

REDES DE COMERCIO Y ARTICULACIÓN PORTUARIA DEL REINO DE GRANADA: PUERTOS Y ESCALAS EN EL TRÁFICO MARÍTIMO BAJOMEDIEVAL

Networks of commerce and maritime structure of the kingdom of
Granada: ports and scales in the bassomedieval marine traffic

ADELA FÁBREGAS GARCÍA *

Aceptado: 16-4-2004.

BIBLID [0210-9611(2003-2004); 30; 69-102]

RESUMEN

A mediados del siglo XV, el reino de Granada está plenamente integrado en las plataformas mercantiles europeas, estructuradas en torno a los grandes ejes de navegación que controlan el Mediterráneo y el Atlántico. Esta afirmación general, reconocida y aceptada, no cuenta con elementos suficientes para definir las estrategias y fórmulas que permiten sustentar esta incorporación.

Un conjunto de documentación italiana procedente de archivos genoveses (documentación notarial y diarios de navegación de 1478), nos ayuda a aportar nuevos elementos de análisis acerca de las características y orientación comercial de Málaga y Almuñécar, dos de las bases portuarias más activas del reino. A través de ellas estudiamos la estructuración portuaria que articula la red costera, en la que los puertos principales actúan de plataformas “dobles”, de conexión con las grandes rutas de navegación y como bases operativas a partir de las cuales organizan su actuación dentro del reino.

Palabras clave: Comercio. Siglo XV. Reino de Granada. Vías de transporte marítimo. Mercaderes genoveses.

ABSTRACT

In the middle of century XV, the kingdom of Granada is integrated in the european mercantile platforms, structured around the great axes of navigation that control the Mediterranean and the Atlantic. This general, recognized and accepted affirmation, does not count on elements sufficient to define the strategies and formulas to sustain this incorporation. A assembly of Italian documentation coming from genoveses archives (notarial documentation and ship's logs of 1478), helps us to contribute to new elements of analysis about the characteristics and commercial direction of Málaga and Almuñécar, two of the more active ports of the kingdom. Our attention will be

* Dpto. de Historia Medieval. Universidad de Granada.

focused on the harbor structuring that articulates the coastal network, where the main ports act of “double” platforms of connection with the great routes of navigation and as operational bases from which the foreign merchants organize his performance within the kingdom.

Key words: Commerce. Century XV. Kingdom of Granada. Channels of marine transport. Genoese merchants.

La ubicación geográfica a orillas del Estrecho de Gibraltar, una de las áreas más atractivas y de creciente relieve estratégico, político y económico del Occidente medieval, resulta ser un factor de no poca importancia a la hora de considerar la implicación del reino nazarí en la dinámica comercial que anima Europa en los últimos siglos de la Edad Media. A estas alturas resulta un hecho innegable la existencia y vigencia de una vertiente comercial en la estructuración socioeconómica nazarí. A pesar de la dificultad que presenta el acceso a fuentes fidedignas y fiables, aunque sea sobre aspectos parciales¹, es innegable la entidad comercial de un territorio que asume la presencia de comunidades mercantiles foráneas²; atrae la atención de algunas de las principales estirpes mercantiles europeas, que activan mecanismos y técnicas de gran calado, como la puesta en marcha de compañías de explotación comercial en carácter de monopolio³; abre sus puertos al tráfico marí-

1. Mal, por otro lado, presente en todo intento de tratar cualquier aspecto de la historia del reino nazarí de Granada. En nuestro caso, al estudiar los vínculos de carácter mercantil que se tejen fuera del reino, la práctica inexistencia de documentación de archivo puede ser subsanada en parte con el recurso a fuentes de información «externa», producidas por los interlocutores comerciales extranjeros que ponen en marcha una actividad necesariamente bilateral como es el comercio. Su consulta, sin embargo, ofrece necesariamente una información sesgada y limitada, en el sentido que tanto la documentación pública como la privada reflejan exclusivamente el interés del mercader sobre aspectos relacionados con la última fase de adquisición y transporte de la mercancía y no tanto con la actividad productiva que genera.

2. La presencia de comunidades mercantiles foráneas, italianas, principalmente, entre los que sobresale de manera clara la nación genovesa, en el reino de Granada en época bajomedieval es una realidad constatada y reconocida a todos los niveles. A través de ellas se organizará la incorporación nazarí a las redes mercantiles europeas. De hecho, toda participación granadina en el entramado comercial europeo, bien como proveedora y consumidora de los artículos ya conocidos, o bien como cabeza de puente entre el Occidente cristiano y el musulmán, es ejercida a través de la actividad de operadores ajenos a la sociedad nazarí.

3. El ejemplo más paradigmático es el de la conocida Sociedad de los Frutos, puesta en marcha por la sobresaliente familia de los Spinola. LOPEZ DÉ COCA, José

timo internacional y coloca sus artículos en los principales mercados europeos del momento, con una presencia en algunos casos destacable. Lo cierto es que la tradición vigente en el territorio nazarí, caracterizada por la presencia en su base productiva de artículos altamente susceptibles de comercialización, es proclive, a pesar del freno que puede suponer la base social que lo sustenta, a dejar un espacio de penetración de la dinámica comercial en la conformación socio-económica general del reino.

Por otro lado, los intereses que las posibilidades de explotación económica como mercado, espacio proveedor y zona de tránsito pueden suscitar, son bien aprovechados por los nazaríes, que deben condicionar cualquier aspecto de su existencia como entidad territorial a las circunstancias políticas que marcan su devenir, sobre todo frente a las grandes potencias peninsulares que lo rodean y asfixian. En este sentido no podemos olvidar que uno de los anclajes más sólidos que mantiene el reino nazarí en su lucha por la supervivencia es el recurso a las potencias económicas mediterráneas, interesadas en asumir en su órbita de influencia este territorio, que obtiene a cambio un apoyo, a veces incluso militar, en ocasiones decisivo para contrarrestar la enorme presión.

En esta clave se interpretan los sucesivos acuerdos estipulados con potencias como Génova, que marcarán las líneas directrices que ordenarán la notable presencia mercantil extranjera en el reino. Tampoco podemos aportar gran cosa a la conocida discusión acerca de las motivaciones primeras que impulsan a los mercaderes genoveses hacia Occidente, imbuidos en un proyecto ambicioso que ansía el control del Mediterráneo en su totalidad y que se lleva a cabo a lo largo de un dilatado periodo, o bien empujados por movimientos pendulares que los llevan a desplazar sus áreas de influencia de Oriente hacia Occidente⁴.

Enrique: «La “Ratio Fructe Regni Granate”: Datos conocidos y cuestiones por resolver», en *Rentas, producción y consumo en España en la Baja Edad Media*. Volumen monográfico de la revista *Aragón en la Edad Media*. Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2001, pp. 121-131. FÁBREGAS GARCÍA, Adela: «Vías de acceso del azúcar del reino de Granada al mercado europeo: La Sociedad de los Frutos (Siglos XIV-XV)», en *Actas do II Seminário Internacional sobre a História de Açúcar. “Historia do açúcar. Rotas e mercados”*. Madeira, 2002, pp. 23-53.

4. La bibliografía al respecto es extensísima, repleta de estudios clásicos de autores como López, Heers o Pistarino y con constantes renovaciones, puestas al día y análisis de conjunto. De entre estos últimos remitimos a uno, ya clásico, de CHIAPPA

Sea como fuere, lo cierto es que a mediados del siglo XII⁵ los genoveses tienen ya puesta en marcha una política de control económico del Mediterráneo occidental que implicará a todos los territorios que asoman a sus costas y que mantendrán, de una manera u otra, a lo largo de toda la Baja Edad Media. La política equidistante que mantienen los genoveses, mediante la cual simultanean los sucesivos tratados y acuerdos firmados con las potencias cristianas y musulmanas⁶, contribuye a que nadie se haga con el control absoluto de la zona y, sobre todo, permite a Génova obtener una posición más que saludable en todos los frentes (en cuyo control político, recordémoslo, no suelen estar interesados los genoveses)⁷.

Respecto a las relaciones que mantienen con el reino nazarí, resultan dictadas por la misma estrategia común en todas sus actuaciones. Sólo tras un prudencial compás de espera, hasta comprobar las posibi-

MAURI, M. L.: «Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo». *Nuova Rivista Storica*, LVII, fase. V-VI (1973), pp. 571-611; y a otro, publicado recientemente, que ofrece un soporte bibliográfico amplio y un análisis de conjunto muy válido. SIMBULA, Pinuccia F.: «Apertura de las rutas comerciales de las flotas italianas hacia el Atlántico», en MALPICA CUELLO, Antonio (ed.): *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*. Granada, 2001, pp. 209-258.

5. Aunque en realidad los movimientos en esta dirección comienzan a finales del siglo precedente con expediciones sobre centros como Máhdiya (1088) o Tortosa (1093), uno de los acontecimientos más celebrados por la cronística genovesa es precisamente el asalto de Almería (1147-1149), interpretado por Airaldi como un movimiento dirigido fundamentalmente a desmontar el principal puerto comercial activo en el Mediterráneo occidental, primera medida para asegurar el ascenso de Génova. AIRALDI, Gabriella: «Mare Nostrum», en MONTESANO, Marina (a cura di): *Caffaro. Storia della presa di Almeria e Tortosa (1147-1149)*. Genova, 2002, pp. 63-93.

6. Abulafia analiza el desarrollo de esta táctica en Mallorca. Véase, por ejemplo, en ABULAFIA, David: «Gli inizi del commercio genovese a Maiorca e il patto maiorchino-genovese del 1160», en BALLETTTO, Laura (a cura di.): *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*. Genova, 1997, pp. 3-11.

7. LÓPEZ DE COCA, José Enrique: «Málaga, “colonia genovesa” (siglos XIV-XV)». *Cuadernos de Estudios medievales*, I (1973), pp. 135-144. PISTARINO, Geo: «Genova e L'Islam nel Mediterraneo occidentale (secoli XII-XIII)». *Anuario de Estudios Medievales*, X (1980), pp. 189-205. Las relaciones que, de manera simultánea, se mantienen con Castilla y que serán también sancionadas con tratados, han sido estudiadas por el mismo autor en “Presenze ed influenze italiane nel Sud della Spagna (Secc. XII-XV)”, en *Presencia italiana en Andalucía, siglos XIV-XVII. Actas del I Coloquio Hispano-italiano*. Sevilla, 1985, pp. 21-51.

lidades de supervivencia del pequeño reino, los genoveses iniciarán las gestiones oficiales para entablar unas relaciones que correrán siempre a su favor, gracias a una delicada situación política y económica que ellos mismos no dudarán en sostener y mantener en tales términos. Para ello no dudan en ofrecerles ayuda militar en momentos en que se vea comprometida su existencia frente a potencias extranjeras, tanto cristianas como musulmanas. Los sucesivos acuerdos bilaterales que firman ambas potencias a partir del primer tratado, firmado en 1278-79, son el testimonio más firme y continuado de su estancia y peso en el reino nazarí⁸. A partir de su análisis se ha reconstruido su presencia y algunas de sus vicisitudes, en una clave de lectura política que constituye el marco institucional en el que se encuadran unas relaciones de señalado carácter económico⁹. La ventaja genovesa frente al interlocutor nazarí se hace patente a partir del primer tratado y se mantendrá en iguales términos prácticamente hasta el final. Se acuerdan medidas protectoras para la comunidad genovesa en Granada, donde ve reconocida su existencia institucional y topográfica a través del referente espacial que constituye la alhóndiga de los genoveses y los edificios y oficios a ella agregados¹⁰. Se sientan las bases fiscales que constituirán una de sus principales bazas frente al resto de comunidades mercantiles extranjeras presentes en el reino y se garantiza su libertad de movimientos, dentro del reino y en eventuales desplazamientos a territorios vecinos, algo,

8. LISCIANDRELLI, Pasquale: *Trattati e negoziazioni politiche delle repubbliche di Genova (958-1797)*. Genova, 1960.

9. GARI, Blanca: «Génova y Granada en el siglo XIII: los acuerdos de 1279 y 1298». *Saggi e documenti*, VI (1985), pp. 175-206; PISTARINO, Geo y GARI, Bianca: «Un trattato fra la repubblica di Genova e il regno moresco di Granada sulla fine del Quattrocento», en *La Storia dei genovesi*, X (1990), pp. 395-412; SALICRÚ, Roser: «Génova y Castilla, genoveses y Granada. Política y comercio en el Mediterráneo occidental en la primera mitad del siglo XV (1431-1439)», en AIRALDI, Gabriella (a cura di): *Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggetti (secoli XI-XVI)*. (Génova, 1994), Génova, 1997, pp. 213-257; IDEM: «La embajada de 1479 de Pietro Fieschi a Granada: nuevas sombras sobre la presencia genovesa en el sultanato nazarí en visperas de la conquista castellana». *Atti dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere*, Serie V, LIV (1998), pp. 255-385.

