

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

Nuova Serie – Vol. LI (CXXV) Fasc. I

Génova

y la

Monarquía Hispánica

(1528-1713)

Coordinadores

Manuel Herrero Sánchez - Yasmina Rocío Ben Yessef Garfia
Carlo Bitossi - Dino Puncuh



GENOVA MMXI
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE – PIAZZA MATTEOTTI, 5

Aproximación a las relaciones comerciales marítimas entre Génova y Valencia en el reinado de Felipe IV (1621-1665)

Roberto Blanes Andrés (Universidad de Valencia)

Desde siempre los puertos italianos, especialmente los emplazados en la parte occidental de la bota peninsular, han tenido una relación fluida con la urbe valenciana, así nos lo ponen de manifiesto trabajos realizados por Jaquelin Guiral¹, Emilia Salvador², Alvaro Castillo³ y Roberto Blanes⁴, sobre una misma temática, comercio de importación marítimo y teniendo como base unas mismas fuentes, los registros del *Peatge de Mar*. Los cuatro dedican sendos capítulos a analizar las conexiones entre las dársenas que envuelven la península italiana, tanto las situadas en el mar Adriático y Jónico como los emplazados en los mares Ligúrico y Tirreno. Un mundo lleno de vitalidad marcado por las transacciones mercantiles marítimas que configuran una red tupida de intercambios poniendo en contacto rutas consolidadas y dinámicas, con otras menos importantes que con el tiempo formarán parte de ellas.

Valencia, a partir del último tercio del Trescientos, experimentó una sucesión de transformaciones que la llevaron a convertirse a lo largo del siglo XV, en

« una plaza internacional del sistema mercantil europeo. Sin duda, influyeron los cambios experimentados por la economía local, los desequilibrios generados por los movi-

¹ J. GUIRAL-HADZIIOSSIF, *Valencia puerto mediterráneo de importación (1410-1525)*, Valencia 1989.

² E. SALVADOR ESTEBAN, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia 1973.

³ A. CASTILLO PINTADO, *Tráfico marítimo de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid 1967.

⁴ R. BLANES ANDRÉS, *El puerto de Valencia: encrucijada de rutas, productos y mercaderes*, Valencia 2003.

mientos de población a favor del litoral, la aparición de nuevos cultivos pronto adaptados a las demandas exteriores [...]»⁵.

FloreCIMIENTO, no sólo respaldado por una agricultura y artesanía boyantes sino, por localizarse en una inmejorable situación geográfica por donde se entrecruzaban las rutas que, desde la península italiana llegaban a los puertos atlánticos, al reino de Granada, a las Baleares y al Norte de África lo que hizo de Valencia un depósito de artículos flamencos, franceses, italianos, norteafricanos ... que eran consumidos *in situ* o eran preparados para ser mercantilizados hacia el interior de la península; originando un volumen de negocio que despertaba el interés especulativo tanto de comerciantes nativos como foráneos.

Rutas marítimas que encadenaron los principales núcleos industriales y mercantiles europeos.

«Galeras genovesas, venecianas, catalanas o toscanas y naves castellanas o portuguesas seguirían un itinerario que, entre Flandes y Venecia, significó el auge secular de algunos mercados que actuaron como escalas intermedias. Este fue el caso de Valencia y Alicante»⁶.

Todos estos elementos, que forman parte de un conjunto de factores mucho más amplio, contribuyeron a que Valencia, en el siglo XV y centurias posteriores, se consolidara como una ciudad marítima, comercial e internacional, con un dinamismo similar al de otras metrópolis ya consagradas del Mediterráneo, como Barcelona, Marsella, Génova o Nápoles entre otras grandes urbes.

Esta introducción nos ha ayudado a valorar, como de un calidoscopio se tratara, la importancia del comercio con los puertos italianos y específicamente con la dársena genovesa, evaluación que nos abrirá la puerta para el estudio de las importaciones marinas que se produjeron en la ciudad de Valencia en el periodo delimitado por el reinado de Felipe IV (1621-1665); por medio de los datos extraídos a partir de una excepcional documental que se custodia y conserva en el Archivo del Reino de Valencia y corresponde a la serie del *Peatge de Mar*, incluida en la sección del Maestre Racional. La serie consultada cubre una buena parte de los cuarenta y cuatro años que vamos a considerar. El propósito original en la creación de estas fuentes era dejar

⁵ E. CRUSELLES, *Valencia, plaza comercial y financiera internacional*, en *Historia de Valencia*, dirigida por A. FURIÓ, Valencia 1999, pp. 159-160.

⁶ *Ibidem*, p. 160.

constancia diaria de las naves que llegaban a la playa del Grao, detallándose, en una especie de preámbulo inicial, la fecha, tipología de las embarcaciones, el nombre del patrón o capitán y la procedencia. A continuación se anotaba el cargamento, especificando el volumen y naturaleza de los productos, el nombre de las personas con ellas relacionadas, fueran remitentes como destinatarios, así como de las cantidades satisfechas por los diferentes títulos impositivos con que eran gravados los distintos artículos y navíos. La rigidez del guión se ve enriquecida, en ocasiones, por los sucesos acaecidos en la travesía: inclemencias climáticas, ataques piráticos, puertos afectados por epidemias infectocontagiosas, el próximo destino del buque, la captura de alguna nave enemiga, etc.

Las lagunas que muestran las fuentes documentales, así como el estado de conservación de algunos volúmenes de la serie, ha restringido nuestro trabajo a la fiscalización de 28 años⁷ (incluidos 1621, 1622, 1623, 1624 y 1625 que sólo aportan datos para la primera o segunda mitad de la anualidad), intercalados entre 1621 y 1665, y dispuestos de forma desigual y en algunos casos incompletos (Tabla 1). No obstante, opinamos que son suficientes como para proporcionarnos un enfoque lo bastante aproximado del objetivo que deseamos alcanzar.

La riqueza de contenidos (que se me permitirá calificar de extraordinarios) y el carácter excepcional dentro del ámbito valenciano e incluso europeo ha sido puesto de manifiesto por medio de cuatro tesis doctorales publicadas⁸, un amplio número de tesis de licenciatura inéditas y diversos artículos y comunicaciones a congresos acreditan su trascendencia.

Los libros de la mencionada serie nos proporcionan testimonios de sumo interés relacionados con la cuantía total de las embarcaciones llegadas a la capital del Turia, las oscilaciones anuales de la entrada de naves y de su naturaleza, de las mercancías transportadas, sus destinatarios y proveedores e, igualmente, aportan información sobre los patrones que comandaban los navíos y de los puertos que visitaron en su trayectoria antes de llegar a fondear en el de Valencia.

