

## Del Adriático al Atlántico: Venecia y Cádiz entre navegación, diplomacia y comercio (siglos XIV-XV)\*

---

**Raúl González Arévalo<sup>1</sup>**

Universidad de Granada  
rgonzalezarevalo@ugr.es

A Alfonso Franco Silva (1950-2020)  
*In memoriam*

**RESUMEN:** *Entre las comunidades italianas en la Andalucía medieval, la veneciana es la menos conocida. El presente artículo se propone abordar su presencia en el Golfo de Cádiz desde una perspectiva global e integradora, tratando el territorio como una unidad histórica, tomando en consideración fuentes italianas e ibéricas de diferente naturaleza: públicas y privadas, económicas, institucionales y narrativas. Para ello se abordará la estrategia institucional de la República, articulada mediante la diplomacia y la acción consular; posteriormente, la navegación institucional de las galeras mercantiles; a continuación, la navegación privada, prácticamente desconocida en esas aguas; por último, las informaciones sobre el comercio recogidas en registros privados y manuales de mercancías específicamente venecianos. El resultado es una imagen mucho más rica, variada y compleja de lo que permitía vislumbrar el paso anual de los convoyes mercantiles, que invita a repensar la posición y el papel de Castilla para Venecia en Europa occidental, y la de los venecianos en el panorama mercantil andaluz.*

**PALABRAS CLAVE:** **Cádiz; Sanlúcar de Barrameda; Venecia; comercio; navegación; diplomacia.**

---

\* Este trabajo forma parte del Proyecto I+D «Las ciudades de la Corona de Castilla. Dinámicas y proyección de los sistemas urbanos entre 1300 y 1600» (HAR2017-82983-P), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad y dirigido por los profesores María Asenjo González y David Alonso García. Siglas utilizadas: Archivo di Stato di Firenze, Florencia (ASF), Consoli del Mare (CM); Archivo di Stato di Venezia, Venecia (ASV); Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia, Sanlúcar de Barrameda (AGFCMS); Archivo Municipal de Jerez de la Frontera, Jerez de la Frontera (AMJF), Actas Capitulares (AC); Archivo General de Simancas, Simancas (AGS), Registro General del Sello (RGS); Archivo Histórico de la Nobleza, Toledo (AHN); Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, Florencia (BNCF).

<sup>1</sup> ORCID iD: <http://orcid.org/0000-0002-4204-0495>.

## From the Adriatic Sea to the Atlantic Ocean: Venice and Cadiz between Navigation, Diplomacy and Trade (Fourteenth-Fifteenth Centuries)

**ABSTRACT:** *Of all the Italian communities in medieval Andalusia, Venetians are the least known. This paper examines their presence in the Gulf of Cadiz from a global and integrating perspective, considering the territory as a historical unit, and with reference to different types of Italian and Iberian sources: public and private, economic, institutional and narrative. Firstly, we will consider the republic's institutional strategy, organized through diplomacy and consular action; secondly, the institutional navigation of merchant galleys; thirdly, private navigation, which was almost unknown in those waters; and finally, commercial data collected from specific Venetian private registers and merchant handbooks. The result is a much richer, more varied and complex picture than the one revealed by the annual ports of call made by merchant convoys, and requires us to rethink Castile's position and role in Western Europe with regard to Venice, and Venetian influence on the trade scenario in Andalusia.*

**KEY WORDS:** Cadiz; Sanlúcar de Barrameda; Venice; trade; navigation; diplomacy.

**CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/CITATION:** González Arévalo, Raúl, «Del Adriático al Atlántico: Venecia y Cádiz entre navegación, diplomacia y comercio (siglos XIV-XV)», *Hispania*, 80/264 (Madrid, 2020): 11-45. <https://doi.org/10.3989/hispania.2020.001>.

Los estudios sobre la presencia veneciana en Andalucía son muy reducidos. Más allá de su mención prácticamente anecdótica en investigaciones generales sobre el comercio exterior andaluz y el papel de los extranjeros en autores como Enrique Otte o Juan Manuel Bello, desde una perspectiva eminentemente hispalense, la escasez y la dispersión de datos ha hecho que, a día de hoy, apenas contemos con publicaciones específicas<sup>2</sup>. En consecuencia, no sorprende que se haya concluido razonablemente que apenas había súbditos de la Serenísima arraigados en el territorio, dado que no hay prácticamente datos sobre su avecindamiento y son episódicos los que revelan la naturalización como castellanos<sup>3</sup>.

Centrándonos en el Golfo de Cádiz, las investigaciones se han ocupado fundamentalmente del paso de sus convoyes de galeras, las famosas *mude*

---

<sup>2</sup> Así lo confirma el estudio historiográfico que llevé a cabo en 2013, en el que apenas constataba media docena de publicaciones específicas sobre los venecianos, la mayoría centradas en el paso de las *mude* de Poniente y Berbería por las costas ibéricas. GONZÁLEZ ARÉVALO, 22 (Murcia, 2013): 188. Las referencias a los venecianos en el comercio exterior hispalense en BELLO LEÓN, 20 (Sevilla, 1993): 47-81; 1994. OTTE, 1996. Los dos estudios específicos a los que aludo son los siguientes: D'ARIENZO, 2010: 223-256. Y el más reciente, GONZÁLEZ ARÉVALO, CIII/2 (Città di Castello, 2019): 417-450.

<sup>3</sup> GONZÁLEZ ARÉVALO, 2016a: 249-284; 2016b: 375-401.

patrocinadas por el Estado, con escalas programadas en Cádiz y Sanlúcar de Barrameda en las líneas de Poniente y Berbería<sup>4</sup>. Por su parte, las noticias sobre la existencia de un consulado en el puerto gaditano en la década de 1440, atendiendo asimismo las necesidades de las galeras mercantiles de Florencia en la de 1460, parecen más fundamentadas en la importancia de la escala para la ruta de Poniente, la más significativa del sur ibérico, que en la existencia de una comunidad estable en el puerto<sup>5</sup>. Por último, el aspecto menos conocido es el papel de la llamada diplomacia mercantil, los contactos cuyo objeto era, fundamentalmente, mejorar las ventajas comerciales o defender los derechos de los miembros de la nación, casi siempre mercaderes<sup>6</sup>.

El presente texto busca tratar la presencia veneciana en el Golfo de Cádiz de modo global e integrador, abordando el territorio como una unidad histórica, de la misma manera que se ha realizado hace poco al otro lado del Estrecho de Gibraltar, en el mar de Alborán<sup>7</sup>. Para ello se estudiarán diversos aspectos claramente diferenciables y estrechamente relacionados entre sí: en primer lugar, la estrategia institucional de la República, articulada mediante la diplomacia y la acción consular; posteriormente, la navegación institucional de las galeras mercantiles de la República; a continuación, la navegación privada; por último, las informaciones sobre el comercio recogidas en registros privados y manuales de mercancías específicamente venecianos<sup>8</sup>.

## CÁDIZ Y SANLÚCAR DE BARRAMEDA EN LA DIPLOMACIA VENECIANA

Las relaciones diplomáticas entre Castilla y Venecia empezaron a mediados del siglo XIII, cuando la Señoría envió como embajador ante Fernando III, en 1252, a Marco Giustinian, con la misión de solicitar su ayuda para recuperar, con Balduino II, el imperio latino de Constantinopla<sup>9</sup>. Sin embargo, los contactos más fluidos se desarrollaron a partir del siglo XIV, con la puesta en marcha de la *muda* de Flandes desde 1315. Los contactos documentados son reflejo de la navegación veneciana, institucional y privada, que pasaba sistemáticamente por el Golfo de Cádiz.

La apertura de la ruta hacia el Atlántico llevó a la Serenísimas a entablar relaciones diplomáticas estables con las potencias de los puertos más importantes

---

<sup>4</sup> LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 16 (Murcia, 2006). Nuevos datos para Sanlúcar de Barrameda en GONZÁLEZ ARÉVALO, en prensa c.

<sup>5</sup> GONZÁLEZ ARÉVALO, 2015: 273-308; en prensa a.

<sup>6</sup> LAZZARINI, 2014: 155-177.

<sup>7</sup> GONZÁLEZ ARÉVALO, 2018: 361-410.

<sup>8</sup> Para el conocimiento del territorio en portulanos venecianos me remito a GONZÁLEZ ARÉVALO, 2 (Cádiz, 2019): 113-141.

<sup>9</sup> MARIUTTI DE SÁNCHEZ RIVERO, 108-109 (Pamplona, 1967): 444.

en su recorrido, solicitando privilegios mercantiles y la potestad de abrir consulados. El de Brujas, donde residía la comunidad veneciana más numerosa del norte de Europa, abrió en 1332<sup>10</sup>, y el de Londres poco después, aunque las primeras noticias regulares y los nombres de cónsules y vicecónsules son de comienzos del siglo XV<sup>11</sup>. En territorio ibérico está constatado el funcionamiento de un consulado en Mallorca en 1347. Efectivamente, en marzo de ese año el Senado acordó escribir a su cónsul para que procurara del rey de Aragón que las galeras de la República fueran seguras y francas en los puertos de la corona, o, al menos, no pagar más de 2 o 3 ducados por galera<sup>12</sup>.

En el siglo XIV aún no hay noticias sobre la apertura de un consulado veneciano en Cádiz. Lo avala que, a diferencia de las instrucciones enviadas al cónsul de Mallorca, para solicitar condiciones favorables en Castilla, la República decidiera enviar un embajador ante Pedro I el Cruel en 1357. Así, en mayo de ese año el Senado acordó que Desiderato Lucio reclamara del monarca patentes de seguro para las galeras de Flandes<sup>13</sup>.

Las relaciones con Castilla no estuvieron exentas de dificultades. A pesar de que el rey había concedido salvoconductos para las embarcaciones y los mercaderes de la República a instancias del embajador Lucio en marzo de 1359, una coca veneciana fue capturada con su cargamento por galeras y cocas castellanas, lo que obligó al Senado a organizar una nueva embajada en junio de ese año para solicitar al monarca que las restituyera. Incluso se solicitó la mediación del famoso dogo genovés Simone Boccanegra. El encargado de la misión fue el notario Andrea Buonguadagni, a quien, en febrero de 1360, de regreso ya hacia Venecia, se le encomendó que sustituyera al embajador en Aragón, Francesco Coco<sup>14</sup>.

Finalizada la guerra civil castellana en 1369, parece que las relaciones fueron más tranquilas con el sucesor de Pedro I, su hermanastro Enrique II. Efectivamente, en agosto de 1374 el monarca castellano, en respuesta a las cartas enviadas por el dogo de Venecia con Giovanni di Guant, concedía carta de seguro y libertad de tránsito y de comercio en todos sus dominios a los venecianos, a los que pedía el mismo trato para los castellanos presentes en territorio de la República. Un mes más tarde, escribía a los oficiales de la Corona de Castilla para notificarles que las embarcaciones, los súbditos y las mercancías venecianas se encontraban bajo su protección<sup>15</sup>.

---

<sup>10</sup> OGILVIE, 2011: 211.

<sup>11</sup> *Calendar of State Papers...*, 1864, vol. 1: cxxx-cxxxii, Venetian Consuls in England.

<sup>12</sup> *Venezia - Senato... 1347-1349*, 2007: §65, 26.

<sup>13</sup> *Venezia - Senato... 1357-1359*, 2009: §41, 21.

<sup>14</sup> *Venezia - Senato... 1359-1361*, 2012: §59, 28; §103; 54; §413, 226. Da noticias del salvoconducto castellano, conservado en Venecia, Inés Melero, aunque una errata lo fecha en 1395 en vez de en 1359. MELERO FERNÁNDEZ, 5 (Barcelona, 1989): 357.

<sup>15</sup> *Libri commemoriali...*, 1883, tomo VII: §754, 5-VIII-1374; §764, 1-IX-1374.

Para el siglo XV, con el desarrollo de una comunidad estable en Andalucía, hay evidencias de que la Serenísima comenzó a recurrir a sus mercaderes en el territorio para que actuaran como embajadores ante los reyes de Castilla. Así, por ejemplo, en 1421 el Senado encomendó a micer Andrea Corner, comerciante arraigado en Sevilla, que se dirigiera a Vizcaya para reclamar a Juan II la restitución de la coca veneciana que había partido de Candía (capital de la isla de Creta, dominada entonces por Venecia) con un cargamento de vino, pues había sido interceptada por tres embarcaciones vizcaínas en el golfo de La Rochelle<sup>16</sup>.

No es de extrañar, pues, que en el siglo XV contemos ya con noticias sobre la apertura de consulados venecianos en Andalucía. Efectivamente, en noviembre de 1398 Enrique III de Castilla confirmó el privilegio concedido anteriormente por su padre, Juan I, que incluía el derecho a abrir en Sevilla un consulado similar al de genoveses y catalanes. Desafortunadamente, queda mucho por averiguar de dicho consulado, del que apenas conocemos el nombre de tres titulares: micer Angelo Venier (1403), Antonio da Ca da Mosto (1465) y Lorenzo Sacente (1480)<sup>17</sup>.