10. Además de en la propia capital, sabemos que existen estructuras similares al menos en Málaga y Almería. En ciudades como Almuñécar, aunque no esté probada su presencia institucional, queda fuera de toda duda la existencia de una comunidad genovesa arraigada y operativa, con sedes destacadas de la famosa Sociedad de los Frutos, que mantiene allí una “domus” y gobernadores de la misma, activos y coordinados con los residentes en Málaga y Granada.

como veremos más adelante, vital en la dinámica mercantil adoptada por estos hombres¹¹. Sobre estas bases se desarrollará una corriente de relaciones no necesariamente estables a lo largo de los siglos siguientes y hasta la caída del reino nazarí, aunque sí lo suficientemente sólidas y perdurables. Los 180 años que transcurren entre la última ratificación conocida (1298) y el borrador de tratado fechado en 1479 quedan en la más absoluta oscuridad diplomática, por desconocida, aunque ni mucho menos por inexistente. Los no recuperados acuerdos regirán precisamente la etapa más floreciente de estas relaciones, que, sin embargo, se muestran en franco declive en el último tratado conocido, aunque no firmado, de 1479 y en las negociaciones que lo preceden. No queremos extendernos sobre estas cuestiones, por lo que remitimos a los estudios de referencia, en los que los autores perciben una realidad doble, marcada por la desventura y seguridad que preside unas relaciones muy consolidadas y plenamente establecidas y por la desconfianza que se desprende de las exigencias presentadas por ambas partes¹². Los que hasta el momento se han ocupado del asunto coinciden en situar el inicio de este declive en unas fechas no muy distantes de este último ensayo de acuerdo. Se trata de un deterioro rápido y bastante pronunciado. Blanca Gari detecta, por ejemplo, una leve variación en la tónica mantenida hasta entonces entre Génova y Granada a mediados del siglo XV, coincidiendo con los incidentes de 1443¹³: los peligros de acciones corsarias en las costas granadinas afectan ya a la seguridad naval genovesa, de modo que se prohíbe el viaje de galeras solas y los conflictos, aunque silenciados, parecen en todo momento estar presentes en la mente de los dirigentes genoveses. Por su parte, Roser Salicrú adelanta su percepción del inicio de los problemas a la década de los 30 de ese mismo siglo, según se desprende de su estudio de la cancillería genovesa, y lo hace coincidir con el ascenso de la presencia catalano-aragonesa, mucho más autónoma frente a la creciente presión castellana, y que empieza a equipararse jurídica y fiscalmente en Granada con la potencia genovesa¹⁴. Lo cierto es que existe efectivamente una inestabilidad cada

11. GARI, Blanca: «Génova y Granada en el siglo XIII...».

12. PISTARINO, Geo y GARI, Blanca: «Un trattato fra la repubblica di Genova...».

13. GARI, Blanca: «La advertencia del fin. Génova y el reino de Granada a mediados del siglo XV», en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII. Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*. Sevilla, 1989, pp. 179-189.

14. Roser SALICRÚ: «La Corona de Aragón y Génova en la Granada del siglo XV», en María Teresa FERRER I MALLOL y DAMIEN COULON (eds.): *L'expansió catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana*. Barcelona, 1999, pp. 121-144.

vez más patente referida a la comunidad genovesa y que, aunque Génova mantiene intereses aún muy fuertes en negocios como el de la exportación de frutos secos, la penetración valenciana parece cada vez más evidente, obteniendo ellos también monopolios de exportación de productos como la seda e importación como la sal. Por otro lado, David Igual ha documentado, sobre todo a partir de 1450, un significativo aumento de operaciones en Granada protagonizadas por mercaderes genoveses asentados en Valencia¹⁵.

Evidentemente la situación no responde a una pérdida de interés comercial de la zona —de hecho la relación se mantiene y perdura incluso después de la conquista castellana—, sino que puede reflejar la comprensión, por parte genovesa, de que el juego de equilibrios, tan productivo hasta entonces, tocaba a su fin frente a la acentuada presión castellana. Se trata, pues, de una situación absolutamente marcada por las circunstancias del momento y en la que nada hace pensar en un posible deterioro de las condiciones internas que han favorecido el desarrollo de la faceta comercial de la economía granadina, y que se han ido forjando sobre el juego de intereses convergentes de todas las partes implicadas. Éstas se han esforzado por construir un entorno productivo que permite el desarrollo de esta faceta y un cuerpo logístico y de infraestructuras ajustado a la satisfacción de las necesidades que vaya marcando su crecimiento.

Precisamente estos últimos puntos, vitales, como se comprenderá, para impulsar de manera exitosa y definitiva la vertiente comercial de cualquier territorio, han quedado relegados en el caso de los estudios nazaries. Entendemos y sabemos por propia experiencia que resulta muy complicado intentar acertar o abordar siquiera cuestiones como la identificación de los productores de artículos susceptibles de comercialización y las fórmulas productivas que adoptan; o la implicación del cuerpo social indígena en esta actividad y del Estado en su favorecimiento e incluso su participación en las mismas (que por el momento sólo intuimos); o la disposición de infraestructuras materiales (red de áreas de aprovisionamiento, almacenamiento y puertos de salida) y técnicas (fórmulas de interlocución entre mercaderes y productores, entre los mismos mercaderes y papel del Estado como catalizador

15. IGUAL LUIS, David: «Italianos en la frontera marítima nazari. La ruta de Valencia a Granada en el siglo XV», en *Actas del Congreso «La frontera oriental nazari como sujeto histórico (s. XIII-XVI)»*. (Lorca-Vera, 1994). Almería, 1997, pp. 467-475, espec. pp. 471-474.

de la realidad local y de los intereses extranjeros...), que harán posible el desarrollo mercantil de la zona en los términos en que parece verificarse. Pero somos conscientes de lo irrenunciable que resulta el acercamiento a estos temas, por desiguales que puedan parecer los resultados obtenidos. Y todo ello porque el análisis avanzado hasta el momento, de matriz fundamentalmente política, resulta en todo caso sesgado. No se trata de restar mérito a lo que en última instancia constituyen los únicos progresos obtenidos en los últimos años en un tema tan olvidado como éste, pero de todos modos no se puede olvidar que se trata de un análisis privado, al menos, de dos elementos fundamentales a la hora de recomponer la realidad mercantil nazarí: por un lado la posición institucional y los intereses estratégicos que mueven a la otra parte del binomio, es decir a la Corona nazarí. Y por otro los términos concretos en que se desarrollan los contactos. Todo ello supone abordar en mayor o menor medida la incidencia del comercio en la realidad socio-productiva del reino. Se trata, por tanto, de aspectos vitales, inexplorados muchos de ellos, difíciles de acertar en algunos casos en fuentes de este tipo, imposibles de abordar en otros casos desde unas fuentes de información ajenas por naturaleza y definición¹⁶ al entorno productivo y al mismo cuerpo social indígena.

En este sentido, creemos que los estudios nazaríes deben aún igualar los esfuerzos que se vienen realizando en otras zonas por emprender análisis relativos a la organización sobre la que se sustentan este tipo de actividades, redes de contactos, vías de comunicación, plataformas de intercambio y de ensamblaje en la red mercantil europea. Se trata de acercamientos en los que priva la perspectiva teórica que considera ésta como una época marcada por el capitalismo mercantil, cuya característica fundamental es que la entidad de la mercancía se evalúa a partir de los costes de transporte y distribución, mucho más que sobre los costes de producción. De ahí la importancia de conocer y elaborar estrategias e instrumentos oportunos para optimizar los procedimientos de circula-

16. En el mejor de los casos se trata de fuentes de carácter estrictamente mercantil, adscritas generalmente al ámbito privado, caso de instrumentos de gestión como letras de cambio y de pago, aseguraciones de mercancías, contratos de fletes de naves, registros contables redactados por los mercaderes para controlar sus movimientos y capitales; instrumentos de información como mercuriales y descripciones de la situación de los mercados, manuales de mercadería y correspondencia privada entre mercaderes, rica generalmente en informaciones respecto a movimientos y situación de mercados.

ción de la mercancía: cualquier mejora en esta fase contribuirá decisivamente a ampliar el margen de ganancia del hombre de negocios, mucho más de cuanto pueda obtener a partir de su implicación en el proceso productivo. Las condiciones de recepción, transporte y oportunidad de entrega de la mercancía resultan ser cuestiones fundamentales a la hora de calcular la rentabilidad de un producto. De ahí que sean importantes las facilidades de recogida de productos, la calidad de los puertos, la existencia de una red de agentes que agilicen y hagan efectivos los circuitos por los que discurren negocios y mercancías, o la existencia de medios de transporte más adecuados y más seguros.

Las aportaciones relativas a algunos de estos aspectos en el reino nazarí son tan escasas como meritorias. Convencidos de la utilidad de abordar estas problemáticas, nos proponemos plantear algunas cuestiones referentes a uno de estos aspectos: la infraestructura portuaria que articula las comunicaciones marítimas del reino y que sobre todo constituye la principal plataforma de ensamblaje del reino en las redes mercantiles europeas. Entendemos que el movimiento de estos puertos, su orientación y las operaciones que se desarrollan en los mercados de las ciudades que los acogen, constituyen, por tanto, instrumentos de análisis muy valiosos para reconstruir aspectos de gran valor relativos a las estrategias mercantiles adoptadas por las comunidades foráneas.