⁷ Los años que nos ha sido imposible consultar, por no estar catalogados, en mal estado temporal, o partes de legajos que no aportan datos de interés en el Archivo del Reino de Valencia (ARV), son: 1628, 1630, 1631, 1632, 1633, 1639, 1640, 1643, 1644, 1646, 1647, 1648, 1655, 1656, 1657 y 1661.

⁸ Las citaremos por orden cronológico: A. CASTILLO PINTADO, *Tráfico marítimo* cit.; E. SALVADOR ESTEBAN, *La economía valenciana* cit.; J. GUIRAL-HADZHOSSIF, *Valencia* cit. y R. BLANES ANDRÉS, *El puerto de Valencia* cit.

Tabla 1. *Maestre racional*

Peatge de mar

Año	Período temporal	Nº Serie	Nº Folios
1621	Del 2 enero al 31 mayo.	10971	Del 197-343
1622	Del 1 junio al 31 diciembre.	10972	Del 3-196
1623	Del 1 enero al 31 mayo.	10972	Del 196-326
1624	Del 1 junio al 25 diciembre.	10973	Del 23-226
1625	Del 1 enero al 20 mayo.	10973	Del 226-¿?.
	Del 1 enero al 30 mayo.	10974	Del 4-186
1626	Del 8 enero al 30 mayo.	10975	Del 187-281
	Del 1 junio al 31 diciembre.	10976	Del 187-281
1627	Del 1 enero al 31 mayo.	10976	Del 186-307
	Del 3 junio al 31 diciembre.	10977	Del 2-302
	Del 3 junio al 27 diciembre.	10978	Del 1-314
1628	Del 22 febrero al 22 febrero.	10977	Del 310-336
	Del 1 junio al 31 diciembre.	10979	Del 4-141
	Del 1 junio al 29 diciembre.	10980	Del 4-167
1629	Del 1 enero al 31 mayo.	10980	Del 168-274
	Del 1 junio al 31 diciembre.	10981	Del 1-292
1630	Sólo se pueden consultar los 18 primeros días del mes de enero.	10981	
1631	Del 1 junio al 22 diciembre.	10982	Del 1-116
	Del 1 junio al 24 diciembre.	10983	Del 1-118
1632	Del 2 enero al 31 mayo.	10982	Del 117-205
	Del 3 enero al 31 mayo.	10983	Del 119-194
	Cuadernillo adjunto que va del 3 junio al 2 agosto.		Del 1-23.
1633	Del 1 enero al 21 mayo.	10984	Del 25-168
1634	Del 1 enero al 11 diciembre.	10985	Del 1-179
1635	Del 3 enero al 31 diciembre.	10986	Del 3 146
1636	Del 5 enero al 14 diciembre.	10987	Del 2-182
	Del 8 enero al 2 mayo.	10988	Del 2-47
1637	Del 3 enero al 11 diciembre.	10989	Del 2-198
	De 2 agosto al 27 diciembre.	10990	Del 112-161
1638	Del 1 enero al 31 diciembre.	10991	Del 2-179
	Del 3 enero al 1 marzo.	10992	Del 2-24
1639	Del 1 enero al 31 mayo.	10993	Del 3-191
1640	Del 1 enero al 29 diciembre.	11013	Del 1-118
	Del 3 enero al 29 diciembre.	11014	Del 1-134
	No se puede consultar está deteriorado.		
1641	Del 1 enero al 31 diciembre.	11015	Del ¿2?-97

Peatge de mar

Año	Período temporal	Nº Serie	Nº Folios
1642	Del 4 enero al 31 diciembre.	11016	Del 2-119
1643	Del 2 enero al 2 junio.	10994	Del 2-49
1644	No aparece en el catálogo del ARV.		
1645	Del 1 enero al 29 diciembre.	11017	Del 22-258
1646	Sólo se puede consultar del 6 al 9 de enero y del 28 de noviembre al 3 de diciembre.	11018	Del 26-27 Del 251-276
1647	No aparece en el catálogo del ARV.		
1648	No aparece en el catálogo del ARV.		
1649	Del 4 enero al 31 diciembre.	11019	Del 2-215
1650	Del 1 enero al 31 diciembre.	11020	Del 22-246
1651	Del 1 enero al 31 diciembre.	11021	Del 1-206
1652	Del 1 enero al 31 diciembre.	11022	Del 2-106
1653	Del 7 enero al 31 diciembre.	11023	Del 2-244
1654	Del 8 enero al 29 diciembre.	11024	Del 3-309
1655	Del 1 enero al 31 diciembre. No se puede consultar al estar muy deteriorado.	11025	Del 2-267
1656	No se puede consultar al estar muy deteriorado.	11026	
1657	No aparece en el catálogo del ARV.		
1658	Del 10 enero al 30 diciembre.	11027	Del 1-269
1659	Del 2 enero al 26 diciembre.	11028	Del 2-260
1660	Del 5 enero al 20 diciembre.	11029	Del 3-283
1661	No aparece en el catálogo del ARV.		
1662	Del 3 enero al 28 diciembre.	11030	Del 2-187
1663	Del 1 enero al 29 diciembre.	11031	Del 2-189
1664	Del 1 enero al 31 diciembre.	11032	Del 1-196
1665	Del 2 enero al 30 diciembre.	11037	Del 2-197

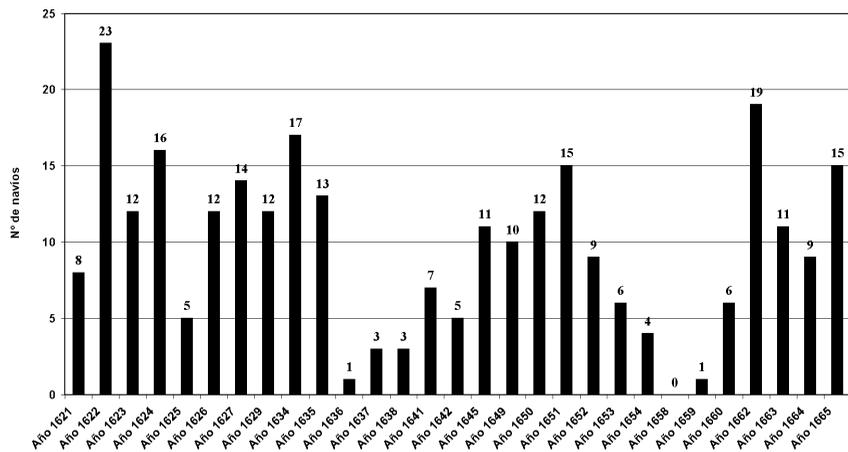
En cuanto al número de navíos que llegaron a la playa del Grao entre 1621-1665 procedentes de Génova o han hecho escala en el citado puerto, podemos indicar que alcanza un total de 279 unidades. Este tráfico marítimo supone un promedio anual que supera con creces las 9 unidades (exactamente 9,6 navíos), con vaivenes que van desde aquellos años en que no se asienta una sola recepción (1658), hasta los 23 del año 1622.

