



EL ASNO Y LA NAVE

La economía mediterránea de 950 a 1180

CHRIS WICKHAM

CRÍTICA

CHRIS WICKHAM

EL ASNO Y LA NAVE

La economía mediterránea
de 950 a 1180

Traducción castellana de
Tomás Fernández Aúz

CRÍTICA
BARCELONA

Primera edición: febrero de 2025

El asno y la nave. La economía mediterránea de 950 al 1180
Chris Wickham

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor. La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías. Al comprar este libro estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.

En Grupo Planeta agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan continuar desempeñando su labor. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Queda expresamente prohibida la utilización o reproducción de este libro o de cualquiera de sus partes con el propósito de entrenar o alimentar sistemas o tecnologías de inteligencia artificial.

Título original: *The Donkey and the Boat: Reinterpreting the Mediterranean Economy, 950-1180*

© Chris Wickham, 2023

© de la traducción, Tomás Fernández Aúz, 2025

Iconografía: DAU, Grupo Planeta

© Editorial Planeta, S. A., 2025
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

editorial@ed-critica.es
www.ed-critica.es

ISBN: 978-84-9199-705-4
Depósito legal: B. 419-2025
Impresión y encuadernación: Egedsa
Printed in Spain - Impreso en España



Capítulo 1

1.1. INTRODUCCIÓN

Si comencé a concebir el presente libro fue a causa de lo mucho que me disgustaban las narrativas tradicionales relativas a la «revolución comercial» vivida a lo largo de la Edad Media central en Europa y el Mediterráneo —aunque lo que mayor insatisfacción me producía era la crónica de sus orígenes—. De una cosa al menos no cabe duda alguna, y es de que tuvo efectivamente lugar una transformación económica fundamental. El período comprendido entre las horquillas temporales de 950 a 1000 y 1300 a 1350 fue testigo de un considerable incremento en los ámbitos de la producción agrícola, los intercambios comerciales, los mercados, la urbanización y la producción urbana, y esto tanto en el noroeste de Europa como en torno al mar Mediterráneo —con independencia de que la gobernación de esos territorios se hallara en manos cristianas o musulmanas—. (Esto también sucedió, dicho sea de paso, en otras partes del mundo, de entre las que descuella evidentemente China, aunque las razones de esa coincidencia cronológica se deban en esencia al azar.)¹ A mi juicio, no obstante, las causas de esa mutación, y su exacta naturaleza en los diferentes lugares en que se verificó, han sido generalmente malinterpretadas, incluso en lo tocante a sus componentes más elementales. De ahí el descontento al que me refería. Lo que sigue es por tanto un intento de resolver los problemas que he encontrado —específicamente relacionados con el Mediterráneo y las regiones que lo circundan, y con el período correspondiente a los orígenes de esa «revolución», que llegan hasta el año 1180 aproximadamente.

Como es obvio, la obra ha acabado adquiriendo un alcance mucho más sustancial que el señalado. Decidí comenzar mi investigación en Egipto, donde los desafíos de la documentación de la guenizá local, que ocupa un lugar preponderante en el texto, me atrajeron desde el principio, influido como estaba (y sigo estando) por los trabajos de Jessica Goldberg. No quería que el mate-

rial de aquel depósito de manuscritos judíos continuara siendo esa especie de caja negra que tantas veces parece constituir para quien no esté familiarizado con los estudios de las *guenizot*, debido a los retos lingüísticos que presenta. Por otro lado, sabía que existían también materiales egipcios escritos en caracteres árabes, lo cual me intrigaba, dado que la elaboración de un trabajo anterior había terminado por convencerme de que la documentación relacionada con el valle del Nilo era potencialmente reveladora. Sin embargo, lo que no había alcanzado a comprender aún era lo abundantes que eran esos materiales y lo mucho que podían ayudarme —y desconocía igualmente lo poco que se habían estudiado—. Como consecuencia de todo esto, el capítulo dedicado a Egipto adquirió rápidamente una longitud nada desdeñable. Más tarde me sucedería tres cuartos de lo mismo con todos los demás capítulos, ya que resultó que en los diferentes cuadrantes del Mediterráneo había invariablemente materiales tan emocionantes como infrautilizados, por no mencionar la avalancha de datos arqueológicos que era preciso ordenar adecuadamente a fin de proceder a una correcta comparación de las experiencias vividas en cada una de esas regiones.

Ignoraba los descubrimientos que me aguardaban en cada uno de los lugares en que indagaba —incluso en Italia, pese a ser la zona que mejor conocía—. Sin embargo, acabé cayendo en la cuenta de que los paradigmas aceptados con los que comúnmente se explica el cambio económico experimentado en la Edad Media central contenían de hecho fallos suficientes para justificar la necesidad de reorganizar sus tesis —o intentarlo al menos— sobre la base de una nueva comprensión del conjunto de las fuentes, una comprensión que no dependiera de las interpretaciones y decisiones de otros autores. De hecho, dichas decisiones se remontaban en muchos casos a los comienzos de la historiografía socioeconómica sistemática de la Edad Media, cuyos iniciadores —Marc Bloch, Henri Pirenne, Eileen Power, Roberto Lopez, Cinzio Violante y Georges Duby, por no nombrar sino a unos pocos— establecieron un conjunto de sólidas hipótesis basadas en indagaciones de distintas muestras de datos empíricos. Todos los estudiosos dieron por supuesto que sus conclusiones serían no solo puestas a prueba, sino también completadas a medida que fueran surgiendo trabajos posteriores. Sin embargo, en muchas ocasiones, una vez expuestos, sus planteamientos se han tomado sencillamente por nociones axiomáticas, o paradigmas en el sentido de Thomas S. Kuhn. De cuando en cuando, las comprobaciones efectuadas han confirmado sus intuiciones, como cabía esperar, ya que estos precursores eran historiadores brillantes, pero en otros casos socavaban radicalmente sus tesis, con lo que la única conclusión posible es que debemos desandar simplemente el camino y analizar de manera adecuada esos puntos de partida. De ahí las dimensiones que ha adquirido este libro, pese a no examinar más que una pequeña porción de los paradigmas engendrados a raíz de la labor de esos ensayistas.

