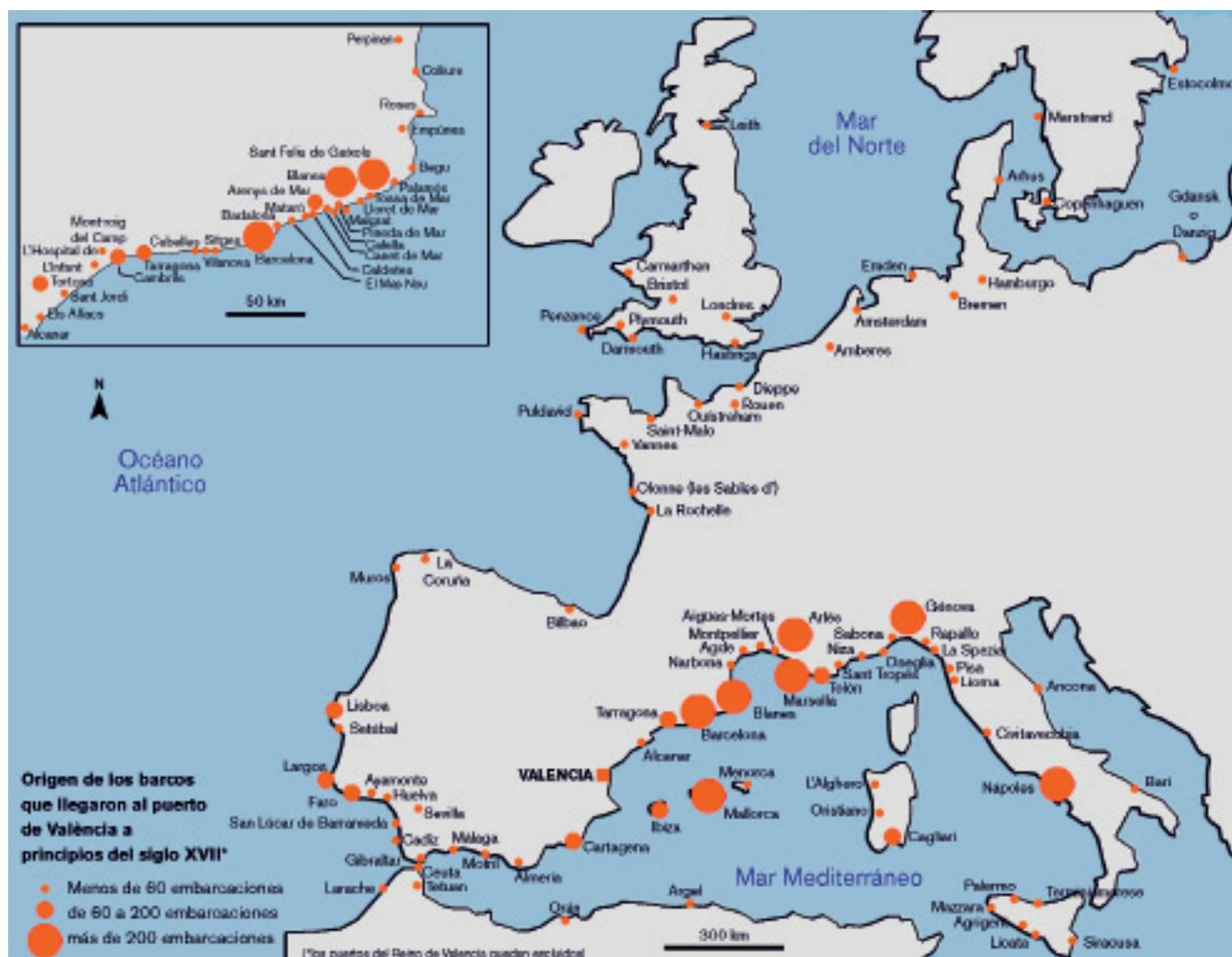


La unidad económica que conforman las ciudades y su entorno rural –suministrador éste de materias primas básicamente, aquéllas de productos elaborados–, en el caso de Valencia y su huerta estaba muy lejos de haber alcanzado su autoabastecimiento. De esta falta de autarquía económica la principal responsable era la ciudad de Valencia, debido a la cantidad y a la calidad de su población. En efecto, al iniciarse la época moderna, en el último cuarto del siglo xv, Valencia, con unos 35.000 habitantes, era la mayor ciudad del conjunto de la monarquía hispánica. Por otro lado, el hecho de ser la capital del reino de su mismo nombre, hizo que en ella se concentrasen en grandes proporciones oficiales de la administración y gentes de extracción social privilegiada, lo que se tradujo en una fuerte demanda de productos de calidad. Fue este desequilibrio entre demanda y oferta el que obligó al despliegue de una intensa actividad comercial, que se desarrolló sobre todo por mar, habida cuenta de las múltiples y conocidas ventajas que el espacio marítimo ofrecía en relación al terrestre. Incluso estas ventajas se dejaron sentir en el caso de Valencia, a pesar de distar unos tres kilómetros del mar –en donde se encontraba el lugar del Grao–, y de entablar contacto con él a través de una playa con un simple embarcadero. La expresión *puerto de Valencia*, utilizada habitualmente, resulta pues un puro eufemismo para esta época.

Cuando se inicia el reinado de Fernando el Católico (1479), se mantenía en general la situación heredada en lo que a comunicaciones terrestres se refiere. No ocurría así con las rutas marítimas, que estaban experimentando una notable transformación en el ámbito mediterráneo y a punto de ser testigos de una revolucionaria ampliación en el espacio atlántico. El primero de los procesos señalados alcanza su culminación en las primeras décadas del siglo xvi con la conversión del Mediterráneo oriental en ‘lago turco’. Y aunque el proverbial pragmatismo de los grandes mercaderes obvió las ‘antipatías naturales’, basadas en tajantes