

EN TORNO AL COMERCIO Y A LA ECONOMIA VALENCIANA DEL QUINIENTOS

por EMILIA SALVADOR

Estas páginas constituyen una apretada síntesis de nuestra tesis doctoral, publicada por el Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Valencia*. Hemos considerado útil resumir las principales aportaciones del citado trabajo, y, con ello, bosquejar una panorámica de conjunto sobre aspectos fundamentales de la economía valenciana en el siglo XVI y, más concretamente, sobre las actividades mercantiles de la capital del reino. Todas las afirmaciones que aquí se hacen están debidamente documentadas en nuestras tesis y por esta razón prescindimos, en este resumen, de todo aparato crítico, documental y bibliográfico.

Los fondos documentales revisados se hallan contenidos en diversos archivos, pero, sobre todo en el del Reino de Valencia. Deben de ser muy pocos los centros e instituciones de este tipo que pueden hacer gala de una tan variada y extensa, cronológicamente hablando, documentación de tipo económico. Dentro de este vasto campo de posibilidades que el Archivo del Reino de Valencia nos brinda, ha sido la actividad comercial la que ha centrado la atención del presente trabajo, particularmente por lo que se

*Emilia Salvador, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, en "Monografías y Fuentes", 1 (Valencia 1972, Universidad de Valencia), 408 páginas.

refiere a la importación por vía marítima. Si hoy es factible el estudio del comercio de importación, realizado a través del puerto de Valencia en el siglo XVI, es gracias a los impuestos que embarcaciones y mercancías debían de satisfacer a su llegada al referido puerto. Estos derechos proporcionaban al Patrimonio Real considerables ingresos, cuya recaudación correspondía a los oficiales de la Bailía, a quienes debemos los testimonios escritos que hoy nos sirven de orientación. El Baile General debía rendir cuentas de la administración de su cargo al Maestre Racional, lo que en modo alguno suponía dependencia por parte de aquel, que, por el contrario, era superior administrativamente al Maestre Racional. Y es por esta revisión temporal de cuentas por lo que gran parte de la documentación, que en realidad correspondía a la administración del Baile, se encuentra hoy encuadrada en la Sección del Maestre Racional y no en la de Bailía. Así ocurre con la Serie del Peaje de Mar, la básica para la confección de este estudio.

El cometido de la misma es dejar constancia diaria de los buques arribados al puerto, con especificación de su naturaleza, procedencia, nombre del patrón, cantidad y naturaleza de las mercancías y nombre de las personas con ellas relacionadas, bien sea en calidad de remitentes o de destinatarios, así como también de las cantidades satisfechas por los distintos títulos impositivos con que productos y embarcaciones eran gravados. Este último extremo se recoge también en una nueva serie, la llamada "Libre de jornadas de la Taula del Peatge", en donde se vierte no sólo lo recaudado a través del tráfico marítimo, sino también lo procedente de los intercambios mercantiles realizados por vía terrestre. El resumen de los citados "Libres" se traslada en última instancia a los "Libres de la Receptoría de la Batlía General de Valencia", especie de libros mayores de la administración de los derechos pertenecientes a la Corona.

Estas y otras series, cuya relación pormenorizada no sería propia de un resumen de este tipo, nos han permitido seguir los altibajos de la coyuntura económica de la Valencia del Quinientos.

Como contribución accesoria habría que destacar la elaboración de un catálogo sistemático de los fondos manejados en el Archivo del Reino, que, lógicamente, completan en muchos aspectos y enmiendan en otros los índices a disposición del investigador; y la referencia al contenido de cada una de las series, aspecto éste último que puede servir de guía a futuros estudiosos de temas económicos valencianos.

El estudio de las *Bases humanas* se inicia con unas referencias a la demografía y a sus incidencias a lo largo de la centuria —con alusión especial a las epidemias y a los movimientos migratorios—, ya que en sentido amplio toda la población interviene en la actividad mercantil. Ahora bien, aunque es incuestionable esta relación más o menos directa de todos los hombres con el comercio, sólo una parte de ellos, por su dedicación u oficio, son los verdade-

ros protagonistas del mismo. Dentro de los más vinculados a esta actividad, y más exactamente al tráfico marítimo, se destacan los mercaderes, marineros y funcionarios relacionados con el cobro de los derechos de tipo mercantil. También, aunque como elemento negativo, es decir, como entorpecedor de la actividad comercial, se cita la piratería, cuya connivencia con el elemento morisco, en el caso de Valencia, parece estar clara.

La simple enumeración de los nombres de los mercaderes más destacados en el movimiento portuario valenciano pone de relieve el carácter cosmopolita de la Valencia del Quinientos, con sus colonias de extranjeros, entre los que destacan italianos, en primer lugar, seguidos de franceses y alemanes. Tanto éstos como los naturales del país se encuadran, naturalmente, en categorías distintas, y su actuación se realiza bien por medio de la gestión individual o en forma colectiva. Dentro de este último sector continúan revistiendo interés las asociaciones de tipo familiar. Pero al lado de estos profesionales del comercio sería injusto ignorar a un crecido número de elementos, cuya aparición esporádica demuestra que su actividad normal debía desenvolverse por otros cauces. Son éstos los que reciben pequeñas partidas de artículos para el consumo familiar, hecho que demuestra la mayor participación directa que tenían en el tráfico marítimo una serie de personas, no ligadas profesionalmente a él. Ello se debe, sin duda alguna, al menor desarrollo de los intermediarios y de la especialización profesional, en relación a épocas posteriores.