Por su parte, todavía no se ha podido establecer en qué momento se decidió abrir un consulado en Cádiz. Las primeras noticias proceden de las órdenes de la *muda* de Flandes de 1428, comandada por Andrea Mocenigo. Entre los gastos habituales en las escalas previstas, se especifica que, en Cádiz, el almirante de las galeras debía dirigirse al cónsul de la nación para abonar los derechos de anclaje y salvoconducto<sup>18</sup>. Exactamente la misma información se repite, copiada, en la *Raxion de' marineri* escrita por Piero de' Versi en 1444<sup>19</sup>. En 1459 hay noticias de un cierto Maryn de Grauel, que figura como cónsul de los venecianos trasladándose desde Cádiz a Jerez de la Frontera para tomar la vecindad<sup>20</sup>. El nombre, con toda probabilidad, refleja la versión castellanizada y distorsionada de Marino Crivelli, que figura asimismo con la forma Marin de Creneli en el padrón de vecinos de Cádiz de 1467 como cabeza de una casa con trece personas y, en 1468, recibiendo como Marín de Crinile dos fanegas del

<sup>16</sup> *Il Codice Morosini...*, 2010, vol. 2: 64, §951, 898.

<sup>17</sup> Algunas reflexiones sobre la nación veneciana de Sevilla a finales del siglo XV en GONZÁLEZ ARÉVALO, CIII/2 (Città di Castello: 2019): 417-450. Sobre la apertura del consulado y la actuación de Angelo Venier, véase GONZÁLEZ ARÉVALO, en prensa b. Queda todo por conocer de los consulados andaluces, sobre todo si se compara con las informaciones mucho más abundantes y la rica tradición historiográfica sobre los consulados venecianos en el Mediterráneo oriental. Para una bibliografía actualizada me remito a CHRIST, 26/1 (Londres, 2014): 62-77.

<sup>18</sup> BLASON, LXXIII (Padua, 1984): 175-176.

<sup>19</sup> VERSI, 1991: 82.

<sup>20</sup> «Otra tal vesindad tomó e fue reçebido por todos los dichos corregidor e regidores a Maryn de Grauel cónsul de los veneçianos, vecino de la dicha çibdad de Cadis. E dio por su fiador a Juan Sanches del Puerto, vecino desta çibdad el qual otorgó la dicha fiança en la manera sobredicha (sic)», AMJF, AC, Año 1459, fol. 4r, 17-I-1459. Agradezco al profesor Emilio Martín Gutiérrez que me facilitara el texto citado.

abastecimiento de pan y trigo enviado desde Jerez de la Frontera<sup>21</sup>. Por lo tanto, siguiendo una práctica habitual en el siglo XV, la función consular estaba encomendada a un ciudadano veneciano arraigado en el territorio.

No conocemos el funcionamiento interno del consulado gaditano, pero sí que no atendía exclusivamente los intereses venecianos. Efectivamente, Marino Crivelli figura en 1462 como cónsul de los florentinos. En calidad de tal recibió del capitán Bongianni Gianfigliuzzi los paños para uso personal y los libros de leyes que João Rodrigo, obispo de Coímbra, había embarcado en las galeras florentinas de Poniente de ese año<sup>22</sup>. En consonancia con los derechos pagados por la compañía pisana Da Colle, que incluían los de consulado, hay que situar el gasto por «*anchoraggio e salvocondotto e diritto di consolaggio a Cadice fiorini 10 larghi*» entre los registros de gastos de las galeras florentinas de Poniente que regresaron a Porto Pisano en 1467<sup>23</sup>. La identificación de Marino Crivelli como cónsul de los venecianos y de los florentinos me ha llevado a plantear que la institución gaditana era un consulado conjunto, al estilo de otros localizados en el Mediterráneo catalano-aragonés, aunque solo habría sido posible después de la firma de la paz de Lodi (1454), cuando Florencia y Venecia superaron las diferencias que les enfrentaban<sup>24</sup>.

Las noticias sobre el consulado gaditano y el pago de derechos consulares en los registros florentinos todavía no se han visto confirmadas en fuentes contables relacionadas con la navegación de las galeras venecianas. La reciente edición de la contabilidad de dos viajes a Flandes (1463-1464 y 1467-1468) de un noble veneciano, Giovanni Foscari, patrón de una de las galeras (la *Foscara*) que esos años formaron parte de la *muda* de Poniente, confirma el pago del *consollazo*, la tasa abonada a los cónsules de las distintas escalas, en Brujas y Londres, pero no en Cádiz<sup>25</sup>. Tampoco los protocolos notariales de Giovanni Manzini, escribano de las galeras de Flandes en 1471-1472, contienen referencias en este sentido<sup>26</sup>.

La presencia de los cónsules en Cádiz estaba sujeta a las circunstancias de cada momento. Así, por ejemplo, en mayo de 1508 Francesco Cornaro, embajador veneciano en Castilla, informaba a la República de que el 7 de abril había enviado a Cádiz a su correo, Pacino, con los salvoconductos para las galeras de Flandes. Sin embargo, el emisario los entregó al cónsul el 21 de abril en las afueras de la ciudad, a cierta distancia, debido a la peste que la asolaba. De hecho, mientras duraba la epidemia el representante diplomático, cuyo nombre

---

<sup>21</sup> MARTÍN GUTIÉRREZ, 29 (Madrid, 2006): 214, 216 y 219.

<sup>22</sup> BERTI, 1994: 83, nota 103.

<sup>23</sup> ASF, Consoli del Mare, VII, fol. 71 r, 7-V-1467.

<sup>24</sup> GONZÁLEZ ARÉVALO, 2015: 303-306.

<sup>25</sup> MONTEMEZZO, 2012.

<sup>26</sup> GRECO, 1997.

no se conoce, se había instalado en El Puerto de Santa María, donde esperaba que llegara la *muda* a lo largo del mes de mayo. En sus manos tenía aún los salvoconductos originales concedidos para el viaje de ida, que habían llegado después de que las galeras hubieran zarpado. Además, el correo informó al embajador de que había subido a bordo de la embarcación del corsario Chiara, desde donde observó una bandera con la efigie del dogo veneciano con una soga alrededor del cuello y grilletes en los pies, siendo arrastrada en el agua por la popa, como muestra de desprecio a la señoría veneciana. La afrenta mereció la protesta del embajador Cornaro ante Fernando el Católico, que prometió enmendar la situación<sup>27</sup>.

Apenas dos meses más tarde, en julio de 1508, el representante diplomático ya estaba solicitando nuevo salvoconducto para la muda de Flandes, comandada en 1508-9 por Agostino da Mulla<sup>28</sup>.

El aspecto más sorprendente de los contactos diplomáticos entre Castilla y Venecia lo constituye a buen seguro la diplomacia desarrollada con los Guzmán, señores de Sanlúcar de Barrameda, al margen de la Corona. Hasta no hace mucho, los tratos realizados por poderes y agentes al margen de la monarquía se consideraban privados, debido a una concepción de la diplomacia renacentista según los parámetros del Estado-nación surgido en el siglo XIX. Sin embargo, Isabella Lazzarini ha tenido ocasión de demostrar reiteradamente que los contactos de las señorías italianas con otros poderes, como los grandes nobles de las monarquías europeas, tenían el mismo carácter formal e institucional que los despachos dirigidos a los soberanos. Sencillamente, se trata de la manifestación de una diplomacia que no tenía un único canal de desarrollo al más alto nivel —la llamada gran diplomacia— sino que adoptaba diversas formas en función de las necesidades y los objetivos planteados, incluidos los de la llamada diplomacia mercantil<sup>29</sup>.

Cabe recordar que el puerto sanluqueño, situado en la desembocadura del Guadalquivir, fue etapa fundamental de la *muda* de Berbería entre 1442 y 1462, a lo que no serían ajenos los privilegios concedidos por el I duque de Medina Sidonia, Juan Alonso Pérez de Guzmán, posteriormente renovados a perpetuidad en diciembre de 1468 por su hijo, Enrique de Guzmán, después de recibir la

<sup>27</sup> *Calendar of State Papers...*, 1864, vol 2: §1337, 579.

<sup>28</sup> *Calendar of State Papers...*, 1864, vol 2: §1339, 580. Unos años antes, en noviembre de 1501, Agostino da Mulla había solicitado asimismo carta de seguro a Fernando el Católico. Tenía intención de «tratar sus mercaderías en enbiar sus navíos e fatoes e omes e criados e sus bestias e mercaderías (sic)» por los puertos y ciudades del reino y temía que lisiaran a sus hombres y secuestraran sus bienes, como represalia por cuentas pendientes con otros mercaderes venecianos. El temor era justo porque el sobreseimiento de cuatro meses de la carta de represalia contra los súbditos venecianos, otorgada en febrero de ese mismo año, ya había expirado, AGS, RGS, febrero 1501, fol. 228, 2-II-1501; *ibídem*, noviembre 1501, fol. 39, 2-XI-1501.

<sup>29</sup> LAZZARINI, 2014; 2015.

embajada encabezada por el humanista Bernardo Bembo para solicitar la restitución de las mercancías de la galera *Bonza*, naufragada meses antes en Sanlúcar. Una década más tarde, en 1478, fueron confirmados de nuevo y ampliados<sup>30</sup>.

Es posible interpretar la renovación de los privilegios en sus dominios como un aspecto de la lucha de los Guzmán con los Ponce de León por la supremacía política y económica en el Reino de Sevilla. En este sentido, cabe tener en cuenta que las galeras de Berbería, las únicas que recalaban en Sanlúcar, habían dejado de cruzar el Estrecho de Gibraltar después de 1462. Y de otra, hay que recordar que Juan Ponce de León, conde de Arcos y futuro marqués de Cádiz, se hizo con el señorío sobre la ciudad hacia 1467. La escala más importante de los venecianos en la Corona de Castilla reportaba beneficios comerciales sustanciales a la ciudad<sup>31</sup>. En consecuencia, no puede ser casualidad que en 1468 el duque de Medina Sidonia ratificara los privilegios concedidos por su padre, en lo que parece un intento claro por atraer de nuevo la presencia veneciana a sus dominios, tal vez en detrimento del papel de Cádiz y a favor de Sanlúcar de Barrameda. Sin embargo, el movimiento no surtió los efectos deseados, pues hay constancia de que los mercaderes venecianos siguieron negociando desde el puerto gaditano con los de El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera e incluso Sevilla<sup>32</sup>.

En consecuencia, resulta evidente que los intentos de los Guzmán por asegurar la continuidad veneciana en su territorio no tuvieron mucho éxito, pues Cádiz siguió siendo el puerto de referencia en la ruta de la *muda* de Flandes. Solo así se entiende que, una vez extinguido el señorío de los Ponce de León sobre Cádiz en 1493 y en competencia ahora con la propia Corona, en el contexto de los esfuerzos de los almojarifes de Sevilla por extender su jurisdicción a la costa andaluza<sup>33</sup>, Juan Alonso Pérez de Guzmán, III duque de Medina Sidonia, escribiera de nuevo al dogo veneciano el 24 de abril de 1499, solicitando esta vez la inclusión de Sanlúcar de Barrameda en el recorrido hacia el Mar del Norte. La respuesta no tardó en llegar, en agosto de ese mismo año Andrea Barbarigo le manifestaba que nada podía hacer ya para el viaje de ese año, cuyo encanto había tenido lugar meses antes y con las galeras prontas para zarpar, pero haría lo posible por satisfacer su petición para el viaje del año siguiente<sup>34</sup>:

---

<sup>30</sup> ASV, Libri Commemoriali, XVI, fols. 2r-v (1468) y 134r-135r (1478). La embajada de 1468 en GIANNETTO, 1985: 26-27 y 115-118. Está en curso la edición y estudio de los privilegios citados. Más informaciones en GONZÁLEZ ARÉVALO, en prensa c.

<sup>31</sup> Una muestra significativa en LADERO QUESADA, II-III (Granada, 1974-75): 85-120.

<sup>32</sup> LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 16 (Murcia, 2006): 157.

<sup>33</sup> José Damián González Arce ha venido trabajando en los últimos tiempos sobre este aspecto. Me remito por tanto a los siguientes trabajos: GONZÁLEZ ARCE, 47/1 (Barcelona, 2017): 73-106; LXXVIII (Madrid, 2018): 39-67.

<sup>34</sup> AGFCMS, Fondo Medina Sidonia, leg. 2395, doc. 27, 9-VIII-1499.

Illustrissimo et excellentissimo Domino D. Joannis de Gusman, duci Medina Sidonia, Comiti Niebla ac Domino de Gibraltar, amico nostro carissimo.

Augustinus Barbado, Dei gratia Dux venetiarum etc. Illustrissimo et excellentissimo Domino Joanni de Gusman, Duci Medina Sidonia, Comiti Niebla ac Domino de Gibraltar, amico nostro carissimo: salutem et syncera dilectionis affectum. Receu- essemos questi zorni lectere de la excelentia vostra de 24 april proximo da nui cum aliegro et jucundo animo viste et lecte come recercha lo amor et beniuolentia che in ogni tempo hauemo portato ad li illustrissimi progenitori vostri et a la excellentia vostra portamo, quale per le prefate lectere su ne rechiede che vogliamo imponer a li capitanei nostri de le galie de Fiandria che nel andar et ritorno del viazo loro vogliamo intrar et alquanto dimorar nel porto suo de la [borroso] de San Lucha de Barrameda, nel qual [borroso] cussi ben veduti, tractati et honorati, come ne li medesmi porti nostri, de la qual cossa nui se rendemo certisimi et ringratiamo la excellentia vostra, cognoscendola optimamente e dispositione sua verso de nui e de li subditi nostri, a la qual prometteo sempre che se ne offerirà la occasione non altramente observar verso lei e li subditi soi, et per responder a la rechiesta soa dicemo et certificamo la prefata excellentia vostra che essendo za per l'anno presente poste le dicte galie de Fiandra al viazo suo et za incantade et delivrade juxta li orderni de questa nostra cità, impossibel ne seria al presente el dicto incanto in alcuna parte alterar, ouer darle alcuna nova impositione, ne l'anno veramente futuro nui se sforzeremo far cosa grata a la excellentia vostra, come quelli che desyderemo ogni contento suo: la qual sii certa che la mente et animo nostro verso verso de lei non potria esser meglior, ne più inclinato et meglio disposto ad ogni comodo et satisfaction sua.