discriminaciones entre cristianos y musulmanes, las onerosas cargas impuestas por los otomanos para comerciar en su ‘lago’ a los cristianos, impulsaron a éstos a buscar nuevas rutas para contactar directamente con el mundo asiático sin la mediación turca. En esta búsqueda se halla precisamente una de las motivaciones de los denominados *grandes descubrimientos geográficos*, iniciados en 1492, punto de partida del segundo y revolucionario proceso antes aludido. En un breve lapso de tiempo el comercio mediterráneo cristiano acusó, pues, una doble occidentalización, la provocada por el rechazo del ‘lago turco’ y la producida por la atracción de un Atlántico ampliado hasta sus confines americanos.

En cuanto a la ciudad de Valencia, en concreto, sus comunicaciones, tanto terrestres como marítimas, presentaban notables deficiencias. A pesar de la apertura del camino real de Valencia a Requena en el segundo cuarto del siglo xv, la red viaria que unía la capital, no sólo con espacios lejanos sino también próximos, resultaba muy insuficiente. Sus ejes básicos de comunicación terrestre eran la ruta meridiana que enlazaba Barcelona con Murcia, a través de Valencia y Alicante, y la ruta que, en el sentido de los paralelos, comunicaba Valencia con la Meseta. Mientras la primera aprovechaba en



Aparte del trigo y la seda, los dos productos estrella de la demanda y de la oferta, respectivamente, Valencia requirió alimentos, como carne (procedente en buena medida de la España interior y del archipiélago balear) o pescado (aportado en forma de salazón por los países nórdicos fundamentalmente). En cuanto a la importación de manufacturas, los dos principales puertos suministradores fueron Génova y Marsella. A través de la plaza de Génova se canalizaron manufacturas de todo el norte de Italia y de Alemania, como telas, papel y objetos metálicos. Marsella expidió también los productos que le llegaban por la cuenca del Ródano, así como los adquiridos en el norte de Italia y sur de Alemania, entre los que destacaron el pastel, los textiles, la mercería, el papel y los artículos de lujo.