En líneas generales podemos decir que la estructura portuaria que sustenta el entramado internacional del comercio europeo se organiza en plataformas jerárquicas de carácter comunicante, para lo que se sirven de puertos “bisagra”, activos en los diversos niveles operativos. El esqueleto articulador lo constituyen los puertos de las grandes potencias comerciales mediterráneas y atlánticas, mercados en sí mismos y cabezas de las grandes rutas que estructuran este tráfico bajomedieval. Tenemos entre ellos por supuesto a Génova y Venecia, la más desvirtuada ya en estos momentos Pisa, Barcelona, Londres, con Southampton como base portuaria y La Esclusa, puerto de Brujas. A su vez esta gran actividad internacional se compagina con la que otros puertos desempeñan en ámbito regional y que dinamizan de manera extraordinaria el panorama mercantil. Estas bases secundarias del gran tráfico internacional resultan un apoyo fundamental en un sistema muy marcado por las tradicionales pautas de navegación mediterránea, en la que el cabotaje y el sistema de escalas de aprovisionamiento e intercambio tienen mucho que decir. Por otro lado constituyen en sí mismas importantes polos de dinamización regional, en algunos casos centros nodales de la circulación y vías de salida comercial de sus respectivos reinos o territorios.

El reino nazarí participa plenamente en esta organización comercial y portuaria a través de las actividades de núcleos como Málaga, Almería y Almuñécar. La estructuración de sus costas presenta, sin embargo, algunos puntos aún por aclarar. Generalmente ésta ha sido interpretada atendiendo a la trayectoria de sus dos puertos principales, Málaga y Almería, considerados por algunos autores como bases de un triángulo estructural que ordena el territorio política, económica y militarmente y cuyo vértice se encuentra en la capital nazarí, Granada¹⁷. Con ello desarrollan tesis que asumen el modelo de articulación de las costas islámicas propuesto por Udovitch¹⁸, que identifica un centro político que, siguiendo criterios defensivos, se sitúa en el interior del territorio, y que tiene su proyección militar y económica en la costa, punto de conexión con el exterior, a través de uno o más puertos, que de este modo asumen el rol de “ciudades espejo”. Así se interpretan las ciudades-puerto de Málaga y Almería en época nazarí, asumiendo cada una de ellas atribuciones particulares que otorgan la primacía económica a Málaga, como resultado de un proceso de reorientación iniciado sobre todo a partir del siglo XII. El análisis, útil, deja sin embargo de lado aspectos de relieve a la hora de percibir en toda su dimensión el protagonismo económico de la costa en la organización general del reino. Deja, por ejemplo, la impresión de una red marítima constituida exclusivamente sobre la actividad de estos dos puertos y minimiza la derivación levantina del comercio nazarí, cuyo liderazgo parece asumir el puerto almeriense. Lo cierto es que estas grandes plataformas portuarias se apoyan sobre una red de enclaves costeros activos como fondeaderos o puertos que hacen mucho más consistentes las comunicaciones marítimas del reino. Antonio Malpica ya esbozó esta estructuración costera¹⁹,

17. GARI, Blanca y SALICRÚ, Roser: «Las ciudades del triángulo: Granada, Málaga, Almería, y el comercio mediterráneo de la Edad Media», en ABULAFIA, David y GARI, Blanca (eds.): *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*. Barcelona, 1996, pp. 171-211.

18. UDOVITCH, A.: «A tale of two cities. Comercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the eleventh century», en *The medieval City. Essays in honor of Roberto Sabatino Lopez*. New Heave-Londres, 1977, pp. 143-162. GARI, Blanca: «Genova e i porti islamici del Mediterraneo occidentale-sec. XI-XIII», en *La storia dei genovesi*, XII/II, Genova, 1994, pp. 345-353.

19. MALPICA CUELLO, Antonio: «Il traffico commerciale nel mondo mediterraneo occidentale alla fine del Medioevo: Il regno di Granada», en ALBERINI, Paolo (ed.): *Atti del Convegno Internazionale di Storia Militare “Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XVI”*. Roma, 1999, pp. 351-381.

constituída en torno a tres grandes puertos, a saber, los ya conocidos de Málaga y Almería, a los que añade Almuñécar. Desde estas bases se controla el movimiento comercial que se desarrolla en radas menores como Porto Genovese, Dalias, La Rijana, Motril, Salobreña y Vélez-Málaga, a las que estamos en condiciones de agregar Marbella y Gibraltar. A éstas deben añadirse playas y fondeaderos salpicados por todo el litoral (Castell de Ferro, Roquetas, Marbella-cerca de Berja, Atarfe, el Puntal, Adra, Albuñol, Salobreña, La Herradura, Nerja...). Además, numerosas pesquerías (Cautor, Jate...) pueden actuar de soporte a estas bases y de escalas de un sistema de entrepuertos a nivel regional, pero que, por el momento, no han dado señales de tomar parte de ninguna manera en este tráfico internacional.

Desde luego cada vez se define con más claridad una suerte de especialización de ámbitos y comunidades de influencia en la realidad de los dos principales puertos nazaríes. Baste recordar que Málaga tiene un papel más definido en las grandes rutas internacionales que recorren el Mediterráneo central y conectan éste con las plazas del Atlántico septentrional, mientras que Almería conserva una vocación regional y órbita más restringida al ámbito catalano-aragonés y sus derivaciones magrebíes. En este sentido aclaremos solamente que frente al protagonismo que ostenta el puerto almeriense respecto a la distribución de la seda nazarí hacia el Levante peninsular, particularmente a Valencia, que actuará como plataforma de redistribución, concurre la omnipresencia de Málaga como un ámbito de actuación preferentemente genovés. Si se trata de una tendencia común y por tanto aplicable a un contexto general, o responde a las necesidades logísticas concretas de un mercader establecido en esta plaza, es algo que intentaremos resolver aportando nuevos datos. Es, en todo caso, un elemento a destacar, aún prescindiendo de aspectos todavía tan indeterminados y cruciales como las sedes de operaciones de la comunidad mercantil genovesa en el reino, aparte de sus obvias presencias en las principales ciudades y puertos del reino, y la categoría que cada una de ellas ocupa en el organigrama operativo general. En este sentido creemos importante intentar fijar algo más el rol que asume el puerto de Almuñécar dentro de este sistema, un enclave quizás no tan relevante a niveles de frecuencia de ataques en sus aguas, pero que desde luego asume funciones concretas en la organización costera nazarí y en la red comercial internacional a través del uso que de sus estructuras hacen sectores muy determinados del comercio genovés.

MÁLAGA

En nuestro intento de completar algo más los términos concretos de la centralidad malagueña contamos con la guía de un testimonio que, no por ser muy conocido, resulta menos singular²⁰. Se trata del manual de la nave de Filippo de Nigro, redactado por él mismo durante el viaje que realiza con su balenerio durante el año de 1445, completando un trayecto que, con origen en Southampton y destino final en Quíos, realiza una ruta con escalas en Cádiz, Málaga, Orán, Túnez y Sicilia²¹. Se trata de un ejemplo de la navegación de cabotaje de largo recorrido que resulta ser una de las prácticas marítimo-mercantiles más recurridas del momento: la navegación *per costeriam*, viaje marítimo a lo largo de las costas del Magreb y que, en palabras de Heers, participa de la originalidad propia del sistema de navegación genovés, en el que «...*une part fort importante du trafic assuré par ses bâtiments ne passe pas par le port de Gênes; mais, au contraire, joint directement le Levant méditerranéen à l'Occident lointain (Flandre et Angleterre) en longeant la côte sud de la mer intérieure*»²². Lo singular en esta ocasión es el hecho de que, junto a la inscripción oficial del viaje, anotado en su momento en el registro aduanero genovés, se conserva un testimonio privado del mismo, precisamente este manual, sin vocación de ser mostrado en público y por tanto mucho más rico en detalles relativos a las consignas transmitidas por los mercaderes al patrón acerca del destino de sus mercancías, que conforman en última instancia el trazado de la ruta.

El viaje quedó en principio reflejado en el registro *Caratorum Veterum* genovés, correspondiente al año de 1445. La declaración corresponde al viaje, que, según el título del registro, recorre el trayecto Southampton-Cádiz-Málaga-Quíos en viaje “*per gosteriam*”, es decir,

20. AIRALDI, Gabriella: «Da Genova al Maghreb nel basso Medioevo», en RAINERO, Romain H. (a cura di): *Italia e Algeria. Aspetti storici di un'amicizia mediterranea*. Milano, 1982, pp. 69-80; ORIGONE, Sandra: «Mercanti genovesi del Quattrocento sulle rotte fra Oriente e Occidente». *Saggi e Documenti*, IV (1983), pp. 251-259; HEERS, Jacques: «Gênes et l'Afrique du nord vers 1450: les voyages “per costeriam”». *Armario de Estudios Medievales*, 21 (1991), pp. 233-245.

21. El documento en cuestión se conserva en una copia entregada a los oficiales genoveses el 6 de abril de 1448 por Jacobo de Nigro, y trasladada al registro aduanero. Archivio di Stato di Genova, Banco di S. Giorgio, Sala 14, Carattorum Veterum, reg. 1552, fols. CCCXV-CCCXVIII.

22. HEERS, Jacques: «Gênes et l'Afrique du nord ...», p. 234.

de cabotaje²³. Sin embargo la lectura comparada de las dos fuentes que relatan el viaje, es decir, el registro oficial de la aduana genovesa y la declaración del patrón de la nave, perfilan un viaje mucho más rico en escalas e intercambios a ellas asociados: a las paradas oficiales de Cádiz y Málaga debemos añadir otras tantas escalas en Túnez, Honeyn, Bujía, Orán y Sicilia. El autor de esta primera declaración presentada en noviembre de 1445 es Nicolai de Pallavicino, escriba de la nave. Evidentemente, y aunque en principio es “*acceptata sine prejudicio*”, posteriormente se detectarán deficiencias o anomalías que harán pensar en posibles fraudes relativos a la no declaración de todo lo que el barco transporta. De ahí que tres años después se requiera la presentación del manual escrito por el mismo patrón para contrastar las informaciones. El fraude en este tipo de viajes resulta ser una práctica bastante habitual, habida cuenta de la facilidad con que se pueden eludir los controles en trayectos, que, recordemos, no tocan necesariamente el puerto de Génova. De hecho en el mismo registro aduanero de 1445, aparecen hasta 4 sentencias condenatorias sobre fraudes realizados por barcos que cubren itinerarios similares²⁴. Lo cierto es que en esta ocasión parece existir efectivamente ocultamiento de información, ya que muchos datos no coinciden con la declaración primera que son detectados y transcritos por los oficiales pertinentes y que en algunas ocasiones el mismo patrón confiesa en su manual que fueron aceptados bajo la condición de ser llevados en secreto.

El documento presenta un primer segmento de información acerca de los cargamentos que se le confían en Southampton, Cádiz y Málaga, con indicación expresa de cómo debe actuar con cada uno de ellos, destinos principales y subsidiarios y receptores de las mercancías o de lo obtenido por su venta o permuta. A ello sigue un registro de los fletes cobrados en los respectivos destinos de Cádiz, Málaga, Orán, Honeyn, Túnez, Bujía y Quíos y finaliza con el registro de los artículos vendidos por el patrón, que él mismo denomina “*rauba vendita per costeriam*” y que detalla haber vendido en Cádiz, Bujía y Túnez.

