

«Fécondité et limites du modèle protoindustrial: premier bilan», pp. 868-881, y F. MENDELS: «Des industries rurales à la protoindustrialisation: historique d'un changement de perspective», pp. 977-1008. La revista *Debats*, n.º 12, Valencia, 1985, recoge en un dossier sobre protoindustrialización la traducción de algunos fragmentos significativos de estos artículos junto con el también conocido de D. C. COLEMAN: «Proto-industrialization: A Concept too Many», en *Economic History Review*, o la obra de M. BERG, P. HUDSON, M. SOMENSCHER: *Manufacture in town and country before the factory*, Cambridge, 1983.

44. En realidad, en las grandes ciudades de las regiones protoindustriales europeas —pero lo mismo sucedía en Barcelona o Valencia—, que exportaban para un mercado internacional, las corporaciones más potentes eran las de los mercaderes-empresarios.

45. Aunque en Valencia también es importante la figura del productor-empresario —normalmente tintorero pero también peraire— ascendido de categoría social y, más que de categoría, de actividad económica.

46. Ch. TILLY: «Flows of Capital and Forms of Industry in Europe, 1500-1900», en *Theory and Society*, 1983 (traducción parcial en *Debats*, n.º 12, junio 1985, pp. 58-59).

47. P. MALANIMA: «Industria e agricoltura in Toscana tra Cinque e Seicento», en *Studi Storici*, XXI, 1980, pp. 281-309; IDEM: *La decadenza di un'economia cittadina. L'industria di Firenze ne secoli XVI-XVIII*, Bologna, 1982.

48. F. MENDELS: «Des industries rurales à la protoindustrialisation», cit., p. 991.

49. A la espera de la publicación íntegra, véanse las interesantes conclusiones de M. RODRIGUEZ LLOPIS: *Los señores de la Orden de Santiago en el Reino de Murcia (1440-1515)*, resumen de tesis doctoral, Murcia, 1985, p. 44.

50. P. GUICHARD: «Las transformaciones sociales y económicas», en *Nuestra Historia*, n.º 3, Valencia, 1980, pp. 84-107; A. FURID: *Camperols del País Valencià*, Valencia, 1982; IDEM: «El País Valencià de l'Edat Mitjana a la Modernitat (segles XIII-XVI)», en *Història de l'Economia Valenciana*, Valencia, 1983, pp. 43-56.

51. Comunicación de J. Topolski a este mismo coloquio. Véase también *Sviluppo e sottosviluppo in Europa e fuori d'Europa dal secolo XIII alla Rivoluzione Industriale*, a cura di A. GUARDUCCI. (Atti della «Decima settimana di studio», Prato, 7-12 abril 1978), Firenze, Le Monnier, 1983, en particular, Ch. VERLINDEN: «Où sont les périphéries?», pp. 235-260.

52. De todas formas, el proteccionismo en las ciudades europeas, a partir del siglo XIV, no fue más que una fase transitoria de escasos o nulos resultados. M. BERG, P. HUDSON, M. SOMENSCHER: *Manufacture in town and country*, cit., pp. 25-28 (traducción en *Debats*, n.º 12, junio 1985, pp. 60-61). La naturaleza del proteccionismo urbano medieval y el hecho de que las ciudades fueron instituciones cada vez más restrictivas, cada vez más feudales, a partir del siglo XIV, impide basar en este tipo de política urbana la génesis de una ideología o mentalidad burguesa y, mucho menos, un modelo de desarrollo económico.

LA MARGINALIDAD DE CORCEGA EN EL MEDITERRANEO MEDIEVAL

J. CANCELLERI

Universidad de Córcega

Apoyándose en las observaciones generales de F. Braudel, ha sido Ch. E. Dufourcq uno de los primeros en referirse a la marginalidad de Córcega en el Mediterráneo medieval como un dato estructural, independientemente de la subdocumentación característica de esta región y de esta época. En la misma línea, el objetivo de mi comunicación es reflexionar sobre esta constatación y señalar algunos de sus aspectos.

Una forma de aproximarnos a la cuestión es la aplastante desproporción entre el peso económico de Córcega y Cerdeña, que, sin embargo, es también marginal y periférica en muchos sentidos. Para dar cuenta de ella quisie-

ra partir no de parámetros propiamente económicos sino de referencias a la historia política. En efecto, la marginalidad de la isla aparece en contrapunto tras la gran modestia del balance colonial de Génova durante los cuatro siglos (XII-XVI) de su dominio. Es sorprendente advertir el carácter esquelético de las inversiones urbanas en defensa y en transporte durante todo el período: la explicación del fenómeno debe buscarse en la inercia y la débil rentabilidad de un medio esencialmente montañoso y resistente desde el punto de vista ideológico y político.

