El mar vivo

**Perfiles sociales de las gentes de mar
en la larga duración (siglos XV-XXI)**

María Dolores González Guardiola
David Igual Luis (eds.)

170

colección
estudios

**EL MAR VIVIDO.
PERFILES SOCIALES DE LAS GENTES DEL MAR
EN LA LARGA DURACIÓN (SIGLOS XV-XXI)**

**EL MAR VIVIDO.
PERFILES SOCIALES DE LAS
GENTES DEL MAR
EN LA LARGA DURACIÓN
(SIGLOS XV-XXI)**

**María Dolores González Guardiola
David Igual Luis
(editores)**

Ediciones de la Universidad
de Castilla-La Mancha

Cuenca, 2020

EL MAR vivido : perfiles sociales de las gentes de mar en la larga duración, siglos XV-XXI /
Silvia A. López Wehrli.... [et al.] ; editora, María Dolores González Guardiola, editor, David
Igual Luis. – Cuenca : Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2020

224 p. ; 24 cm.– (Colección Estudios ; 170)

ISBN 978-84-9044-377-4

1. Historia social y cultural 2. Antropología I. López Wehrli, Silvia A. II. García González,
María Dolores, ed.lit. III Igual Luis, David, ed. lit. IV. Universidad de Castilla-La Mancha, ed.
V. Título. VI. Serie

930.85

572

NHTB

JMC

Esta obra forma parte de los resultados del Grupo Consolidado de Investigación de la Universidad de Castilla-La Mancha «Seminario de Historia Social de la Población» (SEHISP) y de sendos proyectos de investigación financiados por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España: «Familia, desigualdad social, cambio generacional en la España centro-meridional, 1700-1900» (referencia HAR2013-48901-C6-6-R) y «Familias, trayectorias y desigualdades sociales en la España centro-meridional, 1700-1930» (referencia HAR2017-84226-C6-2-P). El investigador principal del grupo y de los proyectos es Francisco García González, Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Castilla-la Mancha.

- © de los textos: sus autores.
- © de las ilustraciones: sus autores.
- © de la edición: Universidad de Castilla-La Mancha.

Edita: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Colección ESTUDIOS n.º 170

1ª edición. 300 ejemplares

Diseño de la cubierta:

CIDI (UCLM)

Imagen de cubierta: *A Naval Encounter between Dutch and Spanish Warships*, c. 1618/1620, Cornelis Verbeeck. National Gallery of Art.

Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional.

I.S.B.N.: 978-84-9044-377-4 (Edición impresa)

D.L.: CU 50-2020

DOI: http://doi.org/10.18239/estudios_2020.170.00

Composición: Compobell, S.L.

Impresión: Compobell, S.L.

Impreso en España (U.E.) – Printed in Spain (E.U.)

Esta obra se encuentra bajo una licencia internacional Creative Commons CC BY 4.0.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra no incluida en la licencia Creative Commons CC BY 4.0 solo puede ser realizada con la autorización expresa de los titulares, salvo excepción prevista por la ley. Puede Vd. acceder al texto completo de la licencia en este enlace:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

ÍNDICE

Presentación	9
<i>María Dolores González Guardiola, David Igual Luis</i>	
Fuentes documentales militares para la historia marítima de España.	15
<i>Silvia A. López Wehrli</i>	
Inclusión social y visibilidad del rol femenino en las sociedades marítimo-pesqueras: el estudio de caso de la Ría de Vigo en época contemporánea	31
<i>Esmeralda Broullón-Acuña</i>	
Proyección marítima y sectores laborales en una ciudad del siglo XV: Valencia, de la pesca a la construcción naval.	49
<i>David Igual Luis</i>	
Las <i>gentes del mar</i> en Sevilla a finales de la Edad Media	71
<i>Juan Manuel Bello León</i>	
Los marinos criollos: orígenes, familias y pertenencias en contextos de cambio.	107
<i>María Dolores González Guardiola</i>	
Peripecias y sinsabores de la vida en el mar en la época moderna.	143
<i>Magdalena de Pazzis Pi Corrales</i>	
Las rutas de la esclavitud en la España moderna: un análisis de caso (Cádiz, siglos XVII y XVIII).	171
<i>Arturo Morgado García</i>	

Los protagonistas del último viaje de la fragata <i>Nuestra Señora de las Mercedes</i> : fuentes y representaciones.	193
<i>Susana García Ramírez</i>	
Conclusiones	215
<i>María Dolores González Guardiola, David Igual Luis</i>	

PROYECCIÓN MARÍTIMA Y SECTORES LABORALES EN UNA CIUDAD DEL SIGLO XV: VALENCIA, DE LA PESCA A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

DAVID IGUAL LUIS

Universidad de Castilla-La Mancha

1. SOBRE EL MAR: REALIDADES Y PERSPECTIVAS HISTÓRICAS

Me permito comenzar este trabajo con varias referencias a dos autores. Las primeras corresponden a un historiador contemporáneo, el francés Serge Gruzinski, uno de los máximos exponentes en la actualidad de la denominada «historia global» (Baschet, 2017: 17 y 19-20). Las siguientes provienen de un autor medieval, el franciscano catalán Francesc Eiximenis, que es conocido sobre todo por las obras que escribió en Valencia en los años postreros del siglo XIV y los iniciales del siglo XV.

Gruzinski, en su libro *¿Para qué sirve la historia?*, llega a afirmar que «el mar explica la explosión de la movilidad e impulsa circuitos a expensas de las formas ancestrales de arraigo» (Gruzinski, 2018: 181). Enuncia estas palabras tras recordar que «los grandes imperios [europeos] de la era moderna son marítimos» y cómo «es en los mares, en las rutas oceánicas, donde se ha desarrollado la mundialización europea hasta el comienzo del siglo XX» (Gruzinski, 2018: 181). Más en general, esta valoración histórica de lo marítimo se contextualiza en el afán del autor por observar el pasado de la humanidad dando «primacía a una perspectiva global [que] consiste en centrarse en los vínculos que las sociedades tejen entre ellas, en las articulaciones y conjuntos que constituyen» (Gruzinski, 2018: 131). También puede enmarcarse en su interés por propiciar un nexo entre lo global y lo local, de

manera que se tome lo local como «una zona de interfaz privilegiada que responde a un entorno infinitamente más vasto, variable según la época», y, en consecuencia, como algo capaz de ser reconstruido «en sus relaciones con una multitud de realidades exteriores» (Gruzinski, 2018: 149).

Eiximenis, por su parte, como ya he resaltado en publicaciones anteriores (Igual Luis, 2015: 444-445), se preguntaba a finales del *xiv* en su *Dotzè llibre del Crestià* qué ciudades eran más aptas «a pendre alagria en aquesta nostra mar appellada Mediterrànea». Él mismo contestaba de inmediato que estas eran las «ciutats marines» (Eiximenis, 2005: 75). Pero, en un pasaje posterior de la obra, Eiximenis (2005: 231) aún apostaba con más claridad por la idiosincrasia marítima de las ciudades de su época:

E havem dit que, si fer-se pot, que la ciutat sia après la mar, car la mar ret la ciutat pus abundant de totes coses necessàries; e pus richa per rahó dels mercaders e dels vexells qui aquí drecen contínuament; e pus alegre per rahó de la ayga, qui alegre los hulls e lo cor. No-res-menys que per rahó de la mar la gent n'és pus sabent e prudent, car aquí à contínuament diversitat de gents qui saben e dien diverses coses per les quals los habitants d'aytal ciutat se encertexen. Axí mateix, aquí ha més novelles que en altres lochs, e aquí-s fan e-s dien més coses e contractes novells que en altre loch del món. E aquí habiten comunament los grans senyors pus volenter e les persones pus notables, per les quals hom veu e sap més coses que no estant fora aytals ciutats.