La narrativa más accesible e influyente de la «revolución comercial» sigue siendo la que Lopez expuso allá por el año 1971, en su obra titulada precisamente así, *La revolución comercial en la Europa Medieval*.^{*} A diferencia del *Mahoma y Carlomagno* de Henri Pirenne,[†] que estudia el período altomedieval y es no obstante una obra comparable por su dilatada influencia, el trabajo de Lopez no creó por sí solo la hipótesis llamada a permanecer, sino que se limitó a resumir un planteamiento en un texto desprovisto de aparato crítico y con menos de doscientas páginas que, redactado con considerables bríos estilísticos, todavía se cita con regularidad.² En ese escrito puede asistirse, por así decirlo, al destilado de los capítulos que la *Cambridge economic history of Europe* dedica al comercio medieval, ya que en la época en que Lopez saca a la luz su obra el texto de Cambridge no solo era todavía bastante reciente sino que exponía unos argumentos similares —incluida una importante contribución del propio Lopez, fechada en 1952—. Lopez también había escrito, antes de la segunda guerra mundial, una obra fundamental sobre la Génova del siglo XIII —obra en la que se apoyará en lo sucesivo todo su pensamiento—. No obstante, la esencia del relato que nos transmite se remonta a los trabajos efectuados por Wilhelm Heyd en 1879 y Adolf Schaube en 1906 sobre el comercio en el Mediterráneo, cuyas argumentaciones acusan hoy el siglo y pico que llevan a las espaldas, ya que, pese a ser nociones pioneras en su época, estaban inevitablemente basadas tanto en fuentes literarias publicadas, que por entonces eran relativamente escasas, como en los textos (entre otros) de Raymond de Roover, el historiador de la banca y la actividad crediticia, que fueron los que acuñaron *de facto* el término de «revolución comercial» en 1942, pese a situar su irrupción a finales del siglo XIII.³

Para Lopez, la «revolución comercial» (elimino las mayúsculas que él emplea, ya que incluiré citas con las que discrepo) encontraba su fundamento en el crecimiento demográfico europeo y en la consiguiente expansión agrícola, superior al impulso mismo del dinamismo poblacional. Esto generó unos excedentes con los que comerciar, y los líderes de ese empeño mercantil fueron las ciudades portuarias italianas: Venecia, Génova y Pisa, precedidas en parte por la actividad comercial de Amalfi. (Lopez presta la debida atención al norte de Europa, y muy particularmente a la región de Flandes, como era de esperar, pero el punto focal de su atención intelectual se sitúa invariablemente en las ciudades italianas.) Lo que interesaba a Lopez por encima de todo era el proceso que permitía la verificación de ese comercio: los contratos, la contabili-

^{*} Editorial El Albir, Barcelona, 1981. El original inglés, *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350*, está en Cambridge University Press, pero puede consultarse también en <<https://doi.org/10.1017/CBO9780511583933>>. (N. del t.)

[†] Alianza, Madrid, 2019. (N. del t.)

dad, los manuales comerciales, las rutas marítimas, etcétera. Se muestra más vago al referirse a los artículos específicos con los que se comerciaba. Lopez sostiene que «el progreso agrícola fue un requisito previo esencial de la revolución comercial», que de ese modo «acabó rebasando el ámbito de la casa solariega», lo que implica claramente que los productos agrícolas constituían el núcleo mismo de ese comercio. No obstante, también sostiene que «los artículos de lujo y las costumbres de los ricos tendieron a desempeñar un papel más relevante que el de las mercancías destinadas al consumo de masas». Más tarde señalará que lo que «Europa» (se refiere a Italia) exportaba a Oriente fue, en primer lugar, hierro y madera, y posteriormente ciertos productos industriales como armas y telas —obteniendo a cambio seda, especias y pimienta—. Esto significa que no agotó la reflexión sobre el particular, lo que a su vez se debe al hecho de que perteneciera al grupo de los historiadores económicos que centran su análisis en la organización del comercio por ver en ella el principal elemento guía de la transformación y la complejidad económicas —y de que no formara parte, complementariamente, de los estudiosos volcados en la investigación de la producción y el consumo—. Sea como fuere, una cosa está clara: Italia era el principal motor del proceso. En la península itálica, a diferencia de lo que ocurría en el mundo islámico, los pueblos y ciudades contaban con «la libertad y el poder indispensables para su progreso». En las localidades musulmanas, por el contrario, la falta de esa autonomía entorpeció su avance. Por consiguiente, las urbes italianas fueron las que dominaron la «revolución comercial», pese a que los lujos que supuestamente constituían su elemento primordial les llegaran de las tierras islámicas, o por su mediación.⁴ Lopez no desconoce que, si uno pretende exponer una imagen del conjunto de las actividades comerciales, es de hecho preciso tener también en cuenta el comercio local, sobre todo el existente entre las ciudades y la campiña, y pese a que de cuando en cuando lo afirme así explícitamente, lo cierto es que no desarrolla el asunto.⁵ Esto nos deja con la sonrosada estampa de unos muelles de Venecia y Génova repletos a reventar de sedas y especias traídas por los cargueros de Oriente y utilizadas después como una simple variable secundaria del conjunto de la economía —exagero, pero solo un poco.

Evidentemente, cincuenta años de historia económica nos separan de Lopez, y ese medio siglo ha sido además notablemente productivo —a pesar de que la investigación histórica relacionada con la economía medieval sea hoy un campo menos estudiado que entonces y haya llegado a quedar incluso pasado de moda en algunos países durante la última generación—. En todas las regiones se han dedicado abundantes estudios monográficos a la economía rural, y también a la producción y los intercambios urbanos —sobre todo a los verificados después del año 1200—. Varios estudios sólidos de alcance pan-europeo vendrán a analizar, a partir de esa fecha —en la que la «revolución»

se encuentra ya en pleno proceso de desarrollo— los sistemas comerciales. Tal es el caso del ensayo que Peter Spufford titula en 2002 *Power and profit: the merchant in medieval Europe*, en el que el autor extrae una serie de generalizaciones basadas en su anterior trabajo sobre la acuñación de moneda, ofreciéndonos con ello un fecundo (y muy bien ilustrado) análisis del universo de los mercaderes, en un siglo xiv entendido en sentido muy lato. En la época en que escribe Spufford hay ya muchos más datos que vienen a mostrar el funcionamiento de ese universo en Europa. Sus principales características no suscitan polémica alguna, pues sabemos que las grandes rutas que unían el norte con el sur permitían comunicar la Italia septentrional con la región de Flandes, aunque también se extenderán sin pausa hacia el este a fin de conectar a un tiempo con el urbanizado sur de la Alemania tardomedieval y con la plata de Bohemia. En esa época puede accederse ya sin dificultad, con vistas a su inspección y estudio, a los libros de contabilidad y a las colecciones de cartas que de cuando en cuando nos han ido dejando los más destacados banqueros y empresarios mercantiles que operaban en el ámbito internacional.⁶ Hay otras importantes lagunas en el paradigma al que me vengo refiriendo (¿a qué se deben las grandes dimensiones del París posterior al 1200, por ejemplo?, ¿cómo alimentaba a su población, qué producía, y para quién?),⁷ pero los historiadores, en mi opinión, dan simplemente por supuesto que al final se acabarán colmando esas carencias.

