

*Recibido:* 17/10/2014

*Aceptado:* 13/11/2014

ARAGÓN EN LA EDAD MEDIA

25 (2014) 101-134

E-ISSN en trámite

ISSN 0213-2486

*NON HA PORTTO ALCUNO, MA SOLA SPIAGGIA.*  
LA ACTIVIDAD MARÍTIMA VALENCIANA  
EN EL SIGLO XV

*NON HA PORTTO ALCUNO, MA SOLA SPIAGGIA.*  
*VALENCIAN MARITIME ACTIVITY IN THE 15<sup>TH</sup> CENTURY*

DAVID IGUAL LUIS

Universidad de Castilla-La Mancha

*Resumen:* El artículo pretende examinar el papel de los puertos del reino de Valencia en el proceso de desarrollo económico del territorio durante el siglo XV. Tras afirmar la importancia de la actividad marítima medieval en este espacio, la investigación comienza con una aproximación descriptiva a su geografía portuaria. El análisis del autor continúa a través de cuatro puntos: las infraestructuras que poseían los puertos valencianos, lo que estos aportaban al dinamismo social, su contribución a la proyección de la economía local y, finalmente, la relación que establecían con áreas interiores. Se podrá observar así el funcionamiento de más de cuarenta embarcaderos valencianos que, probablemente, constituyeron dentro del reino un verdadero sistema portuario.

*Palabras clave:* Puertos, economía, comercio, Reino de Valencia, siglo XV.

*Abstract:* The article aims to examine the role of ports in the Kingdom of Valencia in the process of economic development of the territory in the 15<sup>th</sup> century. Asserting the importance of medieval maritime activity in this area, the research begins with a descriptive approach to its port geography. The author's analysis continues through four points: the infrastructure of Valencian ports, their contribution to social dynamics and to the external impact of the local economy and, finally, the relationship established by the ports with interior areas. It will be possible thus to observe the development of more than forty Valencian ports that probably formed within the Kingdom a true port system.

*Keywords:* Ports, economy, trade, Kingdom of Valencia, 15<sup>th</sup> century.

## 1. La importancia de la actividad marítima en Valencia

Las palabras con las que encabezo el título de este trabajo<sup>1</sup> forman parte del diario de viaje de un anónimo mercader milanés que recorrió varios países europeos a finales de la segunda década del siglo XVI. En el transcurso de su periplo, dicho mercader llegó a Valencia en 1519 y, entre las cosas que llamaron su atención, se encontraba *una terra quale si domanda il Grado* (el grado). Esta tierra era el embarcadero marítimo de la ciudad de Valencia y distaba unos tres kilómetros de la propia capital. Pero en ella, en ese grado, según describía nuestro visitante, *non ha portto alcuno, ma sola spiaggia*, y tal playa *he molto pericolosa, et perhò pochi navilij fano scalla li, anze niuni, se non quelli tengono necessitate per mercantie per Valentia, et anche quelle non si accostano alla terra, ma stano in mare meza lega o circa, et scaricano con le barchette; le altre fano tutte scalle in Cartagena e in Alicante* (Monga, ed. 1985: 145).

La trascendencia que otorgaba el milanés al sistema de descarga mercantil verificado en la ribera valenciana no era casual. Durante el siglo XV y los primeros años del XVI, aunque prolongando tendencias anteriores, Valencia se había convertido en un punto clave para las redes costeras europeas de transporte, comunicación y comercio. Incluso, para algunos tráficos, había llegado a ser entonces una especie de cierre del ciclo de intercambios del Mediterráneo antes de adentrarse en el Atlántico (Igual, 2001a: 135). No obstante, la ciudad no se halló sola en esta dinámica. A su alrededor, otros lugares litorales del antiguo reino valenciano se vieron absorbidos por las actividades no sólo comerciales generadas por el mar y participaron, con mayor o menor intensidad, de las múltiples líneas de relación vertebradas por su medio. Así, es posible afirmar que la historia valenciana del Cuatrocientos y de inicios del Quinientos, al menos en su vertiente económica, sería inconcebible sin el cuadro de referencia marítimo, el cual sirvió en paralelo también de tejido conector de bastantes realidades locales (Iradiel, 1996: 156).

1 La versión inicial de este texto fue una ponencia presentada en el seminario internacional *Las ciudades portuarias en el proceso de desarrollo económico italiano y español entre la Edad Media y la Edad Moderna (1400-1600)*, celebrado en la sede de la Biblioteca Valenciana en la ciudad de Valencia entre los días 21 y 23 de noviembre de 2002. Parte de los materiales de dicha ponencia han sido empleados también en otra publicación mía (Igual, 2013a). En cualquier caso, este artículo se integra en el proyecto de investigación *Identidades urbanas Corona de Aragón-Italia: redes económicas, estructuras institucionales, funciones políticas (siglos XIV-XV)* (años 2012-2015, referencia HAR2011-28861), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad español y dirigido desde la Universidad de Valencia por Paulino Iradiel Murugarren.

En la concreción de semejantes circunstancias influyó obviamente la disposición geográfica del territorio, cuya frontera oriental estaba ocupada en su totalidad por una alargada franja costera. Esta no sólo equilibraba la también amplia frontera occidental interior que separaba Valencia de Castilla y Aragón, sino que actuaba además como terminal preferente de diversas rutas que partían precisamente de comarcas castellananas o aragonesas. Pero, en la importancia del movimiento marítimo valenciano, jugó asimismo su papel la enorme función de arrastre que desempeñó en el conjunto del reino su capital. Una urbe que integró a fines del Medievo el impulso de un sector mercantil y naval muy similar al del resto de la Corona de Aragón, al lado del dominio de un ámbito agrícola rico en productos exportables pero deficitario en otros de primera necesidad, lo que obligaba a obtenerlos por el comercio. El mantenimiento de este binomio sectorial y la posición ribereña de la metrópoli valenciana, con la clara orientación que se derivaba de ello, brindaron a los circuitos mediterráneos, a sus protagonistas humanos y a sus estructuras materiales la relevancia global que estoy comentando (Igual, en prensa).

Partiendo de tales fenómenos, lo que pretendo en el presente texto es resumir algunos de los principales datos conocidos sobre la actividad marítima valenciana de la última centuria medieval. En ese resumen marginaré temas que deberían incorporarse a una visión más global de dicha actividad, como la construcción naval o el corso y la piratería entre otros, para centrarme en aquellos asuntos que estimo más relevantes de cara a entender la función de los puertos del ámbito valenciano en el proceso de desarrollo económico de un espacio como el nuestro. Esos asuntos girarán alrededor del triángulo territorio/ciudad/mar y de la dialéctica ciudad/mar/puerto, lo que permitirá contextualizar los elementos que se detecten de la realidad valenciana en el seno de dos debates historiográficos más generales.

El primero, el de la relación de cada ciudad con su puerto o, mejor, de cada área urbana con su espacio portuario, entendido este no sólo como la línea de contacto con el agua, sino como aquella superficie suficientemente vasta como para posibilitar operaciones de transferencia entre el mar y la tierra (Jehel y Racinet, 1999: 283 y 287). La discusión al respecto ha permitido dibujar el puerto como un factor de fijación de los lugares urbanos y de su desarrollo, pero también ha generado diversos conceptos («ciudades portuarias», «ciudades-puerto» o «puertos sin ciudad», por ejemplo) bajo los que subyace, a veces, la dificultad de asumir unívocamente la relación mencionada. Dichos conceptos pueden verse recogidos en dos congresos ya clásicos sobre la pro-

blemática, como son *I porti come impresa economica* (Cavaciocchi, ed. 1988) y *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia* (Poleggi, ed. 1989), especialmente en los estudios de Rietbergen y Heers respectivamente (Rietbergen, 1988; Heers, 1989). En realidad, sin embargo, la controversia sobre la relación entre ciudades y puertos se vislumbra hasta hoy en numerosas obras, que superan muchas veces en su interés los límites de la época medieval (Chaline, dir. 1994; Manneville, dir. 2001; François e Isaacs, ed. 2001; Arízaga y Solórzano, ed. 2005; Centro di Cultura e Storia Amalfitana, 2005; Simbula, 2009; Augenti, 2010; Guerber y Le Bouëdec, ed. 2013).

El segundo debate al que aludía es el de interpretar en términos de «sistema portuario» los vínculos existentes entre diversos fondeaderos de un espacio determinado. En su aproximación interdisciplinar a los puertos catalanes de los siglos XII-XIII, y avanzando cronológicamente en sus conclusiones más allá del siglo XIV, Silvia Orvietani ha razonado la posibilidad de utilizar dicha noción dentro de las costas ibéricas de la Corona de Aragón, desde el momento en que en su interior existían unos pocos puertos mayores y otros muchos embarcaderos menores muy activos, que interactuaban y eran interdependientes entre sí (Orvietani, 2001: 264). Para el resto de la Península Ibérica y para otras áreas del Mediterráneo y el Atlántico, se ha evidenciado en diferentes regiones la definición de dicho sistema en cuanto a que se producían relaciones intensas entre escalas vecinas y conectadas con un mismo contexto económico o, nuevamente, en cuanto a la división en un mismo ámbito entre centros navales que articulaban el más importante entramado viario y bases secundarias que constituían un apoyo fundamental para el dinamismo del sistema (Malpica y Fábregas, 2012: 108-109; Massa, 2001: 16-17; Penet, 2005: 273; Tranchant, 2005: 30; Vaccari, 2007).

Como se verá, la Valencia bajomedieval fue construyendo situaciones similares a estas últimas, lo que parece otorgar validez a la aplicación en su caso de la idea de «sistema portuario» (Cruselles, 2007: 104; Igual, 2013a: 59-62). Pero ello, a condición de no olvidar los posibles problemas de coherencia y de conflictividad interna del «sistema» y, también, de no establecer una rígida asociación entre cada hipotético «sistema portuario» y un ámbito político-jurisdiccional determinado.<sup>2</sup> En cualquier caso, todos estos argumentos deben

2 En este sentido, por ejemplo, y por quedarnos en los reinos hispánicos, quizá pueda hablarse de un «sistema portuario valenciano» o, por extensión, «aragonés». Pero esto no impidió entre los siglos XIV-XV que los contactos económicos contribuyeran a diseñar verdaderas cadenas portuarias que

ayudarnos a enmarcar el hecho de que, en la dicotomía económica entre litoralidad y continentalidad en la que se hallaron ciertas poblaciones valencianas comandadas por su capital (Díaz y otros, 1986: 1), y por los motivos ya aducidos y por otros que se expondrán en lo sucesivo, la opción escogida por algunas de ellas fue la primera, la de la proyección al mar.