En las citas que he reproducido hasta aquí, se recogen al menos tres aspectos sobre la historia del mar y sus entornos que quiero destacar. Me detengo en ellos porque creo, en paralelo, que son aspectos que han preocupado desde antiguo a la historiografía internacional, muy especialmente a aquella que ha investigado solo el último período de la Edad Media (justo el constituido por los siglos *xiv* y *xv*) o, en una óptica de mayor duración, a la que ha explorado toda la etapa que va de los tiempos finales del Medievo a los iniciales de la Edad Moderna (*grosso modo*, del siglo *xiii* al *xvii*).

Un primer aspecto tiene que ver con el mar como eje de movilidad y de diversidad, en lo humano, en lo social y en lo profesional. De ahí, por ejemplo, la insistencia de numerosos estudios en la abundancia y la pluralidad de las personas que pudieron verse afectadas de algún modo por los fenómenos marítimos, sobre todo en la abundancia y la pluralidad de quienes en las sociedades costeras y portuarias cabría calificar como verdaderas «gentes del mar». Varios artículos del presente volumen constatan estas realidades, al igual que lo hacen otras publicaciones

también colectivas, más o menos recientes (Ragosta, ed., 1981; Solórzano Telechea, Bochaca y Andrade, eds., 2012).

Un segundo elemento atañe al mar como foco de relaciones y contactos múltiples, que son particularmente relevantes en términos económicos (transportes, comercio) y culturales (conocimientos, informaciones). Esta perspectiva justifica la prioridad que suele otorgarse a los mundos marítimos a la hora de examinar, como estuvo en boga hace unos años, la paulatina definición de un «sistema de relaciones» europeo entre la Edad Media y la Edad Moderna (Treppo, ed., 1994); de analizar, como es más frecuente hoy, la «conectividad» o la(s) «historia(s) conectada(s)» europeas y mundiales (Baschet, 2017: 14-24; Iradiel, en prensa); o de apreciar, como sigue siendo habitual desde hace décadas, las distintas «redes» de comunicación e intercambio que se vertebraron a través del Mediterráneo y el Atlántico, también entre el Medievo y la Modernidad¹. Incluso, en una línea similar a la que determina este segundo factor, el propio concepto de «interfaz» que utiliza Serge Gruzinski ha encontrado aplicación práctica en el caso de alguna ciudad mediterránea y su historia a finales de la Edad Media (Coulon, 2010).

Para acabar, el tercer aspecto al que deseaba aludir se refiere al mar como base, por un lado, de expansión y prosperidad materiales y, por el otro, de enriquecimiento y promoción personales. Esta variable permite situarnos en circunstancias que son más directamente sociales y económicas o comerciales. No se olvide que, desde el siglo XIII por lo menos y de nuevo hasta el inicio de la Edad Moderna, las vías marítimas fueron objeto de una utilización creciente y, así, terminaron fundamentando el éxito económico de numerosas ciudades y operadores mercantiles del litoral y centrando el desarrollo por excelencia del comercio internacional (Igual Luis, 2016a: 78-80 y 91-95). Y ello, aunque haya que considerar simultáneamente que muchos itinerarios complementaron lo marítimo y lo terrestre, también lo fluvial, y combinaron de múltiples maneras los trayectos por tierra y por agua (Spufford, 2002: 395-396). Como marco global de todo esto, por ejemplo, ha podido concluirse que la etapa 1300-1600 fue una fase en la que los circuitos marítimos europeos consiguieron integrarse y favorecer una tendencia anticíclica de expansión del espacio y la intensidad del sistema mercantil (Blockmans y Wubs-Mrozewicz, 2017: 455). Por tanto, es normal que abunden entonces las ciudades en las que cabe observar una correspondencia más o menos exacta entre movimiento marítimo, apertura al exterior, progreso económico, crecimiento urbano, promoción de grupos

1 A la cuestión de las «redes marítimas» se dedicó la *L Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica «F. Datini»*, que llevó por título *Le reti marittime come fattori dell'integrazione europea* y se celebró en Prato del 13 al 17 de mayo de 2018. Véase el programa en: <<http://www.istitutodatini.it/temi/htm/temi50.htm>> [consulta: 30-10-2018].

dirigentes y complejidad social. Es lo que ocurre, sin ir más lejos, en el Mediterráneo ibérico (Igual Luis, 2015: 448-453; Riera Melis, 2014-2015: 131-232).

2. LA VALENCIA MARÍTIMA DEL SIGLO XV

Sin duda, incidiendo en lo que acabo de señalar, las muestras locales que enfatizan ciertas dinámicas generales corroboran algo que vuelve a indicar Serge Gruzinski (2018: 149): que no hay historia global «sin una base local ubicada con exactitud» y, a la inversa, que «para ingresar en la historia global es preciso traspasar la puerta de lo local» y buscar así el modo de «descompartimentar, reencuadrar, volver a conectar». Precisamente, este camino de ida y vuelta entre lo local y lo global es lo que ha pretendido una parte sustancial de la investigación que, en los últimos treinta años, ha examinado las realidades marítimas (y no solo marítimas) de uno de los núcleos costeros más relevantes de cuantos existieron al final del Medievo en el Mediterráneo occidental: la ciudad de Valencia, capital a su vez del propio reino de Valencia. Aunque los análisis sobre el ámbito valenciano sean ya tradicionales, quizá convenga insistir en que, en su momento, dichos análisis contribuyeron a conformar Valencia como «un verdadero caso historiográfico» y, también, alguno de sus grupos sociales, como un «laboratorio social de historia comparada» (Iradiel, 2010: 278 y 298). Entre otras causas, esto se debe al hecho de que la progresión de Valencia como agente destacado de los flujos sociales y económicos puede considerarse una de las novedades históricas más evidentes en el mismo Mediterráneo occidental, sobre todo durante el siglo xv (Iradiel, 2017: 347).

Los estudios efectuados han ratificado suficientemente para Valencia los tres aspectos que he remarcado, sobre la historia del mar, en el apartado anterior. No en balde, recuérdese que Francesc Eiximenis estuvo en Valencia entre el xiv y el xv y que, en gran medida, sus ideas y planteamientos encajan bien tanto con las circunstancias reales que se vivieron entonces en la ciudad, como con varias de las directrices políticas y económicas impuestas por sus élites dominantes (Igual Luis, 2015: 445). Pero, con independencia de esto, los citados estudios han ilustrado genéricamente hasta qué punto es ya inconcebible la historia medieval valenciana sin alusiones directas o indirectas al cuadro de referencia marítimo (Iradiel, 1996: 156), lo que explica que algunas síntesis recientes sobre el final de la Edad Media en la capital valenciana (Narbona Vizcaíno, 2008; Furió, 2015; Igual Luis, 2017) o en su reino (Baydal, 2018: 43-86) incorporen argumentos acerca de la proyección marítima del territorio y sus consecuencias. Sin embargo, dicha proyección debe asumirse aceptando en paralelo un par de matices.

De entrada, hay que considerar que la orientación hacia el mar no fue un efecto meramente *natural* de la situación en la costa de la ciudad y el reino de Valencia.

Por el contrario, fue el resultado también, y quizá prioritariamente, de un proceso histórico complejo en el que intervinieron factores internos y externos de índole muy diversa: política, social, económica y hasta cultural o identitaria (Igual Luis, 2015: 448-458). Tras la conquista cristiana de Valencia en el siglo XIII y la consiguiente fundación del reino, la construcción de la mencionada proyección marítima comenzó de manera inmediata y dibujó un *crescendo* que, pese a poder sufrir lógicas oscilaciones coyunturales, culminó en el siglo XV cuando la integración del espacio valenciano en los circuitos marítimos, en especial los comerciales y de transporte, fue máxima. Como plasmaciones materiales de esta trayectoria, valga reseñar el ejemplo de los más de cuarenta puertos que se documentan en el litoral de todo el reino entre aproximadamente 1250 y 1520 o, también, a escala solo de la capital, el hecho de que se definiera en la propia costa, a unos 3 km del recinto urbano, la llamada *Vilanova del grau de la mar*. Este *grau* era un barrio dependiente de la ciudad de Valencia y consagrado por entero a las labores vinculadas al mar (Igual Luis, 2014: 105-112).

