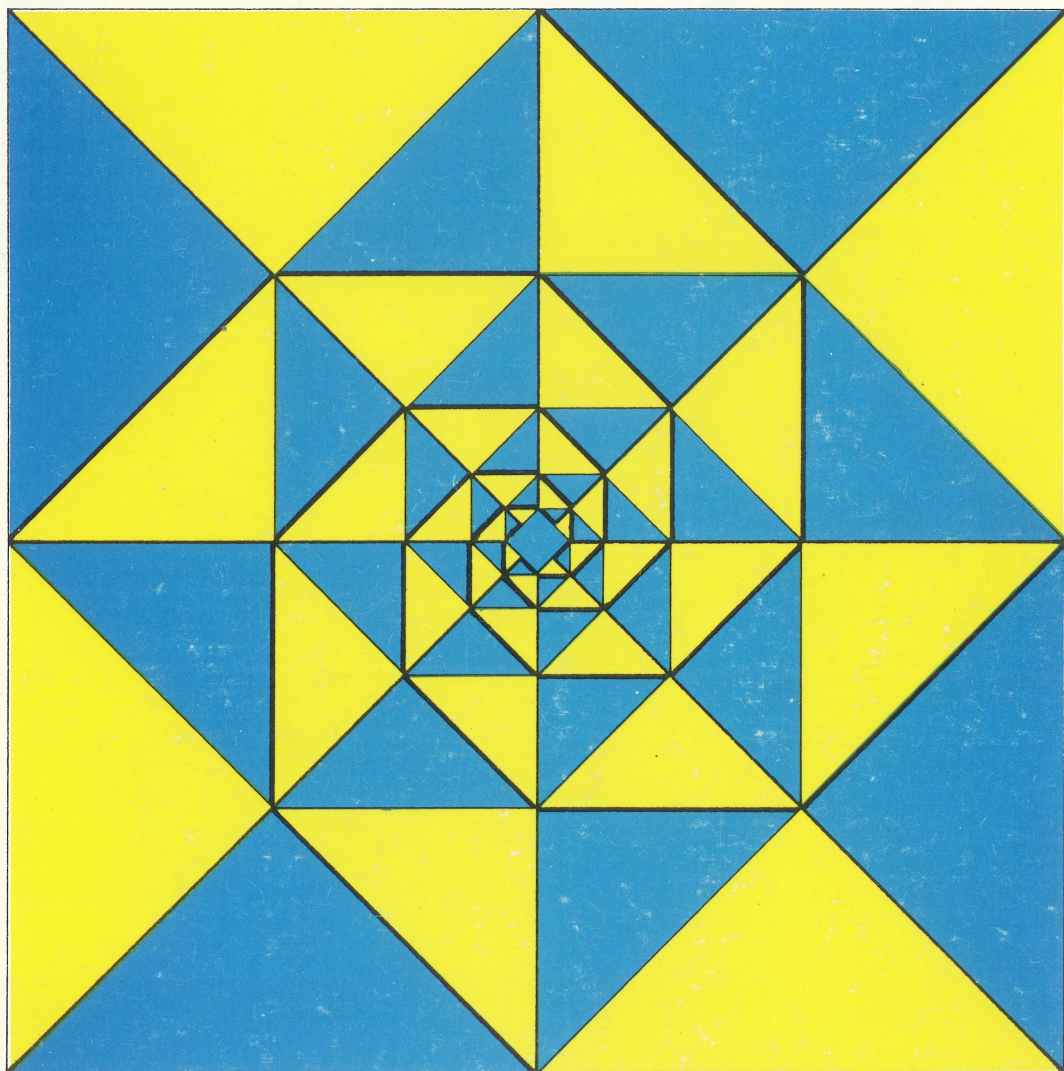


ANALES

DE LA UNIVERSIDAD DE ALICANTE



ESCUELA de MAGISTERIO

N.º 3

1986

ANALES
DE LA UNIVERSIDAD DE ALICANTE

ESCUELA de MAGISTERIO

Nº 3

1986

Director

José García Hurtado

Consejo de redacción

Angela de Miguel

José Mateo

Joan Ponsoda

Julio V. Santos

Jesús R. de Vera

Depósito Legal: A - 477 - 1984

Imprime: Imprenta de la Universidad de Alicante

INDICE

INTRODUCCION	7
EL RECURSO A LA ELIPSIS	11
M. ^a Antonia Martínez Linares - Angel Herrero Blanco	
LA INVESTIGACION ESPAÑOLA EN DIDACTICA DEL FRANCES ...	23
Fernando Navarro Domínguez	
ADMISIBILIDAD DE LA ESTIMACION EQUIVARIANTE	39
M. ^a Dolores Díez García - Sergio Quesada Rettschlag	
REFLEXIONES EN TORNO A LA IMPORTANCIA DE LA INFORMA- TICA PARA LOS PROFESORES DE E. G. B.	61
M. ^a Dolores Díez García - Sergio Quesada Rettschlag	
INTERACCION DE VARIABLES GEOGRAFICAS Y AMBIENTALES PLURIMORFAS EN UN MODELO EDUCATIVO EXOGENO AL AULA: LOS PARQUES Y JARDINES DE LA CIUDAD DE ALICANTE	67
Jesús Rafael de Vera Ferre - M. ^a Aurora Gomis Sánchez	
LA LEY DEL EFECTO EN PEDAGOGIA: SUS CONSECUENCIAS EN LA ENSEÑANZA-APRENDIZAJE	83
Rosa M. ^a Carda Ros	
CONEXION DEL PROCESO EDUCATIVO CON LA PRAXIS REAL: IN- TRODUCCION A UN LABORATORIO DE ANALISIS CLINICOS	95
Alfonso Soler Gomis - Emilia M. ^a Tonda Monllor	
LA ENSEÑANZA DEL INGLES EN LOS NIVELES SUPERIORES	111
Enrique Alcaraz Varó	
UN MODELO FUNCIONAL DE ACTOS DE HABLA	121
Angel Herrero Blanco	
LA LITERATURA INFANTIL EN EL AULA DE INGLES	135
José Mateo Martínez - Isabel Rodes Gisbert	
UN EJEMPLO DEL COMERCIO VALENCIANO EN EL SIGLO XVII. LA IMPORTANCIA MARITIMA EN EL AÑO 1650	153
Leonor Maldonado Izquierdo	

LA IDEOLOGIA DOMINANTE EN LA JUVENTUD DE LOS 80	161