Más problemático para nuestro caso es el hecho de que tanto las monografías como las síntesis dedicadas al período posterior al año 1200 tiendan a dar por sentada la existencia previa de esa «revolución comercial». Dado que esta había empezado aproximadamente en el período investigado por nuestros autores, estos se limitaron a analizar sus mecanismos internos, o a ensalzar sus resultados, como también sucederá con muchas de las obras relativas a las activas sociedades urbanas de Italia. El problema de cómo explicar sus orígenes rara vez surge espontáneamente, excepto en algunos estudios sobre Inglaterra, donde la densidad de textos de alta calidad sobre la historia de la economía ha seguido manteniéndose en niveles superiores a los de muchos lugares de Europa.⁸ Es más, por regla general también se ha prestado escasa atención a lo que sucedía en esa época en la orilla meridional del Mediterráneo. Una importante síntesis, la de Janet Abu-Lughod titulada *Before European Hegemony. The World System A. D. 1250-1350*, publicada en 1986, sí atiende a esa faceta, y de hecho se propone mostrar que el comercio medieval europeo del período comprendido entre los años 1250 y 1350 no fue sino un episodio de un conjunto de redes entrelazadas que se extendía desde Flandes hasta China —sin ser siquiera la más grande de todas, además—. Esta autora expone unos argumentos totalmente convincentes, pero el libro se basa en piezas de literatura secundaria, y como también ocurre con otros muchos trabajos, se ocupa básicamen-

te del comercio de largo recorrido, no de las estructuras regionales y locales que subyacen a él y lo determinan.⁹ Por lo demás, en estos libros el Mediterráneo se analiza por lo general desde el punto de vista de los venecianos y los genoveses. Se da por supuesto que sus embarcaciones dominaban los mares, y en muchas ocasiones persiste el supuesto —como ocurre con Lopez— de que, en todo el Mediterráneo, el comercio comenzó fundamentalmente con estas dos ciudades.¹⁰

Lo cierto es, no obstante, que al culminar Lopez su carrera con la mencionada síntesis, su libro había quedado ya obsoleto. En su índice de nombres, El Cairo no figura más que una vez, pese a que en 1967 Shelomo Goitein ya hubiera publicado el primer volumen de *A Mediterranean Society*, en el que se interesa en las actividades comerciales de las comunidades judías de Al Fustat, la ciudad gemela del El Cairo, cuyas cartas y documentos judeo-árabes —sobre todo posteriores a los siglos xi y xii— acabaron arrojándose a la guenizá de la sinagoga Ben Ezra (que no era ningún archivo, sino una inmensa papeleira de textos desechados con centenares de miles de pedazos de papel), una de las tres más importantes del Al Fustat del período en el que nos centramos. Los estudios académicos sobre la guenizá se han mantenido activos desde entonces, trabajados por los discípulos de Goitein y los alumnos de estos. En los últimos años ha salido a la luz el que es, de lejos, el texto más significativo sobre las cuestiones económicas de nuestro período contenidas en la guenizá: me refiero a las *Trade and institutions in the medieval Mediterranean* de Jessica Goldberg, publicado en 2012.¹¹ Todos estos ensayos permiten obtener una clara imagen de la actividad comercial de los mercaderes judíos en el conjunto del Mediterráneo (de hecho, el trabajo de Goitein facilita asimismo, de manera implícita —y a mi juicio correcta— la comprensión de los movimientos mercantiles de sus equivalentes musulmanes). Este comercio judío comenzó a finales del siglo x, mucho antes de que las ciudades italianas tuvieran siquiera ocasión de asomarse a él, y se concentró fundamentalmente en la venta de lino egipcio a Sicilia y Túnez, ambas bajo gobernación musulmana, donde esa materia prima, transformada en tejidos, se vendía, bien en el interior de una y otra región, bien llevándola de nuevo a Egipto (el aceite de oliva también viajaba de Túnez a Egipto, entre otras mercancías). Este comercio también mantenía vínculos con la cuenca oriental mediterránea y España, aunque a menor escala, así como con el comercio —básicamente centrado en los artículos de lujo— que conectaba China y la India con el Mediterráneo (conocido desde hace mucho tiempo). Este comercio centrado en Al Fustat y en la producción de tejidos fue la red de intercambios que se alzó con el predominio en las regiones de tierra adentro hasta el año 1100 como muy pronto, aunque también tendría que compartir su espacio con la urdimbre comercial que cierto tiempo después terminarían creando las ciudades italianas.

La importancia del material probatorio obtenido en la guenizá se debe a varios elementos que son directamente relevantes para nuestro estudio y que aparecerán de forma recurrente a lo largo del presente libro. Aquí me limitaré a enumerar cuatro de esos elementos. En primer lugar, desde el punto de vista empírico, esas pruebas muestran que el Mediterráneo anterior al siglo xi no era únicamente una extensión vacía a la espera de que los italianos vinieran a colmarla de actividad —posición que ha logrado generalizarse de la manera más eficaz con el libro que Christophe Picard titula *La mer des califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane (viiie-xiiie siècle)*, de 2015—. Algunos historiadores se siguen permitiendo el lujo de suponer que los comerciantes de lino egipcios constituían simplemente una especie de prehistoria del principal período del segundo gran ciclo comercial del Mediterráneo (dado que el primero habría sido el del imperio romano), verificado entre finales del siglo x y la baja Edad Media —lo que les da ocasión de continuar juzgando que ese comercio se hallaba bajo dominio de los italianos.

No obstante, hemos de reconocer que las pautas básicas que muestra el comercio marítimo en el Mediterráneo de los siglos xii y xiii no fueron en modo alguno un resultado únicamente imputable a la acción de los italianos. Ahora podemos apreciar mejor que los genoveses y los pisanos (y en menor medida también los venecianos) vinieron simplemente a sumarse a esta red comercial haciendo uso de la fuerza —de manera muy parecida a lo ocurrido con los vikingos en el mar del Norte del siglo ix, o con los portugueses en el Índico del xvi—. ¹² Los historiadores han mostrado que, entre los años 1150 y 1200, los italianos fueron los que efectuaron *de facto* gran parte del transporte comercial de mercancías por todo el Mediterráneo, llevando una buena porción de ese tráfico al norte ¹³ —un estado de cosas que habría de permanecer estático hasta la reunificación otomana de las tres cuartas partes del Mediterráneo, corriendo los siglos xv y xvi—. No obstante, toda la configuración del ciclo comercial cambia tan pronto como se estudian las pruebas de la guenizá. De hecho, como veremos, tanto Lopez como los demás autores entendieron en gran medida al revés todo el desarrollo de los acontecimientos. Pese a la importancia marítima de sus ciudades portuarias, la región central del norte de Italia no solo no lideró la economía del Mediterráneo del período que nos ocupa sino que fue una las últimas regiones en desarrollar un sistema de producción e intercambio bien integrado internamente. Esto es una paradoja que analizaremos en los capítulos 6 y 7.