No obstante, como segundo matiz a tener en cuenta, cabría valorar como *inter-media* la posición marítima alcanzada finalmente por Valencia. Y ello, en un doble sentido al menos: en clave geoestratégica, porque la ciudad jugó una función de escala privilegiada para numerosos itinerarios mediterráneos y, sobre todo, para las rutas de largo recorrido que conectaban el Mediterráneo y el Atlántico; en clave económica, porque la capital acabó convirtiéndose en un polo muy atractivo para la circulación mercantil y naval, aunque no logró entrar (o consolidarse) en la categoría de los vértices principales del sistema económico internacional, como sí consiguieron en determinados momentos puertos medievales tan fundamentales como Venecia, Génova, Barcelona o Brujas (Igual Luis, 2017: 212-223). Esta relativa subordinación jerárquica no impidió que Valencia pudiera concentrar una actividad marítima que fue cuantitativamente elevada: en las postrimerías del siglo XV, cuando las estimaciones más optimistas calculan una población urbana de unos 70.000 habitantes, los cálculos que se han realizado en 1488 y 1494 a partir de distintas fuentes archivísticas cifran las operaciones marítimas de comercio y transporte testimoniadas en la ciudad en más de 900, en 1488, o en alrededor de 700-800, en 1494 (Igual Luis, 2019: 10).

Dado el conjunto de características que he indicado, es fácil imaginar la multitud abigarrada de personas que, en la Valencia del período, pudo moverse en torno a lo relacionado con el mar. Siguiendo con el comercio valenciano, baste acudir a unos pocos trabajos de entre la copiosa historiografía que ha abordado el tema para encontrar infinidad de referencias a, por ejemplo, patrones y capitanes de embarcaciones, marinos y tripulantes, barqueros y otros profesionales del transporte y de la carga y descarga de mercancías y, cómo no, mercaderes (Cruselles Gómez,

2001; Igual Luis, 1998; Soler Milla, 2015). Estos últimos, en particular, llegaron a constituir en la ciudad un colectivo numeroso: si para la etapa 1400-1450 se ha calculado que los varones dedicados al comercio rondaron el millar (Cruselles Gómez, 2006: 373), un censo fiscal que se conserva para la Valencia de 1510 (Valldecabres Rodrigo, ed., 2002) incluyó a 266 mercaderes (González González, 2017: 15, 18 y 59). Pero no todo el empuje marítimo se limitó a lo mercantil, obviamente. En esta misma fuente que acabo de citar aparecen hasta 38 pescadores y 4 *mestres d'aixa* o carpinteros de ribera (González González, 2017: 13, 41, 45, 47, 51, 52, 56 y 58). Ambos oficios son la muestra de otros dos sectores económicos y laborales también consagrados a las tareas ligadas al mar (la pesca y la construcción naval) y que, aunque han sido menos investigados en Valencia que el comercio, no dejan de aportar imágenes trascendentes sobre las repercusiones sociales de la proyección marítima en la que vengo insistiendo.

3. LOS PESCADORES EN LA CIUDAD Y EL REINO: ENTRE LA PRECARIEDAD Y LA ELITIZACIÓN²

La pesca, un ámbito de aprovechamiento siempre básico, lo fue mucho más en la Europa cristiana de los tiempos medievales y modernos, aunque solo fuera por las reglas religiosas que multiplicaban las jornadas de ayuno y abstinencia de comer carne. Según subrayan algunas aproximaciones al tema hechas a nivel europeo o hispánico, esos días de penitencia alimentaria pasaban de 160 al año (Braudel, 1984: 176; Mutgé i Vives, 1988: 109-110). En parte también por esta razón, como puede mostrarse ahora a través de diversos ejemplos hispánicos medievales (Bello León, 2008: 107-119; Guerrero Navarrete, 2009: 245-251; Riera Melis, 2009: 135-143), la pesca como actividad y el pescado como producto estuvieron sometidos a una reglamentación amplia y variada. El pescado era valorado por doquier como un alimento estratégico para desarrollar una política equilibrada de abastecimientos (Palermo, 2000: 130) y, en las normativas a su alrededor, confluían los intentos de defender a los consumidores y asegurar la calidad de la mercancía, de erradicar el

2 Para redactar este punto, me baso en una investigación que realicé para un congreso celebrado en 2007 y que se publicó tiempo después (Igual Luis, 2010). En las páginas que siguen del apartado, he aprovechado este estudio previo para: a) resumir directamente varios de sus contenidos, tal y como declararé de manera explícita en algún instante; b) utilizar parte de su bibliografía y de las ideas que extraje de ella; c) introducir nueva bibliografía a la que no pude recurrir en su momento; d) en general, recoger y sintetizar los argumentos de ese análisis anterior que tienen más que ver con el planteamiento del presente volumen. Pese a los años transcurridos desde mi investigación (2007) y su publicación (2010), ni los trabajos archivísticos posteriores que he desarrollado sobre la pesca medieval en Valencia, ni las contribuciones de otros autores al tema (en Valencia y fuera de Valencia), desmienten lo que escribí en su día, salvo –claro está– que me equivoque o que desconozca determinadas aportaciones de la historiografía.

fraude, de imponer una serie de obligaciones fiscales y de atenuar las oscilaciones de precios, evitando en la medida de lo posible la acción de hipotéticos especuladores (Balestracci, 2001: 73-93).

Este contexto permite entender que la organización del sector pesquero en Valencia empiece muy tempranamente, después de la creación del reino en el siglo XIII. En la capital, síntomas de ello durante esta misma centuria serían el inicio de la paulatina formación de un barrio de pescadores, el establecimiento de una pescadería para la venta de las capturas y el nacimiento del «común de pescadores» de Valencia, una corporación destinada a agrupar a quienes ejercían la pesca. Además, en la propia ciudad y en otras localidades del territorio, varios aranceles sobre la circulación y el intercambio de mercancías incluyeron entonces, entre sus tarifas, menciones más o menos continuadas al pescado (Igual Luis, 2010: 69). De nuevo solo en la capital valenciana, y también desde el XIII, el trabajo pesquero comenzó a definirse prestando atención esencialmente a dos espacios: la plataforma marítima continental, cerca de la costa, y la Albufera, el vasto lago al sur de la capital que dio pie a una explotación con rasgos peculiares (Ayza Roca, 1983: 160-164; Guiral-Hadziiossif, 1989: 471-479).

En la evolución hasta el siglo XV, justo la riqueza de las aguas de la Albufera generó una pesca de cierto relieve, incluso con capacidad exportadora. En el resto del reino hubo más áreas sobresalientes hacia el sur, en torno a Denia y Benidorm y desde Villajoyosa hasta el final de la demarcación valenciana. En algunas de estas zonas meridionales llegaron a desplegarse almadrabas atuneras (Igual Luis, 2007: 288-289; Aparisi Romero, 2007: 375 y 379). Sea como fuere, no parece en general que la potencia pesquera de la región fuera excesiva, si la comparamos con la que manifestaron a finales de la Edad Media otros ámbitos mediterráneos o ibéricos. En realidad, la mayoría de las poblaciones costeras valencianas donde se materializaba la pesca marítima tenía un carácter fundamentalmente rural y, dada la pobreza relativa de los recursos pesqueros disponibles, dicha pesca debió adquirir significado sobre todo para el suministro local o comarcal. Sus practicantes podían a la vez ser pescadores y campesinos o, por lo menos, consagrarse tanto a la pesca como a la explotación de bienes agrarios y al intercambio de productos y dinero (Aparisi Martí, 2005: 1095-1096; Aparisi Romero, 2007: 378). A la postre, esto supone que la citada pesca ocupó aquí, en bastantes oportunidades, un papel secundario, estacional y/o complementario con respecto a otras labores.

Los análisis realizados sobre varios lugares fuera de Valencia aportan nuevas imágenes de interés. Así sucede con tres emplazamientos del norte del reino, ubicados en la comarca de la Plana de Castellón y muy cercanos entre sí: la propia Castellón, Almazora y Villarreal. En su día, reuní en una publicación específica las conclusiones principales de los estudios (míos y de distintos colegas) que habían abordado la pesca en las tres localidades. Tales estudios atañen al siglo XIV y, sobre todo, a un siglo XV

en el que la documentación es más abundante (Igual Luis, 2010: 74-77). Me limito a continuación a resumir esas conclusiones, a las que sumaré algún leve añadido.

