

LAS GALERAS MERCANTILES DE FLORENCIA  
EN EL REINO DE GRANADA EN EL SIGLO XV<sup>1</sup>

*THE MERCANTILE GALLEYS OF FLORENCE  
IN THE KINGDOM OF GRANADA IN THE XV<sup>th</sup> CENTURY*

RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO  
Universidad de Sevilla

*Resumen:* Florencia desarrolló un sistema estatal de galeras en el siglo XV. El presente artículo analiza su papel en el Reino de Granada, tanto en las órdenes del Consulado del Mar florentino como en la documentación privada. Así, se estudian aspectos tan dispares como la inserción de los puertos nazaríes en las líneas de navegación florentinas, los fletes previstos y las noticias sobre la práctica mercantil. Emerge una imagen inédita sobre el papel de las galeras toscanas en la articulación comercial exterior del territorio granadino.

*Palabras clave:* galeras; Florencia; Granada; Almería; Málaga; comercio; historia de la navegación.

*Abstract:* Florence developed a stata galleys system in the XV<sup>th</sup> century. The present article analyzes its role in the Kingdom of Granada, in the Florentine Sea Consuls' orders as well as in the privet documentation. Thus, we study aspects as different as the insertion of the Nasrid ports in the Florentine navigation lines, freight charges envisaged and the news about the mercantile practice. What emerges is a hitherto unknown image about the role of the Tuscan galleys in the external commercial organization of the Granadan territory.

*Keywords:* galleys, Florence; Granada; Almería; Málaga; trade; navigation history.

SUMARIO

1. Florentinos en Granada.– 2. Las galeras mercantiles de Florencia en Granada.– 2.1 Almería y Málaga en la ruta de Poniente.– 2.2 Las galeras de Berbería.– 2.3 Granada en los fletes de las galeras mercantiles de Florencia.– 3. Florentinos y genoveses en Málaga: el comercio de las galeras.– 4. Algunas consideraciones finales.

---

<sup>1</sup> El presente artículo forma parte del proyecto “Andalucía, el Reino de Granada y Florencia en el siglo XV”, financiado por el programa de Becas Postdoctorales del Ministerio de Educación, desarrollado en la Universidad de Florencia en 2005-2007.

Abreviaturas utilizadas: ADG = Archivio Durazzo-Giustiniani; AOI = Archivio dell' Ospedale degli Innocenti; ASF = Archivio di Stato di Firenze; CM = Consoli del Mare; NA = Notarile Antecosimiano; SS = Sezione Sauli.

## 1. FLORENTINOS EN GRANADA

El estudio de las naciones italianas en el sureste peninsular ha privilegiado tradicionalmente la presencia genovesa. Es un hecho fácilmente comprobable con un vistazo somero a la bibliografía disponible.<sup>2</sup> De la misma manera, la mayor visibilidad de los venecianos a través de su conocido sistema de *mude*, cuyas galeras conectaban a la *Serenissima* con los mercados de todo el Mediterráneo y el Mar del Norte, ha llamado oportunamente la atención sobre su presencia en la Península Ibérica.<sup>3</sup> Por el contrario, la presencia de los toscanos, y más concretamente de la *natio* florentina, ha pasado más desapercibida, circunscrita a la información proporcionada por el Archivo Datini a caballo entre los siglos XIV y XV.<sup>4</sup>

No cabe duda de que la dispersión y la fragmentación de las fuentes complican sobremanera su estudio en un área que no fue primordial en los intereses políticos y comerciales toscanos. Con todo, una investigación más detenida ha permitido ir sacando a la luz recientemente el conocimiento que la *Signoria* de Florencia tenía del litoral nazarí y los contactos comerciales en las rutas entre el Mediterráneo y el Atlántico.<sup>5</sup>

A partir de este punto, la profundización en las relaciones comerciales entre Florencia y el Reino de Granada en el siglo XV encuentra dos escollos insalvables: de una parte, el examen de los libros contables, memoriales y *ricordanze* de las compañías florentinas conservados en el Archivo di Stato se ha revelado infructuoso para

<sup>2</sup> Resulta indispensable la consulta de los siguientes trabajos: Jacques HEERS, *Le Royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident (XV<sup>e</sup> siècle)*, "Le Moyen Age", LXIII (1957), pp. 87-121; Gabriella AIRALDI, *Genova e Spagna nel secolo XV. Il "Liber Damnicatorum in regni Granate" (1452)*, Génova, 1966; Geo PISTARINO, *Tra Genova e Granada nell'epoca dei nazari*, en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIII-XVII*, Sevilla, 1989, pp. 191-228; Blanca GARÍ, *La advertencia del fin. Génova y el Reino de Granada a mediados del siglo XV*, en *Presencia italiana*, pp. 179-189; B. GARÍ y Roser SALICRÚ, *Las ciudades del triángulo: Granada, Málaga y Almería y el comercio mediterráneo de la Edad Media*, en *En las costas del Mediterráneo occidental: las ciudades de la Península Ibérica y el reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media* (D. Abulafia; B. Garí, eds.), Barcelona, 1996, pp. 171-211; Roser Salicrú ha reunido diversos trabajos dedicados al tema en R. SALICRÚ I LLUCH, *El sultanato nazarí de Granada, Génova y la Corona de Aragón en el siglo XV*, Granada, 2007; Antonio MALPICA CUELLO y Adela FÁBREGAS GARCÍA, *Los genoveses en el Reino de Granada y su papel en la estructura económica nazarí*, en *Genova, una "porta" del Mediterraneo* (G. Gallinari, ed.), Génova, 2005, pp. 227-258; A. FÁBREGAS GARCÍA, *Vías de acceso del azúcar del Reino de Granada al mercado europeo: la Sociedad de los Frutos (siglos XIV-XV)*, en *Historia do açúcar. Rotas e mercados*, Madeira, 2002, pp. 23-53; IDEM, *Aprovisionamiento de la seda en el reino nazarí de Granada. Vías de intervención directa practicadas por la comunidad mercantil genovesa*, "En la España Medieval", 27 (2004), pp. 53-75; José Enrique LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Génova y el Reino de Granada (siglos XIII-XV)*, en *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico. Secc. XIII-XVIII* (S. Cavaciocchi, ed.), Florencia, 2007, pp. 267-294.

<sup>3</sup> Cf. J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *La "muda" de Berbería en las fuentes españolas*, en *Relaciones entre el Mediterráneo cristiano y el Norte de África en época medieval y moderna* (C. Trillo San José, ed.), Granada, 2004, pp. 361-401; IDEM, *Las galeras venecianas de Poniente y Berbería desde la perspectiva española*, "Medievalismo", 16 (2006), pp. 113-72.

<sup>4</sup> Cf. Federigo MELIS, *Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo*, en *Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XV)*, Sevilla, 1976, pp. 3-65; A. FÁBREGAS GARCÍA, *Estrategias de los mercaderes toscanos y genoveses en el Reino de Granada a través de la correspondencia Datini*, "Serta Antiqua et Mediaevalia", V (2001), pp. 259-302.

<sup>5</sup> Cf. Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO, *El Reino nazarí de Granada entre los manuales de mercaderías y los tratados de aritmética italianos bajomedievales*, "Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino", 19 (2007), pp. 141-168; IDEM, *La costa del Reino de Granada en la documentación náutica italiana (siglos XIV-XVI)*, "En la España Medieval", 31 (2008), pp. 7-36.

el período estudiado. De otra, a diferencia de genoveses y venecianos, los florentinos no sellaron las relaciones comerciales con el sultanato nazarí a través de ningún texto oficial.<sup>6</sup> Al menos no se han hallado trazas en las secciones consultadas hasta ahora entre los fondos de su inmenso Archivio di Stato. En este contexto el estudio de la actuación de las galeras mercantiles florentinas en el sureste peninsular cobra una relevancia inusitada para ahondar en la articulación de la presencia toscana y su papel en la proyección comercial nazarí en un período en el que la ausencia de fuentes autóctonas constituye un serio obstáculo.

Efectivamente, tras la conquista de Pisa en 1406 y la ansiada salida al mar en 1421 con la adquisición de Porto Pisano y Livorno, Florencia optó por seguir el ejemplo de Venecia, desarrollando entre 1422 y 1480 un sistema estatal de galeras que asegurara los contactos comerciales con todo el Mediterráneo y el Mar del Norte, con el respaldo y la seguridad que debía proporcionar la república. Cuatro eran las áreas estratégicas para la economía florentina de la primera mitad del siglo XV: *Catalonia* (la Corona de Aragón y Sicilia); *Ponente* (Inglaterra y los Países Bajos); *Barberia* (el Magreb central) y *Levante* (Bizancio-Egipto-Siria), conectadas a través de seis líneas.

## 2. LAS GALERAS MERCANTILES DE FLORENCIA EN GRANADA

El estudio de las galeras estatales de Florencia tiene una referencia de obligado conocimiento, punto de partida para toda investigación que aspire a profundizar en él: la monografía de Michael E. Mallett.<sup>7</sup> A él nos remitimos para el conocimiento general del funcionamiento del sistema en el contexto económico florentino. Para nuestro caso resulta oportuno recordar la ausencia de registros oficiales continuos sobre el comercio florentino y el movimiento de naves. Efectivamente, no se han conservado los libros portuarios de Livorno ni de Porto Pisano, y los registros de los Cónsules del Mar son incompletos y discontinuos, apenas contienen detalles relevantes referentes a los viajes de las galeras y sus cargamentos durante la década de 1460. De hecho, su publicación previa no había encontrado continuidad en la historiografía específica.<sup>8</sup>

Por otra parte, como todas las disposiciones oficiales, muestran la organización ideal del sistema estatal, la teoría, pero no revelan demasiados particulares sobre su funcionamiento real. De hecho, Mallett tuvo que complementar la documentación conservada en los archivos florentinos con registros procedentes del Public Record Office de Londres, el Archivo de la Corona de Aragón y el Archivo del Reino de

---

<sup>6</sup> B. GARÍ, *Génova y Granada en el siglo XIII: los acuerdos de 1279 y 1298*, "Saggi e documenti", VI (1985), pp. 175-206; G. PISTARINO y B. GARÍ, *Un trattato fra la repubblica di Genova e il regno moresco di Granada sulla fine del Quattrocento*, en *La Storia dei genovesi*, Genova, 1990, p. X; R. SALICRÚ I LLUCH, *La embajada de 1479 de Pietro Fieschi a Granada: nuevas sombras sobre la presencia genovesa en el sultanato nazarí en vísperas de la conquista castellana*, "Atti dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere", Serie V, LIV (1997), pp. 355-385; A. FÁBREGAS GARCÍA, *Acercamiento y acuerdos comerciales entre Granada y Venecia al filo de 1400*, "Anuario de Estudios Medievales", 40/2 (2010), pp. 643-664.

<sup>7</sup> Michael E. MALLET, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, 1967.

<sup>8</sup> Efectivamente, el profesor Grunzweig publicó los fondos del Consulado del Mar en francés, a veces de manera íntegra, otras ofreciendo regestos, según la importancia otorgada a los documentos. Cf. Armand GRUNZWEIG, *Les fonds du Consulat de la Mer aux archives de l'État de Florence*, "Bulletin de l'Institut historique belge de Rome", X (1930).

Valencia;<sup>9</sup> preciosa se revela además la información del diario de Luca di Maso degli Albizzi, capitán de las galeras de Poniente en 1429-30, publicado como apéndice.<sup>10</sup> Con todo, el propio autor reconoce que demasiadas preguntas quedan en el aire.

El Reino de Granada no era un área económica de interés primordial para la república toscana, ni constituía punto de cabecera de ninguna de las dos líneas que recalaban en su costa, las de Poniente y Berbería. Con todo, el estudio de la articulación de la presencia florentina a través del sistema de navegación estatal pasa por el estudio de esas dos rutas, agrupando datos de origen disperso y valía desigual.

### 2.1. Almería y Málaga en la ruta de Poniente

La actividad de las galeras de Poniente es la mejor documentada del sistema estatal florentino, y en algunos sentidos era la más importante para la economía de la república del Arno dado que su objetivo principal era garantizar el suministro de lana inglesa, vital para la industria lanera florentina.<sup>11</sup>

El viaje de inauguración de la nueva ruta tuvo lugar en 1425, aunque el segundo no se repitió hasta 1427, cuando se rescindió el monopolio genovés unido a la venta de Livorno.<sup>12</sup> Parece bastante claro que los viajes de 1428 y 1429 coincidieron con otras iniciativas enteramente privadas, como ley de la galera de Priore di Marioto, que en otoño de 1429 hacía escala en Aigües Mortes, La Nouvelle, Collioure, Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz y Lisboa antes de dirigirse hacia el Mar del Norte.<sup>13</sup> Sin embargo, se trata de una circunstancia que no parece haberse dado muy a menudo en los años siguientes.