23. A.S.G., Sala 14, C.V., reg. 1552, fols. XXXXVIII-L.

24. A.S.G., Sala 14, C.V., reg. 1552, fol. LXXIII (contra la nave de Simone Grillo, en un viaje *per costeriam* desde Southampton a Cádiz y Málaga, en el que no se declararon los cargamentos completos realizados en Mallorca, Inglaterra y España, incluyendo seda de Málaga y Almería); fol. CXVII (contra la nave de Agostino Spinola por fraude en el viaje realizado entre Málaga y Cádiz; y contra la nave de Baldasare Cibo por fraude realizado en un viaje de Flandes e Inglaterra a Cádiz “*per costeriam*”); fol. CXX (contra la nave de Manfredo Spinola en un viaje de Flandes a Cádiz y Málaga).

En realidad éste y otros viajes denominados “*per costeriam*” combinan la fórmula marítimo-mercantil del cabotaje, practicada en ámbitos territoriales más restringidos, con la gran navegación transoceánica. Resulta una medida muy provechosa. Además de los negocios que pueden realizar los “bazares ambulantes” en que se convierten estas grandes naves y de la dinamización regional que posibilitan los contactos entre los diversos elementos de un sistema mercantil interregional, contribuye no poco a abaratar los costes de transporte de las grandes distancias, tal y como nos explica Cruselles «*viajar la mayor parte del trayecto con la bodega rellena y la cubierta ocupada, significaba no sólo beneficios para el patrón y los propietarios del navio, sino una reducción de costes para mercaderes*»²⁵.

El trayecto principal une el Atlántico Norte (Southampton) con el extremo oriental del Mediterráneo (Quíos), si bien deja un margen muy amplio, por no decir central en el diseño del viaje, a la navegación de cabotaje realizada en el Mediterráneo occidental y central y a los movimientos comerciales espontáneos que de ella se derivan. De los seis meses empleados en completar el viaje²⁶, se sirven de 18 días para cruzar el segmento atlántico en un recorrido sin escalas, aparte de las estrictamente técnicas, que evidentemente no quedan recogidas en el diario del patrón. A partir de aquí tiene inicio la sucesión de escalas económicas ya citadas, que se abren con una estancia en Cádiz de 10 días a partir del 23 de junio y que se deben de cerrar en Sicilia el 22 de septiembre, donde cargarán grano para Quíos²⁷.

La libertad de actuación que ostenta el patrón, al fin y al cabo responsable de la dirección mercantil del viaje, es muy amplia. De hecho se puede considerar él mismo como un mercader, o al menos como un personaje muy ligado a esferas mercantiles y financieras de relieve. Así hemos de calificarlo si tenemos en cuenta los altos costes de los que debe hacerse cargo por adelantado, relativos al mantenimiento y armamento de la nave y de su tripulación, que sólo le serán

25. CRUSELLES, Enrique: «La organización del transporte marítimo en la Valencia de la primera mitad del siglo XV». *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 155-177.

26. Aunque debe ocupar menos tiempo, dado que el cómputo realizado corre entre el 7 de junio, fecha en la que parte desde Southampton, hasta el 30 de noviembre, fecha en la que el escriba de la nave declara la misma en el registro genovés. El viaje en realidad es hasta Quíos, por lo que deberíamos deducir el tiempo, desconocido, que corre entre la llegada a su destino y la posterior partida hacia Génova.

27. A.S.G., Sala 14, C.V., reg. 1552, fol. XXXXVIII.

restituidos en el momento de la entrega de la mercancía a través del cobro de los fletes, lo que apunta indefectiblemente hacia personajes de solvencia y crédito suficiente. De hecho, si atendemos a los patronos de naves que aparecen en los muchos registros notariales del vasto archivo genovés encontramos a las grandes estirpes mercantiles genovesas o a las familias adscritas a sus respectivos albergues²⁸. Doria, Spinola, Lomellini, Centurione...²⁹, nombres, todos ellos, vinculados a las grandes casas genovesas, que de este modo disponen de medios de transporte propios, que utilizan preferentemente en sus negocios, seguramente favorecidos ante esta disponibilidad. Los patronos, en muchos casos también parientes, se convierten entonces en operadores mercantiles itinerantes a los que se confían mercancías y se otorga cierta libertad para gestionar su venta. Esta práctica resulta evidentemente común en la navegación de cabotaje, abierta a intercambios regidos por directrices menos estrictas que el mero transporte de una determinada mercancía a un mercado o puerto predeterminado. A nuestro Filippo se le entregan una serie de lotes constituidos fundamentalmente por paños ingleses de buena calidad (*larghi*), de cuya colocación en mercado será responsable

28. El albergue es una institución típica y peculiar de Génova, a través de la cual las antiguas familias nobles genovesas reorientan en su favor la gran mutación social, política e institucional que tiene lugar a partir del siglo XIII. De manera muy sintética consiste en la coagulación en torno a un núcleo familiar original, correspondiente a familias como Doria, Lomellini, Cattaneo, Vivaldi, Gentile, Spinola o Grimaldi, de otras tantas agregadas por vínculos de consanguinidad o mediante relaciones clientelares y que reúnen sus viviendas en torno a la casa “madre” y a la iglesia a la que se adscribe. De este modo se constituyen entidades prosopográfica y topográficamente definidas, de gran cohesión interna, que actúan social, económica y políticamente de manera reconocible y unitaria. Posteriormente se crearán nuevos albergues a partir de la asociación espontánea de nuevas familias, que seguirán actuando movidas por criterios de solidaridad social y económica y que adoptan nombres no identificables con ninguna de las familias constituyentes (Giustiniani, Soprani, Franchi, Fatinanti...). PETTI BALBI, Giovanna: «Élites economiche es esercizio del potere a Genova nei secoli XIII-XV», en IDEM (a cura di): *Strutture del potere ed élites economiche nelle città europee dei secoli XII-XVI*. Genova, 1996, pp. 29-39.

29. A modo de ejemplo referimos los nombres de los patronos registrados por el notario Branca Bagnara que, en el año de 1427, tocan nuestras costas en sus viajes hacia Oriente u Occidente. Tobia Squarzafico, Galeoto Pinello, Battista Lomellino, Sisto Lomellino, Bartolomeo de Vultabio, Geronimo de Fornaris, Carolo Italiano, Andreolo Spinola, Francesco Spinola, Domenico de Rapallo, Thoma de S. Donato, Niccolo de Camilio, Francesco de Vivaldi, Gregorio Salvaigo, Johanes Ferrario, Johanes de Ponte, Battista Lecavelio, Illario Centurione y Gabrielle de Auria. A. S. G., *Notai Antichi*, 507.

en mayor o menor medida, sobre todo cuando se le encarga su venta o permuta "*per costeriam*". De hecho, en este caso concreto hemos de aclarar que las ventas "*per costeriam*" declaradas son propiedad en parte del patrón de la nave, que comparte con Franco de Nigrono los dos *scaperroni* que venderá entre Cádiz y Bujía, con Agostino Salvaigo las 103 cañas de paños que vende entre Hispania, Túnez, Bujía y Levante, y con Cristoforo de Podio las 16 piezas de paños que vende entre Cádiz, Túnez y Levante. No obstante y en general recibe indicaciones bastante detalladas de cómo debe actuar con cada lote que le es confiado, y son precisamente estas directrices las que nos dan la oportunidad de reconstruir las conexiones extraterritoriales por las que circulan las redes operativas de los mercaderes.

Aparte de los envíos directos al destino final, Quíos, que suelen ser operaciones ya cerradas y en las que no caben segundas posibilidades, en muchas otras ocasiones se le ofrecen una o varias posibilidades de entrega. A un primer destino preferencial seguirán, en caso de que no culmine allí la operación, opciones secundarias igualmente indicadas, pero en las que se suele dar más libertad de actuación al patrón de la nave. Estos primeros destinos se adscriben fundamentalmente a la costa andaluza, con un despunte particular de los puertos de Málaga (11) y Cádiz (8 y dos más de Sevilla, posiblemente desembarcados en Cádiz). Esta preeminencia se ve sostenida por las múltiples relaciones que se establecen entre estos dos puertos, con unos contactos bilaterales que protagonizan 8 de las 33 operaciones encomendadas al patrón a lo largo del viaje. Muy pocas veces, 2, surgen las costas magrebíes como primer destino, representadas por Túnez (2) por la venta libre *per costeriam* (3), que sabemos posteriormente que incluye Cádiz y otro lugar no identificado de *Hispania*, Honeyn, Orán y Bujía. La libertad de actuación, por tanto, es grande, aunque no excede los límites impuestos por una red de intercambios bien estructurada en torno a los intereses y contactos de cada mercader.

Las costas magrebíes y la venta libre sí aparecen como segunda o tercera posibilidad de manera preferente, frente a Málaga en una ocasión y Quíos que queda siempre como última opción. Pero a tenor de lo que reflejan los fletes cobrados en estas costas y de la misma declaración de ventas "libres", Túnez desde luego aparece como un recurso muy bien aprovechado. Se trata de un área particularmente dinámica en este tipo de movimientos, y que de hecho queda incluida en rutas "circulares" de navegación de cabotaje instituidas y oficializadas por otras formaciones políticas muy implicadas en la dinámica comercial del Mediterráneo.

En este cuadro regional destaca Málaga, el principal puerto nazarí, como base articuladora de la red mercantil-marítima del reino, “plataforma giratoria” del tráfico regional y soporte de las grandes líneas del sistema mercantil internacional. La plaza, sujeta a la decisión última de los contactos allí destacados, podrá recibir importantes cantidades de paños ingleses, que se destinarán a la venta o, en muchos casos como opción preferible, serán permutados por seda u oro. Sabemos que la permuta de paños por seda o azúcares³⁰, a lo que podemos añadir ahora oro, es una práctica a la que se recurre con asiduidad desde hace tiempo en el reino de Granada. Hasta tal punto es así que llegamos incluso a considerar que la venta de paños, actividad muy desarrollada en el reino por parte de mercaderes genoveses, no resulta un negocio particularmente interesante en sí mismo, siendo aun así conveniente, sino y sobre todo como estrategia de obtención de otros artículos granadinos cuya comercialización en Europa sí resulta muy beneficiosa. De hecho el abastecimiento de paños es una eficaz estrategia de aprovisionamiento por parte de mercaderes extranjeros de algunos de los principales artículos de comercio nazaríes, a saber seda³¹ y azúcares.

La principal característica malagueña resulta ser la polivalencia con que actúa como puerto y mercado. En primer lugar forma parte de una vía que, entre cabezas de línea como Génova y La Esclusa, toca puertos secundarios como Sicilia, Ibiza, Mallorca, Málaga, Cádiz, Lisboa y Southampton. A su papel como escala del gran tráfico internacional trasatlántico contraponen una faceta igualmente próspera como base del comercio regional, referida al sistema de comunicaciones interiores que desarrolla el reino nazarí en su fachada marítima³². Por último debemos

30. Conocemos los pormenores de una operación de cambio de 4 piezas de paños londinenses por 136 arrobas de azúcar, realizada en Málaga en el año de 1432 entre Vincinguerra Spinola y un Aim Benexeich que podría ser nuestro Aim Aben Xiec. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 510, fols. 283 r. y 286 r. En 1436 el mismo Aim Aben Xiec entrega 23 arrelles y 12 onzas de seda a Francesco Spinola como resultado de una pennuta que contemplaba la entrega de «...jarre XVIII oleorum de Maiorica racionatis colle CIII de marcha eiis venductis a b. VII d. V cola, asendunt b. DCCLXXX et preciiis ro. XXVIII septa fina pro Janua quam dare debent in fondaco Murleche...» A.D.-G., sección Sauli, man. 1839, fol. 62.