Origen de embarcaciones llegadas a Valencia a principios del siglo XVII según los registros del peaje de mar.

buena parte el trazado de la antigua vía romana, la segunda se desdoblaba en un itinerario septentrional, por Requena y Utiel, y otro meridional, por Xátiva, Almansa y Albacete. Las relaciones con Aragón se bifurcaban desde Sagunto en dos ramales, el que seguía el valle del Palancia pasando por Viver y el que se dirigía a Montroig por Almansa. El mal estado de estos caminos los convertía en impracticables en determinadas épocas del año, obligando a sustituir el tráfico rodado de carros por el transporte a lomos de caballerías. Tampoco la falta de seguridad y los numerosos peajes a los que se veía sometido el comercio terrestre contribuían a su desarrollo.

Pese a las ventajas que presentaba el tráfico marítimo, no estaba exento de dificultades. Es cierto que el neto predominio de la navegación de cabotaje en el Mediterráneo, a la vez que facilitaba la orientación de los mercantes, promocionaba la multiplicación de los intercambios y la posibilidad de hallar rápido refugio ante un empeoramiento del estado de la mar o ante la inminencia de un ataque pirático o corsario. Y también lo es, que las embarcaciones de porte mediano y, sobre todo, pequeño, que protagonizaban este tráfico pegado a la costa, eran capaces de atracar en aprendices de puerto, como el de Valencia. Ahora bien, las pésimas condiciones técnicas del puerto de Valencia contribuyeron a provocar accidentes marítimos y obligaron a los grandes cargueros a fondear lejos de él y a descargar su mercancía mediante barcazas, con la lentitud y el gasto que de ello se derivaba. Esta



Pese a las ventajas que presentaba el tráfico marítimo, no estaba exento de dificultades. Es cierto que el neto predominio de la navegación de cabotaje en el Mediterráneo, a la vez que facilitaba la orientación de los mercantes, promocionaba la multiplicación de los intercambios y la posibilidad de hallar rápido refugio ante un empeoramiento del estado de la mar o ante la inminencia de un ataque pirático.

Primer mapa impreso del Reino de Valencia. Abraham Ortelius, *Theatrum Orbis Terrarum*, edición de 1585.

inadecuación del embarcadero del Grao para el atraque de buques de gran tonelaje tuvo que hacerse más patente desde mediados del siglo XVI, cuando se intensificó la presencia de mercantes de procedencia atlántica.

En lo relativo a la estructura del comercio, no resulta fácil deslindar con nitidez el capítulo importador del exportador, teniendo en cuenta que la ciudad del Turia actuaba como centro redistribuidor. En líneas generales, sin embargo, se puede afirmar que Valencia recibía productos alimenticios (trigo, en primer término, pero también pescado y carne) y manufacturas (sobre todo textiles) y daba salida a textiles, en buena medida sin elaborar (la seda del propio reino y, durante la primera mitad del siglo XVI, la lana

