

RiMe

**Rivista dell'Istituto
di Storia dell'Europa Mediterranea**

ISSN 2035-794X

**Relaciones comerciales
entre el Reino de Valencia
y el Norte de Italia
en el tránsito del siglo XVI al XVII**

Daniel Muñoz Navarro

Consiglio Nazionale delle Ricerche

<http://rime.to.cnr.it>

Direzione

Luciano GALLINARI, Antonella EMINA (Direttore responsabile)

Responsabili di redazione

Grazia BIORCI, Maria Giuseppina MELONI, Patrizia SPINATO BRUSCHI,
Isabella Maria ZOPPI

Comitato di redazione

Maria Eugenia CADEDDU, Clara CAMPLANI, Monica CINI, Alessandra CIOPPI,
Yvonne FRACASSETTI, Luciana GATTI, Raoudha GUEMARA, Giovanni GHIGLIONE,
Maurizio LUPO, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE,
Sebastiana NOCCO, Anna Maria OLIVA, Riccardo REGIS,
Giovanni SERRELI, Luisa SPAGNOLI, Massimo VIGLIONE

Comitato scientifico

Luis AdÃO da FONSECA, Sergio BELARDINELLI, Michele BRONDINO,
Lucio CARACCILO, Dino COFRANCESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA,
Antonio DONNO, Giorgio ISRAEL, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO,
Michela NACCI, Emilia PERASSI, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ CURULL,
Gianni VATTIMO, Cristina VERA DE FLACHS, Sergio ZOPPI

Comitato di lettura

In accordo con i membri del Comitato scientifico, la Direzione di RiMe sottopone a *referee*, in forma anonima, tutti i contributi ricevuti per la pubblicazione

Responsabile del sito

Corrado LATTINI

[Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea](#): Direttore dell'Istituto Luca CODIGNOLA BO

RiMe – Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (<http://rime.to.cnr.it>)
c/o ISEM-CNR - Via S. Ottavio, 20 - 10124 TORINO (Italia)
Telefono 011 670 3790 / 3713 - Fax 011 812 43 59
Segreteria: segreteria.rime@isem.cnr.it
Redazione: redazione.rime@isem.cnr.it (invio contributi)

Indice

Dossier

Sardinia. A Mediterranean Crossroads.
12th Annual Mediterranean Studies Congress
(Cagliari, 27-30 maggio 2009). A cura di Olivetta Schena e Luciano Gallinari

Olivetta Schena Luciano Gallinari	<i>Premessa</i>	7-8
--------------------------------------	-----------------	-----

Il Medioevo

Fabio Pinna	<i>Le testimonianze archeologiche relative ai rapporti tra gli Arabi e la Sardegna nel medioevo</i>	11-37
Rossana Martorelli	<i>Insedimenti monastici in Sardegna dalle origini al XV secolo: linee essenziali</i>	39-72
Giuseppe Seche	<i>L'incoronazione di Barisone a "re di Sardegna" in due fonti contemporanee: gli Annales genovesi e gli Annales pisani.</i>	73-93
Alessandro Soddu	<i>Poteri signorili in Sardegna tra Due e Trecento: i Malaspina</i>	95-105
Andrea Pala	<i>Flussi di circolazione delle merci e della cultura mediterranea, alla luce della documentazione sulla scultura lignea in Sardegna</i>	107-125
Bianca Fadda	<i>Nuovi documenti sulla presenza dell'Opera di Santa Maria di Pisa a Cagliari in epoca catalano-aragonese</i>	125-142
Sara Chirra	<i>La conquista catalano-aragonese della Sardegna attraverso una cronaca mercedaria settecentesca</i>	143-150
Antonio Forci	<i>Feudi e feudatari in Trexenta (Sardegna meridionale) agli esordi della dominazione catalano-aragonese (1324-1326)</i>	151-211

Indice

Giovanni Serreli	<i>La frontiera meridionale del Regno giudiciale d'Arborèa: un'area strategica di fondamentale importanza per la storia medievale sarda</i>	213-219
Alessandra Cioppi	<i>La riedizione di una fonte sulla Sardegna catalana: il cosiddetto Repartimiento de Cerdeña</i>	221-236
Esther Martí Sentañes	<i>Un'analisi prosopografica e dei rapporti di potere delle oligarchie cittadine nella Corona d'Aragona nel basso medioevo</i>	237-257
Elisabetta Artizzu	<i>Il concetto di reato nella legislazione statutaria sarda</i>	259-270
Lorenzo Tanzini	<i>Il Magnifico e il Turco. Elementi politici, economici e culturali nelle relazioni tra Firenze e Impero Ottomano al tempo di Lorenzo de' Medici</i>	271-289

L'Età Moderna e Contemporanea

Remedios Ferrero Micó	<i>La fiscalità sul grano sardo e siciliano nella Valencia tardo-medievale e moderna</i>	293-318
Daniel Muñoz Navarro	<i>Relaciones comerciales entre el Reino de Valencia y el Norte de Italia en el tránsito del siglo XVI al XVII</i>	319-335
Lluís-J. Guia Marín	<i>Guerra, defensa y donativo en la Cerdeña Austriaca</i>	337-357
Roberto Porrà	<i>Il culto di San Giacomo in Sardegna</i>	359-385
Simonetta Sitzia	<i>'Lo sguardo del vescovo': clero e società nei sinodi e nelle visite pastorali di Salvatore Alepus vescovo di Sassari</i>	387-409
Giuseppe Restifo	<i>Hanging Ships: Ex-Voto and Votive Offerings in Modern Age Messina Churches</i>	411-423
Carmelina Gugliuzzo	<i>A 'new' capital for the safety of European Christendom: the building of Valletta</i>	425-436