Los demás elementos directamente relevantes para el presente estudio pueden exponerse más rápidamente. Me ocupo entonces del segundo de los cuatro factores anunciados: el análisis de la guenizá establece claramente que en el Mediterráneo era posible desarrollar una red de intercambios a gran escala y dominada, no por los artículos de lujo, sino por las mercancías a granel, es de-

cir, por las balas de lino en bruto, los fardos de telas de lino o algodón, y los odres repletos de aceite de oliva. Lopez pone explícitamente en duda dicha posibilidad, aduciendo que los costes del transporte serían excesivamente elevados — pese a que no resulte fácil entender cómo puede aventurar esa afirmación, dado que sabía muy bien que los genoveses comerciaban con tejidos y alumbre en el siglo XIII—. De hecho, puede demostrarse empíricamente que las mercancías al por mayor fueron el componente principal a lo largo de todo el segundo ciclo comercial, mientras que los objetos de lujo no pasaron de ser un simple añadido. Aunque he de volver en esta misma Introducción sobre el particular, y también la iré abordando sucesivamente en el conjunto del libro.¹⁴ El tercero de los cuatro elementos es el que muestra que es imposible que un debate cualquiera sobre los orígenes de la «revolución comercial» se limite exclusivamente al estudio de Europa. De hecho, es poco probable que las obras que he venido citando se ocuparan verdaderamente de Europa —y me propongo argumentar que no lo fueron en absoluto—. Es más, «Europa» no volverá a aparecer aquí como punto de referencia. Es indudable que el comercio de la región noroccidental europea, centrada en Flandes y las comarcas colindantes, comenzó posiblemente un siglo antes que el de la Italia septentrional, como también es claro que hubo vínculos entre las dos redes. Sin embargo, esos lazos no fueron casuales, y por eso mantendré *de facto* que, en sí misma, la evolución de ambas zonas obedeció a causas parcialmente diferentes. En consecuencia, aquí voy a centrarme únicamente en el Mediterráneo, y no pienso privilegiar ninguna región específica de ese mar por razones apriorísticas. El cuarto y último elemento, el de la diferente perspectiva que ofrece la guenizá, también plantea una serie de interrogantes fundamentales sobre la forma en que establecemos las teorías de las causas económicas que explican el período medieval. ¿Cuáles *fueron* los principales motores de la economía? ¿En qué medida nos es dado efectuar consideraciones de orden general sobre esas raíces causales? ¿Cuál fue de hecho la lógica económica que caracterizó al período medieval? He abordado esta última cuestión en otro escrito,¹⁵ y volveré a él tanto al término de la presente Introducción como al final del libro.

En este estudio centro mi atención en el largo siglo XI —un siglo entendido, de hecho, en un sentido muy lato, ya que abarca desde *c.* 950 a *c.* 1180—. La primera de esas dos fechas viene a señalar, *grosso modo*, el inicio del ciclo del comercio mediterráneo. La segunda, que especifica el punto en el que dicho comercio se hallaba prácticamente en su apogeo, requiere mayores comentarios, dado que no debe tenerse por un corte temporal absolutamente exacto. En la mayor parte de las regiones que someto aquí a estudio carece de importancia que escoja como fecha terminal el año 1180 o el 1200, ya que he tratado los datos vinculados con el final del siglo XII de una forma bastante flexible. En esas fechas, la actividad de los intercambios internos ya ha quedado manifies-

tamente iniciada en todas las regiones de que me ocupo, excepto en una. Es precisamente Italia la que plantea problemas aquí. En un principio pensaba, tomando como base las presuposiciones de la historiografía, que sería relativamente fácil señalar que el instante en que las economías productiva y comercial internas de la región central del norte de Italia comenzaron su decisivo repunte tuvo lugar a principios del siglo XII a más tardar, y que por consiguiente no iba a ser necesario avanzar a períodos muy posteriores, puesto que la cuestión de sus orígenes ya habría quedado clara. Sin embargo, al ahondar en la investigación del asunto, la fecha fue retrasándose. En un primer momento, el año 1150 pareció constituir un nuevo punto de inflexión perfectamente plausible, y así es, probablemente, en los casos de Milán y Piacenza (aunque incluso en estas ciudades tan grandes las pruebas sean poco concluyentes e indirectas), y también, sin duda alguna, en el de las ciudades portuarias. En cambio, en casi todo el resto de la Italia septentrional, esa fecha no nos ofrece ninguna indicación que nos dé pie a decir lo mismo, así que decidí echar aún más para atrás el año final, situándolo así en el de 1180. Y a pesar de todo, como tendremos ocasión de ver en el capítulo 6, las características del siglo terminan probablemente más tarde en gran parte de la región. En cualquier caso, opté por no empujar el límite más allá de ese año 1180. Esto se debe a que quería tener la oportunidad de estudiar todos los materiales de que disponía —tanto de carácter documental como literario y arqueológico— en las regiones en que centraba mi examen. Era preciso estudiarlos todos de manera directa, ya que la forma en que gran parte de la historiografía ha venido utilizando esos materiales ha terminado por distorsionarlo en demasiadas ocasiones debido a las asunciones previas relacionadas con lo que el historiador está *obligado* a encontrar. En el interior de la Italia posterior al año 1150, sin embargo, la documentación de algunas ciudades aumenta década tras década, y de manera exponencial. En Génova, por ejemplo, hay más documentos relativos al período comprendido entre los años 1180 y 1200 que el vinculado con los doscientos cincuenta años anteriores, y lo mismo cabe decir, poco más o menos, de Venecia —pese a que, de hecho, el problema no gravite sobre Génova y Venecia, dado que su compromiso comercial no solo figura entre los más tempranos y sólidos de toda Italia sino que es también insólitamente fácil de rastrear—. Por consiguiente, el año 1180 puede mantenerse como límite terminal en el caso de Italia, aunque en algunas regiones de ese país también haya tenido que indagar en fechas posteriores. Por lo demás, ese 1180 tampoco es un hito conclusivo que resulte engañoso en ninguna otra región. Y en el caso de Bizancio al menos me permite esquivar la cuestión —marginal para la argumentación de la presente obra, pero crucial para los bizantinistas— de los efectos que el desastre que supuso la Cuarta Cruzada tuvo en la economía del imperio después del año 1204.