A pesar de las promesas, no hay noticias de que tampoco en el siglo XVI la *muda* de Flandes, activa hasta 1534, recalara en Sanlúcar de Barrameda, al contrario de lo que ocurre en Cádiz.

En esta ocasión el dogo de Venecia había respondido a la carta del duque de Medina Sidonia, pero ocasionalmente también se dirigió por iniciativa propia a otros nobles castellanos. Así, por ejemplo, en junio de 1496 escribió a Bernardino Fernández de Velasco, duque de Frías y condestable de Castilla, haciéndole partícipe de que enviaba como embajador a la corte de los Reyes Católicos a Jacopo Contareno, aunque no hay constancia de que se solicitara su intercepción en ninguna cuestión que afectara a los intereses de la República<sup>35</sup>.

## LA NAVEGACIÓN INSTITUCIONAL: LAS GALERAS VENECIANAS EN EL GOLFO DE CÁDIZ

El paso de las *mude* de Poniente y Berbería por las costas ibéricas ya ha sido abordado con detenimiento<sup>36</sup>. Sin embargo, es oportuno insistir en la ruta y las escalas efectuadas por los convoyes venecianos.

<sup>35</sup> AHN, Frías, C. 91, D. 1, 5-VI-1496.

<sup>36</sup> LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 16 (Murcia, 2006): 113-172. GONZÁLEZ ARÉVALO, 2016c; en prensa a.

A pesar de que el manual de Piero de' Versi señala la posibilidad de obtener el salvoconducto para el territorio castellano en Tarifa, las órdenes oficiales de la *muda* de Flandes establecían claramente que, una vez pasado el Estrecho de Gibraltar, las galeras debían dirigirse directamente a Cádiz, antes de continuar sin más escalas hacia Southampton, toda vez que la parada de Lisboa desapareció a principios del siglo XV. En ningún momento señala el manual de 1444 la posibilidad de detenerse en Sanlúcar de Barrameda, tanto menos de remontar el Guadalquivir hasta Sevilla, como afirmó Doris Stöckly y dudó acertadamente José Enrique López de Coca<sup>37</sup>. Efectivamente, este último fue capaz de establecer que las galeras que se podían desviar hasta Sevilla eran las de Berbería<sup>38</sup>. En todo caso, también cabe especificar que las órdenes oficiales del Senado normalmente establecían como cabecera final de la línea Sanlúcar de Barrameda, con posibilidad de extenderse hasta la capital hispalense.

Además de las órdenes oficiales y los gastos de la *muda* de Flandes, hay que tener presente que la escala de Sevilla no tenía sentido desde el punto de vista de la navegación, pues demoraba el ritmo de manera injustificada en la ruta de Poniente. A esta circunstancia se añade el peso de la comunidad mercantil veneciana en Andalucía, muy reducido, por lo que tampoco se explicaba desde el punto de vista del interés comercial de los mercaderes de la República, que obtenían buenos resultados en Cádiz, como se verá más adelante<sup>39</sup>.

El número de galeras que componía el convoy fue variable. En el siglo XIV osciló entre cinco y dos, mientras que en la primera mitad del siglo XV se estabilizó en cuatro. También los días de escala variaron: las órdenes de 1336 establecían opcionales de dos a cuatro jornadas, mientras que hasta mediados del siglo XV parece que fue habitual que la parada durara cuatro o cinco días. La importancia de Cádiz en la navegación veneciana se ve confirmada porque las órdenes del Senado establecían que, de regreso hacia la laguna (como se aludía genéricamente a Venecia por la laguna salada costera en la que se situaba), el puerto gaditano y Mallorca fueran las únicas escalas contempladas<sup>40</sup>. En el siglo XVI los días previstos aumentaron a seis<sup>41</sup>.

Naturalmente, se trataba de un planteamiento ideal, pero no siempre encuentra correspondencia en otro tipo de documentación. Las cuentas de Giovanni Foscarini, por ejemplo, recogen que en 1463, en el viaje de ida, las galeras de Flandes llegaron a Cádiz procedentes de Mallorca —donde estuvieron del 20 al 25

---

<sup>37</sup> STÖCKLY, 1995: 159.

<sup>38</sup> LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 16 (Murcia 2006): 121-122 y 126-127.

<sup>39</sup> Tanto es así que el primer consulado veneciano de Sevilla apenas estuvo abierto un lustro, entre 1402 y 1407. GONZÁLEZ ARÉVALO, en prensa b.

<sup>40</sup> STÖCKLY, 1995: 152-165.

<sup>41</sup> Así lo decretó el Senado en el viaje de 1517. *Calendar of State Papers...*, 1864, vol. 2, Supplement II: 364.

de agosto— y se detuvieron un único día, el 5 de septiembre, al igual que en el tornaviaje, cuando fondearon el 6 de agosto de 1464, recalando posteriormente en Málaga del 11 al 20 de ese mismo mes. Es un dato sorprendente si se tiene en cuenta que la escala de los puertos nazaríes era optativa y el Senado señalaba Cádiz como el gran puerto en el sur ibérico, si bien había cierta flexibilidad en función de la demanda de los mercaderes a los que la flota daba servicio. Por el contrario, en 1467 las galeras fondearon cuatro días en Cádiz a la ida, del 15 al 18 de septiembre, sin haberse detenido tampoco en el Reino de Granada, y de regreso atracaron el 15 de septiembre de 1468, permaneciendo una jornada, frente a las dos de Málaga, donde amarraron el 22 y 23 de septiembre<sup>42</sup>.

En otras ocasiones la duración de la parada gaditana dependía de las contingencias propias de la navegación y del escenario político del momento. Así, por ejemplo, la muda de Flandes que regresaba desde Inglaterra en 1477 se vio atrapada en el puerto de Cádiz por la flota francesa, y no se aventuró a salir hasta que llegó una escolta desde Venecia para acompañarles de vuelta al Adriático<sup>43</sup>. Posteriormente, en el accidentado viaje de 1521-23, el capitán Vincenzo Priuli escribió al dogo veneciano desde Laredo, en diciembre de 1521, que «*navigando cum prospero vento arivai a li 12 octubrio in Gades, dove, per tempi contrarii, steti fin a li 8 novembrio*». Es decir, en esta ocasión el mal estado de la mar obligó a prolongar la escala durante 27 días. Priuli había zarpado desde Palermo el 18 de septiembre, no hizo escala en Mallorca y empleó 25 días en llegar desde Sicilia hasta Cádiz<sup>44</sup>.

La escala en el puerto de Cádiz no se limitaba a comerciar con los mercaderes de la tierra. Las órdenes del Senado de febrero de 1517 para la muda de Flandes establecían que el capitán debía tomar consigo dos pilotos de cada galera del convoy y comprar 10 cueros para cubrir las escotillas. Además, antes de continuar viaje los botes y barcasas debían guardarse en el *zardin*, el balcón que se formaba en la popa sobre la cubierta. Igualmente, la *chusma* tenía por costumbre bajar a tierra para aprovisionarse de vino. Para impedir que las embarcaciones quedaran indefensas, el capitán y los oficiales debían asegurarse de que a bordo permanecían dos hombres por cada banco de remo y la mitad de los ballesteros<sup>45</sup>.

Respecto a Sanlúcar de Barrameda, mientras la muda de Berbería cruzó el Estrecho de Gibraltar las órdenes oficiales del Senado decretaron que fuera la escala más extensa de la línea, como correspondía a su función de cabecera final. En los encantos inaugurales de 1436 el puerto sanluqueño era una parada

<sup>42</sup> MONTEMEZZO, 2012: 86-87 y 210-211. Para el comercio en Málaga y Almería me remito a GONZÁLEZ ARÉVALO, XXXVI (Málaga, 2016): 253-256.

<sup>43</sup> RUDDOCK, 1951: 224.

<sup>44</sup> ORTALLI, 2005, cartas 5 y 6: 5-6, 17 de septiembre y 13 de diciembre de 1521.

<sup>45</sup> *Calendar of State Papers...*, 1864, vol. 2, Supplement II: 364.

opcional, a discreción del patrón de la única galera prevista para ese año, con destino final en Cádiz y, opcionalmente, en Sevilla: «*Et possit si sibi videbit ire usque in Sibilie declinando ad illa loca et in illis stando, illis diebus que patrono videbunt sibi melior cedere*»<sup>46</sup>. Dos años más tarde Cádiz seguía siendo la última escala de la *muda* de Berbería que, además, seguía compuesta por una única galera, la *Querina*. Así lo confirma Marino Sanudo en su entrada del 25 de agosto de 1438: «*In questo zorno si partì la galia Querina per andar al viazo de Cades et altri luoghi della Barberia*»<sup>47</sup>. Aunque es razonable suponer que las órdenes oficiales habrían previsto asimismo la escala opcional en Sevilla, pasando por Sanlúcar de Barrameda, hasta el momento solo hay indicios de que una galera de Berbería pudiera haber visitado la capital del Guadalquivir. Efectivamente, en las sesiones del Senado veneciano de diciembre de 1441 figura una mención a la galera de 1439, patroneada por Azzo Priuli, porque regresando *ex Sibilie* fue capturada en aguas de Cartagena por mosén Navarro. El pirata valenciano tomó sedas, paños y otros bienes que los venecianos estimaron en 4.000 ducados de oro<sup>48</sup>. Con todo, no es menos cierto que en ocasiones las fuentes venecianas confunden Sevilla (*Sibilie*) con Sanlúcar de Barrameda (*rivum Sibilie*), por lo que también es posible que, en realidad, la galera de Priuli no hubiera remontado el Guadalquivir<sup>49</sup>.

Sanlúcar de Barrameda comenzó a contemplarse oficialmente como escala de la línea del Magreb a partir de la década de 1440. Así, en 1443 se previeron dos días en Cádiz y 24 jornadas en Sanlúcar. Más tarde, la escala gaditana desapareció de la ruta de Berbería, como revelan las órdenes de 1460. En 1462, de nuevo, solo figura Sanlúcar de Barrameda, con una parada prevista de 20 días<sup>50</sup>. De esta manera se evitaba la competencia entre líneas, reservando Cádiz para la *muda* de Flandes y Sanlúcar para la de Berbería, aunque este fue el último año en que los convoyes para el Magreb central y occidental cruzaron el Estrecho de Gibraltar.

La escala de Sevilla es problemática. En el estudio de Bernard Doumerc sobre la *muda* de Berbería la capital hispalense solo figura en la transcripción del encante de la galera de 1436. A pesar de la noticia mencionada sobre el ataque cerca de Cartagena en 1439 a la galera de Berbería cuando regresaba desde la capital del Guadalquivir, acabo de apuntar la posible confusión de la noticia entre Sevilla y Sanlúcar. De hecho, los dos patronos de las galeras que en 1442 se desplazaron hasta la ciudad y enviaron una misiva al concejo en la que declaraban que la

<sup>46</sup> DOUMERC, 1999, doc. 3 del Apéndice.

<sup>47</sup> SANUDO, 1999, vol. 1: 188.

<sup>48</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Mar, 1 (1440-1444), fol. 82r, 5-XII-1441. Para la actividad pirática del noble Francesc Navarro en Valencia, incluyendo el incidente descrito a partir de las fuentes valencianas, me remito a DÍAZ BORRÁS, 2002: 352-358.

<sup>49</sup> Se trata de una cuestión desarrollada en GONZÁLEZ ARÉVALO, en prensa c.

<sup>50</sup> DOUMERC, 1999: 88-89, 230.

Serenísima estaba dispuesta a que los convoyes remontaran el Guadalquivir, lo hicieron por tierra, mientras el convoy permanecía fondeado en la desembocadura del río<sup>51</sup>. El regimiento acordó conceder el seguro y salvoconducto que solicitaban, de modo que no sorprende conocer que las órdenes para el viaje de 1443 dejaron a elección del capitán la posibilidad de realizar la escala final, de 24 días, «*in Sancto Luca vel Sibilia*», exactamente igual que al año siguiente<sup>52</sup>, y de nuevo para 1445<sup>53</sup>. Sin embargo, por el momento no hay constancia de que las galeras venecianas llegaran hasta la capital hispalense. En este sentido, no sería la primera vez que una flota italiana obtenía privilegios que luego no aprovecha: Luca di Maso degli Albizzi, capitán de las galeras florentinas de Poniente en 1429-30, obtuvo del rey de Portugal las mismas facilidades que se habían otorgado previamente a los venecianos, vigentes a pesar de que hacía dos décadas que habían dejado de visitar la capital lusa. Del mismo modo, los convoyes florentinos apenas hicieron escala en Lisboa y la parada solo estuvo prevista de nuevo una vez más en las órdenes oficiales de los Cónsules del Mar de 1447, antes de la desaparición del sistema naval patrocinado por la República en 1478<sup>54</sup>.