En principio, Castellón, Almazora y Villarreal partían de una base rural, no exenta de cierto tono urbano; esto último, más en Castellón que en las otras dos poblaciones. Todas gozaban de un contingente demográfico de importancia media para aquellos siglos y, dada su proximidad al litoral, ofrecían la alternativa a sus habitantes de pescar en el mar. En la Plana, esta tarea no sería de altura sino costera, «a poca profundidad, con artes pesqueros mínimos y poco complejos, en los que en muchas ocasiones no se precisaría más que una pequeña embarcación y un único pescador, o a lo sumo dos» (Aparici Martí, 2005: 1092-1093). Los protagonistas de la actividad podían dedicarse simultáneamente al mar y a la tierra y, por tanto, muchos responderían a ese modelo laboral no especializado que he sugerido unas líneas más arriba. Esto no es óbice para que el vocabulario de las fuentes revele que, en la comarca, existieron en algún instante «pescadores», «revendedores de pescado», «mercaderes de pescado», «mercaderes de pescado fresco» y «revendedores de pescado salado». A veces, como en Villarreal en 1388, las ordenanzas locales establecieron de modo explícito la posibilidad de que los pescadores fueran asimismo vendedores, situación en la que el municipio consentía a las esposas de dichos pescadores encargarse de las labores de venta del producto.

Entre los pescadores de la zona destaca el alto índice de movilidad territorial que exhibieron. Y ello, no solo por lo que afecta a los pescadores foráneos que se asentaron o faenaron aquí, y que incluso procedían de espacios tan alejados como Castilla, Vizcaya o Francia, sino también por lo que concierne a los vecinos de los núcleos castellonenses que salieron fuera. Las razones de estos traslados podían ser múltiples. Pero conviene subrayar que, como se ha demostrado en este caso en diferentes áreas valencianas, los desplazamientos llegaron a ser estimulados por los propios municipios, que concedían ayudas o beneficios económicos a los profesionales que acudían a las localidades para trabajar de forma permanente o solo temporal. Sin duda, la preocupación de las autoridades por facilitar el suministro alimentario estaba detrás de tal tipo de iniciativas.

En términos socioeconómicos, todo apunta a que la mayoría de los pescadores de la Plana disfrutó de una condición humilde y de patrimonios bastante reducidos, lo que debió envolverles en dinámicas de endeudamiento y de difícil supervivencia de los individuos y sus familias. Este perfil dominante encajaría bien con una pesca –la castellonense– de carácter menor y –lo reitero– no necesariamente especializada. Sin embargo, una minoría sí logró diversificar de manera palpable sus inversiones, acumular una cantidad importante de propiedades inmuebles y, en cuanto a las tareas pesqueras en concreto, protagonizar seguramente episodios asociativos, de empresa y de empleo de trabajo dependiente o asalariado. Es probable que dicha

minoría configurara una cierta élite entre los pescadores de este ámbito castellonense y que aspirara, como horizonte máximo, a promocionarse socialmente y hasta a acercarse a las respectivas oligarquías locales y a los órganos de poder de cada población, aunque fuera desempeñando cargos inferiores y alejados del auténtico eje central de gobierno de los municipios.

Si del caso de Castellón, Almazora y Villarreal regresamos a la capital valenciana, también en ella se ha resaltado la pobreza de sus pescadores. Una consecuencia de este hecho se hallaría, quizá, en el censo fiscal de 1510 al que ya me he referido: la mayoría de los pescadores anotados en el documento se situó en una escala de tributación media, o directamente baja, en relación con el conjunto de los oficios registrados (González González, 2017: 27, 41, 45, 51 y 56). No es extraño. Como en otros sectores de la alimentación, y con la excepción de algunos carniceros y panaderos, la pesca era un ámbito descapitalizado en el que predominaba la precariedad económica (Piles Ros, 1969: 48; García Marsilla, 1993: 131). Por eso no es descartable que se dieran en la metrópoli del reino, al igual que en otros lugares, fenómenos de proletarianización del movimiento pesquero. Estos fenómenos solían implicar el sometimiento de los pescadores a los operadores que disponían de recursos suficientes para financiar el equipamiento de las embarcaciones, o el gasto que entrañaban tanto los útiles de pesca como los medios de conservación del pescado (Arienzo y Salvia, 1990: 107-108).

No obstante, de nuevo como en la comarca de la Plana, en la ciudad de Valencia tuvo que existir asimismo un grupo de pescadores más destacado por su posición económica y social. Debió ayudar a esta diferenciación el que, por lo menos en torno a la Albufera, pudiera irse vertebrando una explotación pesquera de algún nivel, con un uso relevante de recursos humanos y materiales, con una precisa organización productiva y profesional y, por tanto, con la posibilidad de gozar de mayores opciones de acumulación y enriquecimiento. Contribuyó también a la jerarquización, y fue síntoma de ella a la vez, el funcionamiento del «común de pescadores» de Valencia. Del siglo XIII al XV, los cargos y las categorías en que se estructuró esta corporación (jurados, consejeros, prohombres) y la defensa que articuló de los derechos del colectivo pesquero no hicieron más que reforzar, por un lado, la singularización laboral del propio oficio y, por el otro, sus distinciones internas (Igual Luis, 2010: 77-79).

Entre las misiones del «común de pescadores» estaba, muy en especial, la de velar por la riqueza natural precisamente de la Albufera, una cuestión muy frecuente en los espacios europeos de aguas internas (Nigro, 1997: 115-116). Para ello fue habitual el establecimiento de zonas y períodos de veda y la persecución de las técnicas que dañaban en exceso el medio (Guiral-Hadziiossif, 1989: 472-478). En esa línea de protección ambiental, la pesca albufereña tampoco se dejó a la libertad de los pes-

cadore. En las orillas del lago se fijaban pesquerías separadas, que eran concedidas por sorteo cada año hacia el mes de abril a compañías de pescadores. En pleno siglo xv se sabe que, alrededor de estas compañías, podían trabajar personas asalariadas. Corroborando las jerarquías de la profesión pesquera, de nuevo en esta ocasión a través de sus niveles inferiores, estas personas poseerían una condición equiparable a la de los jornaleros agrícolas y su actividad era estacional, lo que significaba sumirles en dificultades económicas durante las fases de paro en el trabajo (Guiral-Hadziiossif, 1989: 472, 475 y 478; Vendrell de Millás, 1992: 484-485 y 488).

Todo sucedía mientras, en paralelo, el oficio de los pescadores adquirió un claro reconocimiento público. Ya la misma existencia del «común de pescadores» implicaba dicho reconocimiento. Pero, como confirmación, y al menos desde fines del siglo xiv, es fácil encontrar a los pescadores de Valencia entre las corporaciones que intervenían como tales en las ceremonias urbanas (Almela y Vives, 1954: 10; Guiral-Hadziiossif, 1989: 483-485). Incluso, en el reiterado censo fiscal de 1510, 36 de los 38 pescadores que figuran inscritos quedaron agrupados bajo una rúbrica específica (denominada, en el catalán de esta fuente, «peixcadors»), justo en la amplia sección que el censo dedica a los diferentes oficios de la ciudad (Valldecabres Rodrigo, ed., 2002: 89 y 106-107).

Los 36 nombres reunidos bajo la rúbrica que acabo de citar corresponden a hombres, aunque el propio documento de 1510 aporta en otra parte la mención de una pescadora (Valldecabres Rodrigo, ed., 2002: 159). Siempre en la ciudad de Valencia, en 1373 hay datos de otra pescadora y, a lo largo del xiv, como acontecía en Villarreal, se testimonia la posible participación de mujeres en los actos de venta del pescado (Igual Luis, 2010: 74-75). Son informaciones mínimas, pero que permiten sugerir, en este caso en clave de género, una última característica sobre el mundo valenciano de la pesca medieval, por muy superficial que sea. Dicho mundo no era solo masculino. Es más: en consonancia con lo detectado coetáneamente para otros territorios (Bello León, 2008: 69 y 157; Guerrero Navarrete, 2009: 240), tal vez sería lícito pensar que también en Valencia se produjo una relativa feminización de ciertos ámbitos de la actividad pesquera, en particular los vinculados a la compra-venta al detalle en el mercado urbano.

4. PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL: LAS ATARAZANAS Y SU ENGRANAJE LABORAL³

Obviamente, la pesca puede relacionarse con la construcción naval. Así se ha señalado ya para la Andalucía atlántica y Canarias durante el tránsito de la Edad

³ En esta oportunidad, el apartado se fundamenta, mayoritariamente aunque no en exclusiva, en una investigación mía más reciente. La efectué para un congreso que tuvo lugar en 2018 y la

Media a la Moderna, entre los siglos xv y xvi (Bello León, 2008: 138-145). En este ejemplo, la unión entre los dos sectores se ve favorecida porque, en el área, se definió también una pesca de altura que obligaba a disponer de embarcaciones apropiadas para ello y, en consonancia, de recursos e infraestructuras constructivas adecuadas. Aparte, claro está, las necesidades de transporte, comercio, exploración y guerra por el mar coadyuvaban a generar entonces allí una industria naval importante, tal y como han reiterado diversos estudios incluidos en una reciente obra colectiva (González Cruz, coord., 2018).

En el caso valenciano hasta el siglo xv, como se habrá visto, la pesca mayoritaria que se practicó no alcanzó las magnitudes que acabo de indicar. Por tanto, las embarcaciones que solían precisarse para desarrollar la actividad, de tamaño y condición modesta, podían ser construidas en pequeños astilleros particulares o, directamente, sobre las mismas playas (Cruselles Gómez, 2007: 96, 104 y 108). Algo parecido ocurriría con las barcas de transporte y cabotaje que pululaban por el litoral del reino y que, en la costa de la ciudad de Valencia, servían también para llevar a tierra o subir a bordo las mercancías que acarreaban los grandes navíos del comercio internacional. Dadas las características materiales del puerto de la capital, que por otro lado eran muy comunes entre los puertos medievales, esos grandes buques debían atracar a una distancia prudencial de la playa para no encallar (Guiral-Hadziiossif, 1989: 73-79; Igual Luis, 2014: 112-113).

Por el contrario, la construcción de los navíos de guerra o de los propios navíos para el comercio exterior presentaba exigencias más relevantes. Unas eran de tipo financiero. Por lo menos para las mayores embarcaciones comerciales, el alto coste de su construcción y mantenimiento condujo a que se generalizara, en la Valencia sobre todo del siglo xv y en otros lugares contemporáneos, un régimen de fraccionamiento de la propiedad. Esta se dividía entre distintos operadores, que compartían los gastos y los beneficios de la explotación de los barcos. Cada operador se responsabilizaba de una participación determinada (la mitad, un cuarto o un dieciseisavo de cada navío, por ejemplo) y, en consecuencia, todos los individuos afectados acababan por constituir una especie de sociedad o empresa de armadores (Cruselles Gómez, 2007: 97; Pujol i Hamelink, 2012: 96-98). De hecho, para muchos de quienes intervinieron en esta clase de mecanismo, lo normal no fue convertirse en propietario exclusivo de una única embarcación o destinar su dinero a una única

publiqué en inglés, en línea, de forma inmediata (Igual Luis, 2018). Entre los párrafos incluidos en este punto, el tercero y el cuarto (que comienzan con «Por el contrario» y «Continuando») incorporan ya fragmentos traducidos al castellano desde la mencionada publicación en línea. Pero, sobre todo, el texto a partir del quinto párrafo (que empieza «En realidad») y hasta el final es una traducción al castellano, reelaborada y adaptada y con algunos mínimos añadidos nuevos, de buena parte del punto 2 de mi publicación en inglés, que cubre allí las págs. 2-6.

parte de un buque. La estrategia más frecuente, también para reducir riesgos, fue adquirir un número bajo de cuotas en diferentes embarcaciones, que podían ser canjeadas por otras en cualquier instante, a veces incluso de manera compleja, regular y rápida (Cruselles Gómez, 2007: 97).

Continuando con los barcos grandes, otras de las exigencias que conllevaban tenían que ver, por supuesto, con la disponibilidad de espacios, recursos y trabajadores suficientes para que su construcción fuera efectiva. De ahí que, a finales de la Edad Media, pudieran surgir en la costa del reino astilleros o atarazanas (*drassanes*, en catalán) de mayores dimensiones: en Vinaroz, Denia, Villajoyosa y, cómo no, la propia ciudad de Valencia (Guiral-Hadziiossif, 1989: 214-215). De nuevo en relación con el gran comercio, es verdad que sería legítimo preguntarse hasta qué punto se creó en la capital valenciana una flota abundante y específica para este sector (Igual Luis, 2018: 1-2). Pero de lo que no cabe dudar es que las atarazanas locales llegaron a ser aprovechadas, poco o mucho, con este objetivo y que, entre los equipamientos destinados a la guerra y al comercio, dichas atarazanas centralizaron una industria naval urbana de rasgos originales por la cantidad de medios humanos y económicos que empleó, por sus niveles de concentración empresarial y porque en ella predominó la venta de servicios más que la venta de productos acabados (Iradiel, 1989: 314-315).

En realidad, Valencia poseyó unas atarazanas en la misma ciudad, junto a su muralla oriental, aunque estas debieron abandonarse a lo largo del xv. Es posible que compusieran una estructura reducida, dedicada en este caso a embarcaciones de poco calado que pudieran navegar por el río de Valencia (el Turia) o cerca de la playa con fines pesqueros o de pequeño transporte (Cruselles Gómez, 2007: 115). Sin embargo, las atarazanas más importantes estuvieron en la costa, en ese distrito marítimo que ya he mencionado en algún momento anterior: la *Vilanova del grau de la mar*. A finales del reiterado siglo xv, en este *grau* vivirían entre 700 y 1.200 personas, entre quienes se definió una categorización socioprofesional muy heterogénea. Allí estaban presentes, entre otros oficios, los de marinos, comerciantes, hosteleros, barqueros y demás transportistas y el artesanado ligado justamente a la construcción naval (Cruselles Gómez, 2007: 120).

Muy probablemente, las atarazanas del *grau* ya existían en el siglo xiii (Díaz Borrás y Cariñena Balaguer, 1996: 135; Pujol i Hamelink, 2012: 91), pero la documentación sobre ellas solo prolifera a partir de 1320 y, en especial, desde los años alrededor de 1400. De hecho, durante la transición del xiv al xv tuvieron lugar las reformas que permitieron configurar la parte principal de las instalaciones: cinco naves longitudinales con una superficie en torno a los 3.500 m² y con una profundidad que, en hipótesis, pudo ser capaz de contener al menos dos galeras por nave (Contreras Zamorano y Serra Desfilis, 1997: 29-35; Cruselles Gómez,

2007: 115-118; Díaz Borrás y Cariñena Balaguer, 1996: 135-137). Comenzó así el período calificado como el del «gran arsenal» de Valencia, que abarcaría aproximadamente de 1410 a 1494. Este establecimiento fue entonces comparable con el de otras potencias marítimas mediterráneas, no tanto por su volumen como por las funciones que desarrolló: construcción y reparación de embarcaciones, custodia de armamento y almacenaje de pertrechos navales (Contreras Zamorano, 2002; Contreras Zamorano y Serra Desfilis, 1997: 32-33 y 35-40).

