

EMILIA SALVADOR

EL PUERTO DE VALENCIA DURANTE LAS GERMANIAS (CONTRIBUCION A SU ESTUDIO)

Los datos que a continuación se especifican constituyen el avance de un intento de visión conjunta del comercio valenciano del siglo XVI en vías de realización. El título bajo el que se han agrupado permite ceñirnos a un breve período, y por otra parte interesante, de la historia de Valencia. Transcurren los primeros años del reinado de Carlos I cuando Valencia se conmueve en una rebelión de carácter marcadamente social, cuya fase álgida abarca desde 1520 a 1522. El comienzo de la insurrección tiene lugar en el momento en que se conjugan dos circunstancias adversas: una grave oleada de peste y la inminente presión de piratas argelinos en el litoral. La huida de la nobleza hacia el interior provoca la indignación de los gremios, que, armados, promueven los primeros disturbios, acusando a los nobles de falta de solidaridad. Los agermanados plantean la necesidad de que Carlos ratifique el armamento de estos gremios a cambio de reconocerle como rey sin necesidad de su presencia. El César, absorbido con su elección imperial y con la necesidad acuciante de conseguir recursos para tal fin, claudica ante la primera presión. Pero al mismo tiempo cede a las peticiones del estamento aristocrático valenciano al nombrar virrey a Diego Hurtado de Mendoza. La oposición gremios-nobleza no puede ser zanjada por medio de la concordia y se resuelve en una guerra civil, al final de la cual se impone la nobleza.

Este es el momento escogido para el estudio del movimiento del puerto de Valencia. Con el fin de comprobar hasta qué punto la Germanía pudo influir en la trayectoria de este comercio de importación por vía marítima se han revisado los datos correspondientes a los años inmediatamente anteriores y posteriores al estallido de dicho movimiento. En este caso la limitación temporal se ha debido a causas materiales; la mala conservación de las fuentes, su fragmentación y la carencia total de noticias en algunos años. Los documentos examinados en el Archivo del Reino de Valencia se encuentran contenidos en la Sección Maestre Racional, Serie Peaje de Mar:

Año 1519	Tomo 10.922	Legajo 536 (faltan los siete años anteriores)
» 1520	» 10.923	» 536
» 1521		(no se conserva)
» 1522	Tomo 10.924	Legajo 537
» 1523	» 10.925	» 537 (inservible por incompleto)
» 1524	» 10.926	» 537
» 1525	» 10.927	» 538

Consultados los legajos anteriores, nos hemos propuesto indicar someramente la trayectoria del movimiento portuario, los tipos de embarcaciones, así como los puertos de procedencia de las mismas y los productos objeto de importación.

Atendiendo a datos estrictamente numéricos, el pequeño aumento de buques arribados al puerto de Valencia en los años 1520 y 1522 no es lo suficientemente significativo como para delatar la presencia de una situación anormal:

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
Número de buques	506	632	713	586	613

Por su naturaleza, y por relación alfabética, éstos son los tipos de embarcaciones llegadas a Valencia en los citados cinco años:

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
Barca o barco	38	32	68	174	167
Barqueta	—	2	11	—	—
Bergantín	10	18	15	23	23
Carabela	52	65	30	45	28
Carraca	—	2	1	2	—
Esquife	2	—	—	1	—
Fusta	—	—	—	—	6
Galeón	2	1	7	7	7
Galeonet	—	—	—	—	1
Galera	—	3	—	—	1
Góndola	1	—	1	2	—
Grip	—	—	1	—	—
Jabeque	71	68	170	—	—
Laúd	278	377	351	261	254
Lautet	—	1	4	—	—
Londró	1	4	4	48	93
Llondret	—	—	—	1	—
Nave	48	51	44	21	30
Navili	3	8	3	1	3
Saeta	—	—	2	—	—

(Se desconoce el tipo de una embarcación del año 1522, pues falta el trozo de papel en donde debía de venir consignado.)

Ante esta simple relación los problemas que se plantean son ya múltiples: los distintos tonelajes, la casi especialización de algunos puertos en un determinado tipo de buque, las grandes oscilaciones anuales de ciertos tipos de embarcación, por ejemplo del jabeque, que de un modo brusco desaparece de la documentación de los años 1524 y 1525. ¿No pudo ser a causa de que para el escriba o los escribas de los referidos años tal embarcación se asimilase a otra semejante? Pero no es éste momento para analizar cada una de estas cuestiones.