José Manuel Toledo	
MODELO DIDACTICO DE INTERRELACIONES DINAMICAS GEO- GRAFICAS E HISTORICAS EN EL MARCO METODOLOGICO REFE- RENCIAL DE LAS CIENCIAS SOCIALES	173
Jesús Rafael de Vera Ferre - M. ^a Aurora Gomis Sánchez	
PRECONCEPCION DE LOS ALUMNOS DEL CICLO MEDIO DE E. G. B. EN RELACION CON ALGUNOS FENOMENOS FISICOS	179
Santos Benito, J. V. - Giner Caturla, J. J.	
ASPECTOS SISTEMATICOS, BIOMETRICOS Y ECOLOGICOS DEL CHOPO DE ELCHE. «POPULUS EUPHRATICA OLIVER»	197
Pilar Martínez Núñez	
EL ARCO IRIS, ESE DESCONOCIDO	223
Julio-Víctor Santos Benito	
Dibujos: Justo Oliva Meyer	

UN EJEMPLO DEL COMERCIO VALENCIANO EN EL SIGLO XVII. LA IMPORTACION MARITIMA EN EL AÑO 1650

Leonor Maldonado Izquierdo
Escuela Universitaria del Profesorado

La materia histórica está constituida por una serie de hechos que se hallan presentes en las fuentes documentales y sin cuyo conocimiento es imposible reconstruir el pasado. Dichas fuentes son abundantísimas y de muy variada naturaleza, pero en este caso interesa hacer referencia concreta a los registros conocidos como *Llibres del Peatge de Mar* que se encuentran contenidos en la Sección del Maestre Racional del Archivo del Reino de Valencia y que son, el resultado del control de mercancías y de impuestos que se efectuaba en la playa valenciana.

La extensión cronológica de cada registro comprende un año natural completo, presentando todos ellos una estructura idéntica: la anotación diaria a lo largo de todo el año de la procedencia de las embarcaciones arribadas al puerto valenciano, el nombre de las personas que comerciaban, naturaleza y cantidad de las mercancías desembarcadas, así como el impuesto que gravaba la importación marítima (1).