Grazia Biorci	<i>Technological transfer: the importance of language in the tradition of competences. First hints on the lexicon of Pratica di Fabricar le Scene e le Machine ne' Teatri di Nicola Sabbattini da Pesaro, Ravenna 1638</i>	437-449
Mirella Mafri	<i>Calabria e Mediterraneo: merci, mercanti e porti tra il XVIII e il XIX secolo</i>	451-460
Maurizio Lupo	<i>L'innovazione tecnologica in un'area periferica: primi risultati di una ricerca sul Mezzogiorno preunitario (1810-1860)</i>	461-481
Paola Avallone	<i>Innovazioni nei servizi creditizi nel Mezzogiorno preunitario</i>	483-492
Martino Contu	<i>Dal Mediterraneo alla sponda opposta del Rio de la Plata: il fenomeno dell'emigrazione sarda in Uruguay tra Ottocento e Novecento</i>	493-516
Silvia Aru	<i>Il Mediterraneo tra identità e alterità</i>	517-531

In memoriam di Marco Tangheroni

Discorsi pronunciati durante il XII Congresso della
Mediterranean Studies Association
(Cagliari 27 maggio 2009)

David Abulafia	<i>Marco Tangheroni</i>	537-542
Attilio Mastino	<i>Ricordando Marco Tangheroni</i>	543-549
Olivetta Schena	<i>Breve profilo umano e scientifico di Marco Tangheroni, un maestro e un amico</i>	551-553
Cecilia Iannella	<i>Bibliografia di Marco Tangheroni</i>	555-584

Sguardi oltre il Mediterraneo

Giuliana Iurlano *Gli Stati Uniti e le scorrerie dei corsari islamici del Nord-Africa nel Mediterraneo e nell'Atlantico (1778-1805)* 587-635

Luciano Gallinari *Tra discriminazione e accoglienza. Gli italiani in Argentina da Luigi Barzini a "Tribuna italiana"* 637-660

Forum

José António Brandão *No Grants, No Travel, No Excuses: Researching and Writing Early North American History in the Digital Age* 663-672

Relaciones comerciales entre el Reino de Valencia y el Norte de Italia en el tránsito del siglo XVI al XVII¹

Daniel Muñoz Navarro

La estrecha relación que mantuvieron, a lo largo de toda la Edad Moderna, la monarquía hispánica y los territorios italianos es innegable. Sin embargo, el vínculo entre el Reino de Valencia y el Norte de Italia fue todavía más intenso durante el periodo foral, debido a los fuertes vínculos que unían a ambas regiones. No obstante, en ocasiones, el énfasis de la historiografía se ha centrado en las conexiones políticas entre ambas regiones, relegando a un segundo plano las económicas y comerciales².

El siglo XVI en la monarquía hispánica es conocido como el "siglo de los genoveses", por razones sobradamente acreditadas³. El contacto comercial y humano con Génova y el resto de territorios del norte de Italia fue una constante desde época medieval. No obstante, este flujo migratorio hacia el reino de Valencia se vio fuertemente intensificado desde mediados del siglo XV. El despegue de la sedería valenciana, hacia finales de esta centuria, se entiende dentro del nuevo juego de relaciones económicas que se desarrollaron en este periodo, donde los genoveses jugaron un papel, especialmente, significativo.

La historiografía de los años 80 acuñó el concepto de la «repubblica internazionale del denaro», sin el cual no podemos entender las características económicas del periodo que estamos analizando⁴. De esta manera se hacía referencia a la construcción de

¹ Este trabajo forma parte de un proyecto de investigación, financiado por la Dirección General de Investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación (España), con el título *El gobierno, la guerra y sus protagonistas en los reinos mediterráneos de la Monarquía Hispánica* (HAR 2008-00512).

² Luciano GALLINARI (a cura di), *Genova. Una "porta" del Mediterraneo*, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, Genova, Brigati, 2005. Raffaele BELVEDERI (a cura di), *Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna. Atti del II congresso Internazionale di studi storici*, Genova, Università di Genova, Istituto di scienze storiche, 1985.

³ Felipe RUIZ MARTÍN, *Pequeño capitalismo, gran capitalismo. Simón Ruiz y sus negocios en Florencia*, Barcelona, Crítica, 1990.

⁴ Aldo DI MADDALENA - Hermann KELLENBENZ (a cura di), *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, Bolonia, Il Mulino, 1986.

un espacio económico europeo integrado y unitario, por encima de las diferencias políticas y territoriales, con una importante circulación de mercancías, de mercaderes, de hombres, y por supuesto de cultura, ideas y de tecnologías.

Esto no hubiera sido posible sin el desarrollo de un verdadero mercado monetario, que a partir de la mitad del S. XV comenzó a fortalecerse, frente a la escasa oferta de numerario, anterior a esta fecha, sobre el cual se basó la intensificación de las actividades comerciales, dentro de un mundo ampliado, tras los grandes descubrimientos y el surgimiento de una economía globalizada o economía mundo.

A la mayor cantidad de moneda en circulación, se le unió otro factor de fortalecimiento de este sistema bimetálico (oro y plata), el recurso de formas alternativas de pago, como las prácticas de mercatura, las letras mercantiles o el crédito (un sistema que favorece un proceso de inflación muy elevado, que se desarrolla al o largo del S. XVI), en una coyuntura política y económica, en que el endeudamiento era una actividad común en todos los niveles sociales, desde las clases más bajas hasta las Haciendas Reales.

No obstante, este espacio comercial unitario no implicaba igualdad en las relaciones, más bien al contrario, se producían grandes desigualdades entre regiones, distinguiéndose entre el centro y la periferia de la economía mundo de la Europa de finales del XV. En esta división, la Península Ibérica se encuentra en la periferia del sistema, y cumplirá un papel de intermediario, por su posición geográfica en el comercio internacional, un tráfico controlado por los genoveses.

Es decir, la preeminencia económica genovesa en los albores de la Edad Moderna estuvo marcada por una actitud capitalista, que se plasmaba en la búsqueda de unos mercados cada vez más amplios, con espacios interrelacionados y jerarquizados entre sí, dentro de la naciente Economía Mundo⁵.