No vuelve a haber noticias sobre Sevilla en la navegación institucional veneciana hasta la segunda década del siglo XVI. Así, en febrero de 1520 el Senado estudió la posibilidad de que la *muda* de Berbería sustituyera Alejandría por Lisboa como destino final, cruzando de nuevo el Estrecho de Gibraltar, de modo que en el tornaviaje se podría realizar una escala de 10 días en Sanlúcar de Barrameda o Sevilla. Sin embargo, la vigencia de las marcas de represalia de la Monarquía Hispánica contra Venecia provocó que en última instancia el viaje se suspendiera<sup>55</sup>.

## LA NAVEGACIÓN PRIVADA

Aunque la flota de galeras estatales se ha hecho con el imaginario de la marina veneciana, hay que recordar que en Venecia también había navíos privados de distinto tonelaje. Estas embarcaciones de titularidad privada estaban especialmente ligadas al comercio de la sal y del grano, cuyos circuitos no incluían la ruta de Poniente porque las naves hanseáticas entraban para aprovisionarse de sal hasta Ibiza, el punto de abastecimiento más occidental de los venecianos<sup>56</sup>. En consecuencia, no sorprende saber que, dado que los mercaderes de la República

<sup>51</sup> LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 16 (Murcia, 2016): 126-127 y doc. 1 del Apéndice.

<sup>52</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Mar, 1 (1440-1444), fol. 159r, 18-III-1443; fol. 198v, 6-XI-1443.

<sup>53</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Mar, 2 (1444-1447), fol. 40v, 4-XI-1444.

<sup>54</sup> MALLETT, 1969: 85 y 90.

<sup>55</sup> LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 16 (Murcia, 2016): 148-149.

<sup>56</sup> Sobre la navegación y el transporte de la sal en Venecia y el papel de la flota salinera en la marina de la República es de obligada consulta la obra clásica de HOCQUET, 1979: 15-94 y 363-411 en especial.

no exportaban sal a los mercados del mar del Norte, estos navíos privados no fondeaban habitualmente en los puertos andaluces. Antes bien, la presencia de navíos vénetos privados en Cádiz es excepcional, como revela el cuadro 1, y casi todas las informaciones proceden del siglo XV.

CUADRO 1. Embarcaciones venecianas privadas en el Golfo de Cádiz en los siglos XIV y XV<sup>57</sup>

Año	Embarcación	Patrón	Ruta	Fuente
1329-1335	« <i>navigii venetorum dissarmatis</i> »	—	Venecia-Cádiz-Venecia	ASV, Senado, Misti, reg. 16, fol. 45r
1357	Coca	Nicolaus Chauco	Venecia-Ibiza-Algeciras-Sevilla	ASV, Senado, Misti, reg. 27, fol. 110r
1398	<i>Navis</i>	Gasparino Mauroceno	Venecia-Cádiz-Mónaco-Venecia	ASV, Senado, Misti, reg. 44, fols. 60r-vº, 62vº, 74vº, 78vº, 91r
1403	Coca	Nicolò Rosso	Venecia-Cádiz-Flandes	Morosini 63.27 y 63.48
1405	Leño	Francesco Pessato	Sevilla-Alejandro	Commemoriali X, fol. 10
1411	Dos cocas, <i>Chareta y Ziliola</i>	—	Flandes-Cádiz-Venecia	Morosini 63.569
1414	Nave	Stefano de Marin	Sevilla-Alejandro	Morosini 64.150
1421	Dos cocas	—	Candía-Cádiz-(Flandes)	Morosini 64.951
1421	Carraca	Marino de Michele	Puerto de Santa María-Flandes	Melero, doc. 5
1421	Nave	Luca Faliero	Southampton-Cádiz-Porto Pisano	Tognetti, «Galeras estatales», tabla 3, 131

.../...

<sup>57</sup> Elaboración propia. Fuentes: *Il Codice Morosini*, 2010, 3 vols. MELERO FERNÁNDEZ, 5 (Barcelona, 1985): 329-359. STUDER, 1913. TOGNETTI, 2016: 105-144; 2017: 5-48. FOSTER, 1963. QUINN Y RUDDOCK, 1937, 2 vols. *Cartulaire...*, 1901. MALIPIERO, 1844. DOUMERC, 5-6 (Barcelona, 1984-1985): 243-254. RUDDOCK, 1951. ASV, Senado, Deliberazioni, Misti y Libri Commemoriali, X. RABINOWITZ, 1996-1997. La indicación de una escala entre paréntesis es una suposición propia, razonada a partir de la lógica observada en la navegación de la ruta de Poniente.

.../...

<b>Año</b>	<b>Embarcación</b>	<b>Patrón</b>	<b>Ruta</b>	<b>Fuente</b>
1427	<i>Carake de Venisse</i>	Jourdan Pycel	Venecia-(Cádiz)- Southampton	Port Book Southampton, 44
1428	<i>Carrake de Venisse</i>	Mari Michel (¿Marino Michiel?)	Venecia-(Cádiz)- Southampton	Port Book Southampton, 82
1429	<i>Carrak de Venisse</i>	Antony Contelmare (Antonio Condulmier)	Venecia-(Cádiz)- Southampton	Port Book Southampton, 114-115
1435	<i>Carrake de Venisse</i>	Antoin Querin (Antonio Querini)	Venecia-(Cádiz)- Southampton	Local Port Book Southampton, 80, 88
1436	<i>Carrake de Venisse</i>	Andree Masse	Venecia-(Cádiz)- Sotuhampton	Local Port Book Southampton, 90
1439	Nave	Niccolò Contarini	Sanlúcar de Barrameda- Porto Pisano	Tognetti «L'Attività assicurativa», 44
1455	Carraca	Silvestre Polo	(Venecia-Cádiz)- Brujas	Cartulaire, 67
1456	Carraca	Loys Longue	Venecia-Cádiz- Zelanda	Cartulaire, t. II, 73
1461	Carraca	Nicola Malipiero	Venecia-(Cádiz)- Southampton	Port Book Southampton, vol. 2, XLI
1468	Fusta	Benedetto y Silvestro Zion	Sevilla-Venecia	Doumerc, «Vénitiens en Catalogne», 246
1470	Dos carracas, <i>Malipiera y Squarcia</i>	—	Inglaterra- (Cádiz)-Venecia	Ruddock, 224
1470	Nave	Averardo Malipiero	La Esclusa- (Cádiz)-Venecia	Rabinowitz, «Bernardo Cambi», Anexo B1/2.
1470	Fusta	Benedetto y Silvestro Zion	Sevilla-Venecia	Doumerc, «Vénitiens en Catalogne», 247

Las informaciones del siglo XIV sobre el papel de Cádiz en la navegación privada veneciana están relacionadas con circunstancias excepcionales. El inicio de la Guerra de los Cien Años y la sublevación flamenca de 1327 a 1333 volvió la situación muy inestable para los convoyes de galeras<sup>58</sup>. En este contexto, en diciembre de 1333 el Senado veneciano acordó prorrogar por dos años más los acuerdos de enero de 1329 y noviembre de 1331, autorizando el transporte de lanas de Francia y Borgoña desde Cádiz hasta Venecia «*cum navigii vectorum dissarmatis*»<sup>59</sup>.

En otras ocasiones la presencia de estas embarcaciones en los puertos andaluces no era voluntaria: en 1356 la coca de Nicolaus Chauco fue apresada en aguas de Ibiza por catorce galeras castellanas en los inicios de la Guerra de los Dos Pedros. La embarcación fue llevada a Algeciras (*Ziçeriam*) y, posteriormente, a Sevilla, donde fue vendida por 1.300 doblas castellanas, de las que el genovés Giorgio Nigro recibió 500. El incidente provocó que el Senado decidiera enviar como embajador a Lorenzo Soranzo en enero de 1357, para solicitar la devolución de la coca y de los bienes que transportaba<sup>60</sup>.

Otro incidente a finales de la centuria condujo a un resultado inesperado. Efectivamente, en agosto de 1398 el Senado tuvo conocimiento de que la nave de Gasparino Mauroceno, que se dirigía a Flandes, estaba retenida en Cádiz por orden de Enrique III, como represalia por la agresión sufrida en el Mediterráneo oriental por una embarcación vasca al servicio del rey de Chipre, atacada por las galeras de la *muda* de Beirut comandadas por Marco Faliero. A los pocos días, se decidió el envío del embajador Antonino Spalatino para lograr la liberación de la nave y su cargamento. En última instancia, el diplomático superó con creces su objetivo inicial, pues, en noviembre, la nave de Mauroceno ponía rumbo a Mónaco o Génova y Spalatino regresaba a la laguna con la confirmación de los privilegios otorgados a la Serenísima por Juan I en 1383<sup>61</sup>.

En el siglo XV las informaciones localizadas sobre embarcaciones venecianas privadas son superiores. Con todo, apenas alcanzan las dos decenas, una cifra reducida aun a pesar de haber dado por sentada la escala gaditana de las carracas atracadas en el puerto de Southampton, del que se han examinado todos los registros que han llegado hasta nosotros, correspondientes a los años 1427-30, 1435-36, 1439-40, 1443-44, 1469-71 y 1477-81. En otras ocasiones las noticias proceden de viajes accidentados, como cuando la coca de Nicolò Rosso

<sup>58</sup> STÖCKLY, 1995: 155-157.

<sup>59</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Misti. Registri, reg. 16 (1333-1335), fol. 45r, 14-XII-1333.

<sup>60</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Misti. Registri, reg. 27 (1356-1357), fol. 110r, 23-I-1357. Agradezco esta información a Tommaso Vidal.

<sup>61</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Misti. Registri, reg. 44 (1397-1399), fols. 60 r-vº, 62vº, 29-VIII, 5 y 13-IX-1398. El privilegio en ASV, Miscellanea, Atti Diplomatici e privati, busta 29, 860, 10-XI-1398, en curso de edición y estudio para su próxima publicación.

fue apresada en el puerto de Cádiz en 1403 por dos cocas genovesas, hecho recogido en el *Codice Morosini*<sup>62</sup>. El cónsul en Sevilla, Angelo Venier, escribió a la República desde la capital hispalense el 15 de diciembre de ese año, informando de que había recurrido al rey de Castilla, Enrique III, para que proveyese una solución. La carta se leyó en el Senado el 31 de enero de 1404 y se acogió con esperanza la predisposición del rey, absolutamente favorable a los intereses venecianos, pues «*nullo modo volet suffere dictam iniuriam*»<sup>63</sup>.

Una suerte parecida sufrió el leño comandado por Francesco Pessato en su viaje desde Sevilla hasta Alejandría: primero fue capturado por el pirata (¿castellano?) Nicolò Ximenes, quien a su vez lo perdió a manos del genovés Lionello Lercari. El hecho se compensó cuando las autoridades venecianas de Negroponte recuperaron de otros piratas en el Mediterráneo oriental cierta suma del genovés Corrado Doria, según acordaron los enviados de las dos repúblicas en una convención por la que se condonaban las ofensas mutuas infligidas en el pasado<sup>64</sup>.

Otro viaje accidentado es el que recoge el relato de los supervivientes del naufragio de la famosa nave *Querina* que, tras efectuar el viaje Creta-Cádiz-Canarias-Lisboa-Muros-Isla de Scilly, terminó naufragando cerca del Círculo Polar Ártico en 1431. El patrón, Pietro Querini, especificaba que: «*Entrammo così il 3 di giugno nel porto di Cadice e li svuotammo la nave per le necessarie riparazioni*»<sup>65</sup>.

Alwyn Ruddock ya había observado que los mercaderes venecianos que se dirigían a Inglaterra empleaban fundamentalmente la *muda* de Flandes y prácticamente no llegaban carracas a Londres<sup>66</sup>. Pero, además, no he hallado rastro de los dos o tres navíos privados que, según Jacques Heers, solían acompañar al convoy de galeras de la República<sup>67</sup>.

<sup>62</sup> «... trovandose una chocha, paron sier Nicholò Roso, entro el porto de Chades, la qual andava in Flandes, sovra zionzando do choche de zenovexi, quela i prexe chon ingano», *Il Codice Morosini...*, 2010, vol. 1: 215, 63.27 y 226, 63.48.

<sup>63</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Misti. Registri, reg. 46 (1402-1405), fol. 122r. La coca fue llevada primero a Southampton y posteriormente a La Esclusa. Los genoveses restituyeron a sus dueños legítimos las mercancías que no eran propiedad de venecianos. Hay ecos del incidente en el epistolario Datini, como ha puesto recientemente de manifiesto NICOLINI, 2018: 60 (y nota 118).

<sup>64</sup> ASV, Libri Commermoriali, X, fol. 10, 28-VI-1406.

<sup>65</sup> El relato de los supervivientes del naufragio ha sido editado y estudiado en QUERINI, DE MICHIELE y FIORAVANTE, 2007. La declaración de Pietro Querini en la página 47.

<sup>66</sup> «Venetian merchants coming to England were firmly based on the capital and units of the Flanders Galleys unloaded cargoes there each year. Scarcely any Venetian carracks went to London, however», RUDDOCK, 1951: 55.

<sup>67</sup> HEERS, 1957, vol. 1: 809. El insigne historiador francés citaba los datos recogidos por QUINN y RUDDOCK, 1937, vol. 2: XLI-XLII, table II, Genoese and Venetian carracks, 1461-1483. Sin embargo, la lectura de los apellidos de los patrones de las carracas revela que en su

A pesar de la escasez de datos, se puede diferenciar entre las embarcaciones que llevaban vino a Flandes desde Candía, como fue el caso de las dos cocas de 1421 y las dos carracas de 1470; y las que habían cargado artículos andaluces, como fue el caso de la carraca de la que era patrón Marino de Michele, con quien un vecino de El Puerto de Santa María fletó mercancías en 1421 para que las llevara a Flandes, donde el veneciano las vendió como propias. Una carraca era también la embarcación patroneada por Silvestre Polo, asaltada en 1455 por el genovés Giuliano Imperiale para hacerse con el cargamento con la excusa de que eran bienes de catalanes.

