

David Igual Luis

*Movimento portuale, reti marittime
e diversità dei mercati a Valenza nel XV secolo**

INTRODUZIONE

Nonostante l'evoluzione storiografica, alcuni classici nomi della storia economica che si sono dedicati allo studio dei mari e delle realtà circostanti continuano a essere riferimenti quasi essenziali. Non è un caso che il progetto di ricerca che si trova alla base di questa Settimana di Studi abbia dato un ruolo rilevante a Fernand Braudel¹. In una prospettiva molto simile, i due contributi con i quali sono iniziati i lavori del convegno hanno ricordato diverse volte sia Braudel che Federigo Melis, un altro grande storico che certo non poteva mancare in questa sede².

L'attualità di studiosi come questi non vuole dire, ovviamente, che le loro idee rimangano incontestabili. Tornare oggi a Braudel (o a Melis) significa a volte criticare le loro interpretazioni o utilizzare le loro vecchie ricerche come stimoli per far progredire la storiografia marittima e permettere una "rilettura" delle posizioni tradizionali³. Comunque sia, riflettere sulle grandi questioni proposte da questi storici, forse, potrebbe essere un modo per tentare di superare le opinioni secondo le quali, per esempio, la storiografia mediterranea sarebbe caratterizzata oggi da una certa

* Questa ricerca fa parte del progetto HAR2015-68209-P, finanziato dal Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España e diretto da Carlos Laliena Corbera (Università di Saragozza). Il testo riprende sostanzialmente il contenuto provvisorio della relazione che ho presentato durante la Settimana di Studi. Ringrazio la collega e amica Angela Orlandi per la traduzione della relazione dallo spagnolo e per la traduzione o la revisione linguistica delle parti che ho aggiunto o cambiato nella versione finale.

¹ Progetto di ricerca 2016-2018: "Reti marittime come fattori dell'integrazione europea", in "Il Datini. Notiziario della Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini'", 57, 2016 <<http://www.istitutodatini.it/notiz/numeri/57.htm>> (ultima consultazione: 17 aprile 2018).

² Mi riferisco ai contributi di M. NORTH, *Prolusione: "Connected Seas"*, e di L. PALERMO, *Aspetti dei traffici commerciali internazionali nel Mediterraneo occidentale tra XIV e XV secolo*. Su Braudel in particolare, si veda anche A. ORLANDI, *Fernand Braudel, l'Istituto Datini e Prato, 1954-1985*, Prato 2016 <<http://braudel.istitutodatini.it/>> (ultima consultazione: 9 luglio 2018).

³ Come dimostrato da D. ABULAFIA, *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*, Barcellona 2013, pp. 11 e 19-21; W. BLOCKMANS, M. KROM, J. WUBS-MROSEWICZ, *Maritime trade around Europe 1300-1600. Commercial networks and urban autonomy*, in *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600*, ed. by W. BLOCKMANS, M. KROM and J. WUBS-MROSEWICZ, Londra-New York 2017, pp. 1-14, soprattutto p. 4; e da P. IRADIEL, *La historia del Mediterráneo en la era de la globalización. ¿Tiene sentido hablar del Mediterráneo como unidad a lo largo de la historia?*, in *Ciutats mediterrànies: l'espai i el territori*, 2n Seminari Internacional (Barcelona, 22-25 de novembre de 2016), atti in corso di stampa.

impasse o, ancora peggio, da un bilancio confusionario e disorganico⁴.

Se riprendiamo la proposta su cui si fonda questa Settimana, mi pare proprio che l'obiettivo del nostro incontro scientifico sia mettere (o meglio, ri-mettere) al centro delle discussioni importanti temi e grandi problemi della storia economica marittima. Il mio contributo è stato inserito nella sessione dal titolo *In che modo le rotte di navigazione sono servite come elemento di connessione?*⁵. È stato dunque necessario affrontare alcune questioni: i collegamenti che costituivano una determinata rete marittima, le sue caratteristiche geografiche, la regolarità e la frequenza delle relazioni interne e l'importanza commerciale di tale rete⁶.

Per tutti questi aspetti, la città e il porto di Valenza, alla fine del Medioevo, forniscono argomenti interessanti. Inoltre, Valenza serve a mostrare altri fenomeni che dovevano essere affrontati durante questa Settimana: il ruolo dei porti come punti nodali di rotte marittime, la funzione di queste rotte come assi di collegamento (territoriale, economico e sociale), l'articolazione delle reti economiche con diversa proiezione, la natura e l'intensità dei flussi commerciali e la loro consistenza in varie categorie e tipi di mercato.

Le prospettive che si possono aprire partono dalla posizione che Valenza raggiunse nel corso del XV secolo, come spazio marittimo e commerciale intermedio a livello europeo e mediterraneo. Intorno alla città e al suo porto si creò un universo di relazioni che si muovevano su diversi livelli, da quello locale a quello internazionale. All'interno di questo universo si sono formate dinamiche tipiche di una vera e propria integrazione dei mercati⁷. Va tuttavia ricordato che la costruzione di tale panorama è stato il risultato di stimoli interni ed esterni provenienti principalmente da tre ambiti: 1) quello della città e del suo regno che era guidato da Valenza intesa come capitale politica ed economica; 2) quello della Corona d'Aragona, il quadro statale superiore a cui apparteneva il territorio di Valenza e con cui si stabilirono intensi contatti, specialmente con la Catalogna o Barcellona e con Maiorca; 3) quello delle regioni settentrionali dell'Italia attuale, i cui mercanti inserivano abitualmente la città nei loro sistemi di comunicazione, trasporto e affari.

Sempre in chiave marittima e commerciale, le caratteristiche principali di questi schemi e la loro evoluzione cronologica sono già state oggetto di numerose analisi che hanno anche evidenziato come Valenza sia entrata a far parte di reti di relazioni dai molteplici significati⁸. Pertanto, il mio contributo si propone un obiettivo più

⁴ P. IRADIEL, *La historia del Mediterráneo*, cit.; IDEM, *Presentación*, in IDEM, *El Mediterráneo medieval y Valencia. Economía, sociedad, historia*, Valenza 2017, pp. 29-37, 30.

⁵ Si veda il programma dei lavori della Settimana in <<http://www.istitutodatinii.it/temi/htm/temi50.htm>> (ultima consultazione: 10 luglio 2018).

⁶ *Progetto di ricerca 2016-2018: "Reti marittime come fattori dell'integrazione europea"*, cit.

⁷ D. IGUAL LUIS, *La difusión de productos en el Mediterráneo y en Europa occidental en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*, in *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, sec. XIII-XVIII*, Atti della Trentaduesima Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" (Prato, 8-12 maggio 2000), a c. di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2001, pp. 453-494, 477-489.

⁸ Ho sintetizzato gli studi che menziono in D. IGUAL LUIS, *Valencia: opportunities of a secondary node*, in *The Routledge Handbook of Maritime Trade*, cit., pp. 210-228. A proposito del concetto di "rete", in generale per la storia economica medievale e in particolare per il caso valenzano, si vedano anche: IDEM, *Más allá de Aragón. Historia e historiografía de los mercados medievales*, in *Una economía integrada*.

limitato: esaminare il movimento portuale della città come elemento che permette di riflettere sulle varie reti marittime e sui diversi mercati che hanno fatto perno su Valenza. A tal scopo, ho sviluppato un lavoro composito: da un lato, ho aggiornato la mia ricerca in materia, essenzialmente riferita alla seconda metà del XV secolo; dall'altro, ho raccolto dati di varia natura, studiati in modo frammentario da diversi autori, che riguardano l'intero Quattrocento e anche gli ultimi anni del Trecento e i primi del Cinquecento. Grazie a questo duplice punto di partenza, sono riuscito a raccogliere informazioni quantitative e qualitative che aiutano a precisare la funzione di Valenza nei circuiti marittimi alla fine del Medioevo e, in particolare, la sua posizione nelle gerarchie stabilite in questi circuiti. In fin dei conti, il suddetto movimento portuale è un'indicazione di base per differenziare un porto dall'altro e per misurare l'importanza reale che ciascuno di essi ebbe in quei tempi⁹.

VALENZA NEL QUATTROCENTO: TRA MEDITERRANEO E ATLANTICO

Negli anni a cavallo del 1400, il carteggio datiniano ci consente una prima possibile approssimazione sulla dimensione raggiunta dal porto di Valenza. La corrispondenza da Valenza a Maiorca trascritta da Angela Orlandi registra, per il porto valenzano, 300 movimenti di imbarcazioni in entrata o in uscita tra il febbraio 1395 e il marzo 1398. Di queste operazioni, che riguardarono principalmente navi e barche, 103 si realizzarono nel 1396 e 136 nel 1397¹⁰. Data la natura della fonte, un numero elevato di viaggi (più del 40 o del 50% delle provenienze o delle destinazioni) era logicamente con Maiorca. Ma questa documentazione mostra anche le rotte che collegavano in quel momento Valenza con altre coste: principalmente le Fiandre, la Barberia, Barcellona, Genova, Pisa, Gaeta e Venezia, ma anche la Galizia, Siviglia, la costa provenzale e le isole di Ibiza, la Sicilia e la Sardegna. In definitiva, secondo Orlandi, la documentazione datiniana avrebbe fatto emergere l'immagine di una Valenza ben collocata nel cuore delle principali correnti commerciali e di una vasta rete di rotte navali¹¹.

Alcuni dati specifici tratti dall'indagine di Orlandi sono significativi. Se i rapporti con le Fiandre ammontarono allora (1395-1398) a 31 viaggi (15 provenienze e 16 destinazioni), quelli con Genova furono 22 (3 provenienze e 19 destinazioni)¹². Nel primo caso, la frequenza dei collegamenti è conseguenza dell'importanza che, in genere, le fonti datiniane concedono agli scambi fiamminghi. Partendo sempre

Comercio, instituciones y mercados en Aragón, 1300-1500, coord. por C. LALIENA CORBERA y M. LAFUENTE GÓMEZ, Saragozza 2012, pp. 69-95, 73-77; e IDEM, *Red portuaria y control marítimo en el reino de Valencia (siglos XIII-XV)*, in *Les territoires de la Méditerranée (XI^e-XV^e siècle)*, a c. di A. NEF, Rennes 2013, pp. 51-71, 59.

⁹ W. BLOCKMANS, J. WUBS-MROSEWICZ, *European integration from the seaside: a comparative synthesis*, in *The Routledge Handbook of Maritime Trade*, cit., pp. 446-481, 462.

¹⁰ A. ORLANDI, *Estudi introductoris*, in *Mercaderies i diners: la correspondència datiniana entre València i Mallorca (1395-1398)*, a c. di A. ORLANDI, Valenza 2008, pp. 11-127, 57 e 102-120.

¹¹ C. CUADRADA, A. ORLANDI, *Ports, tràfics, vaixells, productes: italians i catalans a la Mediterrània baixomedieval*, in "Anuario de Estudios Medievales", 24, 1994, pp. 3-48, 13-18 e 44.

¹² A. ORLANDI, *Estudi introductoris*, cit., pp. 102-120.

dall'Archivio Datini, un altro sondaggio relativo al ventennio 1390-1411 ha dato notizie su 1.229 viaggi di imbarcazioni che, in andata o in ritorno dal Mediterraneo, toccarono Bruges, Londra, Southampton e altri porti nord europei. Di questi viaggi, 887 si riferiscono a Bruges e, nello spazio mediterraneo, 261 appartengono a spostamenti da o per Barcellona, Valenza o Maiorca¹³. Lo scalo barcellonese fu in un periodo più breve, 1396-1400, l'inizio o la fine di almeno 17 viaggi che sono stati testimoniati grazie a una parte del carteggio datiniano Bruges-Barcellona¹⁴. Nel caso dei rapporti Valenza-Genova, l'intensità del traffico trova conferma nello studio di due fonti fiscali genovesi: la dogana di Genova e il *Dricus Catalanorum*. Per gli anni 1376, 1377, 1386, 1392 e 1393, la dogana e il *Dricus* registrano 53 spostamenti marittimi tra la regione ligure (soprattutto Genova) e Valenza, il 40% di tutti i collegamenti con la Corona d'Aragona presenti in questi documenti. Alcuni anni dopo (1421, 1453 e 1454), i viaggi furono soltanto 13, ma continuano a essere il 40% dei movimenti verso le coste aragonesi¹⁵.

Durante la prima metà del XV secolo, la posizione marittima di Valenza si rafforzò. Ciò è dimostrato dal ruolo che la città svolse come mercato dei noli e delle assicurazioni, la maggior parte dei quali era correlata al traffico marittimo che toccava il suo porto. Attraverso i registri notarili locali, per il periodo compreso tra il 1404 e il 1451, Enrique Cruselles ha rilevato 742 testimonianze di operazioni che riguardano in vario modo movimenti di imbarcazioni: 407 si riferiscono a noleggi¹⁶ e 335 a assicurazioni¹⁷. La maggior parte di queste informazioni provengono dai protocolli di un solo notaio cittadino, Vicent Saera, specializzato nella sottoscrizione di atti con contenuto commerciale e finanziario. I suoi libri sono particolarmente ricchi di dati per la fase 1414-1441 e ancora di più per il decennio 1430-1440. In quest'ultimo periodo, infatti, si registrò il maggior numero di contratti annui prodotti dal notaio Saera: 62 assicurazioni nel 1438 e più di 20 noleggi all'anno nel triennio 1437-1439¹⁸. Questa abbondanza di notizie non sembra essere casuale: il ventennio 1430-1450 fu infatti un momento decisivo per il consolidamento

¹³ Le ultime cifre provengono ancora una volta da A. ORLANDI, in questo caso dal suo contributo a questa Settimana: *Tra Mediterraneo e Mare del Nord: reti di uomini e porti (secoli XIV-XV)*.

¹⁴ D. PIFARRÉ TORRES, *El comerç internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Bruges) a finals del segle XIV*, Barcellona 2002, p. 31.

¹⁵ M. DEL TREPPO, *Tra Genova e Catalogna. Considerazioni e documenti (a chiusura del congresso)*, in *Atti del I° Congresso Storico Liguria-Catalogna*, Bordighera 1974, pp. 621-667, 638.

¹⁶ E. CRUSELLES GÓMEZ, *Hombres de negocios y mercaderes bajomedievales valencianos*, I-V, tesi dottorale, Università di Valenza, Valenza 1996, II, pp. 400-412.

¹⁷ IDEM, *La formación de un mercado subsidiario de aseguration en Valencia (finales del XIV-primer mitad del XV)*, in "Anales de la Real Academia de Cultura Valenciana", 67, 1989, pp. 229-274, 252. L'autore ipotizza che il numero delle assicurazioni sarebbe potuto essere pari a circa 500 se, nella serie di registri notarili analizzati, non mancassero i libri di alcuni anni e se altri si fossero conservati in modo migliore. Pertanto, se accettiamo questa interpretazione, le operazioni che investono i contratti di assicurazione e noleggio a Valenza nel 1404-1451 sfiorerebbero il migliaio.

¹⁸ IDEM, *La formación de un mercado de aseguration. La clientela mercantil de Vicent Çaera*, tesi di laurea, Università di Valenza, Valenza 1989, pp. 75-78 e 87-90; IDEM, *Hombres de negocios y mercaderes*, cit., pp. 401-404 e 408-410. Sopra il notaio Vicent Saera, si veda anche IDEM, *Los mercaderes de Valencia en la edad media (1380-1450)*, Lérida 2001, pp. 36-44.

dell'economia mercantile valenzana¹⁹.

Comunque sia, le 742 testimonianze che ho segnalato consentono di tracciare una mappa delle rotte valenzane in cui spiccano quattro grandi aree: Catalogna-Maiorca, Granada-Barberia, Sardegna-Sicilia-Napoli e il nord della Penisola italiana. Meno frequenti i collegamenti con l'Atlantico, in particolare con le Fiandre²⁰. Come elemento comparativo per la stessa epoca, segnalo come queste destinazioni e altre siano tipiche anche del commercio maiorchino. Per la prima metà del Quattrocento, le informazioni notarili locali e i salvacondotti concessi dalle autorità hanno permesso di contabilizzare 1.992 imbarcazioni, di tipologie e grandezze diverse, che erano in rapporti marittimi con Maiorca²¹. Per il loro significato quantitativo e qualitativo, meritano di essere evidenziati i 391 viaggi con il Magreb e i 71 con le Fiandre che emergono da alcuni rogiti notarili maiorchini del periodo 1403-1438²².

Tornando al caso di Valenza, tutte le sue rotte si svilupparono separatamente o con frequenti intersezioni reciproche, rispondendo a vari obiettivi commerciali. Ma il notarile del primo Quattrocento segnala alla fine, come la documentazione datiniana, una importante estensione della proiezione marittima valenzana, anche se questa appare dalle fonti notarili più orientata verso il Mediterraneo occidentale²³. Tuttavia, a Valenza come dappertutto, l'intensità dei diversi collegamenti non necessariamente deve essere direttamente correlata al loro peso economico sul mercato. Ovviamente, il numero dei trasporti su ciascuna rotta deve essere integrato, se possibile, da notizie sulle dimensioni delle navi che vi transitavano, sul volume delle merci trasportate e sul loro valore²⁴.

A questo proposito, Enrique Cruselles ha affrontato ancora una volta la questione sulla base delle assicurazioni marittime, in questo caso con dati che si riferiscono alla fine del XV secolo. Per questo periodo, già proiettato verso il Cinquecento, si conservano a Valenza i protocolli di un altro notaio specializzato in

¹⁹ P. IRADIEL, *El siglo de oro del comercio valenciano*, in IDEM, *El Mediterráneo medieval y Valencia*, cit., pp. 347-366, 353-358. Sul consolidamento allora di Valenza anche come mercato di assicurazioni marittime, si veda E. CRUSELLES GÓMEZ, *Los mercados aseguradores del Mediterráneo catalano-aragonés*, in *Riqueza del mar, riqueza dal mar. Secs. XIII-XVIII*, Atti della Trentasettesima Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" (Prato, 11-15 aprile 2005), I-II, a c. di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2006, I, pp. 611-639.

²⁰ E. CRUSELLES GÓMEZ, *La formación de un mercado de aseguración*, cit., pp. 118-144; IDEM, *Hombres de negocios y mercaderes*, cit., pp. 400-404.

²¹ P. MACAIRE, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Lille 1986, p. 253.

²² *Ibid.*, pp. 322 e 411-412; D. ABULAFIA, *Un emporio mediterráneo. El reino catalán de Mallorca*, Barcellona 1996, pp. 274-277; IDEM, *L'economia mercantile nel Mediterraneo occidentale: commercio locale e commercio internazionale nell'età di Alfonso il Magnanimo*, in *La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso il Magnanimo*, XVI Congresso Internazionale di Storia della Corona d'Aragona (Napoli-Caserta-Ischia, 18-24 settembre 1997), I-II, a c. di G. D'AGOSTINO e G. BUFFARDI, Napoli 2000, II, pp. 1023-1046, 1039-1040.

²³ E. CRUSELLES GÓMEZ, *Jerarquización y especialización de los circuitos mercantiles valencianos (finales del XIV-primerá mitad del XV)*, in "Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval", 7, 1988-1989, pp. 83-109.

²⁴ P. SPUFFORD, *Power and Profit. The Merchant in Medieval Europe*, New York 2002, p. 342; M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcellona 1976, p. 28; E. CRUSELLES GÓMEZ, *Comercio y mercado en tiempo de crisis (Los mercaderes valencianos y su Mediterráneo frente a la época de los Descubrimientos)*, ricerca inedita, Valenza 1991, p. 142.

contratti commerciali e finanziari: Jaume Salvador²⁵. Salvador compilò quattro libri di contratti assicurativi relativi al 1488, 1492, 1495 e 1499. Questa documentazione ha permesso a Cruselles di confrontare il numero dei contratti presenti nei registri con il loro valore monetario. La distribuzione delle cifre per rotta assicurata rivela che in effetti poteva esistere una disparità tra le due serie di dati. Ad esempio, mentre gli affari per la Sardegna, Sicilia e Napoli erano i più numerosi, quelli per il Nord Italia potevano essere di maggior valore per il rischio monetario che implicavano. La seguente tabella mostra i calcoli dell'autore per le aree geografiche ritenute per Valenza le più importanti nelle relazioni marittime²⁶:

Tab. 1. Assicurazioni marittime a Valenza (notaio Jaume Salvador, 1488-1499)

	1488		1492		1495		1499	
	1	2	1	2	1	2	1	2
<i>Sardegna-Sicilia-Napoli</i>	119	14.200	109	14.500	64	12.200	71	15.900
<i>Nord Italia</i>	68	20.600	27	10.000	37	29.800	12	11.000
<i>Catalogna-Maiorca-resto del Regno di Valenza</i>	83	6.800	71	5.300	47	7.300	32	4.500
<i>Francia meridionale</i>	26	5.400	18	3.100	29	9.100	32	6.000
<i>Nord Europa (soprattutto Fiandre)</i>	40	11.200	18	3.900	23	4.500	22	7.300
<i>Costa atlantica iberica</i>	29	5.700	59	11.600	30	8.400	26	3.500

Un semplice sguardo alla tabella, alle colonne che mostrano il numero dei contratti, suggerisce come il volume delle assicurazioni fosse negli anni indicati superiore a quello che abbiamo visto per la prima metà del XV secolo. I dati annuali totali sono ancora più chiari. Jaume Salvador stipulò 392 atti di assicurazione nel 1488, 337 nel 1492, 263 nel 1495 e 238 nel 1499. Anche all'inizio del XVI secolo, l'attività assicurativa di un altro notaio valenzano, Guillem Ramon Florença, fu notevole: 145 assicurazioni nel 1519 e 246 nel 1520. Pertanto, in soli sei anni, distribuiti in un periodo piuttosto lungo (1488-1520), conosciamo la registrazione a Valenza di 1.621 polizze assicurative²⁷. Anche i contratti di noleggio furono più numerosi. Nei suoi protocolli, tra il 1474 e il 1513, Jaume Salvador ne stipulò ben 740²⁸, con alcuni valori massimi che si avvicinavano o superavano i venti contratti l'anno come accadde nel 1488 e nel 1494²⁹. Così, nel periodo compreso tra il 1474 e il 1520 (46

²⁵ Sopra questo notaio, si veda D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castellón 1998, pp. 72 e 115.

²⁶ E. CRUSELLES GÓMEZ, *Comercio y mercado en tiempo de crisis*, cit., pp. 11, 42, 66, 91, 100, 114, 142 e 227; IDEM, *Hombres de negocios y mercaderes valencianos en el tránsito al Mundo Moderno*, in *La burguesía española en la Edad Moderna*, Actas del Congreso Internacional (Madrid y Soria, 16 a 18 de diciembre de 1991), I-III, coord. por L. M. ENCISO RECIO, Valladolid 1996, II, pp. 623-631, 625-626. Nella tabella, nelle colonne di ogni anno, la colonna numero 1 corrisponde al numero dei contratti di assicurazione; la numero 2 al valore complessivo del denaro che rappresentavano (in ducati).

²⁷ IDEM, *Comercio y mercado en tiempo de crisis*, cit., p. 136.

²⁸ J. GUIRAL-HADZIOSI, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valenza 1989, p. 252.

²⁹ Si veda *infra* la tabella 2.

anni), le operazioni di assicurazione e noleggio note a Valenza sono 2.361.

La differenza tra questa cifra e quella rilevata durante i decenni iniziali del XV secolo, da documenti tipologicamente simili (742 testimonianze in 47 anni: 1404-1451), è palpabile. Tuttavia, come è consuetudine in queste situazioni, è difficile decidere se la distanza tra le due grandezze dipenda da questioni archivistiche e dalla formazione e conservazione delle fonti documentarie, dallo stato della storiografia o dalla realtà storica. Ma, per quanto ne sappiamo finora, il bilancio favorevole al secondo periodo coincide con altre notizie che collocano tra la metà e la fine del Quattrocento il mantenimento o addirittura la crescita spettacolare, a seconda dei casi, di alcune delle correnti marittimo-commerciali che convergevano su Valenza³⁰. Ciò non significa che, in una prospettiva di breve termine, non si possa rilevare una tendenza al ribasso del movimento portuale nei primi decenni del XVI secolo, rispetto agli ultimi decenni del XV. Il fenomeno annunciava i problemi che Valenza avrebbe avuto in futuro per mantenere i livelli economici raggiunti fino a circa il 1500³¹. In ogni caso, le assicurazioni e i noleggi citati dal 1474 al 1520 disegnano una mappa di rotte che, al di là delle loro particolari oscillazioni, continuarono a essere strettamente legate al Mediterraneo occidentale, sebbene le estensioni atlantiche (verso le Fiandre o le coste oceaniche della stessa Penisola iberica) fossero già significative³².

ROTTHE LOCALI E MOVIMENTO ANNUALE DEL PORTO ALLA FINE DEL XV SECOLO

Il peso che le notizie notarili, assieme al carteggio datiniano, attribuiscono ai percorsi regionali e internazionali facenti capo a Valenza deriva dalla natura stessa di queste fonti³³. Ma questo non deve confonderci. Una parte non trascurabile dei movimenti del porto corrispondeva a trasporti a corto raggio, in molti casi di respiro locale, relativi al resto della costa del Regno di Valenza. Tali trasporti possono essere esemplificati al meglio da altre testimonianze scritte, in particolare attraverso i libri valenzani del cosiddetto *manifest de mar* o *peatge (pedaggio) de mar*. Il *manifest* è una fonte fiscale in cui venivano registrate le navi che attraccavano ogni giorno a Valenza, le merci che portavano e alcune tasse di competenza della monarchia che venivano pagate sulle imbarcazioni e il loro carico. Esso, pertanto, copre il traffico marittimo di importazione.

Fino al 1500, la documentazione del *manifest* è scarsa. Conosciamo solo pochi frammenti della prima metà del XV secolo e sette registri successivi al 1450 che,

³⁰ P. IRADIEL, *El siglo de oro del comercio valenciano*, cit., p. 353; D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., pp. 404-405.

³¹ E. CRUSELLES GÓMEZ, "Todo es cerrazón y noche". *La sociedad urbana valenciana en la encrucijada a los tiempos modernos*, in "Revista d'Història Medieval", 3, 1992, pp. 117-142; D. IGUAL LUIS, *Valencia: opportunities of a secondary node*, cit., pp. 213-214.

³² Riguardo la sopramenzionata mappa di rotte, si veda la tabella 1, assieme a E. CRUSELLES GÓMEZ, "Todo es cerrazón y noche". *La sociedad urbana valenciana*, cit., pp. 127-133, e D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., pp. 303-402.

³³ C. CUADRADA, A. ORLANDI, *Ports, tràfics, vaixells, productes*, cit., pp. 14-15; E. CRUSELLES GÓMEZ, *Jerarquización y especialización de los circuitos mercantiles valencianos*, cit., p. 84.

almeno in apparenza, dovrebbero consentire di ricostruire il controllo tariffario su tutte le entrate del porto. Questi ultimi registri corrispondono agli anni 1451, 1459, 1488, 1491, 1494 e 1499, ma solo due coprono un intero anno: il 1488 e il 1494³⁴. Oltre alla sua limitatezza, questa fonte ha altri problemi: da un lato, permangono dubbi sui criteri di redazione del *manifest* e sulla sua reale rappresentatività; dall'altro, benché questa documentazione sia stata già alla base di numerosi studi, ho riscontrato che alcuni dei dati pubblicati sono parzialmente errati³⁵. Ciò nonostante, in linea generale, le informazioni note fino a oggi sono ancora valide e sottolineano l'importanza della fonte. Innanzitutto, perché il numero degli arrivi al porto valenzano che questi registri evidenziano è considerevole: per esempio, nei libri relativi agli anni 1451-1494 (quello del 1499 è troppo frammentario), si sono contati 1.415 arrivi³⁶. Inoltre, se ci soffermiamo sui registri del 1488 e del 1494, è possibile evidenziare ulteriori quattro motivi che ribadiscono il grande interesse del contenuto di questi documenti.

Il primo è perché il *manifest* permette effettivamente di verificare l'intensità del trasporto locale. Nel 1488, su un totale di 559 arrivi di imbarcazioni a Valenza, il 45,5% proveniva dal territorio valenzano. Nel 1494, su 420 arrivi, l'origine valenzana rappresentava il 31%³⁷. Anche il numero assoluto di tali traffici interni è rilevante. Solo gli spostamenti dall'area settentrionale del regno, che oggi costituisce la provincia di Castellón, erano 135 nel 1488 e 70 nel 1494. A queste due cifre si può aggiungere quella che deriva da un altro volume del *manifest*, del 1491, che testimonia un centinaio di viaggi provenienti da quell'area. Così, in tre anni discontinui ma relativamente vicini alla fine del XV secolo (1488, 1491 e 1494), è possibile certificare circa 300 movimenti di imbarcazioni che andavano dalla costa di Castellón a Valenza³⁸.

Il secondo è che queste fonti agevolano la differenziazione – quantitativa e qualitativa – tra rotte a lungo e a corto raggio. A questo proposito, si può fare un confronto tra i viaggi da Castellón che ho appena citato e quelli che, provenienti dal centro-nord della Penisola italiana, si sono conclusi a Valenza. Questi ultimi partivano da Roma e dal Lazio, dalla Toscana, dalla Liguria e da Venezia. In linea di principio, le due zone si distinguono per la frequenza con cui appaiono nel porto valenzano. I numerosi ingressi marittimi da Castellón contrastano con quelli dalla

³⁴ D. IGUAL LUIS, *El mundo naval y el manifest de mar valenciano (1451-1494)*, in *Tripulacions i vaixells a la Mediterrània medieval: fonts i perspectives comparades des de la Corona d'Aragó*, Seminari Internacional (Barcelona, 25 i 26 de setembre del 2014), atti in corso di stampa.

³⁵ Ho spiegato i diversi problemi della fonte e dei dati che da essa provengono in D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., pp. 141-146; IDEM, *El mundo naval y el manifest de mar valenciano*, cit.; e IDEM, J. L. SOLER MILLA, *Una aproximació al comerç marítim de les comarques castellanenques (segles XIII-XV)*, in "Millars. Espai i Història", 29, 2006, pp. 93-132, 104-106.

³⁶ D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., pp. 143-145 e 182-183; IDEM, *El mundo naval y el manifest de mar valenciano*, cit.

³⁷ J. GUIRAL-HADZIOSIF, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV*, cit., p. 35; Y. AUFRAY, J. GUIRAL, *Les péages du royaume de Valence (1494)*, in "Mélanges de la Casa de Velázquez", 12, 1976, pp. 141-163, 146-152.

³⁸ D. IGUAL LUIS, J. L. SOLER MILLA, *Una aproximació al comerç marítim de les comarques castellanenques*, cit., pp. 105-106.

Penisola italiana molto meno numerosi: 12 arrivi nel 1488, 11 nel 1494³⁹. Ma non solo. Gli spostamenti da Castellón, per quanto numerosi, sono stati effettuati da piccole imbarcazioni (per lo più liuti ma anche barche), e riguardavano l'importazione abbastanza omogenea di beni, soprattutto agricoli, di scarso valore unitario e commercializzati in piccoli lotti. I carichi italiani, invece, arrivavano su imbarcazioni più grandi (navi, galere e caravelle) ed erano costituiti da una gamma molto varia di prodotti, a volte per grandi quantità, tra i quali troviamo le merci di maggior valore sui mercati euromediterranei: lana, tessuti, tinture e spezie⁴⁰. Ulteriore elemento di diversità è l'entità del prelievo fiscale che derivava dai carichi. Nel 1488, per esempio, i 135 arrivi da Castellón dovettero pagare meno di 5 lire valenzane di imposte, rispetto alle 2.046 lire, 13 soldi e 6 denari che pagarono i 12 navigli italiani⁴¹.

Il terzo motivo riguarda la capacità dei *manifests* di mostrare l'azione e la vitalità umana all'interno delle reti marittime intorno a Valenza. Ogni dichiarazione di merce imbarcata è associata al nome del suo proprietario iniziale e, spesso, a quello del destinatario in città. Inoltre, ogni imbarcazione è anche identificata dal suo conduttore, nella qualità di comandante e/o armatore. Tutto ciò fornisce indicazioni sulla composizione delle flotte che hanno attraccato nel porto e sulle caratteristiche socioprofessionali dei responsabili. In questo senso, nei 420 arrivi totali nel 1494, si sono potuti individuare i nomi di 272 titolari di imbarcazioni⁴². Secondo questo libro, come secondo quello del 1488, alcuni di quei titolari giunsero a Valenza più volte, sia ripercorrendo le medesime rotte, sia moltiplicando i percorsi che facevano. Esempi del primo tipo (ossia della ripetizione degli itinerari) sono i sei padroni ciascuno dei quali nel 1488 fece tra i 5 e i 12 viaggi dal nord del regno a Valenza⁴³. Altri otto, nel 1494, in questo caso combinando le informazioni del *manifest* con i noleggi notarili, appaiono a Valenza tra le 2 e le 4 volte, attraverso rapporti con la Sardegna, la Sicilia e Napoli⁴⁴. Esempi del secondo tipo (ossia della diversificazione dei percorsi) sono i quattro marinai che, solo nel *manifest* del 1494, dichiararono un minimo di due scali a Valenza, provenendo da luoghi diversi: dalla Sicilia e dal porto saliero di La Mata (nel sud del Regno di Valenza), da Savona e da Cartagena, da Aigues-Mortes e ancora da La Mata, o da Tarragona e Cambrils (in Catalogna) e da Cartagena e Alicante⁴⁵.

Il quarto e ultimo motivo sta nella possibilità di utilizzare i dati dei *manifests* per provare a ricostruire il movimento annuale di navi nel porto o, almeno, il numero

³⁹ D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., p. 144.

⁴⁰ IDEM, *Great and small trade in the Crown of Aragon. The example of Valencia in the late Middle Ages*, in "Imago Temporis. Medium Aevum", 3, 2009, pp. 231-248, 241-242 e 244-246; IDEM, *La difusión de productos en el Mediterráneo y en Europa occidental*, cit., pp. 479-489.

⁴¹ IDEM, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., p. 172; IDEM, J. L. SOLER MILLA, *Una aproximació al comerç marítim de les comarques castellenques*, cit., p. 115.

⁴² Y. AUFRAY, J. GUIRAL, *Les péages du royaume de Valence*, cit., p. 160.

⁴³ D. IGUAL LUIS, J. L. SOLER MILLA, *Una aproximació al comerç marítim de les comarques castellenques*, cit., p. 109.

⁴⁴ I dati del *manifest*, in ARCHIVO DEL REINO DE VALENCIA (ARV), *Generalidad*, n. 4934, cc. 72r, 121r-122v, 127r, 145v-146r, 193v, 209r-210r, 213r-v, 251r e 256r (1494-II-22, IV-11, 16 e 28, VI-10 e 28, VII-5, VIII-17 e 22). I noleggi, in ARV, *Protocolos*, n. 2012 (1494-II-7 e 15, IV-22, 24 e 30, V-6, 26 e 27 e X-13).

⁴⁵ ARV, *Generalidad*, n. 4934, cc. 74r, 108v, 134r-136r, 138v-142r, 163v-164v, 166r-167v, 169r, 212v e 213-bis-v (1494-II-22, III-22, IV-21 e 24, V-14 - due arrivi - e 16, VII-2 e 5).

totale degli atti di trasporto marittimo registrati a Valenza in un anno. Naturalmente questo è possibile solo per i *manifests* completi. Li ricordo: 1488 e 1494. A tal fine, poiché la fonte è limitata al traffico marittimo di importazione e il suo contenuto continua a creare problemi, è necessario integrare questa documentazione con altre notizie di cui disponiamo. Da un lato, con i contratti di assicurazione e di noleggio del notaio Jaume Salvador, ai quali ho già accennato. Dall'altro, con due tipi di fonti che ritengo adeguate al mio scopo e che provengono dalla documentazione del *Baile General*, uno dei principali rappresentanti della monarchia a Valenza: 1) i salvacondotti o guidaggi che si concedevano alle navi che arrivavano in città; 2) le licenze di armamento delle navi che, al contrario, lasciavano il porto verso destinazioni che rendevano consigliabile l'armamento delle imbarcazioni⁴⁶.

Attraverso il confronto delle cinque serie di fonti (*manifests*, assicurazioni, noleggi, guidaggi e armamenti), ho ottenuto alcuni risultati che propongo con valore indicativo. Così, nel 1488, a partire dai 559 arrivi di imbarcazioni rilevati nel *manifest*, la loro integrazione con le altre fonti permette di elevare il numero di atti marittimi attestati a Valenza fino a più di 900. Nel 1494, i 420 arrivi del *manifest* e gli altri dati ci permettono di elevare queste operazioni a circa 700-800. In entrambi gli esempi, la stragrande maggioranza delle notizie localizzate riguardava movimenti da e verso il porto di Valenza. La tabella seguente mostra il dettaglio delle cifre:

Tab. 2. **Atti di trasporto marittimo registrati a Valenza (1488 e 1494)**

	Manifests	Assicurazioni ⁴⁷	Noleggi	Guidaggi	Armamenti	Totale
1488	559	392	22 ⁴⁸	8 ⁴⁹	2 ⁵⁰	983 ⁵¹
1494	420	circa 300	28 ⁵²	8 ⁵³	8 ⁵⁴	circa 764

⁴⁶ Relativamente ai salvacondotti del *Baile General*, si veda D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., pp. 71-72. Sopra le licenze di armamento, R. CARIÑENA BALAGUER, *Los llibres d'armaments: una fuente fundamental para el estudio del comercio valenciano en el Mediterráneo a lo largo del siglo XV (1406-1503)*, e A. DÍAZ BORRÁS, *El comercio valenciano con Berbería en la "Era de los Descubrimientos" a través de los llibres d'armaments. Una aproximación*, entrambi gli studi in *Congreso de Jóvenes Historiadores y Geógrafos. Actas* (Madrid, del 12 al 16 de diciembre de 1988), I-II, Madrid 1990, I, pp. 713-732 e 733-748.

⁴⁷ Come ho detto nel secondo punto del testo, le polizze assicurative di Jaume Salvador e i loro dati si conoscono grazie agli studi di Enrique Cruselles. I protocolli del notaio Salvador non segnalano documenti assicurativi per il 1494; occorre però ricordare che ce n'erano nel 1492 (337 contratti) e nel 1495 (263 contratti). Pertanto, a rischio di commettere un errore, ritengo che quelli del 1494 potrebbero essere circa 300.

⁴⁸ ARV, *Protocolos*, nn. 2005 (1488-I-16 - contratto incompleto - e 31, II-8 - due contratti - e 23, III-5 - contratto incompleto - e 28, IV-29, V-19, VI-18 e 23, VII-8, 15 e 17, IX-13, 18 e 27, X-11 e 27, XI-27 e XII-12) e 2006 (1488-XII-29).

⁴⁹ ARV, *Bailia, Lletres i Privilegis*, nn. 1158, cc. 522v, 541r-v e 542v (1488-I-11, II-21 e 25), e 1159, cc. 21r, 98r, 119r, 121v e 125v (1488-IV-18, VI-27, VIII-20 e 31 e IX-13).

⁵⁰ ARV, *Real Cancillería*, n. 701, cc. 283v-284r (1488-II-6 e X-27).

⁵¹ A questo totale si possono aggiungere ancora i dati di un'altra fonte fiscale valenzana (il cosiddetto *dret portugués*), dalla quale è stato possibile attestare l'arrivo di altre 5 navi in porto nel 1488 (M. R. MUÑOZ POMER, G. NAVARRO ESPINACH, D. IGUAL LUIS, *El comercio de importación portugués en Valencia, 1487-1488*, in *Os Reinos Ibéricos na Idade Média. Livro de Homenagem ao Professor Doutor Humberto Carlos Baquero Moreno*, I-III, coord. de L. A. DA FONSECA, L. C. AMARAL e M. F. FERREIRA SANTOS, Porto 2003, III, pp. 1121-1131, 1128-1130).

LO SCALO VALENZANO NEL CONTESTO DELLA CORONA D'ARAGONA

È noto che, nel Medioevo, la scarsità e la frammentarietà della documentazione hanno spesso reso impossibile ricostruire con assoluta certezza, in termini statistici e per lunghi periodi di tempo, il movimento di un porto⁵⁵. Si tratta della “consueta difficoltà di quantificare” di cui parlava Marco Tangheroni⁵⁶, applicata a questo tema specifico. Valenza non fa eccezione, naturalmente. Spero almeno che, come ho suggerito, i dati che ho offerto possano dare un’idea del volume degli atti marittimi che si concludevano in città e della loro ripercussione sulle fonti. Comunque sia, queste cifre hanno più senso se confrontate con quelle disponibili per altre aree. Un simile esercizio presenta ovvie difficoltà, ma diventa un compito essenziale se si vuole passare dai semplici numeri a tentare di valutare la posizione occupata da un porto come quello valenzano nell’ambito della circolazione marittima. Benché abbia già segnalato diversi elementi contestualizzanti e comparativi per il periodo compreso tra la fine del Trecento e la metà del Quattrocento, il confronto più rilevante per Valenza può essere fatto per gli ultimi decenni del XV secolo, quando i dati relativi alla città sono, come detto, più completi.

Senza uscire dal Mediterraneo, Genova e Roma consentono alcuni confronti poiché per i due porti disponiamo di informazioni fiscali provenienti da fonti simili al *manifest de mar* valenzano, sia per il loro contenuto che per le problematiche di tipo euristico⁵⁷. Nel caso genovese, purtroppo, ho potuto mettere a confronto solo il dato, parziale e molto tardivo, riferito al 1520. In quell’anno, mentre un *manifest* completo di Valenza registra 632 arrivi nel porto cittadino⁵⁸, i libri dei *carati maris* di Genova testimoniano 1.301 viaggi provenienti unicamente dalle coste europee del Mediterraneo occidentale, di questi 1.099 arrivavano dalle due riviere liguri⁵⁹; la dif-

⁵² ARV, *Protocolos*, n. 2012 (1494-I-7 e 15, II-7, 8, 15 e 20, III-10, IV-22, 24 e 30, V-6, 21, 22, 26 - due contratti - e 27, VI-3, 14 e 28, VIII-9 - due contratti, uno del 1494-IX-12 - e 22, IX-27, X-8 e 13 - due contratti -, XI-28 e XII-4).

⁵³ ARV, *Bailia, Lletres i Privilegis*, nn. 1160, cc. 841r, 889v, 909v, 916v, 931r-v e 946r (1494-V-13, VIII-1, IX-30, X-6, 15 e 16 e XII-2), e 1161, cc. 5r-6r (1494-XII-31).

⁵⁴ ARV, *Real Cancilleria*, n. 646, cc. 16v-28r (1494-I-7, II-4 e 8, VI-30, VIII-8, XI-13, XII-24 e 31).

⁵⁵ M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa*, cit., p. 28.

⁵⁶ M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari 1996, pp. 457-458.

⁵⁷ D. GIOFRÈ, *Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495-1537)*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, I-VI, Milano 1962, V, pp. 113-242, 116-119; A. ESCH, *Il ruolo del mare nell'economia di una città-corte in espansione: i registri doganali del porto di Roma (1445-1482)*, in *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, cit., I, pp. 59-80, 60-67; IDEM, *La Roma del primo Rinascimento vista attraverso i registri doganali*, Milano 2012.

⁵⁸ E. SALVADOR, *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Valenza 1972, pp. 14-15 e 152-172.

⁵⁹ E. GRENDI, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in “Rivista Storica Italiana”, 30, 1968, pp. 593-629, 600-601. Sull’andamento del traffico portuale genovese, si vedano più in generale P. MASSA PIERGIOVANNI, *Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età moderna*, in *I porti come impresa economica*, Atti della Diciannovesima Settimana di Studi dell’Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini” (Prato, 2-6 maggio 1987), a c. di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988, pp. 169-214, 176-177; L. PICCINNO, *Il commercio marittimo e lo sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età Moderna*, in “Quaderni dell’Università dell’Insubria. Facoltà di Economia”, 12, 2004, pp. 1-25, 1-11 <http://eco.uninsubria.it/dipeco/quaderni/files/QF2004_12.pdf> (ultima consultazione:

ferenza con il porto valenzano è significativa. Il caso romano, questa volta riferito alla seconda metà del Quattrocento, offre anche numeri superiori a quelli valenzani, ma non di molto: per il decennio 1470-1480, in sei anni e mezzo di registri della dogana di Ripa, appaiono circa 4.000 carichi di navi, con una media annuale di circa 600 imbarcazioni⁶⁰.

In ogni caso, rimanendo nel Mediterraneo, forse i parallelismi più significativi per Valenza sono quelli che si possono fare con Barcellona e Maiorca, gli altri grandi porti sul lato iberico della Corona d'Aragona. Ma la cronologia della fine del XV secolo impone di partire dal presupposto che, all'epoca, le tre città si trovassero in una situazione marittima diversa rispetto alla prima metà del secolo. Mentre a Valenza i segni di consolidamento e persino di un boom del trasporto nautico sono evidenti dal 1450, in quel momento a Barcellona e a Maiorca si registrava un calo più o meno radicale del traffico⁶¹. In ogni caso, però, i movimenti marittimi che convergevano nelle tre capitali non devono essere considerati completamente separati l'uno dall'altro: molti di essi incidevano proprio sui circuiti che collegavano i tre porti.

Per quanto riguarda Maiorca, e in assenza di ulteriori analisi, le informazioni pubblicate che ho consultato si prestano a pochi confronti. Tuttavia, dimostrano che centinaia e migliaia di atti marittimi si possono registrare anche sull'isola, seppure la loro portata sia talvolta inferiore a quella valenzana. Per mezzo di diverse fonti maiorchine, tra il 1448 e il 1531, Onofre Vaquer ha localizzato 1.374 viaggi di imbarcazioni che avevano come provenienza o destinazione Maiorca. La stragrande maggioranza è concentrata fino al 1500 e ancora di più fino al 1468. In questo quadro è possibile individuare alcuni valori massimi: più di 200 noleggi nel 1448-1500, 622 navi che toccarono il porto della città nel 1448-1468 e 290 assicurazioni stipulate da un solo notaio (Miquel Boix) nel 1457, anche se un altro notaio (Miquel Torres) ne registrò 800 nel 1524⁶².

Il confronto con le notizie di Barcellona è invece più fruttuoso. In primo luogo, perché a Barcellona esiste una documentazione che torna a essere analoga per certi aspetti ai *manifests de mar* valenzani. Si tratta dei libri del cosiddetto *dret d'ancoratge*, una fonte anche fiscale che registrava ogni giorno le imbarcazioni che attraccavano

12 luglio 2018); e EADEM, *Genoa. A city with a port or a port city?*, in *The Routledge Handbook of Maritime Trade*, cit., pp. 159-176.

⁶⁰ IDEM, *Il ruolo del mare nell'economia di una città-corte in espansione*, cit., pp. 60-62; IDEM, *Navi nel porto di Roma. Esempi di carichi di merci nei registri doganali del Quattrocento*, in *Medioevo, Mezzogiorno, Mediterraneo. Studi in onore di Mario Del Treppo*, I-II, a c. di G. ROSSETTI e G. VITOLO, Napoli 2000, II, pp. 93-103, 93-94. Il porto di Ripa era il porto fluviale romano dove si scaricavano le merci delle imbarcazioni provenienti dal Tevere o dal mare dopo aver risalito il fiume. Ovviamente, il mercato romano veniva rifornito anche dalle grandi navi che, non potendo risalire il Tevere, sbarcavano le loro merci a Civitavecchia o in altri porti italiani; quei beni, poi, arrivavano a Roma su altri mezzi di trasporto (A. ESCHI, *Il ruolo del mare nell'economia di una città-corte in espansione*, cit., pp. 62 e 65-66).

⁶¹ Ho riassunto queste situazioni divergenti e le loro ragioni in D. IGUAL LUIS, *En un temps de transició: el comerç de la Corona d'Aragó a la Mediterrània*, in *Ferran II i la Corona d'Aragó*, Congrès (Barcelona, 26-28 d'octubre de 2016), a c. d'E. BELENGUER CEBRIÀ, Barcellona 2018, pp. 117-135, 126-134. Su Valenza, naturalmente, si veda anche il secondo punto di questo stesso testo.

⁶² O. VAQUER BENNASAR, *El comerç marítim de Mallorca, 1448-1531*, Palma di Maiorca 2001, pp. 53, 56-57, 67-70, 123 e 126.

nel porto della capitale catalana⁶³. Per anni vicini ai due *manifests* di Valenza a cui mi sono principalmente riferito (1488 e 1494), l'*ancoratge* di Barcellona ci permette di calcolare un livello più alto di arrivi: 824 nel 1486, 677 nel 1491⁶⁴. Tuttavia questi sono molto più bassi di quelli che l'*ancoratge* ci aveva indicato per i decenni precedenti: nel 1439-1442 e 1446, questi arrivi a Barcellona superavano i mille all'anno e raggiunsero il massimo di 1.830 nel 1442⁶⁵.

I protocolli notarili apportano nuovi elementi, soprattutto per quanto riguarda i movimenti di media e lunga distanza. Ciò può essere dedotto dall'osservazione di determinate rotte e dalla frequenza degli spostamenti. Se alla fine del XV secolo Barcellona manteneva ancora collegamenti verso il Mediterraneo orientale (31 viaggi dal 1477 al 1504)⁶⁶, la capacità di Valenza di gestire viaggi diretti verso Oriente fu più ridotta, come tradizionalmente avveniva: non arrivano alla decina i noleggi e le assicurazioni studiati a Valenza che, tra il 1475 e il 1500, riguardavano quelle rotte⁶⁷. Verso le Fiandre, invece, il vantaggio valenzano sembra chiaro. In contrasto con le 6 operazioni che, in questa direzione, sono state documentate a Barcellona (1 nel 1478 e 5 nel 1490-1500)⁶⁸, solo i noleggi gestiti da aziende italiane a Valenza ammontarono a 48 tra il 1478 e il 1499, con una media annuale di 2-3 viaggi e un massimo di 6-8 tra il 1481 e il 1485. Contemporaneamente, nello stesso quarto finale del XV secolo, il numero massimo annuale di altre rotte valenzane era compreso tra i 6 e i 7 noleggi verso l'Italia centro-settentrionale nel 1495-1499, tra i 5 e i 6 per la Sardegna nel 1489-1496 e tra i 6 e i 7 verso Napoli nel 1485 e 1492-1494⁶⁹.

Infine, ancora utilizzando le informazioni notarili, se si tiene conto del valore

⁶³ Sopra l'imposta di *ancoratge* e i suoi fondi archivistici, si veda C. CARRÈRE, *Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XV^e siècle*, in "Estudios de Historia Moderna", 3, 1953, pp. 67-156. Molto più recentemente, M. SOBERÓN RODRÍGUEZ, *El dret d'ancoratge de Barcelona a mitjans segle XV (1439-1446)*, tesi di laurea magistrale, Università di Gerona, Gerona 2016.

⁶⁴ M. SOBERÓN RODRÍGUEZ, "Que en ell stara segura la major nau del mon". Tràfic i evolució del port de Barcelona al segle XV, in "Quaderns d'Arqueologia i Història de la ciutat de Barcelona", 8, 2012, pp. 54-78, 72.

⁶⁵ IDEM, *El dret d'ancoratge de Barcelona a mitjans segle XV*, cit., p. 76; IDEM, "Que en ell stara segura la major nau del mon", cit., pp. 70-72.

⁶⁶ G. FELIU, *La crisis catalana de la Baja Edad Media: estado de la cuestión*, in "Hispania", 64/2, 2004, pp. 435-466, 460; M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa*, cit., p. 27. In generale, sui rapporti economici e marittimi tra Barcellona e l'Oriente, si veda, per il Basso Medioevo, D. COULON, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330 – ca. 1430)*, Madrid-Barcellona 2004.

⁶⁷ E. CRUSELLES GÓMEZ, *Comercio y mercado en tiempo de crisis*, cit., p. 126; D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., pp. 314-316.

⁶⁸ M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa*, cit., p. 91.

⁶⁹ D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., pp. 314-336 e 369-418; IDEM, *Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo de la Baja Edad Media*, in *Itinerarios medievales e identidad hispánica*, XXVII Semana de Estudios Medievales (Estella, 17-21 julio 2000), Pamplona 2001, pp. 113-158, 130; IDEM, *Comercio y operadores económicos entre Valencia y Cerdeña durante el reinado de los Reyes Católicos*, in *Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re Cattolici al Secolo d'Oro*, a c. di B. ANATRA e G. MURGIA, Roma 2004, pp. 33-56, 44-46; IDEM, *Mercaderes, comercio y transportes entre Valencia y Nápoles en el siglo XV*, in *Intercambi socio-culturali ed economici fra le città marinare d'Italia e l'Occidente dagli osservatori mediterranei*, Atti del Convegno Internazionale di Studi in memoria di Ezio Falcone (Amalfi, 14-16 maggio 2011), a c. di B. FIGLIUOLO e P. F. SIMBULA, Amalfi 2014, pp. 299-331, 327-331.

dei beni scambiati secondo i contratti di assicurazione e la loro distribuzione per itinerari, essi sottolineano ancora una volta l'importanza della piazza valenzana per certi ambiti. In questo caso, i dati che ho già indicato e che sono stati offerti da Enrique Cruselles per Valenza dal 1488 al 1499 possono essere confrontati con quelli di Mario Del Treppo per Barcellona relativi al periodo 1476-1493 e provenienti da quattro libri di assicurazione degli anni 1476-1482, 1477-1478, 1482-1486 e 1490-1493. A causa del diverso raggruppamento degli itinerari effettuato dai due autori, non tutti i dati sono pienamente comparabili. Quelli per i quali è possibile il raffronto li indico nella tabella sottostante, nella quale aggiungo per ogni intervallo temporale, il valore totale attribuito ai prodotti assicurati a Barcellona o a Valenza⁷⁰:

Tab. 3. Valori assicurativi a Barcellona e Valenza su diverse rotte (fine del XV secolo)

	<i>Barcellona, 1476-1493 (17 anni)</i>	<i>Valenza, 1488-1499 (11 anni)</i>
<i>Sardegna-Sicilia-Napoli</i>	34.000	56.800
<i>Nord Italia</i>	7.920	71.400
<i>Nord Europa (soprattutto Fiandre)</i>	5.079	26.900

Forse, l'adeguatezza di questa contrapposizione dei rischi assicurativi o degli importi che la giustificano sarebbe un elemento discutibile. Tuttavia, la grande sproporzione a favore di Valenza illustrata nella tabella può avere la sua spiegazione. Per Barcellona il periodo 1476-1493 è molto vicino alla guerra civile del 1462-1472, che alterò l'economia catalana, sia durante il conflitto che negli anni immediatamente successivi. Basta infatti guardare i valori delle polizze assicurative di Barcellona rilevati nelle fasi precedenti (ad esempio nel 1453-1461)⁷¹ per trovare cifre più alte. Ma, se ci concentriamo sulla prospettiva valenzana, la tabella ribadisce, rispetto a fonti e cronologie specifiche, quello che è stato uno dei fondamenti dello sviluppo commerciale e marittimo della città: il ruolo significativo che Valenza, all'interno della Corona d'Aragona, riuscì a ottenere per alcuni circuiti, soprattutto quelli diretti verso l'Italia attuale e, anche se un po' più tardi, verso le Fiandre. In questo contesto, per varie ragioni, Valenza ha potuto affermarsi per tutto il XV secolo come scalo per le grandi imbarcazioni, esattamente il contrario di quanto avvenne a Barcellona⁷².

Queste circostanze non devono però nascondere il fatto che, come abbiamo visto, anche in un momento in cui la posizione marittima di Valenza tendeva a essere buona, essa ricoprì un ruolo secondario su alcune importanti rotte internazionali (la

⁷⁰ Le cifre relative a Barcellona sono di M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa*, cit., p. 129; quelle di Valenza provengono dai lavori di Enrique Cruselles, che ho già riprodotto nella tabella 1. Gli importi sono espressi in ducati. Cruselles li fornisce già in ducati; Del Treppo invece li offre in lire di Barcellona, così ho convertito le sue somme in ducati al tasso di 24 soldi per ducato. Tale equivalenza si trova in F. SEVILLANO COLOM, *Monedas que circulaban en el Mediterráneo a fines del siglo XV*, in "Anuario de Estudios Medievales", 10, 1980, pp. 699-732, 706.

⁷¹ M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la corona catalano-aragonesa*, cit., p. 129.

⁷² D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit., p. 63; M. SOBERÓN RODRÍGUEZ, "Que en ell stara segura la major nau del mon", cit., pp. 71-72.

rotta orientale) e il suo movimento globale di navi era inferiore a quello di altri porti iberici come Barcellona. Quest'ultima riflessione è valida se utilizziamo e diamo valore ai dati che emergono dall'*ancoratge* di Barcellona e dal *manifest de mar* di Valenza e se consideriamo valido il loro confronto. Insomma, le realtà talvolta contrastanti che ho appena descritto, insieme alle altre informazioni che ho fornito, consentono una migliore comprensione del ruolo svolto da Valenza nella Corona d'Aragona nel suo complesso e, su questa base, nel resto del mondo marittimo europeo e mediterraneo.

ALCUNE RIFLESSIONI CONCLUSIVE

Il testo ha confermato il buon inserimento di Valenza nelle reti di trasporto e di comunicazione del tempo. In particolare, sono stati presentati il rilevante ruolo della città per alcune rotte e quello secondario per altre. È stato infine dimostrato che il traffico portuale valenzano sembra essere stato sostanzialmente equivalente, o a volte chiaramente inferiore, al movimento navale di altre enclave. In conclusione, dal complesso delle argomentazioni sviluppate, emergono tre possibili considerazioni.

In primo luogo, le cifre accertate di centinaia o migliaia di atti portuali od operazioni marittime possono servire come riflesso del peso della proiezione marittima di Valenza. Come ho sottolineato in precedenza, anche in questo caso è impossibile calcolare quale sia stata la percentuale occupata dal commercio marittimo nel complesso dell'economia valenzana. I dati che ho offerto mostrano almeno come, soprattutto nel XV secolo, la storia della città sarebbe inconcepibile senza il quadro di riferimento mediterraneo e mercantile⁷³.

In secondo luogo, il contrasto tra le rotte regionali e internazionali (visibili soprattutto attraverso fonti mercantili e notarili) e le rotte locali (particolarmente apprezzabili dal *manifest de mar*) riproduce i due estremi entro i quali si muoveva economicamente il porto di Valenza: il grande commercio e il piccolo commercio. Per la realizzazione dei traffici era senza dubbio essenziale la funzione che gli altri scali del regno valenzano svolgevano, come sostegno o complemento al porto della capitale: tra il 1250 e il 1520 abbiamo documentato più di quaranta punti della costa che venivano utilizzati per il carico e lo scarico delle merci⁷⁴.

In questo contesto, Valenza fu capace di accedere a diverse reti economiche e a vari mercati. Lo testimoniano i prodotti molto differenziati che, sempre secondo il *manifest de mar*, si muovevano soprattutto sulle rotte locali o internazionali. Va in questa direzione anche il fatto che vi sia stata una sorta di ripartizione delle rotte e dei traffici fra i vari gruppi mercantili. Ad esempio, se le imprese e i mercanti valenzani, insieme a quelli del resto della Corona d'Aragona, erano maggiormente presenti nei rapporti di Valenza con il resto del suo regno, con la Catalogna-Maiorca, con Granada-Barberia e con la Sardegna-Sicilia-Napoli, sulle rotte verso il Nord Ita-

⁷³ P. IRADIEL, *El siglo de oro del comercio valenciano*, cit., pp. 347-366; D. IGUAL LUIS, *Valencia: opportunities of a secondary node*, cit., p. 210.

⁷⁴ D. IGUAL LUIS, Non ha porto alcuno, ma sola spiaggia. *La actividad marítima valenciana en el siglo XV*, in "Aragón en la Edad Media", 25, 2014, pp. 101-134, 105-110.

lia e le Fiandre, spiccava l'attività prioritaria di alcuni operatori stranieri con in testa gli italiani⁷⁵.

Tuttavia, nonostante queste distinzioni, il grande e il piccolo commercio, le rotte internazionali e locali, non sempre si sono mosse e sviluppate separatamente. Come ho dimostrato in altri studi⁷⁶, tra i macrocircuiti e i microcircuiti delle relazioni marittime valenzane abbondavano connessioni di vario tipo. Questi circuiti si integravano e si sovrapponevano piuttosto che stratificarsi. In questo modo, i cambiamenti nell'intensità, gli obiettivi e la natura di alcuni possono avere influenzato l'organizzazione di altri: il piccolo commercio rimase su scala valenzana animato dall'importanza del grande commercio e, a sua volta, la forza e la frequenza del primo furono in grado di compensare le oscillazioni dei traffici con il mondo esterno⁷⁷.

In terzo e ultimo luogo, il carattere della costa valenzana come punto di intersezione di numerose rotte, la sua condizione di area di convergenza di flussi di scambio variegati e le sue funzioni di spazio di consumo, esportatore e ridistributore di prodotti di diversa origine, sono alcune delle ragioni che giustificano l'ascesa della città negli ambienti mediterranei⁷⁸. Nel complesso, nel XV secolo, la concezione di Valenza come "grande mercato" si può intendere solo a partire dalla sua definizione di capitale di diversi mercati molto interconnessi tra loro. Da questo derivò un dinamismo globale, sostenuto dalla domanda permanente di consistenti quantità di prodotti e capitali di cui la zona valenzana era ben fornita⁷⁹.

La peculiarità del caso valenzano va ricercata in questi elementi. La si potrebbe anche cogliere nella capacità della città e del suo regno di sfruttare la somma degli stimoli che ho già menzionato nell'introduzione, interni ed esterni, e di assumere "la necesidad de competir en las distintas coordenadas del tráfico internacional"⁸⁰. A questo proposito, non si deve dimenticare che un aspetto chiave dell'intero processo vissuto da Valenza è stato la sua posizione strategica nei grandi "giochi dello scambio", come avrebbe detto – ancora una volta – Braudel. In questo senso, durante il Quattrocento, la città condivise con altri porti del sud della Penisola iberica i vantaggi del graduale orientamento dell'economia europea verso l'Atlantico e dell'intensificazione dei rapporti tra il Mediterraneo e l'Oceano⁸¹.

Non c'è dubbio che questa lettura globale è fondamentale per evitare che la raccolta dei tanti dati relativi a Valenza non diventi un semplice esercizio empirico o

⁷⁵ IDEM, *Valencia: opportunities of a secondary node*, cit., pp. 217-218.

⁷⁶ IDEM, *Great and small trade in the Crown of Aragon*, cit., pp. 234 e 237-242; IDEM, *Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo*, cit., pp. 150-158.

⁷⁷ P. IRADIEL, *El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés: espacios y redes*, in *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, ed. de H. CASADO ALONSO y A. GARCÍA-BAQUERO, Madrid 2007, pp. 123-150, 147-149; D. IGUAL LUIS, *Great and small trade in the Crown of Aragon*, cit., pp. 235-236.

⁷⁸ P. IRADIEL, *El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés*, cit., pp. 143-144.

⁷⁹ D. IGUAL LUIS, *Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo*, cit., p. 126.

⁸⁰ P. IRADIEL, *El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés*, cit., pp. 143-144 e 149; IDEM, *El siglo de oro del comercio valenciano*, cit., p. 347.

⁸¹ D. ABULAFIA, *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*, cit., pp. 409-418; D. IGUAL LUIS, *Valencia: opportunities of a secondary node*, cit., pp. 211-214.

la semplice espressione locale delle dinamiche generali⁸². Al contrario, il caso valenzano aiuta a spiegare la storia marittima del XV secolo, innanzitutto quella del Mediterraneo, che è anche la storia delle sue città e dei suoi porti⁸³. Se è vero che i maggiori scali mediterranei erano capaci di “dare il tono” all’economia del mare interno, è anche certo che questa economia era composta simultaneamente da altri porti che, come Valenza, non ne occupavano il primato gerarchico, ma potevano svolgere funzioni importanti⁸⁴. Insomma, Valenza contribuisce a esemplificare la diversità con cui si è costruito il mondo mediterraneo⁸⁵ e gli “orizzonti aperti” dei suoi mercanti⁸⁶, una diversità che esiste anche dal punto di vista temporale. Le fasi specifiche del commercio marittimo valenzano e le differenze della sua periodizzazione rispetto ad altre città forniscono argomenti utili sia per tracciare l’andamento ciclico dell’economia della fine del Medioevo che per confermare la difficoltà di trovare un modello comune per tutta l’Europa mediterranea⁸⁷.

⁸² P. IRADIEL, *Presentación*, cit., pp. 34-35.

⁸³ D. ABULAFIA, *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*, cit., p. 650; P. IRADIEL, *La historia del Mediterráneo*, cit.

⁸⁴ Erano funzioni che ritengo simili a quelle “aree intermedie” definite, tanti anni fa, da G. ROSSETTI, *Incontro GISEM 1986. Relazione introduttiva*, in “GISEM 1984-1989. Bollettino”, 1, 1989, pp. 23-30, 26.

⁸⁵ D. ABULAFIA, *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*, cit., p. 649.

⁸⁶ *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale*, a c. di G. AIRALDI, Torino 1997. Il concetto “orizzonte aperti” è stato utilizzato recentemente anche da A. MUSARRA, *1284. La battaglia della Meloria*, Bari-Roma 2018, pp. IX-XVI, soprattutto pp. XII-XVI.

⁸⁷ L. PALERMO, *Aspetti dei traffici commerciali internazionali nel Mediterraneo occidentale*, cit.; P. IRADIEL, *Presentación*, cit., p. 35.