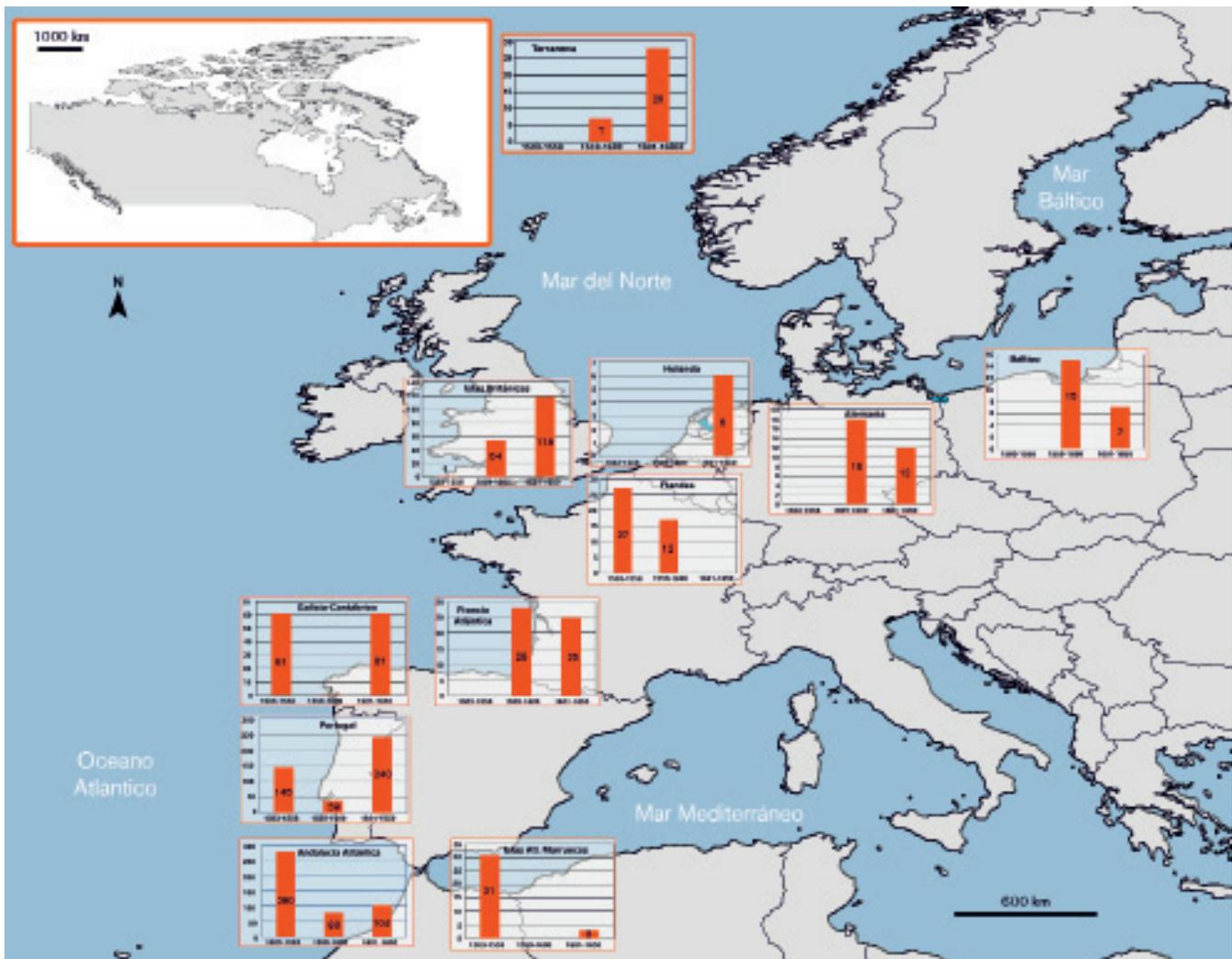


procedente de Castilla), así como a productos elaborados en la propia capital y a materias primas de su entorno rural. La expresión «seda por trigo», acuñada por James Casey para significar los dos pilares del intercambio valenciano, resulta bien significativa. La estructural carencia de trigo –pavorosa en algunos momentos– obligó a potenciar toda una serie de medidas para garantizar el correcto abastecimiento de la capital. Las mayores remesas del preciado cereal panificable procedieron en el siglo xvi de Sicilia y, en menor medida, de Cerdeña. La crisis de la producción triguera en ambas islas a fines de dicha centuria provocó el incremento de los envíos procedentes de la Europa nórdica. De forma menos intensa, pero más constante, la ciudad del Turia no dejó de recibir trigo de Castilla y de Aragón. La seda constituyó para Valencia el producto básico de su exportación. Además de a los mercados castellanos –Toledo en primer término– Valencia exportó seda, sobre todo en bruto, a otros países, italianos fundamentalmente, que con frecuencia la devolvieron ya elaborada.