En otras ocasiones, las noticias llegan por vías diferentes: en febrero de 1456 los pilotos castellanos Juan de Bermeo y Álvaro del Río, enrolados en Cádiz para la travesía del Atlántico, reclamaban al patrón de la carraca, Loys Longue, que les pagara el salario acostumbrado por el trabajo desempeñado.

Por último, los cambios operados en el siglo XVI, con las flotas atlánticas surcando el Mediterráneo, determinaron modificaciones en los medios de transporte a disposición de los mercaderes. Así, por ejemplo, en 1522 una nave inglesa que regresaba desde Candía hacia Inglaterra «*cum robe de' nostri*» fue asaltada por vecinos de Gibraltar, que secuestraron todo el cargamento, «*40 botte malvasie et savoni et altre cose*», como informaba al dogo el capitán de la muda de Flandes, Vincenzo Priuli<sup>68</sup>.

## NUEVOS DATOS SOBRE EL COMERCIO VENECIANO

Los datos sobre el comercio veneciano en el Golfo de Cádiz se han centrado sobre todo en la actividad articulada a través de las galeras de la República y se refieren, fundamentalmente, al siglo XV<sup>69</sup>. Ciertamente, las disposiciones del Senado en el siglo XIV son decididamente genéricas, como cuando en marzo de 1332 se determinó que, en el tornaviaje, las galeras de la *muda* de Flandes podían cargar en Cádiz y Mallorca tantas mercancías como hubieran descargado en Brabante y Brujas, sin especificar su naturaleza<sup>70</sup>. Por otra parte, la ausencia previa de informaciones sobre la navegación privada explica que no se haya prestado atención a su papel hasta la fecha. Ahora, los escasos datos localizados ayudan a completar el cuadro general conocido.

---

práctica totalidad eran genoveses, salvo Nicola Malipiero, lo que en realidad concuerda con lo afirmado por Ruddock, que ayudó a Quinn en la introducción histórica de su obra como directora de su tesis doctoral.

<sup>68</sup> ORTALLI, 2005: 13, carta 11, 22-III-1522. Para la crisis estructural del sistema de la *muda* veneciana, los cambios operados en el siglo XVI y el papel de la navegación privada es obligatorio recurrir a JUDGE DE LARIVIÈRE, 2008.

<sup>69</sup> LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 16 (Murcia, 2006).

<sup>70</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Misti. Registri, reg. 15 (1332-1333), fol. 6v°, 23-III-1332.

La coca de Nicolò Rosso, que fue apresada por otras dos cocas genovesas en el puerto de Cádiz, llevaba un cargamento muy rico, valorado en más de 50.000 ducados de oro, como recoge el celeberrimo *Codice Morosini*:

Pur anchora in lo tenpo del sovra dito misier Michiel Sten doxe, vene nuova a Veniexia che, a vezo e a ingano, i ave la chocha de sier Nicolò Roso, vegniva, hover andava, in Fiandra, siando in lo porto de Cadis, e fo de note, siando con un altra nave de zenovexi, aveva specie e zucari per la vaiuda de duchati XL milia d'oro e de gotoni per la vaiuda de duchati X milia d'oro. Adevene che a XI de fevrer se abatè una chocha de zenovexi del Mar de Fiandra, siando sta' avixadi quelli de la discordia e de la prexa de le suo tre galie, de la rota li de misier Carlo Zem sovra Modom, a preso lo Zionclo, i diti mese questa nostra chocha de mezo da queste do e chombatela de note, dormandi i omeni, e montà suxo e prexela, e da puo' que la fexe descargar e alogar el botin so soto bona varda e clave; domentre che altro acordo fose nui con loro, de veritate.

La presa incluía especias y azúcar por valor de 40.000 ducados y algodón por 10.000 ducados. Fue una represalia por la derrota de tres galeras genovesas en Modona, en el Peloponeso, antes de verse convertido en el gran centro distribuidor del Mediterráneo oriental gracias a la actividad veneciana<sup>71</sup>. Con todo, por más valiosa que sea esta información, no es ilustrativa de los rasgos del comercio veneciano en el Golfo de Cádiz, actividad que ha sido dilucidada más con datos de naturaleza diversa que con fuentes propiamente mercantiles.

Por sorprendente que parezca, los registros del consulado español de Brujas aún no han sido empleados a este propósito. La riquísima documentación que atesora tiene informaciones sobre las comunidades mercantiles italianas, aunque cierto es que las referidas específicamente a los venecianos escasean. Precisamente por ello resulta significativo conocer que la carraca patroneada por Silvestre Polo, asaltada en 1455 por el genovés Giuliano Imperiale, transportaba un cargamento de 35 balas de arroz, 35 balas de almendras, 12 balas de dátiles, 15 jarras de orchilla, 3 jarras de aceite y 1 caja de confecciones, propiedad de Juan de Sevilla. Es decir, se trata no solamente de artículos de la tierra, sino que, además, pertenecían a un mercader castellano, lo que añade nuevos datos sobre el papel de los venecianos en el Golfo de Cádiz y las opciones para el transporte de sus comerciantes<sup>72</sup>.

Menos habitual es conocer la presencia de mercaderes venecianos comerciando en Cádiz y fletando artículos en embarcaciones de otra nacionalidad. En noviembre de 1423, Niccolò Cocco, Silvestre Mauroceno y Federico Contareno

<sup>71</sup> *Il Codice Morosini...*, 2010, vol. 1: 226, 63.48. Para el papel de Modona en la economía y la navegación veneciana puede consultarse THIRIET, 1959: 281. DOUMERC, 2016: 77-104. Específicamente sobre la Modona veneciana véase GERTWAGEN, 2000. La captura de la coca de Nicolò Rosso y la actuación del cónsul en Sevilla, Angelo Venier, la he tratado con más detalle en GONZÁLEZ ARÉVALO, en prensa b.

<sup>72</sup> *Cartulaire...*, 1901: 67, 26-VI-1467.

comparecían ante el Senado y exponían que unos meses antes Pietro y Giovanni Abbiati cargaron en el puerto gaditano «*certe res et mercationes*» en una nave genovesa, que debía llevar las mercancías a Brujas para entregarlas a *ser Pasquale Marinpietro*. Durante el trayecto la embarcación fue capturada por una nave catalana, que la condujo hasta Midelburgo, en el condado de Zelanda (Países Bajos borgoñones), donde vendieron la carga, por lo que los mercaderes requirieron el apoyo de la República de San Marcos para conseguir una indemnización. El Senado les autorizó a que escribieran al rey de Aragón para solicitar una compensación<sup>73</sup>.

Las cuentas de Giovanni Foscari de la *muda* de Flandes de 1463-64 y 1467-68 han dejado asimismo algunos datos. Así, el 5 de septiembre de 1463, rumbo al mar del Norte, el veneciano vendía 150 libras de pimienta por 27 ducados y 12 dineros (unos 4.320 maravedíes) y 18 varas de paño damasquinado a 330 maravedíes la vara, ofreciendo una equivalencia de 160 maravedíes por ducado y una cuenta final de 37 ducados venecianos (5.920 maravedíes). Los 10.260 maravedíes a que equivalen ambas operaciones revelan una transacción sustanciosa. De regreso hacia la laguna, el 6 de agosto de 1464, nuestro veneciano adquiría en Cádiz atún (*charne tonina*), aceite (*oio*), vinagre (*asedo*), *1 porcho spin*, un esclavo negro (*1 negrin*) y otras mercancías no especificadas, además de cobrar el pasaje a dos individuos cuya identidad se desconoce («*per spese de homeni 2 di passazo*»).

En el tornaviaje, Foscari también vendió paños que tenía en compañía con Piero de' Versi, el famoso marinero autor de la *Raxion de' marineri* («*pani de rason de Piero di Versi e mia*»): más 26 piezas de paño de 5'5 *verge* cada una<sup>74</sup>, a 24 doblas y 4 maravedíes cada una, por un total de 642 doblas castellanas, la cifra más importante de todas las operaciones, puesto que superaba los 50.000 maravedíes<sup>75</sup>. Asimismo, Foscari se gastó 3.780 maravedíes comprando 42 cántaros de bizcocho para el sustento durante la travesía («*per bischotti chantare 42, maravede 90 el chantaro, montta duchatti 20*»). En el puerto gaditano también se fletaron cobres (*rami*) del genovés Cattanio de Vivaldo, con destino a Túnez, por 160 doblas (12.800 maravedíes aproximadamente)<sup>76</sup>.

<sup>73</sup> ASV, Senato, Deliberazioni, Misti. Registri, reg. 54 (1422-1424), fol. 156r, 6-XI-1423. Diez días más tarde se realizaban los preparativos para la marcha de embajadores «*in partibus Ispanie*», probablemente como consecuencia del incidente descrito, ASV, Senato, Deliberazioni, Misti. Registri, reg. 54 (1422-1424), fol. 157r, 16-XI-1423.

<sup>74</sup> *Verga* es la voz veneciana para *yard*, la yarda inglesa en la que se medían los paños, equivalente a 102 centímetros, como aclara MONTEMEZZO, 2012: 22.

<sup>75</sup> El valor de la dobla castellana en maravedíes cambió a lo largo de los siglos XIV y XV, como bien recogen los manuales de mercancías y las listas de aritmética italianos bajomedievales. A mediados del siglo XV parece haber estado situado entre 75 y 80 maravedíes. Son informaciones desarrolladas en GONZÁLEZ ARÉVALO, 29 (Málaga, 2007): 263-280.

<sup>76</sup> Los datos sobre el comercio en Cádiz en el viaje de 1463-64 en MONTEMEZZO, 2010: 89, 97, 160-162, 168, 170, 183 y 187.

Las informaciones son algo más reducidas cuatro años más tarde. Entre el 15 y el 18 de septiembre de 1467, de nuevo rumbo a Flandes, Giovanni Foscari compraba bizcocho y pan fresco, vino y vinagre para la travesía; 8 cueros para cubrir las escotillas, práctica recogida en las órdenes oficiales de 1517 según se ha visto; terciopelo de seda carmesí para hacerse un atuendo («*uno chavezo di veludo chremesi, ave chomprado per farne una vesta*») y *eschamonia* por cuenta de Francesco Priuli. Ya durante el tornaviaje, en marzo de 1468, Foscari adquirió en Cádiz nuevas vituallas («*vin, pan, charne, chapari, uva secha et oio et altro*»), además de varios esclavos musulmanes: una musulmana de 12 años, otra de 17 años y un musulmán de 10 años<sup>77</sup>. Además, varios mercaderes que viajaban a bordo realizaron diversos fletes de mercancías desde Málaga a Cádiz a la ida, y de Inglaterra a Cádiz, y de Cádiz a Málaga y a Orán a la vuelta.

Hay un dato interesante relacionado con la ermita de San Sebastián, en el islote rocoso del mismo nombre. La tradición sostiene que en 1457 la tripulación de una embarcación veneciana llegó enferma de peste a la ciudad. No se les permitió entrar en ella, pero sí instalarse en la isla de San Sebastián como lazareto. En testimonio de gratitud los venecianos habrían fundado allí una ermita y restauraron una atalaya musulmana que se había derrumbado. A pesar de la fecha de construcción indicada, José Sánchez Herrero recordaba que la primera cita documentada sobre la ermita es muy posterior, de un testamento otorgado en enero de 1514<sup>78</sup>. Ahora, las cuentas de Giovanni Foscari confirman la existencia de la capilla ya la década posterior a la fecha tradicionalmente atribuida de su fundación. Efectivamente, en marzo de 1467, durante la escala de Brujas, antes de partir de regreso hacia Venecia, Foscari adquirió «*l palla d'altar di san Sebastian a Chades, per un vodo*», es decir, un retablo para la ermita de San Sebastián, santo protector frente a la peste en 1457, por un voto que había realizado. El coste de la pieza ascendió a 8 ducados venecianos, lo que al cambio (1 ducado = 160 maravedíes) salió a 1.280 maravedíes<sup>79</sup>.

Por otra parte, el mercader milanés anónimo que visitó la ciudad a principios del siglo XVI no hace referencia alguna a la fundación veneciana del templo, cuyo interés artístico desdeñó absolutamente diciendo que era feo: «*Li he un altra chiesa, discosto circa ad uno milio, domandatta Santo Sebastiano, ove si va qualche volta a spasso, ma brutta*»<sup>80</sup>.

Otro dato sobre la relación de Venecia con la ermita de San Sebastián lo revela Agustín de Horozco en su *Historia de la ciudad de Cádiz* (1598). En el «Capítulo Sexto: Punta de San Sebastián y la Torre que está en ella para atalaya

<sup>77</sup> Para las operaciones del viaje de 1467-68, véase MONTEMEZZO, 2010: 238, 240, 244, 318, 330, 345, 369 y 372.

<sup>78</sup> SÁNCHEZ HERRERO, 1983: 33, nota 72.

<sup>79</sup> MONTEMEZZO, 2012: 318.