La emigración de terciopeleros ligures a Valencia, no sólo supuso un trasvase de personas y capitales, sino que, con ellos, vinieron también su tecnología y su proceso productivo, por ejemplo el molino de energía humana o animal, aunque el mejor ejemplo será la integración, dentro de las ordenanzas, de la *marca genovesa*; su modelo corporativo, con el rápido desarrollo de un gremio moderno, el *gremi de velluters* (1479), inspirado en el *Arte della seta* (1432) de

⁵ Immanuel WALLERSTEIN, *The modern-world system. Capitalist agriculture and the origins of European world economy in the sixteenth century*, New York, Academic Press, 1974.

Génova; y su cultura, se impuso la moda de los tejidos genoveses, el terciopelo negro⁶.

La creación de un gremio moderno, que acabará imponiéndose sobre el *gremi de velers*, está muy vinculada a la llegada de emigrantes genoveses, y quedará plasmada en el elevado número de avecindamientos de genoveses en Valencia, así como en la creación de un tributo específico, conocido como el *dret genovés*. La gran cantidad de inmigrantes genoveses que recibe la ciudad, especialmente *velluters*, que traerán su tecnología, su modelo de corporación y de organización del trabajo e incluso su moda, hacen que Valencia tuviese un papel importante en la «jerarquía de los espacios genoveses» a lo largo del XVI⁷. A pequeña escala, Valencia cumple también un papel de redistribución y control económico, como centro, respecto a una periferia rural.

La llegada de genoveses fue especialmente numerosa a partir de 1470, aunque con anterioridad ya se habían producido asentamientos individuales (S. XIII-XIV). Se trataba de pequeños maestros y mano de obra asalariada, sin la aportación de los cuales, hubiera sido imposible la preeminencia de las élites financieras y comerciales genovesas en el sistema de relaciones europeo. Una característica de los mercaderes genoveses fue su alta movilidad social, que les llevaba incluso a no fijar su residencia, ya que «en su calidad de financieros (...) aprovechaban las oportunidades locales para la realización de sus negocios, allí donde se presentasen»⁸.

En el tránsito de siglo, se están produciendo unas alteraciones y nuevos fenómenos económicos que están muy relacionados con la acción de múltiples agentes económicos, emigrados desde Génova. El estudio de éstos ha permitido observar que «no todos los genoveses de España eran élites internacionales, ni por sus orígenes sociales, ni por su peso económico»⁹.

El papel de agentes económicos modernizadores y vivificadores del sistema monetario que poseen los genoveses no se debe a que propiciaran un aumento de la riqueza de las ciudades en que se

⁶ German NAVARRO ESPINACH, *Los orígenes de la sedería Valenciana (Siglos XV-XVI)*, Valencia, 1999. German NAVARRO ESPINACH, "Los genoveses y el negocio de la seda en Valencia (1457-1512)", en *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 1994, pp. 201-224. German NAVARRO ESPINACH, *El despegue de la industria sedera en la Valencia del siglo XV*, Valencia, Consell Valencia de Cultura, 1992.

⁷ David IGUAL LUIS y German NAVARRO ESPINACH, "Los genoveses en España en el tránsito del siglo XV al XVI", en *Historia. Instituciones. Documentos*, 24, Sevilla, 1997, p. 264.

⁸ *Ibi*, p. 283.

⁹ *Ibi*, nota 7.

asentaban, prósperas ya de antemano por sus características internas, sino por su función capitalista e integradora entre diferentes ciudades y regiones, dentro de los mercados y de desarrollo de un sistema monetario cada vez más amplio, definido de manera abstracta como la "república internacional del dinero".

La integración de los genoveses en la estructura económica valenciana no se limitó a la actividad manufacturera, sino que también se extendió al ámbito comercial. A lo largo del siglo XVI, se desarrolló un espacio comercial cada vez más amplio, que se articulaba en el Mediterráneo Occidental, pero que progresivamente se fue ampliando hacia el área atlántica¹⁰.

Por su parte, los genoveses también se establecieron en la estructura comercial valenciana, desarrollando un papel de intermediación en las actividades marítimas de todo el mediterráneo occidental, con el puerto de Génova a la cabeza, como centro de redistribución. No se trata de un fenómeno exclusivo del Reino de Valencia, ni mucho menos. Los genoveses estuvieron presentes en todas las plazas portuarias y centros comerciales de la monarquía hispánica, siendo los principales protagonistas del tráfico comercial, terrestre y marítimo, durante toda la Alta Edad Moderna. En Valencia, al igual que en otros puntos de la Península Ibérica, la expansión vendrá a través de los genoveses, un proceso que se integra dentro de otro más amplio, donde

el Mediterráneo es la cuenca natural de la formación del capitalismo y la Europa mediterránea su puerta de expansión; con lo que se reconoce al Mediterráneo el papel que le corresponde en la formación de la identidad europea¹¹.

El papel que los banqueros y grandes mercaderes genoveses jugaron en la Corte durante esta centuria, se veía recompensado a través del control que ejercían de este tráfico comercial. Para ello, se establecían complejas compañías comerciales a través de las cuales se controlaba tanto el comercio de importación, generalmente de productos manufacturados, hacia la Península Ibérica, como el tráfico de exportación, de materias primas en su mayor parte, desde

¹⁰ Edoardo GRENDI, "Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel cinquecento", en *Rivista Storica Italiana*, LXXX, 1968, pp. 593-629. Edoardo GRENDI, "I nordici e il traffico del porto di Genova: 1590-1666", en *Rivista Storica Italiana*, LXXXIII, 1971, pp. 23-63.

¹¹ Gabriella AIRALDI, "El ingenioso capitalista y su contribución a la idea de Europa", en *Revista d'Historia Medieval*, 6, 1995, p. 47.

los puertos de la zona de Levante hacia el puerto de Génova, principalmente, pero también hacia otros puertos menores como Livorno.