Después del viaje de 1429 no hay constancia de que la línea continuara hasta 1436, una vez superadas la guerra con Luca y la crisis política debido a la expulsión y posterior restauración de los Medici. Se sabe que dos galeras de Poniente zarparon ese año y eran esperadas en Málaga en otoño.<sup>14</sup> El retraso en la partida del convoy de 1439 determinó que la flota navegara directamente hacia Inglaterra, deteniéndose sólo en Mallorca y Cádiz. Sin embargo, desde entonces y hasta el estallido de la guerra con Alfonso *el Magnánimo* (1447) dos galeras zarparon regularmente cada otoño con destino a Flandes e Inglaterra.

<sup>9</sup> Los archivos londinenses habían proporcionado informaciones previamente recogidas en W. B. WATSON, *The structure of the Florentine Galley Trade with Flanders and England in the Fifteenth Century*, "Revue Belge de Philologie et Histoire", XXXIX (1961), pp. 1073-1091; 2ª parte en *idem*, LI (1962), pp. 317-347. Los fondos valencianos han revelado información adicional sobre las galeras florentinas en investigaciones más recientes. Cf. D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV: rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castellón, 1998. Sin embargo, para el tema que nos ocupa nada aportan los datos recopilados en M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Nápoles, 1972 (trad. catalana de 1976).

<sup>10</sup> M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, pp. 193-280.

<sup>11</sup> Para una descripción más completa de las galeras de Poniente ver *ibidem*, pp. 82-98.

<sup>12</sup> Entre las condiciones impuestas por Génova para la venta de Livorno a Florencia figuraba la obligación de emplear naves genovesas para importar bienes desde Flandes e Inglaterra. La inauguración de la ruta estatal en 1425 interfería pues en el monopolio acordado en 1421 y sólo fue suspendido en 1426, con la firma de un nuevo tratado entre Florencia y Milán, que se había apoderado de Génova. *Ibidem*, pp. 82-83.

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 84.

<sup>14</sup> AD-G, SS, manuscrito 1842, fol. XXVI, 3-X-1436. El libro de cuentas del mercader genovés Francesco Spinola quondam Petri, residente en Málaga, menciona de manera inequívoca "quando galee florentinorum hic venerunt". Agradezco a la colega y amiga Adela Fábregas que facilitara esta información, contenida en el libro cuya edición está ultimando.

Un examen detenido de los viajes hasta el comienzo del conflicto con la Corona de Aragón muestra que en las escalas previstas en la ruta se operaron distintas modificaciones sucesivas. Así, el diario de Luca di Maso degli Albizzi revela que en el viaje de 1429-30 las galeras de Poniente se detuvieron en Porto Pisano, Marsella, Port-de-Bouc, Aigües Mortes, Barcelona, Valencia, Mallorca, Denia, Jávea, Benidorm, Villajoyosa, Alicante, Almería, Málaga, Cádiz, Lisboa, Pontevedra, Ribadeo, Southampton y Sluys a la ida, mientras que a la vuelta siguieron la ruta Sluys-Lisboa-Cádiz-Málaga-Jávea-Mallorca-Gorgona-Porto Pisano.<sup>15</sup>

El 22 de enero de 1443 los Cónsules del Mar notificaban el siguiente recorrido en el capítulo del capitán de las galeras de Poniente: Porto Pisano-Aigües Mortes-Barcelona-Valencia-Málaga-Cádiz-Flandes-Southampton a la ida, mientras que el tornaviaje seguiría la ruta Southampton-Cádiz-Málaga-Valencia-Barcelona-Sant Feliu de Guíxols-Aigües Mortes-Porto Pisano. Con todo, el capitán, de acuerdo con los patrones, podría detenerse en otros puertos de la misma ruta si lo juzgara conveniente, mientras que para la vuelta, si las galeras tenían suficiente carga, estarían autorizadas a realizar una única escala técnica sólo en Cádiz.<sup>16</sup> Una comparación entre ambos viajes revela a simple vista que en el territorio nazarí no estaba prevista la parada de Almería. Algunas variaciones más encontramos en las instrucciones para las galeras de Poniente en 1447:<sup>17</sup>

Fiandria: allo andare può fare queste schale et non altre: parte di Porto Pisano, Bocholi, Sanfilio, Maiolicha, Valença, Sciabba, Villagoiosa, Denia, Cantera, Almería, Malicha, Chadis, Lisbona, Colonne, Schiuse, Sanduicci, Antona. Et di ritorno possi fare le medesime schale cioè è da Antona in Chadis, Malicha, Porto Pisano. Non si può fare altre schale che le sopradette così nello andare come nel tornare.

Según Mallett las guerras con Alfonso V el Magnánimo determinaron de manera drástica que las galeras no zarparan entre 1448 y 1455,<sup>18</sup> aunque habría habido serios intentos de que la empresa continuara en 1448, 1451 y 1453, si bien no hay constancia de que los convoyes llegaran a zarpar. En todo caso, el comercio por vía marítima de la República de San Juan no se detuvo esos años. Así, los registros valencianos han confirmado más recientemente la llegada de galeras florentinas al grao en 1450 y 1451.<sup>19</sup> En Málaga los registros de la familia Spinola muestran que en marzo de 1451 Benedetto Cattaneo cargó en la galera de Giuliano Ridolfi 200 libras de seda con destino a Pisa, donde debían ser entregadas a Giorgio di Neirone, apoderado por Giorgio Cattaneo, hermano de Benedetto, para que las vendiera en Toscana.<sup>20</sup> A pesar de que Giuliano Ridolfi llegó a ser el oficial de la República que más viajes comandó, no hay confirmación documental de que la nave bajo su mando en 1451 fuera una de

<sup>15</sup> El diario en M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, pp. 207-275.

<sup>16</sup> ASF, CM, V, 5, 21-I-1443. Cf. asimismo A. GRUNZWEIG, *Les fonds*, p. 53.

<sup>17</sup> ASF, CM, III, ff. 78v-79v, 27-III-1447; A. GRUNZWEIG, *Les fonds*, pp. 24-25.

<sup>18</sup> Elisa Soldani ha revelado que las galeras estatales desarrollaron funciones militares durante la primera fase de la contienda. Cf. Maria Elisa SOLDANI, *Alfonso il Magnanimo in Italia: pacificatore o crudel tiranno? Dinamiche politico-economiche e organizzazione del consenso nella prima fase della guerra con Firenze (1447-1448)*, "Archivio Storico Italiano", CLXV (2007), pp. 266-324.

<sup>19</sup> Cf. José HINOJOSA MONTALVO, *Sobre mercaderes extrapeninsulares en la Valencia del siglo XV*, "Saitabi", 26 (1976), p. 92; D. IGUAL LUIS, *La ciudad de Valencia y los toscanos en el Mediterráneo del siglo XV*, en *El Mediterráneo medieval y la idea de Europa* (P. Iradiel, coord.), monográfico de la "Revista d'Història Medieval", 6 (1995), p. 88.

<sup>20</sup> Cf. A. FÁBREGAS GARCÍA, *La familia Spinola en el reino nazarí de Granada. Contabilidad privada de Francesco Spinola (1451-1457)*, Granada, 2004, pp. 27 y 93.

las de la línea de Poniente regresando del viaje hacia el norte que, por fuerza, habría partido a más tardar el otoño anterior.

Aunque había cierta confusión en torno a la certeza de la partida del convoy en 1456, hay noticias que señalan la presencia de las galeras florentinas ese año en Marsella y Málaga.<sup>21</sup> Para el viaje de Flandes e Inglaterra que debía partir en otoño de 1461 se conservan de nuevo las instrucciones para el capitán de las galeras, con capítulos prácticamente idénticos a los de 1443, estableciendo escalas similares, aunque algunas a elegir por los patrones: Porto Pisano-Savona-Marsella/Port de Bouc-Aigües Mortes-Sant Feliu de Guíxols/Barcelona-Valencia-Denia-Jávea-Alicante-Almería-Málaga-Cádiz-Sluis-Southampton, mientras que a la vuelta podían tocar tierra en Cádiz, Málaga y Jávea.<sup>22</sup> No contamos con más datos oficiales sobre las escalas previstas para las galeras de Poniente en los años sucesivos hasta la desaparición del sistema tras el último viaje en 1477-8, pero cabe suponer que, *grosso modo*, seguirían las directrices esbozadas hasta el momento.

En todo caso, hay que destacar que Málaga está siempre presente, hecho que cabe subrayar para el viaje de regreso hacia Porto Pisano, cuando la tendencia era eliminar etapas para acelerar la llegada. Almería, por el contrario, tendría un papel más secundario para los florentinos: llegó a ser eliminada de las instrucciones de 1443 –aunque reapareciera en las de 1447, pudiendo haber sido visitada en algún momento previo– y nunca figuraba entre las escalas del tornaviaje. Almuñécar, tercer puerto en importancia en el sultanato nazarí, visitado fundamentalmente por naves genovesas, pero también por las galeras venecianas, no figura nunca en las instrucciones oficiales florentinas. La única mención la proporciona Albizzi en el tornaviaje desde Inglaterra a su paso de vuelta por las costas granadinas.<sup>23</sup>

Otro indicador de la importancia de las escalas lo constituye los días estipulados para cada una de ellas: el litoral nazarí tendría una consideración sustancialmente igualitaria, en la que Málaga se imponía sobre Almería por figurar en el tornaviaje y en las instrucciones de 1443. Desafortunadamente, las instrucciones de 1447 no reflejan la duración prevista en cada puerto, lo que limita este análisis a las órdenes de 1443 y 1461, cuando para Málaga se previeron una y tres jornadas, siempre la mitad que en Cádiz, la escala principal de meridión ibérico. Las estancias a la vuelta el último año eran de tres días para Cádiz y dos para Málaga, mientras que en Almería, siempre en 1461, las galeras fondearían tres días en el viaje hacia el Atlántico.

No parece probable que las sucesivas modificaciones de la ruta afectaran a la posición otorgada a los dos puertos: en las órdenes de enero de 1461 el *Consiglio dei Cento* deja a elección de conductores y patrones la decisión de ir a Flandes e Inglaterra bien siguiendo la vía de Provenza como hasta entonces, bien surcando la ruta Porto Pisano-Palermo-Mallorca-Valencia, para continuar después como estaba previsto (Denia-Jávea-Alicante-Almería-Málaga-Cádiz-Sluis-Southampton).<sup>24</sup> De

<sup>21</sup> Cf. Edouard BARATIER y Félix REYNAUD, *Histoire du Commerce de Marseille. II. De 1291 à 1480*, París, 1949, p. 539. Citado por Rachel ARIÉ, *L'Espagne musulmane au temps des Nasrides (1232-1492)*, París, 1990, reimpresión puesta al día por la autora, p. 361, nota 5. A pesar de que la noticia refiere la conexión marítima realizada por las galeras florentinas entre Marsella y Málaga sin especificar la línea, probablemente se trata de la ruta de Poniente, pues la línea de la Berbería de Poniente ese año tenía previsto pasar por Sicilia. Cf. M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, p. 162.

<sup>22</sup> ASF, CM, IV, 6, f. 25. Es una información que se repite en ASF, CM, III, f. 132v, recogida asimismo en francés en A. GRUNZWEIG, *Les fonds*, p. 32.

<sup>23</sup> “La sera ci trovamo passato Mileccha e Stravigna”. Cf. M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, p. 270.