<sup>80</sup> MONGA, 1985: 140.

y farol con que se guarda la costa», el cronista de la ciudad se hacía eco de la siguiente información<sup>81</sup>:

En lo más extremo de este campo está una torre de buena altura con el ancho en su proporción. [...] Esta antigua torre dicen fue hecha por la nación veneciana y de ello da testimonio una piedra que estaba casi en lo más alto de ella a la parte del mediodía y ahora está en el suelo entre las demás que de la torre se cayeron. Tiene esta piedra la figura de un león con un libro abierto en las manos, dos alas en el cuerpo y una diadema en la cabeza, según tiene por significación el gloriosísimo San Marcos Evangelista patrón de aquella ciudad.

Es decir, la tradición popular que atribuye la fundación de la ermita a los venecianos se ve reforzada con los nuevos testimonios sobre la compra de un altar gótico en Brujas para ella y la constatación de las armas de la Serenísima en la torre que se derrumbó por culpa de una fuerte tormenta de agua y viento en 1487, el día siguiente del santo patrón.

Además de la contabilidad privada, como la de Giovanni Foscari, en los últimos tiempos se ha revalorizado el estudio de las pólizas de seguro para constatar la vigencia de rutas y escalas, así como la circulación de mercancías<sup>82</sup>. Así, por ejemplo, en 1421 la compañía del florentino Salomone di Carlo Strozzi aseguró un cargamento de lana inglesa, estibada en la nave del veneciano Luca Faliero, por valor de 400 florines para el trayecto Southampton-Cádiz con una prima del 4%, inferior al 12% que costaba la que hacía todo el recorrido desde Inglaterra hasta Porto Pisano. Más allá de la mayor distancia cubierta (el doble respecto al desembarco en Cádiz), lo que indica la disparidad de primas —tres veces más cara la segunda— es que se preveían más peligros para la travesía del Mediterráneo que para la del Atlántico. Sin embargo, no es menos cierto que la prima del 12% era seis veces superior a la correspondiente en una galera porque su composición y diseño la hacía más segura que otras embarcaciones como las carracas, preferidas por los genoveses, a pesar de que tuvieran menos capacidad de carga<sup>83</sup>.

Precisamente la mayor seguridad que ofrecían las galeras hizo que algunas compañías prohibieran expresamente contratar seguros marítimos para las mercancías que embarcaban a bordo de los convoyes venecianos y florentinos, como era el caso de las sociedades de los Médicis de Brujas y Londres<sup>84</sup>. Por el contrario, otras sí aseguraron sus fletes a bordo de las *mude* venecianas, incluyendo

<sup>81</sup> HOROZCO, 2010: 210.

<sup>82</sup> Así por ejemplo en los estudios de TOGNETTI, XX/1 (Nápoles, 2017): 5-48; 2016. Específicamente sobre Cádiz en los seguros marítimos de la ruta de Poniente de las galeras mercantiles de Florencia puede verse GONZÁLEZ ARÉVALO, 34 (Madrid, 2011): 90-92.

<sup>83</sup> TOGNETTI, 2016: 115 y 131-132.

<sup>84</sup> DE ROOVER, 1970: 130 y 216.

mercancías con destino u origen en Cádiz. Así, por ejemplo, en junio de 1441 el florentino Gherardo di Bartolomeo Gherardi contrató un seguro sobre la galera veneciana *Mora* por cuenta de la compañía de los Pazzi de Roma, por encargo de Francesco di Giannozzo degli Alberti, para el trayecto Cádiz-Venecia<sup>85</sup>.

Excepcionalmente la conexión entre el océano y la laguna no la llevaba a cabo una embarcación veneciana. Así, en junio de 1456 el genovés Giovanni Battista Centurione contrató con Giovanni Piccamiglio, asimismo ligur, que aseguraba mercancía por valor de 50 ducados venecianos, a una prima elevada del 8% para el trayecto Cádiz-Venecia en la nave de Juan de Nobya. El genovés hizo bien en asegurar sus bienes, pues la galera fue capturada por los catalanes<sup>86</sup>.

### **TARIFA DE PEXI E MESURE: CÁDIZ EN LA MANUALÍSTICA VENECIANA**

Los libros de mercancías italianos bajomedievales, toscanos en su mayoría, centran las informaciones básicamente en Sevilla, reservando a Cádiz un papel secundario en el comercio exterior andaluz, haciendo alusión en el siglo XIV a los contactos con Constantinopla y Pera en el Mediterráneo oriental, y con Brujas en el mar del Norte<sup>87</sup>.

La primera mención a la relación entre Cádiz y Venecia no aparece hasta la redacción, a mediados del siglo XV, de *El libro di mercatantie et usanze de' paesi*, copiado por el florentino Giorgio di Lorenzo Chiarini en Ragusa, aunque apenas refiere el comercio de perlas importadas por la Serenísima desde los mercados orientales<sup>88</sup>.

#### VINEGIA CON CHALISSI DI SPAGNIA [CAP. CXXVI]

Le perle si vendono in Chalixi a oncie e a tomini; e 8 tomini fa 1 oncia ed è maggiore che quella di Vinegia 4 per 100.

La rova di peso di Chalisi risponde in Vinegia libre 39 in 40 chome quello di Sibilia.

Por este motivo resulta mucho más interesante otro texto que no había tenido ocasión de estudiar en relación a Cádiz, en primer lugar, porque proporciona más informaciones, y en segundo, para el caso que nos ocupa, porque se trata de un texto veneciano. La *Tarifa de pexi e mesure* de Bartolomeo de' Pasi (o Paxi) fue publicada en Venecia en 1503, aunque las informaciones que contiene

<sup>85</sup> TOGNETTI, XX/1 (Nápoles, 2017): 47.

<sup>86</sup> HEERS, 1959: 69 y 136.

<sup>87</sup> GONZÁLEZ ARÉVALO, 38 (Sevilla, 2011): 219-253.

<sup>88</sup> BORLANDI, 1936: 86.

se retrotraen a la segunda mitad del siglo XV. Inexplicablemente, a pesar de su importancia, carece de edición crítica aún a día de hoy<sup>89</sup>.

El manual veneciano contiene el capítulo más extenso dedicado a Cádiz de toda la tratadística mercantil italiana bajomedieval. Su importancia aumenta no solo por este hecho, sino porque Sanlúcar de Barrameda no aparece en el texto, de modo que confirma la primacía absoluta para los intereses venecianos del puerto de Cádiz, frente a las pretensiones de los Guzmán de convertir la desembocadura del Guadalquivir en una alternativa real en el comercio del golfo con la laguna<sup>90</sup>.

#### Calexe de Spagna con Uenesia

E prima uedremo che robe se traze da Uenesia le quale siano bone per Calexe & che robe se traze da Calexe le quale siano bone per Uenesia. Da poi uedremo come responderano tutti li pexi da Uenesia con li pexi de Calexe & de connerso (sic) li pexi de Calexe con quelli da Uenesia.

Nota che tute specie & robe le quale se trazeno da Uenesia per Lisbona se trazeno ancora da Venesia per Calexe.

Roue 4 da Calexe fano in Uenesia al grosso onze 100.

Roua una da Calexe fano in Venesia al grosso onze 25.

Et al sotile da Uenesia fano onze 39 e meza.

Roue 4 da Calexe fano in Venesia al sotile onze 158.

Ma alcuni dicono che al mancha in queste 4 roue onze 3, che se cossì fusse non faria se non onze 155 sotile.

Lire cento da Uenesia sotile fano in Calexe roue 2 e meza.

Onze 20 sotile da Uenesia fano in Calexe onze 16.

Roua una de uin de Calexe fano in Venesia sechio 1 e mezo.

Panni de seda de ogni sorte da Uenesia se uende in el dito luogho al brazo uenetiano.

El comercio de la *muda* veneciana estaba basado en el intercambio Este-Oeste de materias primas y artículos manufacturados. Venecia era la principal intermediaria en la exportación de especias del Lejano y Próximo Oriente a través del sultanato mameluco de Egipto, y constituían su principal aporte y moneda de cambio, junto con las fibras textiles como el algodón, en los mercados occidentales<sup>91</sup>. En primer lugar, cabe destacar que el manual, para ahorrar repeticiones, señala que desde Venecia a Cádiz se exportaban las mismas especias y artículos que a Lisboa, aunque no podamos estar seguros de que llegaran a bordo de la *muda* de Flandes, dado que la escala lisboeta desapareció de los

<sup>89</sup> PASI, 1503. He usado una copia de la primera edición custodiada en la BNCF, NENC.1.3.3.9.

<sup>90</sup> BNCF, NENC.1.3.3.9., fol. 133v°.

<sup>91</sup> Véase la magna obra de ASHTOR, 1983. Más reciente y específico sobre el tema aludido, no siempre coincidiendo con Ashtor, puede verse APELLÁNIZ RUIZ DE GALARRETA, 2009.

encantes a principios del siglo XV, según se ha señalado. Comoquiera que fuera, al mediodía y el occidente ibéricos los venecianos exportaban fibras textiles y tejidos manufacturados: algodón hilado, fustanes de Cremona negros y blancos, *bocasini*, terciopelos de seda, sedas damasquinadas, rasos, pieles de león, algunos cendales de seda, *ormesini* (tafetanes ligeros de tradición genovesa), camelotes de seda, lana de angora fina negra y tapices. El sultanato mameluco proveía joyas, ligadas y desligadas, que llegaban a los mercados ibéricos, incluyendo el puerto gaditano y la capital lusa: perlas, rubíes, turquesas, diamantes en bruto y tallados y granates. Entre las especias, gruesas y menudas, encontramos colorantes, aromáticas y de uso medicinal, mencionándose específicamente las siguientes: pimienta, jengibre, clavo y tallos de clavo, canela fina, cinabrio, santónico, sándalo rojo, galanga, almáciga, sorgo, incienso, mirra, bórax, sal, amoniaco, índigo, cedoaria, escamonia fina, rui-barbo, maná sirio, aloe hepático, turbit, gomas arábicas, gálbano, sagapeno, opopónaco, goma tragacanto, trementina, oropimente, albayalde, alcanfor, benjuí, estoraque calamita, madera de áloe, *oldano*<sup>92</sup>, y ámbar gris. Por último, entre las manufacturas Pasi destacaba las fabricadas con vidrio: tazas, copas y gotas y saleros<sup>93</sup>.

La imagen que desprenden las informaciones del manual veneciano es de una balanza comercial abrumadoramente favorable a los intereses vénetos, pues entre las exportaciones gaditanas a Venecia apenas se cita el vino, sin que haya mención al atún, el aceite y los esclavos musulmanes que también se cargaban en Cádiz, según se ha visto.

## EL GOLFO DE CÁDIZ Y VENECIA: UNA RELACIÓN PARA REPRESENTAR

A la luz de las informaciones reunidas y expuestas, la primera conclusión evidente es la necesidad de repensar la naturaleza y el alcance de la relación entre el Golfo de Cádiz y la República de Venecia en los últimos siglos medievales. El enorme peso de los intereses venecianos en el Mediterráneo oriental ha provocado, lógicamente, que la historiografía haya privilegiado su estudio frente a otras áreas de Europa occidental. Al mismo tiempo, desde la perspectiva ibérica, o más específicamente andaluza, varios son los factores que hasta el momento no han permitido que se pudiera valorar con mayor justicia el papel

<sup>92</sup> La consulta de todos los manuales de mercancías editados y sus correspondientes apéndices, así como de diccionarios históricos como el *Tesoro della Lingua Italiana delle Origini* de la Accademia della Crusca, ha sido infructuosa a la hora de identificar esta especie en castellano.

<sup>93</sup> El capítulo dedicado a Lisboa, del que he sacado las informaciones para Cádiz, en PASI, 1503: fol. 132vº.

y los intereses venecianos en Castilla. En primer lugar, la propia limitación que supone la escasez documental autóctona disponible; en segundo lugar, la posición de privilegio ocupada por los genoveses, que durante mucho tiempo han tendido a copar los estudios sobre las comunidades extranjeras en el sur ibérico, en detrimento de otras naciones de menor volumen demográfico y económico; por último, la escasa atención que se ha prestado a los venecianos ha focalizado sus esfuerzos en detallar el impacto del paso anual de las *mude* de Flandes y Berbería, los convoyes de galeras mercantiles que hacían escala fundamentalmente en Cádiz y, de manera más limitada en el tiempo, en Sanlúcar de Barrameda.

La posición privilegiada del Golfo de Cádiz en la ruta de Poniente derivó de un despliegue de diplomacia mercantil para asegurar las mejores condiciones y defender los intereses de la República. Como resultado, de una parte, la corona castellana concedió seguros y salvoconductos y, de otra, hay noticias de la apertura de un consulado veneciano en Cádiz en las décadas centrales del siglo XV y a principios del siglo XVI, aunque por el momento no se ha podido determinar su origen concreto ni su funcionamiento interno. Por otra parte, las garantías otorgadas por los monarcas no evitaron que surgieran conflictos, que se procuraron resolver siempre por la vía diplomática.