En este trabajo, nos centraremos en analizar este tráfico comercial, así como algunas de estas compañías comerciales que, a través de agentes comerciales, dominaban el comercio de importación de manufacturas a través de los puertos valencianos, el puerto de Valencia y Alicante, pero también otros puertos menores como Sagunto, Cullera, Denia o, más al sur, ya fuera del reino de Valencia, Cartagena.

Tráfico comercial de importación y exportación

Al hablar de tráfico comercial entre el norte de Italia y el Reino de Valencia, existe un fuerte desigualdad. Chocamos con un conocimiento muy desigual del comercio de importación y de exportación. Las fuentes documentales valencianas han permitido estudiar con bastante detalle el comercio marítimo de importación hacia Valencia a lo largo de toda la Edad Moderna, desde el siglo XV hasta finales del XVIII.

A través de la documentación notarial, D. Igual pudo rastrear la presencia italiana en Valencia y el tráfico comercial, de importación y de exportación, durante el siglo XV. Asimismo, para los siglos XVI y XVII contamos con una fuente documental excepcional, los registros de entrada del puerto de Valencia, conocidos como el *peatge de mar*, que han sido analizados sistemáticamente, especialmente a través de las investigaciones de la profesora Emilia Salvador, así como por los trabajos de investigación, dirigidas por esta misma autora, durante años. El triunfo borbónico en la Guerra de Sucesión y las reformas administrativas que le acompañaron supusieron el fin de este impuesto y, por consiguiente, de la riquísima información aportada en sus registros, lo que dificulta el conocimiento de este comercio en el siglo XVIII. No obstante, a pesar de estas carencias, existen diferentes estudios que analizan la naturaleza de este tráfico comercial de importación, empleando diversas fuentes, complementando las investigaciones mencionados previamente.

A partir de esta extensísima bibliografía podemos trazar las líneas generales del tráfico marítimo de importación desde el norte de Italia, a través del puerto de Génova hacia los puertos valencianos, así como la naturaleza de los bienes importados. La presencia de manufacturas, productos elaborados o semielaborados, era la norma

dominante en los cargamentos de embarcaciones que desde Génova partían hacia Valencia. Ya hemos mencionado previamente que este puerto italiano ejercía un papel de redistribución de diferentes géneros llegados a la ciudad, tanto por tierra como por mar, por lo que en las embarcaciones fletadas en Génova se cargaban productos de procedencias diversas.

A pesar de la diversidad de investigaciones y fuentes empleadas para el conocimiento de este tráfico comercial, existen unas características comunes, que se mantuvieron a lo largo de toda la Edad Moderna.

Para la época bajomedieval, la presencia de mercaderes ligures y lombardos en tierras valencianas fue muy significativa. Un hecho que generó un fuerte intervencionismo de estos agentes comerciales de origen italiano en las estructuras productivas del reino, al cual ya nos hemos referido, y un arraigamiento dentro de los sectores comerciales muy marcado, que les permitió mediatizar y controlar el comercio de importación entre Génova y las diferentes ciudades portuarias que se distribuían a lo largo de la fachada oriental de la Península Ibérica.

Al parecer los genoveses apoyaron su poderío naval sobre una marina en su mayor parte formada por grandes embarcaciones, que confirieron a la marina ligure un papel muy destacado en los itinerarios navieros del mediterráneo occidental. Como señala, D. Igual

desde Génova, la nao solía marchar semivacía, y su personal quedaba encargado de rellenar durante el camino las bodegas con numerosos productos. Esta actividad proporcionó a los propietarios amplios márgenes gananciales y subraya la trascendencia estibadora de las escalas ejecutadas entre la cabecera y el final del recorrido¹².

En cuanto a la tipología de géneros importados, este mismo autor, establecía un total de cinco categorías que englobaban la mayor parte de este tráfico, en que predominaban los géneros manufacturados¹³:

1. Especias, medicinas, perfumes y resinas de ascendencia oriental y norteafricana.

¹² David IGUAL, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo Occidental*, Castellón, Bancaixa, Fundación Caixa Castellón, 1998, p. 355.

¹³ *Ibí*, p. 340.

2. Tintes y mordientes empleados en la industria textil.
3. Tejidos y obrados de lana, seda, lino y algodón
4. Metales en bruto o con elaboraciones sencillas
5. Manufacturas en madera y papel

De la misma manera, los estudios sobre el *peatge de mar* nos ofrecen una imagen similar del comercio marítimo desde Génova hacia el reino de Valencia durante el siglo XVI y XVII. Un análisis que muestra una imagen difuminada pero aproximada a la realidad comercial del periodo. Para la región Nordoccidental de la Península Itálica el puerto de referencia indudable era Génova, con un 82,3% del total de naves procedentes de esta área, seguida del puerto de Livorno, con un 13%. El puerto de Génova dominaba este comercio, a través de la Casa di San Giorgio, comerciando con una gama muy variada de mercancías, tanto autóctonas como procedentes de un hinterland extenso que utilizaba el puerto de Génova como puerta al Mediterráneo.

A partir de los estudios de E. Salvador y R. Blanes conocemos la naturaleza del comercio de importación en el tránsito entre el siglo XVI y XVII¹⁴. De nuevo, esta tipología de productos importados estaba marcada por las manufacturas. Entre estos destacaban los géneros textiles, con una procedencia y tipología variada, así como el papel, en sus múltiples formas, usos y calidades. Por último, el tercer grupo en esta trilogía son las manufacturas metálicas y metales, en su estado primario, entre los que se incluían armas y piezas de artillería. En menor medida, están presentes los productos alimenticios y derivados, pequeñas cantidades de cereales o legumbres, pescado y salazones. También continuaba importándose plantas medicinales, especias, tintes, gomas o resinas. Por último, materiales de construcción y elementos artísticos, así como

¹⁴ La serie documental *Peatge de Mar*, conservada en el Archivo del Reino de Valencia (ARV) ha permitido realizar numerosos estudios sobre el comercio marítimo y de importación en Valencia a lo largo de la época moderna. De manera muy especial, destaca la amplia labor desarrollada por la profesora Emilia Salvador, a través de sus investigaciones, pero también de la tarea de dirección de un buen número de tesinas relativas a este tema. Véase, Emilia SALVADOR, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia, Universitat de València, Departamento de Historia Moderna, 1972. Alvaro CASTILLO PINTADO, *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, Seminario de Historia Social y Económica de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid, 1967. Roberto BLANES ANDRÉS, *El puerto de Valencia: Encrucijada de rutas, productos y mercaderes (1625-1650)*, Valencia, Generalitat Valenciana, 2003.

elementos suntuarios y decorativos como espejos, muebles, camas de campo, mader.