<sup>24</sup> ASF, CM, III, f. 138, 23-I-1461.

igual modo, la decisión de agosto de 1463 de iniciar el viaje de Poniente acudiendo a Civitavecchia a cargar alumbre antes de continuar hacia Norte no afectaría a las visitas ibéricas por debajo de Valencia.<sup>25</sup>

Naturalmente, las instrucciones oficiales y las escalas previstas en las distintas rutas no deben esconder la realidad de una navegación de cabotaje, en especial por lo que respecta al Mediterráneo occidental. Se trata de un hecho que ya ha sido apuntado para los itinerarios de las *mude* venecianas.<sup>26</sup> En este sentido, cabe recordar que la documentación náutica italiana –portulanos y cartas náuticas– revela un conocimiento detallado de las costas nazaríes.<sup>27</sup>

Además, cabe tener en cuenta los imprevistos, que podían modificar las instrucciones originales; en el caso concreto de las galeras florentinas el diario del capitán Luca di Maso degli Albizzi muestra claramente estos dos puntos, la navegación de cabotaje y las circunstancias inesperadas, no tanto al describir su paso por las costas del sultanato nazarí como una vez superado el Estrecho de Gibraltar: pasados el cabo de Gata y la Lena de Almería las condiciones del viento y del mar hicieron recomendable no detenerse en la capital almeriense, por lo que se dirigieron directamente a Málaga. En el principal puerto nazarí estuvieron lo justo para coger agua y vituallas, pues la guerra civil que asolaba el sultanato dificultaba las actividades comerciales.<sup>28</sup> El regreso se realizó sin incidentes y, tras las preceptivas paradas en Cádiz y Málaga, Albizzi señala el paso por Almuñécar, Salobreña, el cabo de Gata y Vera en el camino de vuelta.

La nota de gastos de las galeras de Poniente arribadas en 1467 revela datos de particular interés, sobre todo si se tiene en cuenta que no sobreviven registros portuarios de Málaga en el siglo XV. En efecto, se recogen los derechos de anclaje pagados en el puerto malagueño. Hasta el momento se carecía de datos en este sentido, por lo que la anotación *anchoraggio e salvocondotto a Malicha fiorini 9 larghi* resulta preciosa. Los derechos de anclaje y salvocondotto están más cerca de los 10 florines pagados en Cádiz y de los 12 florines de Southampton –lo que no deja de ser llamativo dado que en el puerto inglés las galeras permanecían una media de cuarenta días– que de los 6 florines abonados en Alicante (*Chantera*).<sup>29</sup>

Extrañamente, ninguno de los tratados firmados entre Granada y Génova desde la segunda mitad del siglo XIII contempla el pago, la reducción o exención del derecho de anclaje.<sup>30</sup> Tampoco los manuales de mercaderías analizados hasta el momento, de procedencia toscana en su mayoría, describen entre los usos del puerto malagueño este gravamen.<sup>31</sup> No así un manual veneciano de mediados del siglo XV, *Alcune raxion per marineri*, que recoge entre las *spexe se fa per li chapetani delle galie de Fiandra per tutte le schalle* va la siguiente anotación: *A Malicha per anchorazo*

<sup>25</sup> *Ibidem*, ff. 162v-163, 31-VIII-1463.

<sup>26</sup> J.-C. HOCQUET, *Itinerarios del comercio marítimo (Siglos XV-XVI)*, en *idem*, *Comercio marítimo en el Mediterráneo medieval y moderno*, Granada, 2002, p. 151.

<sup>27</sup> Cf. R. GONZÁLEZ ARÉVALO, *La costa del Reino de Granada, passim*.

<sup>28</sup> Se trata de la lucha entre Muhammad IX *el Zurdo* y Muhammad VIII *el Pequeño*. Es un tema que ya ha sido tratado en J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Noticias del Reino nazarí de Granada en una fuente florentina: el diario de Luca di Maso degli Albizzi (1429-1430)*, en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII* (B. Torres Ramírez y J. J. Hernández Palomo, coords.), “Actas del I Coloquio Hispano-italiano”, Sevilla, 1985, pp. 131-137.

<sup>29</sup> ASF, CM, VII, f. 71.

<sup>30</sup> Las cláusulas de los tratados entre Génova y Granada han sido analizadas y contrastadas en J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Génova y Granada*, pp. 268-274.

<sup>31</sup> Cf. R. GONZÁLEZ ARÉVALO, *El Reino nazarí de Granada, passim*.

*dobla una per gallia. A Stopona o Mirabella per tuor aqua in ssuma dobla una.*<sup>32</sup> La información del manual veneciano abre nuevas perspectivas, confirmando la realidad de un uso lo suficientemente conocido como para ser incluido en un libro de mercancías véneto. Así, el libro veneciano revela que los puntos de atraque del occidente granadino, aunque no estaban contemplados en las escalas oficiales previstas para el viaje de Poniente, podían recibir la visita de los convoyes vénetos, que realizarían una parada técnica por la que abonarían una dobla, al igual que por el anclaje en Málaga.<sup>33</sup> El relato de Luca di Maso degli Albizzi recoge paradas de fuerza mayor en Algeciras y Tarifa, por lo que no se puede descartar que las galeras florentinas realizaran escalas técnicas en algún momento en otros puntos del litoral nazarí como Almuñécar, Marbella o Estepona, al igual que las galeras venecianas, sobre cuyo modelo se habían construido.

## 2.2. Las galeras de Berbería

Los comienzos de la línea de Berbería son un tanto confusos en comparación con los de las galeras de Poniente.<sup>34</sup> Los primeros testimonios seguros sobre el funcionamiento de esta ruta provienen de 1447, cuando se reformaron las escalas del sistema estatal de galeras. En esa ocasión se distinguió una primera ruta hacia lo que se denominó la *Barberia alta* (Porto Pisano-Gaeta-Nápoles-Salerno-Palermo-Trapani-Túnez-Trípoli),<sup>35</sup> y una segunda hacia la *Barberia di Ponente* con un trayecto circular.<sup>36</sup>

Barberia di Ponente: allo andare può fare queste schale, parte da Porto Pisano, Marsilia, Bocholi, Barçalona, Maiolicha, Bona, Alolle, Buggia, Alg(e)ria, Tedelis, Ora, One; di ritorno può fare le medesime schale et più Malicha, Valença, Barçalona, Colliuieri, Aquamorta, Bocholi, Marsilia, Niça, non può fare altre schale.

En una navegación evidentemente de cabotaje resulta llamativa la exclusión de Almería en el tornavaje, a su paso por las costas nazaríes, lo que haría pensar en un papel secundario en el espacio que la política mercantil florentina otorgaba al sultanato granadino, después de su desaparición como escala de las galeras de Poniente de 1443, y a pesar de su inclusión de nuevo precisamente en 1447 en la ruta hacia el norte. Sin embargo, se trata de una impresión que la frecuentación del puerto almeriense

---

<sup>32</sup> Ornella PITTARELLO (ed.), *Alcune raxion per marinieri. Un manuale veneziano del secolo XV per gente di mare*, Venecia, 2006, pp. 147-148, f. 73. La editora sitúa el manual concretamente en 1444-1445 (19 y ss.). Agradezco a la amiga y colega Adela Fábregas que me señalara esta información.

<sup>33</sup> La documentación náutica conservada entre los fondos florentinos ni siquiera otorga la consideración de fondeaderos a Marbella y Estepona, que comparecen como meros puntos de referencia costeros. Cf. R. GONZÁLEZ ARÉVALO, *La costa del Reino de Granada*, pp. 25-28.

<sup>34</sup> Para las galeras florentinas de Berbería Cf. M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, pp. 72-75.

<sup>35</sup> ASF, CM, III, f. 79.

<sup>36</sup> *Ibidem*. Resulta confusa la frase “di ritorno può fare le medesime schale”, pues indicaría que la vuelta debería realizarse sobre las mismas escalas y no en sentido circular por el levante ibérico como sugiere el resto del texto, coincidiendo con las escalas contenidas en ASF, CM, IV, 5, ff. 2-3. En efecto, en este último documento a la ida estaban previstas etapas desde Porto Pisano hacia Marsella, Port-de-Bouc, Barcelona, Mallorca, Bona, Collo, B(ujía), Argel, Tedelis, Orán y Honein, mientras que para la vuelta se indicaba la ruta que pasaba por Málaga, Valencia, Barcelona, Collioure, Aigües Mortes, Port-de-Bouc, Marsella y Niza, confirmando que a la vuelta no se visitarían los mismos puertos que a la ida.

a partir de 1450 desmiente, aunque no podamos ofrecer una explicación convincente para su ausencia en 1447.

En noviembre de 1458 hay mención a un único viaje de Berbería, mediante el envío de una sola galera, que debería partir de Porto Pisano en septiembre, tocando un par de puertos entre Niza y la *riviera* genovesa –a elección del conductor– para dirigirse a Túnez directamente con posterioridad; desde el puerto hafís navegaría *per costeriam* hacia el oeste, pudiendo fondear en Almería y Málaga y atravesar el Estrecho de Gibraltar hasta Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, para regresar a continuación siguiendo la misma ruta, con orden de no descargar mercancías entre Túnez y Porto Pisano.<sup>37</sup>

Cabe pensar que la ruta de 1458 tuvo buena aceptación, pues estas mismas órdenes se vieron desarrolladas al año siguiente. Los *capitoli* del viaje de Berbería de 1459 preveían que en vez de una sola galera en el futuro partiera un convoy integrado por dos naves. Tampoco en esta ocasión hubo dos rutas distintas hacia el Magreb; de hecho, se mantuvieron sustancialmente las escalas previstas en el viaje de la Berbería de Poniente en 1447, contenidos de manera implícita en las órdenes de 1458, aunque con modificaciones. Así, al igual que el año anterior, se evitaba el paso por las costas provenzales: tras tocar en dos localidades –a elección– a este y oeste respectivamente en la *riviera* de Génova, deteniéndose un máximo de tres días en cada una, el convoy se dirigiría directamente hacia Túnez (doce días), para seguir hacia Bona (tres días), Collo (tres días), Bujía (tres días), Argel (tres días), Orán (seis días), Honein (tres días), Almería (cinco días), Alcudía (tres días),<sup>38</sup> Málaga (tres días), Cádiz (dos días) y Sanlúcar de Barrameda (doce días). La vuelta se realizaría siguiendo el recorrido inverso hasta Túnez, y de ahí directamente a Porto Pisano, pudiendo visitar antes de arribar a las costas toscanas un solo puerto en la *riviera* ligur.<sup>39</sup>

En esta ocasión llama la atención la preponderancia concedida a Almería frente a Málaga, con cinco días de escala frente a tres, aunque el puerto almeriense no figurara entre las paradas previstas en 1447. De hecho, dada la mayor importancia otorgada a Málaga frente al puerto almeriense en la ruta de Poniente, se podría pensar que las autoridades florentinas optaron por potenciar la primera en el viaje hacia Flandes e Inglaterra, mientras que la segunda habría desarrollado un papel más activo en los contactos comerciales con el Magreb. Además, cabe recordar que el puerto almeriense se convirtió en un destino preferente para los mudéjares valencianos que empleaban las galeras florentinas (como las venecianas) para emigrar al sultanato nazarí, si bien no es menos cierto que se valían de manera preferente de la línea de Poniente. En todo caso, aunque Valencia estaba excluida del viaje de Berbería en las órdenes de 1458 y 1459, por el contrario sí estaba integrada en la ruta de 1447, y hay constancia de guíajes expedidos a mudéjares valencianos con destino a Almería en las galeras florentinas de Berbería en 1455 (ruta de Cataluña-Berbería), 1457 (Berbería

---

<sup>37</sup> ASF, CM, III, f. 122v, 15-XI-1458.

<sup>38</sup> En el texto dice textualmente “partirsi e andare alchuda”. Michele Amari separa el sustantivo, que transcribe como “al Chuda”, planteando la posibilidad de que *Chuda* sea Adra o los Llanos de Adra, que en la documentación náutica italiana podía figurar como *Lena di Alcandra*. Sin embargo, no cabe duda de que *Alchuda* se trataba de la Alcudía norteafricana, en el sultanato de Fez, visitada asimismo por la *muda* de Berbería veneciana. Cf. Michele AMARI, *I diplomi arabi del R. Archivio fiorentino. Appendice*, Florencia, 1867, pp. 60-61; J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *La “muda” de Berbería*, p. 368; R. GONZÁLEZ ARÉVALO, *La costa del Reino de Granada*, p. 20.

<sup>39</sup> ASF, CM, III, ff. 124 y 124v.

de Poniente), y 1478 (Cataluña-Berbería).<sup>40</sup> Por lo demás, no hay referencias a la actividad de la línea de Berbería entre 1466 y 1478 y parece claro que se abandonó la idea de una línea independiente.