La distribución anual de las embarcaciones que fondearon en nuestras aguas costeras procedentes de Génova abasteciendo de heterogéneos artículos a la metrópoli valenciana las hemos agrupado por décadas en las siguientes tablas y gráfica elaborada a tal efecto:

Años	Embarcaciones	Porcentajes
1621	8	2,8
1622	23	8,2
1623	12	4,3
1624	16	5,7
1625	5	1,8
1626	12	4,3
1627	14	5,0
1629	12	4,3
1634	17	6,0
1635	13	4,6
1636	1	0,4
1637	3	1,0
1638	3	1,0
1641	7	2,5
1642	5	1,8

Años	Embarcaciones	Porcentajes
1645	11	3,9
1649	10	3,6
1650	12	4,3
1651	15	5,4
1652	9	3,2
1653	6	2,1
1654	4	1,4
1658	0	0
1659	1	0,4
1660	6	2,1
1662	19	6,8
1663	11	3,9
1664	9	3,2
1665	15	5,4

Naves, anuales, procedentes de Génova



El perfil trazado en la imagen es lo bastante explícito, aunque no podemos dejar de interpretarlo; al leerla detenidamente, la información preliminar que nos ofrece, es la existencia de un inicio por debajo de la media anual, con ocho unidades, experimentando una subida espectacular al año siguiente, 1622, donde se alcanzara el puntos más álgido de todo el estudio,

por el contrario 1623 marca un descenso brusco, aunque por encima de la media, hasta alcanzar la mitad de embarcaciones consignadas en el año anterior. Entre 1624 y 1635 observamos una mínima estabilidad, quebrada por los resultados extremos de 1625 con 5 unidades y 1634 con 17. Los años centrales (1636-1658) se caracterizarán por encabezarse y finalizar con unos resultados muy pobres, tendencia fracturada por el período encorsetado entre 1645-1651, etapa donde se alcanza una cima de 15 unidades de 1651 y un mínimo de 10 en 1649. Para el resto del ciclo, 1659-1665, advertimos una irregularidad en la llegada de embarcaciones a la playa del Grao, siendo sus posiciones máximas, cronológicamente ordenadas: 1662 (19 navíos), 1663 (11) y 1665 (15). Por el contrario los años más depresivos se centran en 1659 (1), 1660 (6) y 1664 (9). Sin duda se produjeron unas oscilaciones bastante significativas; explicar el por qué de ellas excede del presente trabajo, al intervenir, posiblemente, factores externos a los meramente económicos e importadores que, en definitiva, son los que vamos a tratar de analizar. No obstante, es muy posible que el tráfico marítimo entre este espacio y Valencia se viera afectada por las dificultades vividas en otras zonas próximas. Los vaivenes de la política internacional, los frecuentes deterioros en las relaciones diplomáticas y comerciales con estados adversarios, dieron lugar a estrechar e incrementar los negocios entre estas dos áreas, cuyos vínculos se « mantuvieron a lo largo de la centuria bajo el signo de la amistad. Prueba de esta cordialidad generalizada fue la utilización del litoral genovés como fondeadero por la escuadra española ... »⁹.

Las continuas interrupciones de las relaciones comerciales entre dos países como España y Francia

« debieron ser aprovechadas por los naturales de esta zona y muy especialmente por la República de Génova para canalizar hacia España toda una corriente de tráfico a la que antes se había dado salida directamente por los puertos franceses »¹⁰.

También debieron contribuir a incrementar las relaciones entre este litoral y nuestra ciudad las tensiones vividas por el principado de Cataluña durante la coyuntura 1640-1652. No podemos olvidar que Cataluña, debido a su posi-

⁹ E. SALVADOR ESTEBAN, *Política y comercio en la Valencia del siglo XVII. El tráfico marítimo Génova-Valencia*, en *Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*. Atti del II° Congresso Internazionale di studi storici, a cura di R. BELVEDERI, Genova 1985, p. 138.

¹⁰ *Ibidem*, p. 138.

ción geográfica, fue punto vital en los enfrentamientos con Francia y en especial en el que se inició en 1635. A esta presión exterior se sumó, además, en 1640 la sublevación interna. El principado pasó por un periodo de dificultades que no favoreció los trueques mercantiles, posibilitando que otros puertos del área mediterránea absorbiesen gran parte del tráfico procedente de Génova, que en situación normal se habría dirigido hacia puertos situados a lo largo de la costa catalana y especialmente hacia Barcelona, como sucedió una vez restablecida la paz. Este hecho lo confirmaremos más adelante, al examinar la relación de escalas realizadas por los mercantes genoveses en la ruta seguida hasta Valencia.

Hasta aquí hemos trabajado exclusivamente con un valor tan aventurado como la cuantía de embarcaciones. Ahora bien, este dato adquirirá su auténtica dimensión cuando hayamos registrado el volumen que cada unidad descargó en la playa del Grao. Pero, en tanto carezcamos de dicho testimonio, una sucinta acercamiento al tema nos la puede suministrar la tipología de los buques.

Por lo que atañe al tipo de cargueros ocho son las variedades registradas como se puede observar en el cuadro adjunto (Tabla 2).

Dentro de los modelos reseñados predominan, de forma aplastante, los de raigambre mediterránea, es decir, los que utilizan la vela latina o triangular como sistema de propulsión, o bien los remos con el suplemento del aparejo triangular. Los primeros monopolizan el 71 % con 198 unidades, destacando, de entre todos, la saetia, pues está presente con el 35,8 % del global, seguido, con una diferencia de 8,2 puntos, por la barca, el más genuino representante del velamen triangular, con 77 naves y el 27,6 %. Los restantes modelos, de la más rancia tradición mediterránea, son: el laúd con 14 navíos y el 5 % y la tartana con 7 y el 2,5%.

Los segundos modelos de procedencia mediterránea alcanzan el 17,6 % con un total de 49 buques, siendo la falúa el máximo representante al contabilizarse 44 tipos lo que supone el 15,8 %, le sigue el bergantín con 4 naves y el 1,4 % y cierra la nómina la galera con una representación testimonial con un navío en 1649 y el 0,3%.

Los grandes cargueros que enarbolan el velamen cuadrado o mixto, ligado a la navegación atlántica, se hacen un hueco en esta corriente de tráfico; al alcanzar las 32 embarcaciones, lo que se traduce en un 11,4 % del global. El prototipo más destacado es la nao con 24 elementos que se traduce en el 8,6 % del total, le secunda la polacra con 6 navíos y el 2,1 %.