Sirva como ejemplo de este tráfico comercial que acabamos de definir y del control ejercido por los mercaderes italianos, fundamentalmente genoveses, pero también milaneses, el naufragio que se produjo en 1572 en las inmediaciones de la playa de Denia, de la nave conocida como La Marolina, en honor a su capitán Joan de Marolin, de origen ragúseo, procedente del puerto de Génova¹⁵.

La mayor parte del cargamento llegó a la playa de Denia o fue recogido por los marineros de la zona, quedando en manos del baile de la villa. Los expedientes de reclamación de las mercancías cargadas en la nave, que se encuentran en el Arxiu del Regne de València, nos permiten conocer la tipología de géneros importados, pero también los mercaderes y cargadores de la nave.

Los géneros transportados ya fueron registrados por Lapeyre, por lo que no los reproduciremos de nuevo. No obstante, coinciden plenamente con la tipología del comercio de importación que nos ofrecen los registros del *Peatge de Mar*. Entre los géneros textiles encontramos una amplia gama de tejidos, de procedencia diversa, como telas de Alemania, lienzos y telas de Saint Gall, raixa negra de Florencia, gorguerán de Génova, estamets de Milán o damascos y terciopelos procedentes, probablemente, de Lombardía o del Piemonte. Es muy significativa la presencia de metales, como el acero o el cobre, así como diversas manufacturas metálicas (hilo de hierro, paellas, calderas, cobre obrado, tachas, clavazón...) o armamento (hojas de espadas de Milán, dagas, talabartes o arcabuces). Asimismo, dentro de la embarcación encontramos hasta 390 balas de papel. En menor medida, también se transportaban pequeñas cantidades de otros productos, tales como diversos elementos arquitectónicos (cajas de mármoles labrados) y mobiliario (espejos, sillas, camas de campo...), así como algunos productos alimenticios y especias.

Si analizamos los consignatarios de las mercancías transportadas, cuyo destino era la ciudad de Alicante, se observa el predominio de los mercaderes italianos entre los cargadores de la nave es total. Principalmente se trata de linajes asentados en la ciudad de Génova, entre los que destacaban los Pallavicino, Imperial, Grimaldo, Doria, Ferro, de Franquis, Uso di Mare... También hay algunos procedentes de Milán, entre los que destaca Juan Andreas Ullius, además de

¹⁵ Una primera aproximación al estudio de este naufragio puede verse en Henri LAPEYRE, "Le naufrage de la Marolina", en *Mélanges offerts a Marcel Bataillon par les hispanistes français*, Bordeaux, Feret e Fils, 1962, pp. 159-165.

Brimbilla, Mercato o Mucesi. La mayor parte de estos linajes comerciales son fácilmente rastreables en las fuentes documentales, valencianas y genovesas, donde se demuestra la intermediación que realizaban en el comercio de importación, pero también en el comercio de exportación.

Asimismo, destaca la integración económica de estos mercaderes italianos en el Reino de Valencia, que además del control mercantil, participaban en el arrendamiento de impuestos sobre el comercio. Es el caso de Nicolás Imperial, mercader genovés asentado en Alicante. Este es uno de los consignatarios, que había cargado a través de un agente comercial llamado Janoto Uso di Mare, varias cajas de espejos y breviarios, tejidos procedentes de Alemania, así como papel y calderas de metal en La Marolina. Algunas décadas después, en 1602, el mismo Nicolás Imperial arrendó el *dret de la mercaduria*, que debían pagar todas las mercancías que entraban a la ciudad de Alicante para ser embarcadas, la mayor parte de ellas con destino a Génova¹⁶.

En cuanto al comercio de exportación desde los puertos valencianos hacia el norte de Italia, se trata de una cuestión poco estudiada hasta el momento, basado en referencias genéricas, que no se respaldan en un estudio sistemático. Tampoco es nuestra intención cubrir este vacío historiográfico a través de este artículo. No obstante, planteamos una primera aproximación a las fuentes y posibilidades de investigación existentes.

Los fondos de la *Casa di San Giorgio*, custodiados en el Archivio di Stato di Genova, son una documentación fundamental para estudiar este comercio. Al igual que el *Peatge de mar*, en este archivo se conservan los registros anuales de entrada al puerto de Génova, en la serie conocida como *Cabella Caratorum*, una documentación susceptible de ser analizada sistemáticamente, con una metodología cuantitativa¹⁷. En estos registros son habituales las referencias a embarcaciones procedentes de puertos de la fachada mediterránea de la Península Ibérica, entre ellos el puerto de Alicante o el de Valencia. Además de la procedencia, esta fuente nos detalla el tipo de embarcación, el patrón de la misma, así como la carga que transportaban, los cargadores propietarios de la misma, así como las marcas comerciales con que venían marcadas las mercancías¹⁸.

¹⁶ ARXIU DEL REGNE DE VALÈNCIA (ARV), *Procesos de Madrid*, Letra P, exp. 582.

¹⁷ Giuseppe FELLONI, *Inventario dell'Archivio del Banco di San Giorgio*, Roma, Pubblicazioni degli Archivi di Stato, 1999.