Un aspecto que no emerge con claridad de las fuentes es el papel de la ruta de Berbería en los contactos entre las riberas nazarí y magrebí. Sin embargo, cabe pensar que lo desarrolló, como indicaría la ruta Magreb occidental-Almería-Alcudia-Málaga-Cádiz-Sanlúcar de Barrameda y viceversa en las órdenes oficiales de 1458 y 1459. En todo caso, es una faceta que apenas se ha tenido en cuenta en trabajos específicos sobre el tema.<sup>41</sup> Por desgracia la relación entre las orillas opuestas del Mar de Alborán a través de los convoyes florentinos tampoco se ve confirmada en otras fuentes contemporáneas que se han revelado útiles para abordar los contactos en esta parte del Mediterráneo. Efectivamente, el exámen de las crónicas que Gomes Eanes de Zurara dedicó a la capitania de Don Pedro de Meneses (1415-1437) y su hijo Don Duarte de Meneses (1458-1464) en Ceuta, que contienen menciones puntuales tanto a las carracas genovesas como a las *mude* venecianas, no citan las galeras estatales de Florencia.<sup>42</sup> Tampoco arroja más luz la crónica del florentino Benedetto Dei, que embarcó en las galeras de Berbería de 1458, si bien es cierto que desembarcó en Túnez, donde permaneció seis meses, en vez de continuar navegando hacia las costas peninsulares. En todo caso, en ningún momento cita los puertos nazaríes al hablar de las rutas y el papel comercial de las galeras estatales, limitando todas sus referencias en el sur peninsular a Sevilla, que paradójicamente no constituía escala para ninguna línea.<sup>43</sup>

En definitiva, queda claro que la línea tuvo una vida discontinua como ruta independiente y las costas nazaríes estuvieron presentes en ella de manera irregular. A pesar de la menor constancia documental, no parece errado considerar que la ruta de Berbería tuvo una importancia más limitada que la de Poniente a la hora de articular la presencia toscana en el sureste peninsular. Se trataría de una circunstancia ulteriormente confirmada tanto por los fletes del sistema estatal florentino como por las noticias comerciales localizadas.

<sup>40</sup> Para los guiajes concedidos a los mudéjares valencianos sobre las galeras mercantiles de Florencia *vid. infra* Cuadro 3. *Cf.* M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, pp. 162 y 176; *Cf.* D. IGUAL LUIS, *Italianos en la frontera marítima nazarí: la ruta de Valencia a Granada en el siglo XV*, en *Actas del congreso La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (S. XIII-XVI)* (P. Segura Artero, coord), Almería, 1974, p. 474. La ruta de las galeras se deduce confrontando los nombres de los patrones recogidos por Mallett e Igual.

<sup>41</sup> Efectivamente, tanto Charles E. Dufourcq como María Dolores Rodríguez, al abordar las relaciones entre ambas orillas, resaltan fundamentalmente el papel de las flotas de la Corona de Aragón entre la peninsulares, y la genovesa y la veneciana entre las italianas. Para la línea florentina de Berbería ambos se limitan a citar el convoy de 1459 siguiendo a Jacqueline Guiral, cuya información entra en abierta contradicción con las órdenes oficiales de ese año al afirmar que la ruta era circular (Toscana-Cataluña-Mallorca-Magreb-Málaga-Valencia-Cataluña-Toscana), correspondiéndose en realidad con el itinerario de las galeras de Cataluña-Berbería, pero no con la línea de la Berbería de Poniente. *Cf.* Jacqueline GUIRAL, *Relations de Valence avec la Berbèrie au XV<sup>e</sup> siècle*, "Melanges de la Casa de Velázquez", X (1974), p. 104; Charles Emmanuel DUFOURCQ, *Les communications entre les royaumes chrétiens ibériques et les pays de l'occident musulman, dans les derniers siècles du moyen âge*, en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*, París, 1981, p. 33. María Dolores RODRÍGUEZ GÓMEZ, *Las riberas nazarí y del Magreb (siglos XIII-XV). Intercambios económicos y culturales*, Granada, 2000, pp. 70-71.

<sup>42</sup> *Cf.* Gomes EANES DE ZURARA, *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, (ed. facsímil de J. A. Freitas Carvahlo), Oporto, 1988; IDEM, *Crónica do Conde Don Duarte de Menezes*, (L. King, ed.), Lisboa, 1978.

<sup>43</sup> *Cf.* Roberto BARDUCCI (ed.), *Benedetto Dei. La cronica dall'anno 1400 all'anno 1500*, Florencia, 1985.

### 2.3. Granada en los fletes de las galeras mercantiles de Florencia

La organización estatal de las galeras florentinas incluía instrucciones muy detalladas para los notarios que iban a bordo con la misión de registrar el movimiento de mercancías y evitar el fraude. Así, la Señoría del Arno establecía de forma inequívoca los bienes susceptibles de ser cargados en cada etapa de cada una de las rutas mercantiles, variando el gravamen en función del tipo de mercancía y de las escalas previstas hasta el destino, que podía coincidir o no con el final de la línea, tanto a la ida como a la vuelta.<sup>44</sup> Se trata de una información especialmente útil que permite estudiar la circulación de artículos. Aunque no siempre haya constancia de que se hayan llegado a transportar todos los bienes previstos, no sería erróneo suponer que en una medida u otra habrán estado presentes en el comercio de las naves.

Los fletes de Porto Pisano a Flandes e Inglaterra de 1461 muestran la mercancía que iba todo el viaje de ida a bordo del convoy.<sup>45</sup> Un análisis somero revela que los productos italianos que encontraban mayor salida en el comercio de las galeras de Poniente estaban relacionados con la potente industria textil del centro de la Península Italiana, no sólo la Toscana, sino también la proveniente de territorios vecinos como la Romaña, con los velos de Bolonia y Perusa. Pero sin duda la palma se la llevaba la industria textil florentina, los paños laneros y los séricos, cuyo valor destaca por encima de las materias primas contempladas.

Para nuestro propósito resulta más interesante señalar que también se contemplaban fletes para las escalas intermedias de la ruta de Poniente. Así, la vocación de medio de transporte de las galeras florentinas encuentra una de sus expresiones más evidentes en los *Noli di tutta la Catalogna per Almeria, Malaga et Cadis*. En 1461 estaban previstas escalas en San Felú de Guixols o Barcelona, Valencia, Denia, Jávea y Alicante; en cualquiera de ellas se pagarían 13 sueldos y 4 dineros por cada pieza de paño embarcada con destino a los puertos nazaríes o el gaditano, mientras que por arroz, queso, nuez de galla, tártaro, “y otra mercancía de poco valor” se abonarían 6 sueldos y 8 dineros por cántaro.<sup>46</sup>

Los fletes de las galeras florentinas dejan entrever que para el comercio del convoy de Poniente los puertos del sureste peninsular eran más importantes en el tornaviaje. Así lo darían a entender los fletes a Cádiz, Málaga y Almería, cuyos pagos estaban previstos en libras esterlinas, lo que sugeriría la procedencia británica de los artículos, reforzada por el uso de medidas londinenses, como muestra el Cuadro 1.

---

<sup>44</sup> ASF, CM, IV, 4, *Capitoli degli scrivani, passim*. Asimismo publicado en A. GRUNZWEIG, *Les fonds*, pp. 73-78.

<sup>45</sup> ASF, CM, IV, 6, f. 12.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

**Cuadro 1: Fletes de Flandes e Inglaterra hacia Cádiz, Málaga y Almería en 1461**<sup>47</sup>

Mercancía	Flete a Cádiz	Flete a Málaga	Flete a Almería
Paños, <i>il centinaio</i> de Londres	7 sueldos esterlinos	8 sueldos esterlinos	9 sueldos esterlinos
Artículos de lana, tapices, sayas de toda clase, <i>il centinaio</i> de Londres	7 sueldos esterlinos	8 sueldos esterlinos	9 sueldos esterlinos
Plomo y estaño, el pan de 6 a 7 cántaros	3 sueldos esterlinos		3 sueldos y 4 dineros esterlinos
Estaño trabajado, 1 <i>carratello</i> de 4 cántaros	6 sueldos y 8 dineros esterlinos		3 sueldos y 4 dineros esterlinos

En primer lugar, resulta muy llamativa la presencia de Almería, excluida de las escalas del tornaviaje por estas mismas órdenes de las galeras de Poniente para el viaje de 1461, que se contradicen al especificar el coste de los fletes desde Flandes e Inglaterra hacia el puerto almeriense. Más llamativo aún resulta que en él estuviera previsto el desembarco de plomo y estaño en panes, así como estaño trabajado, pero no en Málaga, que en las escalas de Poniente tenía preponderancia sobre Almería. Probablemente se trate de algún tipo de *lapsus calami*, pues no tiene sentido esta ausencia en la dinámica observada hasta ahora en los puertos nazaríes. Más aún, en las mercancías previstas para su embarque en el sur peninsular hacia Porto Pisano, los tres puertos se presentan conjuntamente, pagándose los mismos derechos en cada uno de ellos por las distintas mercancías, según se recoge en el Cuadro 2.

**Cuadro 2: Fletes de Cádiz, Málaga y Almería para Porto Pisano en 1461**<sup>48</sup>

Mercancía	Medida	Florines	Sueldos	Dineros
Seda	1 cántaro	10		
Grana	<i>il centinaio</i>	2		
Cera	1 cántaro		12	
Cueros <i>spagnoli</i> de Sevilla, Jerez, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda	6 piezas	1		
Cueros <i>portogalesi</i>	7 piezas	1		
Cueros <i>galletiane</i>	8 piezas	1		
Cueros berberiscos	9 piezas	1		
Atún, sebo	1 cántaro		8	
Mercurio	1 <i>bigliuono</i>		13	4
Cinabrio	<i>il medesimo pregio d'altrettanto peso</i>		12	

<sup>47</sup> ASF, CM, IV, 6, f. 12v. Se trata de los mismos productos previstos también en los “Noli di Fiandra et Inghilterra per Catalogna”.

<sup>48</sup> ASF, CM, IV, 6, f. 13.

Los artículos previstos en los puertos del sur peninsular incluyen los más conocidos en los mercados internacionales: seda, grana, cera y cueros. El mercurio castellano se encontraría exclusivamente en Cádiz. Por su parte, el coste mucho más elevado del flete de cántaros de seda responde sin duda al prestigio de la seda nazarí, siendo especialmente apreciada la procedente de Almería, si bien toda la del emirato alcanzaba buenos precios en los mercados del centro y norte de la Península Italiana.<sup>49</sup>

Desafortunadamente, los *Noli da Porto pisano per Tunisi et tucta la Barberia insino in Cadis* no especifican en qué escala se embarcaban los artículos contemplados,<sup>50</sup> aunque no es erróneo suponer que en Porto Pisano se embarcaban con destino al Magreb todos los productos textiles (paños ingleses y florentinos, fustanes, etc.), el papel, el aceite y la malvasía –el vino presumiblemente para Cádiz y Sanlúcar de Barrameda–, además de tártaro, azúfre y albayaalde. Se trata de productos que las galeras florentinas también transportaban hacia los puertos de Provenza, la Corona de Aragón, Cádiz, Flandes e Inglaterra en la ruta de Poniente. En los puertos norteafricanos era embarcada sin lugar a dudas la laca y el tártaro árabe, las plumas de avestruz, los dátiles y los cueros berberiscos, cuyo destino podía ser tanto el sureste ibérico como la Toscana. Por su parte, en las escalas nazaríes y Cádiz serían embarcados los cueros *spagnoli*, los *ghalitiane* y los *portoghallese*, así como la seda, la grana y la cera, aunque estos dos últimos productos también se encontraban abundantemente en el Norte de África. El queso, sin embargo, es probable que fuera embarcado en Sicilia.<sup>51</sup>

Además de artículos, las galeras podían transportar algunos pasajeros, generalmente mercaderes que viajaban con sus mercancías. Por el viaje los comerciantes debían pagar *il debito nolo per la persona sua*, salvo que el flete por los artículos que embarcaban superara los 20 florines; en caso de superar los 40 florines el mercader tenía derecho entonces a hacerse acompañar sin gasto adicional por un criado *bona fide*.<sup>52</sup> Desafortunadamente, hasta el momento no se han hallado trazas de a cuánto ascendía el pasaje por persona, aunque hay testimonios de mercaderes genoveses que empleaban las galeras florentinas para desplazarse desde Inglaterra hasta Cádiz o Málaga con sus mercancías.