Algunos datos sirven para dar una idea de la capacidad productiva y laboral de las atarazanas costeras de Valencia, sobre todo en la etapa en que parecen alcanzar su máximo rendimiento. Este coincidió en parte con el despliegue, entre 1423 y 1441, de una política municipal de ayuda y subvención a la construcción privada de galeras grandes en particular, que se destinaban al corso, al abastecimiento urbano de trigo desde el Mediterráneo central o al comercio valenciano con los mercados orientales de especias (Igual Luis, 2016b: 225-226). Después, las atarazanas del *grau* fueron perdiendo su efervescencia (Contreras Zamorano y Serra Desfilis, 1997: 40). Sea como fuere, un inventario de las instalaciones de 1413-1414 cita aparejos pertenecientes a ocho galeras, una galeota y una *nau* (Albiach i Rodríguez, Cariñena i Balaguer y Díaz i Borràs, 1994). En 1415, dichas atarazanas albergaban cinco galeras (Díaz Borrás, 2002: 906; Guiral-Hadziiossif, 1989: 217). Entre 1419 y 1423, en ellas se construyeron, terminaron o equiparon catorce galeras, mientras que entre 1437 y 1441 lo fueron otras cinco (Guiral, 1980: 249 y 251; Guiral-Hadziiossif, 1989: 200-201). Finalmente, en 1446, los salarios de los trabajadores que talaron la madera para armar aquí una galera para el rey sumaron 2.647 sueldos y 9 dineros, en moneda valenciana (Guiral-Hadziiossif, 1989: 223).

Insistiendo en uno de los apuntes que acabo de ofrecer, todas las galeras mencionadas, y otras de las que hay constancia durante la primera mitad del siglo xv, no se concibieron siempre con una finalidad solo comercial. Esta llegó a unirse, o incluso a subordinarse, a su uso como barcos militares o corsarios. No obstante, en clave laboral, una de las mejores noticias de las que disponemos es algo anterior a las fechas reseñadas. De septiembre de 1399 a abril de 1400, seis galeras fueron varadas y desarmadas entre la playa y las atarazanas de Valencia. La operación se distribuyó en diversas fases y supuso unos gastos globales de 13.189 sueldos y 3 dineros valencianos. La mayor inversión (el 51,4 % de los gastos) se efectuó en el remolcado de las galeras hasta las atarazanas. En el conjunto de las tareas participó un millar de hombres. Entre ellos había trabajadores sin calificar, personas a las que se define como mozos, peones y aprendices, y miembros de oficios como marineros, barqueros y *mestres d'aixa* o carpinteros de ribera (Díaz Borrás y Cariñena Balaguer, 1996: 137-141).

Estos carpinteros de ribera constituyeron una figura básica en las atarazanas y, más en general, en cualquier encargo de construcción naval. Aunque podían

intervenir en distintas labores relacionadas con la madera, las particularidades del trabajo con los barcos les otorgaron en Valencia especificidad profesional y técnica (Izquierdo Aranda, 2014: 128-132). De hecho, su presencia era fundamental en los contratos para la realización de embarcaciones, ya fuera en las reiteradas atarazanas, ya fuera a título privado a lo largo de la costa (Cruselles Gómez, 2007: 96 y 120; Izquierdo Aranda, 2014: 305). Muchos de estos contratos eran orales y no han dejado rastro documental. Pero, según las normativas imperantes en Valencia, los acuerdos debían establecerse entre el armador y propietario del barco (una persona, una institución o una empresa de armadores) y el propio *mestre d'aixa*, quien normalmente asumía solo su faena efectiva en la embarcación y la de sus ayudantes y otros especialistas (Guiral-Hadziiossif, 1989: 189-190 y 203; Pujol i Hamelink, 2008: 84-85, y 2012: 93-96 y 99-102).

En las atarazanas, los *mestres d'aixa* formaban parte de un engranaje laboral más amplio. En primer lugar, porque por encima de ellos existió durante el xv un *drassaner* o *daraçaner* (literalmente, «atarazanero»), oficial municipal que debía supervisar las instalaciones y la misma construcción y el mantenimiento de los barcos (Cruselles Gómez, 2007: 116; Guiral-Hadziiossif, 1989: 216). En segundo lugar, porque el trabajo de los *mestres d'aixa* se unía al de otros oficios también imprescindibles para la construcción naval: calafates, serradores, otros carpinteros y expertos en la fabricación de remos, cuerdas y jarcias, velas, armas o ciertos elementos de hierro (Cruselles Gómez, 2007: 120; Guiral-Hadziiossif, 1989: 226-227 y 233-234). En Valencia, la propia población urbana y la inmigración desde el resto del reino aseguraron el abastecimiento de mano de obra para los oficios señalados y para su distinción interna entre maestros y simples asalariados (Iradiel, 1989: 312 y 315; Piles Ros, 1978: 204 y 299). En tercer y último lugar, porque alrededor de la construcción naval acostumbró a articularse por doquier una distribución espacial entre quienes trabajaban en las atarazanas (los *mestres d'aixa* y los calafates, por ejemplo) y quienes podían hacerlo en sus respectivos talleres urbanos, como los cordeleros o los veleros (Riera Melis, 1992: 72 y 77).

En el seno de los abundantes operarios que vertebraban esta actividad, las diferencias de ingresos debieron ser notables. En 1406, durante las tareas de reparación de una galera, se constatan hasta diez categorías salariales. Las más altas correspondieron al *drassaner* (5 sueldos y 6 dineros valencianos diarios) y a los jefes de los *mestres d'aixa* y los calafates (4 sueldos y 6 dineros diarios). Las más bajas fueron las de los trabajadores no cualificados, que no superaron los 10 dineros diarios, es decir, más de un 80 % menos respecto a las retribuciones superiores⁴ (Guiral-

4 Recuérdese que, en las unidades monetarias valencianas del final de la Edad Media, 1 sueldo equivalía a 12 dineros.

Hadziiossif, 1989: 236-237; Izquierdo Aranda, 2014: 294-295; Pujol i Hamelink, 2012: 128). En cualquier caso, al menos durante el siglo xv y por lo que atañe a los *mestres d'aixa* y otros carpinteros, los salarios en las atarazanas fueron equivalentes a los que se cobraban en las obras de la ciudad (Izquierdo Aranda, 2014: 130-131). Pero esto se produjo dentro de un contexto en el que la carpintería urbana en general parece venir marcada entonces por una alternancia entre períodos de salarios estables y etapas más oscilantes (Hamilton, 1936: 273-280; Izquierdo Aranda, 2014: 284; Santamaría Arándeiz, 1966: 163-165).

5. CONSIDERACIONES FINALES

Es sencillo testimoniar jerarquías laborales y salariales como las que acaban de exponerse, no ya únicamente en otros campos profesionales valencianos de la época, sino también en otros mundos urbanos y marítimos coetáneos y similares al de Valencia. Además, si unimos estas jerarquías al contraste entre precariedad y elitización que he argumentado para los pescadores, emerge una conclusión que, por obvia, quizá resulte irrelevante. Sin embargo, creo que es una de esas ideas que suele olvidarse, o afirmarse muy marginalmente, cuando se examina la historia de las poblaciones marítimas a finales del Medievo o entre la Edad Media y la Moderna. La conclusión es que la diversidad del mar y sus entornos, que he resaltado en las primeras páginas de mi estudio, exige en paralelo observar también aquellos sectores sociales menos favorecidos por todo lo que el mar significaba, más situados en posiciones socioeconómicas inferiores o subordinadas. En otras palabras: por detrás de la *brillantez* del mar y sus contextos como focos de relación y contacto y como bases de expansión, prosperidad y enriquecimiento, por detrás incluso del posible *esplendor* con el que se revista la historia de un ámbito como el comercio y los transportes marítimos y los mercaderes, había terrenos de actividad menos *grandiosos* y, desde luego, grupos humanos menos *resplandecientes*.

Es cierto que, si realizamos una aproximación general, la proyección marítima de la ciudad de Valencia sobre todo en el siglo xv invita al optimismo, en especial por los efectos positivos que esa proyección tuvo para la ubicación de la urbe en el sistema internacional de relaciones y para las oportunidades de múltiple signo que se ofrecieron a sus habitantes (Igual Luis, 2015: 458-459). Pero esta lectura no debe evitar la mirada hacia los pormenores de la orientación marítima y sus consecuencias, detalles que –insisto en ello– no son siempre radiantes. En este sentido, al inicio del artículo he remarcado el binomio global-local como uno de los puntos de vista más convenientes para adentrarse por los vericuetos de la investigación histórica. Podría añadir ahora un segundo binomio adecuado, que también se ha visto reivindicado últimamente: el producido entre perspectivas *macro* y *micro*, ya sea en términos de larga y corta duración cronológica, ya sea en clave de lo grande (la

«macrovisión») y lo pequeño (los «microepisodios») de la realidad histórica (Guldi y Armitage, 2016: 142, 213 y 216).

