

## COMERCIO MARÍTIMO DE IMPORTACIÓN EN LA VALENCIA DEL SEGUNDO CUARTO DEL SEISCIENTOS<sup>1</sup>

*Roberto Blanes Andrés*

ESTA tesis doctoral se inserta en una de las líneas de investigación del Departamento de Historia Moderna, que ha dado lugar ya a otras dos tesis doctorales<sup>2</sup> y a 19 tesis de licenciatura.

En una investigación como la que hemos llevado a cabo, centrada sobre un solo argumento de la actividad económica de Valencia, la conclusión es el apartado que se redacta con más precaución. Cuando tantos asuntos de la vida ciudadana quedan todavía por investigar es arriesgado y a veces temerario reflexionar de lo particular a lo general. *En este momento preciso, en todo caso, es cuando mejor se pone de manifiesto como, para un cuadro de conjunto, las incógnitas por resolver pesan mucho más que los puntos realmente dilucidados.*<sup>3</sup>

Teniendo como laboratorio la documentación de la Serie *Peatge de mar*, Sección *Maestre Racional*, del Archivo del Reino de Valencia, podemos conjeturar con relativa facilidad características y asuntos diversos de la dinámica comercial de las diversas áreas que enlazaron su economía a la de nuestra metrópoli. *Desde el observatorio que es el puerto de Valencia*<sup>4</sup> se ponen, por sí solas, de relieve las contraposiciones que entre estos espacios pudieron existir, el desplazamiento de unos y la recuperación de otros, la innegable especialización, las relaciones de cada uno de los puertos extranjeros con nuestra ciudad... Indudablemente esto es, ya, un modo de implicar la historia de Valencia en la historia de su época.

<sup>1</sup> Resumen de la Tesis doctoral que, bajo la dirección de la Dra. Dña. Emilia Salvador Esteban, fue leída el 10 de julio de 2001 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia. El tribunal estuvo integrado por los doctores Enrique Giménez López (presidente), Rafael Benítez Sánchez-Blanco, José Juan Vidal, José Manuel Latorre Ciria y Ramón Ferrer Navarro (secretario).

<sup>2</sup> A. Castillo Pintado, *Tráfico marítimo de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967 y E. Salvador Esteban, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia, 1972.

<sup>3</sup> A. Castillo Pintado, *Tráfico marítimo de importación...*, p. 163.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 163.

Otro aspecto a tener en cuenta es el intentar integrar el flujo de importaciones del puerto en la vida misma de la ciudad. Aunque en este apartado nos tenemos que asir de la mano de la precaución, lo que nos obliga a seguir la senda de la prudencia. A pesar de todo, somos conscientes de que tan sólo obtendremos un conjunto de conclusiones provisionales. Aunque en algunos apartados esta interinidad se modifica algo, al unir los resultados obtenidos por Emilia Salvador y Álvaro Castillo con los nuestros. Sobre algunas de las conjeturas comentadas habrá que volver para verificarlas con las nuevas aportaciones, que sin duda se harán, sobre la economía de una ciudad como Valencia; obligándonos, posiblemente, a replantearlas para encuadrarlas en sus justos términos. Conclusiones e hipótesis que intentaremos plasmar, por lo menos, en sus grandes líneas.

A partir de ahora relacionaremos lo que podríamos estimar como las aportaciones más importantes de nuestro estudio y en algunos casos la confirmación de otras, al poder comparar nuestros resultados con los que nos han precedido.

En cuanto a las fuentes documentales, la Sección Maestre Racional, Serie *Peatge de mar* del Archivo del Reino de Valencia nos ha brindado la oportunidad de dar a conocer y trabajar una documentación, posiblemente, única en su género.<sup>5</sup>

Otro asunto a destacar sería el tratamiento dado a estas fuentes documentales, al trabajarlas a partir de un soporte informático, aplicando la tecnología moderna a una labor de las características que nos ocupa. Para ello tuvimos que buscar, en su momento (hace catorce años), un programa, más concretamente una base de datos, que se adecuara a las necesidades de una información tan rica y tan extensa como la que nos ofrecían los diversos manuscritos del *Peatge de mar*. Gracias al ordenador hemos podido cruzar datos entre las decenas de miles de fichas que contenían los registros de los 13 años investigados;<sup>6</sup> lo cual nos ha facilitado relacionar puertos y patrones, tipologías de las embarcaciones, artículos, remitentes, destinatarios, fechas, oficios, etc. También somos conscientes de que han quedado muchos temas por analizar, pero el aluvión de posibilidades es tan extenso que excede las fronteras de una Tesis.