Tabla 2. *Naturaleza de las embarcaciones*

Instrumento propulsión*	Tipo	Años															Total	%														
		1621	1622	1623	1624	1625	1626	1627	1629	1634	1635	1636	1637	1639	1641	1642			1645	1649	1650	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665
Vela Latina	Barca	2	1	6		6	4	10	10	9	1	2	2			2	1	1	2	2	1						11	2		2	77	27,6
	Laúd			5	7	1		1																						14	5	
	Saetia	2	5		3	3	3	3							3	1	5	5	7	6	6	4	2		1	5	7	8	9	12	100	35,8
	Tartana		1											1		2		1										1	1	7	2,5	
Remos y aparejo latino	Bergantín	1	1	1		1																								4	1,4	
	Falúa	3	16	5			6	2	5	3				1	1			1	1											44	15,8	
	Galera																	1												1	0,3	
Vela cuadrada-mixta	Carraca									1																				1	0,3	
	Nau						2					1	3	1	4			2	6	1	1	2								24	8,6	
	Naveta					1											1													1	0,3	
	Polacra									1	1							1	1						1	1			6	2,1		
Total		8	23	12	16	5	12	14	12	17	13	1	3	3	7	5	11	10	12	15	9	6	4	0	1	6	19	11	9	15	279	
%		2,9	8,2	4,3	5,7	1,8	4,3	5,0	4,3	6,0	4,6	0,3	1,0	1,0	2,5	1,8	4,0	3,6	4,3	5,4	3,2	2,1	1,4		0,3	2,1	6,8	4,0	3,2	5,4		

* La división tipología de las embarcaciones está basada en la clasificación adoptada a principios del siglo XVII por el italiano Pantero Pantera (capitán de las galeras pontificias). La base diferenciadora se establece a partir de los diferentes métodos de propulsión utilizados en los buques. De acuerdo con ella se pueden distinguir tres grupos: el primero, de velas triangulares o latinas; el segundo, utiliza el remo fundamentalmente, y, la vela, triangular como subsidiaria de este y el tercero está formado por aquellas naves que emplean la vela cuadrada y triangular al mismo tiempo.

Los restantes cargueros, la carraca y la naveta, tiene una representación testimonial, al contabilizarse una unidad para cada uno, lo que se traduce en un 0,3% respectivamente. La proporción numérica de embarcaciones típicamente mediterráneas es aplastante (con un 88,6%) respecto a las de esencia típicamente atlánticas (11,4%); imponiéndose, en las importaciones valencianas desde dársena genovesa las naves de porte reducido.

La supremacía de la nave de tradición mediterránea sobre la atlántica y la hegemonía, abrumadora, de las de mediano y pequeño calado sobre las de gran tonelaje, nos lleva a afirmar que prevaleció la navegación de cabotaje¹¹, como lo demuestra el hecho de que de las 279 embarcaciones contabilizadas, figuren ciento tres (36,9%) con escala. Los puertos preferidos, por los patrones, para realizar alguna parada lo lidera Barcelona con 54 visitas (52,4%), secundado por Mallorca (con 23 paradas y el 22,3%); les siguen a mucha distancia los puertos de Marsella, Liorna y Denia (con 6) y un grupo de dársenas que reciben ocasionalmente a las embarcaciones procedentes de Génova como son: Peñíscola, Vinaroz, Cullera y Finale. Distribución portuaria que tiene tres fases bien diferenciadas, especialmente cuando hablamos de los puertos más visitados, así podemos distinguir un primer periodo que se inicia en 1621 y se prolonga hasta 1638, espacio temporal donde destacan los fondeaderos situados al norte del Reino de Valencia (Liorna, Marsella, Barcelona, Tarragona, Vinaroz y Peñíscola) y ocasionalmente dos emplazados en el sur (Cullera y Denia), destacando de entre todos Barcelona. La segunda fase, 1641-1660, se caracterizará por la desaparición del puerto barcelonés¹², que será sustituido rápidamente por el de Mallorca, sin olvidar la presencia

¹¹ La navegación de cabotaje, en el período que estamos estudiando, se efectúa siguiendo el dibujo de la costa, alejándose de ella, sólo, si se salta a una isla cercana. La silueta litoral nos indica el lugar donde nos encontramos sin necesidad de utilizar ningún instrumento para orientarnos. Es una protección contra los fuertes vientos que soplan d tierra. Seguir la línea costera no es exclusivamente un aval contra los elementos, también se transforma en un refugio seguro cuando se trata de escapar del corso. Permite rentabilizar al máximo el flete, ya que se aumentaba la oportunidad de especular, aprovechando la diversidad de precios que se barajaban de un puerto a otro. Se evitaban múltiples barreras aduaneras y una infinidad de impuestos. Facilitaba el pertrecharse de forma habitual de víveres y agua.

¹² Sin duda el conflicto con Francia y la posterior revolución catalana debieron desviar el tráfico marítimo a otros puntos menos calientes, así nos lo recuerdan las palabras de Emilia Salvador (*Política y comercio en la Valencia* cit., p. 138): «desapareciendo en la década de los cuarenta, no volviendo a actuar de escala y a recobrar su primacía como tal hasta la resolución definitiva del conflicto que enfrentó a Cataluña con la Monarquía de Felipe IV».

de Liorna, Tarragona y Denia y la ausencia de Marsella. La última etapa, 1660-1665, se vuelven a utilizar los puertos norteños, especialmente Barcelona y Marsella y se abandona por completo la ruta Génova-Mallorca-Valencia. Por último no podemos dejar de señalar las ocasiones que Génova juega el papel de escala¹³ de embarcaciones procedentes de otros espacios y que tienen como meta Valencia, algunos ejemplos entre otros son Orbisola, Sicilia o Venecia.

En cuanto a los patrones que dirigieron sus navíos hasta nuestro puerto-playa, algunas consecuencias podemos extraer de los antecedentes documentales; las repeticiones de nombres es bastante frecuente, en especial la nómina de responsables de embarcaciones que aparecen en más de una ocasión.

Antes de pasar a relacionarlos tenemos que dedicar unas líneas a la que suponemos una saga de patrones¹⁴ apellidados Costa (Lázaro, Josep, Jerónimo/Gerónimo y Nicolau); que fondearon sus embarcaciones en el Grao de Valencia, en la década de los años veinte, en 1635 y 1662; transportando una gama variada de artículos entre los que se pueden contabilizar de tipo alimenticio (queso, azúcar o fideos), productos elaborados (papel de escribir, de imprenta, moreno o sierras), telas (seda y medias de la misma fibra o ropa usada) y metales (hierro o mercurio). El destino último fueron hombres de negocios como los propios patrones (Lázaro y Nicolau Costa), mercaderes italianos afincados en la capital del Turia como los Cernesio (Constantí y Francisco), Joan Batiste Botaso, Estefano Capelo o Josep Pijos. La familia Odón, compuesta por cinco miembros (Batiste, Estevan, Ambrosio, Hierónimo y Pedro) recalarán en nuestro puerto-playa en los años veinte y esporádicamente en 1635, 1645 y 1653. El más activo es Pedro Odón que nos visitará en ocho ocasiones; el resto sólo lo harán en una. Los géneros importados recogen un amplio y heterogénea nómina de mercancías, que van desde los alimentos, materias primas y manufacturas. Los destinatarios más destacados son los Botaso (Blai, Joan Batiste, Agustí y Manuel), los mencionados Cernesio (Constantí y Francisco), los Ansaldo (Octavio y

¹³ Gracias a la minuciosidad de los escribanos que fiscalizaron los productos desembarcados en la playa-puerto del Grao, podemos diferenciar los productos procedentes de Alicante, de los artículos transportados desde el puerto de partida o de los adquiridos en la travesía.