Si nos fijamos solo en el Mediterráneo, el historiador británico David Abulafia elaboró hace pocos años «una historia humana» de este mar, prácticamente desde el origen de sus pobladores hasta nuestros días (Abulafia, 2013: 793-794). Dentro precisamente del Mediterráneo, el análisis plural –lo más plural posible– de un caso como el de la Valencia de las postrimerías de la Edad Media puede permitir apreciar toda la variedad final de su «historia humana». También, parafraseando al último autor que he citado, puede permitir valorar el contraste entre la «comprensible tendencia a observar con un cierto romanticismo» determinados aspectos de dicha historia y «la realidad más sombría» que, sin ninguna duda, esa misma historia incluye (Abulafia, 2013: 654).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABULAFIA, David (2013): *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*, Crítica, Barcelona.
- ALBIACH I RODRÍGUEZ, Carme, Rafael CARINENA I BALAGUER y Andreu DÍAZ I BORRÀS (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 Antoni Ferrando y Albert G. Hauf (eds.), *Miscel·lània Joan Fuster. Estudis de llengua i literatura*, Universitat de València y Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Valencia y Barcelona, vol. VIII, págs. 139-188.
- ALMELA Y VIVES, Francisco (1954): *El barrio de pescadores*, Semana Gráfica, Valencia.
- APARICI MARTÍ, Joaquín (2005): «Hombres de mar en el litoral medieval de la Plana. Vida de pescadores», en Rafael Narbona Vizcaíno (ed.), *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI & VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004. XVIII Congrés Internacional de la Corona d'Aragó*, Universitat de València, Valencia, vol. I, págs. 1089-1113.
- APARISI ROMERO, Frederic (2007): «La pesca marítima en temps d'Alfons el Vell en el ducat de Gandia i el comtat de Dénia», en José Pérez Ballester y Guillermo Pascual Berlanga (eds.), *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo. Actas de las V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática*, Universitat de València, Valencia, págs. 373-381.
- ARIENZO, Valdo d' y Biagio di SALVIA (1990): *Siciliani nell'Algarve. Privilegi reali e prassi mercantile nell'Atlantico portoghese (secoli XV e XVI)*, Sellerio, Palermo.
- AYZA ROCA, Alfred (1983): «La pesca en la València del segle XIV», *L'Espill*, 17-18, págs. 159-180.

- BALESTRACCI, Duccio (2001): «Il mercato del pesce e la sua organizzazione», en Duccio Balestracci y Paolo Pasini (eds.), *Pesca e pescatori dal tardo Medioevo alla prima Età Moderna*, Leonardo Arte, Milán, págs. 73-93.
- BASCHET, Jérôme (2017): «Faut-il mondialiser l'histoire médiévale?», en *Histoire monde, jeux d'échelles et espaces connectés*, Éditions de la Sorbonne, París, págs. 13-36.
- BAYDAL, Vicent (2018): *Del Sénia al Segura. Breu història dels valencians*, Drasana, Valencia.
- BELLO LEÓN, Juan Manuel (2008): *La pesca en Andalucía y Canarias en el tránsito de la Edad Media a la Moderna (siglos XV y XVI)*, Idea, Santa Cruz de Tenerife.
- BLOCKMANS, Wim y Justyna WUBS-MROZEWICZ (2017): «European integration from the seaside. A comparative synthesis», en Wim Blockmans, Mikhail Krom y Justyna Wubs-Mrozewicz (eds.), *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300-1600*, Routledge, Londres y Nueva York, págs. 446-481.
- BRAUDEL, Fernand (1984): *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, vol. I: *Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*, Alianza, Madrid.
- CONTRERAS ZAMORANO, Gemma (2002): *Las atarazanas del grao de la mar. Arquitectura y recuperación*, Ajuntament de València, Valencia.
- y Amadeo SERRA DESFILIS (1997): «L'arsenal de la ciutat: les drassanes del Grau», en Josep Vicent Boira Maiques y Amadeo Serra Desfilis (eds.), *El port de València i el seu entorn urbà. El Grau i el Cabanyal-Canyamelar en la Història. Exposició i llibre commemoratiu del Centenari de la Unió dels Pobles Marítims a la Ciutat de València (9 de desembre de 1997 – 4 de gener de 1998)*, Ajuntament de València, Valencia, págs. 29-56.
- COULON, Damien (2010): «Des vallées pyrénéennes au coeur de l'Europe et au Levant: Barcelone, interface entre réseaux marchands à différentes échelles à la fin du Moyen Âge», en Damien Coulon (dir.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce: concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIX^e siècle*, Presses Universitaires de Strasbourg, Estrasburgo, págs. 19-41.
- CRUSELLES GÓMEZ, Enrique (2001): *Los mercaderes de Valencia en la edad media (1380-1450)*, Milenio, Lérida.
- (2006): «Mercaderes, marinos y viajeros», en Inmaculada Aguilar Civera (coord.), *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del mar*, Generalitat Valenciana, Valencia, págs. 371-387.
- (2007): «El puerto de Valencia en el Mediterráneo medieval (siglos XIII-XV)», en Jorge Hermosilla Pla (coord.), *Historia del puerto de Valencia*, Universitat de València, Valencia, págs. 63-125.

- DÍAZ BORRÁS, Andrés (2002): «El último viaje por mar de Fernando de Antequera: el cartulario de la galera real de Valencia, en la travesía a Colliure (1415), según el escribano Joan Gregori», en Manuel Criado de Val (coord.), *Caminería Hispánica. Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, AACHE, Madrid, vol. II, págs. 905-922.
- y Rafael CARIÑENA BALAGUER (1996): «Varado y desarmamento de galeras en la Valencia del tránsito del siglo XIV al XV. Un esquema de trabajo teórico», en Juan José Achútegui Rodríguez y otros (coords.), *La construcción naval y la navegación. I Simposio de Historia de las Técnicas*, Universidad de Cantabria, Santander, págs. 133-142.
- EIXIMENIS, Francesc (2005): *Dotzè llibre del Crestià. Primera part, volum primer*, ed. de Xavier Renedo, Universitat de Girona y Diputació de Girona, Girona.
- FURIÓ, Antoni (2015): «València, “mare e cap de tot lo regne”», *Afers. Fulls de recerca i pensament*, 80-81, págs. 149-179.
- GARCÍA MARSILLA, Juan Vicente (1993): *La jerarquía de la mesa. Los sistemas alimentarios en la Valencia bajomedieval*, Diputació de València, Valencia.
- GONZÁLEZ CRUZ, David, coord. (2018): *Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo en la época de los descubrimientos (siglos XV y XVI)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Manuel (2017): *La estructura socioprofesional de una ciudad en el tránsito de la Edad Media a la Moderna. Valencia en 1510*, trabajo fin de máster, Universidad de Castilla-La Mancha, Albacete.
- GRUZINSKI, Serge (2018): *¿Para qué sirve la historia?*, Alianza, Madrid.
- GUERRERO NAVARRETE, Yolanda (2009): «Consumo y comercialización de pescado en las ciudades castellanas de la Baja Edad Media», en *La pesca en la Edad Media*, Sociedad de Estudios Medievales, Madrid, págs. 235-262.
- GUIRAL, Jacqueline (1980): «Valencia marítima en el siglo XV», en Pierre Guichard (ed.), *Nuestra Historia*, Mas-Ivars, Valencia, vol. III, págs. 247-266.
- GUIRAL-HADZIOSSIF, Jacqueline (1989): *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Alfons el Magnànim, Valencia.
- GULDI, Jo y David ARMITAGE (2016): *Manifiesto por la Historia*, Alianza, Madrid.
- HAMILTON, Earl J. (1936): *Money, prices, and wages in Valencia, Aragon and Navarre, 1351-1500*, Harvard University Press, Cambridge (MA).
- IGUAL LUIS, David (1998): *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Bancaixa y Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana, Castellón.
- (2007): «El tráfico de pescado en la España meridional y su proyección hacia Italia durante el siglo XV», en Luciano Palermo, Donatella Strangio y Manuel Vaquero Piñeiro (eds.), *La pesca nel Lazio. Storia, economia, problemi regionali*