Las dimensiones del Mediterráneo son enormes, y la importancia de los materiales probatorios del período que aquí nos ocupa es asimismo demasiado grande para poder estudiar con la hondura precisa los detalles de todas las regiones que lo constituyen —al menos no sin generar una obra de una prolijidad absurda—. Aquí he abordado aproximadamente la mitad de las comarcas que lo rodean. He escogido seis casos prácticos que presentan una serie de particularidades complementarias. En orden de aparición, son las siguientes: Egipto; la porción central del norte de África, enclavada en lo que hoy es Túnez, y que en la Edad Media recibía el nombre de Ifriquía; Sicilia; el imperio bizantino, y muy especialmente sus feudos interiores próximos al mar Egeo; el Al-Ándalus, es decir, España y Portugal en el período islámico; y la región central del norte de Italia, y más señaladamente el centro y el este de la llanura del Po y la Toscana. (Véase el mapa 1. Obsérvese que por «regiones» entiendo, a lo largo de todo este libro, un conjunto de ámbitos geográficos relativamente grandes —como los que acabo de enumerar—. Se trata de un término que permite adecuadamente la generalización, dado que dichas regiones rara vez coinciden con una sociedad y una organización política específica, sea antigua o moderna.) En casi todas esas regiones, las pruebas de que disponemos —documentales, arqueológicas o de ambas clases— son lo suficientemente buenas para justificar la realización de un examen concreto y circunscrito. La excepción a la regla es aquí la que plantea Ifriquía, pero el vínculo de esta región con Sicilia era demasiado estrecho para que resultara fácil dejarla a un lado —y de hecho, estudio unitariamente las dos zonas—. Teniendo en cuenta la cantidad de datos de que disponemos para Italia, en todas sus ciudades, he debido ser más selectivo en su análisis, y por esa razón he vuelto a centrarme en los casos prácticos de Venecia, Génova, Pisa y Milán, a los que hay que añadir otras localidades que también me han exigido, aunque en menor medida, el mismo método: Padua, Lucca, Florencia, Cremona y Piacenza. En el examen de Italia he hecho igualmente una breve alusión a Roma, en tanto que elemento comparativo, por el doble motivo de que ya había estudiado esa urbe y de que desempeña un papel muy particular en el período que nos ocupa. Además, al ser una ciudad de gran tamaño, aunque relativamente aislada, plantea en sí misma un cierto número de interrogantes de interés.

Las principales regiones que he dejado fuera del presente ensayo son Marruecos, la costa de Cataluña y la parte meridional de Francia, Cerdeña, el sur de la Italia peninsular, Croacia y la cuenca oriental mediterránea —es decir, Siria y Palestina—. Todas estas zonas presentan variaciones sustanciales, sobre todo en cuanto al grado de intervención de las redes de intercambio en su composición, interna o externa. Además, los datos que tenemos de las mismas, en todo el período aquí considerado, son también más escasos, al menos en la mayor parte de los casos. La información relacionada con Cataluña es muy

abundante, pero su avance económico fue lento, al contrario de lo sucedido en la cuenca oriental mediterránea. Únicamente el sur de Italia podría compararse con las regiones que he seleccionado en cuanto a la cuantía de los materiales que vienen a probar su intensa actividad, tanto en términos de producción como de intercambio. He creído, sin embargo, que las pautas que se observan en la parte meridional de la península italiana se parecen lo suficiente a las de otras regiones como para juzgar posible no incluirla en este libro. Lamento todas estas omisiones (y muy particularmente la de Cerdeña, pésimamente documentada en el período que nos interesa, pero con una estructura socioeconómica de una extrañeza fascinante). Sin embargo, me ha parecido necesario eludir los casos que acabo de mencionar. Consideradas esas lagunas, queda claro que esta obra no constituye un estudio del conjunto del Mediterráneo, sino más bien un análisis del desarrollo y las interconexiones de un subconjunto de regiones periféricas de ese mar. No obstante, he de reiterar que esta imperfección me parece justificable desde el punto de vista heurístico, dado que, a pesar de su carácter incompleto, tendremos ocasión de hallar en ella un amplio número de variantes. Dedico un largo capítulo a cada una de las regiones estudiadas (así como uno extra, según he señalado, consagrado a Ifriquía y Sicilia). Viene después un capítulo en el que resumo los elementos que determinan que los debates empíricos que aquí presento puedan, o deban, reorganizar nuestra comprensión de la cohesión y encaje de las diferentes piezas regionales del Mediterráneo. El capítulo final investiga el funcionamiento de la lógica económica medieval, siempre a la luz de los debates que aquí se exponen.

Debo confesar aquí que, a pesar de todos mis esfuerzos, el libro se me fue de las manos. Pensé que podría confiar, y en una medida considerable, tanto en los trabajos anteriormente efectuados en este campo de estudio como en la comparación de los resultados de esas obras con un escogido conjunto de investigaciones críticas relativas a los diferentes grupos de pruebas específicos. Descubrí sin embargo, y nada más empezar, tal como he señalado, que ese presupuesto no se había dado en el caso de Egipto —y que de hecho era igualmente falso en todas las demás regiones—. En ninguna de las zonas geográficas que aquí he sometido a debate (y lo mismo puede decirse de cualquier otra comarca) se han realizado análisis económicos fiables del período que nos ocupa, con la única excepción del imperio bizantino —así ha sido incluso en la propia Italia, pese a que la península disponga, de lejos, con el conjunto de estudios más denso de cuantos puedan encontrarse—. Faltan también síntesis arqueológicas adecuadas, salvo en Sicilia y, una vez más, Bizancio. Todas las regiones tienen asimismo sus propias ideas fijas historiográficas, unas nociones que no solo no encajan con las conclusiones surgidas de los debates sobre otras zonas, sino que, en ciertos casos, llegan incluso a entrar directamente en contradicción con ellas. Esto equivale a decir, como de hecho he descubierto

que ocurre en otros períodos, que, por regla general, los historiadores y los arqueólogos no leen suficientes ensayos de regiones ajenas a las que centran sus propios análisis, razón por la que pueden verse atrapados en una serie de discusiones tan locales como solipsistas —y que en el tramo temporal que yo mismo examino giran muy frecuentemente en torno a las grandes narrativas sobre la condición nacional (en Italia o España) o alrededor de presuntos fracasos regionales (como en Ifriquía, Sicilia, Egipto o Bizancio)—. Y *de facto*, ese estado de cosas —del que en ningún caso me ocuparé aquí— jamás ha contribuido a mejorar nuestra comprensión de lo que sucede.¹⁶ En realidad, muchas de las suposiciones que se sostienen habitualmente, y que figuran recurrentemente en los debates de nuestro período, son completamente erróneas —hasta el punto de transformar de cuando en cuando ciertas obras de calidad en textos poco fiables.

Esto me hizo descubrir en último término que tenía que empezar desde el principio, valiéndome tanto de las pruebas documentales como de los materiales arqueológicos —que en todos los casos exigían una nueva contextualización—, y añadir a la mezcla la tarea extra de explicar los motivos que habían determinado que los debates locales hubieran acabado en el estado en el que estaban. Por todo ello, cada capítulo contiene una importante sección historiográfica que intenta dar cumplimiento a esa necesidad. El trabajo ha resultado ser, sin excepciones, fascinante y gratificador, pero inevitablemente los capítulos crecieron casi sin control. ¿Está bien que los capítulos de un libro cualquiera superen las cincuenta mil palabras? No, pero en esta obra todos los que encierran cuestiones de verdadera enjundia rebasan esa cifra —por no mencionar que el de Italia va incluso más allá—. Debo pedir disculpas por este exceso, al menos de manera general. No obstante, los capítulos son también bastante sintéticos, dado que se trata de exposiciones descriptivas de las cambiantes estructuras económicas observadas en el conjunto de varios países —o conjuntos de países— modernos, y en un período de tiempo cercano al cuarto de milenio (así que podían haber sido, prácticamente en todos los casos, el doble de largos). De todas maneras, en cada uno de ellos intento ser lo más claro y exacto posible, dado que la irrupción de nuevas investigaciones, particularmente las que efectúan los arqueólogos, puede transformar nuestros conocimientos con enorme rapidez. También abrigo la esperanza de que los capítulos regionales muestren a los expertos de otras zonas que en todas las que aquí se examinan existen características importantes que ningún estudio holístico de la economía medieval puede pasar por alto, pese a que algunas de ellas, inexplicablemente, apenas hayan aparecido hasta ahora en los estudios de conjunto. Puede considerarse que lo que se proponen los diferentes análisis regionales es contribuir a la comprensión y la reinterpretación del desarrollo económico de todos y cada uno de los seis casos prácticos que aquí aporto, y