También puede sorprender que la gestión colonial esté dominada por las formas de gobierno indirectas, como

la Mahoma de Córcega a fines del siglo XIV o la experiencia más conocida de la Banca de San Jorge, que representan formas de devolución del poder público a los intereses privados. Esta renuncia a sus derechos y, en consecuencia, a los beneficios derivados de ellos se explica también en parte por la no rentabilidad de un mundo arcaico.

No parece muy imprudente interpretar el fracaso de la integración corsa —aunque no alguno de sus episodios aislados— en el sistema aragonés tanto por la ausencia de interés económico —e incluso estratégico— como por la existencia de un partido filogenovés estructurado o por la resistencia mediterránea de Génova, sobre la cual poseemos numerosos indicios de que en los siglos XIV-XV es ya una potencia en regresión.

En este sentido, el destino histórico divergente de Córcega y de Creta en el interior de los dos sistemas de posesiones coloniales, genovés y veneciano, nos señala no sólo dos tipos de dominación distintos, sino también unas reservas económicas fuertemente diferenciadas.

Tras estas consideraciones de carácter político se perfila una situación de desarrollo desigual que permite fijar varios criterios de tipo económico, criterios que podríamos resumir en cuatro. El primero, fácil de verificar entre los siglos XII y XV, es la constante inferioridad cuantitativa de la producción. La comparación con Cerdeña se impone, sobre todo en lo que constituye uno de los sectores económicos más importantes, a saber, el comercio de granos. En los siglos XII-XIII en el sistema genovés, y en el XIV-XV en el aragonés, es fácil comparar las entregas corsas —de carácter episódico, fortuito y en todo caso limitado— con las exportaciones sardas, integradas en corrientes de cambio continuas.

Además, es preciso recordar la parte dominante de las producciones silvo-pastoriles en la economía corsa. Pero incluso el volumen de productos comercializados de este tipo es inferior a las exportaciones sardas, salvo en ciertos sectores, los más arcaicos, como la madera, las cortezas y las hojas para el curtido o la cera, reflejo de una economía ampliamente apoyada en la cosecha salvaje.

Segundo criterio: la inestabilidad radical de la producción, índice y contrapunto de una vocación no comercial de Córcega. La ausencia de control de las condiciones naturales da lugar a que la isla sea de una vez para otra, o un año sí y un año no, siempre sin lógica aparente, exportadora o importadora de granos. Así, en las cuentas de la Corte de Avignon no se ve aparecer a Córcega como área abastecedora sino raramente y de manera inestable.

Tercer criterio: el de una inferioridad cualitativa de las producciones agrícolas. Tomemos dos ejemplos: la lana y los cereales. Con indudable regularidad, los estatutos del arte de la lana de las ciudades toscanas en los siglos XIII-XV excluyen la lana de Córcega por demasiado grosera y, seguramente, por lo irregular de sus llegadas, que no pueden asegurar una calidad constante a los tejidos. Por consiguiente, la gran modestia de la producción es un freno para la comercialización, y la lana corsa sirve esencialmente para la fabricación de paños locales que no son objeto sino de una exportación muy reducida en dirección a Cerdeña.

En cuanto a los cereales, las series fragmentarias de precios de que disponemos, en Génova o en Barcelona, muestran una inferioridad constante en relación con los sardos. Dos factores podrían explicar esta situación: en primer lugar, el problema de conservación de los granos, objeto de un coloquio reciente y de diversos artículos de H. Besc. En segundo, habría que tener en cuenta el arcaísmo de las especies cerealeras, difícil de demostrar, pero que podría aparecer por medio de una investigación de toponimia histórica llevada a cabo conjuntamente en Córcega, Provenza y Toscana.

Ultimo criterio: el carácter dependiente de la economía de la Córcega medieval aparece de manera indirecta, pero neta, en el hecho de que las experiencias de desarrollo localizadas surjan casi siempre ligadas a factores externos. Es el caso, por ejemplo, de las economías agrarias monásticas, insertas en la órbita del dominio pisano en el Cabo, Bologna y Casinca. Aún se ve más claro el fenómeno de la aparición de una agricultura de exportación en el Cabo, en estrecha relación con la presencia genovesa. Por la misma razón, las ciudades, aunque modestas, están siempre relacionadas con iniciativas exteriores.