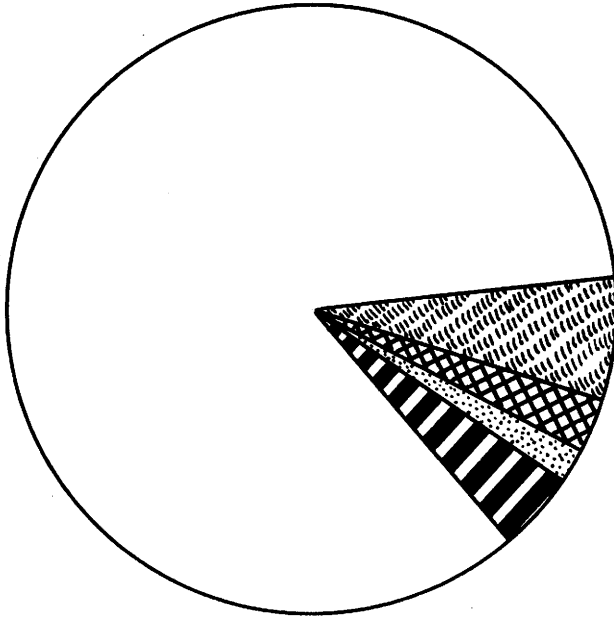
Es de destacar la riqueza documental de esta serie, por los valiosos datos que aporta y las enormes posibilidades que está presentando para el conocimiento de la actividad portuaria de la ciudad de Valencia en la Edad Moderna.

La base fundamental de la presente investigación la ha constituido uno de estos registros, el *Llibre del Peatge de Mar del Any 1650* (2).

(1) SALVADOR E. *La economía valenciana en el siglo XVI* (comercio de importación). Valencia, 1972, pp. 17-23.

(2) MAESTRE RACIONAL. *Llibre del Peatge de Mar del Any 1650*. N.º de serie 11.020, Archivo Reino de Valencia.

GRAFICO 1



PROCEDENCIA EMBARCACIONES



Reino de Valencia



Baleares



Cataluña



P. Itálica



Resto

La abundancia de datos que registra permite hacer un análisis de la importación del puerto valenciano en dicho año, atendiendo a aspectos espaciales, técnicos, económicos y sociales.

ESPACIOS NATURALES Y MEDIOS TECNICOS

El mar, los lugares que intercambiaron mercancías con Valencia y el puerto de la misma ciudad, constituyeron los espacios naturales sobre los que se apoyó la actividad importadora.

Del estudio de la procedencia de las embarcaciones, se deduce que fueron las rutas del Mediterráneo Occidental las más frecuentadas. El 97'7% del total de las importaciones se realizó a través de dicho mar, mientras que sólo el 2'3% restante correspondió al ámbito Atlántico. El predominio de las rutas del Mare Nostrum se debió a la sensación de protección que daba al navegante, a la posición estratégica de sus islas y a los lazos económicos que desde antiguo unían a sus ciudades ribereñas.

Valencia se relacionó con un total de 59 puertos*, algunos de ellos situados en tierras muy lejanas. La relación de éstos, agrupados según las zonas geográficas a las que pertenecieron, nos deja constancia del radio de acción del puerto de Valencia.

ATLANTICO NORTE: Terranova, Noruega, Inglaterra, Bristol, Plymouth, Amsterdam.

PENINSULA ITALICA: Venecia, Liorna, Nápoles, Roma, Castellamare, Génova.

ITALIA INSULAR: Cerdeña, Sicilia.

FRANCIA MEDITERRANEA: Marsella.

AFRICA MEDITERRANEA: Argel, Islas Chafarinas.

CASTILLA MEDITERRANEA: Motril, Vera, Adra, Cartagena, Mazarrón.

CASTILLA MERIDIONAL ATLANTICA: Cádiz, Sanlúcar.

CATALUÑA: Barcelona, Tarragona, Cambrils, Alcanar.

ISLAS BALEARES: Mallorca, Ibiza.

REINO DE VALENCIA: Sol de Riu, Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Alcalá de Chivert, Cabicorb, Torreblanca, Torrelasal, Oropesa, Burriana, Castellón, Sagunto, Almazora, Nules, Cabañal, Cullera, Gandía, Oliva, Vergel, Denia, Jávea, Calpe, Capnegret, Altea, Villajoyosa, Alicante, Guardamar, La Mata.

La intensidad de las relaciones con dichas zonas queda reflejada a través del número de embarcaciones que enviaron (gráfico 1).

La intensificación de los intercambios marítimos hubiera sido mayor de haber existido un muelle de piedra, ya que según Escolano (3), el desembarco de las

* Se incluyen también aquellos cuyo nombre en el documento es sustituido por el país al que pertenecían.