¹⁸ Giuseppe FELLONI, "Organización portuaria, navegación y tráfico en Génova: un sondeo entre las fuentes de la Edad Moderna", en Luis RIBOT y Luigi DE ROSA,

Del mismo modo, la combinación de las fuentes italianas con la documentación custodiada en los archivos valencianos permitiría realizar un estudio mucho más complejo de este tráfico comercial. Ya nos hemos referido a la intensa presencia de mercaderes y artesanos genoveses en la Valencia de época moderna. Un hecho que quedó reflejado en las fuentes, especialmente en los fondos judiciales, donde las referencias a compañías comerciales formadas por genoveses o milaneses son bastante frecuentes. Sin ánimo de exhaustividad, los registros de la *Cabella Caratorum* son fácilmente identificables la mayoría de linajes que habían importado géneros hacia Valencia en La Marolina, como por ejemplo Pallavicino, Ullius, Imperial o Grimaldo. El estudio de estas compañías comerciales nos ofrecería la posibilidad de conocer la organización de este tráfico comercial bidireccional, controlado por los mercaderes italianos, en ambas direcciones, aunque es una labor que supera los límites de este trabajo.

Sirva como ejemplo de este intenso vínculo el contrato de flete que adjuntamos, en el que podemos intuir las líneas generales de este comercio¹⁹. Los cargadores italianos transportan sus mercancías, cargadas en el puerto de Alicante a bordo de una nave ragusea, en dirección a los principales puertos italianos. Entre estas mercancías destacan las materias primas, tales como la lana castellana, tanto limpia como sucia, muy apreciada en Europa, la barrilla, las pieles o los frutos secos, que son relativamente conocidos.

Sin embargo, junto a la lana como producto estrella del comercio de exportación, llama la atención un género hasta el momento desconocido, la simiente de gusanos de seda. Este producto era muy valorado en los emergentes centros sederos del norte de Italia, especialmente en Milán, Génova o determinadas zonas del Piemonte. A través de los fondos de Archivio Comunale di Milano, concretamente del fondo Gridario, observamos las disposiciones que pretendían garantizar el adecuado aprovisionamiento de esta materia prima, tan necesaria para la producción de tejidos de seda de calidad. Las disposiciones señalan que la simiente más apreciada es la española y la de mayor calidad, sin duda, la valenciana. De ahí la importancia de este producto que, al menos durante varias décadas fue indispensable para surtir los telares italianos. Es en este momento en el que la sericultura del norte de Italia comienza a

Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna, Madrid, Actas, 2003, pp. 237-267.

¹⁹ ARV, *Procesos de Madrid*, Letra J, exp. 878.

despegar, desarrollando una producción autóctona, a imitación del cultivo de esta simiente que realizaban los campesinos de diferentes zonas del reino de Valencia. No obstante, no será hasta bien entrado el siglo XVII cuando la industria sedera del norte de Italia deje de depender de las importaciones españolas.

Compañías comerciales de genoveses asentadas en Valencia

A fin de ilustrar el papel jugado por estas compañías comerciales en las relaciones comerciales entre ambas regiones analizaremos detalladamente la composición de dos de ellas, que trabajaban en Valencia, a principios del siglo XVII.

Uno de los linajes de genoveses más importantes son los Pallavicino. A pesar de las diferentes ramificaciones de este apellido, tanto en Italia como en la Península Ibérica, hemos rastreado la compañía comercial formada por los hermanos Hieronimo y Octavio Pallavicino²⁰. Este apellido se reitera en la documentación de la época, tanto valenciana como genovesa, ya que en 1608 habían desarrollado una estructura comercial, compuesta de dos compañías comerciales, que les permitía articular un intenso comercio entre Génova y Madrid, pasando por Valencia y Alicante, superando los límites políticos entre el reino de Valencia y la Corona de Castilla.

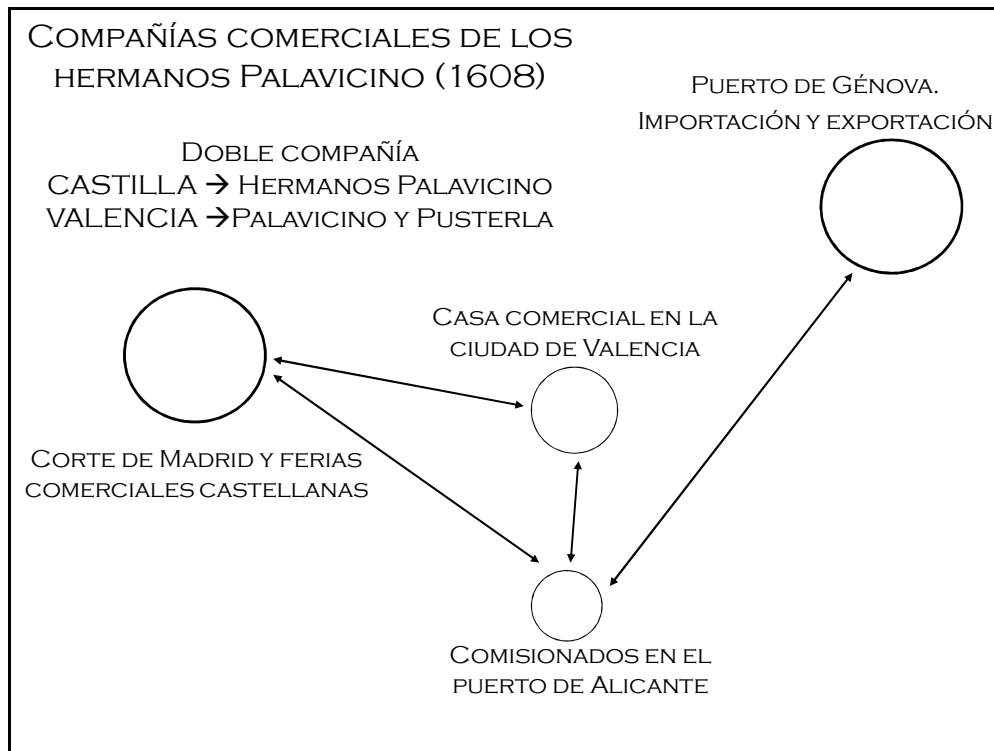
La primera compañía, formada por los Hermanos Pallavicino se dedicaba a desarrollar sus actividades comerciales en Madrid y en las principales ferias castellanas. Mientras que la segunda compañía, asentada en la ciudad de Valencia incluía a otra genovés, Herculano Pusterla, quien regentaba la casa de comercio que mantenían, dedicada a comercializar los géneros importados desde Italia y, al mismo tiempo, exportar porciones de lana y simiente de seda, producida en el Reino de Valencia, que se remitían al puerto de Génova, a través de Alicante.