## 2. Una aproximación descriptiva a la geografía portuaria

Esa proyección se vio pronto apoyada por la iniciativa de la monarquía. Tras la conquista cristiana del reino en el siglo XIII, los soberanos aragoneses (como también los reyes castellanos que controlaron áreas alicantinas hasta principios del XIV) emprendieron de inmediato una política de concesión de licencias y privilegios tanto para institucionalizar el establecimiento de determinados cargaderos en la costa, como para autorizar la realización en ellos de obras de mejora. Muchos de estos puertos no eran en absoluto novedosos, sino que poseían una herencia musulmana. Sea como fuere, la acción de los monarcas en este terreno se justificó por el hecho de que, por ordenamiento foral, las riberas y los fondeaderos marítimos pertenecían al dominio público, aunque estuvieran enclavados en zona señorial (García, 1996: 29; Igual, 2013b: 729-730).<sup>3</sup> Esto no evitó, sin embargo, que en el incentivo a esta actividad terciaran simultáneamente algunos nobles territoriales.<sup>4</sup>

Gracias a las estrategias promotoras de los poderes, sabemos que en 1251 se permitió en Valencia la construcción de un puente de piedra y de un camino para conectar la capital con su grao (Cortés, ed. 2001: 73 y 151-152). Entre 1252-1271, los vecinos de Alicante obtuvieron exenciones fiscales para facilitar los transportes hacia el litoral, y hasta vieron cómo el propio rey castellano Alfonso X loaba su puerto calificándolo como *de los buenos et de los mas sennalados que a en Espanya*. Y prerrogativas parecidas consiguió en el pe-

interconectaban cargaderos de espacios políticos distintos, como los de Aragón y de Castilla en toda su vertiente meridional (Igual, 2001a: 122-125).

3 La titularidad pública del litoral valenciano, o el hecho de que *la mar sia regalia del dit senyor rey*, podía ser ratificada por los oficiales reales cuando surgían conflictos con zonas señoriales, como se observa en el Archivo del Reino de Valencia (en adelante ARV), *Bailía, Lletres i Privilegis*, núm. 1155, ff. 54r-v (1473-V-7).

4 En 1325, Bernat de Sarrià, como señor de Benidorm, otorgó carta puebla a la localidad, y en ella concedió a los futuros vecinos los puertos y las playas para cargar o descargar mercancías sin pagar ningún derecho (Hinojosa, 1995a: 199).

río 1265-1284 el embarcadero del Cap de l'Aljub (actual Santa Pola), que hacía las veces de desembocadura al Mediterráneo de Elche (Hinojosa, 1989a: 152 y 154; 1989b: 313). Finalmente, un poco más tarde, en 1291, una nueva orden real dejaba entrever el posible desarrollo de relaciones costeras hacia el norte del reino, en el espacio entre Castellón y Burriana. Dicho desarrollo debió venir propiciado aquí por la fijación de varios caminos de unión entre las villas y el mar, cuyas citas más precoces en el caso de la misma Castellón se remontan a 1260.<sup>5</sup>

Las noticias que acabo de reseñar son sólo algunos hitos destacados en el inicio de un proceso que llevó a la larga, y dentro de la evolución que va del siglo XIII al XVI, a la instauración progresiva en el este valenciano de una auténtica red portuaria. Hacia 1325, los núcleos básicos y quizá más grandes de esa red serían los constituidos por los cargaderos reales de Castellón, Burriana, Sagunto, Valencia, Cullera, Gandía, Denia y Alicante (Ferrer, 1975: 105; Hinojosa, 1989b: 311). Pero, ya entonces, existían otros lugares de estiba mercantil, normalmente más pequeños y de titularidad señorial. Todos ellos (los de realengo y los de señorío) configuraron una geografía de escalas marítimas que figura reflejada en los mapas que constan al final del trabajo. Estos mapas nacen de la confrontación de diversas informaciones archivísticas y bibliográficas, y pienso que dibujan los rasgos esenciales de la mencionada red portuaria durante la Baja Edad Media y la temprana Edad Moderna, con independencia de que la consulta de otras referencias hubiera permitido ampliar y matizar (o lo permita en el futuro) el elenco de embarcaderos que brindo.<sup>6</sup>

Comienzo el repaso de esa geografía por las comarcas septentrionales del reino, las de la actual provincia castellanense. En esta demarcación, al rol sobresaliente ya resaltado de Castellón y Burriana por el sur se unió el de Peñíscola por el norte, localidad promovida como foco exportador por la Corona desde el mismo Doscientos. Mientras, entre dicho siglo y el XIV se produjo el despegue de Vinaroz, Benicarló y Alcoceber —de nuevo por el norte— y de

5 Archivo de la Corona de Aragón, *Cancillería*, registro núm. 84, f. 32r (1291-II-15: Alfonso III ordena a los vecinos de Burriana, Castellón y Almazora que ayuden a trasladar una madera desde el término de Castellón hasta el litoral). Sobre el camino de unión entre la villa de Castellón y el mar en 1260 (Iradíel y otros, 1995: 118).

6 Otras listas han sido publicadas de manera relativamente reciente sobre los puertos medievales de Valencia (Cruselles, 2007: 108), sobre todo por Ferrer (2007: 136-145). Ésta última es menos amplia que la que expondré aquí, pero incluye dos emplazamientos que yo no consideraré (Masalfasar y Sueca), ambos en el área central del reino y cercanos a su capital.

Almazora y Nules —por el sur— (Ferrer, 1975: 108-110; Igual y Soler, 2006: 95-96 y 100; Rabassa, 2005). Pero la nómina de puertos de la zona todavía puede completarse más, con la adición de otras playas que son citadas en distintas fuentes fiscales de 1459-1525 como emisoras de acarreo navales hacia la ciudad de Valencia: son las de Alcalá de Chivert, Capicorp, Cabanes, Oropesa, Benicasim, Moncófar y Almenara, ubicadas en el centro-sur del área.<sup>7</sup> En total, pues, según mis datos, hasta quince puntos de la costa castellonense fueron considerados como cargaderos en algún momento del período esbozado en los mapas, todos los cuales representaban la salida al exterior de comarcas rurales más o menos dilatadas.

Si avanzamos hacia las tierras centrales del reino, en el entorno más próximo a Valencia, una docena de lugares fueron utilizados también como centros de trato marítimo, algunos ya durante los siglos XIII y XIV, pero casi todos como mínimo entre finales del XV y principios del XVI: Canet, Sagunto, Puzol, El Puig, Masamagrell, Foyos, Valencia, Cullera, Gandía, Miramar, Piles u Oliva.<sup>8</sup> Con todo, y evidentemente, en esta área predominó desde siempre el grao de la propia Valencia, cuyas malas condiciones físicas no eran de ningún modo una invención de ese viajero italiano que he señalado al abrir estas páginas: su playa era baja y arenosa y no contaba con accidentes geográficos que la resguardaran de los vientos, lo que dificultaba el acceso de la navegación (Hinojosa, 1989a: 151; Guiral, 1989a: 71). Ello, tal vez, favoreció el éxito de una bahía cercana y relativamente más protegida como la de Cullera, en la desembocadura del río Júcar. De hecho, algunos autores bautizan a este segundo fondeadero como un verdadero «antepuerto» natural de Valencia, en el que solían refugiarse los navíos que tenían su destino final en la capital. Incluso en

7 Las fuentes fiscales indicadas son las de los *manifests de mar*, registros de importaciones marítimas del puerto de Valencia que se conservan para unos pocos años de la segunda mitad del siglo XV y, sobre todo, para el XVI. Las noticias de playas castellonenses de donde zarpaban embarcaciones constan en los libros de 1459 (Ferriols, 1972: 21-24), 1494 (Auffray y Guiral, 1976: 152) y 1503-1525 (Salvador, 1972: 152-153). Para un análisis detallado de las informaciones del siglo XV sobre Castellón en dichos *manifests*, con más datos relativos a 1451, 1488 y 1491, consúltese Igual y Soler (2006: 104-132).

8 Véanse las mismas fuentes y las referencias de Ferriols, Auffray y Guiral y Salvador de la nota anterior; también Ferrer (1975: 110-111). A los doce topónimos del entorno de la ciudad de Valencia que acabo de marcar, Emilia Salvador añade hasta 1525 dos nombres más, siempre procedentes de la documentación de los *manifests de mar*: Alcatí (al que ubica justo al sur de la Albufera, siendo tal vez la actual playa del Recatí) y Pinet. Por el orden de enumeración que sigue la autora, ella debe hacer equivalente este Pinet con la localidad homónima que se encuentra al oeste de Gandía, en dirección hacia Játiva. Pero quizá lo más probable sea que las embarcaciones de los *manifests* que declaran tal origen vengan de la playa de Pinet que se encuentra al sur de la bahía alicantina de Santa Pola.

1453, las mismas autoridades de Valencia sondearon la viabilidad de acomodar por su parte un muelle seguro en la villa de Cullera, proyecto del que se ignora su dictamen (Díaz y otros, 1986: 11).

El recorrido por la trama portuaria regnícola debe concluir con la observación de las comarcas meridionales alicantinas. Aquí, y nuevamente en la transición hacia el Quinientos, unos diecisiete puntos de embarque comparecen en la documentación fiscal: Pego, Vergel, Ondara, Denia, Jávea, Murla (?), Teulada, Benisa, Moraira, Calpe, Altea, Benidorm, Villajoyosa, Alicante, Elche-Cap de l'Aljub, Guardamar y La Mata.<sup>9</sup> Pero el conocimiento de la trayectoria bajomedieval de muchos de ellos permite distinguir en su interior focos de significación secundaria (Moraira, Calpe, Altea, Villajoyosa o el Cap de l'Aljub), frente a otros más trascendentes. Entre estos últimos estarían el de Denia, de fortísima tradición musulmana; el de Jávea, que fue básico en el siglo XV para el transporte de frutos secos a Flandes o a Italia; los de Guardamar y La Mata, en los límites del territorio y especializados durante la misma centuria en la exportación de trigo y sal, respectivamente; y, en particular, el de Alicante, que llegó a ser a fines del Cuatrocientos el caladero más importante del reino tras el de Valencia (Hinojosa, 1986; Soler, 2007 y 2008). Muy conocida es, a este respecto, la frase con la que otro viajero (en este caso, el alemán Jerónimo Münzer) relataba en octubre de 1494 el movimiento diario de este puerto: *Aquel día había allí [en Alicante] veintiséis naves de Vizcaya, de Flandes, etc., que allí se cargan de vino y de otras cosas* (Münzer, 1991: 63).

En definitiva, y recapitulando, más de cuarenta lugares de carga y descarga salpicaron el litoral valenciano entre los siglos XIII-XVI, bien de una manera constante, bien quedando agrupados en ciertas fases sobre todo del final de esta etapa plurisecular. Y entre todos ellos se distribuyeron las que serían funciones materiales típicas de estos emplazamientos: intercambio de mercancías, abastecimiento de agua y víveres para los navíos, reparaciones y protec-

9 La documentación fiscal señalada vuelve a ser la de los *manifests de mar*, en la misma cronología 1459-1525 y con las mismas citas al respecto que constan *supra* en la nota 7. Añádase sólo, para corroborar la lista de los puntos de embarque alicantinos, noticias procedentes de otros libros de *manifests* de los años 1488 y 1491 (Guiral, 1989a: 35) y los datos que confirman la tradición trecentista de algunos de los cargaderos mencionados (Ferrer, 1975: 110). He situado un interrogante al lado de Murla porque ignoro si se trata de un topónimo distinto al de la actual localidad de ese nombre, ubicada bastante lejos del litoral. Los puertos alicantinos serían aún más si sumáramos el de Pinet (aceptando la hipótesis de la que hablo en la nota anterior) y el del Cap de Cerver, un enclave que no figura en las fuentes consultadas, pero que devino desde el XIV una de las vías marítimas de entrada y salida de Orihuela (Hinojosa, 1995b).



ción, soporte de la actividad pesquera, misiones militares o piráticas, etc. (Jehel y Racinet, 1999: 282; Melis, 1984: 69-70).<sup>10</sup> Pero, como se habrá visto, y recalco esta idea, dicha cuarentena de puertos surge del análisis de unas informaciones muy específicas que, además, casi siempre suponen el reconocimiento que los poderes monárquicos o señoriales hacían de tales embarcaderos de algún modo (por vía de licencia o de declaración arancelaria). Por tanto, tal realidad impide descartar la existencia de otras playas del reino aparte de las registradas por mí donde pudieron verificarse asimismo quehaceres marineros, las cuales —dichas playas— o aparecen en fuentes distintas a las que he estudiado, o escapaban a cualquier control oficial al desplegarse en ellas tareas fraudulentas o de contrabando.<sup>11</sup>

Sea como fuere, la institucionalización de la red descrita no se ejecutó sin problemas, porque, una vez autorizados los diferentes cargaderos, solían abrirse disputas entre ellos en las que prevalecían causas económicas ligadas a la necesidad de eliminar o dañar a competidores en la atracción de los negocios mercantiles y, también, razones jurisdiccionales y fiscales vinculadas a veces a la distinción entre puertos de realengo y puertos de señorío. Tales conflictos fueron suscitados, cómo no, por la ciudad de Valencia: por ejemplo, en 1359 y 1405 contra Castellón con motivo de la concesión de permisos para extraer *coses vedades*, ya que la ciudad de La Plana reclamaba autonomía sobre el tema, mientras que las autoridades reales de la capital se negaban a ello.<sup>12</sup> Sin embargo, quizá más sustanciales al respecto fueron los debates planteados a nivel comarcal y que, de nuevo por ejemplo, provocaron en 1318 la pugna entre Benicarló y Peñíscola (Igual y Soler, 2006: 96) y, hacia la década de 1430, entre Alicante y Elche por un lado (Hinojosa, 1996: 281-282) y entre Castellón y la vecina población de Almazora por el otro (Igual, 1997: 67-68).

10 El mismo puerto de Valencia, del que resaltaré esencialmente su función mercantil, comenzó siendo en el XIII un espacio de uso estratégico y militar (Guiral, 1989b: acqueline, del que resaltaremos fundamentalmente su función distinguir en su interior algunos puntos de signi 141-142; Igual, 2013b: 730).

11 Por si sirve de comparación, el examen de la toponimia litoral del territorio valenciano que figura en determinados portulanos medievales aporta un elenco de más de treinta nombres, cifra relativamente próxima a la mía, aunque con mayores diferencias por lo que se refiere en concreto a los topónimos incluidos en la lista (Pujades, 2007: 388-396).

12 Sobre el conflicto de 1359, véase Hinojosa, 1999: 210. Sobre el de 1405, Archivo Histórico Municipal de Castellón (en adelante AHMC), *Llibres de Consell*, núm. 5 (1404-1405), f. 44v (1405-IV-5). En realidad, las disputas entre Valencia y Castellón por el motivo aducido fueron más habituales de lo que indican las dos fechas apuntadas (Iradriel y otros, 1995: 118-119).

Lo más notable de estos pleitos, que tal vez servirían de muestra microanalítica de esas «crisis marítimas interterritoriales» que ha enunciado Andrés Díaz Borrás (Díaz, 2002: 380),<sup>13</sup> sería apreciar que conducían paulatinamente en ocasiones a la implantación de un cierto orden jerárquico dentro de la geografía marítima del reino, puesto que la resolución de las luchas perjudicaba a unos fondeaderos y beneficiaba a otros, quedando estos últimos en posición preeminente a la hora de imponer sus designios. Estaríamos así ante una plasmación regional más de las consecuencias de una tendencia muy común que, desde otras áreas mediterráneas ibéricas, se ha calificado como la «alteridad competitiva» entre puertos próximos (Bonet, en prensa), o que, desde territorios europeos, ha recibido el título de «complementariedades y rivalidades» entre embarcaderos marítimos (Curveiller, 2005).

### 3. Las características de una infraestructura precaria

Ahora bien, hasta aquí he estado hablando continuamente y de forma indistinta de puertos, embarcaderos, cargaderos, etc. Antes de seguir, creo conveniente aclarar con exactitud qué tipo de infraestructura portuaria estaba presente en las costas valencianas de la época. Y sobre esto existe una coincidencia general entre los historiadores.

Como es bien sabido, el término «puerto» suele llevar implícitos dos conceptos: el de lugar ribereño salvaguardado que ofrece abrigo a las naves, o el de simple sitio aprovechable para el comercio marítimo. De ambas definiciones, sólo la segunda sirve para la mayoría de puertos regnícolas. Estos son, ante todo, meros puntos de intercambio, sencillas localizaciones en las playas que han recibido por conveniencia la calificación de «puertos» y que, además, gozaban de escasas instalaciones artificiales, cuando disponían de ellas, porque no siempre era de ese modo (Díaz y otros, 1986: 2). A causa de dicha situación, no es extraño que la documentación medieval valenciana brinde normalmente a estos establecimientos el título exclusivo de *carregadors*, cargaderos.

13 Hago esta acotación porque la fórmula que reproduzco entre comillas en el texto me parece interesante, si bien es cierto que el autor la expresa desde una perspectiva distinta a la que le doy yo: con la «crisis marítima interterritorial», él pretende reflejar los frecuentes enfrentamientos que perturbaron a finales del siglo XV las relaciones entre los puertos principales de la Corona de Aragón y que pusieron de manifiesto una tendencia creciente a disolver los vínculos de solidaridad entre los distintos territorios.

Por casi todas partes, los estudios al respecto enfatizan la precariedad de unas edificaciones portuarias que tan apenas contemplaban diques rudimentarios y algunos inmuebles de madera. Así se percibe en Castellón y sus villas colindantes, donde las únicas construcciones atestiguadas en el litoral en pleno siglo XV son las de barracas que pertenecían a pescadores o, incluso, a municipios que no tenían acceso directo al mar; las de puentes que ayudaban a la comunicación; y las de pequeñas alhóndigas empleadas como almacenes o como albergues de viajeros. Con estos mínimos fundamentos materiales, es lógico que los fondeaderos castellonenses fueran usados sólo por navíos de poca capacidad, aptos para circulaciones de cabotaje (Igual, 1998b: 118-119).

Si queremos ilustrar estos argumentos con datos heurísticos, valga señalar que, en 1419, los jurados de Villarreal acordaron que *sie feta per la dita vila una barraqua a la mar, en lo terme de Burriana, segons solia ésser en temps passats, e açò per continuar lo aempriu que la dita vila ha en lo dit terme* (Aparici, 1996: 131). En 1454, dos pescadores declararon ante la Bailía General de Valencia que el baile de Almazora les había confiscado *la clau de una barracha que aquells han fet prop les mars affrontants ab la dita vila de Almazora*, donde guardaban los utensilios de su oficio. Unos años antes, en 1433, el *Consell* de Castellón mandaba reparar *lo pont de la mar appellat de la fusta* porque estaba destruido, *e les gents que havien a fer sos fets e negocis a la mar per lo dit pont bonament no poguessen passar sens perill, magorment ab bèsties*. Y en 1482, por último, ante el peligro de un ataque de galeras genovesas, las mismas autoridades ordenaron que *a despeses de la vila sia feta una fortalea en la dita casa de alfondech [...] e allí sien recollits e receiptats tots los pescadós del guerau e tràgol de Castelló e encara les robes e mercaderies dels vehins e habitants de la vila e dels passants per aquella*.<sup>14</sup>

En apariencia, no tan grave era la situación hacia el sur del reino, también durante el Cuatrocientos. El Cap de l'Aljub (que, recordémoslo, era el ancladero de Elche) ha llegado a ser catalogado como una especie de «complejo portuario». Sea o no exagerada esta fórmula, lo cierto es que, como mínimo, allí se levantó una torre, un edificio denominado *el cortijo* en el que se ubicaban diversas tiendas *en quèls mercaders meten la roba e les mercaderies lurs*, una iglesia, un horno y algunos aljibes (Hinojosa, 1989b: 320-321). Muy cerca, en Alicante, se hallaría tal vez el puerto medieval mejor acondicionado de

14 ARV, *Bailía, Lletres i Privilegis*, núm. 1152, f. 904r (1454-X-10 o 12); AHMC, *Llibres de Consell*, núms. 11 (1433-1434), f. 3v (1433-VI-7), y 20 (1482-1483), ff. 12r-v (1482-IX-7).

todo el ámbito valenciano, comparativamente hablando, tanto por su naturaleza como por sus infraestructuras. Fundado en un espacio con suficiente calado y protegido de los vientos, disponía de un *moll e carregador* para el atraque de las embarcaciones, al que ciertas informaciones atribuyen una longitud de 200 pasos. Ese muelle se complementaba con almacenes de depósito e instalaciones defensivas y, para hacer frente a los gastos de su mantenimiento, se contó con la financiación de un impuesto peculiar alicantino (el *dret de mollatge*), cuya regularización se conoce a partir de 1490 (Hinojosa, 1989a: 152 y 157; Hinojosa, 1994: 98-99; Paternina y Cabanes, 1992).

Sin embargo, en el tema de las características físicas de los puertos, el caso más atrayente vuelve a ser el de la ciudad de Valencia, donde, pese al intensísimo tráfico desarrollado, nunca existió a lo largo de la Baja Edad Media una estructura permanente de estiba comercial. Nuevamente, el mercader milanés de 1519 andaba acertado en sus apreciaciones, sólo que esta vez, y como se habrá visto, las mismas son extensibles al conjunto de cargaderos regnícolas.

En el grao de la capital, y por estímulo de la monarquía, se había creado desde el siglo XIII la *Vilanova del Grau de la mar*, un auténtico núcleo satélite dependiente de Valencia y consagrado por entero a las actividades marítimas, que pudo disponer entonces de ingenios para facilitar el atraque y la salida de embarcaciones (Igual, 2013b: 730). Con el paso del tiempo, las barracas iniciales de las que constaba dicho núcleo fueron sustituidas por casas, por atarazanas, por almacenes para conservar los cargamentos y por hostales donde concurrían marinos, pescadores, comerciantes y transeúntes. En este contexto, los únicos embarcaderos construidos lo eran siempre con tablas perecederas que necesitaban reparaciones constantes.<sup>15</sup> Tales deficiencias trataron de subsanarse con propuestas alternativas que cuajaron, en 1483, con el levantamiento de un *pont de fusta* a manera de muelle que era propiedad del noble valenciano Antoni Joan y, en 1491, con la elaboración por parte del veneciano Giovanni Caboto di Montecolunya (o Montecatalunya) del proyecto de un puerto con varadero de piedra que finalmente no surtió efecto, entre otras causas por su elevado coste (Díaz y otros, 1986: 10-14; Belenguer, 2012: 261-265). A pesar de todo, es muy significativo comprobar cómo estas últimas

15 Los trabajos con descripciones de las condiciones materiales del grao de Valencia son ya abundantes y tradicionales (Ferrer, 1974; Ferrer, 1977: 108-113; Guiral, 1989a: 72-73; Guiral, 1989b: 142-143 y 148-149; Hinojosa, 1989a: 160-161; Hinojosa, 1996: 269-271; Salvador, 1972: 125-138). Mucho más recientemente es el de Cruselles (2007: 113-125).

iniciativas fueron casi simultáneas a otras del mismo tenor emprendidas, por ejemplo, en Barcelona y en Málaga, quizá como síntoma de una preocupación bastante difundida entonces en la Península Ibérica por mejorar las instalaciones portuarias (Hinojosa, 1996: 271-272).

No obstante, y por encima de cualquier solución técnica, los problemas infraestructurales de Valencia se superaron a través del sistema que ya comentaba nuestro viajero lombardo. Es decir, mediante el transporte supletorio en barcas de pequeño calado que se dirigían hacia las naves, ancladas a una distancia prudencial de la costa para no encallar, y que llevaban hasta ellas los productos exportados o traían a tierra los importados (Guiral, 1989a: 73-79; Igual, 1998a: 135-136). Este mecanismo, por supuesto, no era en absoluto exclusivo de la costa valenciana (Aurell y Puigarnau, 1998: 34-35; Simbula, 2009: 27-28 y 74). Su despliegue ponía en marcha en Valencia los esquemas de control fiscal y político de las autoridades reales y, por ello, quedó fijado que el trasvase de los cargamentos debía realizarse en un espacio de la playa capitalina comprendido *dins los dits límits següents, ço és, del cantó de l'alfòndech d'en Joan de Limotges fins al cantó de l'alfòndech d'en Bernat Lorenç*, como se estipulaba en 1468.<sup>16</sup> Al parecer, este segundo *alfòndech* se encontraría en la desembocadura del río Turia (Díaz y otros, 1986: 3-4).

Lo que demuestran todos estos datos es que, en general, el papel de los rasgos materiales de los puertos era poco relevante a la hora de incardinarlos dentro del proceso de desarrollo valenciano. Más importante sería para esa incardinación la concreción de sistemas como el que acabo de anotar para Valencia, que probablemente sería utilizado también en otras partes del territorio, y en el que se combinaban múltiples variables sociales y económicas. Pero nada de esto era inusual en los ambientes euromediterráneos. Casos que podrían ser análogos se registran entre las villas costeras del norte ibérico (Arízaga y Solórzano, 2007: 121 y 139-140). Tampoco en Barcelona existió hasta el siglo XV un puerto de construcción artificial (Cruselles, 2007: 103-105; Cuadrada, 2001: 166), mientras que en Sevilla la infraestructura portuaria tuvo asimismo hasta el siglo XVI un aspecto muy poco espectacular y con múltiples carencias, lo que no impidió a la capital hispalense convertirse en uno de los núcleos marítimos más dinámicos del suroeste continental (Bernal y Collantes de Terán, 1988: 779-787; Ladero, 1989: 133-139; González y Bello, 1996: 217-218).

16 ARV, *Real Cancillería*, núm. 644 (*Drets reals de peatge, quema y altres*), f. 83r.

La reiteración de ejemplos como estos apunta que, si bien las instalaciones de carga y descarga permanentes se hallaban entre los acondicionamientos útiles para cualquier sociedad portuaria medieval, su existencia no era indispensable. De hecho, el urbanismo y los elementos de gestión de las actividades navales sólo se perfeccionaban en ocasiones en proporción a la internacionalización rápida del comercio o a un aumento en el tamaño medio de las embarcaciones que circulaban por los mares (Jehel y Racinet, 1999: 286; Simbula, 2009: 27).<sup>17</sup> Por ello, a la postre, e insisto en la cuestión, otros factores más allá de lo técnico podían coadyuvar durante la Baja Edad Media al éxito o al fracaso de un cargadero: desde la herencia histórica hasta la naturaleza del emplazamiento, pasando por la posición del puerto en las rutas de comunicación y transporte y, sobre todo, por la riqueza y el potencial de desarrollo productivo y de consumo del espacio donde se situaba el fondeadero (Hinojosa, 1996: 264-267).

#### 4. Los puertos y el dinamismo de la sociedad

Contando con los condicionantes ya observados, la red de cargaderos valencianos no dejó de jugar funciones socioeconómicas muy destacadas en el seno de las realidades locales, como han resaltado siempre para el XV numerosas investigaciones. Entre esas funciones, una de las primeras que cabría apuntar sería la que otorga a dichos puertos una significación como elementos dinamizadores de la sociedad y de diversificación de sus componentes. Y es que, como algunos han llegado a afirmar, las ciudades litorales mediterráneas cobijaban en su interior un cuerpo social tan abigarrado como los buques que fondeaban en ellas (Hinojosa, 1989a: 162).

Considero innecesario, por ser suficientemente conocido, recalcar con detalle este aspecto en el caso de la urbe valenciana. Pese a la existencia de la *Vilanova del Grau*, fue la capital la que terminó alojando los centros de decisión marítimo-comercial y la residencia de buena parte de los sectores profe-

17 Desde esta perspectiva, la ausencia en la mayoría de puertos medievales de infraestructuras estables no era necesariamente un signo de debilidad o arcaísmo. Como se señaló en los debates del seminario que he citado en la primera nota del artículo, la habitual inexistencia de grandes instalaciones artificiales podía deberse a que las mínimas estructuras levantadas se bastaban por sí mismas para soportar la intensidad del tráfico y garantizar cierta rentabilidad, o a que los puertos no tuvieran interés desde el punto de vista estratégico-militar. En cualquier caso, todo esto sólo era posible mientras las naves tuvieran unas dimensiones moderadas.

sionales afectados por la actividad portuaria, ya fueran autóctonos o extranjeros, ya fueran mercantiles o derivados de la amplia gama de oficios nacida al amparo de dicho grao (barqueros, hosteleros, arrieros, etc.). Incluso, desde el punto de vista urbanístico, marineros y pescadores dispusieron de barrios especiales situados durante siglos dentro de los límites tradicionales de la ciudad, y hasta hubo unas atarazanas en el recinto urbano, aunque en 1406 estaban ya casi en desuso. Estas convivieron con otras atarazanas levantadas en la costa, que se componían de cinco naves con cubierta de doble vertiente sobre arcos apuntados con contrafuertes exteriores, y que fueron el eje de desarrollo de una industria naval propia (Hinojosa, 1996: 276-277; Guiral, 1980: 248-253).<sup>18</sup>

Así, Valencia se convirtió al final del Medievo hasta cierto punto en una verdadera «ciudad portuaria», en el sentido de que es posible apreciar en ella signos de una relativa correspondencia entre movimiento marítimo, progreso económico, expansión física y complejidad humana. No obstante, menos arriesgado sería calificarla tan sólo de «ciudad con puerto» ante la distancia existente entre el centro urbano y la costa<sup>19</sup>. Mientras, y salvando las oportunas distancias, muy directa fue también en Alicante la relación entre la ciudad y su cargadero. Aquí, al menos en el tránsito del siglo XV al XVI, la influencia del puerto se configuró como motor indispensable del crecimiento urbano y de la pluralidad de unos horizontes sociales que abarcaban *mercatores, agricolas, artifices atque mechanicos*, según reproducía en 1490 el privilegio de Fernando el Católico por el que la villa alicantina era elevada al rango de ciudad (Hinojosa, 1994: 108).

Con todo, no cabe duda de que el resto de la cuarentena de núcleos regnícolas que he mencionado antes desde los que se ejecutaban tareas marítimas no ofrecía un panorama tan rico como el de estos dos focos principales. De esas restantes poblaciones ribereñas, algunas (como Castellón, Peñíscola o Denia) pudieron destacarse por su potencialidad política y demográfica, por su peso histórico o por su posición en zonas de auge comercial. Pero la mayo-

18 Sobre las atarazanas del grao véanse sendos inventarios editados de los siglos XV-XVI (Albiach y otros, 1994; Cañete, 1993) y un estudio alusivo de carácter artístico-arquitectónico (Contreras, 2002).

19 Y, también, ante los problemas que plantea el mismo concepto de «ciudad portuaria», y que surgieron asimismo en las discusiones del seminario mencionado *supra* en la nota 1. A veces, el sentido de esta fórmula pretende restringirse al caso de aquellas urbes en las que el puerto generó de forma inmediata y geográficamente cercana importantes cambios en su fisonomía, lo que reduciría el número posible de «ciudades portuarias» (Heers, 1989: 11). Véanse asimismo las consideraciones de Simbula (2009: 7-13).

ría de ellas respondería probablemente al modelo de esos «puertos sin ciudad» que José Hinojosa ha estimado aplicable al territorio bajomedieval valenciano. Es decir, puertos asociados a lugares que vivían vueltos hacia el mundo agrario y para los que el ámbito marítimo era un mero complemento no especializado de la base rural y tenía, por tanto, un escaso arraigo social y muy poca capacidad de generar mutaciones de carácter urbano (Hinojosa, 1996: 279-280 y 282-283).<sup>20</sup> La veracidad de esta hipótesis volvería a incidir, entre otras cosas, en el porqué del hecho que casi todos los embarcaderos del reino contaran con las infraestructuras precarias a las que ya se ha aludido: al fin y al cabo, dichos embarcaderos no constituían para muchas villas el eje fundamental de su desarrollo.

Ahora bien: aun admitiendo estas posibilidades, es innegable la atracción que ejercía el mar sobre estas otras comunidades más ruralizadas, ya que también en ellas se producían a través de dicho mar fenómenos de dinamización social, aunque sólo afectaran a sectores minoritarios y elitistas de cada población. Al respecto, me gustaría exponer el ejemplo de una localidad costera que he podido estudiar: se trata de la villa castellonense de Almazora, la cual, como se observa en los mapas finales del artículo, se ubicaba al lado de Castellón, una de las capitales administrativas y económicas de las comarcas del norte valenciano. Justo de mis trabajos sobre la zona procede el resumen que expongo a continuación (Igual, 1997, 1998b, 1999a y 1999b).

Casi desde el mismo instante de su conquista por Jaime I en 1234, el devenir histórico de Almazora quedó determinado por tres factores esenciales: el primero, de tipo político-jurisdiccional, la pertenencia al señorío del obispado de Tortosa; el segundo, de carácter demográfico, el reducido peso cuantitativo frente a los lugares vecinos de los habitantes de esta población, que siempre sumaron durante el Cuatrocientos un número inferior a los trescientos fuegos fiscales (en la primera mitad del siglo) y a los ciento cincuenta (en la segunda); y el tercero, de índole económica, consistente en el bloqueo que para las posibilidades de éxito de la villa implicaba la presencia en la comarca de mu-

20 Al aplicar el modelo de «puertos sin ciudad», el autor se inspira en Henri Bresc (Bresc, 1989). En algunos casos, el hecho de que un espacio de carga y descarga marítima fuera incapaz de generar una ciudad se debía al mismo carácter del puerto, como simple establecimiento temporal o permanente que podía limitarse a funciones de antepuerto, de escala secundaria de itinerarios, o de construcción naval (Heers, 1989: 11-12). Y por cierto, en este último sentido, los astilleros de la ciudad y el grao de Valencia no fueron los únicos existentes en el reino durante la Baja Edad Media: también Denia, Villajoyosa o Vinaroz contaron con talleres de esa índole (Guiral, 1989a: 214-220).



nicipios tan dominantes como Castellón y Villarreal, los cuales pertenecieron normalmente al realengo, con lo que la monarquía tendió siempre más a favorecer la prosperidad de ambos frente a las aspiraciones del núcleo tortosino.

En apariencia, pues, Almazora no gozaba de condiciones originarias muy halagüeñas para su desarrollo. Sin embargo, a lo largo del siglo XV, la población manifestó unas dosis de apertura social y de movilidad económica que podrían considerarse *a priori* bastante sorprendentes, al menos en mi opinión. Los cimientos de semejante realidad habría que buscarlos en diversos elementos. Entre ellos se encontraba el papel dinamizador que desempeñaron internamente dos instituciones mercantiles fundadas el mismo año (1398), con las que se buscaba la *melioracionem ville*: una feria, que debía durar veinte días en el mes de noviembre; y, sobre todo, por lo que aquí interesa, un *carregador* marítimo, por el que se autorizó el tráfico de cereales, vino y otros productos, confirmando el uso que las rutas de navegación hacían tradicionalmente de la playa almazoreña, incluso desde épocas anteriores a la medieval.

Este cargadero funcionó de forma más o menos constante hasta finales del siglo XVI, y sus efectos sobre la sociedad de Almazora pueden cifrarse en dos aspectos: el primero, la consolidación de un sector pesquero de escala más reducida que el comercial, pero de mayor trascendencia para la economía local y que, además, mantuvo lazos de negocio con Castellón, Burriana, Nules, Sagunto y Valencia;<sup>21</sup> y el segundo, el estímulo a una actividad de intercambio que suponía la exportación a Valencia de partidas agropecuarias.

Así, los registros arancelarios del *manifest de mar* de la capital del reino entre 1488-1494 inscribieron hasta quince llegadas desde Almazora de embarcaciones pequeñas que transportaban cebada, arroz, trigo, miel, lana, nueces, cera y madera.<sup>22</sup> Y lo que es más importante: en esas exportaciones solían participar entre otros unos pocos apellidos almazorenses que integraban la élite de la comunidad rural, como los Rei y los Albinyana, una familia —esta última— de probable origen catalán y constituida a finales del XV por algún mercader que expandió sus intereses económicos por otras partes de la Corona de Aragón. De esta manera, en el seno de una localidad eminentemente campesina por el balance de su economía y por la caracterización mayoritaria de

21 En las repercusiones sociales de la actividad pesquera, que afectaban al pescador y a su familia y a otros oficios ligados a este trabajo, ya se ha insistido en Arízaga (2003: 216-220) y, para el caso valenciano, en Igual (2010).

22 Para el significado de estas fuentes, véanse *supra* las notas 7, 8 y 9 e Igual y Soler (2006: 104-105).

sus vecinos, las relaciones marítimas contribuyeron en hipótesis junto a otros factores a introducir matices sociales y a implantar estrategias de promoción que avalaron el bienestar no tanto del conjunto de la comunidad, como de un sector de su minoría dirigente.

¿Qué quiero decir con todo esto? Por descontado, no pretendo asegurar que el ejemplo de Almazora sea extensible sin más a las otras poblaciones ribereñas valencianas que he identificado bajo la fórmula de «puertos sin ciudad». Lo único que deseaba resaltar es que, aparte de la clara influencia que manifestaba la actividad costera en las dos ciudades principales del reino desde la percepción portuaria (Valencia y Alicante), también en los núcleos menores dicha actividad podía dejar sentir un cierto peso cualitativo. Desde esta óptica, el caso almazorense sería quizá comparable al de otro centro pequeño de comercio establecido en el litoral catalán (Tossa de Mar), sobre el que ha podido analizarse entre 1357-1703 su labor de exportación naval por medio del cabotaje tanto hacia Barcelona como hacia Valencia (Zucchitello, 1982 y 1991).<sup>23</sup> No obstante, al menos para el ámbito valenciano, el problema seguiría siendo el de evaluar el alcance cuantitativo de ese peso comentado de lo marítimo en los espacios no urbanos.

## 5. La proyección exterior de la economía local

Pero las noticias reseñadas de Almazora son asimismo útiles por otra cuestión: a través de las exportaciones que he señalado desde esta villa castellanense hacia Valencia puede apreciarse que otra de las funciones que asumía la trama portuaria regnícola era la de favorecer la proyección exterior de las economías locales. Algo, por otra parte, muy lógico. Esa proyección se hacía en la Valencia bajomedieval alrededor de una triple dirección. En primer lugar, e insistiendo en lo ya visto, hacia la propia capital valenciana, que absorbió una porción esencial de las salidas navales de los pequeños fondeaderos del territorio. Toda una pléyade de embarcaciones ligeras efectuaba reiterados desplazamientos de cabotaje a lo largo del litoral del reino,<sup>24</sup> buscando llevar

23 Pese a la comparación que establezco entre Almazora y Tossa, el nivel marítimo-comercial alcanzado por esta segunda población sería bastante mayor. Valga sólo un dato: en los mismos *manifests de mar* valencianos (1488-1494) donde se anotaban quince llegadas de embarcaciones desde Almazora, se inscribieron 37 más procedentes de Tossa (Zucchitello, 1991: 124).

24 Por ejemplo, a lo largo de 1494, el patrón Joan Burguera cumplió doce veces el trayecto entre Denia y Valencia con un bergantín, un *llagut* y una barca, mientras que su colega Carles More lo hizo en siete

a la metrópoli partidas agrarias y, en menor medida, materias primas industriales (Furió, 2010: 401-403; Igual, 2009: 237-242). Era, pues, el abastecimiento urbano lo que justificaba esa transferencia de recursos, aunque no hay que rechazar la posibilidad de que un porcentaje de las mercancías acumuladas en la ciudad del grao fuera reexportado a otros espacios.

En cualquier caso, la frecuencia de estas circulaciones era notable. Si volvemos a los documentos del *manifest de mar* de 1488-1494, el número de barcos que varaban en Valencia procedentes del resto del reino se situaba en niveles de entre el 31 y el 46 % del total, cifras en las que solían descollar las barcas originarias de tres puertos septentrionales (Vinaroz, Benicarló y Peñíscola) y de dos meridionales (Alicante y Denia) (Guiral, 1989a: 34-36; Igual, 2001a: 151; Igual y Soler, 2006: 105). Siempre a finales del XV, cereales y frutos secos componían el grueso de semejantes transportes, lo que imponía una periodización de los envíos a lo largo del año muy dependiente de los ritmos estacionales de producción agrícola. De todas formas, el dominio de este tipo de partidas no evitaba la presencia más o menos esporádica y en escasa cantidad de cargamentos como metales, pescado, fibras, pieles o manufacturas. Y ello, tanto desde el sur del reino (Hinojosa, 1994: 85-88) como, al parecer en menor magnitud, desde el norte: en 1488, diez declaraciones fiscales de naves de Benicarló anotaron la entrada en Valencia de aceite, *guixes*, miel, plomo, lana, carbón, habas, trigo y cebada.<sup>25</sup>

El significado abastecedor de estos tráficos hacía que, para asegurar su llegada sobre todo en momentos de carestía, la capital no dudara en usar los instrumentos de control que ostentaba sobre las poblaciones de su costa. Así se entienden, también durante la última centuria medieval, las ocasiones en que a estas poblaciones arribaban desde Valencia órdenes prohibitorias de la salida de alimentos del reino, especialmente de cereales, tal y como ocurrió en 1462 con Castellón y Burriana, y en 1484 con Castellón, Moncófar, Sagunto, Cullera, Denia y Jávea (Guiral, 1989a: 364 y 370).<sup>26</sup>

ocasiones con un *llagut* y una barca. Desde Benicarló, sólo tres patrones sumaron entonces también un total de diecisiete viajes hacia Valencia (Auffray y Guiral, 1976: 148 y 151).

25 ARV, *Maestre Racional*, núm. 12195, 1488-V-13 (barca de Peri Llombard), V-14 (*llagut* de Guillem Ballester), V-15 (*llagut* de Domingo de Mitre), V-16 (*llagut* de Guillem Boques), V-23 (*llagut* de Joan Albalat), VI-6 (barca de Peri Llombard), VIII-21 (barca de Pere Ferran), IX-16 (barcas de Joan Albalat y Peri Llombard) y X-29 (barca de Domingo de Mitre). Cotéjese lo publicado en Igual y Soler, 2006: 120-126.

26 Por descontado, estas medidas particulares del Cuatrocientos deben ponerse en relación con el conflicto más amplio planteado durante la Baja Edad Media entre Valencia y su reino acerca de la provisión cerealista de la capital (Rubio, 2002).

Casi como una prolongación natural de los anteriores recorridos se presenta la segunda línea de esa proyección exterior que indicaba: la que tocaba los otros mares ibéricos de la Corona de Aragón, los de Cataluña y Baleares. Los vínculos pluriseculares de los caladeros valencianos con Barcelona, Tarragona, Tortosa, Mallorca o Ibiza, por resaltar sólo algunos casos, testimonian la trascendencia de un tráfico de relativa intensidad, que podía seguir siendo de cabotaje y que aportaba mercancías heterogéneas de reducido valor pero importantes para el consumo, encabezadas de nuevo por los productos alimenticios y, después, por las materias primas textiles (Iradiel, 1996; Cuadrada y Orlandi, 1994: 6-23, 29-31, 34 y 44-47). Por ello, no es sorprendente encontrar barceloneses que se proveían de miel en Burriana; fletes desde Castellón que llevaban vino a las Baleares o *coses vedades* a Cataluña; o transportes de Alicante a Mallorca que conducían aparejos de esparto, frutos secos, vino, pescados o tintes (Carrère, 1977: 331; Hinojosa, 1994: 84-85; Igual y Soler, 2006: 95-104; Vaquer, 1991: 115). Incluso no faltó la creación de compañías mercantiles consagradas a los negocios en este ámbito: en 1500, el tendero valenciano Jaume Almenara, el mercader barcelonés Jaume Riera y el vecino de Onda Gil Pérez de Banyatos concordaron una asociación para comerciar lanas y cueros que debían ser *posats en mar en lo grau de Borriana, per remetre aquells en la ciutat de Barcelona o lla hon la dita companyia millor li pareixerà*.<sup>27</sup>

Finalmente, la tercera dirección que marcó el impulso exterior de los puertos valencianos fue la que los conectó con los trayectos más internacionales: aquellos que vertebraban la comunicación entre las diferentes áreas del Mediterráneo occidental o que abrían esta cuenca marítima hacia Oriente y hacia el Atlántico, y para los que las playas regnícolas suponían puntos de atraque con entidad propia o escalas intermedias de apoyo en itinerarios más amplios. Estos trayectos eran articulados obviamente por las mayores embarcaciones medievales y afectaban, salvo excepciones, tanto a los cargamentos agrarios (acarreados aquí en volúmenes más apreciables) como a los elementos típicos del gran comercio: paños, tintes, fibras y especias.

En tales corrientes, la inserción de Valencia y su reino sólo se consolidó a partir de 1375, y por motivos bien conocidos. Desde entonces, a la feliz ubicación geográfica del territorio en la intersección entre el norte y el sur del oeste mediterráneo y en el camino que llevaba al océano, se unieron tres fac-

27 ARV, *Protocolos*, núm. 2018 (1500-IV-15).

tores: por un lado, la reorganización interna del espacio agropecuario con la progresiva creación de especializaciones comarcales sobre arroz, azúcar, pasas, almendra, azafrán, sal, grana o lana; por el otro, el auge de la manufactura textil valenciana; y por último, la reordenación de los mismos circuitos internacionales, cada vez más lanzados hacia el mundo occidental y atlántico. De esta manera, la costa valenciana comenzó a configurarse como un ámbito atractivo no sólo de exportación mercantil, sino también de consumo de cuantiosas importaciones. Ello permitió el engarce de vínculos estables con el norte de África, con la Italia peninsular meridional y la insular, con el litoral atlántico ibérico y, como mayores índices de la expansión autóctona, con el centro-norte de Italia y con Flandes (Iradiel, 2006).

En este contexto, la entrada en el XV vino marcada por el protagonismo de la producción lanera del norte valenciano y, como reflejo de ello sobre la actividad marítima, por la importancia de los puertos más septentrionales (desde Vinaroz hasta Almenara) en la incorporación del reino a las rutas euromediterráneas (Melis, 1990: 239). Pero, desde mediados del mismo siglo, otras mercancías locales invadieron —por así decirlo— los escenarios costeros, e hicieron perder peso relativo a dicha fibra y a sus áreas de recolección. Desde ahora, las comarcas del centro-sur valenciano ascendieron al primer plano en la construcción de la realidad económica, como distribuidoras de algunos de los artículos que he citado hace poco: arroz, azúcar, frutos secos o sal (Ferrer, 2001; Igual, 1998a: 417-418; Igual, 2000; Iradiel, 2006). Y todo esto se producía mientras la ciudad de Valencia iba asumiendo un rol director sobre el territorio, primero sometido a los centros empresariales asentados en Barcelona y, después, más autónomo en la regulación del tráfico regional.

Valga como muestra de estas últimas circunstancias el caso de los intercambios mantenidos por el litoral valenciano con la Italia septentrional y con Flandes entre 1450-1500 (Cruselles, 1991; Hinojosa, 2007; Igual, 1998a: 315-317 y 403-418; Igual, 2001a: 129-132; Igual, 2009: 243-248). En ambos itinerarios, la capital actuaba como cabecera de partida de los transportes o como etapa de confluencia o intermedia de circulaciones que zarpaban de Cataluña, Mallorca o las propias costas italianas y flamencas. Pero, fuera del modo que fuera, sí que era en dicha capital donde se acordaba una parte de los fletes y seguros que organizaban contractualmente el comercio. Y esos fletes y seguros estipulaban circuitos multilaterales que podían pasar esporádicamente por cargaderos castellonenses; también por puertos catalanes, mallorquines o de fuera de la Corona de Aragón (Cartagena, Málaga o Almería, por ejemplo); y

casi siempre, y esto hay que remarcarlo, por los graos centro-meridionales valencianos (Cullera, Gandía, Denia, Jávea, Benidorm, Villajoyosa, Alicante o La Mata). Aquí, y ya antes de 1450, la conveniencia quizá de evitar pérdidas de tiempo llevó a fijar a veces en Denia y Jávea los fondeaderos habituales de las naves que debían marchar particularmente al Atlántico, mientras que desde Valencia salían barcas auxiliares que llevaban a las radas alicantinas las cosechas destinadas a los mercados foráneos que los operadores urbanos habían venido almacenando durante meses (Cruselles, 1994: 172).

Con esta disposición de las vías marítimas, la urbe de Valencia afianzó su papel como foco ordenador de exportaciones no sólo en el conjunto de su reino, sino incluso en zonas cercanas a él. De hecho, el eje entre Valencia, Tortosa y Cartagena se convirtió, al menos —lo repito— para las dos rutas indicadas (las de Italia y Flandes) y en la cronología de la segunda mitad del Cuatrocientos, en el espacio más habitual sobre el que Valencia pudo imponer sus objetivos navales. Un espacio en el que, más que una oposición entre puertos, se dibujaría mejor en esos instantes una complementariedad entre los núcleos afectados por los enlaces.

## 6. A modo de conclusión: de la costa al *hinterland*

Hasta aquí, hemos visto a los puertos como elementos dinamizadores de la sociedad y como mecanismos de proyección hacia el exterior de las economías locales. Con ambos rasgos, los efectos del movimiento ribereño valenciano quedaban restringidos en lo esencial a la estrecha franja costera de la región. Sin embargo, es indudable que los ecos de dicho movimiento llegaron más allá, hacia un *hinterland* que comprendió a lo largo de la Baja Edad Media no sólo la suma de las comarcas interiores valencianas, sino también determinadas áreas limítrofes del antiguo reino de Aragón y de la Corona de Castilla.

Evidentemente, las producciones de las que he hablado que se proyectaban hacia fuera procedían tanto de los distritos más próximos al litoral regnícola como de ese *hinterland* aludido, y ello obligaba a disponer de redes de negociación que facilitarían la canalización de tales cargamentos a las playas y su posterior difusión (Sesma, 2005). Algo parecido ocurriría a la inversa, a la hora de distribuir los objetos que viajaban por Europa y el Mediterráneo y que, una vez alcanzadas las costas valencianas, podían propagarse también hacia el

interior. Los ejemplos ya estudiados al respecto son muy numerosos. Así, en estas páginas de cierre podrían comentarse las exportaciones autóctonas de frutos secos y sal o las importaciones de especias, paños y demás manufacturas. No obstante, tal vez los análisis más destacados se han elaborado alrededor de la lana (para el tráfico de salida del territorio) y del pastel (para el de entrada).

En el caso de la lana, y con el transcurso de los siglos, el espacio valenciano se constituyó simultáneamente como foco productor y como eje circulatorio de remesas ajenas a él, lo que revirtió en la existencia de múltiples lugares que consideraban este litoral como terminal de descarga de los excedentes de la fibra textil. Entre esos lugares estuvieron primero, a inicios del Cuatrocientos, las villas del norte de Valencia (lo sabemos ya) y del sur de Aragón, y después, durante el resto de la centuria y sobre todo a partir de 1475, también las tierras centrales de la misma Valencia y Castilla. En el caso del pastel, su importación marítima a Valencia desde la Lombardía en la segunda mitad del XV fue absorbida en gran medida por empresas ligures y lombardas, las cuales demostraron una elevada habilidad en la penetración comarcal desde el núcleo capitalino. Estos operadores foráneos tejieron vías dilatadas de reparto del tinte, que quedaron más concentradas en esta oportunidad dentro de las fronteras del reino valenciano, aunque sin desdeñar de nuevo algunas áreas castellanas y aragonesas que hallaron ocasionalmente en Valencia su fuente de suministro del material.

No creo que sea necesario seguir por este camino, no sólo porque los argumentos que se acaban de exponer los he desarrollado en otras partes,<sup>28</sup> sino porque, al final, todas las situaciones valencianas aducibles en relación con el levantamiento de redes merceológicas y su conexión costera coinciden en tres conclusiones fundamentales: primera, en estimar que en la organización de dichas redes jugó un rol importante la articulación de los diversos sectores emprendedores presentes en el territorio, con especial atención a la imbricación lograda en el siglo XV entre operadores locales y extranjeros; segunda, en observar los puertos regnícolas como extremos de largas cadenas de intercambios desplegadas sobre el ámbito peninsular y para las que tales embarcaderos significaban puntos finales de proyección o puntos iniciales de

28 El examen del esquema de circulación en la Valencia bajomedieval de la lana, del pastel y de otros productos puede consultarse mejor en Igual, 1998a: 303-470; Igual, 2001b: 477-489. También en Cruselles (1991 y 2001).

arranque distributivo; y tercera, en calibrar el a veces extenso alcance geográfico que suponían los movimientos costeros de los productos y la también a veces intensa ramificación del capital comercial y marítimo sobre el mundo rural. Se confirmaría, de esta manera, que las posibilidades de comunicación de cada puerto con su *hinterland* (y el tamaño de este) eran un factor clave —otro más— a la hora de justificar la función económica de los emplazamientos litorales (Malpica y Fábregas, 2012: 108-109).

Pero, como muchos de los asuntos a los que me he referido a lo largo del texto, nada de esto es excepcional, ya que sólo denota la concreción a escala regional de dinámicas bastante generalizadas al conjunto euromediterráneo de finales del Medievo. Intentando recapitular lo dicho, gracias a tales dinámicas es posible asegurar en hipótesis que la buena posición de Valencia y su área de dominio en los itinerarios de relación, la disponibilidad de un amplio y fructífero transpaís y, siempre al menos en el Cuatrocientos, la recreación de un contexto que articulaba espacios y puertos mayores y menores de modo jerárquico y aparentemente «sistémico», fueron algunas de las condiciones que consintieron el desarrollo costero local. Y ello, hasta el punto de compensar las precarias infraestructuras señaladas y que abonarían de entrada la noción de un presunto «fracaso portuario» valenciano. Algo que, a la luz de muchas de las ideas que he desgranado, debería matizarse o, como mínimo, afirmarse con más prudencia (Igual, en prensa).

En este sentido, y por finalizar con las palabras del mismo interlocutor con el que he abierto este trabajo, el mercader milanés que visitó Valencia en 1519, y que tanto énfasis ponía en describir las pésimas circunstancias materiales del grao de la capital, no podía evitar añadir que, todavía entonces y pese a todo, la urbe era una *bella città et mercantille* y, a su juicio, estaba integrada por un contingente demográfico compuesto por *anime 100.000* (Monga, ed. 1985: 142-143). Sin duda, a los ojos de este viajero, la inexistencia de un puerto artificial no había sido un obstáculo decisivo para el progreso ciudadano.

## Referencias Bibliográficas

- ALBIACH, C., y otros (1994): «L'inventari de Jaume Cabanes, drassaner (1413-1414): una font per a l'estudi del lèxic naval a la València de començaments del segle XV» en A. Ferrando y A. G. Hauf, ed., *Miscel·lània Joan Fuster. Estudis de llengua i literatura*, Valencia-Barcelona, vol. 8, 139-188.



- APARICI, J. (1996): *Producció manufacturera i comerç a Vila-real (1360-1529)*, Vil·larreal.
- ARÍZAGA, B. (2003): «Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular» en *Las sociedades urbanas en la España medieval*, 29ª Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 195-242.
- y J. Á. SOLÓRZANO (2007): «La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la péninsule Ibérique à la fin du Moyen Âge» en *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, Actes du séminaire d'histoire économique et maritime tenu à l'université de La Rochelle, Rennes, 121-140.
- y J. Á. SOLÓRZANO, ed. (2005): *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Encuentros Internacionales del Medioevo de Nájera (2004), Logroño.
- AUFFRAY, Y. y J. GUIRAL (1976): «Les péages du Royaume de Valence (1494)», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 12, 141-163.
- AUGENTI, A. (2010): *Città e porti dall' Antichità al Medioevo*, Roma.
- AURELL, J. y A. PUIGARNAU (1998): *La cultura del mercader en la Barcelona del siglo XV*, Barcelona.
- BELENGUER, E. (2012): *Fernando El Católico y la ciudad de Valencia*, Valencia.
- BERNAL, A. M. y A. COLLANTES DE TERÁN (1988): «El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)» en S. Cavaciocchi, ed., *I porti come impresa economica*, Atti della 19ª Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Florencia, 779-824.
- BONET, M. (en prensa): «La ciutat i els poders locals a la regió meridional catalana» en *Els espais de poder a la societat urbana baixmedieval*, Congrés Internacional (2009), Lérida.
- BRESC, H. (1989): «La città portuale e il porto senza città nella Sicilia dei secoli XIV e XV» en E. Poleggi, ed., *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova, Génova, 287-294.
- CAÑETE, E. (1993): «La drassana del grau de València a principis del segle XVI», *Butlletí de l'Associació Arqueològica de Castelló*, 13, 51-57.
- CARRÈRE, C. (1977): *Barcelona, 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, vol. 1.
- CAVACIOCCHI, S., ed. (1988): *I porti come impresa economica*. Atti della 19ª Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Florencia.
- CENTRO DI CULTURA E STORIA AMALFITANA (2005): *Città di mare del Mediterraneo medievale. Tipologie*, Atti del Convegno di Studi in memoria di Robert P. Bergman, Amalfi.
- CHALINE, C., dir. (1994): *Ces ports qui créèrent des villes*, París.
- CONTRERAS, G. M. (2002): *Las atarazanas del grao de la mar. Arquitectura y recuperación*, Valencia.

- CORTÉS, J., ed. (2001): *Liber privilegiorum civitatis et regni Valencie. I: Jaume I (1236-1276)*, Valencia.
- CRUSELLES, E. (1991): *Comercio y mercado en tiempo de crisis (Los mercaderes valencianos y su Mediterráneo frente a la época de los Descubrimientos)*, trabajo de investigación inédito, Valencia.
- (1994): «La organización del transporte marítimo en la Valencia de la primera mitad del siglo XV», *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 155-177.
- (2001): *Los mercaderes de Valencia en la edad media (1380-1450)*, Lérida.
- (2007): «El puerto de Valencia en el Mediterráneo medieval (siglos XIII-XV)» en J. Hermosilla, coord., *Historia del puerto de Valencia*, Valencia, 63-125.
- CUADRADA, C. (2001): *La Mediterrània, cruïlla de mercaders (segles XIII-XV)*, Barcelona.
- y A. ORLANDI (1994): «Ports, tràfics, vaixells, productes: italians i catalans a la Mediterrània baixmedieval», *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 3-48.
- CURVEILLER, S. (2005): «Complémentarités et rivalités des ports maritimes en Flandre occidentale à la fin du Moyen Âge» en *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXV<sup>e</sup> Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, París, 245-260.
- DÍAZ, A. (2002): *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*, Barcelona.
- y otros (1986): *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*, Valencia.
- FERRER, M. T. (2001): «Fruita seca i fruita assecada, una especialitat de l'àrea econòmica catalana-valenciana-balear», *Anuario de Estudios Medievales*, 31/2, 883-943.
- (2007): «Navegació, ports i comerç a la Mediterrània de la Baixa Edat Mitjana», en J. Pérez Ballester y G. Pascual Ballester, ed., *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo*, Actas de las V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática, Valencia, 136-137.
- FERRER, R. (1974): «El puerto de Valencia visto a través del Guardia del Grao», *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 50, 8-34.
- (1975): «Los puertos del reino de Valencia durante el siglo XIV», *Saitabi*, 25, 103-117.
- (1977): *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza.
- FERRIOLS, B. (1972): 'Manifest del peatge' y 'Manifest de la mar' en 1459, tesis de licenciatura inédita, Valencia.
- FRANÇOIS, L. y A. K. ISAACS, ed. (2001): *The Sea in European History*, Pisa.
- FURIÓ, A. (2010): «Producción agraria, comercialización y mercados rurales en la Corona de Aragón», en J. Á. Sesma, coord., *La Corona de Aragón en el centro de su historia, 1208-1458. Aspectos económicos y sociales*, Actas del congreso, Zaragoza, 363-425.