Por lo que afecta al despliegue del comercio fraudulento, hay que destacar la importancia del realizado por los propios regnícolas, aspecto al que no se suele prestar demasiada atención, ya que, por regla general, el comercio ilegal suele identificarse, sin más, con la piratería berberisca.

Vistas las *Bases humanas*, los protagonistas racionales de la actividad mercantil, se hace referencia a las *Bases naturales* que aquellos hombres encontraron, a las que se adaptaron o se impusieron mediante distintos procedimientos técnicos, objeto de otro capítulo —*Bases técnicas*—.

Como elementos fundamentales de este medio natural, referidos al transporte por vía marítima, se distingue en primer lugar la masa líquida, *el mar*, dentro de él *las rutas* principales, y en sus confines *los puertos*.

En lo que afecta al mar, aunque las relaciones con Valencia se establecen a través de dos espacios acuáticos, el Mediterráneo y el Atlántico, la neta superioridad de la navegación mediterránea obliga a centrar la atención en el Mar Interior, menos vasto en la realidad pero mucho más importante por lo que al comercio valenciano del Quinientos se refiere. Los aspectos físicos más notables —esencialmente aquellos que pueden influir en la navegación— son puestos de relieve, así como la evolución histórica del Mediterráneo, a la que Valencia se halla tan ligada.

Dentro del apartado de las rutas marítimas, se trata en primer lugar de su localización, demostrándose cumplidamente la absoluta primacía de las rutas

litorales, aspecto, por otro lado, en el que prácticamente coinciden todos los estudiosos de estos temas. Mayor novedad supone, sin embargo, la referencia a los períodos de actividad de dichas rutas. En efecto, contra lo aceptado comúnmente por la historiografía, nuestras series demuestran que no hay un movimiento estacional durante el siglo XVI, esto es, que la llegada de embarcaciones no registra variaciones sensibles o, si se prefiere, reducciones importantes durante los meses de invierno.

De un total de 16.444 buques, registrados a su arribada al puerto de Valencia a lo largo de treinta años —únicos que se conservan completos de la centuria y por lo tanto plenamente aprovechables con fines estadísticos—, 8.409 corresponden al semestre de verano —de abril a septiembre— y 8.035 al de invierno —de octubre a marzo—, lo que equivale a un promedio anual de 280 y 267 embarcaciones, respectivamente. Es evidente que la diferencia resulta bien exigua y que no se ajusta en modo alguno a los notables contrastes que la bibliografía parece sugerir.

Si descendemos a una equiparación mensual, se puede establecer la siguiente relación, ordenada de más a menos:

Diciembre	1488
Mayo	1479
Septiembre	1454
Octubre	1433
Abril	1408
Julio	1406
Noviembre	1393
Agosto	1385
Marzo	1337
Junio	1277
Enero	1208
Febrero	1176
Total	16444

Esta simple vista pone de relieve las continuas intercalaciones de los meses de verano y de invierno, y, aunque los dos últimos puestos están ocupados por meses del semestre invernal —febrero y enero—, no es menos cierto que el primer lugar corresponde a un mes de la estación fría —diciembre—.

Los puertos se incluyen en las páginas dedicadas a las *Bases naturales*, ya que en siglo XVI mantienen un aspecto muy primitivo, con un aplastante predominio de lo natural sobre lo artificial. Tal aseveración se destaca al relatar los proyectos de construcción de diversas instalaciones portuarias en Valencia, que en su mayor parte no llegaron a realizarse en aquella centuria.

Por lo que se refiere al *hinterland* de Valencia, son casi 300 —294, para ser más exactos— los topónimos identificados como lugar de origen de las embarcaciones que hacen su aparición en el puerto valenciano, que, sumados a los escasísimos no identificados, harían elevar la cifra a los tres centenares. La mayoría de ellos corresponden a puertos o simples embarcaderos; algunos, muy pocos, a regiones geográficas, ríos o, incluso, países, sin más especificación. Ahora bien, los nombres solos poco descubren acerca de las relaciones de cada uno de los lugares geográficos con el puerto de Valencia. Es preciso concretar, a través de los treinta años íntegramente conservados de la centuria, la frecuencia con que cada lugar envió sus buques con destino a Valencia. Para ello se ha efectuado una sencilla clasificación, distinguiendo dos sectores, Atlántico y Mediterráneo, cada uno de los cuales está integrado por varios grupos. Por no hacer interminable la relación de los distintos puertos, pasamos a proporcionar un resumen final por zonas:

A través de estos resúmenes podemos observar lo limitado del radio de acción del puerto de Valencia —aunque en escasísimas ocasiones lleguen buques procedentes del lejano Báltico e incluso desde Terranova—, que prácticamente se reduce al Mediterráneo y, dentro de éste, al Mediterráneo Occidental. Su alejamiento del Atlántico lo suple, sin embargo, con las importaciones indirectas desde otros puertos mejor situados en relación con las rutas oceánicas. Nada más significativo que su expresión en porcentajes:

Buques de puertos mediterráneos . 15. 580. . . . 95'13 por ciento
 Buques de puertos atlánticos 797 4'87 por ciento

Por lo que se refiere a ámbitos concretos, el primer lugar, destacadísimo, corresponde a los puertos del propio reino, a los que siguen los de Cataluña-Rosellón, Baleares, Francia mediterránea, Península itálica, Castilla meridional atlántica y Castilla mediterránea, por este orden, como se expresa a continuación.