Esta doble compañía ilustra perfectamente el concepto de república internacional del dinero, ya que la labor comercial y crediticia de la compañía superaba las fronteras políticas del momento, fomentando la actividad comercial y el incremento de los beneficios de la compañía, por medio de los agentes y comisionados asentados en diferentes plazas comerciales españolas e italianas.

²⁰ ARV, *Procesos de Madrid*, Letra P, núm. 618.

Una compleja estructura social, articulada en buena medida a través de la correspondencia²¹.

De manera esquemática, podemos representar la estructura de esta compañía doble de la siguiente manera:



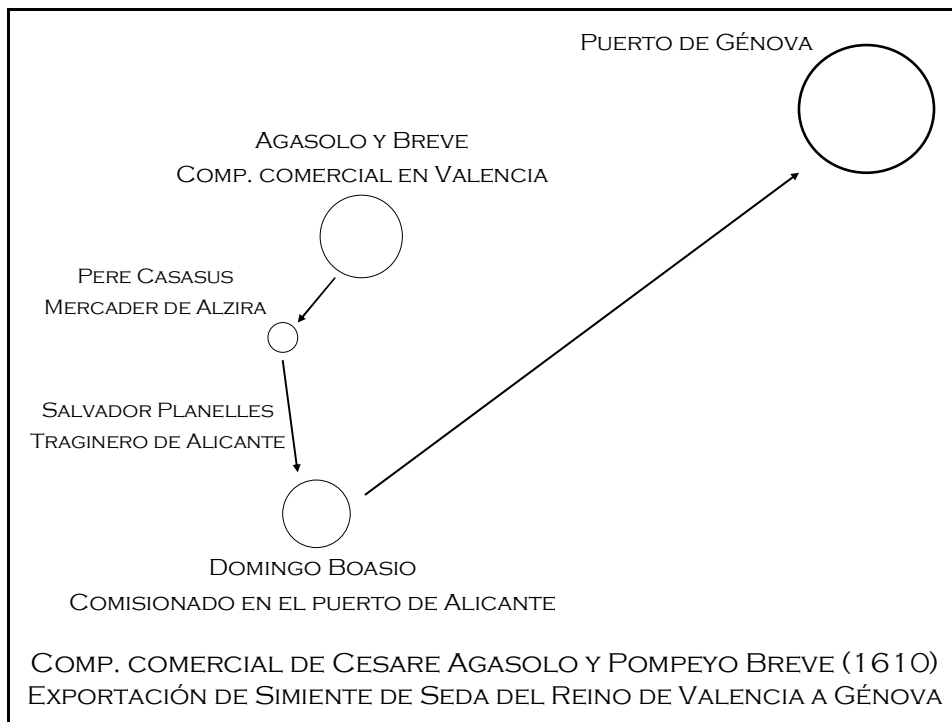
Por su parte, tenemos otro ejemplo de una compañía comercial más modesta, centrada en el vínculo directo entre el Reino de Valencia y el Norte de Italia. Se trata de la compañía formada por Cesare Agasolo y Pompeyo Breve²². A través de esta, se importaban fundamentalmente géneros textiles para abastecer a diferentes botigueros de lienzos de la capital del reino, que figuran como acreedores de esta sociedad. Pero interesa especialmente la labor de exportación hacia el Norte de Italia de un producto escasamente conocido, la simiente de gusanos de seda (*seme-bachi*).

²¹ Un buen ejemplo de esta comunicación epistolar entre las compañías comerciales de genoveses puede verse en un libro copiador conservado en ARV, Real Cancillería, libro 649 (año 1620-1621).

²² ARV, Manaments y emparees, año 1610, libro VIII, mano 72, f. 13r-23v.

Esta materia prima semielaborada suponía un contacto permanente con las áreas rurales en que se producía, fundamentalmente la ribera del Júcar y la ciudad de Alcira, desde donde se enviaba hasta el puerto de Alicante para ser embarcada en dirección a Italia. La compañía de Agasolo y Breve compraba grandes cantidades de simiente de seda en Alcira, a través de un mercader local, Pere Casaus. Posteriormente, Salvador Planelles, trajinero de Alicante, transportaba las cajas hasta Alicante, donde el comisionado de la compañía, Domingo Boasio, la embarcaba en dirección a Génova.

La importancia de este producto en el despegue de la sedería lombarda fue muy intenso, siendo el principal centro de aprovisionamiento durante varias décadas (1560-1620) el Reino de Valencia, a pesar de que este producto es prácticamente desconocido en la historiografía valenciana.



Sin embargo, la importancia de la exportación de simiente de seda española, especialmente valenciana, hacia las regiones nordoccidentales de Italia, no ha pasado por alto para la historiografía italiana, que se ha hecho eco de la importancia de esta

materia prima para el despegue de la industria sedera en diferentes ciudades²³.

Estas compañías son sólo un ejemplo del control ejercido por los comerciantes italianos en el tráfico mercantil entre ambas regiones. Un dinamismo comercial, basado en la intensa movilidad de los mercaderes y la flexibilidad de sus compañías comerciales, con cierta rapidez, lo que, en palabras de R. Franch, «les otorgaba un ámbito de actuación multiespacial que multiplicaba sus oportunidades de negocio»²⁴.