que, en ese sentido, resulta factible estudiarlos por separado. Por esa razón los he redactado de manera que los argumentos que los explican se entiendan por sí solos, pese a que esto implique alguna que otra repetición ocasional —circunstancia que también se propone ayudar a que los autores no expertos en esta o aquella región puedan ahondar con mayor facilidad en los materiales probatorios y los debates—. Este es también el motivo de que haya incluido, en la mayor parte de los capítulos regionales, unas cuantas críticas detalladas de los argumentos específicos que no solo me parecen erróneos sino susceptibles de llamar a engaño a los estudiosos no especializados en la región en cuestión. Estos planteamientos equivocados, son, entre otros, los relativos al supuesto comercio de arcilla para alfareros a lo largo del Nilo; o los vinculados con el rol económico que desempeñaron los venecianos en el Egeo del siglo XII; o aun los asociados con la ausencia de ánforas en el Al-Ándalus. Sin embargo, esos capítulos también proporcionan el material empírico básico en el que se sustentan los dos apartados finales, que además de ser más breves se proponen repensar los vastos paradigmas del período: en la primera de esas secciones ofrezco los datos que explican la transformación económica del Mediterráneo y que aclaran los elementos de esa mutación, mientras que en la segunda expongo información pertinente sobre las estructuras de la economía medieval en su conjunto.

He utilizado, sistemáticamente, fuentes tanto escritas como arqueológicas —aunque ambas confluyen en los apartados específicos del libro—. Resulta cada vez más patente que no es posible escribir nada sobre la historia de la economía medieval (y tampoco de la del mundo antiguo) sin tener en cuenta las pruebas arqueológicas. No obstante, es preciso reconocer que las dos disciplinas son epistemológicamente distintas —y por eso las convenciones que regulan los criterios de verdad y verificación de la una y la otra no siempre coinciden—. Aquí no me he ocupado de examinar en modo alguno de qué forma pudieran llegar a converger, pero lo cierto es que esa circunstancia hace que el trabajo con uno u otro conjunto de datos obedezca a procesos diferentes. A esto es preciso añadir el hecho de que, en ocasiones, los arqueólogos han tendido especialmente a cultivar el hábito de utilizar supuestos basados en elementos documentales para desarrollar hipótesis relacionadas con sus propios datos arqueológicos —que después se emplean, a su vez, para reforzar los presupuestos emanados de la documentación textual, cayendo así en argumentos circulares: «Los historiadores nos dicen que esta ciudad quedó destruida en 1150, así que los depósitos hallados han de pertenecer a una época anterior, y el hecho de que no existan restos después de esa fecha confirma la destrucción»—. (Si los expertos en historia no hacen otro tanto en sentido inverso es solo porque no beben suficientemente de las fuentes arqueológicas.) Esto es por tanto lo que me ha llevado a fundamentar, prácticamente en todos los casos,

cada uno de los argumentos de base arqueológica con independencia de la argumentación paralela cimentada en las fuentes documentales o —más raramente— literarias. A mi juicio, únicamente cuando se procede a desarrollar de manera autónoma una y otra rama del análisis resulta metodológicamente permisible comparar, y tratar de conciliar, los resultados de ambas disciplinas —y eso es lo que he hecho en casi todos los apartados del libro.¹⁷

Las fuentes escritas que he utilizado están escritas fundamentalmente en tres idiomas: latín, griego y árabe (aunque de cuando en cuando también surgirán textos en copto y hebreo). El latín no da mayores problemas. No domino igual de bien el griego, y mentiría si dijera que no me he apoyado en traducciones —en caso de que las hubiera—. Me atenderé no obstante a mi interpretación de los textos, que en cada pasaje crítico he cotejado punto por punto con el documento original. Ya no puedo decir que ignore por completo el árabe, pero desde luego mi conocimiento sigue siendo muy rudimentario, así que el estudio de la guenizá ha resultado tanto más difícil cuanto que los textos de la misma aparecen redactados en «judeo-árabe», es decir, en lengua árabe, escrita en caracteres hebreos. Aquí he recurrido, y también citado, abiertamente a las traducciones de los textos literarios. He buscado ayuda siempre que he encontrado en ellos párrafos lingüísticamente decisivos que no me era posible resolver por mis propios medios —y en esos casos lo expongo explícitamente—. En la mayor parte de los casos, los documentos y las cartas escritas en árabe (o en judeo-árabe) y en copto cuentan ya con traducciones metódicas y provistas de numeración línea por línea, lo que me ha ayudado a identificar los puntos conflictivos y a resolverlos por mí mismo. En los casos en que dichas traducciones han vertido los originales al hebreo moderno he vuelto a solicitar ayuda, al menos por regla general, y siempre que lo he hecho lo he señalado convenientemente. Es imposible elaborar un libro, sea el que sea, sin contar con la ayuda de amigos y colegas, y menos aún, desde luego, uno como este, en el que son tantas las cosas de que ha de informarse cualquier autor. No obstante, de lo que me he dado cuenta al pedir asistencia lingüística en este estudio —pese a que lleve tiempo, genere un gran número de deudas de gratitud que, según ya he señalado en los Agradecimientos, estaré encantado de pagar en especie— es que ese apoyo tiene también otra dimensión: en mi opinión se trata de una iniciativa que otros deberán imitar si quieren alumbrar con éxito una historia medieval global basada efectivamente en una investigación de las fuentes primarias, en lugar de depender de estereotipos obsoletos —como tantas veces parece ocurrir—. Egipto no es una región geográficamente muy alejada de las experiencias de investigación más completas que he podido atesorar —centradas fundamentalmente en Italia—, pero en el período que nos ocupa sí que difiere lo suficiente de mi campo preferencial, tanto en términos lingüísticos como culturales, para plantear un verdadero desafío al

neófito. Irán presentará retos de idéntico tipo. Más difícil resulta aún perforar los secretos de las pruebas relacionadas con la India, China y Japón. Sin embargo, si contamos con ayuda y colaboración podemos avanzar un buen trecho. Y me alegro de que haya otros estudiosos que ya empiecen a transitar por esta misma senda.¹⁸