Más llamativa por desconocida hasta el momento es la diplomacia desarrollada con los Guzmán, duques de Medina Sidonia y señores de Sanlúcar de Barrameda. El paso sistemático del estrecho de Gibraltar por la *muda* de Berbería entre 1436 y 1462 propició la concesión de privilegios y exenciones que facilitarían el comercio en la desembocadura del Guadalquivir. La decisión del Senado de la República de limitar la ruta de este convoy al Mediterráneo, de modo que no superara las Columnas de Hércules (1463), prácticamente coincidió en el tiempo con la cesión señorial de Cádiz a los Ponce de León (1467-1493), lo que provocó la reacción de los Guzmán, sus grandes rivales políticos en el Reino de Sevilla. Así, todo apunta a que los duques de Medina Sidonia intentaron desbancar a Cádiz en beneficio de Sanlúcar de Barrameda con la renovación de los antiguos privilegios en 1468, aunque en vano. En el ocaso de la centuria, otro Guzmán intentó atraer la llegada de la *muda* de Flandes al puerto sanluqueño, en esta ocasión en el contexto de competición con la monarquía de los Reyes Católicos y la ofensiva de los almojarifes sevillanos, que pugnaron por controlar las operaciones desarrolladas en el puerto gaditano, de nuevo sin éxito: Cádiz fue siempre el pilar de la navegación y el comercio veneciano en el primer Atlántico antes de emprender camino hacia el mar del Norte. Lo confirman las informaciones referentes a la navegación institucional —en las que todo apunta que hay que descartar que las galeras de Berbería llegaran a remontar el Guadalquivir hasta Sevilla—, pero también a la navegación privada, mucho más reducida, cuyo papel apenas ha comenzado a vislumbrarse.

Precisamente la navegación privada define con mayor precisión la naturaleza del comercio veneciano en la zona, pues se está viendo que no era patrimonio la de las galeras mercantiles. Más aún, algunos datos, escasos aún, apuntan a que también podían servir a los intereses de los comerciantes castellanos, que verían así ampliada la oferta de transportes disponibles, en la línea del papel desarrollado por la flota genovesa en la conexión con Flandes, a la que también recurrían puntualmente mercaderes venecianos.

Respecto al comercio de la marina de la República, nuevas fuentes como la contabilidad privada de Giovanni Foscari arrojan datos inéditos, de gran valor, sobre la realidad del comercio veneciano en Cádiz, adquiriendo productos de la zona, a la que se exportaban tejidos tradicionales, particularmente de seda, y en la que se abastecían de vituallas para la travesía.

Las cuentas del noble veneciano confirman otro aspecto más de la relación de Venecia con Cádiz a través de la ermita de San Sebastián, en el islote del mismo nombre, en el que los venecianos reconstruyeron la atalaya de origen musulmán y colocaron una piedra con las armas de San Marcos, santo patrón de la República. Además, Foscari adquirió en Brujas una tabla al óleo para ofrecerla como voto, en el que es el testimonio documental más antiguo sobre una tradición netamente gaditana.

Por último, el manual de mercancías redactado por Bartolomeo de' Pasi, el texto más importante de la tratadística veneciana, ratifica ulteriormente la importancia de Cádiz en el comercio veneciano hacia el mar del Norte, proporcionando una cantidad enorme de datos referentes a la exportación de tejidos y fibras textiles, especias de toda clase y condición, así como manufacturas de vidrio.

Todos estos datos, de gran valor por su novedad, no arrojan luz, sin embargo, sobre un aspecto fundamental que no ha podido ser dilucidado en profundidad: la existencia o no de una comunidad veneciana con arraigo en el territorio. Se trata de una cuestión de primer orden porque los estudios sobre los ciudadanos venecianos establecidos fuera del territorio de la República, incluyendo el llamado *Stato da Mar*, se han centrado en el Mediterráneo oriental, en la comunidad véneta en el sultanato mameluco de Egipto, con Alejandría a la cabeza, así como en los dominios del Imperio otomano, donde destacaba Estambul<sup>94</sup>. Sin embargo, no contamos prácticamente con estudios semejantes para Europa occidental, donde la presencia veneciana se articuló, fundamentalmente, en torno a la navegación de las *mude* de galeras estatales<sup>95</sup>.

A pesar de todo, es necesario intentar ofrecer una valoración, en primera instancia dentro del marco castellano, respecto a la gran capital mercantil y

---

<sup>94</sup> Véanse las publicaciones de VALLET, 1999. DURSTELER, 2006. CHRIST, 2012.

<sup>95</sup> Los últimos datos sobre las galeras mercantiles de Venecia en el Mediterráneo ibérico en GONZÁLEZ ARÉVALO, 2016c.

financiera del sur de la corona, Sevilla, y en relación con Sanlúcar de Barrameda. En segunda instancia cabe realizar algunas consideraciones tomando como punto de comparación otras comunidades venecianas presentes en el Mediterráneo ibérico, el Reino de Granada y la Corona de Aragón.

Recientemente se ha podido documentar la apertura (1402) y el cierre (1407) del primer consulado veneciano de Sevilla. Las tasas acordadas por el Senado para su mantenimiento a la postre resultaron dañinas para el comercio de los mercaderes de la República con la ciudad, de modo que Venecia decidió renunciar provisionalmente a la representación consular oficial tras apenas un lustro, pero activó un mecanismo oficioso por el que la nación mercantil residente tendría que elegir un viceconsul entre sus miembros para ejercer las funciones del cónsul. Las siguientes noticias sobre un consulado oficial operativo son de la segunda mitad del siglo XV, de 1465 y la década de 1480. En el último cuarto de la centuria había localizados de diez a quince individuos residiendo en la ciudad de manera estable<sup>96</sup>.

Respecto a Cádiz, en la década de 1460 conocemos la presencia aislada de Marino Crivelli, ejerciendo como cónsul de venecianos y florentinos al menos entre 1459 y 1468. Sin embargo, gracias al padrón de vecinos de 1467 se sabe que Crivelli era cabeza de una casa compuesta por trece personas, de los que no conocemos su identidad ni su desempeño, aunque presumiblemente también serían venecianos. Lamentablemente, por el momento no hay más noticias. Sin embargo, se trata de un dato precioso porque confirma la existencia de, al menos, un grupo familiar que superaba la decena de individuos, de modo que la comunidad veneciana en Cádiz sería equivalente a la de Sevilla a principios del siglo XV, y superior en volumen a la de Málaga, donde entre 1440 y 1455 está constatada la presencia de agentes de las compañías de Giovanni Marcanova de una parte, y de Antonio Soranzo de otra, aunque en total no sumaban una decena<sup>97</sup>.

En Sanlúcar de Barrameda parece claro que no había arraigado ningún miembro de la nación de forma estable, lo que explicaría por qué el privilegio de los duques de Medina Sidonia de 1468 se hacía eco de la costumbre de la República de elegir como cónsul de la nación en la localidad a un castellano, súbdito del duque, que gozaba de los mismos privilegios otorgados a navíos y mercaderes venecianos. Esta circunstancia supone otra confirmación más de la superioridad de Cádiz frente a Sanlúcar en las relaciones de la Serenísima con el territorio<sup>98</sup>. Más aún, en la jerarquía de las legaciones consulares en Andalucía la primacía correspondía a Sevilla, regulada directamente por la República siguiendo los mismos mecanismos observados en otras sedes mejor conocidas;

---

<sup>96</sup> GONZÁLEZ ARÉVALO, CIII/2 (Città di Castello: 2019): 417-450; en prensa b.

<sup>97</sup> GONZÁLEZ ARÉVALO, XXXVI (Málaga, 2016): 250-253.

<sup>98</sup> Para los venecianos en Sanlúcar me remito a GONZÁLEZ ARÉVALO, en prensa c.

en segundo lugar se situaba Cádiz, con un consulado del que por el momento no hay más información que la titularidad ejercida por un mercader de la nación; y por último Sanlúcar de Barrameda, en la que el representante consular era un natural de la tierra.

Fuera del ámbito castellano y granadino, el territorio ibérico mejor estudiado en la relación con Venecia es Valencia. David Igual ha podido constatar la presencia de dos decenas y media de venecianos entre 1452 y 1482, y 84 individuos compareciendo ante el notario Jaume Salvador entre 1475 y 1500. Se trata de un volumen muy superior al que encontramos para Cádiz y Sevilla, si bien es cierto que en el caso valenciano no todos tenían una relación estable con la ciudad: frente a los venecianos con un arraigo de larga duración también se detectan otros que eran miembros de la tripulación de las galeras que cada año llegaban al puerto, o mercaderes que viajaban en ellas y comerciaron en la ciudad durante la escala prevista<sup>99</sup>.

La presencia de Valencia como escala principal de las *mude* de Berbería y Aigües Mortes, las más importantes para el comercio veneciano en el Mediterráneo occidental, explican el desarrollo de una comunidad en la ciudad. Sin embargo, el papel similar de Cádiz en el sur ibérico con la *muda* de Flandes no se tradujo en el florecimiento de una comunidad equivalente, a buen seguro porque el papel político y económico que el puerto gaditano ocupaba en el territorio era otro. Valencia era cabecera económica del territorio, mientras que en Andalucía esa posición correspondía a Sevilla, y en el sistema articulado en torno a la desembocadura del Guadalete a Jerez de la Frontera. Sin embargo, la posición geográfica de la primera, a 80 kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir, y de la segunda, cerca de la Bahía de Cádiz pero tierra adentro, las hacían poco operativas para los ritmos de la navegación institucional, el principal medio de comunicación y transporte entre el Adriático y el Atlántico andaluz. En consecuencia, parece claro que se produjo una bicefalia en la que los mercaderes venecianos que se asentaron en el territorio optaron preferentemente por Sevilla, mientras que Cádiz canalizó el comercio veneciano como puerta de entrada de los productos orientales que transportaban las galeras de la República, a la vez que actuaba como puerta de salida de los pocos, en comparación, artículos de la tierra que interesaban a los venecianos, procedentes preferentemente del agro jerezano. Un ejemplo significativo en este sentido lo constituye el veneciano Andrea de Razi, localizado en Sevilla entre 1473 y 1477, antes de fallecer a principios de 1478, en Venecia con toda probabilidad. En su testamento refleja que era propietario de importantes cantidades de aceite y de *alcofol* —sulfato de antimonio—, este último repartido entre la capital hispalense (324 *sporte*) y el puerto gaditano (5 *sporte*). En sus disposiciones

---

<sup>99</sup> Véase IGUAL LUIS, 1998: 81-99, figs. 6 y 7. Nuevos datos en IGUAL LUIS, 2018.

testamentarias ordenó que el aceite se fletara con destino a la capital de la República, mientras que el alcohol tendría que transportarse hasta Alejandría. Las *tariffe* venecianas referentes al sultanato mameluco y los manuales de mercancías confirman que el aceite sevillano era una exportación habitual tanto hacia la laguna como hacia el delta del Nilo<sup>100</sup>. Este esquema se ve ulteriormente ratificado por las cuentas de Giovanni Foscarini aquí estudiadas, que confirman que los venecianos podían adquirir aceite andaluz en Cádiz.

En definitiva, a la luz de los datos expuestos, es necesario redimensionar el papel de Cádiz en el comercio exterior andaluz. Considerada hasta hace poco fundamentalmente como un antepuerto de Sevilla —papel que correspondía sin discusión a Sanlúcar de Barrameda— en realidad, integrando la lógica externa de las naciones mercantiles foráneas, resulta evidente que ejercía un papel complementario de primer orden, limitado a buen seguro por la articulación política y económica del territorio.

## BIBLIOGRAFÍA

- Apellániz Ruiz de Galarreta, Francisco, *Pouvoir et finance en Méditerranée pré-moderne: le deuxième état mamelouk et le commerce des épices (1382-1517)*, Barcelona, CSIC, 2009.
- Ashtor, Eliyahu, *Levant Trade in the Latter Middle Ages*, Princeton, Princeton University Press, 1983.
- Bello León, Juan Manuel, «Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos», *Historia, Instituciones y Documentos*, 20 (Sevilla, 1993): 47-81.
- Bello León, Juan Manuel, *Extranjeros en Castilla (1474-1501). Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*, La Laguna, Instituto de Estudios Hispánicos de Canarias/Centro de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna, 1994.
- Berti, Marcello, «Le aziende Da Colle: una finestra sulle relazioni commerciali tra la Toscana ed il Portogallo a metà del Quattrocento», en *Toscana e Portogallo, Miscellanea storica nel 650° anniversario dello Studio Generale di Pisa*, Pisa, ETS, 1994: 57-106.
- Blason, Mirella, «Il C.M. 17 della Biblioteca Civica di Padova e la rotta veneziana delle galee di Fiandra (1428)», *Bollettino del Museo Civico di Padova*, LXXIII (Padua, 1983): 163-178.
- Borlandi, Franco (ed.), *El libro di mercatantie et usanze de' paesi*, Turín, S. Lattes, 1936.
- Calendar of State Papers Relating To English Affairs in the Archives of Venice, Volume 1, 1202-1509*, ed. Rawdon Brown, Londres, 1864, disponible en: <http://www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/venice/vol1> [consultado el 28 de mayo de 2018].

<sup>100</sup> GONZÁLEZ ARÉVALO, CIII/2 (Città di Castello, 2019): 426-428.

