a razón de 1 s.r. por libra de valor, y otros derechos sobre las ropas y tintes que se extraían del reino, el arroz con cáscara o descascarillado y el esparto. Pero desde 1421, con algún repunte, el arrendamiento de las generalidades fue descendiendo hasta alcanzar sus valores mínimos en 1428: 382.560 s.r. en 1421; 406.620 en 1423; 361.600 en 1425 y 341.350 en 1427. Quizá por esta razón, las Cortes de aquel año ampliaron las tarifas para hacer posible la recaudación de los 112.000 florines ofrecidos a la Corona (MARTÍNEZ ALOY, J., 1930, 228-233). Se consiguió así elevar el arrendamiento de las generalidades de 336.500 s.r. en 1428 a 481.675 s.r. en 1429, pero la simultaneidad de esta medida con la guerra de Castilla primero, y las campañas italianas del rey aragonés después, hundieron los ingresos, especialmente durante los malos años de 1430 (353.811 s.r.) y 1431 (301.000 s.r.). Entre 1432 y 1435 la recaudación se recuperó hasta situarse en torno a los 414.000 s.r.

Con una inflexión en los años 1436-39 (sólo 374.600 s.r. en 1437), que coincide con la crisis del *dret italià*, los arrendamientos se estabilizaron ligeramente por debajo de los 400.000 s.r. entre 1432 y 1443, lo que es indicio de la menor dependencia de este impuesto respecto del comercio italiano y, por tanto, de los avatares políticos de aquella región. Tras una nueva subida entre 1444 y 1446, las Cortes que concluyeron en este año aumentaron de nuevo las tarifas, lo que se tradujo en un alza del precio de los arrendamientos, que pasó de 414.000 s.r. en 1444-46 a 460.000 s.r. en 1447, pese al desinterés de los arrendadores, combatido por la presión de la Corona sobre los mercaderes (ARV, *Governació*, reg. 2.807, m. 2, f. 12v^o; y ARV, REAL, reg. 70, f. 49-v^o). Este nivel se mantuvo hasta 1452, sin que entremos ahora a considerar la influencia de la crisis financiera de las Diputaciones del General desencadenada a mediados del siglo XV.

Tanto el *dret italià* como las generalidades estaban sujetos a los efectos de una misma moneda, tendencia de precios, salarios o producción agrícola, respecto de los cuales funcionan, sin embargo, con una cierta autonomía. En síntesis, dos grupos de impuestos comerciales muestran, dentro de una tónica común, una evolución disímil. Ciertamente, su diferente comportamiento radica en el hecho de que la base impositiva no sea la misma. Pero, a su vez, son indicios de que los factores económicos no pueden explicar mecánicamente por sí solos la evolución a corto plazo del comercio. En el mercado desarticulado e imperfecto (aunque progresivamente internacionalizado) del mundo medieval, intermediado por los mercaderes y donde las relaciones sociales de producción contenían fuertes componentes políticos, los factores extraeconómicos ejercían una gran influencia, hasta el punto de que los ritmos del gran comercio internacional pueden aparecer, en ocasiones y de manera inmediata, desconectados de otras variables económicas, idea en la que insistió hace ya años Pierre Vilar (1980, 266).

* * *

A la vista de estas pruebas, los mercaderes hubieron de adquirir conciencia de que la práctica del comercio era muy difícil sin el soporte de la autoridad política. Con el libro de Abulafia de fondo, el lector vuelve a plantearse la sempiterna cuestión de si el comercio incrementa o reduce la posibilidad de conflictos bélicos entre estados. Como recientemente lo ha recordado Samuel