Por lo que se refiere a la procedencia de los navíos se han hecho divisiones simples de tipo geográfico. En primer lugar, la separación de embarcaciones procedentes del Atlántico y del Mediterráneo. Dentro de este último espacio, en el que se desarrolla la mayoría de las relaciones mercantiles, se distinguen sectores que abarcan el reino de Valencia, Cataluña y Rosellón, Baleares, Castilla mediterránea, Francia, península itálica, Sicilia, Cerdeña y Africa en el Mediterráneo occidental, y un grupo extraordinariamente reducido del Mediterráneo oriental. En el ámbito atlántico, Castilla meridional, Portugal, Castilla cantábrica, Canarias y Atlántico norte.

MEDITERRANEO OCCIDENTAL

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
<i>Reino de Valencia</i>					
Vinaroz	31	20	36	12	35
Benicarló	11	19	20	15	33
Peñíscola	4	8	12	19	13
Alcalá de Chisvert	2	—	1	2	—
Torre de Cabicorp	1	—	—	—	3
Cabanes	1	3	3	—	1
Cap de Oropesa	6	—	—	1	5
Benicasim	—	1	—	—	—
Castellón	7	8	—	4	2
Almazora	—	1	1	—	—
Burriana	—	3	1	2	—
Nules	2	—	—	—	—
Moncófar	1	—	—	—	—
Almenara	—	—	—	1	—
Maestrazgo	—	—	—	1	—
Murviedro	4	11	—	3	—
Puzol	—	—	—	1	—
Masamagrell	—	—	—	1	—
Grao	—	—	—	2	—
Cullera	2	3	6	2	2
Pinet	—	—	—	—	2
Gandía	18	3	112	31	14
Míramar	—	1	—	2	5
Piles	—	—	3	13	12
Oliva	55	64	78	32	55

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
Murla	—	—	—	6	1
Vergel	—	—	—	—	5
Denia	24	28	45	34	54
Ondara (?)	—	—	—	—	1
Jávea	4	13	6	21	19
Teulada	—	—	3	1	2
Benisa (?)	—	1	—	—	—
Moraira	—	—	2	4	—
Calpe	1	11	12	15	5
Altea	1	1	—	—	1
Benidorm	—	—	1	—	—
Villajoyosa	1	3	5	4	—
Alicante	9	10	21	18	11
Elche	2	4	2	1	3
Cap del Aljub	—	1	—	—	—
Guardamar	2	2	1	3	5
La Mata	3	6	3	2	5
<i>Cataluña y Rosellón</i>					
Alcanar	—	—	—	2	1
Los Alfaques	1	—	—	—	—
Tortosa	7	6	6	4	2
Pinell (?)	—	—	—	—	1
Cambrils	3	1	6	6	7
Salou	—	2	—	—	4
Tarragona	5	9	15	1	8
Tamarit	—	1	—	—	1
Torredembarra	1	—	1	—	—
Sitges	—	2	1	3	—
Villanueva de Sitges	—	—	—	—	1
Hospitalet	1	—	—	—	—
Barcelona	15	5	14	10	18
Masnou	1	—	—	—	—
Mataró	6	16	13	12	13
Llavaneras	—	—	—	1	—
Arenys	10	11	8	15	15
Canet	10	10	8	11	8
San Pol	3	4	2	6	9
Calella	33	36	33	14	14
Pineda	10	14	8	8	11
Malgrat	1	2	4	9	10
Blanes	3	7	6	6	—
Lloret	13	18	17	18	16
Tossa	18	34	18	25	18
San Feliu	20	25	42	33	26
Caldas (?)	—	—	2	2	2
Calonge (?)	—	—	—	1	—

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
Palamós	1	—	—	1	1
Islas Medas	1	—	—	—	—
Rosas	—	—	—	1	1
Cataluña	1	—	—	—	—
Collieure	—	—	—	1	—
Perpignan	—	—	—	—	2
<i>Baleares</i>					
Ibiza	8	14	15	15	10
Mallorca	30	37	22	29	37
Sóller	—	—	—	—	4
Alcudia	—	—	1	—	—
Menorca	2	3	3	4	1
<i>Castilla mediterránea</i>					
Cartagena	4	3	3	—	2
Mazarrón	2	7	3	3	3
Cuevas de Almanzora	1	—	—	—	—
Cuevas de Vera	—	—	—	—	1
Almería	1	4	4	—	1
Adra	1	—	—	1	—
Almuñécar	—	—	1	—	—
Málaga	34	41	1	9	—
Marbella	—	—	1	—	—
Gibraltar	—	—	1	1	—
<i>Francia mediterránea</i>					
Narbona	15	17	1	—	—
Aigues Mortes	2	2	1	7	7
Marsella	—	—	—	2	—
Niza	—	2	—	—	1
<i>Península itálica</i>					
Puertos del Tirreno:					
Albenga	—	—	—	—	1
Savona	6	3	2	2	1
Génova	—	2	1	2	3
Rapallo	1	—	—	—	—
Sestri	—	—	—	—	1
Liorna	—	—	—	1	—
Porto Ercole	—	—	1	—	—
Civitavecchia	1	—	—	1	1
Nápoles	4	4	1	2	—