Más confuso resulta el transporte de mudéjares valencianos al Reino de Granada en las líneas de Poniente y Berbería. No tratándose siempre de mercaderes, ignoramos cómo se contemplaba su pasaje, pues la documentación nada dice al respecto y Mallett, en su monografía, no cita el flujo de musulmanes que emplearon tanto las galeras florentinas como las venecianas para trasladarse al sultanato nazarí. Sin embargo, se trata de una actividad habitual, según se desprende de las informaciones aportadas por los profesores Hinojosa, Ruzafa e Igual, recogidas en el Cuadro 3. Almería era invariablemente el puerto de desembarco: viajeros de toda clase y condi-

---

<sup>49</sup> La seda *spagnola*, como se denominaba comúnmente la seda nazarí, tenía un precio superior a las de otra procedencia. Cf. Florence EDLER DE ROOVER, *L'arte della seta a Firenze nel secolo XIV e XV*, Florencia, 1999, p. 26.

<sup>50</sup> Previamente publicados en M. AMARI, *I diplomati arabi*, pp. 66-67.

<sup>51</sup> Michael E. Mallett señala que las principales exportaciones de Berbería eran los cueros, la lana, la cera, la grana, el alumbre, la seda, el azúcar, los dátiles, el atún y el algodón, aunque la calidad de la mayoría de ellos era inferior a la de sus equivalentes de la Corona de Aragón y Sicilia. Cf. M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, p. 132. Se trata de una mercancía similar, aunque no idéntica, a la que cargaban las galeras venecianas: pieles y cueros, especias, cera, marfil y plumas de avestruz en los puertos magrebíes; textiles similares a los norteafricanos, seda, lino y fruta pasa en los nazaríes. Cf. J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *La "muda" de Berbería*, pp. 375-376.

<sup>52</sup> Así lo recoge el capítulo XVIII de las órdenes para el capitán de las galeras de Poniente: ASF, CM, V, ff. 6 y 6v.

ción, hombres solos, pero también familias enteras, con la licencia preceptiva de los señores de sus alquerías de procedencia, se marchaban aduciendo motivos comerciales y familiares.

**Cuadro 3: Guiajes a musulmanes desde Valencia hacia Granada en las galeras mercantiles de Florencia (1451-1478)<sup>53</sup>**

Año	Pasajeros	Línea	Origen	Destino
1451	mudéjares	Berbería	Valencia	Berbería
1455	1 moro de Valencia que va a comerciar al Reino de Granada	Cataluña-Berbería	Valencia	Almería
1457	mudéjares y 1 judío de Cervera de Urgel que se desplaza al Reino de Granada para ver a su familia	Berbería de Poniente	Valencia	Almería
1459	3 mudéjares embarcan en Valencia en enero de 1459 en las galeras partidas el otoño anterior	Poniente	Valencia	Almería
1462	4 mudéjares embarcan en noviembre	Poniente	Valencia	Almería
1463	4 mudéjares embarcan en noviembre	Poniente	Valencia	Almería
1465	15 mudéjares embarcan en Valencia en abril; en Alicante son 23 mudéjares de las alquerías de Almoyna, de mossén Roca, Villalonga, Palma y Monfort	Poniente	Valencia/Alicante	Almería
1467	4 mudéjares embarcan en diciembre	Poniente	Valencia	Almería
1468	mudéjares	Poniente <sup>54</sup>	Alicante	Almería
1470	11 mudéjares embarcan entre octubre y noviembre en Valencia; un número indeterminado lo hace en Alicante	Poniente	Valencia/Alicante	Almería
1478	48 mudéjares de Castellón de la Plana, Alcocer, Oliva, Llibert, Parcent, Carlet, Valle de Jalón, Penella, vasallo de Francesc de Vilanova, Gandía, Játiva, Alzira, Alcalalí, Denia y 18 moros de Monfort	Cataluña-Berbería	Alicante	Almería

<sup>53</sup> Las fuentes valencianas no siempre revelan la ruta de las galeras florentinas, pero dado que con destino al Reino de Granada sólo se dirigían los convoyes de Poniente y de Berbería, se pueden contrastar los nombres de los patrones con la información ofrecida por Michael Mallett –patrones y años de partida– para averiguar la línea. Fuentes: J. HINOJOSA MONTALVO, *Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada durante la primera mitad del siglo XV*, *Estudios de Historia de Valencia*, Valencia, 1978, pp. 149-150; IDEM, *Cristianos, mudéjares y granadinos en la gobernación de Orihuela*, en *Relaciones exteriores del Reino de Granada* (C. Segura Grañó, coord.), “V Coloquio de historia medieval andaluza”, Almería, 1988, pp. 338-339; IDEM, *Desplazamientos de mudéjares valencianos entre la gobernación de Orihuela y Granada en el siglo XV: la ruta legal*, “Aragón en la Edad Media”, 14-15 (1999), p. 749; Manuel RUZAFÁ GARCÍA, *Las relaciones económicas entre los mudéjares valencianos y el reino de Granada en el siglo XV*, en *Relaciones exteriores*, pp. 380-381; D. IGUAL LUIS, *Italianos en la frontera*, p. 474; IDEM, *Valencia e Italia*, p. 376.

<sup>54</sup> El profesor Hinojosa sólo señala dos galeras florentinas. En realidad no eran las galeras estatales, se trata de las dos galeras borgoñonas alquiladas por los Medici, que en 1468 cubrieron la ruta de Poniente. Cf. J. HINOJOSA MONTALVO, *Cristianos, mudéjares*, p. 339; M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, p. 171.

Basta una comparación somera con las licencias concedidas por el baile valenciano a las galeras venecianas para ver que los mudéjares levantinos y los musulmanes granadinos emplearon las *mude* vénetas en una medida muy superior a la que encontramos para las galeras florentinas. Sin embargo, la información sobre los convoyes toscanos es más precisa, pues al poder contrastar los nombres de capitanes y patrones se puede establecer de una manera certera qué línea florentina transportó mudéjares desde Valencia hasta Granada cada año, lo que sugiere siempre el viaje de ida. Por otra parte, entre 1452 y 1465 el baile concedió 197 guijajes sobre las galeras venecianas cuyo destino principal era Túnez<sup>55</sup> no el sultanato nazarí, lo que podría hacer pensar que la *muda* de Berbería transportó más musulmanes desde y hacia el Magreb, mientras que las galeras florentinas, alternando sus líneas, lo habrían hecho sólo al reino granadino. En este sentido se puede observar que, salvo en 1451 en que el destino era Berbería, en las demás ocasiones está especificado el puerto de Almería. Cabe recordar, además, que en seis de las once ocasiones localizadas (1459, 1462, 1463, 1465, 1467 y 1470) se trata de la ruta de Poniente, en la que las galeras toscanas no hacían escala en los puertos norteafricanos. Los mudéjares (más de los 113 documentados) embarcaban preferentemente por el grao de Valencia, si bien en 1465 y 1470 está constatado que también suben a bordo en Alicante, donde lo hicieron de manera exclusiva en 1468 y 1478. Precisamente se puede observar que por el puerto de la gobernación de Orihuela embarcó el mayor número de individuos. Aunque aislada, no deja de ser llamativa la referencia al judío de Cervera de Urgel que en 1457 embarcó en la galera de la Berbería de Poniente por cuanto que Venecia tenía expresamente prohibido que subieran a bordo de las *mude*.<sup>56</sup>

### 3. FLORENTINOS Y GENOVESES EN MÁLAGA: EL COMERCIO DE LAS GALERAS

Un problema fundamental en el estudio del comercio de las galeras es que subsisten pocos registros oficiales con los cargamentos, casi siempre referidos a los tornaviajes, con las mercancías llegadas a Porto Pisano, y en la mayoría de las ocasiones no se especifica su procedencia. Más aún, en el caso concreto de las galeras de Poniente, las que más información revelan sobre los puertos nazaríes, muy pocas veces conocemos su papel como punto de recogida o destino de mercaderías, aspecto en gran medida dificultado por el hecho de que ninguna de las escalas granadinas era cabecera de ninguna línea.

Los primeros testimonios los proporciona el diario de Luca di Maso degli Albizzi. Por los cargamentos embarcados en Marsella, Port-de-Bouc, Aigües Mortes, Mallorca, Valencia y Denia sabemos que las galeras habían partido de Porto Pisano con un cuarto o menos de su capacidad total de carga. El convoy se separó al abandonar Barcelona: la nave patroneada por Carnesecchi se dirigió hacia Valencia y Denia, donde quedó completamente cargada, mientras que Albizzi puso rumbo a Mallorca. Reunidas en Jávea, el capitán llegó a la capacidad máxima de su galera tras pasar un día entero cargando artículos en Villajoyosa. Llegados a este punto del viaje queda claro que las galeras no encontraban ninguna dificultad en completar el cargamento en la ruta hacia el norte.<sup>57</sup> El 18 de octubre las galeras florentinas arribaron a Málaga,

<sup>55</sup> Cf. D. IGUAL LUIS, *Italianos en la frontera*, pp. 472 y 474, Tabla I del Apéndice.

<sup>56</sup> Cf. J. HEERS, *L'Islam et le monde méditerranéen à la fin du Moyen Âge*, en *La incorporación de Granada a la Corona de Castilla* (M. Á. Ladero Quesada, ed.), Granada, 1993, p. 64.

<sup>57</sup> Para un análisis más detallado Cf. M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, pp. 133-136; para el diario, *ibidem*, pp. 212-220.

desde donde Albizzi escribió la siguiente carta a los Cónsules del Mar, explicando el estado del cargamento:<sup>58</sup>

Magnifici patres et domini mei etc. Da Villa Gioiosa insino adì 8 di questa scripsi abastanza alla Magnificentia Vostra. Dipoi quivi caricamo le galee ciò che portare potevano di frutta e convenne lasciare di migliori partiti per rispetto della frutta che avevano questi della maona et quella ch'avevamo promessa d'altri, et pure comprendo che per insino a qui, queste galee hanno di nolo da fiorini 5500 in 6000 secondo possono comprendere. Qui giugnemo circha a vespro, et spero scarichereno (sic) quello abbiamo per qui subito et levereno (sic) aqua et altri rinfreschamenti, et spero questa nocte sarenò a nostro viaggio che Dio il conceda salvo et presto. Questo regno di Granata è tutto in arme peròche uno re, che questo ch'è oggi cacciò poco tempo fa, è entrato in questo regno da pocho in qua e ànne rubellato grande parte, et al presente è in Granata e tiene la terra, et l'altro re la fortezza, sicché i mercanti sono molto in sospetto et paura. Né altro per questa. Racomandomi alla Magnifica Vostra Signoria. Fatta a Malicha in Granata adì 18 d'octobre 1429.

Dejando de lado la referencia a la guerra civil que enfrentaba a Muhammad VIII *el Pequeño* con Muhammad IX *el Izquierdo*, cuyo relato ya ha sido contextualizado,<sup>59</sup> la carta de Albizzi revela algunos particulares interesantes. En el puerto malagueño las galeras no sólo se avituallarían, sino que estaba previsto dejar algún tipo de carga (*spero scarichereno quello abbiamo per qui subito*), si bien desafortunadamente no especifica su naturaleza, ni en la misiva ni en el diario que la reproduce. Además se cargaron 40 cántaros de fruta, a pesar de que el clima de enfrentamiento dificultaba las operaciones comerciales.

En febrero de 1430 el convoy florentino cargaba en Southampton lana y artículos textiles con destino a Porto Pisano, *e più balloni vi di panni di genovesi per a Calisi e Malicha caricamo in detto luogho*, dando la primera información conservada sobre el papel de los mercaderes genoveses residentes en Inglaterra en el comercio de las galeras.<sup>60</sup> La noche del 11 de marzo las galeras llegaban a Cádiz, fondeando fuera del puerto, en los bancos de arena de Las Puercas. Albizzi hizo descender a dos mercaderes genoveses que habían embarcado en Inglaterra para que preguntaran a sus connacionales si querían que se descargasen sus mercancías allí o en Málaga, tal como habían acordado. Finalmente continuaron hasta el puerto malagueño, donde desembarcó un mercader ligur junto con balas de estaño, pero nada se dice de los *balloni vi di panni*.<sup>61</sup> La guerra civil continuaba, lo que impidió de nuevo cualquier tipo de ope-

<sup>58</sup> *Ibidem*, pp. 221-222.

<sup>59</sup> Cf. J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Noticias del Reino nazarí de Granada, passim*; R. SALICRÚ I LLUCH, *El sultanat de Granada i la Corona d'Aragó, 1410-1458*, Barcelona, 1998, pp. 243-246.