31. FÁBREGAS GARCÍA, Adela: «Estrategias de actuación de los mercaderes toscanos y genoveses en el reino nazarí de Granada a través de la correspondencia Datini». *Serta Antiqua et Medievalia*. Università degli Studi di Génova, (2001), pp. 259-304.

32. MALPICA CUELLO, Antonio: «Il traffico commerciale nel mondo mediterraneo occidentale...».

añadir las rutas regionales del espacio mediterráneo occidental que conectan, por un lado, las costas andaluzas y magrebíes y por otro aquéllas y los segmentos del litoral peninsular adscritos a otras potencias territoriales emergentes, caso de Castilla, a través de Cádiz, y Aragón, a través de Valencia. Este mundo de contactos regionales, que, ya sí, comparten plenamente los puertos almeriense y malagueño, constituye el último y definitivo vértice que convierte el puerto malagueño en plataforma giratoria de integración de los diferentes niveles. En el primer caso se trata generalmente de trayectos que se realizan como escalas de cabotaje de viajes de más amplio recorrido a lo largo del Mediterráneo, o como parte de las rutas circulares que instituyen los mercaderes valencianos y mallorquines entre sus propios territorios, el reino nazarí y las costas magrebíes. En este sentido se aprovecha el rol del puerto malagueño como mercado de intercambio y distribución de las corrientes internacionales, actuando como nexo de unión entre éstas y el Occidente islámico. Se contempla no sólo el propio territorio nazarí, sino también los estados magrebíes, cuyos artículos aparecen en el mercado malagueño listos para su redistribución en Europa, y desde donde se les suministran artículos europeos, especialmente paños nórdicos. Así, los grupos de mercancías que Tuccio di Gennaio encuentra en el mercado malagueño a principios de siglo incluyen artículos de procedencia berberisca como grana, cueros o algodón³³, dispuestos para su consumo local y siempre susceptibles de comercialización por parte de operadores extranjeros. La nave de Giovanni de Nigro procedente de Flandes y con destino final a Génova, carga en España la mayoría de los artículos que llegarán al puerto ligur. Entre los mismos se encuentran 311 sacos de lana berberisca³⁴. En otra ocasión es la nave de Raffaello Vacha, realizando el trayecto Flandes-España-Savona, la que carga cueros berberiscos junto a otros de procedencia española³⁵. Por otro lado, los numerosos aportes de artículos europeos que llegan a las escalas granadinas a partir de las grandes rutas atlánticas y mediterráneas tienen una clara redistribución hacia los mercados del norte de África.

Todo ello es posible gracias a la existencia de una red mercantil muy bien organizada. Los mercaderes genoveses protagonistas de nues-

33. Archivio di Stato di Prato, Archivio Datini, Filza 893, Málaga-Barcelona. Edit. en FÁBREGAS GARCÍA, Adela: «Estrategias de actuación de los mercaderes toscanos y genoveses...»

34. A.S.P., A.D., Filza 1171, doc. 107.

35. A.S.P., A.D., Filza 1171, doc. 67.

tro relato están sólidamente asentados en los puntos que conforman este trayecto y por tanto no dejarán de aprovechar la oportunidad de beneficio que les ofrece esta fórmula. En ella no dejan de intervenir mercaderes autóctonos, y de hecho algunos de los compradores de artículos gestionados por el patrón son identificados con los mismos reyes de Túnez y Bujía, aunque lo cierto es que se trata de una actividad protagonizada mayoritariamente por mercaderes genoveses. Estos hombres de negocios tienen además una alta representatividad y capacidad operativa en los diferentes puntos de atraque del barco. Son sedes, todas ellas, de comunidades mercantiles genovesas institucionalizadas bajo la fórmula de *nationes*, organismos, en última instancia, de tutela, control y encuadramiento comunitario de las iniciativas individuales³⁶. Pero además se trata de personajes integrados en una red de contactos o con un radio de movilidad lo suficientemente amplio que les permite actuar en varios mercados regionales y por supuesto internacionales. Para ello se sirven, entre otras cosas, de la acción de quien, como estos patrones-mercaderes, opera en el ámbito de las largas distancias y que posibilitan a los mercaderes el desarrollo de sus respectivas políticas comerciales cuando «...*muovono i propri affari, corrispondendo con i propri rappresentanti inviati lungo tutto il percorso commerciale...*»³⁷. La declaración de Filippo de Nigrono atestigua este extremo, aplicable por supuesto a los mercaderes presentes en la plaza malagueña, que en esta ocasión muestran la relación de la misma con las plazas africanas y gaditana. Se trata de cuatro hombres de negocios que, en calidad de receptores o remitentes de lotes, deben tener contacto con el patrón a su llegada al puerto nazarí: Agostino Spinola, Jane Marchono, conectado con Túnez a través de Raffaello Marchono, Paolo Centurione y Filippo Spinola quondam Ambrosi.

La familia Spinola vuelve a aparecer como núcleo articulador en Málaga de una red de relaciones cruzadas que contribuyen de manera

36. PETTI BALBI, Giovanna: «Gli insediamenti genovesi nel nord-Africa durante il '400», en ROSSETTI, Gabriella y VITOLO, Giovanni (a cura di): *Medioevo mezzogiorno mediterraneo. Studi in onore di Mario del Treppo. Europa Mediterranea, Quaderni*, 13, voi. II, Napoli, 2000, pp. 121-137. Según esta autora la comunidad genovesa de Túnez y la *natio* que la tutela resulta ser no solo la más sobresaliente entre las existentes en los estados magrebies a lo largo del siglo XV, sino que actúa como centro coordinador, directamente vinculado a la madre-patria, de otras comunidades “estrictamente mercantiles” presentes en otras plazas magrebies como Bujía o Alejandría.

37. ORIGONE, Sandra: «Mercanti genovesi del Quattrocento...», p. 257.

decisiva a colocar la plaza nazari en el contexto internacional. Es conocido su peso en las comunidades mercantiles de Brujas y Flandes a lo largo de toda la Edad Media. Allí establecerán la base de una sociedad que organizará todos los movimientos de la familia a lo largo y ancho de Europa, especializándose, como la mayoría de mercaderes italianos en Brujas, en el sector textil y de importación de alumbre³⁸. Sin embargo no parecen tampoco dejar de lado otros negocios rentables como el del tráfico de frutos secos y azúcar, que los vinculan directamente con el reino de Granada³⁹. Su presencia aquí resulta ser muy sólida y podríamos afirmar que lideran la actividad de la comunidad genovesa en el reino, favorecidos por unos contactos directos con las elites mercantiles y con la misma Corona⁴⁰ que los sitúan en una posición muy ventajosa para poder desarrollar proyectos comerciales extremadamente lucrativos. Un personaje tan relevante en estos años mediados del siglo XV como Francesco Spinola q. Petri, que encabeza el listado de damnificados en las querellas de 1452⁴¹, muestra, a través de los libros de contabilidad redactados durante su estancia en el reino de Granada⁴², la red de socios y colaboradores, pertenecientes a la

38. PETTI BALBI, Giovanna: *Mercanti et nationes nelle Fiandre: i genovesi in età bassomedievale*. Pisa, 1996.

39. FÁBREGAS GARCÍA, Adela: «Vías de acceso del azúcar del reino de Granada ...», pp. 23-53.

40. La relación directa de la familia Spinola con la Corona nazari va descubriéndose poco a poco y hunde sus raíces en el tiempo. Aún sin querer profundizar en un tema lo suficientemente interesante como para abordarlo más detenidamente en otra ocasión, diremos a modo ilustrativo que ya a mediados del siglo XIV, concretamente en 1369, aparece un Badassal Spindola como legado del rey nazari frente al rey de Aragón (Archivo de la Corona de Aragón, Cancillería. 1389, fol. 80 vto.), y que en este mismo siglo XV miembros destacados de la familia aparecen actuando como operadores económicos del rey nazari y realizando préstamos a la Corona. (A. S. G., N. A., 654, Branca Bagnara, Acta 69 y Archivo Durazzo-Giustiniani, sección Sauli, man. 1839).

41. AIRALDI, Gabriella (a cura di): *Genova e Spagna nel secolo XV. Il liber damnificatorum in regno Granate (1452)*. Genova, 1966.

42. Se trata de una serie de cinco libros localizada en la Biblioteca del complejo archivístico Durazzo-Giustiniani de Génova (Palacio Durazzo-Pallavicini), sección Archivo Sauli. En ellos se recoge la contabilidad privada de dos de los miembros de la familia Spinola, Agostino Spinola q. Johanis y Francesco Spinola q. Pietro, que desarrollan parte de su actividad comercial en el reino nazari, donde llegan a residir durante temporadas considerables, el último al menos entre los años 1434 y 1455. La serie granadina está constituida por tres libros, escritos en 1434-1440, 1441-1444 y 1451-1455 respectivamente, que se completan con otros dos redactados en Brujas (1420-1426) y Génova (1446). Durante nuestra estancia posdoctoral en la Universidad de

misma sociedad familiar o extraños a la misma. Gracias a ellos se mantiene activo en las principales plazas europeas, es decir Brujas (Luciano Spinola q. Cartoli), Inglaterra (Pietro Spinola q. Georgi) y Génova (Bartolomeo Sauli), y en los centros de negocios del mismo reino granadino, con operadores e interlocutores con la población local en la misma Málaga (Benedetto Cattaneo filio Anfreoni, Franco de Vivaldi) o Granada (Cristoforo Judex), u operadores que actúan indistintamente en Almuñécar, Almería y Málaga (Brancaleone Spinola o Pietro de Fornario) tanto en comisiones como en actuaciones de participación conjunta. Por su parte miembros más humildes de la familia como Agostino Spinola quondam Johanis o Brancaleone Spinola, se ocupan de mantener los contactos entre el vértice de la comunidad genovesa, representado en este caso por nuestro hombre, y la base mercantil local.

En esta ocasión se nos brinda la oportunidad de completar el cuadro que constituye la red de contactos de la familia Spinola con la constatación de algo que podía considerarse fácilmente deducible, a saber, el control de las costas del extremo occidental mediterráneo a través de unas redes de contactos que combinan los vínculos familiares y societarios con las colaboraciones externas. Efectivamente la comunicación con Túnez está garantizada por la presencia de miembros de su sociedad familiar, en esta ocasión representados por Andrea Spinola y Vicinguerra Spinola, o por contactos indirectos, sobre todo en el caso de Agostino, que cuenta en Honeyn con la presencia del hermano de su colaborador Jane Marchono, Raffaele Marchono. En Cádiz cuenta también Agostino con la sólida presencia de su cuñado, activo en el área de Cádiz-Sevilla, aunque el texto no especifica con suficiente claridad si se trata de Jacobo o Cristiano Lomellino. En todo caso el segundo actúa para el primero en el área occidental andaluza y constituye, junto a colaboradores castellanos como Francisco de Morales, el soporte en la zona de un mercader asentado al parecer en Sevilla, Jacobo Lomellino, aunque muy activo en el área nazarí a través de los contactos allí presentes

Génova (2000-2002) emprendimos el proyecto de edición y estudio de dicha serie, inaugurado con la publicación de la contabilidad de Agostino Spinola *{Un mercader genovés en el reino de Granada. El libro de cuentas de Agostino Spinola (1441-1447)}*. Granada, 2002), a la que seguirá en breve la publicación del cartulario redactado por Francesco Spinola en 1451-1455. La labor continuará próximamente con la edición, ya en preparación, del tercer y último registro redactado en tierras granadinas entre los años 1434-1440.