- a confronto. *Atti del III Convegno Nazionale di Storia della Pesca*, Editoriale Scientifica, Nápoles, págs. 277-309.
- (2010): «Pesca y pescadores en el reino de Valencia (siglos XIII-XV)», en Valdo d'Arienzo y Biagio di Salvia (eds.), *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea. Atti del Quarto Convegno Internazionale di Studi sulla Storia della Pesca*, FrancoAngeli, Milán, págs. 68-84.
 - (2014): «Non ha portto alcuno, ma sola spiaggia. La actividad marítima valenciana en el siglo xv», *Aragón en la Edad Media*, 25, págs. 101-134.
 - (2015): «La identidad marítima de las sociedades mediterráneas. Datos y reflexiones a partir de la Valencia bajomedieval», en Luciano Gallinari y Flocel Sabaté i Curull (eds.), *Tra il Tirreno e Gibilterra. Un Mediterraneo iberico?*, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, Cagliari, vol. I, págs. 439-467.
 - (2016a): «Comunicación y transporte en la Europa medieval: valoraciones, sectores, evolución», en Esther López Ojeda (coord.), *Una nueva visión de la Edad Media: legado y renovación. XXVI Semana de Estudios Medievales de Nájera*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, págs. 69-98.
 - (2016b): «Las instituciones de la Corona de Aragón en la navegación mediterránea del siglo xv», en Raúl González Arévalo (ed.), *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, Alhulia, Granada, págs. 217-244.
 - (2017): «Valencia: opportunities of a secondary node», en Wim Blockmans, Mikhail Krom y Justyna Wubs-Mrozewicz (eds.), *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300-1600*, Routledge, Londres y Nueva York, págs. 210-228.
 - (2018): «Ships in Medieval Valencia: Between Local Construction and the Acquisition of Foreign Resources», en *XVIII World Economic History Conference: Waves of Globalization*, Boston, págs. 1-14. Disponible en: <https://www.researchgate.net/publication/326841562_Ships_in_Medieval_Valencia_Between_Local_Construction_and_the_Acquisition_of_Foreign_Resources> [consulta: 3-5-2019].
 - (2019): «Movimento portuale, reti marittime e diversità dei mercati a Valenza nel xv secolo», en *Le reti marittime come fattori dell'integrazione europea. L Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica «F. Datini»*, Firenze University Press, Florencia, págs. 1-17.
- IRADIEL, Paulino (1989): «El segle xv. L'evolució econòmica», en Ernest Belenguer (coord.), *Història del País Valencià*, vol. II: *De la conquesta a la federació hispànica*, Edicions 62, Barcelona, págs. 267-324.
- (1996): «Valencia y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón», en David Abulafia y Blanca Garí (dirs.), *En las costas del Mediterráneo occiden-*

- tal. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Omega, Barcelona, págs. 155-170.
- (2010): «“Ego... considerans me devenisse ad maximam penuriam et inopiam”. Mecanismos de promoción y pobreza de la burguesía urbana», en *Ricos y pobres: opulencia y desarraigo en el Occidente medieval. 36ª Semana de Estudios Medievales de Estella*, Gobierno de Navarra, Pamplona, págs. 275-305.
 - (2017): «El siglo de oro del comercio valenciano», en Paulino Iradiel, *El Mediterráneo medieval y Valencia. Economía, sociedad, historia*, Universitat de València, Valencia, págs. 347-366.
 - (en prensa): «La historia del Mediterráneo en la era de la globalización. ¿Tiene sentido hablar del Mediterráneo como unidad a lo largo de la historia?», en *Ciutats mediterrànies: l'espai i el territori. 2n Seminari Internacional*, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona.
- IZQUIERDO ARANDA, Teresa (2014): *La fusteria a la València medieval (1238-1520)*, Universitat Jaume I, Castellón.
- MUTGÉ I VIVES, Josefa (1988): «L'abastament de peix i carn a Barcelona, en el primer terç del segle XIV», en *Alimentació i societat a la Catalunya medieval*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Barcelona, págs. 109-136.
- NARBONA VIZCAÍNO, Rafael (2008): «Valencia, emporio mediterráneo (ss. XIV-XV)», en *Reino y ciudad. Valencia en su historia. Actas del simposio*, Fundación Caja de Madrid, Madrid, págs. 83-119.
- NIGRO, Giampiero (1997): «Mangiare di grasso, mangiare di magro: il consumo di carni e pesci tra Medioevo ed Età Moderna», en Simonetta Cavaciocchi (ed.), *Alimentazione e nutrizione, secc. XIII-XVIII. XXVIII Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica «F. Datini»*, Le Monnier, Florencia, págs. 113-146.
- PALERMO, Luciano (2000): «La pesca nell'economia dello Stato della Chiesa in età moderna», en Giuseppe Doneddu y Maurizio Gangemi (eds.), *La pesca nel Mediterraneo occidentale (secoli XVI-XVIII). Atti del Convegno di Studi*, Puglia Grafica Sud, Bari, págs. 107-149.
- PILES ROS, Leopoldo (1969): *Apuntes para la historia económico social de Valencia durante el siglo XV*, Ayuntamiento de Valencia, Valencia.
- (1978): *La población de Valencia a través de los «Llibres de Avehinament», 1400-1449*, Ayuntamiento de Valencia, Valencia.
- PUJOL I HAMELINK, Marcel (2008): «El món de la navegació medieval», en Daniel Duran i Duelt (coord.), *Un mar de lleis. De Jaume I a Lepant*, Institut Europeu de la Mediterrània, Barcelona, págs. 83-100.
- (2012): *La construcció naval a la Corona d'Aragó. Catalunya (segles XIII-XV)*, Base, Barcelona.

- RAGOSTA, Rosalba, ed. (1981): *Le genti del mare Mediterraneo. Atti del XVII Colloquio Internazionale di Storia Marittima*, Pironti, Nápoles, 2 vols.
- RIERA MELIS, Antoni (1992): «La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)», *Revista d'Història Medieval*, 3, págs. 55-78.
- (2009): «La pesca en el Mediterráneo Noroccidental durante la Baja Edad Media», en *La pesca en la Edad Media*, Sociedad de Estudios Medievales, Madrid, págs. 121-143.
- (2014-2015): «Barcelona, 985-1317: economía, societat i política en la construcció d'un empori iberomediterrani», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 32, págs. 131-232.
- SANTAMARÍA ARÁNDEZ, Álvaro (1966): *Aportación al estudio de la economía de Valencia durante el siglo XV*, Diputación Provincial de Valencia, Valencia.
- SOLER MILLA, Juan Leonardo (2015): *El comercio en el reino de Valencia durante la primera mitad del siglo XIV: instituciones, rutas y grupos mercantiles*, tesis doctoral, Universidad de Alicante, Alicante, 2 vols.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, Michel BOCHACA y Amélia Aguiar ANDRADE, eds. (2012): *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.
- SPUFFORD, Peter (2002): *Power and Profit. The Merchant in Medieval Europe*, Thames & Hudson, Londres.
- TREPPPO, Mario del, ed. (1994): *Sistema di rapporti ed élites economiche in Europa (secoli XII-XVII)*, Liguori, Nápoles.
- VALLDECABRES RODRIGO, Rafael, ed. (2002): *El cens de 1510. Relació dels focs valencians ordenada per les corts de Montsó*, Universitat de València, Valencia.
- VENDRELL DE MILLÁS, Francisca (1992): «Ordinacions en favor dels pescadors de l'Albufera i de la mar de la ciutat de València», *Medievalia*, 10, págs. 479-493.