<sup>60</sup> Cf. M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, p. 267.

<sup>61</sup> "Surgemo a Cadisi, fuori del porto, che si dice a' Porci. Perché 'l tempo era fresco et buono per noi, per non ci i(n)pegnare mandamo i pedoti in terra et ii mercanti genovesi per avere lingua se volevano ivi le loro robe o a Malicha, che così avevano patteggiato, et con loro mandai Tadeo di Pionbino, per che subito tornassi indietro colla barcha et non si lasciassi tenere parole. Et così fè, per che la sera, tramonto il sole, tornò colla barcha et co' mercanti. Et subito facemo vela et navichamo tutta nocte con vento prospero, et la mattina domenicha adì 12, a levata di sole, ci trovamo dentro allo stretto, sopra il monte Giubeltaro in Granata, et rivedemo le dette ii navi per poppa a noi circha miglia 15. El vento era ponente et libeccio, a noi prospero et bonaccievole, et così navichamo insino a ore 22 o circha, et surgemo a Malicha, dove scarichamo uno mercatante genovese con certi baloni di rami et stagni, et non trovando niente da carichare per la cattiva dispositione del paese, a una ora di nocte fumo spacciati per partire, che pocho rinfreschamento pigliamo". *Ibidem*, p. 269.

ración comercial en Málaga. La navegación siguió, dejando atrás Almuñécar, Salobreña, el cabo de Gata y Vera, aunque no repusieron víveres hasta llegar a Cartagena.

No hay más noticias concretas hasta mayo de 1467. Las galeras de Poniente que habían zarpado en agosto de 1466 regresaron con lana, grana, seda, sarga, maneta morisca, cueros gruesos y doce esclavos de *Spagna*, además de informar que *abiamo lasciato in Chadisi e a Malicha tre balloni e balle circha 40*, presumiblemente paños y grana o sarga.<sup>62</sup>

En consecuencia, los registros oficiales no arrojan mucha luz sobre el papel del Reino de Granada en el comercio de las galeras florentinas. Para ello hay que recurrir a fuentes complementarias. W. B. Watson calculó a partir de los registros aduaneros londinenses que en los puertos de Almería, Málaga y Cádiz se fletó en otoño de 1443 aceite, jabón blanco, vino dulce, seda cruda y otros pocos artículos que habrían constituido el 22% del valor del cargamento desembarcado, si bien admite que es imposible conocer con certeza el punto de embarque. En todo caso, contrastando estos datos con las tarifas oficiales de fletes de 1461, se puede deducir que el aceite, el vino y el jabón se adquirieron con toda probabilidad en Cádiz, mientras que la seda provendría del territorio nazarí. Es más, el veneciano Giulio Contarini subió a bordo de las galeras florentinas 90 libras de seda cruda en territorio granadino. Lo que Watson no tuvo en cuenta es que las órdenes oficiales de 1443 no incluían Almería, por lo que quizás deba contemplarse Málaga exclusivamente como escala nazarí. Por otra parte, la importancia de los puertos meridionales queda reflejada al comparar ese 22% del valor del cargamento total con la aportación de Florencia (6%), Cataluña (33%), Valencia-Alicante (29%) y Flandes (10%), según se desprende de los registros ingleses.<sup>63</sup>

El estudio de Sergio Tognetti sobre la actividad de los Cambini ha revelado recientemente las dimensiones, el alcance de sus operaciones y su importancia en el ámbito ibérico, fundamentalmente en Valencia y Lisboa. Aporta un único registro significativo para nuestro tema: en octubre de 1461 la compañía recibía *uno fardello di seta spagnuola venuto per le nostre ghalee di Barberia di ragione di Bernardo Vai di Valenza, el quale mandò Pandolfo Benvenuti d'Almeria*.<sup>64</sup> Las galeras debieron recoger la seda en el puerto almeriense, aunque resulte imposible saber si lo hicieron a la ida o a la vuelta. Desafortunadamente, una de las galeras objeto de inversión por parte de los Cambini *fu presa*, lo que provocó que en el balance final se anotara que los florines invertidos *si possono mettere per perduti*. Se trata de la única noticia localizada hasta el momento de la actividad mercantil de las galeras de Barbería en territorio nazarí. Habida cuenta el resultado, no llama la atención que cuando en 1466 se mandó un *fardelletto* de seda de Almería desde Valencia hasta Flandes no se emplearan las galeras de Poniente, sino el ballenero del vizcaíno Juan Martínez.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> ASF, CM, VII, f. 67, 7-V-1467.

<sup>63</sup> Cf. W. B. WATSON, *The structure of the Florentine Galley*, XXXIX (1961), pp. 1080 y 1088; y LI (1962), p. 337.

<sup>64</sup> AOI, serie 144, registro 250, Libro mastro del Banco Cambini, fol. 150. En noviembre de ese año se transportó la seda por tierra hasta Pisa. El 5 de mayo de 1462 Lorenzo di Ilarione compró las 68.8 libras que pesaba el *fardello* de seda por 183 florines, 2 sueldos y 2 dineros, a razón de 2 florines, 13 sueldos y 4 dineros la libra. Agradezco al colega y amigo Sergio Tognetti que me proporcionara completo el registro, empleado para elaborar la Tabla A.6 (Navi attraccate a Livorno con carichi di seta grezza) del Apéndice de S. TOGNETTI, *Un'industria di lusso al servizio del grande commercio. Il mercato dei drappi serici e della seta nella Firenze del Quattrocento*, Florencia, 2002, p. 178.

<sup>65</sup> En 1472 se canceló una vieja deuda de 1466, cuando se envió seda de Almería desde Valencia hasta Flandes, donde la adquirió *Andrea Dancharo, merciere di Brugia*. En cualquier caso, las referencias continuas al uso de las galeras mercantiles de Florencia hacen pensar al profesor Tognetti que los beneficios debían ser superiores a la imagen que ofrece la contabilidad del cantante de las galeras.

Otro indicio que apoyaría que esta seda de 1461 fue recogida en Almería es el conocimiento de que el operador valenciano Jofre de Riusec embarcó en el puerto almeriense dos *pardells* de seda a nombre del valenciano Joan Sanchís sobre las dos galeras que cubrían la línea de Cataluña-Berbería en 1478, según reflejaba al año siguiente una procuración a Bernardo Cambini y a los herederos de Antonio da Rabatta.<sup>66</sup>

Por otra parte, gracias a los registros notariales ligures conocemos que en 1442 dos galeras florentinas de vuelta del viaje de Poniente hicieron escala en Málaga, donde cargaron más de 50 *pardelli* de seda que fueron directos a Porto Pisano. El mismo registro indica que tres años más tarde, en 1445, se descargaron 120 balas de paños ingleses en Cádiz y Málaga, presumiblemente por cuenta de mercaderes genoveses en ambos casos, pues lo anotaron los recaudadores de los “Carati Vetterum”. En su mayor parte se trataba de *panni larghi* de buena calidad, pues prácticamente no se citan balas de *panni stricti*, hecho avalado por otras fuentes que confirman que los paños de los almacenes genoveses en Málaga eran todos caros, estimados en 42 besantes cada uno.<sup>67</sup>

En consecuencia, la seda granadina se revela como un artículo recurrente en las galeras, generalmente con el apelativo genérico de *seta spagnuola* o *di Spagna*, coincidiendo con el desarrollo de la industria sérica en Florencia en el siglo XV, donde la seda ibérica y la procedente del mar Caspio eran las más abundantes y versátiles. La *spagnola* era más cara debido a su mayor brillo y el menor grosor de hilo.

El Cuadro 4 reúne todas las noticias encontradas sobre el transporte de seda nazarí en las galeras florentinas. Un simple vistazo revela que las noticias localizadas se agrupan en los períodos de mayor esplendor del sistema estatal florentino, la década de 1440 (antes de la guerra con Alfonso V *el Magnánimo*) y la de 1460. La concentración en la línea de Poniente está directamente relacionada con el mayor cuerpo documental conservado. A pesar de la escasez de testimonios parece claro, tanto por el volumen como por las tarifas de los fletes oficiales, que la seda fue el producto de mayor salida que las galeras florentinas encontraron en el Reino de Granada. De hecho, era una materia prima tan vital para la industria textil de la ciudad que hay noticias de su aprovisionamiento incluso cuando el servicio había sido suspendido, como ocurrió durante la segunda fase de la guerra con Alfonso V.<sup>68</sup> Por otra parte, cabe pensar que la seda, al menos la embarcada con posterioridad a 1460, habría sido liada en Granada. La cláusula 36 del tratado de 1460 entre Génova y Granada disponía que la seda liada en la capital nazarí podría ser libremente cargada *in omni pasagio cuiuscumque nationis existant*, mientras que para la liada en Málaga o Almería *teneatur solvere usum dictorum locorum*.<sup>69</sup>

Cf. S. TOGNETTI, *Il Banco Cambini. Affari e merci di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*, Florencia, 1999, pp. 192-193; 221-223; 271. Debo el detalle de los envíos de seda personalmente al autor.

<sup>66</sup> Cf. D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia*, p. 457, nota 106.

<sup>67</sup> Cf. J. HEERS, *Le Royaume de Grenade*, pp. 113 y 117-118. Heers cita otros 72 *pardelli* de seda recogidos en 1446, pero se trata de un error, pues se remite a Grunzweig, que transcribe en francés el cargamento total de las galeras de Poniente llegadas a Porto Pisano en 1466, veinte años más tarde de la fecha indicada.

<sup>68</sup> Ya se han citado los 200 arrelles de seda que Benedetto Cattaneo fletó en la nave del florentino Giuliano Ridolfi con destino a Pisa, cuya venta fue gestionada desde Génova por su hermano Giorgio Cattaneo. Cf. A. FÁBREGAS GARCÍA, *Aprovisionamiento de la seda*, p. 56, nota 8. Aunque los “Noli di Colliuieri e tutta Catalogna per Por Pisano” contemplan entre sus fletes *seta spagnuola*, es improbable que la seda descargada en el puerto toscano hubiera sido embarcada en la Corona de Aragón porque las galeras de Poniente solían dirigirse directamente hacia la Toscana cargadas de lana inglesa, deteniéndose sólo en Cádiz y Málaga, según hemos visto.

<sup>69</sup> Cf. J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Génova y el Reino de Granada*, p. 272.

**Cuadro 4: Cargamentos de seda nazarí  
en las galeras mercantiles de Florencia en el siglo XV<sup>70</sup>**

Año	Línea	Procedencia	Destino	Carga
1442	Poniente	Málaga	Porto Pisano	50 <i>pardelli</i>
1443	Poniente	Málaga (?)	Southampton / Londres	90 libras se seda cruda
1444	Poniente	<i>Spagna</i>	Porto Pisano	48 <i>pardelli</i> de seda
1451	Galera de Giuliano Ridolfi (¿Poniente?)	Málaga	Pisa	200 libras 80 arrelde
1461	Berbería	Almería	Porto Pisano	1 <i>pardello</i>
1466	Poniente	<i>Spagna</i>	Porto Pisano	72 <i>pardelli</i> de seda
1467	Poniente	<i>Spagna</i>	Porto Pisano	4 <i>pardelli</i> de seda
1478	Cataluña-Berbería	Almería	Valencia/Pisa	2 <i>pardells</i> de seda

Por el contrario, no resulta llamativo que no haya ningún testimonio referente al otro producto estrella del emirato nazarí, la fruta seca. Es sobradamente conocido el papel de la *Ratio Fructe Regni Granate*, la Sociedad de la Fruta de los Spinola. Los últimos estudios apuntan a que, en realidad, la sociedad de los Spinola no era un monopolio para el comercio, sino que simplemente actuaba como intermediaria con otros mercaderes, incluidos los toscanos. En vista de que disponía de una flota propia, resultaría lógico que no se hubieran valido de las galeras florentinas (como tampoco de las venecianas), cuyos fletes no contemplaban la fruta en las escalas nazaríes (ver *supra* Cuadro 2).<sup>71</sup> No sorprende por tanto que sólo contemos con los *cantari 40 di frutta* embarcados por Albizzi en Málaga en 1429 en su viaje hacia el norte, y carecemos de datos sobre su origen.<sup>72</sup> De hecho, todas las noticias conocidas sobre el flete de fruta seca en las galeras estatales florentinas proceden de los puertos de la Corona de Aragón.