En otros aspectos —por ejemplo, el transporte terrestre— la isla se caracteriza por un subequipamiento total: ausencia de acarreo, de caminos y hasta de reutilización medieval de las vías constituidas bajo la ocupación romana (aquí el contraste es total con Cerdeña y Sicilia). Los transportes marítimos salen de las *marinas* y no de los puertos; el cabotaje, por medio de barcas, es llevado a cabo por transportistas, no por comerciantes, salvo en el caso de las pequeñas ciudades de origen extranjero.

Por último, a este conjunto de factores explicativos sería preciso añadir un subpoblamiento crónico e intentar a este respecto una serie de comparaciones con los trabajos de J. Day sobre Cerdeña y H. Besc sobre Sicilia en el mismo período.

A. Maczak:

Antes de dar la palabra a los participantes en nuestra discusión de esta tarde, quisiera añadir alguna indicación sobre los problemas que han sido abordados. Hemos hablado de la cuestión de las relaciones centro-periferia en una doble perspectiva: económica, es decir, el grado de desarrollo, y política, o sea, la localización del poder. Pero hay países y épocas en las cuales ambos planos se superponen y otros en los que difieren. Tomemos el caso de Inglaterra: Londres juega y ha jugado en ella el papel de centro económico y político. Por el contrario, en Polonia, Dantzig, principal centro económico, no ha tenido jamás el poder político sobre todo el país, y en España la tensión entre Madrid y Barcelona constituye un fenómeno en cierta manera comparable. En este sentido es interesante que estén aquí reunidos en el debate no sólo los historiadores economistas, sino los especialistas de la historia social y política.

A. Nouschi:

Quisiera introducir en la discusión el caso de las grandes ciudades del Maghreb, como Túnez y Fez, que juegan el papel de centros financieros, comerciales e igualmente de una producción que no oso calificar de industrial pero que sobrepasa ampliamente el nivel del artesano. ¿Nos encontramos ante etapas en la periferización o centros independientes?

P. Guichard:

Me parece que en la ascensión de una ciudad como Túnez es difícil entresacar el elemento predominante, sea político o económico. Túnez comenzó a desempeñar un papel importante con los hafsidas porque éstos se presentaban como los sucesores de los almohades y de su doctrina. Numerosas ciudades de la península siguieron a la dinastía por razones en gran parte ideológicas. Pero Túnez, en ese momento, era económicamente más importante que Murcia, Sicilia o Fez. Volvemos así al punto de vista expuesto por H. Bresc esta mañana; a saber, la preponderancia en ciertas épocas de factores puramente políticos e ideológicos.

H. Bresc:

Es preciso destacar a este respecto una característica de la orilla sur del Mediterráneo occidental. El interior de Africa del Norte está encerrado en el caparazón de la sociedad segmentaria, con un autoconsumo casi total, en comparación con la cual la sociedad polaca analizada por J. Topolski parece muy abierta. Túnez no tiene como **hinterland** más que la franja litoral de Ifriqiya: su verdadero pulmón es el comercio de oro y esclavos a larga distancia. La ciudad no constituye un centro de etapa capaz de animar la vida de la región; de ahí su fragilidad, puesta en evidencia en ocasión de la crisis del XVI, mientras que otros centros de funciones múltiples resisten.

D. Menjot:

Por mi parte también quisiera aportar algunas precisiones en lo concerniente al comercio de granos. El Maghreb es un proveedor constante de los reinos musulmanes españoles. Después, vemos a los pisanos, genoveses y venecianos esforzarse en obtener contratos de compra, típicos del intercambio desigual. Los venecianos, por ejemplo, obtenían licencias de exportación con franquicias para cantidades fijadas de antemano y que se entregaban en caso de escasez local.

En cuanto a Túnez, me parece que en la Baja Edad Media tenía una fisonomía de centro etapa, a través del comercio de granos, lana y aceite (para la preparación del atún que compite con el arenque del Báltico), que animaba la vida económica de una vasta región en la que influía profundamente Génova.

J. Cancelleri:

Para medir la importancia relativa de la influencia regional y la función de etapa del comercio a larga distancia en las ciudades de Africa del Norte sería indispensable desarrollar la arqueología del comercio transahariano.

P. Iradiel:

Sólo quiero añadir una reflexión sobre esa especie de periferización económica del Norte de Africa respecto a la industria textil valenciana. En mi exposición ya he señalado que, en la última fase de la evolución de la mis-

ma, se modifican sus objetivos, y en concreto el Norte de Africa se constituye casi como un área de colonización o periferización respecto al centro valenciano.