Puertos	Nº total	porcentaje
Valencia	9.243	56'44
Cataluña-Rosellón	3.200	19'54
Baleares	1.148	7'01
Francia mediterránea699	4'27
Península itálica389	2'37
Castilla meridional atlántica360	2'20
Castilla mediterránea316	1'93
Resto	1.022	6'24
Total	16.377	100'00

RESUMEN	1.503	1.507	1.509	1.510	1.519	1.520	1.522	1.524	1.525	1.528	1.530	1.532	1.533
Valencia	202	214	297	255	192	225	374	252	294	275	116	200	155
Cataluña y Rosellón	130	156	140	165	164	200	207	192	189	158	73	81	111
Islas Baleares	29	56	73	57	40	54	41	48	52	45	17	20	24
Castilla mediterránea	25	12	22	30	43	56	14	14	7	8	5	3	2
Francia mediterránea	12	20	27	24	17	21	2	9	9	4	12	11	11
Península itálica	10	33	36	19	12	11	28	8	10	3	3	10	8
Isla de Sicilia	22	46	14	11		7	6	7	8	2	10	4	1
Isla de Córcega		1											
Isla de Cerdeña	4	9	5	8	4	4	3	3	7	7	3		1
Isla de Malta													
Africa mediterránea	9	3	27	28	1	6	7	2	3	3	1	4	8
Mar Egeo							2		2		4		
Mar Negro													
Castilla meridional atlántica	19	28	24	27	16	21	13	27	25	20	18	14	14
Portugal	10	7	11	8	9	17	10	16	4	12	10	12	8
Castilla septentrional	5	6	10	8	2	4	1	2		3	5	7	3
Islas Canarias	3	3	1	2	1								
Islas Madera	1												
Islas Azores	1				1				1	2	2		
Africa atlántica	6												
Atlántico Norte	2	2	1	4	5	2	1	1	2	2	1	3	2
Suma	490	596	688	646	506	629	709	581	612	543	280	371	348
Puertos sin identificar	2	12		2		3	4	5	1	1	1		
Totales	492	608	688	648	506	632	713	586	613	544	281	371	348

El siglo XVI representa un momento de verdadero interés en todo lo que a técnicas navales se refiere. Durante él, el Mediterráneo, medio tradicional de transmisión de mercancías e ideas, queda relegado a un plano secundario por el Atlántico. Este desplazamiento geográfico, que en ningún caso significa suplantación repentina, tiene su paralelo en la rivalidad que se establece entre el navío atlántico y la galera mediterránea. No deja de ser curioso que al lado de esta pugna náutica se produzca un proceso, que podríamos calificar como de hibridación. En efecto, el navío atlántico incorpora al lado de sus velas cuadradas la vela triangular latina; con el incremento y diversidad del velamen aumenta la facilidad de maniobra sin necesidad de disminuir su potencia. De esta forma se aúnan las ventajas respectivas de ambos aparejos. Simultáneamente, aunque al parecer con menos frecuencia, embarcaciones de velamen triangular añadirán alguna vela cuadrada.

	1.538	1.558	1.559	1.576	1.581	1.582	1.584	1.585	1.586	1.590	1.591	1.594	1.595	1.597	1.598	1.599	1.600	Totales
	98	94	205	309	347	359	354	470	488	540	470	410	447	360	385	393	463	9.243
	86	60	82	47	78	93	61	54	57	63	68	79	62	65	75	120	84	3.200
	15	24	38	32	31	35	43	40	48	43	24	38	30	38	42	41	30	1.148
	3	2	6	2	4	7	4	9	8	3	3	7	2	1	5	7	2	316
	6	1	12	32	23	35	84	33	39	15	23	49	21	3	12	63	69	699
	12		1	6	11	4	23	20	22	11	14	8	6	15	4	23	18	389
	13	1	4		1	2	35	20		1		2			5	8	9	239
	6	1	4	1	2	3	4	6		5	4	9	3	1	3	8	5	123
												1						1
	8	10	5	6	9	6	5	4	4	11	2	5	5	5	6	8	6	207
												2						10
				1			3											4
	10	4	3	11	9	8	12	8	5	3	3	3	3	1	4	4	3	360
	7	4	3	5	5	5	5	4	1	3	2	1	1	1	1		2	184
	5				1													62
																		10
						13	12	12	17	3	6	11	12	9	7	8	6	162
	270	201	363	465	534	569	650	671	678	709	627	623	588	498	548	683	701	16.377
	1			1		1	3	3		2		3	2	3	4	6	7	67
	271	201	363	466	534	570	653	674	678	711	627	626	590	501	552	689	708	16.444

Si estos postulados parecen evidentes, existen puntos aún no esclarecidos. Por una parte, reina cierta confusión sobre la nomenclatura naval, que las propias fuentes de la época no han hecho más que alimentar. Ello es imputable, sin duda, a la falta de una delimitación precisa entre unos modelos y otros, en una época en que las construcciones navales se basaban más en la experiencia y en la interpretación local e incluso personal de los diferentes tipos que en la existencia de unas normas científicas preestablecidas. Por otro lado, las clasificaciones, que se han venido dando a las embarcaciones del Quinientos, varían según la base que cada tratadista del tema escoge como punto de diferenciación. En una clasificación sencilla, hecha a partir del sistema de propulsión utilizado, se pueden distinguir dos grupos: uno que emplea el remo como instrumento fundamental de propulsión y la vela, triangular principalmente, como sistema subsidiario de aquél; y un segundo grupo impulsado exclusivamente a vela, con dos subgrupos, uno que utiliza velamen cuadrado o mixto —cuadrado y triangular a un tiempo—, y otro que apareja

velas triangulares.

A tenor de esta clasificación se ordenan las embarcaciones, de cuya existencia ha quedado constancia oficial a través de los volúmenes del Peaje de Mar. Más concretamente, se ciñe la clasificación a los treinta años que se conservan completos del siglo, a lo largo de los cuales se registra la llegada a Valencia de 16.444 buques, cifra que arroja un promedio anual de 548. Del total habrá que deducir 12, únicas ocasiones en que el dato de la naturaleza de las embarcaciones se omite.