Conclusiones

A través de este trabajo no pretendemos dar por zanjada la cuestión ni mucho menos. Este artículo, al igual que la intervención en el 12th Congress Mediterranean Studies, celebrado en Cagliari, pretende ser una primera aproximación a la cuestión, señalando la necesidad de un mayor estudio y, especialmente, la combinación de las fuentes documentales valencianas con los principales fondos archivísticos del norte de Italia, tales como los fondos de la *Casa di San Giorgio*, del Archivio di Stato di Genova o el *Fondo Notarile*, del Archivio di Stato di Milano, por poner dos ejemplos significativos, empleados para nuestro trabajo.

El control ejercido por los agentes comerciales del norte de Italia, genoveses y milaneses, es un tema conocido, pero tal vez sea necesario profundizar en el estudio de linajes y redes sociales y su implicación e integración en la monarquía hispánica a lo largo de toda la Edad Moderna.

El tráfico comercial en este periodo tenía una naturaleza bidireccional, con una balanza de pagos claramente negativa para la monarquía hispánica, que importaba gran cantidad de géneros manufacturados (tejidos, papel, metal...) y exportaba materias primas, como la lana, de gran valor y escaso precio, o la simiente de gusanos de seda, un producto desconocido e infravalorado, pero que

²³ Francesco BATTISTINI, *L'Industria della seta in Italia nell'età moderna*, Bolonia, Il Mulino, 2003. Angelo MOIOLI, *La gelsibachicoltura nelle campagne lombarde dal Seicento alla prima metà dell'Ottocento*, Trento, Università degli Studi di Trento, 1981.

²⁴ Ricardo FRANCH BENAVENT, "Los genoveses en la España Moderna: finanzas, comercio y actividad laboral de los protagonistas de un intenso flujo migratorio", en Luciano GALLINARI (a cura di), *Genova. Una "porta" del Mediterraneo*, cit., p. 660.

intuimos que tuvo una gran importancia en la economía agraria de determinadas zonas del reino de Valencia, como La Ribera del Júcar o La Costera, en la segunda mitad del siglo XVI y las primeras décadas del XVII, en un contexto político de incremento de la presión fiscal sobre el comercio de seda en bruto. De ahí que sea necesario conocer mejor la incidencia que este tráfico mercantil de exportación, hasta el momento casi desconocido, tuvo en la economía valenciana de finales del quinientos y primeras décadas del seiscientos.

Apéndice Documental

ARXIU DEL REGNE DE VALÈNCIA, *Procesos de Madrid*, Letra J, exp. 878

Contrato de flete de un barco genovés para transportar lana y otras mercaderías (principalmente simiente de seda) hasta Italia, a través del puerto de Livorno y Génova.

Sean quantos esta carta de fletamiento vieren como Joan Bautista Carro, genovés, capitán que soy de mi nave nombrada la Perla y Nuestra Señora del Rosario, de portada de tres mil duhcientas salmas, que al presente se halla en el puerto de Cartagena, estanca de quillas y costados en todos sus aparejos suficientes para navegar por todas las partes del mundo FLETO dicha nave con sesenta hombres y veinte y seis piezas de artillería de cuchara y dos pedreros a los señores tratantes que cada uno de ellos debaxo desta firmarán sus nombres, para cargar lanas limpias, susias y qualesquiera otras suertes de mercaderías, para llevarlas en la ciudad de Liorna y la de Génova, con las pautas y condiciones que debaxo se declaran:

Primeramente se da tiempo para que la dicha nave que esté aquí en esta presente playa dentro de treynta días para que en llegando empiece a cargar, salvo justo impedimiento de tiempo.

Item, que por cada una saca gruessa de LANA limpia se le pague a razón de 46 reales castellanos por cada una de ellas. Y de las pequeñas se entiende tres por dos, y las sacas para Génova, en moneda corriente.

Item, que por cada una arrobas de la más sucia, se le pague a razón de 2 reales y 2 quartillos por arrova.

Item, que por cada una arrova de lanas peladas se le pague a razón de 3 reales y medio.

Item, que por cada quintal de BARRILLA se le pague a razón de [...] reales el quintal.

Item, que por cada sien onças de LAVOR DE SEDA, se le pague a razón de 3 reales cada cien onças.

Item, que cada carga de ALMENDOLÓN se le pague a razón de 12 reales por cada carga.

Item, que por cada bala de BADANAS de 30 docenas se le pague a razón de 22 reales.

Item, que por cada bala de PAÑO de Castilla de dos piezas la bala se le pague a razón de 30 reales la bala.

Item, que el dicho capitán tenga obligación de pagar el fletamiento un saco grueso a la capilla de Sant Jorge.

Item, que el dicho capitán sea primero y anterior a su carga que qualquiera otras naves ni navío que de hoy adelante viniesse en esta presente playa y se pusiesse a la carga, y que al dicho capitán le den las sacas de lanas y otras mercadurías a el que a qualquiera otras naves o navíos. Y cumpliendo los dichos señores las marchas al dicho capitán de lo que le han de dar que sea el primero que otros en todo, conforme las ordenes que tendrán dichos señores tratantes de sus principales. Y que el dicho capitán se haya de estar y creer a la simple palabra y juramento de dichos señores tratantes si se las pueden dar o no, sin pasar más adelante.

Item, para ansí cumplir el sobredicho fletamiento y consierto, se obligan las dichas dos partes, la una parte a la otra y la otra a la otra, *ad invicem*, en pena de dos mil ducados, la mitad de los cuales se aplican, la metat a la hobra de Sant Nicolao y la otra metat a Nuestra Señora de Concibición, en la parrochia de Santa María, y los demás a la parte que será obediente y no hará falta al dicho fletamiento.

Y de conformidad de dichas dos partes dan poder a qualesquiera juez de qualquiera tribunal que se pueda executar la dicha pena y que pase en cosasa juzgada y por ser ansí la verdad se ha hecho la presente y va firmada de nuestras manos e nombres.

Fecho en Alicante, a tres de setiembre 1622