- GARCIA, A. (1996): *Institucions de dret civil valencià*, Castellón.
- GUERBER, É. y G. LE BOUËDEC, ed. (2013): *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes.
- GUIRAL, J. (1980): «Valencia marítima en el siglo XV» en *Nuestra Historia*, Valencia, vol. 3, 247-266.
- (1989a): *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia.
- (1989b): «Commerce maritime et paysage urbain à Valence» en E. Poleggi, ed., *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova, Génova, 141-150.
- HEERS, J. (1989): «Paysages urbains et sociétés dans les différents types de ‘villes portuaires’ en Méditerranée occidentale au Moyen Âge» en E. Poleggi, ed., *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova, Génova, 11-24.
- HINOJOSA, J. (1986): «El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 4-5, 151-166.
- (1989a): «Ciudades portuarias en la Corona de Aragón durante la baja edad media: los ejemplos de Mallorca, Valencia y Alicante» en E. Poleggi, ed., *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova, Génova, 151-165.
- (1989b): «El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche», *Mayurqa*, 22, vol. 1, 311-324.
- (1994): «Alicante: polo de crecimiento en el tránsito de los siglos XV al XVI» en J. Hinojosa y J. Pradells, ed., *1490, en el umbral de la Modernidad. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, Valencia, vol. 1, 71-108.
- (1995a): *Las tierras alicantinas en la Edad Media*, Alicante.
- (1995b): «Comercio, pesca y sal en el Cap de Cerver (Orihuela) en la Baja Edad Media», *Investigaciones geográficas*, 14, 191-201.
- (1996): «Ciudades portuarias y puertos sin ciudades a fines de la Edad Media en el Mediterráneo occidental» en *Tecnología y sociedad: Las grandes obras públicas en la Europa medieval*, 22ª Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 263-287.
- (1999): «Aspectos del comercio exterior valenciano en el siglo XIV (1351-1378)», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 12, 207-236.
- (2007): *De Valencia a Flandes. La nave della frutta*, Valencia.
- IGUAL, D. (1997): «Mobilitat poblacional i activitat econòmica a l’Almassora medieval», *La Murà. Revista del Museu Municipal d’Almassora*, 1, 51-72.
- (1998a): *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castellón.
- (1998b): «Economía local i comerç exterior en el segle XV. L’activitat mercantil italiana a la Plana» en *V Congrés d’Història i Filologia de la Plana*, Nules, 113-137.

- IGUAL, D. (1999a): «Almassora a la Baixa Edat Mitjana: comunitat rural, espai agrari i dinamisme social», *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 75, 533-560.
- (1999b): «Església i societat a Almassora (1245-1489)», *La Murà. Revista del Museu Municipal d'Almassora*, 3, 35-79.
- (2000): «Sucre i comerç internacional al voltant del 1500» en J. A. Gisbert, ed., *Sucre & Borja. La canyamel dels Ducs. Del trapig a la taula*, Catàleg de l'exposició, Gandía, 89-107.
- (2001a): «Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo de la Baja Edad Media» en *Itinerarios medievales e identidad hispánica*, Actas de la 27ª Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 113-158.
- (2001b): «La difusión de productos en el Mediterráneo y en Europa occidental en el tránsito de la Edad Media a la Moderna», en S. Cavaciocchi, ed., *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee. Secc. XIII-XVIII*, Atti della 32ª Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Florencia, 453-494.
- (2009): «Great and small trade in the Crown of Aragon. The example of Valencia in the late Middle Ages», *Imago Temporis. Medium Aevum*, 3, 231-248.
- (2010): «Pesca y pescadores en el reino de Valencia (siglos XIII-XV)» en V. D'Arienzo y B. Di Salvia, ed., *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea*, Atti del Quarto Convegno Internazionale di Studi sulla Storia della pesca, Milán, 68-84.
- (2013a): «Red portuaria y control marítimo en el reino de Valencia (siglos XIII-XV)» en A. Nef, dir., *Les territoires de la Méditerranée (XI<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, 51-71.
- (2013b): «L'economia comercial i marítima de València durant el regnat de Jaume I» en M. T. Ferrer, ed., *Jaume I. Commemoració del VIII centenari del naixement de Jaume I*, Barcelona, vol. 2, 719-746.
- (en prensa): «La identidad marítima de las sociedades mediterráneas. Datos y reflexiones a partir de la Valencia bajomedieval» en L. Gallinari y F. Sabaté, coord., *La Corona d'Aragó a la Mediterrània*, Cagliari.
- y J. L. SOLER (2006): «Una aproximació al comerç marítim de les comarques castellonenques (segles XIII-XV)», *Millars. Espai i Història*, 29, 93-132.
- IRADIEL, P. (1996): «Valencia y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón» en D. Abulafia y B. Garí, ed., *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona, 155-169.
- (2006): «El siglo de oro del comercio valenciano» en I. Aguilar, coord., *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar*, Valencia, 111-129.
- y otros (1995): *Oficios artesanales y comercio en Castelló de la Plana (1371-1527)*, Castellón.

- JEHEL, G. y PH. RACINET (1999): *La ciudad medieval. Del Occidente cristiano al Oriente musulmán (siglos V-XV)*, Barcelona.
- LADERO, M. Á. (1989): «Puertos de Andalucía en la baja Edad Media: Sevilla y Málaga» en E. Poleggi, ed., *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova, Génova, 133-140.
- GONZÁLEZ, M. y J. M. BELLO (1996): «El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)» en D. Abulafia y B. Garí, ed., *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona, 213-241.
- MALPICA, A. y A. FÁBREGAS (2012): «Embarcaderos y puertos en la costa del reino de Granada» en A. Fábregas, ed., *Navegación y puertos en época medieval y moderna*, Granada, 75-109.
- MANNEVILLE, PH., dir. (2001): *Des villes, des ports, la mer et les hommes*, Actes du 124<sup>e</sup> Congrès des Sociétés Historiques et Scientifiques, París.
- MASSA, P. (2001): «La Repubblica di Genova» en A. Di Vittorio y C. Barciela, ed., *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in Età Moderna e Contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Bari, 11-20.
- MELIS, F. (1984): «Elenco descrittivo dei porti dell'Europa in un manoscritto fiorentino della fine del Trecento» en L. Frangioni, ed., *F. Melis, I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Florencia, 69-76.
- (1990): «La lana della Spagna mediterranea e della Barberia occidentale nei secoli XIV-XV» en L. Frangioni, ed., *F. Melis, I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, Florencia, 233-250.
- MONGA, L., ed. (1985): *Un mercante di Milano in Europa. Diario di viaggio del primo Cinquecento*, Milán.
- MÜNZER, J. (1991): *Viaje por España y Portugal (1494-1495)*, Madrid.
- ORVIETANI, S. (2001): *Medieval Mediterranean Ports. The Catalan and Tuscan coasts, 1100 to 1235*, Leiden-Boston-Köln.
- PATERNINA, M. J. y M. L. CABANES (1992): «El derecho de muelle en Alicante: 1490-1501» en *Lluís de Santàngel i el seu temps*, Congrés Internacional, Valencia, 351-359.
- PENET, H. (2005): «*Clavis Siciliae*. Les activités portuaires du détroit de Messine (XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)» en *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, XXXV<sup>e</sup> Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public*, París, 261-276.
- POLEGGI, E., ed. (1989): *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova, Génova.
- PUJADES, R. J. (2007): *Les cartes portolanes. La representació medieval d'una mar solcada*, Barcelona.
- RABASSA, C. (2005): «Funcions econòmiques del port de Peníscola durant la baixa Edat Mitjana» en R. Narbona, ed., *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles*

- XIII-XVI & VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004*, XVIII Congrés Internacional d'Història de la Corona d'Aragó, València, vol. 2, 1269-1290.
- RIETBERGEN, P. (1988): «Porto e Città, o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano» en S. Cavaciocchi, ed., *I porti come impresa economica*, Atti della 19ª Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini', Florencia, 615-624.
- RUBIO, A. (2002): «Valencia y el control de la producción cerealista del reino en la Baja Edad Media. Orígenes y planteamiento de un conflicto» en *Demografía y sociedad en la España bajomedieval*, Zaragoza, 33-65.
- SALVADOR, E. (1972): *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, València.
- SESMA, J. Á. (2005): «Centros de producción y redes de distribución en los espacios interiores de la Corona de Aragón: materias primas y productos básicos», en R. Narbona, ed., *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI & VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004*, XVIII Congrés Internacional d'Història de la Corona d'Aragó, València, vol. 1, 903-938.
- SIMBULA, P. F. (2009): *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milán.
- SOLER, J. L. (2007): «Las tierras alicantinas y el mar : vitalidad comercial durante la Baja Edad Media (ss. XIII-XV)», *Canelobre*, 52, 206-221.
- (2008): «Las costas alicantinas durante el reinado de Alfonso V» en el catálogo de la exposición *Alicante, un puerto para un rey. Alfonso el Magnánimo entre dos mares*, València, 83-95.
- TRANCHANT, M. (2005): «Les ports maritimes en France au Moyen Âge» en *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXV<sup>e</sup> Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, París, 21-31.
- VACCARI, O. (2007): «Da Porto Pisano a Livorno: i 'tempi della modificazione' del sistema portuale pisano» en G. Garzella, ed., «*Un filo rosso*». *Studi antichi e nuove ricerche sulle orme di Gabriella Rossetti in occasione dei suoi settanta anni*, Pisa, 127-143.
- VAQUER, O. (1991): «El comerç marítim de Mallorca a la segona meitat del segle XV», *Randa. Estudis sobre la Mallorca medieval (segles XIII-XVI)*, 29, 105-119.
- ZUCCHITELLO, M. (1982): *El comerç marítim de Tossa a través del port barceloní (1357-1553)*, Tossa.
- ZUCCHITELLO, M. (1991): *Homes, vaixells i mercaderies de Tossa al Grau de València (1459-1703)*, Tossa.

## MAPAS

### Lugares de embarque localizados en tierras valencianas durante la baja edad media y la temprana edad moderna

En letra normal figuran los embarcaderos documentados, mientras que en letra cursiva constan otros topónimos.

(Fuentes: Véanse supra las fuentes y referencias del apartado 2 del artículo, especialmente las incluidas en las notas 7, 8 y 9).

#### MAPA 1: Lugares de embarque de las comarcas castellonenses



MAPA 2: Lugares de embarque de las comarcas valencianas