<sup>5</sup> Se trata de una Serie de un valor extraordinario, por cuanto en ella se anotaba con minuciosidad la llegada de embarcaciones al puerto de Valencia, dando cuenta de su procedencia, carga y otros pormenores de singular interés. Con muy pocas salvedades, cada volumen de la mencionada Serie corresponde a un año natural.

<sup>6</sup> Las lagunas que muestran las fuentes documentales, así como el estado de conservación de algunos volúmenes de la Serie, ha restringido nuestro trabajo a 13 años del segundo cuarto del siglo xvii, distribuidos de forma irregular (1626, 1627, 1629, 1634, 1635, 1636, 1637, 1638, 1641, 1642, 1645, 1649 y 1650). No obstante, pensamos que son suficientes como para darnos un enfoque bastante aproximado de lo que debió de ser la trayectoria del periodo investigado.

En el capítulo reservado a las bases naturales hemos tratado de presentar las dos masas de agua, el Mediterráneo y Atlántico, de donde afluyen las mercancías que demanda una ciudad tan populosa como Valencia. Dos vías marítimas que han tenido un tratamiento diferente a la hora de analizarlas; consecuencia del aplastante predominio de la navegación mediterránea (95,6 %) sobre la atlántica (4,4 %). En una primera parte hemos pretendido presentar el Mar Interior en sus diversos aspectos: físicos, humanos, climáticos, culturales..., pero su personalidad es tan compleja que sólo nos ha dejado diseccionarlo parcialmente.

En lo referente a la idea bipolar, de invierno igual a congelación de la navegación, verano eclosión del tráfico marítimo, y contra lo aceptado por la historiografía, durante el segundo cuarto del Seiscientos no se registran reducciones importantes en la llegada de embarcaciones durante el semestre de invierno, ni aumentos espectaculares en el de verano.<sup>7</sup> Dentro de este mismo apartado, hemos intentado parcelar los dos espacios marítimos (el Mediterráneo y el Atlántico) en función de su influencia comercial en la Valencia del Seiscientos. Los vínculos mercantiles de nuestra ciudad se centran básicamente en el ámbito del Mediterráneo occidental, dentro de un pentágono irregular, imaginario, cuyos márgenes estarían establecidos, al Sur, por el litoral nord-africano cuyos extremos se situarían en Trípoli y el Estrecho de Gibraltar; al Oeste por el perfil levantino de la Península Ibérica entre el Estrecho de Gibraltar y el Golfo de León; al Norte por el litoral encerrado entre el Golfo de León y el de Génova; al Este por dos líneas: la primera se iniciaría en el Golfo de Génova y se prolongaría hasta el sur de la bota italiana, la segunda desde aquí hasta la ciudad portuaria de Trípoli. De los 82 nombres de puertos, amarraderos, fondeaderos..., que nos han brindado las fuentes, el 75 %, aproximadamente, se encuentra dentro de la superficie descrita, así como alrededor del 90 % de las embarcaciones que fondearon en nuestra playa. La parcelación mediterránea se completa con tres superficies más, donde las adquisiciones valencianas son muy pobres (las costas bañadas por el Mar Adriático) o inexistentes (el Mediterráneo turco y el centro-sur del Mar Jónico).

La demanda de productos se completa con la adquisición de mercaderías en los puertos situados en el Océano Atlántico, espacio que hemos fraccionado en cuatro áreas: la más importante para el mercado de nuestra ciudad se centra en el litoral que se prolonga desde Gibraltar hasta el Golfo de Vizcaya (una ribera sembrada de ciudades portuarias cuya riqueza se basa en la corriente comercial que se establece con los puertos de su entorno inmediato, así como con los centros mercantiles más activos del momento, sitúense en el Atlántico o en el Mediterráneo). Las relaciones entre la costa

<sup>7</sup> Tesis ya expuesta por Emilia Salvador Esteban en *La economía valenciana...*, pp. 121-124.

occidental de la Península ibérica y nuestra ciudad se mantuvieron constantes y fluidas desde comienzos de la Modernidad. No podemos decir lo mismo del segundo espacio, que se prolonga desde el Golfo de Vizcaya hasta la Península escandinava, con una actividad mercantil respecto a Valencia muy pobre. El tercer espacio nos lo proporciona una franja de terreno reducida de la costa atlántica, perteneciente al continente africano y los archipiélagos de las Canarias, de las Azores y Madeira, sin ninguna relación comercial con Valencia. Finalizamos este recorrido con las importaciones trasatlánticas, cuya única ruta tiene como punto de partida Terranova. Estos vínculos comerciales los hemos añadido a los resultados obtenidos para el siglo XVI y el primer cuarto del Seiscientos, completando el mapa importador de 150 años.

En lo referente al flujo de navíos, Valencia captó en estos años una corriente de tráfico importante; contabilizándose una media anual de entradas de 500 embarcaciones, cantidad que puede considerarse satisfactoria, si tenemos presentes los hechos políticos que concurrieron durante el reinado del cuarto Felipe y más concretamente durante el cuarto de siglo que hemos trabajado. Sin duda nuestra ciudad debió aprovechar las relaciones comerciales que había afianzado durante largo tiempo, atrayendo, a pesar de las circunstancias, un volumen importador considerable que necesitó la utilización de 6.493 buques de diferente tipología. El análisis del muestrario de embarcaciones presentes en la documentación da como resultado el liderazgo indiscutible de los navíos de aparejo mediterráneo sobre los de arboladura atlántica y la hegemonía, aplastante, de los de medio y pequeño tonelaje sobre los de gran volumen. Una nueva aportación ha sido la presentación de la trayectoria experimentada por los diferentes grupos de embarcaciones desde 1500 hasta la primera mitad del siglo XVII; espacio temporal donde se puede observar como desaparecen algunos buques, otros reducen su presencia y otros la incrementan. Al examinar los porcentajes obtenidos en los tres estudios (Emilia Salvador, Álvaro Castillo y el nuestro), el tipo de embarcación que destaca sobre las demás es, sin lugar a dudas, la que utilizaba como medio de propulsión la vela triangular o latina propia del Mediterráneo. Su presencia en nuestras aguas se fue incrementando a lo largo del tiempo, pasando de representar un 73,3 % en el Quinientos, a un 85,3 % a principios del siglo XVII y a un 91 % en el período 1626-1650.

Como consecuencia de ello, las unidades impulsadas por velamen cuadrado o mixto de tradición atlántica experimentaron un retroceso a medida que avanzamos en las tres etapas. Los porcentajes se inician con un 13,4 % en el siglo XVI para disminuir a un 9,3 % en las dos primeras décadas del Seiscientos, descenso que continuará en el segundo cuarto de la centuria, con un 4,6 %. Similar proceso experimentarán las embarcaciones de propulsión a remos, que de un 13,2 % inicial pasarán a un 5,4 % entre 1598 y 1621 y a un 4,4 % en la última fase.

Dentro de los buques de vela triangular, la Barca tiene una trayectoria ascendente hasta ocupar el primer puesto (de un 48,9 % en el siglo XVI pasa a un 77,3 % a principios del Seiscientos, porcentaje que se incrementa en el segundo cuarto del XVII hasta llegar al 89 %). La presencia del Laúd en nuestro litoral tiene una representación importante (28,5 %) en los años que van desde 1503 a 1600; la siguiente etapa da paso a un fuerte retroceso que le lleva a un insignificante 1,2 %, recuperándose entre 1626-1650 hasta alcanzar el 5,2 %. El Jabeque, con porcentajes más pequeños, sufre análogas oscilaciones. La Saetia evolucionó positivamente hasta 1626, sufriendo un desplome a partir de esta fecha. La Tartana experimentó similares variaciones.

De las naves impulsadas por velas cuadradas-mixtas destaca la Nao, cuya presencia en nuestra playa se verá incrementada progresivamente en el transcurrir del tiempo hasta casi llegar a fagocitar al resto de naves de su misma tipología. Asimismo se ha puesto de manifiesto la desaparición de algunos tipos de naves como la Urca, el Filibote, el Pateche, etc.

Los resultados obtenidos para las naves propulsadas por remos ponen de manifiesto el aumento progresivo del Bergantín, cuya aparición en el Grao se irá incrementando con el transcurrir del tiempo, pasando de un 21,5 % en el Quinientos a un 34,5 % a principios del siglo XVII y doblándose (64,1 %) en el segundo cuarto del Seiscientos. La Falúa tendrá una evolución parecida a la del Bergantín, aunque sus porcentajes serán más modestos, dando el salto cuantitativo más espectacular en los últimos años de nuestro análisis.

En el apartado reservado a Otros hemos reunido un conjunto de embarcaciones cuya presencia no es continua en las fases examinadas (Naviis, Galeaza, Galeota, Fusta, Grip, Góndola, Londró, Ballener, Tafurea, Pontona).

Se ha establecido una correlación entre tipo de embarcación y puerto. La Barca procede básicamente de los puertos situados en el litoral septentrional y meridional del Reino, la Nao monopoliza la mayor parte del comercio entre la Península e islas italianas y Valencia, el Bergantín se circunscribe mayoritariamente a las islas Baleares; en especial a Mallorca.

Las rutas marinas que cruzaron el Mediterráneo en el siglo XVI no experimentaron variaciones significativas en la primera mitad del Seiscientos, lo que sí se puede afirmar es la consolidación de éstas, en especial las situadas en el Mediterráneo occidental, que son las verdaderas animadoras de las actividades comerciales valencianas. La diversidad de tráfico que se origina en esta superficie nos ha obligado a distinguir, como en estudios anteriores, zonas dentro de la misma. En las rutas cortas o del Reino de Valencia, distinguiremos una zona septentrional y otra meridional. Se diferencian por abastecer a nuestra ciudad de productos específicos (madera, carbón, algarrobas y trigo la primera y frutos secos, leguminosas, atún y

sardina la segunda). Así mismo se diferencian por las áreas mercantiles con las que se relacionan (Cataluña-Rosellón y la Francia Mediterránea la zona norte y Terranova, Inglaterra, Irlanda, puertos situados en las costa de la Europa Occidental, Castilla Atlántica, las islas Baleares, la península itálica, Berbería y Castilla Mediterránea la zona sur). La Italia peninsular e insular la hemos fraccionado en tres partes: la ruta Génova-Toscana-Roma, Nápoles Occidental-Sicilia-Cerdeña-Malta y el Adriático (Venecia-Nápoles Oriental), división motivada por causas similares a las expuestas anteriormente.

Los itinerarios atlánticos y el trasatlántico son parecidos a los dibujados en el Quinientos, aunque experimentarán algunas alteraciones como consecuencia de la desaparición de determinados espacios (la costa nord-occidental de África, los archipiélagos de las Azores, Madeira y Canarias, el litoral cantábrico). Así quedan reducidos a tres rutas: la Francia Atlántica, el Mar del Norte y el Báltico, por una parte, Inglaterra e Irlanda, por otra, y Terranova, en último término. Los artículos importados, de esta superficie, tampoco varían significativamente respecto a épocas anteriores.

En lo que afecta a las importaciones de productos, hay que recordar que Valencia era una de las mayores ciudades del arco mediterráneo, que encerraba entre sus muros una población, aproximada, de cincuenta mil almas, y demandaba todo tipo de mercancías de las que la ciudad carecía o era deficitaria. Parte de esta demanda, aunque en pequeña proporción, se orientaba hacia los artículos de lujo, consumidos por las elites dirigentes. Los productos alimenticios fueron los verdaderos protagonistas por su volumen y variedad, relegando a un segundo plano a los manufacturados.

Entre los primeros destacan los cereales (trigo, cebada, arroz, avena, maíz, mijo y panizo) y dentro de ellos el trigo, alimento básico de la época. La prioridad de su demanda radicaba en la relación entre su precio y su valor nutritivo, que lo hacía competitivo frente a productos de igual cantidad de calorías, aunque durante las crisis más acentuadas algunos lugares del litoral mediterráneo amasaban un pan con mezcla de arroz u otro tipo de cereales. El principal proveedor de esta gramínea fue la Italia Insular y Peninsular (con 162.507 cahíces y el 46,1 % del total). Cerdeña (a través, básicamente, de los puertos de Caller, Oristano y de lugares indeterminados que nos aparecen con el nombre genérico de Cerdeña) se erige en el buque insignia de las exportaciones de grano hacia Valencia, al alcanzar, por sí sola, el 34,5 % del global, desplazando al mercado siciliano (de él procede sólo el 7 % de las importaciones), que pierde el protagonismo de épocas anteriores. Dentro del flujo de envíos la zona septentrional del Reino ostenta el segundo lugar (con 49.564 cahíces y el 14 % del montante global), siendo el puerto de Vinaroz el mayor expedidor de trigo gracias al cereal procedente de Aragón. Cataluña, y dentro de ella Tortosa (que recibirá a través de la vía fluvial parte de la producción cerealícola aragonesa), ocupa

el tercer lugar (con el 11,4 % de la totalidad). El comercio triguero procedente del Atlántico, sólo se produce de forma ocasional y en pequeñas cantidades. Estos resultados confirman que los principales mercados trigueros del Mediterráneo occidental, al igual que en el siglo XVI y principios del XVII, estuvieron bajo dominio de la Monarquía hispana. La Italia insular (Cerdeña y Sicilia) e incluso Castilla y Aragón fueron, en el espacio de tiempo que nos ocupa, los epicentros productores de áridos. Ante este panorama es evidente que el *Consell* de la ciudad pretendiera solucionar la incertidumbre abastecedora en cereales dentro de los mercados que se encontraban gobernados por Felipe IV; teniendo a los centros productores extranjeros como subsidiarios de los anteriores, a los que se recurría sólo para completar sus compras o bien en caso de acentuadas crisis en los primeros. Las cantidades obtenidas de los registros del *Peatge de Mar* nos dibujan este aspecto de la realidad: el 87,3 % del trigo importado por mar entre 1626-1650 era originario de mercados subordinados a la Corona española, el resto, el 12,7 %, llegó a nuestro puerto procedente del extranjero. Parecidos resultados obtuvo A. Castillo para el período 1598-1621: *el 86,5 % procedían de mercados sometidos a la monarquía y el 14,4 % a centros extranjeros*.<sup>8</sup>

De los cereales menores destaca la cebada, cuyo abastecimiento se concentra exclusivamente en el Mediterráneo occidental, hallándose ausente del mercado atlántico.

El pescado salado (la sardina, el bacalao y el atún, como especies fundamentales), no solamente jugaba un papel primordial en la dieta, sino en el conjunto de las importaciones alimenticias. Nuestros resultados ratifican los obtenidos en trabajos anteriores, al confirmar los lugares de procedencia de las diferentes especies que llegan a nuestra ciudad, básicamente, desde puertos mediterráneos y en menor medida de los situados en el Atlántico, incluido el litoral de Terranova.

El queso, otro de los artículos primordiales en la dieta de los valencianos, provenía, esencialmente, del archipiélago balear e Italia. El aceite procede fundamentalmente del Mar Interior y, dentro de él, del archipiélago balear. Las remesas de aceite del espacio atlántico podemos calificarlas de anecdóticas.

Los resultados extraídos de los registros del *Peatge* nos indican que la principal zona exportadora de azúcar, hacia nuestra ciudad, fue el litoral portugués, seguida, en importancia, de los centros productores del Sur del Reino y de la Castilla mediterránea.

De las mercaderías de origen colonial destaca la pimienta y la canela, que eran importadas principalmente desde el Sur del Reino y Portugal.

<sup>8</sup> A. Castillo Pintado, *Tráfico marítimo de importación...*, p. 111.

En el segundo cuarto del siglo xvii, además de los productos alimenticios, los valencianos adquirían una gran parte de las materias primas imprescindibles para sus manufacturas. Las fibras textiles y los artículos transformados a partir de ellas constituían una de las partes más substanciales de este tráfico. Una vez en Valencia, las telas eran distribuidas por las tiendas que eran las encargadas de venderlas al por mayor y al *detall*. La lista de tejidos con los que se especulaba era enorme, aunque podemos mencionar el bombasí, el damasquillo, el lino, la bayeta, el hilo, las estameñas, etc. La mayor parte de estos productos tenían una procedencia foránea, figurando a la cabeza Italia, los puertos situados en el Mediterráneo francés, Holanda e Inglaterra.

La industria, en la que la influencia de los comerciantes fue mayor, era la lanera. Los principales mercados exportadores de lana con destino a nuestra ciudad se encuentran en la zona sur del Reino, destacando por su volumen los puertos de Alicante y Cullera. La segunda área se sitúa en la Francia mediterránea, donde Marsella fue el centro distribuidor de este producto, procedente en unas ocasiones de Oriente y en otras de Berbería.

Otra de las fibras textiles, la seda, se producía en el país en grandes cantidades, aunque también se importaba en proporciones muy pequeñas, desde el interior o por mar. Así los registros del *Peatge*, para el periodo que hemos investigado, sólo nos han proporcionado un volumen de 1.075,5 arrobas, cantidad demostrativa de que la importación marítima de seda era escasa, sirviendo de mero complemento a la terrestre. Todas las compras de este producto se realizaron en el entorno mediterráneo, destacando el archipiélago balear por el volumen de mercancía enviada. Recordemos que Valencia capital contaba con una larga y gloriosa tradición como uno de los centros más importantes de producción de artículos de seda de Europa; por tanto, necesitaba el abastecimiento continuo de grandes cantidades de materia prima para mantener el ritmo de fabricación.

Pero la industria textil valenciana también se nutre de otras materias primas como el algodón, que al igual que en el primer cuarto del Seiscientos, fue suministrado básicamente por Marsella y los demás puertos provenzales, en estrecho contacto con el levante mediterráneo de donde procedía. A esta reexportación se unen los puertos italianos, en especial los de Génova y Liorna. Al mismo tiempo que el algodón, la industria valenciana importaba lino, desde los puertos provenzales y las dársenas italianas, un artículo básico para la confección de las prendas de vestir de gran parte de los habitantes de Valencia.

Las pieles y cueros y las materias tintóreas están presentes en los cargamentos que llegaron a Valencia sin alcanzar en ningún momento la importancia de los textiles.

Los metales constituyeron otra parte clave del tráfico marítimo, con altibajos según los avatares internacionales, pues eran considerados como ar-

tículos de guerra. El subsuelo valenciano siempre ha sido deficitario en metales, lo que dio lugar a que sus comerciantes tuvieran que importar las materias primas necesarias para satisfacer la demanda de productos metalúrgicos. Para el periodo que nos concierne se tuvo que adquirir todo tipo de minerales, en bruto (hierro, cobre, plomo, carbón...) o transformados (armas, clavos, brocas, campanas, etc.). De los minerales que en estos años penetran en nuestra ciudad por mar, el hierro, en cuanto a volumen se refiere, fue el que consiguió las cantidades más destacadas. Entre 1626 y 1650 la documentación consultada nos ha puesto en contacto con ocho espacios geográficos de donde se remitía hierro a Valencia; de ellos, siete están situados en la parte occidental del Mediterráneo: Cataluña-Rosellón, la Francia mediterránea, Italia, los puertos de la Castilla mediterránea, el archipiélago balear y el Norte y Sur del Reino. En octavo lugar nos encontramos con el puerto de Dunkerque en la costa francesa atlántica. Dentro de nuestra área de influencia, las fraguas catalano-rosellonesas fueron las principales encargadas de alimentar las necesidades metalúrgicas y siderúrgicas valencianas. Las exportaciones tuvieron su núcleo principal en la Costa Brava catalana, dentro de la que sobresale el puerto de Blanes, suministrador de la mitad del volumen de hierro que se adquirió, seguido de lejos por Arenys y Sant Feliu. El acero, al igual que en etapas anteriores, jugó un papel complementario en el mercado del hierro. Sus importaciones se realizaron desde dos espacios: nuestro entorno mediterráneo y el oceánico; teniendo los puertos de este último una presencia más activa que la experimentada en el comercio del hierro. Las dársenas del Sur del Reino (Alicante, esencialmente, y Denia en menor medida) son las encargadas de alimentar, con mayor frecuencia, las demandas valencianas. Aunque no poseemos los datos precisos, pensamos que las importaciones llevadas a cabo desde los puertos mencionados son el producto de una serie de reexportaciones de acero procedentes del litoral inglés. Las acerías italianas mantienen, aunque sin la frecuencia y volumen con que lo habían hecho a principio de siglo, su presencia en nuestro mercado.

La mayoría de los metales eran clasificados como mercancías de guerra y muy especialmente la trilogía formada por el plomo, el estaño y el cobre. Esto explicaría, en parte, el descenso tan brusco experimentado por las importaciones de estos productos entre 1626 y 1650. Podemos deducir que el comercio valenciano tuvo que hacer frente a una de las crisis importadoras de metales más importante del siglo.