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
Puertos del Adriático:					
Venecia	—	2	—	—	—
Marca de Ancona	—	—	1	—	—
Manfredonia	—	—	4	—	—
Barletta	—	—	8	—	—
Abruzos	—	—	1	—	2
Pulla	—	—	2	—	—
Puertos del mar Jónico:					
Tarento	—	—	6	—	1
Calabria	—	—	1	—	—
<i>Sicilia</i>					
Mesina	—	—	1	—	—
Termini	—	—	—	2	—
Castellamare.	—	1	1	1	—
Mazara	—	—	—	—	1
Sciacca	—	2	—	3	—
Girgenti	—	—	1	1	3
Licata	—	1	1	—	2
Catania	—	—	1	—	2
Sicilia	—	2	—	—	—
<i>Cerdeña</i>					
Alghero	—	2	5	—	—
Cáller	4	4	3	3	7
<i>Africa mediterránea</i>					
Orán	—	—	1	2	3
Bugía	1	1	—	—	—

MEDITERRANEO ORIENTAL

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
Mar Egeo:					
Negroponto	—	—	2	—	2

ATLANTICO

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
<i>Castilla meridional</i>					
Zahara (?)	—	—	—	1	—
Vejer (?)	—	—	—	—	1
Conil	—	—	—	2	—
Cádiz	10	7	2	5	3
Puerto de Santa María	—	5	4	9	4
Sanlúcar	—	—	1	—	—
Sevilla	3	—	—	—	—
Ayamonte	3	8	6	10	17
<i>Portugal</i>					
Faro	—	—	—	2	—
Lagos	7	14	6	13	2
Setúbal	1	—	—	—	—
Lisboa	—	2	1	—	1
Viana	1	1	2	1	1
Portugal	—	—	1	—	—
<i>Castilla cantábrica</i>					
Muros	1	1	—	1	—
Vizcaya	—	1	—	—	—
Motrico	—	1	—	—	—
Pasajes	—	—	—	1	—
<i>Canarias</i>					
Gomera	1	—	—	—	—
<i>Atlántico norte</i>					
Irlanda	1	—	—	—	—
Flandes	4	2	1	1	2

RESUMEN DE LOS PUERTOS DE PROCEDENCIA

	AÑOS				
	1519	1520	1522	1524	1525
<i>Mar Mediterráneo</i>					
Reino de Valencia	192	225	374	253	294
Cataluña y Rosellón	164	203	204	190	189
Baleares	40	54	41	48	52
Castilla mediterránea	43	55	14	14	7
Francia mediterránea	17	21	2	9	8
Italia peninsular	12	11	28	8	10
Sicilia	—	6	5	7	8
Cerdeña	4	6	8	3	7
Africa mediterránea	1	1	1	2	3
Mediterráneo oriental	—	—	2	—	2
<i>Océano Atlántico</i>					
Castilla meridional atlántica	16	20	13	27	25
Portugal	9	17	10	16	4
Castilla cantábrica	1	3	—	2	—
Canarias	1	—	—	—	—
Atlántico norte	5	2	1	1	2
<i>Total</i>	505	624	703	580	611
Sin especificar o identificar	1	8	10	6	2
<i>Total</i>	506	632	713	586	613

Si se baraja de forma distinta la relación antes expuesta podremos llegar a conclusiones de índole varia. Sólo destacaremos, sin embargo, la absoluta superioridad de embarcaciones procedentes de puertos mediterráneos en relación con los atlánticos, superioridad que coincide casi exactamente con la diferencia entre navíos llegados de puertos españoles (incluidos los de las posesiones en Europa y Africa) y de extranjeros. Despreciando las 27 embarcaciones cuyos lugares de procedencia se omiten o no se han localizado (en ellos prosiblemente abundan los puertos extranjeros, más complicados en su lectura, dada la grafía especial con que aquéllos son reseñados por los escribas valencianos), los 3.050 navíos llegados en los cinco años revisados se quedan reducidos a 3.023. De estos 3.023, frente a 2.872 españoles, sólo 151 provienen de puertos extranjeros, lo que equivale en el primer caso a un 95 % del total y a un 5 % en el segundo. Con una desproporción también notable, mientras 2.848 proceden de puertos mediterráneos, 175 lo hacen de atlánticos, con un porcentaje del 94'21 % y de un 5'79 % respectivamente. Tales datos no hacen más que confirmar el alejamiento de Valencia de las grandes rutas comer-

ciales del Atlántico, cuyos productos recibe a través de otros puertos españoles mejor situados.