(Agostino y Filippo Spinola y Jane Marchono) y por supuesto ligado a los mercados septentrionales a través de otros representantes de la familia Spinola destacados en Londres (Rabelle), Túnez (Costantino de Marinis) y la misma Quíos (Lodisio de Fornaris).

Se trata, como vemos, de una red de relaciones y contactos muy compleja y abigarrada, en la que privan los vínculos de colaboración e interdependencia, sustentada en personajes como el patrón de la nave, de suficiente solvencia y confianza para dejar en sus manos una faceta vital de los negocios, caso de los tratos con otras plazas. Únicamente de este modo el mercader, atento a la evolución del área a la que ha sido enviado o que ha seleccionado él mismo como centro de operaciones, puede ejercer plenamente su actividad, sólo completa cuando se vuelve interactiva con otras áreas económicas. La complejidad de la red de contactos se sirve de una serie de plazas que funcionan como centro de operaciones de este tipo de mercaderes allí destacados, precisamente estos centros tocados por nuestro barco, a la vez puertos, mercados y plataformas de penetración y control del territorio que lideran comercialmente. Recordemos en este sentido que un puerto de estas características no es sólo un punto de atraque, ni un mero desembarcadero de mercancías, sino el observatorio desde el que se prospectan los territorios adscritos a este polo de intercambios, en connivencia, generalmente con los núcleos de control político, situados en el interior y desde los que, en sintonía con el poder político, otros mercaderes marcan las directrices estratégicas de la compañía o sociedad de la que forman parte.

En la plaza malagueña se dirimen la mayor parte de los aspectos ligados a la actividad mercantil: es un mercado en el que confluyen bienes generados en diversos territorios y áreas productivas y desde el que se expiden, haciendo las veces de una plataforma giratoria que redistribuye estos géneros en los mercados en los que son demandados. De este modo se encuentran allí los productos nazaríes, que son, por supuesto, los que más se identifican con esta plaza, hasta el punto de ser conocidos en el mercado internacional bajo la denominación de malagueño artículos como el azúcar de caña, elaborado en la costa granadina, la seda, producida fundamentalmente en las Alpuj arras almeriense y granadina y los frutos secos, higos, uvas pasas y almendras, estos sí, producidos en territorios adscritos a la comarca malagueña, aunque ni mucho menos exclusivos de la misma. Son bienes muy demandados en los mercados europeos, fundamentalmente italianos y atlánticos, que a cambio aportan al mercado malagueño paños de lana, fundamentalmente, aunque también otros artículos como especias. Resultan ser artículos

muy reclamados no sólo en territorio nazarí, sino en áreas magrebíes,. Éstas también encuentran en el mercado malagueño una salida comercial para artículos como cueros, grana o cera berberiscos y un centro de contactos entre los protagonistas de estos movimientos. Recordemos que son en su mayor parte mercaderes extranjeros, ubicados y activos en territorios musulmanes a uno y otro lado del Estrecho, pero que han preferido establecer polos de concentración y gestión en puntos estratégicos de fácil acceso para las grandes líneas de navegación. En este sentido Málaga, plenamente integrada en estos grandes circuitos, con la ayuda inestimable de esta navegación *per costeriam* que le permite ensamblar varios niveles de actuación comercial, constituye una de las plataformas más consolidadas del área.

De ahí la riqueza y complejidad del mercado malagueño frente a otras plazas portuarias nazaríes, ricas, sí, polos de atracción del comercio internacional, sí, pero que no parecen acoger un mundo tan extraordinariamente activo y dinámico. El caso de Almuñécar parece ajustarse más a este segundo esquema, tal y como intentaremos explicar seguidamente.

ALMUÑÉCAR

A estas alturas, y antes de imbuirnos de lleno en el tema, queremos aclarar algo bastante obvio, como es la imposibilidad de delimitar estrictamente las funciones de cada espacio y asignarles su lugar en un sistema tan rígidamente conformado, dado que en la mayoría de las ocasiones toda plataforma o nuevo espacio que se incorpora a este entramado puede participar en todos y cada uno de estos niveles de integración.

Puerto reconocido como tal en los circuitos internacionales del comercio, junto a Málaga y Almería, en primer lugar podemos asignarle unas funciones de apoyo en el tráfico marítimo interno del mismo territorio nazarí, actuando como nexo de conexión entre las otras dos grandes escalas. La afirmación se sostiene en lo declarado en la contabilidad privada de Francesco Spinola q. Pietri, operante por primer vez en el reino nazarí entre los años 1434 y 1440, y que declara la adquisición de un lote de seda en Almería⁴³, curiosamente remitido a Málaga,

43. A.D.-G., sección Sauli, man. 1839, fol. 36.

en vez de ser embarcado directamente hacia su destino europeo en aquella ciudad, tras realizar una escala intermedia en Almuñécar. La imposición del puerto malagueño resulta obvia, incluso cuando se puede encarecer la operación con gastos derivados de este transporte intermedio. La medida viene a fortalecer dos cuestiones ya anunciadas al tratar el puerto malagueño. Por un lado incide en lo referente a la disociación entre base de aprovisionamiento y centro de distribución. Por otro lado abunda en la adecuación del puerto malagueño a las necesidades y requerimientos de la comunidad genovesa, que ubica allí su centro de operaciones que atañe a todo el territorio nazarí, respaldados por una serie de infraestructuras y contactos útiles a su tarea.

Pero aparte de esta función de apoyo interportuario, a la que se podrían añadir un cierto protagonismo en el tráfico regional con el norte de África, el análisis de la documentación genovesa ofrece dos características del puerto de Almuñécar de gran interés. En primer lugar existe una tendencia que no nos atreveríamos a calificar de especialización, aunque sí denota que los movimientos que acoge esta sede son limitados a ciertos productos y organizaciones, vinculados a la conocida como Sociedad de la Fruta⁴⁴. Unos y otra son objetivo fundamental de la actividad ligure en el reino, por lo que podríamos hablar de Almuñécar como incluida en el radio de acción genovés. Pero, y aquí viene su segunda característica, no parece constituir un ente autónomo, a pesar de su protagonismo como base de aprovisionamiento fundamental, quedando sujeta a las directrices marcadas desde Málaga.

Acudimos de nuevo al archivo genovés, esta vez a los registros notariales que custodia en volúmenes prácticamente inabarcables, aunque desde luego riquísimos en informaciones, extraídas, como en nuestro caso, mediante sondeos ante las dificultades que realizar un trabajo sistemático. El vaciado de tres notarios activos a lo largo de la primera mitad del siglo XV conocidos por su integración en el ambiente mercantil del momento, ofrece numerosos ejemplos de la participación plena del reino nazarí en el entramado marítimo comercial europeo y

44. Repetimos, se trata de afirmaciones generales referidas a las tendencias dominantes. Ello no anula otras posibilidades ni está, creemos, en contradicción con testimonios de cargamentos de cueros (A.S.G., N.A., Andreolo Caito, 314, fol. 166 v.), o seda, como la comprada en 1451 en Almuñécar: «*Septa fa. 1 ro. 78 une. 14 signi antefacti radonis nostre emptis in Mulecha per Baptista Spinola sub nomine Luciani fratris suu et honusta in nave Gregorii de Alegro et Nicolai...*» A. D.-G., sección Sauli, man. 1841, fol. 70.

arroja datos de interés respecto al papel de Almuñécar en el mismo. Andreolo Caito es el notario más antiguo, alcanzando su testimonio hasta el año de 1409; a él sigue Giuliano Canella, activo hasta 1421, y cierra el conjunto Branca Bagnara, muy conocido por su implicación con los grupos mercantiles activos en el tráfico hacia el Atlántico, que registra movimientos hasta el año de 1456. No obstante hemos de decir que los datos que llaman nuestro interés no tienen un arco cronológico tan amplio y se restringen a informaciones relativas a los años 1409⁴⁵, 1410, 1411, 1412, 1414⁴⁶, 1426, 1427, 1428, 1430 y 1432⁴⁷. Durante todos estos años las referencias a la implicación nazarí en estas grandes líneas de tráfico son constantes, aunque sujetas en cuanto a índice de aparición a la locuacidad y disponibilidad de registros del notario.

Año	R. Granada	Málaga	Almuñécar	Viajes*
1409	15	3	2	20
1410	1		1	2
1411	1	1		1
1412		1		1
1414	4	3		7
1426	1	6		6
1427	(9)	19	(3)	21
1428	1			1
1430	9	3		12
1432	3			3

- El número de viajes indicados no tiene por qué coincidir con el cómputo total de los atraques identificados en los diversos puertos, ya que en varias ocasiones un mismo viaje puede tener dos a más escalas en el litoral granadino.

Es interesante hacer algunas precisiones respecto a las menciones hechas bajo la denominación genérica de “reino de Granada”. El término, evidentemente ambiguo, suele resolverse con la identificación del puerto malagueño. En menos ocasiones se trata de Almuñécar, identifi-

45. A.S.G., N.A., Andreolo Caito, registros 310 y 314.
 46. A.S.G., N.A., Giuliano Canella, registros 479, 480, 481.
 47. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, registros 507, 648, 649.

cada directamente por el notario, o, como, veremos seguidamente, conclusión a la que llegamos nosotros mismos a través de otros razonamientos. En todo caso quedan muchas menciones no identificadas, sobre todo teniendo en cuenta que pueden hacer referencia a dos o más fondeaderos. Así se infiere de uno de estos seguros, firmado en favor de Battista Spinola en 1431 relativo a mercancías cargadas por operadores de la *Ratio Fructe* sobre la nave de Francesco Calvo en el reino de Granada. La póliza en cuestión aclara que el seguro tendrá vigencia «*incipiendo risicum postquam dicta navia vellijcaverit et seu recesserit de ultimo loco regni Granate*»⁴⁸. Lo cierto es que, además de Málaga, las rutas genovesas reconocen y hacen uso de otros *locis carigatoris regni Granate*⁴⁹, identificados con los lugares de carga utilizados por la Sociedad de la Fruta, y que corresponden a Vélez Málaga y Almuñécar⁵⁰.

Evidentemente el puerto malagueño completa la triada de bases de carga utilizados por la Sociedad de la Fruta. Los cargamentos de frutos secos y azúcares efectuados en este puerto son bien conocidos, hasta el punto, recordemos, que en los mercados internacionales se conocen estos productos bajo la denominación de malagueños, cuando en realidad ésta resulta ser sólo la plataforma de salida y no el espacio de producción de los mismos y posiblemente en muchos casos ni siquiera de aprovisionamiento. En la segunda mitad del siglo XV se certifican en los registros aduaneros genoveses cinco barcos anclados en el puerto malagueño que cargan fruta para llevarla a mercados atlánticos⁵¹. El primero de ellos, del año 1436, tiene como destino Inglaterra, donde dejará almendras y uvas pasas (*zibibo*) malagueñas⁵². Otras dos, en

48. DOERHAERD, R. y KERREMANS, CH. (éd.): *Les relations commerciales entre Gênes, La Belgique et l'Outremont d'après les Archives Notariales Génoises, 1400-1440*. Bruselas-Roma, 1952, doc. 702, p. 533.