Pero, aparte de estos dos productos estrella de la demanda y de la oferta, respectivamente, Valencia requirió alimentos, como carne (procedente en buena medida de la España interior y del archipiélago balear) o pescado (aportado en forma de salazón por los países nórdicos fundamentalmente). En cuanto a la importación de manufacturas, los dos principales puertos suministradores fueron Génova y Marsella. A través de la plaza de Génova se canalizaron manufacturas de todo el norte de Italia y de Alemania, como telas, papel y objetos metálicos. Marsella expidió también los productos que le llegaban por la cuenca del Ródano, así como los adquiridos en el norte de Italia y sur de Alemania, entre los que destacaron el pastel, los textiles, la mercería, el papel y los artículos de lujo. Valencia, además de su seda, exportó muebles, cerámica, trabajos de piel, labores de esparto... Dio salida, así mismo, a excedentes alimenticios de todo el reino y a manufacturas previamente importadas.

Algunos indicadores relativos al comercio de importación por vía marítima (el mejor conocido) permiten trazar una evolución aproximada del mismo durante los dos primeros siglos de la Edad Moderna. Según nuestra propuesta, la actividad comercial del Grao de Valencia experimentó en el segundo cuarto del siglo xvi una fuerte regresión, a la que no fue ajena el movimiento agermanado y de la que no se salió claramente sino a partir de 1580, coincidiendo con la reactivación del comercio mediterráneo, a consecuencia del cambio de la ruta de la plata. En efecto, ante las dificultades de navegación entre Castilla y Flandes, se optó por el nuevo itinerario marítimo-terrestre Barcelona-Génova-Milán-Franco Condado-Flandes. El tráfico de Valencia en los primeros años del siglo xvii mantuvo la tendencia alcista anterior, como ha señalado A. Castillo, para retroceder a partir de finales de la década de los veinte y estancarse hasta mediados de la centuria, de acuerdo con las investigaciones de R. Blanes. La escasa información para la segunda parte del siglo no permite confirmar la recuperación finisecular observada en otros puertos mediterráneos.

En el variopinto mundo de los hombres del comercio sobresalen los grandes mercaderes, trabajando de forma individual o a través de compañías, muchas de las cuales, sobre todo al principio de los tiempos modernos, revestían carácter familiar. El asentamiento en Valencia de agentes extranjeros fue un fenómeno que afectó a todo el periodo, aunque con los lógicos relevos. Desde mediados del xv a mediados del xvi fueron los genoveses los más activos, ampliando así la cronología del ‘siglo de los genoveses’ de F. Ruiz (1528-1627).



También hasta los años veinte del Quinientos destacó la presencia alemana a través de la Gran Compañía de Ravensburg, de la que se desgajó la Pequeña o Chica Compañía. Antes de concluir el XVI llegaron a Valencia importantes mercaderes franceses –alguno de los cuales tomó la vecindad valenciana– como preludio de la notable afluencia de galos en el XVII, como ha demostrado J. Lorenzo. Aunque algunos de estos agentes llegaron a arraigarse en la ciudad, la actuación de mercaderes foráneos, en general, favoreció la salida de numerario hacia sus países de origen, con el consiguiente perjuicio para Valencia.

El comercio y el puerto de Valencia en el siglo XVIII

[RICARDO FRANCH BENAVENT –UVEG–]

El comercio valenciano experimentó un considerable crecimiento durante el siglo XVIII como consecuencia tanto del dinamismo de su actividad productiva como del estímulo que sobre ella ejerció el tráfico marítimo internacional impulsado por las potencias navales del Atlántico. Los negocios generados se canalizaron a través de los dos grandes centros mercantiles existentes en el territorio, cuya hegemonía se reforzó con su conversión en

Embarcaciones llegadas a Valencia desde los puertos atlánticos entre 1503 y 1650, según los registros del peaje de mar.