Más llamativo es que los protocolos localizados con información sobre la actividad mercantil de las galeras estatales de Florencia en el sureste peninsular no refieran la actividad de mercaderes florentinos, sino de genoveses. Efectivamente, se han encontrado diversas noticias entre las actas notariales de Pio di Bartolo di San Casciano, aunque firmadas por Luca di Giovanni Bancossi.<sup>73</sup>

El 25 de junio de 1441, reunidos en *Malice in fondacho sive habitatione Januentium*, el Castil de Genoveses malagueño, actuaron como testigos los siguientes mercaderes ligures: Filippo quondam domini Octobuoni Spinola, Lorenzo q. Quilico Spinola, Francesco q. domini Petri Spinola, Ambrosio Cattaneo, Cristoforo Pansano,

<sup>70</sup> Elaboración propia a partir de J. HEERS, *Le Royaume de Grenade*, pp. 113 y 117-118; W. B. WATSON, *The structure of the Florentine Galley*, XXXIX, p. 1088. A. FÁBREGAS GARCÍA, *La familia Spinola*, pp. 27 y 93; D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia*, p. 457. ASF, MAP VII, 445; AOI, serie 144, registro 250; ASF, CM, VII, ff. 65 y 67.

<sup>71</sup> Los últimos datos sobre la Sociedad de la Fruta han sido aportados por Adela Fábregas: A. FÁBREGAS GARCÍA, *Vías de acceso, passim*. Sobre la interpretación del monopolio, *ibidem*, p. 36. Sobre la flota propia, *ibidem*, p. 42.

<sup>72</sup> Se trata de un ejemplo único. Cf. M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, p. 222.

<sup>73</sup> ASF, NA, 9449, 1437-1461. Agradezco al amigo y colega Sergio Tognetti que me indicara la existencia de estos registros.

Polo Centurione, Antoniotto q. domini Carlotti Spinola, Cristoforo Spinola q. domini Niccolai Antonii, Anfreono Marchionis, Franco de Vivaldi y Taddeo Spinola. Todos ellos confirmaron que Francesco q. domini Caroli Vivaldi cargó diversas mercancías *in suprascriptis galeis de Antona insule Inghilterre per Cadix vel Malicha*, para que el capitán, Francesco Ventura, y los patrones, Antonio de' Pazzi y Bartolomeo Martelli, las entregaran a los citados Lorenzo y Filippo Spinola.<sup>74</sup>

El mismo registro certifica que en las estancias de Filippo Spinola, ejerciendo como testigos Taddeo iurisperito Ser Gabriellis de Florentia, Gerardo ser Luce, Antonio Dominici Poche Parole y Marcho Tomasi de Venetiis, se confirmó que Gregorio Cattaneo cargó ciertas mercancías en Southampton con destino a Cádiz para ser entregadas a Luciano Marruffo. Además, Filippo y Lorenzo Spinola debían recibir las siguientes mercancías: ocho balas de paños de lana, una bala pequeña de paños de lana, un *fordello* de paños de lana y un barril de estaño trabajado; también se especifica que no pagaron los derechos de flete por una bala de paños, una caja llena de paños para uso de Filippo Spinola y una cama *super quo dormebat*. Asimismo, siempre en el Castil de Genoveses y actuando como testigos meser Taddeo Filippo, el florentino Lorenzo da Rabatta y domino Iohanne Iudice quondam Christofori de Ianua, se confirmó que Ambrosio Cattaneo debía recibir de Luca Bancossi dos balas de paño.<sup>75</sup>

Ese mismo día, otra acta del mismo notario desarrollaba notablemente la anterior; así, refiere de nuevo que el mercader genovés Francesco domini Caroli Vivaldi había embarcado en Southampton en las dos galeras florentinas de Poniente *infrascriptas res, mercantias et robbas portandas ad portum Cadix vel Malice*. Al llegar al puerto de Cádiz los florentinos atracaron a la vez que dos naves corsarias catalanas. Creyendo que eran genovesas, Vivaldi subió a bordo, donde fue hecho prisionero inmediatamente. Los catalanes exigieron al capitán, Francesco Ventura, que les entregara todas las mercancías de catalanes u otros enemigos que llevara a bordo. Tras varias demostraciones de hostilidad, los florentinos decidieron adelantar la partida y se dirigieron a Málaga.

Ya en el puerto nazarí, Filippo y Lorenzo Spinola solicitaron que se les entregaran las mercancías de Francesco Vivaldi, que mantendrían bajo su custodia, *ad (i)stantiam et petitionem dicti domini Francisci*. Además de los citados Filippo y Lorenzo, Francesco Spinola quondam domini Petri, Ambrosio Cattaneo, Cristoforo Pansanus, Polo Centurione, Antoniotto Spinola quondam domini Carlotti, Cristoforo Spinola domini Niccolai Antonii, Anfreono Marchionis, Franco Vivaldi y Taddeo Spinola, *cives et mercatores ianuenses et ad presens habitantes Malice*, prometieron al patrón Bartolomeo Martelli y al notario Bancossi (en nombre del capitán y del otro patrón, Antonio de' Pazzi) que recibían *in solido* las siguientes mercancías de Vivaldi entregadas a Filippo y Lorenzo Spinola: *Ballona octo pannorum de lana insule Inghilterre signata tali signo videlicet (s); Ballottam unam pannorum de lana suprascripti loci signatam sic F+V; Fardellum unum pannorum de lana suprascripti loci signatum sic (s); Barile unum stanei laborati signatum sic (s)*. Por su parte, el notario renunciaba expresamente a las mercancías de Francesco Vivaldi, pero no a los florines pagados por el flete (*a dictis mercatis renuntiavit dictus Lucas exceptione dictorum florenorum non sic pro nauulo dictarum mercantiarum habito et recepto*). Por último, Filippo y Lorenzo Spinola declaraban que recibían una bala de paños, una caja llena de paños *ab usum dicti domini Francisci*, así como *lectum unum super quo dormiebat dictus*

<sup>74</sup> Los datos proporcionados por Michael Mallett para las galeras de Poniente que zarparon en otoño de 1440 coinciden con los del acta notarial, fechada el 25 de julio de 1442, siguiendo el *more pisarum* del Estilo de la Encarnación. Cf. M. E. MALLETT, *The Florentine Galleys*, pp. 157-158.

<sup>75</sup> ASF, NA, 9449, s.f., 25-VII-1441.

*dominus Franciscus*. Las mercancías fueron entregadas al día siguiente, 26 de julio de 1441, en presencia de los mismos testigos que firmaban el protocolo anterior.

El mismo documento vuelve sobre el ataque corsario en Cádiz, recogiendo el testimonio de Gregorio Cattaneo que, como ya se ha comentado, había cargado mercancías en Southampton para que fueran entregadas en Cádiz a Luciano Marruffo, lo que no fue posible por las *pravas demonstrationes* de los corsarios catalanes y la petición de entrega que hicieron de las mercancías genovesas. La decisión de dirigirse a Málaga se habría tomado coincidiendo con la opinión de Marruffo y de Ambrosio Cattaneo. Por último, todos los mercaderes genoveses citados, reconociendo el deseo del citado Marruffo, se obligaban *voluntatem facere et omnes expensas et cetera obligando in solidum*. Ambrosio Cattaneo, interrogado por el notario, reconoció que se le debían entregar en nombre de Luciano Marruffo dos balas de paño inglés, así como pagar el flete (*de quibus et pro quibus solverunt pro naulo*).<sup>76</sup>

Tres años más tarde, el 1 de abril de 1444, el genovés Franco Cattaneo formulaba una protesta contra Giuliano Ridolfi y Gioenco della Stufa, patrones de las dos galeras de Poniente presentes en Southampton, a propósito del flete contratado en Londres por Federigo Centurione, Cristofano Cattaneo y Francesco Nigro, que debían pagar 7 sueldos en moneda esterlina por 300 *panni larghi* que los florentinos debían llevar a Cádiz o Málaga, lo que se les especificaría más adelante. Sospechando que pudieran no cumplir lo pactado, Franco Cattaneo, en nombre de los genoveses citados, exigía garantías a los dos patrones de que se cumpliría lo contenido en la escritura de fletamiento, algo que Ridolfi y Della Stuffa se apresuraron a asegurar.<sup>77</sup>

Ese mismo mes, el 7 de abril, Forese da Rabatta y sus socios, Gerozzo de' Pilli y Paolo Morelli, florentinos residentes en Southampton, a instancias de los citados patrones Giuliano Ridolfi y Gioenco della Stufa, prometieron pagar a los mercaderes Simone Spinola y Edoardo Cattaneo, genoveses, y Iacopo de Trottis, londinense, 3.300 libras esterlinas si en un tiempo determinado no descargaban en Cádiz o en Málaga –aún por especificar– una cantidad determinada de *panni larghi* de lana de Hereford y otras mercancías cargadas en las galeras florentinas. Ludovico da Verrazzano, capitán de las galeras de Poniente, suscribió las promesas de sus patrones y prometió dirigirse directamente al puerto gaditano o al malagueño para desembarcar las mercancías citadas.<sup>78</sup>

Estos documentos notariales florentinos de la línea de Poniente inciden en un aspecto llamativo del comercio de las galeras: a pesar de que los fletes de 1461 contemplaban la exportación de paños florentinos a los puertos del sur peninsular, lo cierto es que las noticias localizadas se refieren exclusivamente a mercaderes genoveses desembarcando paños ingleses en Cádiz o Málaga. De hecho, aunque tradicionalmente hay acuerdo en que la Península Ibérica era un mercado textil importante, en realidad la actuación de las grandes *aziende* florentinas se restringía fundamentalmente a mercados muy concretos: los Uguccioni en Valencia y los Cambini en Lisboa. El resto del territorio no desempeñó un papel relevante como mercado para los paños florentinos durante la segunda mitad del siglo XV. La penetración de los paños florentinos en la Península, ligada históricamente a los intereses laneros de Europa septentrional a través de las actividades mercantiles de catalanes y genoveses, habría sido modesta por la competencia, mayor aceptación y demanda de los artículos noreuropeos.<sup>79</sup>

---

<sup>76</sup> *Ibidem*, s.f., 25-VII-1441 y 26-VII-1441.

<sup>77</sup> *Ibidem*, s.f., 1-IV-1444.

<sup>78</sup> Una apostilla en el documento señala que el plazo de pago en caso de no cumplir lo acordado finalizaba el 25 de diciembre de ese mismo año. ASF, NA, 4994, s.f., 7-IV-1444.

Dejando de lado el hecho de que el empleo del latín en el ámbito mercantil era más habitual en Génova que en Florencia, cabe destacar el valor múltiple de estos protocolos: de una parte, y hasta donde se ha podido averiguar, se trata de unas de las primeras actas conocidas firmadas en el Castil de Genoveses de Málaga y en el Reino de Granada, pues los registros referentes a los mercaderes de la *Superba* manejados por autores como Heers, Doehaerd y Kerremans, Airaldi, Salicrú o Fábregas generalmente provienen bien del notariado genovés de la capital de la república, bien de la contabilidad privada de sus mercaderes, elaborada tanto en territorio nazarí como en la madre patria. Por otra parte, tampoco han salido a la luz otras actas notariales firmadas por los notarios de las galeras estatales, los registros florentinos citados previamente provenían de la contabilidad de compañías como la de los Cambini. Además, estos protocolos proporcionan nombres de mercaderes genoveses residentes en Málaga en 1441, completando las noticias proporcionadas tanto por la contabilidad de los Spinola como por el *Liber Damnificatorum in regni Granate*. Llegados a este punto, resulta imposible no recordar el discurso de Federigo Melis sobre la “nacionalidad” del comercio.<sup>80</sup> Así como en el pasado Florencia había recurrido a la flota genovesa para desarrollar su tráfico mercantil, las galeras mercantiles de la república del Arno desempeñaron un papel significativo en el comercio genovés, hasta el punto de que las actas localizadas de los notarios de las galeras se refieren exclusivamente a operaciones concertadas con mercaderes ligures.<sup>81</sup> Sin duda, se trata de un hecho que matiza el *modus operandi* establecido para los genoveses con intereses comerciales en el sur de la Península Ibérica, sin distinción de si se trataba de la fachada atlántica o la mediterránea, que tanto ligures como florentinos trataban como si fuera una única área mercantil, con la especificidad ampliamente reconocida para el emirato nazarí.