La presencia de mercaderes valencianos es sobrea-bundante, y se registra un cambio de los operadores económicos, que son no sólo mercaderes extranjeros sino también judíos y mudéjares. Unos protagonistas que no operan de igual manera en otras áreas del Mediterráneo como Mallorca, Sicilia, etcétera.

M. Aymard:

En las comunicaciones que acaban de ser presentadas observo dos tendencias en parte contradictorias. Ustedes insisten en la especificidad de los siglos XII y XIII: la importancia de los factores político-militares y las progresivas transformaciones del orden social interior con la etapa intermedia del sistema tributario-mercantil, que habría preparado la instalación del régimen feudal. Pero lo que me sorprende es el aspecto moderno del discurso empleado cuando, por ejemplo, se habla de intercambio desigual, industrialización o acumulación de beneficios. En este sentido, me gustaría plantear algunas cuestiones.

En primer lugar, la industrialización del siglo XIII, desde el punto de vista de la remuneración del trabajo, de los capitales invertidos y de la acumulación de beneficios a través del comercio a larga distancia, ¿merece una connotación positiva del fenómeno como la revolución industrial nos ha habituado a aceptar? No olvidemos que los modernistas, siguiendo a Mendels y a Medick, insisten en la baja continua de la remuneración del trabajo.

En segundo, ¿qué significa el intercambio desigual en los casos presentados? Los simples derechos preferenciales para la exportación no bastan para definirlos: es preciso comparar las remuneraciones del trabajo y los productos vendidos.

Por último, esta jerarquía espacial que todos han destacado para los siglos XII-XIV, y en la cual se encuentran ya algunos elementos de la geografía diferencial del **world-system**, ¿es visible ya en términos capitalistas, es decir, en términos de rentabilidad del capital invertido, o debe ser objeto de una lectura verificada con otro tipo de lógica?

H. Bresc:

De las tres cuestiones planteadas, una puede contestarse enseguida. Cuando se habla de intercambio desi-

igual en la Edad Media se hace un mal uso de la expresión popularizada por Samir Amín, porque el tráfico medieval es favorable a la producción agrícola y a los productores de materias primas. Por consiguiente, se puede suprimir la expresión o darle un sentido diferente. Es un intercambio no desigual sino llevado a cabo entre países que acumulan hombres y técnicas —aunque no forzosamente capitales— y otros que desinvierten en ambos. He aquí, por ejemplo, las migraciones de los técnicos. Entre Génova y Sicilia los **terms of trade** favorecen al trigo a expensas de los paños por lo menos hasta 1640: es lo que yo llamo la trampa de los intercambios.

En Sicilia alrededor de 1460 la renta comenzaba tímidamente a subir. Hasta entonces eran los productores los que se embolsaban la diferencia: por ello, entre 1360 y 1490 **grosso modo** los inventarios **post-mortem** son dignos del país de Jauja. Pese a ello hay una desinversión global de la isla en la medida que los capitales acumulados se colocan en la deuda pública genovesa, pues no encuentran un buen empleo en su tierra.

En lo que se refiere a la protoindustrialización, se sabe que no es la primera, a despecho de su nombre. Sin duda, sería preciso hablar para esta época de industrialización arcaica, agotada después de 1340-1360. La subida de los salarios urbanos la expulsó hacia los campos, y las ciudades sólo conservarán a los trabajadores cualificados: fundidores, relojeros, pintores, fabricantes de libros hasta el descubrimiento de la imprenta...

G. Lemeunier:

Sólo dos preguntas que me han sugerido las exposiciones anteriores. La primera, a P. Iradiel, a propósito de la pañería murciana a la que ha hecho referencia, pues yo no he encontrado esa pañería más que en Murcia capital. Con carácter disperso sólo he hallado en algún lugar, como Alhama o Ricote, un artesanado doméstico, de autoconsumo, que no comercializa su producción.

Y la segunda a D. Menjot y a Miguel Rodríguez Llopis, sobre el marco que nos presentan, en el que sólo aparece la capital murciana, el trasfondo militar de guerra, no queda muy claro. Este quizás se note menos en la capital, pero es fundamental en Caravaca, Cehegín o Lorca, y seguirá siéndolo, hasta nuestros días, en Cartagena.