(3) ESCOLANO-PERALES. *Décadas de la historia de la Insigne y Coronada Ciudad y Reino de Valencia*. III Val. 1.880, p. 678.

(4) CASTILLO PINTADO, A. *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del XVII*. Madrid, 1967, p. 23.

naves grandes se efectuaba mediante un puente de madera que se adentraba en el mar unos 600 pasos y que «cada año había necesidad de prolongarle algunas varas, a medida que avanzaba la playa».

Mucho más dificultoso resultaba el de las embarcaciones medianas y pequeñas ya que varaban directamente en la orilla de la playa (4) lo que provocaba no pocos accidentes e incluso la imposibilidad del desembarco. El *Llibre de Peatge de Mar* deja constancia de los ocurridos el 29 de mayo «sompli la barca i es perderen 35 botes» y el 10 de enero «anasen la barca de la plaja per mal temps i en descarrega en Denia» (5).

La necesidad de un muelle de piedra, era evidente para las autoridades desde el siglo XIV, pero por falta de medios económicos éste no comenzará a construirse hasta 1685 (6).

En 1650 el comercio se llevó a cabo por medio de diez tipos de embarcaciones diferentes. Las de vela triangular (barca, laud, saetia y jabeque), fueron las más utilizadas para la navegación de cabotaje, por ser muy rápidas, de fácil maniobrabilidad y porque su poco peso las hacía fácilmente transportables hasta la orilla. Para la navegación de travesía, se sirvieron de naves más seguras impulsadas por remos y velas (bergatín, fragata, falúa, galera) o bien de otras dotadas de velamen cuadrado o mixto, como fue la nao, una de las grandes embarcaciones de la época utilizada para atravesar el Atlántico* (gráfico 2).

LOS PRODUCTOS

Las mercancías llegadas al puerto de Valencia, en un total de 1.537 partidas, fueron tantas y de naturaleza tan variada, que se impone una clasificación*:

PRODUCTOS ALIMENTICIOS: Cereales, algarroba, embutidos, aceite, pescados, queso, frutos secos, etc.

PIELES Y CUEROS: Cordobanes, pieles de cordero, de ternero, de cabra, etc.

TEXTILES: Algodón hilado, lana, estambre, anascote, estameña, etc.

METALES Y MINERALES: Estaño, hierro, cobre, plomo, etc.

MADERAS: Leña de encina, corcho, madera de pino, etc.

CONDIMENTOS Y ESPECIAS: Canela, sal, azafrán, pimienta, etc.

GOMAS Y RESINAS: Alquitrán, goma arábica, pez, etc.

MATERIAS TINTOREAS: Barrilla, palo de Brasil, zumaque, azulete, etc.

MEDICAMENTOS Y DROGAS: Hierba lombriguera, anís, mirra, arsénico, etc.

PRODUCTOS MANUFACTURADOS: Pepel, toneles, alfombras, manufacturas del hierro, alfarería, ropa, espejos, peines, etc.

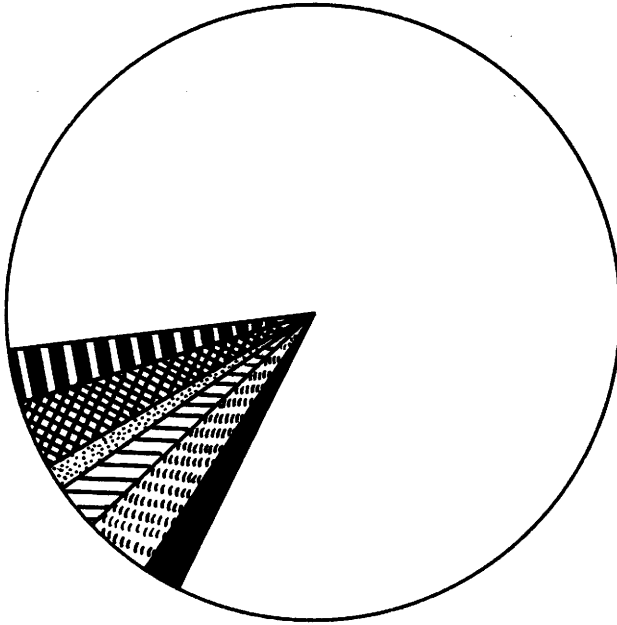
* Nos basamos en la clasificación de Emilia Salvador que establece dos grandes grupos de naves: A) *Remos*, que utilizan el remo como instrumento esencial y la veleta triangular latina como subsidiario. B) *Velas*, entre las que distingue las de velamen triangular por un lado y las de velamen cuadrado o mixto, por otro. Salvador E. *La Economía valenciana en el siglo XVI*. Valencia, 1972, pp. 183-211.