No es casualidad que todas las informaciones se refieran a la década de 1440, precisamente el período en el que las galeras mercantiles de Florencia exportaron entre un tercio y la mitad de todas las exportaciones laneras desde Inglaterra. En este contexto resulta llamativo que los registros de las aduanas inglesas, que recogen la actividad de los mercaderes italianos en Southampton, no hagan mención, hasta donde se sabe, a las partidas embarcadas por los genoveses sobre las galeras mercantiles de Florencia, lo que contrasta abiertamente con la documentación italiana cuando lo lógico es que hubieran proporcionado informaciones complementarias.<sup>82</sup> Por otra parte, parece claro que los florentinos centraron su atención en las variedades más baratas, lo que les diferenciaba netamente de los genoveses, que concentraban las exportaciones desde Southampton a Málaga y Cádiz en los tejidos laneros de mayor valor.<sup>83</sup>

<sup>79</sup> Cf. H. HOSHINO, *L'Arte della Lana in Firenze nel Basso Medioevo. Il commercio della lana e il mercato dei panni fiorentini nei secoli XIII-XV*, Florencia, 1982, pp. 266-269.

<sup>80</sup> El profesor Melis discutía la visión tradicional que otorgaba el predominio a venecianos y genoveses en el comercio entre Inglaterra y el Mediterráneo por el simple hecho de que las fuentes refirieran noticias sobre la presencia de naves de estas dos potencias marítimas y navales. Cf. F. MELIS, *Sulla nazionalità del commercio marittimo Inghilterra-Mediterraneo, negli anni intorno al 1400*, en *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo* (L. Frangioni ed.), Florencia, 1985, pp. 81-101.

<sup>81</sup> No se trata de un hecho aislado. En enero de 1459 las dos galeras florentinas de Poniente hacían escala en Valencia y repartían mercancías entre valencianos, lombardos, ligures, toscanos, alemanes y flamencos. Cf. D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia*, pp. 377 y 457, nota 107.

<sup>82</sup> Alwyn Ruddock, que recoge la actividad de los mercaderes genoveses embarcando lana inglesa en Southampton, no se hace eco de estos fletes al analizar el papel de las galeras estatales toscanas. Para las galeras florentinas en Inglaterra Cf. A. RUDDOCK, *Italian merchants and shipping in Southampton. 1270-1600*, Southampton, 1951, pp. 2, 6, 62-67, 70, 73, 79, 82, 84-85, 96-97, 99-100, 112-115, 120, 132-135, 146-149, 179, 188, 192-193, 198, 206-215, 219.

<sup>83</sup> Cf. E. B. FRYDE, *The English Cloth Industry and the Trade with the Mediterranean* en IDEM, *Studies in Medieval Trade and Finances*, Londres, 1983, XV, pp. 353-358.

Ninguna de las noticias recogidas hasta el momento cita la presencia de factores mercantiles florentinos en los puertos nazaríes. Sin embargo, debía haberlos, como en el pasado había habido factores de las compañías Datini o de los Alberti. Al menos, la contabilidad privada de Francesco Spinola recoge tratos en Málaga con Clemente degli Albizzi, perteneciente probablemente a la poderosa familia florentina de la que también era miembro el capitán de las galeras de Poniente de 1429-1430. El 17 de marzo de 1451 compraba al genovés 80 arrelles de seda por valor de 33 libras, 6 sueldos y 8 dineros genoveses, con toda probabilidad fletados en la galera de Giuliano Ridolfi, pues aunque no tenemos confirmación documental, ese mismo día el también ligur Benedetto Cattaneo cargaba en la galeaza del florentino 200 libras con destino a Pisa. Más aún, cuatro años más tarde, el 12 de abril de 1455, el mismo Benedetto Cattaneo cargaba en las galeras venecianas 1 fajo y 100 arrelles de seda a su nombre, para serle entregada en Venecia, donde debía encontrarse Albizzi.<sup>84</sup> Desafortunadamente, se trata de un ejemplo aislado por el momento.

Tampoco tenemos noticias sobre seguros contratados para el transporte de estas mercancías. Es ampliamente sabido que los transportes marítimos generalmente quedaban cubiertos con seguros, cuyas tasas variaban en función de la presencia de factores tan diversos como el navío, la carga, el tonelaje, el armamento, la ruta prevista y sus condiciones (si sufría actividades piráticas o había conflictos bélicos con acciones de guerra o corsarias). Las características de las galeras, de menor capacidad que otras naves pero con más tripulación y bien armadas, hacían que las tasas aseguradoras de las flotas estatales venecianas o florentinas fueran mucho más bajas que las referentes a transportes sobre otras naves mercantiles como carracas, balleneros o carabelas. Más aún, algunos mercaderes consideraban tan seguros los convoyes de galeras que ni siquiera aseguraban las mercancías que fletaban en ellos. Un claro ejemplo lo constituyen los Médicis, cuyas sociedades en Brujas y Londres tenían expresamente prohibido realizar cualquier tipo de seguro, si bien estaban obligadas a asegurar todos los cargamentos, excepto los que iban sobre las galeras florentinas y venecianas.<sup>85</sup>

Desgraciadamente, las noticias localizadas en la contabilidad del genovés Giovanni Piccamiglio y del florentino Bernardo Cambi no se refieren a seguros de mercancías sobre las galeras florentinas con origen o destino en el emirato nazarí. En el caso de este último, los trayectos asegurados con origen o destino en los puertos de Málaga y Almería se refieren a navíos genoveses en general.<sup>86</sup>

---

<sup>84</sup> Cf. A. FÁBREGAS GARCÍA, *La familia Spinola*, pp. 27, 85, 93, 112, 134.

<sup>85</sup> Cf. Raymon DE ROOVER, *Il banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, Florencia, 1970, pp. 130 y 216.

<sup>86</sup> Cf. J. HEERS, *Le Livre de Comptes de Giovanni Piccamiglio, homme d'affaires Génois 1456-1459*, París, 1959. El libro de Bernardo Cambi ha sido objeto de una Tesis de licenciatura no publicada bajo la dirección de profesor H. Bresc: Assia RABINOWITZ, *Une compagnie marchande à Florence à la fin du XV<sup>e</sup> siècle: "Il libro di creditori e debitori di Bernardo Cambi"*, Universidad de París X-Nanterre, 1996-1997.

## 4. ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES

Como conclusión, parece bastante claro que la escala de las galeras estatales de Florencia en los puertos de Almería y Málaga a través de las líneas de Poniente y Berbería habría reforzado la presencia de los mercaderes toscanos en el sur peninsular para el período 1425-1478, siendo el modo principal que hay actualmente para conocer cómo articulaban sus actividades comerciales, sobre todo teniendo en cuenta que las noticias referentes a la navegación privada son prácticamente nulas. En sentido inversamente proporcional, el sistema de navegación toscano contribuyó en una medida considerable a la integración del sultanato granadino en el espacio comercial europeo.<sup>87</sup> Pero, sobre todo, no se puede por menos de concluir que se modifica sustancialmente la visión historiográfica clásica, que en los estudios de conjunto de la actividad comercial exterior del sultanato, además de subrayar la hegemonía genovesa entre las naciones italianas, se limitaba a citar la existencia de los convoyes florentinos, reduciendo la presencia y las operaciones de los toscanos en Granada a las informaciones del Archivo Datini, a caballo entre los siglos XIV y XV.

Con todo, la ausencia de mecanismos institucionales de penetración (una política comercial de la República específica, materializada a través de tratados; la existencia de consulados; la presencia permanente de factores de compañías bancarias-mercantiles) obliga a reconocer que, por mucho que se reivindique el papel de los florentinos en el siglo XV en el sur peninsular, no dejarán de permanecer en un segundo plano. Efectivamente, en el caso particular del reino nazarí los avances de la historiografía más reciente han evidenciado el papel tan importante desarrollado por los mercaderes de la Corona de Aragón, en franca rivalidad con los genoveses,<sup>88</sup> mientras que los florentinos, en todo caso, se situaban al mismo nivel que los venecianos, para quienes Granada también era un territorio secundario –a pesar de la presencia consular y la existencia de un tratado comercial– y con quienes competían directamente en todo el Mediterráneo a través de un sistema estatal de navegación ideado a imagen y semejanza del de los vénetos, en el que las costas meridionales peninsulares constituían un mercado subsidiario en las rutas de Poniente y Berbería occidental.

Si, como se ha dicho, se toma la vigencia de las galeras como un referente evidente de la presencia toscana en el sur de la Península, de manera inversamente proporcional cabría pensar que la suspensión del sistema estatal de navegación en 1480 provocó una reducción de las actividades comerciales florentinas. De hecho, aunque no se han encontrado referencias a florentinos residiendo en el sultanato nazarí, lo cierto es que prácticamente desaparecieron del Reino de Granada: en la repoblación que se llevó a cabo en el territorio después de la conquista castellana apenas se avencindó uno en Málaga, Lorenzo da Rabatta, que no llegó a residir en la ciudad y perdió la vecindad; por otra parte, apenas está constatada la presencia de mercaderes de su *natio* comerciando en el puerto malagueño en las décadas inmediatamente

---

<sup>87</sup> Se complementa así la visión ofrecida en A. FÁBREGAS GARCÍA, *La integración del reino nazarí de Granada en el espacio comercial europeo*, "Investigaciones de Historia Económica", 6 (2006), pp. 11-40.

<sup>88</sup> A ello ha contribuido especialmente Roser Salicrú. Véanse los artículos publicados en R. SALICRÚ I LLUCH, *El sultanato nazarí de Granada*; Cf. asimismo IDEM, *Manifestacions i evolució de la rivalitat entre Gènova i la Corona d'Aragó a la Granada del segle XV, un reflex de les transformacions de la penetració mercantil*, "Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia", 23-24 (2002-2003), pp. 575-596.

posteriores.<sup>89</sup> Es posible que el “abandono” del antiguo territorio nazarí tenga que ver con la mayor proyección internacional adquirida por los puertos de la Baja Andalucía, produciéndose a escala más reducida el mismo proceso observado para los genoveses, que en la segunda mitad del siglo XV ya se inclinaban más hacia Castilla que hacia Granada, de donde sin embargo no llegaron a desaparecer tras la conquista cristiana, pero cuya importancia en el nuevo reino castellano nunca volvió a ser la de la época musulmana, cambiando incluso los patrones de asentamiento, concentrado ahora en Málaga.<sup>90</sup>

En cualquier caso, dejando de lado las ausencias diplomáticas, consulares y el desarrollo de las colonias, del presente trabajo brota una imagen en la que la intervención de la *natio* florentina en los mecanismos de importación y exportación comercial del Reino de Granada es mucho más activa de lo que hasta el momento habían concedido los estudios específicos sobre la materia. Málaga desempeñaría un papel complementario al de Cádiz en el tránsito de la ruta del Estrecho, como puerto a través del cual se embarcaba preferentemente la seda nazarí que aprovisionaba los telares del *Arte della Seta* florentino. Frente a la rada malagueña, Almería habría acrecentado su peso en la línea de Berbería, más breve y discontinua en el tiempo. Además, fue el único destino en territorio nazarí para los mudéjares que emigraban desde el Reino de Valencia empleando la flota estatal de Florencia. Quedaría pendiente averiguar qué repercusión tuvo en las estructuras económicas y mercantiles del emirato nazarí, aunque para ello haga falta otro tipo de fuentes.

Fecha de recepción del artículo: Julio 2010

Fecha de aceptación y versión final: Febrero 2011

---

<sup>89</sup> Cf. R. GONZÁLEZ ARÉVALO, *Italianos en la repoblación del Reino de Granada a finales del siglo XV*, “Baetica”, 30 (2007), pp. 212 y 215; María Teresa LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga, 1986, pp. 238-246.

<sup>90</sup> Para la colonia genovesa en Málaga tras la conquista Cf. J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, *Mercaderes genoveses en Málaga durante el reinado de los Reyes Católicos*, “Anuario de Estudios Medievales”, 10 (1980), pp. 619-650; J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, y María T. LÓPEZ BELTRÁN, *Mercaderes genoveses en Málaga (1487-1516). Los hermanos Centurión e Ytalián*, “Historia. Instituciones. Documentos”, 7 (1981), pp. 1-29. Para el cambio en el patrón de asentamiento cf. R. GONZÁLEZ ARÉVALO, *Italianos en la repoblación*, pp. 214-222.