* * *

En el resto de esta Introducción estableceré algunos de los enfoques y puntos de partida fundamentales que he empleado en el presente ensayo, ya que de ese modo se tendrá una idea más clara de algunos de mis objetivos. Este libro se centra en el movimiento de mercancías, generalmente verificado por medio de intercambios comerciales, pero no pretendo sugerir que esa sea la característica esencial de la economía medieval (o de cualquier otro período). Antes al contrario, la producción y la demanda, tanto agrícola como urbana constituyen el primer factor, aun en el caso de que los intercambios se produzcan casi inmediatamente después, uniendo entre sí esos elementos iniciales —según un proceso que todavía se aprecia más acusadamente si se trata de una economía en expansión—. Por consiguiente, pese a estar describiendo aquí algunos fenómenos de tipo igual a los que estudiaron en su día los grandes historiadores del comercio, como Henri Pirenne, Roberto Lopez, Raymond de Roover, Maurice Lombard, Marco Tangheroni o Peter Spufford, no asumo aquí algo que muchos de ellos han dado por supuesto, de forma más o menos explícita: que el elemento principal, y en ocasiones incluso el motor fundamental, del análisis histórico de la economía radica en la complejidad del comercio y/o las finanzas que se verifican a larga distancia.¹⁹ Este es justamente el contexto en el que debo establecer también los dos principales puntos de partida que animan mi trabajo —pese a que sean en gran medida idénticos a los de otros escritos míos de carácter económico (de hecho, ya tuve ocasión de insistir en ellos con cierta amplitud en *Framing the early middle ages. Europe and the Mediterranean 400-800*)—. * Es algo que resultará evidente para la mayoría de los economistas, pero no todos los historiadores piensan con esas mismas categorías.

El primero de esos puntos de partida radica en la circunstancia de que la complejidad de la economía regional es fundamentalmente interna, ya que está basada en la demanda local, tanto de las élites terratenientes como de las cúpulas funcionariales y los propios campesinos. Estos tres grupos estimulan el desarrollo de productos vendibles, ya sean agrícolas o artesanales, y animan en consecuencia el intercambio de dichos artículos, bien en el plano comarcal,

* Hay traducción castellana: *Una historia nueva de la Alta Edad Media: Europa y el mundo mediterráneo, 400-800*, Crítica, Barcelona, 2008. (N. del t.)

bien a media distancia.²⁰ Esta actividad económica no se basaba en la navegación transmediterránea ni en la exportación a otras regiones de Eurasia ni en ninguna otra forma de transporte a larga distancia. Como es obvio, en el mundo preindustrial podían existir sistemas de comercio a gran escala, capaces de realizar recorridos mayores. El imperio romano organizó uno de esos sistemas, sustentado en este caso por el notable volumen de la demanda estatal; las exportaciones de lino que protagonizó el Egipto del siglo xi fueron otra de esas realidades, como tendremos ocasión de ver en los capítulos 2 y 3; y vencido ya el período que aquí nos ocupa, las economías urbanas montadas en Flandes y el norte de Italia en los siglos xiii y xiv formaron igualmente parte del eje de las redes europeas de similar alcance. No obstante, el motor que los originó no fue en ningún caso el comercio de larga distancia. En un principio, al menos, los productos artesanales básicos, como la ropa y las herramientas de hierro, se fabricaban cerca del punto de producción de sus respectivas materias primas. Más tarde habría que establecer redes de intercambio locales y regionales antes de poder vender mercancías en donde fuera. E incluso una vez creadas esas mallas, nadie podría haber comprado ni vendido nada en el ámbito interregional, a la escala que fuese, a menos que otra región hubiera desarrollado en paralelo un conjunto de bienes de consumo compatibles y una red de intercambios regionales parecida.

Es más, si uno se fija en los paralelismos conocidos, incluso contemporáneos, lo que se observa es que la importancia del comercio de larga distancia retrocede. Las exportaciones estadounidenses solo han superado el 10% del producto interior bruto en los dos últimos siglos, y en la mayor parte de las ocasiones han permanecido por debajo del 7%. Las exportaciones francesas e italianas no lograrán rebasar el 20% del PIB sino después del año 2000, y las del Reino Unido nunca han pasado del 25% (y sin duda jamás volverán a coquetear con esas cifras). Las importaciones han seguido trayectorias muy semejantes, salvo en el caso del Reino Unido, que en el siglo xix, en el apogeo de la revolución industrial, dependió de forma muy acusada de sus importaciones. Y es probable que todavía a finales del siglo xviii las exportaciones allende las fronteras de casi todos los países europeos se situaran tan solo en el 4% de sus respectivos PIB. No es por tanto razonable esperar que la mayor parte de las economías regionales de la Edad Media central realizaran exportaciones ni siquiera próximas a esos guarismos —¿valdrá aventurar que las economías de vocación exportadora pudieran hallarse tal vez en niveles del 1 o el 2%?—. No obstante, fuera cual fuese el montante (no es siquiera posible contemplar la posibilidad de obtener unas cifras exactas), es evidente que en nuestro período no podemos estar hablando sino de unos niveles de intercambio interregional extremadamente bajos, incluso en el caso de las economías más volcadas en el comercio exterior. Una de las cantidades más claras que he visto —de la Sicilia

del siglo xv— es la de unas importaciones de telas a la isla equivalentes al 5% de la producción local, y hemos de tener presente que los tejidos eran uno de los artículos más utilizados tanto en la exportación como en la importación. Ese valor, como ya puede apreciarse, era en realidad muy alto para la época, y es extremadamente improbable que hubiera una sola región que lograra acercarse, siquiera de lejos, a esas magnitudes —al menos no antes del año 1180—. ²¹ Merece la pena señalar que uno de los resultados que nos permiten deducir estas cifras es que las teorías de los sistemas mundiales que abordan las principales mutaciones económicas de la era moderna —teorías que insisten de forma muy notable en las conexiones internacionales— carecen de verdadera fuerza explicativa. El debate sobre esas tesis incide en un período excesivamente tardío para quienes estudiamos el lapso temporal del que aquí me ocupo, razón por la cual no necesitamos ocuparnos de él, pero retomaré brevemente este extremo al final del libro (véanse las pp. 882-883).

Las interrogantes, por tanto, deben plantearse en los planos local y regional. ¿Quién produce? ¿Quién vende? ¿Quién compra? ¿En qué punto geográfico viene a ponerse en marcha el elemento motor del intercambio y qué lo mantiene en funcionamiento? Estas son las preguntas que es preciso responder en todos los casos si queremos dar forma a las infraestructuras del intercambio local y regional. La red marítima interregional depende por entero de esa infraestructura. Sin ella, las mercancías ni siquiera llegarían a la costa. Si uno empieza el análisis por la red marítima, como tienden a hacer los historiadores (pongo por caso) de Venecia y Génova, lo que se observa con excesiva frecuencia es un total olvido del ámbito local —que en ocasiones se omite prácticamente por completo—. Ese espacio resulta menos atractivo, más pedestre y cotidiano. Se lo menciona de pasada y se lo abandona de inmediato para continuar tratando otros asuntos. No se lo analiza con ningún detalle. Y sin embargo ahí reside la médula de la economía. Es imprescindible que partamos de ahí si deseamos comprender el sistema económico en su conjunto.