- Calendar of State Papers Relating To English Affairs in the Archives of Venice, Volume 2, 1509-1519*, ed. Rawdon Brown, Londres, 1864, disponible en: <http://www.british-history.ac.uk/cal-state-papers/venice/vol2> [consultado el 28 de mayo de 2018].
- Cartulaire de l'Ancien Consulat d'Espagne à Bruges. Première partie de 1280 à 1550*, L. Gilliodts-van Severen (ed.), Brujas, Imprimerie de Louis de Plancke, 1901.
- Christ, George, *Trading Conflicts: Venetian Merchants and Mamluk Officials in Late Medieval Alexandria*, Boston, Brill, 2012.
- Christ, George, «The Venetian Consul and the Cosmopolitan Mercantile Community of Alexandria at the Beginning of the Ninth/Fifteenth Century», *al-Masaq*, 26/1 (Londres, 2014): 62-77.
- D'Arienzo, Luisa, «La presenza dei veneziani in Andalusia all'epoca di Cristoforo Colombo», en Luisa D'Arienzo, *La presenza italiana in Spagna al tempo di Colombo*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 2010: 223-256.
- De Roover, Raymond, *Il banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, Florencia, La Nuova Italia, 1970.
- Díaz Borrás, Andrés, *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*, Barcelona, CSIC, 2002.
- Doumerc, Bernard, «Les vénitiens en Catalogne pendant la guerre civile (1464-1470)», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 5-6 (Barcelona, 1984-1985): 243-254.
- Doumerc, Bernard, *Venise et l'émirat hafside de Tunis (1231-1535)*, París, L'Harmattan, 1999.
- Doumerc, Bernard, «El dispositivo naval de la flota mercantil veneciana: las mude de galeras (siglos XIV-XV)», en Raúl González Arévalo (ed.), *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, Granada, Alhulia, 2016: 77-104.
- Dursteler, Eric R., *Venetians in Constantinople. Nation, Identity and Coexistence in the Early Modern Mediterranean*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2006.
- Foster, Brian (ed.), *The Local Port Book of Southampton for 1435-36*, Southampton, Southampton University Press, 1963.
- Gertwagen, Ruthy, «Venetian Modon and its Port (1358-1500)», en Alexander Cowan (ed.), *Mediterranean Urban Culture, 1400-1700*, Exeter, University of Exeter Press, 2000: 125-148 y 248-254.
- Giannetto, Nella, *Bernardo Bembo. Umanista e político veneziano*, Florencia, Olschki, 1985.
- González Arce, José Damián, «Pugnas entre monarquía y aristocracia por el control de los almojarifazgos costeros y otros derechos aduaneros de la Andalucía atlántica en el reino de los Reyes Católicos», *Anuario de Estudios Medievales*, 47/1 (Barcelona, 2017): 73-106.
- González Arce, José Damián, «La adaptación de la fiscalidad aduanera a los intereses repobladores, comerciales y políticos. Andalucía, 1241-1555», *Hispania*, LXXVIII/258 (Madrid, 2018): 39-67.
- González Arévalo, Raúl, «La moneda castellana en los manuales de mercaderías y tratados de aritmética italianos bajomedievales (siglos XIII-XV)», *Baetica*, 29 (Málaga, 2007): 263-280.
- González Arévalo, Raúl, «Corso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», *En la España Medieval*, 34 (Madrid, 2011): 61-95.

- González Arévalo, Raúl, «Comercio exterior del Reino de Sevilla a través de los manuales de mercaderías italianos bajomedievales», *Historia. Instituciones. Documentos*, 38 (Sevilla, 2011): 219-253.
- González Arévalo, Raúl, «Presencia diferencial italiana en el sur de la Península Ibérica en la Baja Edad Media. Estado de la cuestión y propuestas de investigación», *Medievalismo*, 22 (Murcia, 2013): 175-208.
- González Arévalo, Raúl, «Florentinos entre Cádiz y Sevilla en los siglos XIV y XV», en Eduardo Aznar Vallejo y Roberto J. González Zalacaín (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Edad Media*, La Laguna, Universidad de La Laguna, 2015: 273-308.
- González Arévalo, Raúl, «Vecinos y propietarios: La integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas (siglos XIII-XV)», en Jesús Ángel Solórzano Telechea, Beatriz Arízaga Bolumburu y Michel Bochaca (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2016a: 249-284.
- González Arévalo, Raúl, «Integración y movilidad social de los italianos en la Corona de Castilla: genoveses, florentinos y venecianos en la Andalucía bajomedieval», en Lorenzo Tanzini y Sergio Tognetti (eds.), *Competenze, conoscenze e mobilità sociale nell'Italia del basso Medioevo*, Roma, Viella, 2016b: 375-401.
- González Arévalo, Raúl, «Acordes y desacuerdos. Navegación y comercio de las galeras mercantiles de Venecia y Florencia en el Mediterráneo ibérico desde una perspectiva comparada», en Raúl González Arévalo (ed.), *Navegación institucional y navegación privada*, Granada, Alhulia, 2016c: 145-191.
- González Arévalo, Raúl, «Galeras y mercaderes venecianos en el Reino de Granada. Nuevas aportaciones desde las fuentes vénetas (siglo XV)», *Mainakke*, XXXVI (Málaga, 2016): 247-262.
- González Arévalo, Raúl, «Presencias, interacciones y mutaciones italianas en el mar de Alborán (siglos XII-XV). Algunas reflexiones desde la historiografía», en Bilal Sarr (ed.), *Alborán. Poblamientos e intercambios en las zonas costeras de al-Andalus y el Magreb*, Granada, Alhulia, 2018: 361-410.
- González Arévalo, Raúl, «Del Guadalquivir al Nilo. El testamento de Andrea de Razi (1477) y la comunidad veneciana de Sevilla a finales del siglo XV», *Nuova Rivista Storica*, CIII/2 (Città di Castello, 2019): 417-450.
- González Arévalo, Raúl, «De la laguna al océano: la presencia veneciana en el Golfo de Cádiz (siglo XV)», *Suplemento de Riparia*, 2 (Cádiz, 2019): 113-141.
- González Arévalo, Raúl, «En el Mediterráneo atlántico: Andalucía y las marinas italianas en la ruta de Poniente», en Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez (eds.), *Las rutas de comunicación marítima y terrestre en la península ibérica en la Baja Edad Media*, Madrid, La Ergástula, en prensa a.
- González Arévalo, Raúl, «*Cum necessarium sit habere consulem nostrum in Sibia*. El consulado veneciano de Sevilla (1402-1407)», en Daniel Baloup y Benoît Joudiou (eds.), *Études offerts à Bernard Doumerc*, Toulouse, Presses Universitaires du Midi, en prensa b.
- González Arévalo, Raúl, «En el *Rio di Sibia*. Sanlúcar de Barrameda, puerto subsidiario del comercio italiano entre el Mediterráneo y el Atlántico (siglos XIV y XV)», en Juan Leonardo Soler Milla (ed.), *Puertos, tráfico mercantil y comercio*

- marítimo (ss. XII-XV). Nuevas perspectivas de investigación*, Alicante, Universidad de Alicante, en prensa c.
- Greco, Lucia (ed.), *Quaderno di bordo di Giovanni Manzini, prete-notaio e cancelliere (1471-1484)*, Venecia, Comitato per la pubblicazione delle fonti relative alla storia di Venezia, 1997.
- Heers, Jacques, «Les génois en Angleterre: la crise de 1458-1466», en *Studi in onore di Armando Sapori*, Milán, Istituto Editoriale Cisalpino, 1957, vol. 1: 807-832.
- Heers, Jacques, *Le livre de comptes de Giovanni Piccamiglio, homme d'affaires génois, 1456-1459*, París, DeBroccard, 1959.
- Hocquet, Jean-Claude, *Il sale e la fortuna di Venezia*, Roma, Jouvence, 1979.
- Horozco, Agustín de, *Historia de Cádiz*, edición, introducción y notas a cargo de Arturo Morgado García, Cádiz, Universidad de Cádiz/Ayuntamiento de Cádiz, 2001.
- Igual Luis, David, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castellón, Bancaixa, 1998.
- Igual Luis, David, «Diplomacia y comercio entre Venecia y los reinos hispánicos (1450-1520)», en Alice Carette, Rafael M. Girón-Pascual, Raúl González Arévalo y Cécile Terreaux-Scotto (dirs.), *Italie et Espagne entre Empire, cités et États. Constructions d'histoires communes (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, Roma, Viella, 2018: 151-167.
- Il Codice Morosini. Il mondo visto da Venezia (1094-1433)*, Edizione critica, introduzione, índice e altri apparati di Andrea Nanetti, Spoleto, Fondazione Centro italiano di studi sull'alto Medioevo, 2010, 3 vols.
- Judde de Larivière, Claire, *Naviguer, commercer, gouverner: économie maritime et pouvoirs à Venise (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, Leiden/Boston, Brill, 2008.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel, «Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)», *Cuadernos de Estudios Medievales*, II-III (Granada, 1974-75): 85-120.
- Lazzarini, Isabella, «I circuiti mercantili della diplomacia italiana nel Quattrocento», en Lorenzo Tanzini y Sergio Tognetti (eds.), *Il governo dell'economia. Italia e Penisola Iberica nel basso Medioevo*, Roma, Viella, 2014: 155-177.
- Lazzarini, Isabella, *Communication and Conflict. Italian Diplomacy in the Early Renaissance, 1350-1520*, Oxford, Oxford University Press, 2015.
- Libri commemoriali della Repubblica di Venezia*, Venecia, Regesti, 1883 y 1901, tomos V y VII.
- López de Coca Castañer, José Enrique, «Las galeras venecianas de Poniente y Berbería desde la perspectiva española», *Medievalismo*, 16 (Murcia, 2006): 113-172.
- Malipiero, Domenico, *Annali veneti dall'anno 1457 al 1500*, ordinati e abbreviati dal senatore Francesco Longo, Florencia, Gio. Pietro Vieusseux direttore-editore, 1844, 2 vols.
- Mallett, Michael, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1969.
- Mariutti de Sánchez Rivero, Ángela, «Da Venexia per andar a meser San Zacomo de Galizia per la uia da Chioza», *Príncipe de Viana*, 108-109 (Pamplona, 1967): 441-514.
- Martín Gutiérrez, Emilio, «Nuevos datos sobre la población y los genoveses en la ciudad de Cádiz. Una relectura», *En la España Medieval*, 29 (Madrid, 2006): 187-224.

- Melero Fernández, M.<sup>a</sup> Inés, «Fondos medievales del Archivo di Stato de Venecia referentes a los reinos españoles. Regestos», *Miscellanea de Textos Medievales*, 5 (Barcelona, 1989): 329-359.
- Monga, Luigi (ed.), *Un mercante di Milano. Diario di viaggio del primo cinquecento*, Milán, Jaca Book, 1985.
- Montemezzo, Stefania, *Giovanni Foscari. Viaggi di Fiandra 1463-1464 e 1467-1468*, Venecia, La Malcontenta, 2012.
- Nicolini, Angelo, «Navi genovesi in Inghilterra dalla corrispondenza dell'Archivio Datini (1388-1411)», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 58 (Génova, 2018): 29-86.
- Ogilvie, Sheila, *Institutions and European Trade: Merchant Guilds, 1000-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.
- Ortalli, Francesca (ed.), *Lettere di Vincenzo Priuli, capitano delle galee di Fiandra, al doge di Venezia, 1521-1523*, Venecia, Regione Veneta, 2005.
- Otte, Enrique, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, Fundación El Monte, 1996.
- Pasi, Bartolomeo de', *Tarifa de pexi e mesure*, Venecia, 1503.
- Querini, Pietro, de Michiele, Nicolò y Fioravante, Cristofano, *Il naufragio della Querina. Veneziani nel circolo polare artico*, a cura di Paolo Nelli, postfazione di Claire Judde de Larivière, Roma, Nutrimenti, 2007.
- Quinn, D. B. (ed.) y Ruddock, Alwyn (col.), *The Port Books or Local Customs Accounts of Southampton for the Reign of Edward IV*, Southampton, Southampton Record Society, 1937, 2 vols.
- Rabinowitz, Assia, *Une compagnie marchande à Florence à la fin du XV<sup>e</sup> siècle: «Il libro di debitori e creditori di Bernardo Cambi»*, mémoire de maîtrise en Histoire médiévale, París, Université Paris X-Nanterre, 1996-1997.
- Ruddock, Alwyn, *Italian merchants and shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton, University College, 1951.
- Sánchez Herrero, José, «Aspectos urbanísticos en Cádiz durante los siglos XIII al XV», en *Cádiz en el siglo XIII. Actas de las «Jornadas Conmemorativas del VII Centenario de la muerte de Alfonso X el Sabio»*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1983: 21-36.
- Sanudo, Marino, *Le vite dei Dogi (1423-1474)*, Venecia, La Malcontenta, 1999.
- Stöckly, Doris, *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise, fin XIIIe-milieu XVe siècle*, Boston/Leyden, Brill, 1995.
- Studer, Paul (ed.), *The Port Books of Southampton, 1427-1430*, Southampton, Southampton Record Society, 1913.
- Thiriet, Frédéric, *La Romanie vénitienne au moyen-âge. Le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)*, París, De Brocard, 1959.
- Tognetti, Sergio, «Galeras estatales y veleros privados en la República florentina del Cuatrocientos: la praxis mercantil», en Raúl González Arévalo (ed.), *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, Granada, Alhulia, 2016: 105-144.
- Tognetti, Sergio, «L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi», *Storia economica*, XX/1 (Nápoles, 2017): 5-48.

- Vallet, Eric, *Marchands vénitiens en Syrie à la fin du XV<sup>e</sup> siècle: pour l'honneur et le profit*, París, ADHE, 1999.
- Venezia - Senato, *Deliberazioni miste, Registro XXIV (1347-1349)*, ed. de Ermanno Orlando, Venecia, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 2007.
- Venezia - Senato, *Deliberazioni miste, Registro XXVIII (1357-1359)*, ed. de Ermanno Orlando, Venecia, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 2009.
- Venezia - Senato, *Deliberazioni miste, Registro XXIX (1359-1361)*, ed. de Laura Levantino, Venecia, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 2012.
- Versi, Piero de', *Raxion de' marineri. Taccuino nautico del XV secolo*, Venecia, Annalisa Conterio, 1991.

Recibido: 21/12/2018  
Aceptado: 26/09/2019