49. Ya conocida semejante denominación, por nuestra parte la hemos localizado en las actas firmadas por el notario Theramo di Magiolo en 1378, 1386, 1388, 1393 y 1398. A.S.G., N. A., Theramo de Magiolo, 319, 322/1, 322/11, 324.

50. LÓPEZ DE COCA, José Enrique: «Granada y la ruta de Poniente: el tráfico de los frutos secos (siglos XIV y XV)», en MALPICA CUELLO, Antonio (ed.): *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico...*, pp. 149-177, espec. 153-160.

51. Hemos de tener en cuenta las fechas a que nos referimos, en plena recesión de las relaciones entre Génova y Granada, acosada por las dificultades internas y por la presión castellana que derivará en su conquista final. Por otra parte los registros aduaneros genoveses pertenecientes a esta serie de *caratorum veterum* no tienen ni mucho menos una secuencia completa.

52. A.S.G., Sala 14, Registro 1552. Caratorum Vetterum, fol. 117 vto-119 vto.

1445 la primera⁵³ y al año siguiente la segunda⁵⁴, van cargadas a Flandes e Inglaterra. En concreto esta segunda, procedente de Valencia, carga en Almuñécar, Vélez Málaga y Málaga (recogidas las tres bajo la denominación de reino de Granada) por cuenta de Filippo Spinola todos los artículos con que trabaja esta compañía de la fruta, es decir, uva pasa, higos, almendras y azúcar, que serán consignados a Domenico Spinola, en Londres. Las dos restantes, de la segunda mitad del siglo, cargan en Málaga frutos y azúcares en 1459⁵⁵ y en 1496, ésta última destinada a Civitavecchia⁵⁶.

De hecho el recorrido que cumplen las naves en su recogida de estos productos puede tocar dos o más puntos de la costa designados para tal fin⁵⁷. Y aquí viene lo que llama nuestra atención: estas áreas de atraque citadas en las fuentes genovesas aparecen de manera casi exclusiva como lugares de carga de una serie de productos muy concretos, o, mejor dicho, como espacio de operaciones de un colectivo muy concreto, el constituido bajo la asociación comercial conocida como Sociedad de la Fruta o *Ratio Fructe*. Los dos barcos que tocan la playa sexitana en 1410, patroneados respectivamente por Jofredo Spinola⁵⁸ y Cristoforo Marrufo, lo hacen para que Quilicio Spinola, allí presente, cargue azúcares y cueros por cuenta de Niccoló Spinola q. Anfreone; y socios, que, averiguamos más tarde, resultan ser los miembros de esta *Ratio*

53. A.S.G., Sala 14, Registro 1552. Caratorum Vetterum (1445), fol. 7vto.

54. A.S.G., Sala 14, Registro 1552. Caratorum Vetterum, fol. 150 r-151 r.

55. A.S.G., Sala 14, Registro 1553. Caratorum Vetterum, fol. 200 r.

56. A.S.G., Sala 14, Registro 1555. Caratorum Vetterum, fol. 44 r.

57. De hecho en más de una ocasión se hace mención a atraques genéricos en el reino de Granada, o a altos en Almuñécar e incluso Vélez Málaga, junto a paradas más concretas en la rada malagueña. Presentamos a modo de ejemplo datos conocidos de momentos anteriores que no incluimos en el cuadro al intentar ceñirnos a unos márgenes cronológicos. Así nos encontramos en 1378 con que Luciano Spinola q. Cepriani asegura una «*quantitas ficum in sportis que eam defferendi in Peyram fuit onerata pro factores racionis fructe regni Granate vel alium pro ipsis in Malicha in Bellis et in quolibii vel altero ipsorum duorum locorum in quandam nave patronizata pro Leonelem Lecavelum...*» ASG, Notai Antichi, T. Magiolo, 322/11, 143 r. A lo largo del siglo XV se repiten las citas sobre este tipo de operaciones. A.S.G., N.A., Giuliano Canella, 479/11, fols. 4 v. y 220 r.-v.; A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 507, fols. 65 v., 189 r., 192 v., 194 r., 195 v., 198 v., 207 r., 251 r., 287 v., 301 v. Por último en 1446 aparece la citada operación de carga de azúcar, almendras, higos y uva pasa por cuenta de Filippo Spinola, miembro de la famosa sociedad, que abarca los tres puntos de atraque, a saber, Málaga, Vélez Málaga y Almuñécar. A.S.G., Sala 14, 1553, fols. 150-151.

58. A.S.G., N.A., Andreolo Caito, 310, fols. 162 r. y 166 v.

Fructe. Ambos lotes están destinados al puerto de Aigües Mortes, aunque viajan en recorridos más largos de cabotaje que proceden, en el caso del Spinola, al menos de Cádiz y finalizarán en Génova tras tocar puertos del reino de Aragón, Castilla, Ibiza, Mallorca y la misma Aigües Mortes.

En 1427 se registra un número particularmente elevado de viajes, ocho, que recorren el reino de Granada y efectúan cargamentos por cuenta de esta sociedad. Las naves de Francesco de Vivaldi⁵⁹ y Gregorio Salvaigo⁶⁰ tocan Almuñécar ante el requerimiento de la sociedad y dotados de seguros suscritos por Raffaele Spinola q. Battista, miembro de la misma. De este modo podemos suponer que las otras ocasiones en que este personaje aparece como beneficiario de seguros en nombre de la sociedad que cubren nuevos cargamentos en el reino de Granada, aunque sin especificar el puerto, se habla también de Almuñécar. En este caso se añadirían dos barcos más, de Gabriele de Auria⁶¹ y Niccoló de Camilio⁶², lo que nos llevaría a asistir a operaciones de carga continuadas en este puerto durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 1427. Podríamos decir otro tanto de Niccoló Spinola q. Anfreoni, el mismo, recordemos, que cargaba azúcar en Almuñécar en 1409, y que vuelve a aparecer en 1427 recibiendo su lote correspondiente de manos de la Sociedad de la Fruta en Almuñécar⁶³. De manera que la carga que se registra en 1430 a su favor sobre la nave de Gregorio Salvaigo en el reino de Granada y por cuenta de la citada sociedad podemos ubicarla de nuevo en Almuñécar⁶⁴.

Por último podemos ofrecer testimonios más tardíos, correspondientes a los registros aduaneros ya citados de los años 1445 y 1446 y a protestos registrados por el notario Parisola Battista del año 1455⁶⁵. El mes de noviembre de ese año arriba a Génova la nave de Tadeo Spinola q. Nicolai, que ha cargado en Almuñécar 61 cajas de azúcar y polvos a entregar en la capital ligur a Tommaso Conte, y otras 20 cajas también de azúcar y polvos a depositar también en Génova a Johane Judice q. Cristofori, que actúa como receptor en su nombre y en el de Alessandro Spinola d. Oppicini. En ambos casos los consignatarios

59. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 507, fols. 189 r. y 195 v.

60. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 507, fols. 198 v. y 251 r.

61. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 507, fols. 246 v.

62. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 507, fols. 254 r.

63. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 507, fol. 195 v.

64. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 507, fol. 287 v.

65. A.S.G., N.A., Parisola Battista, 2, Actas 17 y 18.

rechazan la entrega por considerar que la mercancía ha llegado a Génova «...*in parte male condicionate et devastate...*» y por tanto «...*dicti succari et pulveres non essent mercantiles...*». Desde luego no es la única vez que se cargan en el puerto sexitano azúcares destinados a Génova y que son responsabilidad de nuevo de la Sociedad de la Fruta. En 1456 Manfredo Spinola q. Franceschi ofrece su testimonio, requerido a instancias de Tommaso Conte, a quien ya conocemos, sobre las 240 cajas de azúcares y polvos cargados en la nave de Leonino Italiano en Almuñécar, por cuenta de los gobernadores de la fruta y con destino a Génova, donde se entregan a Johane Judice y Acelio Spinola⁶⁶. También coinciden en cargamento, azúcares, exclusivamente, y actores de los mismos, de nuevo miembros de la familia Spinola⁶⁷, los barcos recogidos en las aduanas genovesas en 1445, que toca Almuñécar para dirigirse a Brujas, y el ya citado de 1446 que toca Almuñécar, Vélez Málaga y Málaga⁶⁸.

Es importante, pues, observar este elemento común en casi todos los casos considerados, y que es extensible a muchos de los registros de cargamentos en fondeaderos no identificados, incluidos en los términos genéricos de *Regno Granate* o *Locis Carigatoriis Regni Granate*. Se trata, como hemos dicho, de cargas protagonizadas por la *Ratio Fructe o Sociedad de la Fruta* a través de los operadores que tienen destinados en estos lugares. Es más, los ejemplos localizados de cargamentos de otras mercancías, concretamente seda, resultan ser protagonizados por miembros activos y reconocidos de dicha sociedad, que aprovechan sus contactos allí para desarrollar sus negocios. Así sucede, por ejemplo, con Maimón Coín y Aim Aben Xiec, judíos de Almuñécar, quienes, a través de su sociedad, gestionan la compra y aprovisionamiento de azúcares, fundamentalmente, y sedas para miembros de la *Ratio Fructe* destacados en Málaga, como Francesco Spinola q. Petri. Nuestro primer contacto con ellos es en 1432, fecha de un testimonio recogido en los archivos genoveses acerca de una permuta de paños de Londres por azúcar, efectuada en Almuñécar por Vincinguerra Spinola, desplazado desde Málaga a tal fin y actuando en nombre de Daniele de Mari⁶⁹. Este

66. A.S.G., N.A, Rizzo Borromeo, 718, Acta 238.

67. Concretamente se trata de 38 cajas de azúcar cargadas por Luca y Filippo Spinola y de 25 cajas de polvos de azúcar, 3 cajas de azúcar rotame y 2 cajas de azúcar con miel cargadas por Georgio Spinola q. Luciani y 8 cajas de azúcar cargadas por Filippo Spinola q. Ambrosi. A.S.G., Sala 14, Registro 1552. C. V., fol. 35 r.

68. A.S.G., Sala 14, Registro 1552. C. V., fols. 150 r-151 r.

69. A.S.G., N.A., Branca Bagnara, 510, fol. 283 r.

Aim Aben Xiec, que se declara *judeus comorans in Mulecha*⁷⁰, aparece en 1441 comprando paños a otro miembro intermedio de la familia, Agustino Spinola q. Johane⁷¹. En cuanto a su compañero o socio, Maimón Coín, mantiene una estrecha relación con los Spinola granadinos y con el mismo Francesco a través de este Agustino Spinola. Sabemos que su ámbito de actuación también es la costa granadina y que es un comerciante de paños al por mayor. Pero la colaboración no acaba aquí, ya que sabemos que actúa como intermediario de otros mercaderes indígenas frente a los genoveses y sobre todo que la compra de 249 potes de azúcar, correspondientes a 186 arrobas y 54 arredes, la gestiona el adquiriente, Francesco, a través de la sociedad formada por estos dos personajes. Ellos entregarán tanto los azúcares pertenecientes a Aim Aben Xiec (20 potes) como de otros judíos, Yucef Labilix (122 potes) e Izach Safi (107 potes), para quien de nuevo organizará la venta de 25 potes de azúcar en 1437⁷². Se trata, pues, de interlocutores directos entre los miembros de la *Ratio Fructe* y los centros de aprovisionamiento del azúcar, utilizando en la tratativa sus intereses como mercaderes de paños, que a su vez obtienen de los genoveses y que posteriormente manejarán en el mercado local. Pero sus negocios comunes no acaban aquí. Los encontramos entregando seda al mismo Francesco en Almuñécar, una actividad para ellos a todas luces secundaria, pero que no excluyen realizar ante los requerimientos de clientes valiosos como éste Spinola. De ahí que, aprovechando la posibilidad de tratar con unos proveedores de confianza, Francesco adquiera y embarque lotes de seda en el puerto sexitano, que en alguna ocasión declara adjuntar a los cargamentos de azúcares efectuados por cuenta de la Sociedad de los Frutos⁷³.