P. Huntington para otro contexto (1997, 78), la suposición de que la expansión del comercio internacional reduce la probabilidad de guerra entre naciones no está probada; existen, en cambio, muchas pruebas de lo contrario. Unos niveles altos de interdependencia económica pueden inducir tanto a la paz como a la guerra, dependiendo de las expectativas comerciales para el futuro. El interés de los mercaderes catalanoaragoneses por ganarse a las monarquías o consejos municipales con el fin de influir en la adopción de una política comercial más o menos coherente (y, por tanto, en una determinada orientación de la política internacional) les llevó a competir con otros grupos de poder o estamentos privilegiados de su propio reino. Al dar este paso, entraban en un juego más complicado que el propuesto por Abulafia. Como confiesa nuestro autor, los protagonistas de su libro son reyes y mercaderes. Sólo ellos existen en el mundo mallorquín construido por el distinguido historiador. No hay otras fuerzas sociales en acción, salvo las minorías religiosas. Pero se formula aquí (y más en relación con la conquista de Mallorca) una paradoja respecto del peso político y económico de la Iglesia y la nobleza, que incluso conquistaron por su cuenta Menorca y las otras islas. Son fuerzas sociales que, tanto o más que los mercaderes, establecieron estrechos vínculos entre Mallorca y la Corona de Aragón. Sus intereses deben sopesarse a la hora de juzgar no sólo la tendencia a la reunificación o independencia del reino (porque tenían su propia visión sobre el futuro de Mallorca), sino también a la hora de adoptar medidas de carácter económico, comercial o fiscal. Eso por no mencionar a otros sectores de población (campesinos, rentistas urbanos, artesanos, juristas, oficiales,...), que no eran ni neutrales ni marginales, como se puso de manifiesto con las revueltas del siglo XV.

Falta en el estudio de Abulafia, curiosamente, una explicación documentada de la posición política de los mercaderes y su integración (de hecho o de derecho) en el entramado de las instituciones de la Corona, su cruce con otros intereses y el juego político que surge de la acción de todos. Acaso la imagen que presenta de los mercaderes es demasiado estática, genérica en exceso, al aislarlos y atribuirles siempre, unánimemente, unos mismos objetivos, sin escisiones ni choques entre ellos o con otros estamentos. Pero la adopción de medidas de «política económica», con las que se afrontaban problemas muy inmediatos, respondía por lo general a los intereses de los personajes que las negociaban, con frecuencia opuestos a individuos de su misma u otra clase. Su enfrentamiento podía saldarse con la promulgación de dispo-

siciones muchas veces contradictorias que se sucedían a lo largo de un mismo reinado o en breves períodos de años. Aclarar estos extremos de la vida política, y sus repercusiones en la actividad económica, requiere un examen minucioso de las fuentes documentales disponibles, por desgracia, es cierto, hartamente lacónicas a este respecto, y de cuyo poco uso se resiente, en su conjunto, el libro de Abulafia.

BIBLIOGRAFÍA:

- DEL TREPPO, M. (1976): *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcelona.
- EPSTEIN, S. R. (1992): *An island for itself. Economic development and social change in late medieval Sicily*, Cambridge.
- HUNTINGTON, Samuel P. (1997): *El choque de civilizaciones y la reconfiguración del orden mundial*, Barcelona.
- IGUAL LUIS, D. (1994): «Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia (1391-1534)», en *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 24, págs. 179-200.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1975): «Las relaciones comerciales entre Valencia e Italia durante el reinado de Alfonso el Magnánimo (*coses vedades*)», en *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, X, págs. 439-512.
- KÜCHLER, W. (1997): *Les finances de la Corona d'Aragó al segle XV (Regnats d'Alfons V i Joan II)*, Valencia.
- LADERO QUESADA, M. A. (1982): «Fiscalidad regia y sector terciario en la Andalucía bajomedieval», en *Actas del II Coloquio de Historia Medieval andaluza. Historia y comercio*, Sevilla, págs. 8-38.
- MACKAY, A. (1982): «Comercio/mercado interior y la expansión económica del siglo XV», en *Actas del II Coloquio de Historia Medieval andaluza. Historia y comercio*, Sevilla, págs. 103-123.
- MAINONI, P. (1994): «Compagnie iberiche a Milano nel secondo Quattrocento», en *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 24.
- MARTÍNEZ ALOY, J. (1930): *La Diputación de la Generalidad del reino de Valencia*, Valencia.
- MUÑOZ POMER, M. R. (1987): *Orígenes de la Generalidad Valenciana*, Valencia.
- SANTAMARÍA, A. (1966): *Aportación al estudio de la economía de Valencia durante el siglo XV*, Valencia.
- TANGHERONI, M. (ed.) (1989): *Commercio, finanza, funzione pubblica. Stranieri in Sicilia e Sardegna nei secoli XIII-XIV*, Nápoles.
- VILAR, P. (1980): «El declive catalán de la Baja Edad Media. Hipótesis sobre una cronología», en *Crecimiento y desarrollo*, Barcelona.