¹⁴ La carencia de testimonios secundarios en torno a la figura del patrón, nos impide saber su procedencia, dato que nos ayudaría a relacionarlos, averiguando los posibles lazos de consanguinidad que tenían o la simple coincidencia en sus apellidos.

Jacinto), Escanio Sobregondi o Francisco Cases. La estirpe de los Risos (Benito, Lorenzo, Ángelo, Juan Esteban y Simón) desembarcarán sus productos en los últimos años de la primera mitad del seiscientos y en las dos primeras décadas de los cincuenta y sesenta; géneros en su mayor parte manufacturados destacando de entre todos el papel de diferente textura y utilidad (*marca major moreno*, blanco, negro y fino; ordinario, de protocolo, de escribir, de imprenta, de estraza, grueso), en menor cantidad encontramos cerámica, utensilio de metal, armas, telas, morteros de piedra, medicinas, y artículos alimenticios (sardinas, fideos o frutos secos). Los mercaderes en Valencia que administrarán estas importaciones, son los ya mencionados Botaso, los Cernesio, Escanio Sobregondi o Juan Batiste Moyselo/Moiselo. Otras familias a tener en cuenta, aunque con una representación más modesta que las anteriores, es la formada por las parejas de los Bausan (Jacomo y Josep), Brusquito (Agustín y Hierónimo), Ferrara (Bernardo y Francisco), Grillo (Angelo y Gregorio), Rosso (Francisco y Antonio) o Lombardo (Antonio y Juan).

A título individual destacan Agustín Brusqueto que visitará en diferentes ocasiones el Grao de Valencia. Le secunda Estefano Merlo (centrará sus viajes en la década de los años sesenta). Junto a los patrones mencionados podemos destacar a Gaspar Moranto, Agustín Natiu, Francisco Almerigo, Gerónimo Badía, Juan Angelo Compiano o Domingo Estarlich que llegarán en diferentes ocasiones.

Los productos exportados desde el puerto genovés son de índole muy diversa, por lo que su estudio requiere de grupos homogéneos. Así, dentro de la multiplicidad de mercancías (superan con creces el centenar de artículos diferentes) desembarcadas en la playa valenciana, subrayaremos en primer lugar los productos alimenticios de procedencia vegetal y animal. Los frutos secos (almendras, castañas peladas y con corteza, pasas, dátiles, piñones, avellanas en cáscara y en grano y nueces) que llegan al Grao en cantidades destacadas, especialmente las castañas; géneros bastante habituales en el conjunto de los buques provenientes de la ruta Génova-Mallorca-Valencia. En proporciones menores y según la estación, encontramos frutas variadas: higos, peras, manzanas, calabazas y prunas (en ocasiones se especifica que son para escaldar, posiblemente para confitura). Las leguminosas también forman parte de los cargazones por medio de remesas de algarrobas, garbanzos, alubias y habas. En un peldaño inferior nos encontramos con artículos de diversa índole como las alcázaras, olivas, setas, costros de calabaza, simiente

de col, claveles y productos derivados de los anteriores como el aceite de diferente textura o azúcar (rosado, fino, blanco o candi).

Los cereales, tan importantes en las importaciones valencianas, tienen una presencia muy pobre en las exportaciones genovesas, destacando el trigo y la cebada, los verdaderos protagonistas de entre las gramíneas panificables; el resto sólo tiene una presencia testimonial (arroz y alpiste). Sin duda los mercados trigueros tradicionales de Córcega, Sicilia, Nápoles o el Norte de África colmaban los silos de la ciudad de Valencia; quedando como subsidiarios otros puertos, siendo un ejemplo claro el de Génova. Los dulces y las pastas también se hacen un hueco en estas transacciones, como los fiados, los bizcochos, pastas y confituras.

Las especias las encontraremos en los cargazones genoveses, así podemos constatar la presencia de modestas cantidades de nuez moscada, canela, pimienta (blanca) y azafrán.

La fauna terrestre y sus derivados están representados por un número humilde de cerdos y caballos vivos. La presencia más importante la aportan los géneros transformados como el queso (de Cerdeña, de Florencia y plasentino), le siguen los artículos procedentes del cerdo (perniles, trozos de cerdo, manteca, tocino, vísceras y menudillos, longanizas, sobrasada, salchichón y morcillas), cabezas (no se especifican de que animal) y a título meramente anecdótico, lenguas de toro y vaca y caracoles.

Un apartado muy interesante es el reservado al pescados y salazones¹⁵, en muchos países de Europa (en especial los situados en las costas, al lado de una vía fluvial o cerca de un lago) el pescado, no sólo jugaba un papel primordial en la dieta de las personas, sino en el conjunto de las importaciones alimenticias. El pescado fresco era mucho menos importante que el seco o salado, debido a las dificultades que tenía su conservación, sólo se transportaba a cortas distancias. Por tanto el comercio marítimo de este producto se basaba, mayoritariamente, en exportaciones de pescado manipulado convenientemente para que alcanzara los puertos de destino en buenas condiciones. Por necesidad o por obligación el pescado, especialmente el salado, tuvo una aceptación enorme durante el Seiscientos. Su consumo, como

¹⁵ Enrique Jiménez López (*Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valencia 1981, p. 367), nos recuerda que «El comercio de la pesca salada era uno de los fundamentos económicos del Alicante del Setecientos».

es sabido, se incrementaba durante los dilatados ciclos de prescripción canónica de la Iglesia católica; era importante el número de entidades religiosas, conventos, monasterios y hospitales que lo consumían como parte habitual de su dieta diaria, y estaba al alcance de la mayoría de la gente. Como es lógico la miseria incrementaba obligatoriamente los días de ayuno. En el Grao valenciano, se desembarcaron importantes sumas de pescado, fundamentadas en la trilogía formada por el bacalao, las anchoas y las sardinas. De los tres, sobresaldrá el segundo en los años centrales de nuestro estudio. El primero, especialmente el consignado con el sobre nombre de bacalao inglés, fruto de reexportaciones de otras latitudes, ocupará un discreto segundo lugar; cerrando, este ranking la sardina. Estos productos marinos se completarán con aportaciones insignificantes de esponjas, huevos de pescado y huesos de ballena.