La triada de frutos secos que comprende el término genérico de *frutta* (almendras, uvas pasas e higos secos), a la que podemos añadir el azúcar de caña, se mantiene en el reino nazari bajo monopolio de exportación de los mercaderes genoveses, concretamente de la sociedad mercantil *Ratio Fructe Regni Granate*, liderada por la familia Spinola y activa al menos entre 1382 y 1460. Los elementos que definen las características de este monopolio no son aún del todo claros. A una tendencia hasta ahora definida a constituir el mismo sobre una serie de

- | | | |
|-----|-------------------------------------------------------|-----|
| 70. | A. D.-G., S., man. 1839, fol. | 33. |
| 71. | A. D.-G., S., man. 1840, fol. | 12. |
| 72. | A. D.-G., S., man. 1839, fol. | 13. |
| 73. | A. D.-G., S., man. 1842., fols. XXXVII v., XXXVIII v. | |

ventajas de carácter fiscal, concretamente sobre la cesión del arrendamiento del impuesto conocido como Mucharán⁷⁴, se contraponen las dudas que recientemente ha expresado López de Coca⁷⁵. Con todo ello y a la espera de resolver esta cuestión, tenemos en esta sociedad el ejemplo más acabado en Granada de compañías de explotación comercial en carácter de monopolio, tan propia del modo de actuación genovés⁷⁶. Su destino prioritario son las plazas del Mar del Norte, concretamente Brujas, aunque en muchas ocasiones hacen escala en puertos ingleses, fundamentalmente Southampton, para descargar parte de la mercancía, y no son excepcionales los casos en que éste es su destino final. Tampoco podemos desdeñar los mercados mediterráneos que absorben parte de estos artículos, que acceden a plazas de Francia meridional (Montpellier, Aviñón), triángulo catalán (Barcelona, Valencia y Mallorca), y repúblicas marinas italianas (Venecia, Pisa y Génova).

—La sociedad mantiene operadores en Granada, Málaga, Almuñécar, Brujas y Génova. En 1425 se nos presentan Tommaso y Luca Spinola en Granada, Johane Spinola q. Nicolai y Luciano Spinola q. Antoni en Almuñécar, Carolo Spinola en Málaga y Francesco y Johane Antonio Spinola, hermanos e hijos de Octobono Spinola, en Brujas⁷⁷. Al menos en cada uno de estos lugares, al que podemos añadir Vélez Málaga como centro de recepción y expedición de los frutos secos, mantienen gestores de manera permanente, encargados de organizar las operaciones de compra, almacenamiento y distribución de la fruta y el azúcar. En cuanto a Almuñécar se dibuja como el centro de recepción del azúcar producido en su entorno inmediato y cuya adquisición quedará registrada y depositada en la *domus Muleche* a que hace alusión este

74. Maria Teresa LÓPEZ BELTRÁN: «Un impuesto sobre la exportación de frutos secos en el reino de Granada: el mucharán». *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, 32-33 (1983-84), pp. 95-110.

75. José Enrique LÓPEZ DE COCA: «Granada y la ruta de Poniente. El tráfico de frutos secos...».

76. HEERS, Jacques «Le Royaume de Grenade et la politique marchande de Gènes en Occident (XVe siècle)». *Le Moyen Âge*, 1957, pp. 87-121 e IDEM: «Origines et structures des compagnies coloniales génoises (XIIIe-XVe siècle)», en BALARD, Michel (éd.): *Etat et colonisation au Moyen Age et à la Renaissance*. Lyon, 1989, pp. 17-33. No obstante López de Coca expresa también ciertas dudas a la hora de equiparar los casos más conocidos de compañías de explotación del alumbre de Focea o del coral de Marsacares a éste granadino que ahora nos ocupa. José Enrique LÓPEZ DE COCA: «Granada y la ruta de Poniente. El tráfico de frutos secos...».

77. DOERHAERD, R. y KERREMANS, CH.: *Les relations commerciales...*, doc. 297, pp. 330-333, espec. p. 330.

documento de 1425. Ahora bien, no podemos afirmar de manera taxativa que la compra de azúcar signifique siempre y automáticamente una identificación del fondeadero sevitano como plataforma de exportación internacional. La prudencia puede estar más que justificada si atendemos al detalle que ofrece la compra de los 21 arrelles de seda adquiridos de Maimón Coin en 1435. El hecho de que el cargamento realizado en Almuñécar deba de pasar necesariamente por Málaga para ser allí registrado, a pesar de los costes adicionales que ello conlleva⁷⁸, vendría a confirmar la primacía absoluta del puerto malagueño en esta época al comprobar, a través del registro de los gastos de transporte hasta el mismo, que tampoco en esta ocasión, al igual que sucedió en Almería, utilizan la infraestructura portuaria de esta ciudad para sacar la mercancía del país.

Sea como fuere queda clara su función como centro de aprovisionamiento y expedición de los artículos controlados por la sociedad, sometido, posiblemente, al control malagueño. Los transportes de mercancías desde las áreas de aprovisionamiento hacia los centros de control y expedición se realizan también sobre naves genovesas. En 1438 la nave de Tome de Nigro cargará en Vélez 35 arrobas de almendras y 49 arrobas de uva pasa, más una cantidad no determinada de higos, que deben ser llevados a Almuñécar y Málaga, donde mantienen almacenes Anselmo, Ambrosio, Tadeo y Carolo Spinola en el conocido Castil de los Genoveses⁷⁹. A partir fundamentalmente de estos dos centros, aunque también aparece en alguna ocasión Vélez Málaga, se distribuye la exportación de la mercancía y se decide su destino final. Para ello evidentemente aprovecharán la extensa y organizada red que la familia Spinola mantiene actuando en los principales centros económicos europeos.

La sociedad dispone de una flota propia, con la que efectúan una parte importante de sus actividades transportistas y que nos aparece por vez primera en 1407⁸⁰. Está formada por naves⁸¹ y galeras⁸², embarca-

78. Concretamente 24 besantes en concepto de *ligare et avariis usque Malica*. A.D.-G., sección Sauli, man. 1839, fol. 37.

79. CARRIAZO, Juan de Mata (ed.): *El Victorial. Crónica de Pero Niño, conde de Buelna*. Madrid, 1940, pp. 101-103. Aquí aparece como "Casa de los ginoveses". AIRALDI, Gabriella: *Genova e Spagna nel secolo XV...*

80. A.S.P., A.D., Filza, 856, Brujas-Barcelona, 702988 (27-11-1407). La nave de Francesco Pullo Spinola va con dirección a Brujas cargada de fruta y azúcar.

81. En 1414 tenemos una nave de Francesco Spinola, DOERHAERD, R. y KERREMANS, CH.: *Les relations commerciales...*, doc. 184, p. 191, el mismo que en

ciones destinadas al tráfico atlántico y con unas características de seguridad, rapidez y capacidad de carga media y grande que puede hacerlas particularmente favorables al tráfico atlántico. Existe ciertamente una llamada nave de la fruta, de la que no podemos dar demasiadas informaciones, salvo decir que aparece exclusivamente dedicada al transporte de las mercancías de la compañía, y por tanto podemos suponer que sea propiedad de la misma. No es, sin embargo, la única que se encarga de transportar las mercancías. Al contrario, como hemos visto, la *Ratio Fructe* recurre en muchísimas ocasiones a embarcaciones de otros propietarios, llegando incluso a constituir el recurso preferente de transporte. En ocasiones como la dada en 1436, se aclara que el lote será transportado en sus dos tercios en una embarcación privada, y el tercio restante en la nave de la fruta, que lo hará con un lapso de tiempo importante, en el mes de noviembre o diciembre, teniendo en cuenta que la venta ha sido hecha en marzo⁸³.

Con todo ello los genoveses controlan en gran medida el mercado de los frutos secos en el norte de Europa, superando en muchas ocasiones la competencia que presentan otros grupos mercantiles que trabajan con frutos secos de otras procedencias. Sabemos que así ocurre, por ejemplo, con los florentinos que pretenden introducir frutos procedentes del Levante Peninsular. La rivalidad es enorme, hasta el punto de precipitar el abandono de este sector de los negocios por parte de muchos emprendedores, que temen la ruina. Una vez que acceden al mercado los frutos secos de los genoveses, llegados a través de operaciones muy coordinadas, que tienen como resultado la recepción masiva de la mercancía granadina e incluso del Algarbe portugués, se produce un descenso automático de los precios de mercado de los de otras procedencias⁸⁴. De ahí que, además de otras muchas advertencias relativas a los detalles sobre la compra y cargamento de la mercancía en

1425 parece dispuesto a cargar el controvertido azúcar de Francesco y Johan Antonio Spinola, DOERHAERD, R. y KERREMANS, CH.: *Les relations commerciales...*, doc. 297, p. 330, y en 1445 será Luca Spinola el patrón de otra nave cargada de azúcar. A.S.G., Sala 14, Registro 1552. C. V., fol. 35 r.

82. La galera de Francisco Spinola transporta la fruta del reino de Granada a la Esclusa en 1428. DOERHAERD, R. y KERREMANS, CH.: *Les relations commerciales...*, doc. 592, pp. 459-460.

83. A. D.-G., S., man. 1839, fol. 38 v. (año 1436).

84. A.S.P., A.D., Filza 979, Brujas-Valencia, 422776 (18-8-1393) y 801913 (7-6-1397)

Denia, se recomienda el más estricto de los secretos y sobre todo que se respeten escrupulosamente los tiempos marcados en el diseño del viaje, atentos, como deben estar, a los tiempos de recepción. La fruta debe llegar antes de Cuaresma, de manera que <<farete d'averre una buona nave che sia al carchatoio a Denia e a La Cantera a metà settembre...e che persona non abi su frutta colla nostra», recomendando, además, «...mandare sula nave uno condutore che sia buono...» y sobre todo «...che non badi po{x)tegiando...»⁸⁵. De lo contrario, un retraso en la llegada puede provocar situaciones como en la que se encuentra el muy descontento Guglielmo Barberi, florentino residente en Brujas a principios del siglo XV, que «...n'abia' adosso quint. 400 [es decir, la práctica totalidad]che non vaglio' Ib. 10...»⁸⁶.

85. A.S.P., A.D., Filza 979, Brujas-Valencia, 605068 (26-10-1397).

86. A.S.P., A.D., Filza 979, Brujas-Valencia, 605068 (26-10-1397).