Por otro lado, el neto predominio de la navegación de cabotaje sobre la de altura se puede deducir a través de la documentación; en efecto, al consignar las entradas de buques se detalla cada uno de los puertos de escala a partir del más alejado de Valencia. Del mismo modo existen pruebas de un tipo de navegación conjunta al registrar en un mismo día la llegada de dos o más embarcaciones del mismo origen. Sin duda, esta forma está en íntima relación con el peligro de los ataques de la piratería mediterránea, aunque sólo en un caso se concrete este sentido de protección: el primero de julio de 1525 arriba al puerto una galera con cargamento de brocados procedente de Génova *en conserva de la armada d'Espanya*.

Otro capítulo interesante lo constituyen las mercancías llegadas al puerto de Valencia. También de una manera breve destacaremos las más importantes, siguiendo un orden geográfico.

Dentro del reino, Valencia se relaciona sobre todo con los puertos de Vinaroz, Benicarló y Peñíscola al norte, y con Gandía, Oliva, Denia, Jávea, Calpe y Alicante al sur. De los puertos del norte, aparte de productos hortícolas, recibe Valencia vino, sobre todo de Benicarló y Peñíscola, algarroba y cereales. Entre los del sur, Gandía y Oliva exportan jabón, azúcar, miel, seda y cueros preferentemente; Denia y Jávea, almendras, higos, trigo, lana y pasas; Calpe, sal y almendras, y Alicante, receptor de productos atlánticos, cereales, sardinas y esclavos.

Dentro de Cataluña y Rosellón destacan los puertos de Tarragona, Barcelona, Mataró, Arenys de Mar, Canet, Calella, Pineda, Lloret, Tossa y San Feliu, que envían a Valencia sardinas, productos forestales (corcho, carbón, leña, piñones), tocino, pieles y tierra para cerámica. De ellos sobresale Barcelona, mercado distribuidor con una gama más variada de productos, que comprende, además de los mencionados, vidrio, muelas de molino, pimienta, coral, drogas, esclavos, estaño, alambre, telas, algodón, libros...

Procedente de los puertos de las islas Baleares llega a Valencia queso, aceite, aceitunas, jabón, cerdos y sus productos derivados, y esclavos.

De los puertos castellanos del Mediterráneo importa Valencia alumbre de las minas de Mazarrón, trigo de Málaga, pesca (sardina, bacalao, arenque, congrio) y productos norteafricanos, como cueros, dátiles, cera y esclavos.

Francia mediterránea, a través sobre todo de Narbona, expide a Valencia pastel, telas de calidad, productos de mercería, libros, papel y objetos de lujo (naipes, quincalla, vidrio).

En la Italia peninsular los puertos del golfo de Génova exportan papel y productos industriales del norte (alambre, armas, pólvora), esclavos y especias (clavo, canela, pimienta). El resto son puertos preferentemente trigueros, que envían, además de cantidades masivas de este cereal, alumbre de Civitavecchia, queso, aceite, fideos, tocino, telas y esclavos.

Las islas, Sicilia y Cerdeña, destacan también por sus grandes exportaciones de trigo, con comercio de esclavos, queso, fideos y tocino.

Los escasos envíos directos de puertos africanos (aunque ya vimos cómo sus

productos llegaban a Valencia de modo indirecto) se reducen a cueros y especias.

De otro sector de reducido comercio con Valencia, el Mediterráneo oriental, llegan a partir de Negroponto (Eubea) cereales, principalmente trigo.

Los puertos atlánticos del sur de España son importantes mercados de esclavos procedentes de las presas del norte de Africa, pesca (atún, sardina, merluza, congrio), cueros y aceite y olivas de Sevilla. Cádiz es punto de confluencia de las rutas atlánticas y africanas, con exportación, aparte de los productos antes citados, de paños de Flandes, hierro de Vizcaya, especias, drogas, azúcar y cueros berberiscos.

Los puertos de la fachada atlántica portuguesa envían con preferencia pesca (sardina, atún) y esclavos. Lisboa es, a juzgar por el número de esclavos llegados a Valencia de aquella capital, uno de los mercados esclavistas más importantes.

Del litoral cantábrico llegan, además de los productos de su mar, hierro y clavos de las Vascongadas.

Desde Gomera, en el único barco llegado a Valencia en cinco años de las Canarias, envían jabón y cera.

Por fin, dentro del Atlántico norte una sola embarcación de Irlanda va cargada de arenque y merluza, mientras que de Flandes provienen paños finos, hilo, lana, algodón, metales (estaño, cobre, plomo), armas (escopetas, arcabuces, espingardas, alabardas), pólvora, libros, etc.

En suma, un variado mercado con una concreta localización geográfica.