Esto nos lleva a dar razón del título de este libro: hemos de estudiar tanto al asno como a la barca. Uno de los estereotipos de la historia antigua y medieval sostiene que el transporte naval es mucho más barato que el terrestre —tal vez hasta veinte veces menos oneroso—, cosa que en general es cierta (de hecho, tendremos de cuando en cuando ocasión de confirmarlo en el período que nos ocupa). ²² El comercio de larga distancia se realizaba en barco en la inmensa mayoría de los casos, y no solo en el Mediterráneo —la importancia de las llamadas «rutas de la seda» del Asia Central era minúscula en comparación con las vías oceánicas que partían de la India o la rodeaban—. Sin embargo, en todas las regiones del Mediterráneo, el *primer* tramo del transporte de mercancías se hacía a lomos de borrico, ya que solo así podían llevarse hasta los navíos —aun en el caso de que fueran fluviales, dado que, como es obvio, he-

mos de admitir la importancia de los ríos como elementos de comunicación, siempre que fuesen navegables—. Las cartas escritas en árabe que hemos encontrado en Egipto contienen un gran número de referencias a los asnos, y con razón —lo que nos permite dar por supuesta su presencia en otras zonas—. ²³ Este extremo puede desarrollarse más extensamente si lo examinamos desde la perspectiva de las poblaciones pequeñas. Para que los centros urbanos, sean ciudades o pueblos, obtengan su abasto —tanto si hay que traerlo de lejos como si viene de zonas cercanas— es preciso que la campiña disponga de excedentes agrícolas. ²⁴ Esos excedentes podían llegar a los pueblos, bien en forma de renta, bien como el producto de las ventas efectuadas por los pobladores de las zonas rurales (ya se tratara de grandes terratenientes o de simples labradores). Sin embargo, para que una economía compleja —de cualquier tipo— pudiera empezar a despuntar en este período debía contar ineludiblemente con esos excedentes. E insisto, en la franja temporal que aquí estudiamos, los mencionados excedentes alcanzaban básicamente los centros urbanos a lomos de borrico. ²⁵ A su vez, la venta de los artículos artesanales elaborados en las ciudades, igualmente transportados en borriquillos, se verificará fundamentalmente en los ámbitos local y subregional, y esencialmente a cambio de productos agrícolas. Por lo demás, cuanto más compleja sea una economía regional, mayor será la disponibilidad de artículos de ese tipo en la región —contrariamente a la idea de que la posibilidad de procurárselos quedaría restringida a unas cuantas localidades concretas—. Y en último término, hay veces en que esas mercancías pueden rebasar el marco local. Repito no obstante que las ventas interregionales, por lo general, no constituían más que una ínfima minoría de las transacciones en la Edad Media, e incluso después —y de hecho esta pauta se mantendrá hasta el siglo xx.

Por todo ello, los puntales de una economía compleja nunca giraron, en el período que nos ocupa, en torno al comercio marítimo de largo recorrido. Esto es así incluso en el Egipto o la Sicilia del siglo xi, o aun en la Italia septentrional del xiii —zonas que sí formaron parte, sin ningún género de duda, de una red comercial interregional que operaba a gran escala—. Las excepciones se ciñen a un puñado de ciudades provistas de pósitos y puertos de transbordo, como Venecia y Génova, o aun Tenis en Egipto (véanse, respectivamente, los capítulos 6 y 2). Hasta la propia Venecia usará la exportación de sal a puntos del norte de Italia situados a media distancia como fundamento principal para la acumulación de riqueza —y esto a lo largo de todo el período que nos ocupa—. ²⁶ La principal utilidad de la observación de un comercio marítimo dedicado al transporte de diferentes tandas de mercancías al por mayor entre dos regiones radica en el hecho de que constituye el signo de algo de superior importancia: que todas las economías implicadas en el intercambio poseían la complejidad interna necesaria para adquirir productos a gran escala en el ex-

tranjero y producir al mismo tiempo mercancías suficientes para pagarlos. Cuando vemos esta clase de procesos podemos empezar a hablar de un sistema económico cuyo alcance abarca (hasta cierto punto al menos) la totalidad del Mediterráneo. Pero si nos fijamos en los movimientos de esta magnitud, deberemos pensar primero en el borriquillo —y solo después procederá que nos ocupemos de la barca.

La verdad es que ya he mencionado mi segundo punto de partida, ligado a este: se trata de que los elementos que indican la complejidad de los intercambios no son los artículos de lujo, sino más bien las mercancías que se transportan al por mayor. En nuestro período, estos productos a granel eran, en el grupo de los alimentos, el trigo, el vino, el aceite de oliva y el queso (y no las especias); en el renglón de las materias primas destacan el lino, el algodón, la lana, la madera y las pieles; y en el apartado de los objetos artesanales tenemos las telas, los útiles de metal, los objetos de cuero, el papel y la cerámica (y no el oro o las joyas). Solo las mercancías al por mayor son realmente significativas para cualquier economía. En las sociedades estratificadas, ya sean simples o complejas, siempre existen artículos de lujo, ya que su función principal consiste en señalar la elevada posición de las élites. De costosa elaboración y / o difícil obtención, estos objetos constituyen, por definición, una porción muy reducida de las mercancías. Puede decirse, de hecho, como norma aproximada, que si un determinado artículo de lujo es importante para un sistema económico —entendido en su conjunto— la conclusión a sacar es que ha dejado de representar un lujo. (Una vez más, debemos dejar a un lado las ciudades con almacenes y puertos de transbordo como Venecia, ya que se revelaron capaces de enriquecerse con un comercio basado en gran medida en el transporte de artículos de lujo.) Si queremos comprender el funcionamiento —interno o interregional— de una economía, deberemos centrar el análisis en los productos al por mayor. Por consiguiente, procederé a excluir sistemáticamente el tráfico de bienes suntuarios en todo cuanto sigue. No obstante, también había elementos parcialmente lujosos, como la seda, que era adquirida por una élite mucho más numerosa y era elaborada a escala considerable en España, Bizancio y Sicilia; o como la plata, que, pese a ser un metal precioso, era habitualmente la moneda de curso legal para la mayor parte de la gente y podía encontrarse sin dificultad. También de esto habré de ocuparme. Sin embargo, ninguno de estos lujos a medias podía generar por sí mismo un sistema de intercambio —y de hecho no lo consiguieron nunca, salvo en el caso de un puñado de ciudades muy concretas o de las zonas mineras que extraían la mena—. Lo que ocurre es más bien, como tendremos ocasión de comprobar, que estos semilujos, sobre todo por lo que hace a las tejedurías de seda, fueron, en el mejor de los casos, una variable asociada —y excepcionalmente bien documentada— a otras clases de producción textil mucho más relevantes, como el lino y el algodón.²⁷