Las materias primas y elaboradas serán la base de este comercio, alimentando a la ciudad de Valencia de una gama variada de productos. De entre todos, destacaremos el grupo formado por el papel, los metales y minerales y los tejidos y similares. Del conjunto mencionado, sin duda, el que alcanzó más importancia fue el papel¹⁶ en sus múltiples formas, tamaños, usos, colores y calidades. Así se cita el: papel blanco, de estraza, moreno, de la marca *major* (moreno, negro, fino, *cotralla* y blanco), mediano, de naipes, de escribir, de protocolo (moreno y blanco), de *escritura de la ribera*, papel *ferro*, grueso, de imprimir, azul, fino, estampado, negro, de Génova, del Final y del Piamonte. Dentro de este apartado no podemos olvidar los libros que se importaron en grandes cantidades, sin especificar, la mayoría de las veces, su naturaleza; sólo hemos encontrado referencias a libros blancos de negocios, encuadernados, usados y de color blanco. La mayoría de las veces los destinatarios de ellos son las instituciones religiosas (como por ejemplo los conventos de San Agustín y de San Felipe que recibieron 100 unidades y 1 bala respectivamente) y sus miembros (el fraile Lucas García, al que iba destinada 1 bala, y el maestre Anastasio García, prior del Carmen, que recogió 3 balas) y una partida destinada a la Inquisición de Valencia.

¹⁶ « En los valles perpendiculares al mar se localizaron abundantes fábricas, condicionadas por la ubicación de la fuerza motriz hídrica que les era menester y por la cercanía a los corazones del tráfico internacional, a través de las cuales accedían a las materias necesarias para el trabajo y vendían el producto finalizado. Con estos soportes, Génova expidió su papel en todas direcciones »: D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV: rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo Occidental*, Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana, n. 4, Castelló 1988, p. 342.

El segundo capítulo del comercio genovés lo ocupan los textiles en sus diferentes niveles de elaboración, desde la materia prima: seda (de color, de Marsella, de Génova o fina de Levante), lana, algodón hasta la más refinada manufactura. Tejidos de todo tipo nos llegan en estos años de manera casi ininterrumpida, descargándose en nuestra playa: velos, lino, algodón hilado, hilos, mercerías, escotes, vetas, sombreros, cortinas de seda de diferentes colores, vestidos para Nuestra Señora de la Esperanza, medias de seda, de hilo, tela para estampar, algodón, lienzos (crudo, de colores, para teñir o de Levante), estameñas, colchas, lienzos, sábanas, esteras, manteles y mangas de seda, guantes, pañuelos, camisas, alfombras, *estamenya*, franela, cambray, camelote de Flandes, oro hilado, vestidos de raso, mantos de mujer, trapos de colores y pardos, hilo de múltiples tramas, ropas de diversas formas y estados de conservación (vieja, usada y tosca). También llegan notables cantidades de piedras de sastre o de *guix* para marcar y cortar las telas.

Los curtidos tienen una presencia destacada, estando representadas por las pieles de cabrito, ardes y las denominadas «vaquetes de Moscovia»¹⁷.

«Al lado de los textiles y del papel, los metales constituyen la trilogía de productos que quizá mejor definen este comercio»¹⁸. En sus estados primarios o transformados, los metales ocuparon una parte destacada en los buques que realizaron la ruta Génova-Valencia. Entre los minerales importados descubrimos grandes cantidades de plomo, acero, hierro y manganeso y en segundo plano bronce, cobre, estaño y carbón. Los productos manufacturados son diversos, encontrándonos con paellas, clavos normales y para el herraje de animales, tachas y tachuelas, palas, martillos, barras y planchas de hierro, latas (hierro, negras, blancas, de plomo ...), latón (destinado a la elaboración de la reja del coro de la catedral de Valencia), crisoles, clavazón, sierras, agujas (gruesas y finas), herraduras, aros, hilo de alambre (nuevo y viejo), *corves normals i d'argent*, hilo de alambre, láminas de cobre, estribos de caballo y una serie de productos domésticos como cajas de platos y jarrones de plata, calderos, cuencas de cobre, sartenes, etc. Referencia especial, merece el apartado destinado a las armas por su cantidad y variedad. Hasta 1641 hemos detectado envíos regulares de perdigones, arcabuces, hojas de

¹⁷ Cuero realizado con pieles procedentes de Rusia y que se utilizaba para los muebles de las casas principales. R.M^a, CREIXELL, *Fragments d'ornato i atrezzo. Mobles i estances en la primera meitat del set-cents*, en *L'epoca del Barroc i els Bonifàs*. Jornades d'Història de l'Art a Catalunya, Barcelona 2007, pp. 171-172.

¹⁸ *Ibidem*, p. 147.

espada y cañones de arcabuces y de escopetas. Al iniciarse la década de los cuarenta se observa un aumento en las importaciones de estos artículos, como consecuencia, probablemente, de los enfrentamientos que se están desarrollando en el principado entre las tropas de Felipe IV y los revolucionarios catalanes apoyados por las tropas francesas. Arcabuces, carabinas, mosquetes, escopetas y cañones de escopeta, perdigones, puñales, hojas de espadas, pólvora (135 barriles para el duque de Arcos, virrey de Valencia), mecha, cuerdas de arcabuces y armas sin especificar de que tipo, se registran frecuentemente en los manuscritos del *Peatge de Mar*.

Otros productos que figuran también con alguna frecuencia en los cargamentos de las naves genovesas son los muebles y la madera sin manipular especialmente la de nogal que se utiliza en cajas, baúles, aparadores, guardarropas, bufetes o escritorios. También se transporto ébano de distintas medidas (13 y 15,5 palmos), palo brasil, palo *campeig* y palo *santo* (madera muy apreciada en la época). En cuanto a las mercancías manufacturadas encontramos muebles artísticos, espejos, escritorios, bufetes, sillas (grandes, pequeñas, de cuero, de hilo, de reposo, guarnecidas, de Génova o de cuero) camas de campo, tablas de guitarra, taburetes y arquemisas.

Tiene su espacio en los cargazones las plantas medicinales (espliego, hojas de seu, adormidera, trementina y drogas en general), las materias tintóreas, gomas y resinas (pastel, perpetúan, gala, goma arábiga y de cerezo; solimán, alumbre, grana, *fustet* o zumaque).

Materiales de construcción y elementos artísticos están también presentes, encontrándonos con pilas de mármol y de piedra para agua bendita, toscas, de afilar y pulidas, morteros de piedra y para el horno, muelas de afilar y de molino, tablas de guitarra, cuadros (en una ocasión se especifica que es del padre Rodríguez), rosarios, reliquias, cruces, medallas e imágenes (de cera). La cerámica la encontraremos por medio del nombre genérico de *obra de terra* que formará parte de una nómina de objetos como cántaros, crisoles, jarrones, palmatorias o platos.