Primer grupo: REMOS

TIPOS	NUMERO
Galeaza	.14
Galera	.48
Galeota	.1
Fusta	.20
Bergantín	.467
Fragata	.36
Falúa	.35
Grip	.4
Góndola	.87
Londró	1.455
Ballener	.1
Tafurea	.1
Pontona	.2
Total	2.171

Segundo grupo: VELAS

a) Velamen cuadrado o mixto

TIPOS	NUMERO
Carraca	.11
Nao	1.084
"Navili"	.115
"Vexell"	.1
Galeón	.192
Galeoncete	.56
Urca	.1
Filibote	.1
Esquiraza	.2
Patache	3
Carabela	.595
Polacra	.148
Total	2.209

b) Velamen triangular

TIPOS	NUMERO
Saetia	2.132
Jabeque	.511
Esquife	.14
Laúd	3.432
Tartana	.75
Barca	5.888
Total	12.052

En esta simple enumeración se observa la variedad de la naturaleza de embarcaciones —en torno a los treinta modelos—, las grandes diferencias numéricas entre ellas —solo cinco tipos, barcas (35'8 por ciento), laúdes (20'9 por ciento), saetias (13 por ciento), (londrós 8'9 por ciento) y naos (6'6 por ciento), representan el 85 por ciento del total, repartiéndose el 15 por ciento los veintiséis modelos restantes—, la primacía de las tradiciones mediterráneas y el predominio de los modelos de medio y pequeño tonelaje. Basta recordar que pertenecen a la más rancia historia del Mar Interior el primer grupo de embarcaciones de remos y el apartado b) del segundo, esto es, el de velas triangulares o latinas, con 2.171 y 12.052 unidades, respectivamente, limitándose la tradición atlántica al grupo propulsado por velamen cuadrado y mixto con 2.209. Ello equivale a un 85'56 por ciento del total para los tipos mediterráneos y el 13'44 por ciento solamente para los atlánticos. Profundo paralelismo guarda la mencionada relación con la capacidad de carga. Reduciendo la cuestión a un sencillo esquema, perfectamente valido, por otra parte, podemos afirmar que el apartado de las velas latinas, el más numeroso de la documentación revisada, corresponde a unidades de porte reducido; los grandes cargueros del momento. Ello es suficiente para confirmar, sin lugar a dudas, la neta superioridad de los buques de modesto y aún de pequeño tonelaje en el comercio de importación valenciano del siglo XVI.

También hemos tratado de establecer la relación existente entre las embarcaciones y los puertos, así como facetas diversas sobre la construcción y el armamento de los buques.

Queremos destacar, que, aparte de la cierta novedad que significa la inserción del aspecto técnico en un trabajo de carácter histórico-económico, se han precisado ciertos conceptos en torno al complejo mundo de los tipos de embarcaciones, demostrándose que alguno de ellos aparece en fechas más tempranas de las generalmente admitidas, como en el caso de la galeaza y del galeoncete.

En el examen de las *Bases jurídicas*, se ha intentado poner un cierto orden en el complicado sector de los derechos de tipo mercantil y en la fijación de las diversas tarifas de carácter aduanero. Ya decíamos en un principio que lo recaudado a través de las distintas exacciones comerciales pasaba a engrosar los fondos del Real Patrimonio.

Desde el primer momento la alusión continua de la documentación consultada a tributos determinados, cuyos nombres a fuerza de repetirse llegaron a parecer familiares, nos impulsó naturalmente a intentar aclarar su significado. Comenzando por las obras que juzgábamos más asequibles por su concreción —los diccionarios y enciclopedias— y continuando por los tratados más especializados en cuestiones jurídicas, el resultado fue altamente desconsolador. No existe, o al menos no hemos encontrado, una obra que dé una idea clara de los impuestos que gravaban el comercio valenciano. Muchos de los conceptos tributarios a él referidos son ignorados por los investigadores más concienzudos y competentes, mientras que la descripción de otros resulta abstracta en demasía.

Por otra parte, la diversidad de los mismos complica sensiblemente la cuestión. Ello se debe a la inveterada costumbre, de tono muy medieval por cierto, de crear nuevas figuras impositivas a medida que crecen las necesidades, en vez de aumentar las tarifas de las ya existentes. De esta forma en el siglo XVI las mercancías importadas a través de la vía marítima debían hacer frente a una serie de derechos, entre los que destacan los de peaje, lezda, quema, italiano, genovés y de alemanes. Mientras los dos primeros son de carácter general, los restantes sólo afectan al tráfico con determinados ámbitos geográficos o grupos humanos —el de quema al comercio con Castilla y los restantes a las mercancías negociadas por súbditos de las nacionalidades que el título de los mismos derechos expresa—.

Son los derechos de peaje y lezda los más importantes, por lo que a recaudación se refiere, seguidos del de quema. Sobre los dos primeros hemos encontrado una larga lista de tarifas, en la que aparecen más de cuatrocientos productos. De la mencionada relación se puede deducir que ambos derechos no se establecían según el precio de los productos que gravaban, sino que se fijaban de acuerdo con ciertas unidades de peso y medida, aunque lógicamente la cuantía de la exacción guardase cierta relación, pero no matemática, con el valor de la mercancía afectada por ella. Todos los restantes derechos tienen en común el ser impuestos “ad valorem”, aunque a veces se hayan sentado afirmaciones en contrario. Y, por si ello fuera insuficiente, sus tarifas parecen ser idénticas —tres dineros por libra de valor—.

Señalada la cuantía de los distintos impuestos, y pasando al terreno de su aplicación práctica, se trata de las franquicias o exenciones que afectaban no sólo a ciertos individuos, sino también a diversos tipos de productos. Entre las primeras destacan las concedidas a determinadas ciudades, villas o lugares, a

cuyos habitantes se dispensaba total o parcialmente del pago de alguno de los mencionados derechos.

Después de comentar las formas de pago, es decir, dónde, cómo y cuándo se satisfacían los citados impuestos sobre el comercio, se pasa al último apartado sobre arrendamientos. El cobro de los tributos se realizaba bien por gestión directa del Real Patrimonio, bien bajo la fórmula de arrendamiento; y de estas dos posibilidades siempre era preferida la segunda, aunque, a veces, la falta de pujas en la subasta, que a tal efecto se realizaba, o lo exiguo de los ofrecimientos, obligase a la Bailía a recurrir a la administración directa.

Razones de peso inclinaban a esta fórmula, causante de la redacción de numerosos capítulos, en los que arrendador y arrendatario se ponían de acuerdo sobre su cometido específico y sobre sus respectivas esferas de dominio.

Nuestro trabajo finaliza con el estudio de las *Bases económicas*. En primer lugar hemos tratado de establecer un estado actual de cuestiones sobre la coyuntura económica de la monarquía hispánica en el siglo XVI, para compararla a continuación con la valenciana. Para confirmar la tendencia de la economía de la Valencia del Quinientos, utilizamos unos datos estadísticos, que, aunque de diferente valor y carácter, coinciden sensiblemente entre sí: el número de embarcaciones llegadas, la trayectoria seguida por diversos impuestos y la evolución experimentada por los arrendamientos.

A título de ejemplo pasamos a expresar el número de buques arribados al puerto de Valencia:

AÑO	N.º DE EMBARCACIONES
1503	492
1507	608
1509	688
1510	648
1519	506
1520	632
1522	713
1524	586
1525	613
1528	544
1530	281
1532	371
1533	348
1538	271
1558	201
1559	363
1576	466

1581.....	534
1582.....	570
1584.....	653
1585.....	674
1586.....	678
1590.....	711
1591.....	627
1594.....	626
1595.....	590
1597.....	501
1598.....	552
1599.....	689
1600.....	708
Total	16.444

Con este total de 16.444 embarcaciones, cuya llegada se registra a lo largo de treinta años de la Serie del Peaje de Mar, la media anual arroja un saldo de 548. Tomando como punto de referencia dicha media, los años del primer cuarto del siglo la suelen rebasar, a veces ampliamente como en 1522 y 1509, salvo en dos ocasiones —1503 y 1519—, aunque en ambas el defecto sea pequeño.

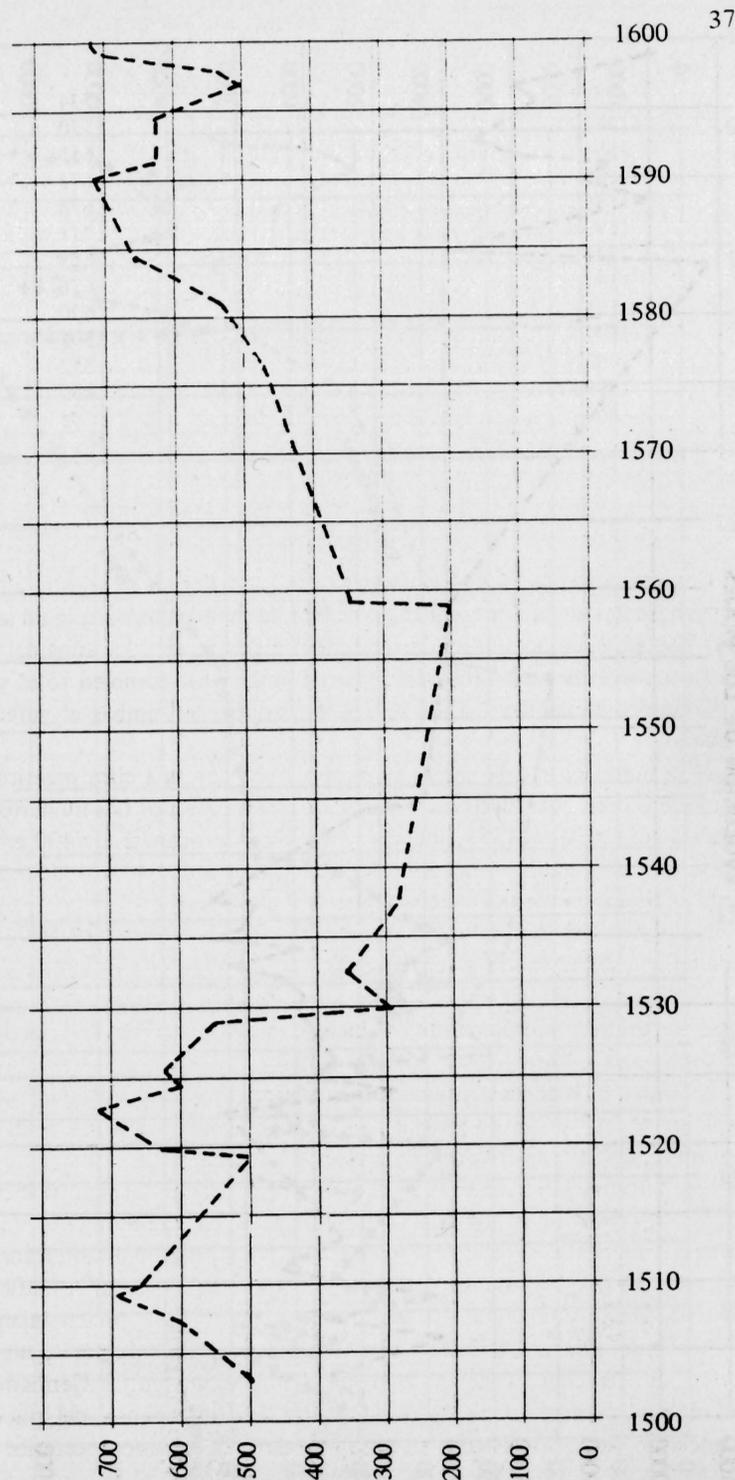
El segundo cuarto se inicia en el año 1528 con una cifra prácticamente igual a la media, para decrecer a partir de este momento. Los números de los años siguientes hasta 1559, inclusive, no llegan a alcanzar las 400 embarcaciones, y, por lo tanto, están muy lejos de la media de 548. En 1576, aún sin lograr el citado promedio, se rebasan las 400 unidades.

Los datos del siguiente año conservado, 1581, superan los 500 buques, tope que ya no se vuelve a rebajar nunca en los años que restan de siglo. Se regresa, pues, a una situación similar a la del primero cuarto de la centuria: cifras superiores, normalmente, o incluso muy superiores a la media, con mínimas excepciones —años 1581 y 1597—.

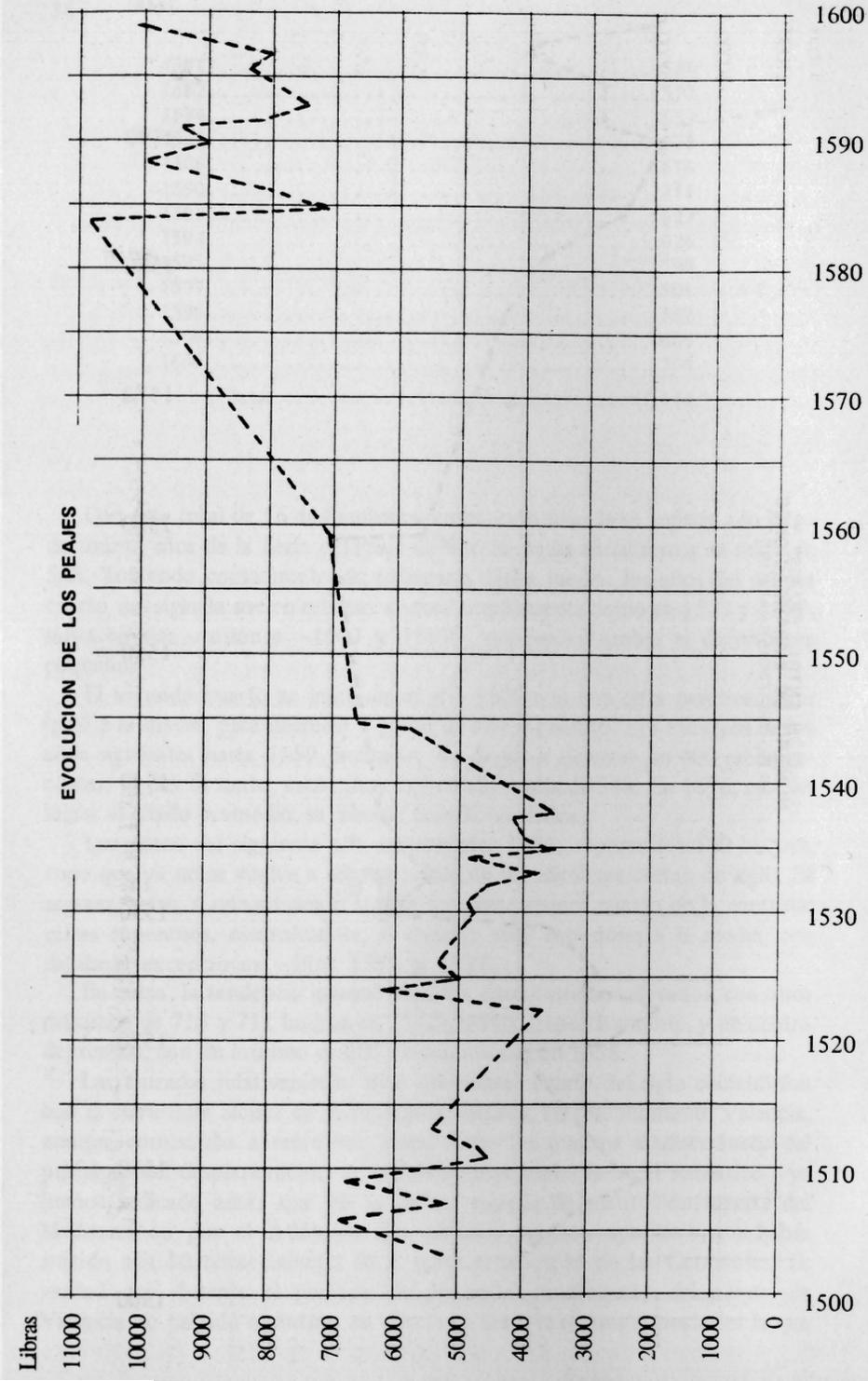
En suma, la tendencia general presenta unos extremos elevados, con unos máximos de 713 y 711 buques en 1522 y 1590, respectivamente, y un centro deprimido, con un mínimo de 201 embarcaciones en 1558.