* Se nombran a título de ejemplo algunos de los productos que con mayor frecuencia aparecen en el *Llibre del Peatge de Mar*.

(5) M. R. *Llibre del Peatge de Mar del Any 1650*. N.º 11.020, folios 125 y 29.

(6) ALMELA Y VIVES. *Notas sobre el puerto de Valencia*. Val. 1.954, p. 5.

GRAFICO 2



TIPOS DE EMBARCACIONES



Barca



Saetia



Laúd



Bergantín



Nao



Falúa, fragata, polacra,
galera



Jabeque

Los productos alimenticios destacan por su frecuencia en la importación pues siempre han constituido un elemento fundamental en el abastecimiento de las ciudades. El trigo destacó por las grandes cantidades enviadas desde puertos castellanos para el aprovisionamiento del ejército valenciano. La algarroba ocupó el primer lugar en cuanto a partidas desembarcadas, procediendo casi a su totalidad del norte del mismo reino.

La isla de Mallorca ocupó un lugar fundamental como proveedora a lo largo de todo el año de queso, embutidos, tápenas y aceite. Los frutos secos, principalmente almendras, pasas e higos, procedieron de la comarca de la Marina alicantina, dedicada hasta hace pocos años a la producción de pasas a gran escala.

Los pescados, muy consumidos en la época bajo la forma de salazón, fueron importados de los puertos ingleses (sardina), de Terranova (bacalao) y de Cerdeña y Baleares (atún).

Las materias primas para uso industrial, así como los productos manufacturados, se trajeron en su mayor parte de países extranjeros, bien directamente a Valencia o desde Alicante y Mallorca que tuvieron en esta época una función muy importante en la redistribución de productos. Destacaron los puertos italianos de Génova y Venecia, de manera especial el primero, que envió grandes cantidades de papel de numerosas variedades, así como alfarería y cerámica. Inglaterra nos suministró fundamentalmente pieles, cueros, metales y minerales.

LOS HOMBRES

Las personas que intervinieron en la actividad marítima mercantil en 1650, fueron muy numerosas*, pero sólo un pequeño grupo, por su constante aparición en el *Llibre del Peatge*, se debió dedicar con exclusividad al comercio. Fueron éstos, los auténticos comerciantes cuyo medio de vida se centró en dicha actividad. Entre sus nombres se pueden adivinar apellidos italianos, y aunque el documento original no hace referencia a que formaran Compañías, algunos de ellos trabajaron asociados en la importación marítima. Como ejemplo podemos citar a un tal Escanio Sobregondi que intervino 35 veces a lo largo del año relacionándose con Amsterdam, Sicilia, Castellamare, Nápoles Liorna, Marsella y Génova.

Un segundo grupo está integrado por pequeños comerciantes que se asomaron a la importación marítima con una frecuencia menor y que posiblemente alternaron ésta con otros trabajos.

Los integrantes del tercer grupo, son los más numerosos. Se trataba de individuos residentes en la ciudad o alrededores y cuyas actividades nada tenían que ver con la mercantil. Comerciaron sólo en una o dos ocasiones para su propio consumo y así lo dejó expresado el funcionario encargado de anotar las partidas: «*pera sa casa*», «*pera son servisi*». Ello se debió, sin duda alguna, «al menor

* El *Llibre del Peatge de Mar de 1650*, deja constancia de la intervención de casi ochocientas personas.

desarrollo de los intermediarios y de la especialización profesional, en relación a épocas posteriores» (7).

De entre ellos, nos encontramos con personajes o instituciones pertenecientes a las altas jerarquías, a la nobleza y al estamento eclesiástico.

El propio rey Felipe IV intervino en tres ocasiones para aprovisionar de trigo al ejército. También aparecen sus delegados, el Virrey de Valencia que ostentaba el título de Conde de Oropesa, el Gobernador de la ciudad, y los Bayles de Alicante, Jávea y Manises.

El estamento nobiliario valenciano fue esencialmente terrateniente por lo que su presencia en la importación obedeció solamente a fines personales. Algunos de los nobles citados por las fuentes fueron: Conde de Albaterra, Conde de Parcent, Conde de Anna, Marqueses de Quirra, Señor de Benasau, etc.