Por último tenemos una amplia variedad de artículos que llegan ocasionalmente y de los que citaremos algunos, como las velas, vidrio, palmitos, pitos, pajas de cristo, plumas de escribir, tazas, jarrones, platos, saleros, jabón, pendientes, mangos de cuchillo, aguarrás, cola, coral, yesca, etc. Este capítulo lo completaremos con 27 caballos, 4 carrozas y 1 litera enviados por Felipe IV a su mujer, la reina Isabel de Borbón, en 6 naos de la armada real que llegaron al Grao de Valencia el 15 de octubre de 1649.

Aunque ya la propia naturaleza de varios de los géneros expedidos por Génova a Valencia parece revelar su procedencia foránea, la explicación, en ocasiones, de ese extremo por la documentación consultada no deja resquicios a la duda. Así, encontramos referencias a lienzos de Levante, telas del Piamonte, tabaco y bacalao inglés, cántaros de tierra de Manacor, estameñas de Mallorca, tabaco de Brasil, o papel de Génova, del Final y del Piamonte.

El último factor a considerar es el elemento humano implicado en las relaciones comerciales, tanto en calidad de exportadores como de receptores. Posiblemente lo primero que sorprende es la intervención, en estas transacciones, de individuos no afines profesionalmente con la labor mercantil; que se contemplan esporádicamente en la documentación, recibiendo pequeñas partidas destinadas a su propio consumo. Si bien la profesión de mercader estaba vedada a las mujeres, estas aparecen en la documentación consultadas como herederas del negocio de su marido, por ello se registran con el sobrenombre de *viuda* seguido del nombre y apellido del difunto (de Ernando Carrillo, de Varages o de Serrano).

En la práctica no existía ninguna profesión incompatible con el desempeño del oficio de comerciante y, en cuanto al estado, sólo los clérigos quedaban apartados del ejercicio de estas tareas, ya que las leyes canónicas así lo establecían, «aunque realizaban transacciones para el abastecimiento de los monasterios, cabildos o congregaciones y para la venta de sus excedentes»¹⁹ (el 4 de julio de 1645, el padre de la compañía de Jesús Miguel Serra hace las funciones de remitente y destinatario enviándose 3 libras de alcaparras para consumo propio; el 10 de septiembre de 1641, el fraile Sifre adquiere y trae hasta Valencia, 24 libras de agua de murta).

Por regla general, los patrones, como ya hemos indicado anteriormente, no se limitaron a dirigir sus cargueros a Valencia, sino que a menudo participaron directamente en el negocio propiciado por sus navíos, como propietarios de una parte del cargamento, a quienes podemos calificar por este doble oficio de patrones-mercaderes. Un ejemplo de ello es Mauris Bertomeu que adquirió y trasladó, al mando de su embarcación, artículos variados como castañas, cerámica y círculos de hierro. En las mismas circunstancias, pero

¹⁹ R. BLANES ANDRÉS, *Mercaderes italianos en las importaciones marítimas valencianas en el segundo cuarto del seiscientos (16126-1650)*, en *Actas del 1r Coloquio Internacional sobre Los Extranjeros en la España Moderna*, M.B. VILLAR GARCIA y P. PEZZI CRISTÓBAL (coords.), I, Málaga 2003, p. 216.

en años diferentes encontramos a Juan Ángel Comiano, Josep Constantín, Lazaro Costa o Enrich Damiá, entre otros, que depositarán, en la playa del Grao, géneros tan heterogéneo como queso, seda, alcaparras, paleta, ropa vieja, medias de seda, sierras, confituras, telas, papel o cristales.

Aunque desgraciadamente no consta, salvo singularidades, el origen de los remitentes y consignatarios de los artículos facturados, parece tangible la hegemonía de los hombres de negocios de origen italiano. Los comerciantes extranjeros estarán representados, la mayoría de las veces por verdaderas sagas familiares, uno de los ejemplos más claros es la de los Botaso/Botasso (Blai/Blay, Antonio, Agustín/Agostí, Tomás y Juan Bautista)²⁰, presentes a lo largo de todo el desarrollo temporal analizado.

« Aunque este grupo esté unido por el apellido, lo dividiremos en dos, ya que sus vínculos comerciales así lo exigen. Blai Botaso será figura central y motor de las asociaciones formadas entre él y Manuel en unas ocasiones y con Agosti y Juan Batiste en otras »²¹;

mientras que a Antoni sólo lo veremos en compañía de Manuel y de Juan Batiste. Tomás por su parte intervendrá puntualmente y siempre a título particular. En otros momentos Blai, Manuel y Juan Batista se asociarán a otros mercaderes como Pelegr Grillo o Francisco Rato.

Con el apellido Botaso, sin especificar el nombre, nos aparecerán algunos asientos que nos pondrán en contacto con numerosos productos genoveses o de las escalas realizadas en el trayecto (Barcelona y Mallorca), así podemos comprobar que el papel (de diversas formas, colores y texturas) es fundamental en el negocio de este personaje, acompañado de alumbre, libros, vetas, frutas, anchoas o jabón. Sus agentes principales en Génova serán Bertomeu y Antonio Botaso, Pelegr Pereti y Bartolomé Rato.

El primer grupo, en el tiempo, lo forman la pareja Blai y Juan Bautista Botaso; sus transacciones importadoras tendrán lugar en la primeros años de la década de los veinte, basadas en la exportación de productos transformados, básicamente, papel (blanco, moreno, de estraza, para naipes, de protocolo), telas, mercerías, pastel o tartán y artículos alimenticios, aunque en menor cantidad. El remitente más habitual fue Francisco Malvesia. El consorcio constituido por Blai y Agusti Bostaso; lo encontraremos a lo largo

²⁰ « [...] por su apellido y `por las constantes relaciones que mantienen con Italia (especialmente con Génova) debieron ser oriundos de la vecina Península »: *Ibidem*, p. 216.

²¹ *Ibidem*, pp. 217-227.

de los años veinte, sus especulaciones, se basarán, como en los casos anteriores, en la exportación de productos transformados, básicamente, papel, telas, mercería, arcabuces y metales. Los intermediarios más frecuentes en el muelle genoves, fueron Juan Batiste Tesorelo, la familia Graso/Grasso (Bartolomé, Tomás, Jerónimo y Ambrosio), Botaso (Antoni M^a, Juan Batiste y Bartolomé, posibles parientes de ambos); Geroni Musio/Mucio, Josep Porrata y Juan Batiste Tesorelo. El 2 de agosto de 1624 encontremos a Blai y Agostí asociados puntualmente con Pelegre Grillo en la adquisición de cerámica.

