

Corresponde el presente extracto al original de la tesis doctoral presentada bajo el título "*Valencia y el comercio de exportación durante la primera década del siglo XV (Coses vedades)*". Comprende un volumen de 787 páginas, abarcando el estudio efectuado sobre la documentación existente un total de 714 páginas, estando ocupadas las restantes por el apéndice documental y la bibliografía empleada. Insertos en el texto hay abundantes cuadros y gráficos relativos al tema tratado, así como al final de cada capítulo se añaden las notas correspondientes al mismo.

Al abordar el campo de la Economía medieval valenciana nos encontramos con un terreno poco explorado, unos trabajos dispersos y demasiadas visiones generales, panorama que se agrava si nos reducimos al mundo del comercio. Apartándonos de las grandes síntesis hemos descendido a una parcela más concreta: la del comercio de exportación de productos vedados ("*Coses vedades*") durante la primera década del siglo XV. Permanecen desconocidos en estos años, por falta de fuentes, el comercio de importación y el tráfico por el interior del reino.

Aun cuando pueda parecer restringido este comercio al referirse a las "*coses vedades*", es decir aquellos productos cuya extracción del reino de Valencia era gravada con un impuesto especial, su importancia es grande, no sólo por la variedad y cantidad de artículos exportados, sino porque permite documentar, entre otros aspectos, las fuertes relaciones comerciales y lo activo que resultó el comercio de Valencia en la Baja Edad Media.

El peso de las investigaciones ha recaído en el Archivo del Reino de Valencia, de gran riqueza para el estudio del comercio medieval y donde se hallan las series del Maestre Racional y de Bailía, base de nuestro trabajo. Se trata de los fondos pertenecientes al Maestre Racional en su serie "*Reebudes dels drets de la Bailia general*", desde los años 1401 a 1409, ambos inclusive, si bien falta el año 1404, cuya ausencia hemos suplido con el volumen de la serie "*Coses vedades*" de Bailía, aunque tan solo abarca el primer semestre y se refiere a las salidas por mar.

La documentación relativa a "*Reebudes de coses vedades de mar e de terra*" se halla intercalada entre los restantes asuntos de los que se ocupa cada volumen, si bien supone la mayor parte del mismo. Se distribuye en forma de asientos a lo largo de cada página y suelen agruparse primero las extracciones por mar, siguiendo las de tierra.

El estudio de los mismos es la base del presente trabajo, ya que en ellos encontramos una serie de datos —nombre del mercader, origen, punto de partida, destino, productos, impuesto—, que han determinado el plan general de la obra, completando otros aspectos con documentación procedente de otras series del Archivo del Reino o del Archivo Histórico Municipal.

Se inicia el trabajo con un bosquejo de la situación de Valencia a principios del Cuatrocientos, con el fin de situar el comercio en el marco general del momento. El capítulo relativo al elemento humano se centra en el mercader, su origen, destinos, condición general, etc., patrones de embarcaciones, y, en menor escala, los fiadores.

Otra sección hace referencia a los puntos de partida y destino de las mercancías, sin olvidar analizar las bases naturales de ese tráfico, rutas más frecuentadas, tipos de navíos, peligros, guiajes, salvoconductos, etc. A continuación, exposición cuantitativa y cualitativa de los productos exportados, y por último un análisis del "dret de treta de coses vedades", o sea, del impuesto satisfecho por estas mercancías y que hasta ahora era prácticamente desconocido.

Desde el punto de vista paleográfico la documentación está redactada en lengua valenciana, y se incluye dentro de la escritura gótica utilizada en los comienzos del Quince en los territorios de la Corona de Aragón.

LA VALENCIA DE PRINCIPIOS DEL SIGLO XV

Antes de pasar al tema objeto de nuestro trabajo, es oportuno hacer un breve análisis del marco en el que se desarrolla ese comercio de exportación: la ciudad de Valencia y su puerto, utilizando como principal fuente los testimonios de las reuniones ordinarias del Consejo Municipal.

Coincide nuestro estudio (1401-1409) con gran parte del reinado de Martín el Humano. Si en el exterior del reino hay tranquilidad, no sucede lo mismo fronteras adentro, y en especial en la ciudad de Valencia, donde las luchas nobiliarias entre los Soler y los Centelles habían originado una auténtica crisis de autoridad y de orden. Hitos señalados en estos años serán la muerte en 1403 de Jaime Soler por Gilabert Centelles cerca de Segorbe, la batalla de Llombay en 1404, y el asesinato en 1407 de mossén Ramón Boil, Gobernador General del reino de Valencia.

Todo ello hace que estas luchas sean el tema que más preocupe al Consell de la ciudad y dará lugar a que se tomen enérgicas medidas, llegándose incluso a la intervención personal del rey para tratar de apaciguar a los bandos, aunque sin conseguir resultados muy positivos.

A esta crisis de orden interno hay que añadir en el aspecto negativo las múltiples dificultades con las que debía enfrentarse el hombre medieval: hambres, sequías, pestes, langosta, etc. Aunque en algunos momentos la ciudad andara escasa de alimentos, en especial granos, las medidas municipales, como el armamento de naves para impedir la salida de trigos del reino, y las ayudas concedidas a quienes traían cereales, resultaron eficaces y en estos años no hubo hambres.

En cambio, sí que tuvo que hacer frente a los problemas ocasionados por las sequías, inundaciones y plagas de langosta, de graves consecuencias para el agro. Sequías hubo en 1401 y en 1402. Las inundaciones de 1403 y 1406 provocaron el hundimiento de edificios, causando daños en puentes y azudes. Por su parte, la langosta apareció en 1407, 1408 y 1409, y a pesar de las medidas adoptadas por los jurados para combatirla, los resultados no debieron ser muy óptimos.

Sin embargo, el peor azote lo constituían las epidemias —“mortalat” según los documentos de la época—, siendo la más temible de todas, la peste. En 1401 se desencadenó en Valencia esta terrible epidemia, “*la sisena mortalat*” como la denomina el Dietari del Capellá, apareciendo nuevamente con su cortejo de calamidades en 1402 y en 1409. El municipio, en su afán por combatirla y mejorar la higiene de la urbe, construye nuevos vertederos, crea un servicio de recogida de basuras y se abren calles más amplias y ventiladas. Eran las medidas más eficaces contra la peste.

* * *

Y a pesar de todo ello, la ciudad continúa su crecimiento demográfico y urbanístico. Aunque carecemos de datos concretos sobre la población de Valencia a principios de la centuria, no cabe duda de que era una de las más populosas de la Corona de Aragón. Por fortuna los "*Llibres de Aveynaments*" (Libros de avecindamientos) nos permiten conocer la emigración a Valencia de gentes procedentes de otras localidades o regiones, al ser inscritos como nuevos ciudadanos tras cumplir los requisitos necesarios.

En esta década se avecinan en Valencia 375 personas, con una media anual de 37'5 individuos, si bien aparece un descenso a partir de 1406, en relación quizás con las dificultades por las que podía atravesar la ciudad, especialmente las luchas nobiliarias. Entre las profesiones predominan los labradores (98 representando el 26 % del total), seguidos por los mercaderes (51 y 13'6 %), así como toda una amplia gama de oficios urbanos, desde notario a tabernero.

Las parroquias donde se asientan con preferencia los nuevos vecinos son las de San Juan del Mercado (40), San Martín (27) y San Esteban (27), seguidas por las restantes con cifras inferiores. Proceden de 49 lugares diferentes, y de ellos, 46 se localizan en el reino de Valencia, uno en Castilla (Enguídanos), otro en Aragón (Albarracín) y un tercero en Cataluña (Tortosa), proporcionando los mayores contingentes los pueblos de la Huerta de Valencia, la Serranía y Cullera. Emigración, por tanto, interior, de fronteras regionales a la capital.

* * *

En el aspecto urbanístico hay muestras de una gran actividad, y la ciudad, que presentaría una fisonomía de tipo musulmán, comienza a romper viejos moldes. Las autoridades, conscientes de la importancia de Valencia, manifiestan su preocupación por mejorarla, abriendo nuevas vías y derribando edificios ya viejos. Prácticamente todos los años se ejecuta alguna obra de este tipo, siendo la encargada de efectuarlas la Junta de Murs i Valls, reorganizada en tiempos de Pedro IV, y corriendo los gastos del fondo común de la ciudad.

Pero no sólo es la ciudad la que crece y se renueva, sino también su distrito marítimo: el Grao o puerto de Valencia, de cuya etapa medieval tenemos escasas noticias.

Ya desde un principio, los monarcas aragoneses, conscientes de la importancia que el mar iba a desempeñar en el reino de Valencia, favorecieron con privilegios el poblamiento y desarrollo del Grao de Valencia, participando también de esta inquietud los jurados de la ciudad.

Así, a principios del siglo XV vemos al Consell adoptar una serie de medidas con el fin de resolver los principales problemas que tenía planteados el Grao: dificultades sanitarias a causa del agua embalsada en las marjales entre el Turia y el Grao, para lo cual se abrieron dos acequias que recogieran las escorrentías de las aguas. La escasez de aguas potables para la población se solucionó con la construcción de una

nueva fuente capaz de abastecer a gentes y embarcaciones, lo que redundaba en beneficio del comercio marítimo. Por último, para evitar daños en las mercancías descargadas en el puerto, se acordó en 1410 levantar un porche de piedra para su protección, ascendiendo los gastos de la obra a 7.000 florines.

Por lo que al puerto se refiere, las pocas noticias coinciden en afirmar que no pasaba de ser un simple amarradero, inadecuado para las necesidades no sólo de tipo comercial, sino incluso políticas o militares. Su falta de seguridad lo reflejan los ataques sufridos por piratas berberiscos o genoveses, lo que en ocasiones hace que las embarcaciones se trasladan a Cullera, donde el río y las fortificaciones las protegen mejor.

De las instalaciones portuarias los datos más abundantes son los relativos a las atarazanas del Grao. Estas, pertenecientes a la ciudad, tenían como misión el favorecer los intereses marítimos de Valencia. Fin esencial era la protección de aparejos y embarcaciones municipales, en especial las de mayor valor militar, como eran galeras y galeotas.

Al frente de las atarazanas aparece un funcionario colocado por los jurados, el "*daraçaner*", con la misión de custodiar y prestar lo allí almacenado, siendo abundantes a lo largo de la década los préstamos de útiles y embarcaciones, tanto a individuos particulares como a autoridades para diversos fines: corso, comercio, pasajes del rey, etc.

Así pues, y a pesar de las dificultades internas, el nuevo siglo parece señalar un despegue para Valencia.

EL ELEMENTO HUMANO

LOS MERCADERES

a) *Los mercaderes de "coses vedades"*.

Pilar básico en el comercio lo constituye la figura del mercader, resultado del desarrollo de la economía urbana en el Occidente europeo a partir del siglo XI. Ahora bien, no todos los que comercian "coses vedades" son mercaderes de profesión, es decir, viven del comercio; sino que a veces la documentación nos hace ver como tenían otras profesiones, eran clérigos, mujeres, etc.

Por tanto, si nos atuviéramos de modo riguroso a lo consignado en el texto, sólo aceptaríamos como mercaderes a los que llevan tal apóstrafe. Pero el procedimiento no es válido, ya que muchos de los que un año son llamados mercaderes en otros no aparecen citados como tales —¿capricho del escribano?—, y muchos cuyo oficio no se menciona son, asimismo, mercaderes, y como tales aparecen en otras fuentes. Habría que considerar también como posibles mercaderes a aquellos cuya presencia se acusa de una manera regular en esta década, aunque no se les denomine como tales.

Ante la falta de concreción de la documentación, pues, los englobamos a todos bajo el nombre de "mercader".

La cifra de los mismos, comparada anualmente con el número de asientos es:

<u>Año</u>	<u>Núm. de asientos</u>	<u>Núm. de individuos</u>
1401	1.987	967
1402	2.088	962
1403	1.521	950
1404 (sólo mar)	1.192	334
1405	1.175	841
1406	1.081	783
1407	1.159	821
1408	1.333	766
1409	1.023	681

Confirma el hecho de que no todos son mercaderes de oficio, la aparición de gentes de distintos oficios, que en ocasiones se convierten en mercaderes ocasionales, si bien no se relacionan con dicha labor.

Son individuos de las más diversas profesiones, aunque podemos incluirlos en tres grandes grupos: las relacionadas con el mar y la navegación (marineros, patrones, etc.); las de tipo liberal (notario, tesorero...) y las de matiz artesanal, que son las más numerosas (carpintero, platero, espadero, balletero...) Valencianos la mayoría, son una preciosa fuente para conocer el mundo laboral de la época.

Aunque, según los Fueros, las mujeres y los clérigos estaban exceptuados de la práctica del comercio, en la documentación hallamos en ocasiones gentes, cuyo estado o sexo parece ir contra la ley. Se trata de mujeres o religiosos que extraen algún producto para su uso particular. sin que por ello infrinjan la ley, al no dedicarse al comercio como profesión.

El porcentaje de mujeres que aparecen es escaso y apenas merece mención. Suelen designarse por su nombre y en alguna ocasión se indica también el estado civil.

Tampoco desempeñaron un papel importante los religiosos, (frailes, canónigos, sacristán, ...) quienes suelen venir a Valencia en busca de artículos necesarios para sus conventos o iglesias: reloj, campanas, candelabros, cálices, velas, mobiliario, e incluso armas.

b) *Orígenes.*

A veces, junto al nombre del mercader encontramos su lugar de procedencia. El total de 212 topónimos obtenidos, tanto de la Península Ibérica como de países extranjeros, nos permite conocer hasta donde llegaba la influencia comercial de Valencia, su "hinterland".

Si bien los datos no son siempre explícitos, parece que son los mercaderes valencianos, castellanos, aragoneses, portugueses, catalanes y mallorquines, junto a los italianos, quienes juegan el papel más destacado en este tipo de comercio.

Los *mercaderes valencianos*, así como los patrones de naves, son los más citados. Proceden de 25 diferentes lugares del reino de Valencia, con predominio de los de la propia capital. El resto vienen sobre todo de las localidades costeras, desde Peñíscola a Denia, y de los núcleos interiores más activos: Morella, San Mateo, Segorbe, Játiva, Alcira, Biar.

Los *aragoneses* son los que ofrecen orígenes más variados, hasta 46 topónimos diferentes, si bien, al igual que sucede con los castellanos, son denominados a veces por su país de origen ("Aragó") dificultando su identificación. Los más numerosos son los de la ciudad de Teruel (118 mercaderes) y su actual provincia: Albarracín, Alcañiz, Rubielos Manzanera, Montalbán y localidades del Maestrazgo turolense.

Los *mercaderas castellanos* proceden sobre todo de Castilla la Nueva, destacando los de la zona de Cuenca. Otros vienen del reino de Murcia, las ciudades portuarias andaluzas (Sevilla, Cádiz) y litorales gallego y vasco, mientras que son escasos los de Castilla la Vieja, cuyas relaciones con Valencia por tierra son más difíciles.

Los *catalanes* se hallan vinculados al comercio marítimo y vienen a nuestra capital desde las ciudades y villas del litoral catalán y rosellonés, de modo particular San Feliu de Guixols, Barcelona, Collioure, Perpignan, Blanes y Tarragona.

De las islas Baleares, el mayor porcentaje lo dan los mallorquines y los de Ibiza. Por su parte los portugueses superan la cifra de trescientos, síntoma de un fecundo intercambio entre ambos reinos.

Los *extranjeros* representan el dos o tres por ciento de los mercaderes, superándose los promedios de la centuria anterior. Suman un total de 152 y proceden de la cuenca mediterránea occidental: Italia (110), Francia (37) y otros países (6). Los más numerosos son los genoveses, florentinos y venecianos.

Normalmente efectúan sus viajes por mar, siendo Italia el principal destino y en ella Génova. Pisa y Sicilia. Les siguen en importancia las extracciones destinadas a avituallar las embarcaciones y el Mediodía francés.

Se puede observar una estrecha relación entre el lugar de origen y el tipo de comercio efectuado. Así, en el marítimo los mercaderes suelen ser de lugares o reinos litorales, mientras que en el terrestre predominan los de tierra adentro (Castilla, Aragón, Valencia).

* * *

Junto con los cristianos aparecen también *mercaderes judíos*, hasta un total de 178, con un porcentaje que alcanza el 4'5 por ciento en 1402, pero que en años sucesivos no supera el 2'5 por ciento.

Destacan por su número los hebreos castellanos, portugueses y aragoneses, siendo sus destinos más usuales Castilla, Portugal y Aragón.

* * *

Los *moros* se citan como mercaderes en numerosas ocasiones, siendo los más numerosos los de Valencia, tanto de la capital como del reino,

seguidos de castellanos y aragoneses. La mayoría de sus viajes son hacia Aragón, seguidos a escasa distancia por los que van a Castilla, que cede el papel de cabeza que ocupó a finales de la centuria anterior.

Transportan en especial metales y objetos manufacturados con los mismos, y es interesante destacar la corriente de los envíos de plomo y de cobre y calderas hacia el Norte de Africa.

* * *

La participación de los *conversos* es escasa, apenas el uno por ciento, y son todos ellos valencianos, que efectúan sus envíos por mar principalmente, hacia Baleares y Norte de Africa.

EL COMERCIO MARITIMO Y TERRESTRE

a) PUNTOS DE PARTIDA.

Cuando el viaje era por tierra el punto de partida es la ciudad de Valencia, mientras que si se efectuaba por mar era el Grao. A veces aparece alguna salida desde Peñíscola, Oropesa, Castellón o Burriana, pero son aisladas.

Anualmente los asientos salidos del Grao valenciano son:

<u>Año</u>	<u>Total asientos</u>	<u>Salidos del Grao</u>	<u>Porcentaje</u>
1401	1.987	742	37'3 %
1402	2.088	780	37'3 %
1403	1.521	646	42'9 %
1404	1.192	1.134	95 %
1405	1.175	625	53 %
1406	1.081	531	50 %
1407	1.159	510	44 %
1408	1.133	633	47'5 %
1409	1.023	290	28'4 %

El volumen del tráfico terrestre entre 1401 y 1409 es el siguiente:

<u>Año</u>	<u>Total asientos</u>	<u>Viajes por tierra</u>	<u>Porcentaje</u>
1401	1.987	1.245	62'7 %
1402	2.088	1.308	62'7 %
1403	1.521	875	56'8 %
1404	—	—	—
1405	1.175	550	46'9 %
1406	1.081	550	50'9 %
1407	1.159	649	56 %
1408	1.133	700	52'5 %
1409	1.023	733	71'6 %

Supremacía, por tanto, de los viajes terrestres con la excepción de 1405 en que son rebasados por los marítimos, exponente del intenso movimiento del puerto valenciano a lo largo de la década.

b) *DESTINOS.*

En el *comercio marítimo* predominan los viajes de cabotaje con pequeñas embarcaciones ("barqua") por la zona del Mediterráneo occidental y costas portuguesas, llegando hasta Galicia y el Cantábrico, siendo escasas las travesías que con productos vedados rebasan dichas zonas.

Principal punto de destino de estas naves son las islas Baleares, y de modo particular Mallorca, cuyo movimiento de viajes iguala o supera la cuarta parte del total de los efectuados por mar desde el Grao valenciano. Así tenemos:

<u>Año</u>	<u>Viajes por mar</u>	<u>A Mallorca</u>	<u>Porcentaje</u>
1401	742	280	35 %
1402	780	180	23 %
1403	646	168	26 %
1404	1.134	119	10 %
1405	625	150	24 %
1406	531	127	23'9 %
1407	510	131	25'6 %
1408	633	158	24'9 %
1409	290	101	34'8 %

A continuación se sitúan los puertos del litoral catalán, apareciendo como más activas las zonas de las bocas del Ebro y Tarragona. Barcelona, Costa Brava, y Perpiñán y Collioure en el Rosellón.

Fuera de la península ibérica es Italia y sus islas, sobre todo los puertos del Tirreno (Génova, Pisa, Cerdeña, Sicilia, ...) la más destacada receptora de este tipo de productos. Son también frecuentes las salidas hacia el Norte de Africa (Berbería), y más escasas al Mediodía francés y reino de Granada.

En las costas atlánticas las relaciones más intensas se mantienen con Sevilla y Portugal, cuyos porcentajes aumentan notoriamente respecto a fines del siglo XIV. En cambio, los viajes al Norte peninsular, así como a Flandes, son reducidos.

El *comercio terrestre* nos ofrece un claro matiz peninsular, si bien la participación de Navarra, Portugal y Cataluña en el mismo es minoritaria, dado que los dos últimos prefieren utilizar la vía marítima en sus desplazamientos a Valencia.

Destacan Castilla y Aragón. El reino aragonés totaliza 28 nombres de lugares, en particular de Teruel y actual provincia. Los viajes a Aragón sufren un incremento con relación a la centuria anterior, y si bien Castilla le supera normalmente, no sucede así en los años 1405 y 1406.

en los que Aragón es el principal destinatario por tierra de "coses vedadas".

Salvo los dos años citados, Castilla acapara los viajes por tierra, sobre todo aquellas regiones limítrofes con Valencia, en tanto que los destinos disminuyen conforme aumentan las distancias.

A pesar de todo, las relaciones comerciales entre Valencia y Castilla experimentan un duro bache en los años centrales de la década como consecuencia de las prohibiciones del monarca aragonés de comerciar con Castilla y el cierre de puertos fronterizos, si bien en 1407 y 1408 hay síntomas de reanudarse los intercambios, y en 1409 se han superado ya las cifras de 1403.

LOS PRODUCTOS EXPORTADOS

La documentación utilizada no menciona todos los productos que Valencia exporta por estas fechas, sino sólo aquellos cuyas especiales características hacen que no tengan libre salida y se les considere como "vedados". Por ello no los encontramos en las listas de peajes y lezdas y era poco lo que sabíamos de los mismos.

Habría que considerar como productos vedados, creemos, aquellas materias primas, metales o artículos manufacturados, cuya extracción de la ciudad y reino de Valencia estaba gravada con un impuesto especial o "dret de treta".

Desde un punto de vista cuantitativo se exportan desde Valencia, entre 1401 y 1409, un total de 1444 productos vedados o variedades de los mismos, quedando duplicada la cifra conocida para fines del siglo anterior.

La cifra de artículos exportados por mar es inferior a los que lo hacen por tierra, enviándose por mar en especial aquellos que están íntimamente vinculados a la construcción, reparación y aprovisionamiento de buques (pez, cuerdas, cáñamo, estopa), o bien por su peso y volumen requieren del citado medio de transporte.

Según su elaboración podríamos englobar estos productos en dos apartados: uno de materias primas y el otro de objetos manufacturados, destacando entre las primeras los metales, lo que hace pensar que Valencia, carente de ellos, actúa como centro redistribuidor hacia otras regiones y países.

Asimismo, hemos clasificado también estos artículos según su uso en diferentes grupos, si bien dicha clasificación es totalmente subjetiva y capaz de ampliarse o reducirse. Estos apartados hacen referencia a los productos alimenticios, armamento, uso doméstico, mobiliario, materias primas, productos industriales, ornamentación y lujo, herramientas, navegación, objetos para el ganado y otros animales, musicales, artículos de uso religioso, pesas y medidas, iluminación, vestimenta y fibras vegetales, animales, objetos de pesca, monedas y madera elaborada.

Cuantitativamente no todos los productos aparecen de manera regular, sino que muchos lo hacen esporádicamente. El número de los que

se exportan todos los años, y que podríamos llamar básicos en este tipo de comercio, asciende a 54, representando tan sólo el 3'7 por ciento, mientras que los que sólo se citan una vez suman 891 (61'7 %), quedando su salida condicionada a la demanda exterior.

Entre los productos vedados más exportados desde Valencia encontramos los metales, cuyos principales destinos son Castilla y Aragón. Destacan la plata, el cobre, hierro, estaño y, sobre todo, el plomo, con los siguientes asientos anuales:

<u>Año</u>	<u>Total asientos</u>	<u>Asientos con plomo</u>	<u>Porcentaje</u>
1401	1.987	100	5 %
1402	2.088	109	4 %
1403	1.521	60	4 %
1404	1.192	6	0'5 %
1405	1.175	31	2'6 %
1406	1.081	26	2'4 %
1407	1.159	22	1'9 %
1408	1.333	35	2'6 %
1409	1.023	40	3'9 %

En las armas, las que cuentan con un mayor porcentaje de salida son los bacines, broqueles, "mandret", corazas, ballestas, dardos, lanzas, y de modo destacado las espadas (6.273 unidades en estos años) y los puñales (22.618 piezas).

Como productos industriales de mayor exportación citaremos el hilo de cáñamo, los tornos, cardas, y de modo particular la pez ("pega") enviada siempre por vía marítima y cuyo principal receptor es la ciudad italiana de Génova con 4.876 quintales, 57 libras y 110 arrobas, entre 1401 y 1408.

Es también muy relevante en este tipo de comercio la participación de los cofres en sus diferentes variedades (cofre, "cofret", cofrens", "cofrenet") y las cajas, mientras que entre los objetos de uso doméstico sobresalen las agujas de cabeza y de coser, calderas, cuchillos y tijeras.

Por último citaremos las velas de sebo ("candelas de seu"), uno de los artículos exportados con mayor regularidad y volumen, de modo particular a la ciudad de Mallorca.

<u>Año</u>	<u>Total asientos</u>	<u>Asientos con velas de sebo</u>	<u>Porcentaje</u>
1401	1.987	246	12'3 %
1402	2.088	231	11 %
1403	1.521	168	11 %
1404	1.192	45	3'5 %
1405	1.175	123	10 %
1406	1.081	84	7'7 %
1407	1.159	83	7'1 %
1408	1.333	141	10 %
1409	1.025	102	10 %

EL IMPUESTO

El último de los aspectos a tratar es el relativo al "*dret de treteta de coses vedades*", satisfecho por los mercaderes al extraer fuera del Reino de Valencia determinados productos, que se consideraban "vedados". El impuesto no se abona si no se rebasan los límites del reino.

Es muy poco lo que sabemos de este impuesto, ya que hasta ahora no se había hecho hincapié en el mismo. Por otra parte, mientras que de los restantes impuestos hay abundantes noticias, en el caso del "*dret de treteta*" ignoramos en qué fecha se instauró, sobre qué producto recaía y qué cantidades abonaban, así como tampoco conocemos la legislación que sobre el mismo debió haber. Tan sólo noticias fragmentarias

El impuesto, que no varía con el transcurso de los años, no se fija "ad valorem", sino de acuerdo con ciertas unidades de peso y medida; de ahí el interés de los escribanos en consignar éstas en la documentación, y también según determinadas cantidades numéricas, contenidas en unas tarifas ordenadas al respecto.

Este derecho se abonaba sin distinciones de nacionalidad o de condición personal (moro, judío, clérigo, mujer, cristiano). No quedaba nadie exceptuado de pagarlo, ni siquiera los valencianos o los de aquellas localidades o reinos que de ordinario se hallaban exentos. Tan sólo hemos encontrado una excepción, que se da cuando el mercader se dirige al reino de Aragón. Entonces, en lugar de pagar el "*dret de treteta*" completo, sólo paga la mitad, o sea "*mig dret de treteta*", sin que sepamos a qué obedece este favor especial.

Como aportación a este capítulo hemos confeccionado una tabla de este impuesto entre 1401 y 1409 con la mayoría de los productos que hallamos documentados, si bien la tarea es particularmente difícil, por cuanto que muchos artículos se citan sólo una vez y mezclados con otros varios, con lo que la evaluación de los mismos es prácticamente imposible.

* * *

En definitiva, consideramos nuestro estudio como una aportación más a una parcela de la Historia de Valencia, hasta ahora tan descuidada, como es el mundo del comercio. Los datos y resultados aquí expuestos, confirmando unas veces lo dicho ya, la mayoría inéditos, son subceptibles de ser ampliados o modificados, y confiamos en que pronto puedan ser rellenadas las lagunas existentes.

Hemos procurado, asimismo, no establecer conclusiones generales, ya que éstas no se podrán efectuar en tanto en cuanto no se haya estudiado toda la documentación existente y llevada a cabo la visión de conjunto a la que aludíamos en principio. Lo que está fuera de dudas es la importancia de Valencia como centro comercial y el amplio radio de acción del mismo en la primera década del Cuatrocientos. Son los síntomas de todo un futuro esplendoroso.