También numerosos conventos e instituciones eclesiásticas importaron objetos necesarios para el culto (reliquias, cera, imágenes o breviarios) o bien productos agrícolas y manufacturados «*pera servisi del convent*».

LA COYUNTURA HISTORICA A MEDIADOS DEL XVII Y SU REPERCUSION EN EL COMERCIO MARITIMO VALENCIANO

Los hombres que participaron en la importación marítima valenciana en 1650, las mercancías que intercambiaron y los medios que utilizaron, no pueden, en última instancia, tratarse aisladamente, puesto que se hallaron vinculados a la dinámica de la sociedad de la que formaron parte.

El año objeto de estudio, transcurrido bajo el reinado en España de Felipe IV, se enmarca en una época en que la conjunción de diversos factores, dio lugar a un período de profunda crisis en nuestro país.

La necesidad de conservar las posesiones hispánicas europeas heredadas de sus antepasados, hizo que la política exterior del monarca español se caracterizara por los numerosos conflictos contra otros estados europeos. Sin embargo, la hora de la hegemonía española en Europa estaba acabando y a mediados del siglo XVII se produjo el colapso del poderío hispánico. Los conflictos internos en la Península vinieron a agravar todavía más la situación: los movimientos sediciosos de Andalucía (1641), Aragón (1646) y las sublevaciones de Cataluña y Portugal en 1640.

La crisis política iba aparejada a una gran crisis socioeconómica. Los excesivos gastos militares, la reducción de las importaciones de metales preciosos americanos y las importaciones manufacturadas, fueron, entre otros, los factores que produjeron la ruina del Estado y la miseria de gran parte de la población, sobre todo castellana.

Por otro lado, la peste azotó la Península en cuatro ocasiones durante la centuria, siendo el contagio más grave el de mediados de siglo que afectó de

manera especial a las grandes ciudades del área mediterránea: casi 17.000 muertos en la ciudad de Valencia (8).

En el Reino valenciano la crisis comenzó más tempranamente con la terrible sangría que supuso la expulsión de los moriscos en 1609* y que afectó en menor medida a otras zonas peninsulares. Si la crisis fue más precoz, también fue menos profunda que la castellana y si Castilla estuvo sometida a las continuas alteraciones de la moneda de vellón, en la España mediterránea «la recesión fue más regular y las fluctuaciones de precios y salarios se ajustaron más a las generales europeas» (9).

En cuanto a la situación del tráfico en el puerto valenciano, A. Castillo (10) ha comprobado por las cifras de recaudación de la Baylía y por el número de embarcaciones arribadas, que tras la recesión producida por la expulsión morisca, se produce a mediados de siglo (1640-1660)* una fase de recuperación del comercio marítimo valenciano, sólo interrumpida durante el quinquenio 1651-55, por los efectos de la peste.

La causa de esta expansión en los tráficos del puerto, se debió a que Valencia se mantuviera al margen de los estragos de la guerra generalizada de esta parte de la centuria. Así, los conflictos bélicos registrados en Cataluña entre 1640-60, al colapsar el puerto de Barcelona, favorecieron al Reino de Valencia al concentrar en su puerto unas actividades mercantiles que antes debían repartirse entre éste y el Principado (11).

Por tanto, el año 1650 se puede considerar de gran actividad comercial y se encuentra dentro de este paréntesis coyuntural del comercio valenciano que en cierto modo vino a aliviar unas estructuras económicas que se hallaban en el marco de la depresión.

(7) SALVADOR E. *La Economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*. Val. 1972, p. 67.

(8) DOMINGUEZ-ORTIZ. *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*. Madrid, 1980, p. 347.

(9) REGLA J. *Història del País Valencià*. «De les Germanies a la Nova Planta» III, pp. 93-98.

(10) CASTILLO PINTADO A. «La coyuntura de la economía valenciana de los siglos XVI y XVII». *Separata del Anuario de H.ª económica y Social*. Año II, n.º 2. Madrid, 1969.

(11) REGLA J. Op. cit., p. 96.

* Según las últimas investigaciones el número de moriscos expulsados en Valencia fue de 135.000. Domínguez Ortiz-Vincent *Historia de los moriscos*. Madrid, 1984, p. 83.

* Esta fase de recuperación ha sido definida por Reglá como «anomalía de los años 1640-60». Reglá J. y otros. *Història del País Valencià*. III «De les Germanies a la Nova Planta», p. 96.