Uno de los grandes problemas en el apartado reservado a drogas y afines, ha sido la clasificación de las diferentes mercaderías que aparecen en los registros. Las dificultades son consecuencia de la diversa utilización de algunas de ellas, ya que no sólo eran usadas en la farmacopea de la época, sino que también para la elaboración de dulces. Las que en mayor volumen registran nuestras fuentes son el tártaro, el sen (en hoja y en polvo) y el es-

pliego (natural, en aceite y en flor). En menor medida llega hinojo, alumbre, matalahuga, alcanfor, oropimente, zarzaparrilla, ruibarbo y benjui. En último lugar encontramos un grupo con una presencia testimonial: el mirabolano, cascall, alcofoll, solimán, almáciga, mirra, manzanilla, coloquintida, acederilla, tanino y arsénico. La mayor parte de estas mercaderías tenemos que buscarlas en los mercados orientales, siendo distribuidas en Occidente por comerciantes italianos (especialmente genoveses) y franceses (con el puerto de Marsella a la cabeza, seguido a distancia del de Arlés). De todos estos productos medicamentosos, el tártaro es el que alcanzó mayor demanda por parte de los valencianos, importándose desde cinco áreas litorales, con Italia a la cabeza, seguida de lejos por los puertos de Alicante y Denia en el Sur del Reino. El tercer lugar lo ocupa la costa catalano-rosellonesa (Sant Feliu, Barcelona y Cambrils), el cuarto la Francia mediterránea (con una única dársena, Marsella) y el último la isla de Mallorca.

Además de los productos mencionados, la goma (arábica, dragante, cerasina y tintorera), la cera, la barrilla, el azufre y el incienso (en grano y polvo) eran utilizados en los barnizados, en la preparación de perfumes, en la industria peletera, etc., pero también en la farmacoepa.

Dentro del elemento humano que interviene en el mercado importador hemos distinguido diferentes categorías, desde las personas que intervienen directamente en el tráfico marítimo recibiendo sólo pequeñas partidas para el consumo particular, hasta los comerciantes que se asociaban formando compañías más o menos estables. Los grupos sociales que intervienen modestamente, importando pequeñas cantidades para consumo propio o para realizar humildes negocios, pertenecen a los diferentes peldaños de la pirámide social del segundo cuarto del Seiscientos, empezando por el rey y siguiendo por la nobleza, los miembros de la iglesia, del ejército, funcionarios, artesanos... Dentro de las agrupaciones de comerciantes hemos detectado grupos que se unen para realizar un negocio puntual y luego se disuelven. En otras ocasiones las sociedades se instituyen de acuerdo con relaciones de tipo familiar; donde había una figura central y alrededor de ella pivotaban el resto de miembros (como los Vallés, Botaso, Salvador, Sancho, Sernesio).

En este complejo mundo que forman los hombres de negocios hemos encontrado un grupo que está a medio camino entre los pequeños y los grandes comerciantes. Son personajes cuyo volumen de importación tiene un peso cuantitativo y cualitativo en el abastecimiento de la ciudad. Se caracterizan por traficar, básicamente, con un único producto procedente de un puerto o espacio concreto (los más destacados fueron Gaspar Salvador, Pere Pau, Joseph Coll...).

Por último, al frente de todos los comerciantes aludidos encontramos a los grandes mercaderes, compradores a gran escala de un producto o de varios al mismo tiempo (Blai Botaso, Vicente Muntanya, Pere Ferrer...). Una parte de esta burguesía era de origen extranjero.

Aunque los hombres dominan este complicado y, al mismo tiempo, dinámico mundo, hemos reservado un apartado a las mujeres que han quedado inscritas en la documentación manejada.

La ciudad de Valencia, sus hombres y mujeres vivieron, no sólo durante el desarrollo de este complejo período al que nos hemos aproximado, sino en siglos precedentes, de su Mar, el cual les satisfacía todas las necesidades que demanda, utilizando el Océano como complemento. Por ello, modestamente, desde estas páginas reivindicamos el papel primordial del Mediterráneo en la historia de nuestra ciudad frente a los complejos atlantistas que parecen haber dominado en algunos momentos.