Las entradas relativamente altas del primer cuarto del siglo coincidirían con la coyuntura alcista de la economía hispana; en este momento Valencia, aunque comenzaba a resentirse como todos los puertos mediterráneos del principio del desplazamiento de las rutas comerciales hacia el Atlántico —ya hemos indicado antes que no se da esa especie de sustitución tajante del Mediterráneo por el Atlántico que algunos parecen apuntar—, no había sufrido aún las consecuencias de la grave conmoción de las Germanías. Es verdad que durante el período de guerra el movimiento del puerto de Valencia no pareció resentirse en absoluto. Sería la represión posterior la que

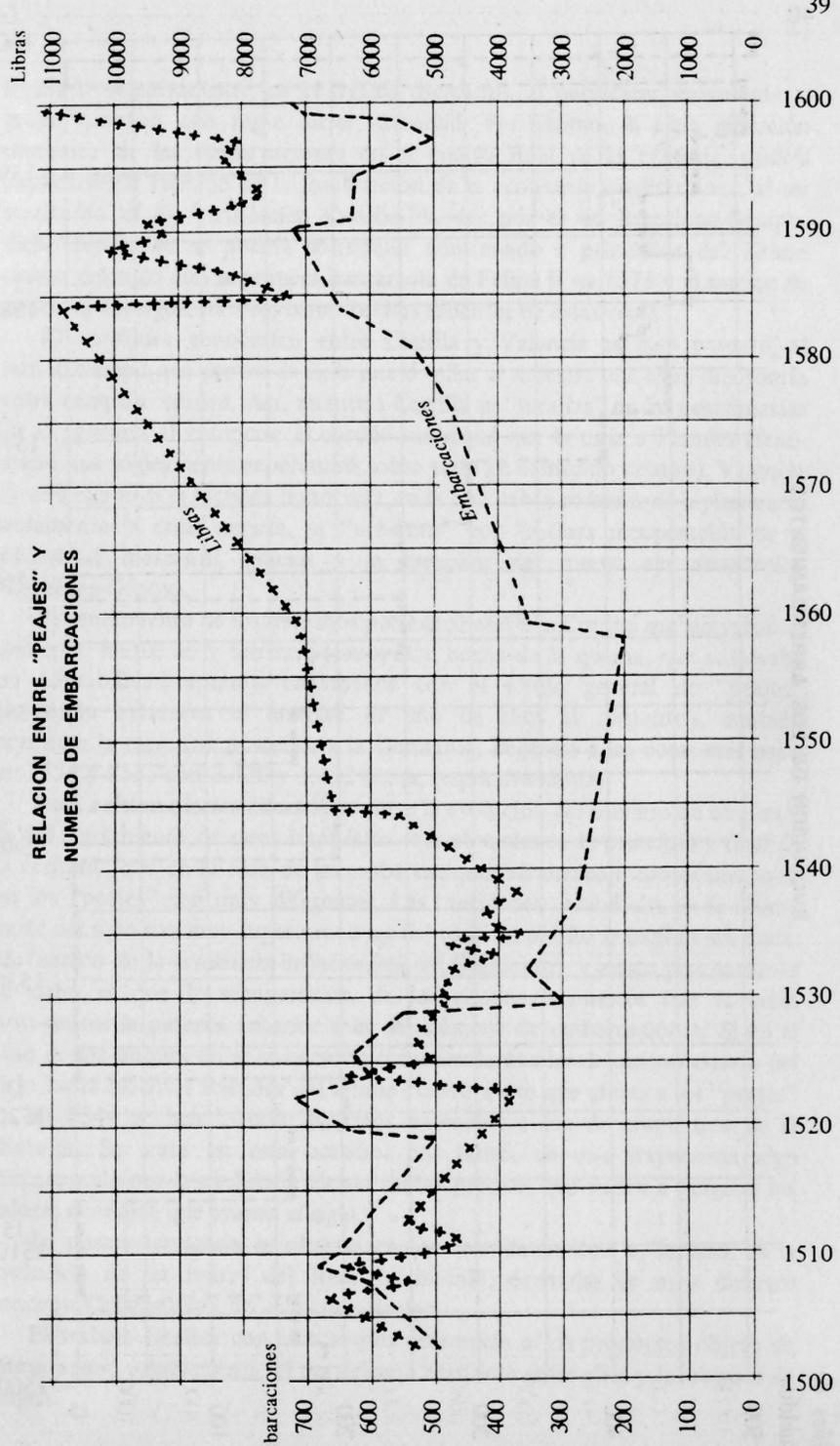
NUMERO DE EMBARCACIONES

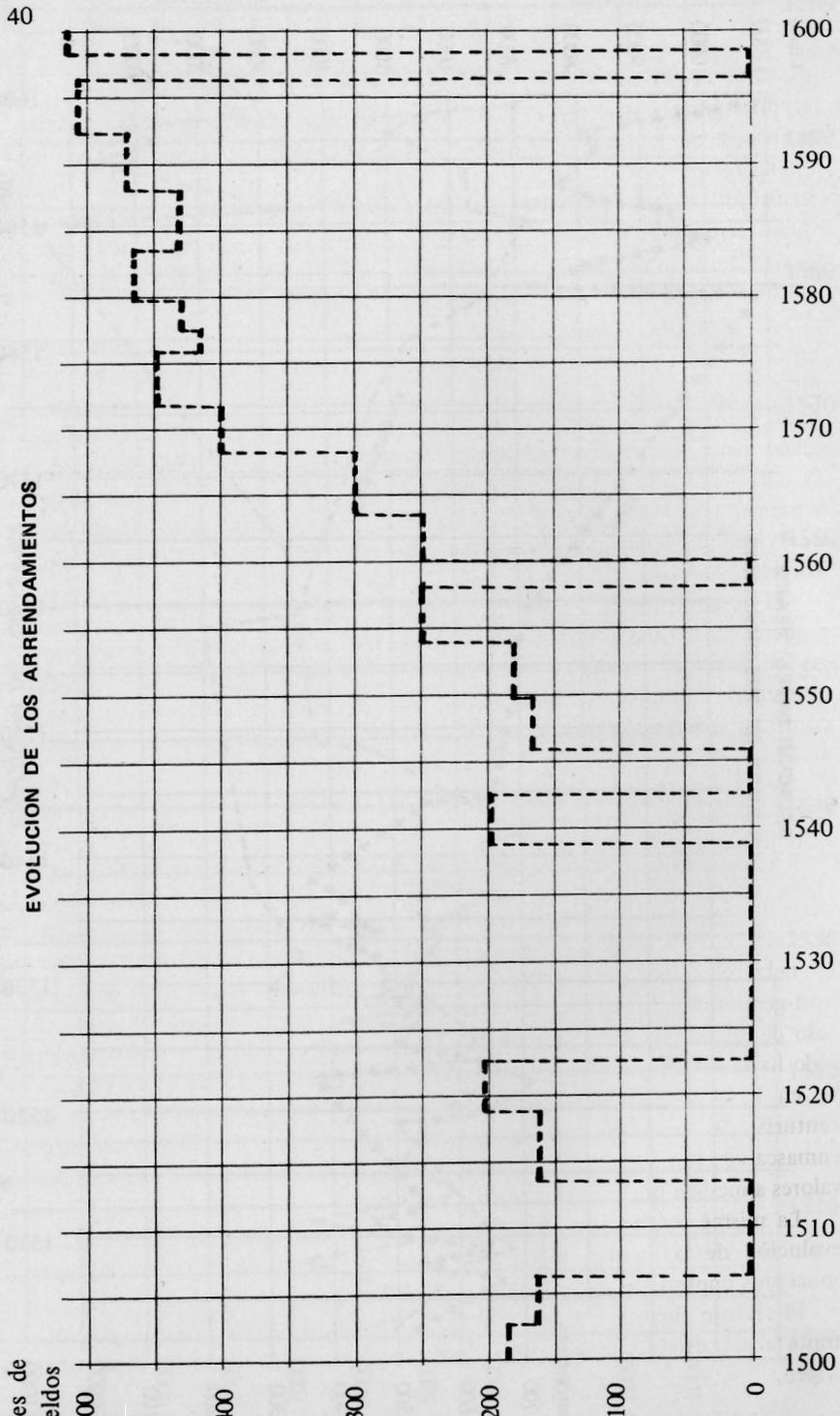


EVOLUCION DE LOS PEAJES



RELACION ENTRE "PEAJES" Y
NUMERO DE EMBARCACIONES





incidiría negativamente en el tráfico mercantil, al perjudicar seriamente al grupo humano que regía dicha actividad. Por último, la clara elevación numérica de las embarcaciones en el cuarto final de la centuria, podría explicarse en función de la reactivación de la economía mediterránea, al ser sustituido el eje económico Castilla-Flandes por el de Barcelona-Génova; dicho fenómeno se podría considerar consumado a principios del último cuarto del siglo con la primera bancarrota de Felipe II en 1575 y el saqueo de Amberes del siguiente año, como hechos salientes de estas crisis.

El contraste económico entre Castilla y Valencia es bien patente, al mismo tiempo que dentro de cada una de ellas se muestra una clara dicotomía entre campo y ciudad. Así, mientras Castilla se "ruraliza" en las postrimerías de la centuria al romperse el cordón umbilical que la unía a Flandes (fenómeno que lógicamente repercutirá sobre todo en el mundo urbano), Valencia (y con ella toda la fachada levantina), en la que había comenzado a plantearse seriamente la crisis agraria, se "urbaniza" con la clara recuperación de la actividad mercantil, gracias a la creación del nuevo eje económico Barcelona-Génova.

El rendimiento de los derechos pertenecientes a la Corona que gravaban el comercio marítimo y terrestre (excepción hecha de la quema, que se llevaba en contabilidad aparte), englobados con el título general de "peajes" (haciendo extensivo el nombre de uno de ellos al conjunto), también confirma la regresión posterior a la Germanía, llegando a las cotas más bajas en 1538 y 1535 con 3.420 y 3.422 libras, respectivamente.

Pero existen ciertas diferencias entre la evolución del número de buques y la del rendimiento de estos impuestos. Las elevaciones de principio y final de la centuria, que en el caso de las embarcaciones alcanzaban valores similares, en los "peajes" son muy diferentes. Las cantidades recaudadas en la última parte del siglo son muy superiores a las del comienzo. Ello se explica sin duda, en función de la tendencia inflacionista del Quinientos, y a esto precisamente se debe el que la recuperación de los citados impuestos tras la crisis post-germanía parezca anterior a la del número de embarcaciones. Si en el caso de los buques no se alcanzaron cotas similares a las del primer cuarto del siglo hasta los años iniciales del último cuarto, en lo que afecta a los "peajes" ya en 1544 se han logrado baremos parecidos a los de comienzos de la centuria. Se trata en esta ocasión, por tanto, de una trayectoria algo enmascarada por la evolución alcista de los precios, que tiende a exagerar los valores a medida que avanza el siglo.

La misma tendencia se observa en los arrendamientos, e, incluso, en la evolución de las rentas del Real Patrimonio, derivadas de muy diversos conceptos impositivos, no sólo comerciales.

El trabajo finaliza con una amplia referencia a los productos objeto de importación, estableciendo el paralelismo existente entre ellos y los lugares de origen.