P. Iradiel:

Respondiendo a la pregunta, he de señalar, como cuestión previa, la escasez de documentación para toda

Castilla, y en concreto para Murcia. Los medievalistas nos tenemos que mover a base de una fuerte dosis conjetural e hipotética. Pero en uno de estos escasos documentos, uno bien específico de 1471, se citan lugares en los que se producen paños como Valle de Ricote, Librilla, Alhama, Aledo, Caravaca, Molina Seca, Cotillas, Alguazas, Jumilla y Yecla, así como otras de la actual provincia de Albacete que eran de señorío laico o eclesiástico. A estos lugares se los clasificaba en tres apartados según se permitiese la entrada de su producción pañera en la capital libremente, tras una revisión muy dura o se les prohibiese simplemente.

Muchos paños producidos en ellos eran de igual forma y calidad que los producidos en Murcia capital. De ahí el control establecido.

Por el contrario siempre son admitidos sin dificultad los paños mayores de Flandes, que no eran competitivos con los murcianos.

D. Menjot:

Es imposible negar la importancia considerable de la guerra, tanto en Murcia como fuera de ella. En la capital, que reunía entonces la inmensa mayoría de la escasa población repartida sobre el territorio murciano, habría podido ver la luz una lógica diferente del sistema feudal. Pero ello no sucede por culpa de la guerra: dada la necesidad de una fuerza militar, todo aquel que tuviera los medios para sostener un caballo se convierte en un caballero de alarde y tiende a integrarse en la nobleza.

Por lo mismo, el artesanado más importante tiene una finalidad militar. En las listas de exenciones de impuestos se encuentran todas las especialidades relacionadas con el armamento: fabricantes de puñales, cuchillos, espadas, arneses, escudos...

Por el contrario, la rentabilidad de la venta de lanas locales, buscadas en el mercado mediterráneo, impide el desarrollo de la pañería. Me pregunto si las medidas de Alfonso XI, recordadas por P. Iradiel, eran aplicadas. Y en cuanto a los salarios, sabemos poco fuera de Sicilia. Pero los estudios realizados sobre Flandes ponen en evidencia su caída considerable a fines del siglo XIII.

En cuanto a los conceptos que utilizamos, es necesario precisarlos más: la prudencia es una virtud recomendable. Pero me parece que no es necesario renunciar a su empleo y, sobre todo, a postular desde la Edad Media la existencia de un sistema espacial destinado a modificarse con el tiempo. Falta, por supuesto, multiplicar el estudio de casos particulares, especialmente en el Maghreb, del

cual sabemos tan poco. La historiografía ofrece estos problemas desde la perspectiva de las potencias dominantes (ahí está, por ejemplo, la tesis de Heers). Nos falta aún la **visión de los vencidos**.

M. Rodríguez Llopis:

Comenzaré contestando a G. Lemeunier sobre las diferencias entre la historia de la capital y la del reino, y de la extensión de ciertas características de la ciudad al reino. Hay un desarrollo muy diferenciado entre las diversas comarcas, con contrastes geográficos y económicos muy profundos entre la ciudad y la montaña.

Respecto al señorío santiaguista habría que romper el esquema de que los lazos de los campesinos respecto al señor eran muy fuertes. Por el contrario, eran muy laxos, y el señor era para los campesinos algo muy etéreo y distante, aunque es verdad que los lazos de dependencia y la renta feudal existían.

Pero son las comunidades campesinas medievales de las encomiendas las que mantienen sus usos comunales mejor que las ciudades de realengo. Incluso a partir del

siglo XV, cuando asistimos a fenómenos de privatización de pastos y montes, a su apropiación por las oligarquías, fenómeno generalizado en los realengos, esto no ocurre en las encomiendas, donde los montes mantienen sus aprovechamientos comunales.

El comendador, gran absentista que recibe una fuerte renta en base al diezmo, se desinteresa por desarrollar otro tipo de acción. Incluso la pequeña propiedad campesina está más extendida que en otras áreas.

En cuanto a la industria textil, en la zona norte del señorío hay un desarrollo de producción textil dispersa, trabajada a domicilio por campesinos de una zona montañosa —Liétor, Letur, etc.— con débiles rendimientos agrícolas. La materia prima la proporciona un comerciante ajeno a la comunidad que después la comercializa pero con orientación hacia Andalucía, no hacia el Mediterráneo. Por el contrario, en la zona sur lo que se produce es la precoz presencia, ya en el siglo XV, de comerciantes extranjeros, genoveses principalmente, que se llevan la lana vía Cartagena. Pienso que son dos soluciones distintas a un mismo problema, sobre las que habría que profundizar más.