La compañía instituida por Blai y Manuel Botaso se iniciará en el último cuarto de los años veinte y finalizará a mediados de de 1645, sus intereses comerciales se centrarán esencialmente en el papel y en algún producto transformado. Sus hombres de confianza serán Juan Domingo Ansaldo, Vincencio Borlenguer, miembros de la estirpe Botaso, Pedro Antonio Salvador y Juan Tomaso.

Fuera del ámbito familiar hemos rescatado la pareja formada por Manuel Botaso y Francisco Rato, observándose que mantienen los mismos intereses importadores que los anteriores. La única diferencia la encontraremos en los suministradores, que variarán en la mayoría de los casos, al ser ellos mismos quienes se provean. Se incorporarán excepcionalmente Antonio Botaso y Rato.

A título individual Blai, Manuel, Antonio, Tomás y Juan Bautista, no aportaran ninguna novedad, siguiendo los pasos importadores de las entidades aludidas con anterioridad.

Una nueva saga familiar la integrarán los Cernesio o Sernesio (caballeros milaneses afincados en Valencia²²); que si bien no alcanzaron el volumen de negocios de los Botaso, sí que jugaron un papel fundamental en el abastecimiento de trigo y cebada a la ciudad de Valencia. Agrupación conformada por Constantí/Constantín, Francisco, Manuel y Juan que actuarán individualmente, a excepción de Constantín y Francisco que no sólo llevarán sus propios negocios, sino que se fusionarán en múltiples ocasiones comprando y trasladando hasta Valencia, un volumen destacado de mercancías (entre 1621-1635) como armas, mercería, seda, telas y reducidas parti-

²² Así se les denomina en los diversos negocios que realizaron con los Jurados valencianos, en la década de los años treinta, para abastecer de trigo a la ciudad. Archivo Municipal de Valencia, *Manual de Consell*, A-157, año 1630 y sucesivos. *Ibidem*, *Seguretat*, i-30, 1626, p. 66, se les califica en los mismos términos « cavallers milaneses habitants de la ciutat de Valencia ».

das de papel. Los remitentes que trabajan para ellos fueron Paupilio Descalgui, Paulo Emilio y César Cernesio.

Constantín Cernesio será el más activo del clan, gracias a los servicios llevados a cabo por sus hombres de confianza en Génova, los ya mencionados Paupilio Descalgui y César Cernesio a los que se les unirán el propio Constantín y Benedito San Juan. Las mercancías negociadas son dulces, telas, hilo de hierro, papel y cajas diversas sin especificar su contenido.

En 1652 encontraremos al patrón Miguel Ángel Roffo transportando diversos artículos (*capells*, hilo de seda y diversas cajas pequeñas) adquiridos por Juan Torceano para Manuel Cernesio. En 1627 Francisco Cernesio, recibirá 18 balas de las cuales desconocemos su contenido, así como de la persona que se lo proporcionó (las fuentes no lo especifican).

Por último recordaremos el dúo formado por Juan Cernesio y Escanio Sobregondi, que en la década de los cuarenta mercaderán con telas, madera, alimentos, metales, muebles y papel, gracias a los esfuerzos de ellos mismos y de sus delegados Gabriel Boquet, Andría Novara y César Cernesio.

Otros actores son Adorno (Bernardo y Juan), Alfonso, (Antonio, Dionís, Felipe, Juan Bautista y Pedro María), Ansaldo, Estefano Capello, Juan Bautista Caponi, Francisco Cases, Juan Jacomo de la Nusa, Gregorio Grillo, Mateu Guió/Guión, Bernardo Lardón, Pedro Matón, Moiseo (Agustín, Gabriel y Juan Bautista), Juan Bautista Palavesino/Palavezzino, Rato (Francisco, Geroni, Lucas) y Rabel Valls.

* * *

En este artículo hemos pretendido acercarnos a lo que debieron de ser las relaciones comerciales marítimas entre dos de las grandes dársenas del Mediterráneo occidental, Génova y Valencia, a través de 5645 fichas extraídas de las fuentes consultadas. Queremos hacer constar nuestro agradecimiento a Vicente Blanquer, quien amablemente nos ha cedido la documentación de algunos años utilizada para su tesis doctoral. En cualquier caso, esperamos que futuras investigaciones complementen los datos ahora analizados.

INDICE

<i>Manuel Herrero Sánchez</i> , Prólogo	pag.	7
<i>Enrique Soria Mesa</i> , Poder Local y estrategias matrimoniales. Los genoveses en el reino de Granada (ss. XVI y XVII)	»	21
<i>María Matilde Hermoso Mellado-Damas</i> , La cofradía de los Caballeros de la calle Castro de Sevilla: una estrategia de mercaderes en el siglo XVI	»	47
<i>Nunziatella Alessandrini</i> , La presenza genovese a Lisbona negli anni dell'unione delle corone (1580-1640)	»	73
<i>Andrea Terreni</i> , Le relazioni politiche ed economiche degli <i>hombrs de negocios</i> genovesi con le <i>élites</i> milanesi nella seconda metà del Cinquecento	»	99
<i>Gaetano Sabatini</i> , Un mercato conteso: banchieri portoghesi alla conquista della Napoli dei genovesi (1590-1650)	»	141
<i>Roberto Blanes Andrés</i> , Aproximación a las relaciones comerciales marítimas entre Génova y Valencia en el reinado de Felipe IV (1621-1665)	»	171
<i>Rafael María Girón Pascual</i> , Los lavaderos de lana de Huéscar (Granada) y el comercio genovés en la edad moderna	»	191
<i>Giuseppe Mele</i> , La rete commerciale ligure in Sardegna nella prima metà del XVII secolo	»	203

<i>Stefano Pastorino</i> , La participación de los mercaderes ligures en el mercado asegurador valenciano (1519-1520)	pag. 219
<i>David Alonso García</i> , Genoveses en la Corte. Poder financiero y administración en tiempos de Carlos V	» 251
<i>Céline Dauverd</i> , The Genoese in the kingdom of Naples: between viceroys' <i>Buon governo</i> and Habsburg expansion	» 279
<i>Yasmína Rocío Ben Yessef Garfía</i> , Entre el servicio a la Corona y el interés familiar. Los Serra en el desempeño del Oficio del Correo Mayor de Milán (1604-1692)	» 303
<i>Manuel Herrero Sánchez - Antonio Álvarez-Ossorio Alvariño</i> , La aristocracia genovesa al servicio de la Monarquía Católica: el caso del III marqués de Los Balbases (1630-1699)	» 331
<i>Alejandro García Montón</i> , Trayectorias individuales durante la quiebra del sistema hispano-genovés: Domingo Grillo (1617-1687)	» 367
<i>Dario Maccarronello</i> , Reti mercantili e finanza pubblica nei viceregni spagnoli: gli Airoidi di Robbiate tra Milano, Genova e la Sicilia (1630-1649)	» 385



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-03-1

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Tiziana - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo