



SOBRE LAS GALERAS VENECIANAS DE PONIENTE
Y SUS ESCALAS IBÉRICAS
(SIGLO XV)

JOSÉ ENRIQUE LÓPEZ DE COCA CASTAÑER
Universidad de Málaga

Tras haber ganado la guerra de Chioggia (1378-1381) Venecia pretenderá competir con los genoveses en la ruta marítima de Poniente. La Serenísima había venido despachando galeras mercantiles a Flandes e Inglaterra desde principios del Trecentos, si bien esos viajes se interrumpían con frecuencia. Ahora, en las dos últimas décadas del siglo, desea regularizar las relaciones mediante el envío de una flota anual de acuerdo con un itinerario preciso ¹.

A tal efecto, la diplomacia veneciana tuvo que negociar el uso de diferentes escalas en el litoral de la Península Ibérica, por entonces repartido entre cuatro estados diferentes, uno de ellos musulmán ². A 1387 se remonta un privilegio de Juan I de Aragón amparando la escala de la flota veneciana en Mallorca, tanto a la ida como a la vuelta del viaje a Flandes ³. Por esas fechas, Juan I de Castilla concedía varias franquicias a los venecianos que trataban en sus reinos y la posibilidad de mantener cónsules en Sevilla, mercedes todas que en 1398 eran confirmadas por su hijo Enrique III ⁴. Cinco años

1. MELIS, F.: *Málaga nel sistema económico del XIV e XV secolo*. "Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XV)". Sevilla, 1976. pp. 61-63.

2. MELERO, M.^ª I.: Fondos medievales del "Archivo de Stato" de Venecia referentes a los reinos españoles. Regestos. *Miscel-lània de Textos Medievals* núm. 5 (1989), 329-359. Incluye 115 regestos de documentos relativos a la Corona de Aragón (1333-1511) y 9 que afectan a Castilla (1395-1506).

3. SANTAMARÍA, A.: "La reconquista de las vías marítimas" *Anuario de Estudios Medievales* núm. 10 (1980), 74. Melero (*op. cit.*, p. 357) ofrece como regesto núm. 1 de Castilla un salvoconducto para las galeras firmado por Pedro IV, rey de Castilla (sic) en Tarazona a 21 de marzo de 1395. Es un error evidente: o está equivocada la fecha, o la identidad del monarca, o vete a saber qué...

4. *Ibidem*, reg. núm. 2

después, los papeles de mayordomazgo del concejo hispalense dan fe de la presencia en la ciudad del cónsul micer Angelo⁵.

No tengo datos sobre las negociaciones desarrolladas con Portugal. Están mejor documentados, por el contrario, los tratos mantenidos con el emirato nazarí de Granada. El informe remitido a Venecia por Bernardo Contarini el 6 de octubre de 1400 revela que los granadinos estaban interesados en establecer relaciones formales con la señoría adriática⁶. Aunque no se especifican cuáles fueron los privilegios insertos en el “papiro rojo” que el emisario veneciano recibió de manos del emir, uno de ellos sería sin duda la licencia para abrir un consulado en la ciudad de Málaga⁷.

La regularización de la línea marítima no afectó inicialmente al calendario tradicional de los viajes. Según el registro del *ancoratge* mallorquín para 1324 y 1332, la *muda* veneciana de Poniente hacía escala en Mallorca en el mes de mayo, en el viaje de ida, y en octubre, en el de vuelta⁸. Cien años más tarde, las actas de aseguramiento marítimo del notario Antonio Contesti (1424-1427) recogen escalas para el viaje de ida en los meses de mayo-junio, y para el de vuelta en diciembre-enero⁹. Sorprende la puntualidad con que las galeras seguían llegando a Mallorca en el viaje de ida; máxime si se tiene presente que a lo largo del Cuatrocientos fue aumentando el desfase entre la fecha prevista para la salida de los convoyes y aquella otra en la que se efectuaba. Ésta sería una de las razones por las que la *muda* de Poniente zarpará en torno al 15 de julio desde mediados de siglo¹⁰.

Pero el cambio está más relacionado con el nuevo tipo de mercancías que las galeras cargaban para el tornaviaje. Durante mucho tiempo, la función principal de la *muda* veneciana de Poniente consistió en llevar especias a los mercados occidentales, centrados en Brujas, trayendo de retorno pa-

5. COLLANTES DE TERÁN A.: *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*. Sevilla, 1977. p. 217.

6. Recién instalado en el Alcázar Genil, residencia de embajadores, Contarini es requerido por un dignatario granadino para que acuda inmediatamente a la Alhambra. Éste le advierte que se trata de un honor extraordinario pues, por regla general, el emir dejaba pasar algunos días antes de dar audiencia a un emisario extranjero. CAREW HAZLITT, W.: *The Venetian Republic, its Rise, its Growth, and its Fall. AD 409-1797*. London, 1915. II, p. 664.

7. Parece que Bernardo Contarini fue el primer cónsul; pero en 1403 había sido sustituido ya por Andrea Corner. MELIS, F.: *op. cit.*, p. 63, nota 346.

8. DURLIAT, M. y PONS, J.: “Recerques sobre el moviment del port de Mallorca en la primera mitat del segle XIV”. *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*. Madrid, 1959, pp. 350 y 352.

9. SANTAMARÍA, A.: *op. cit.*, p. 75.

10. DOUMERC, B.: “La crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle: le problème du retard des ‘Mude’”. *Annales E.S.C.* núm. 3 (1985), 608-611 en particular.

ños de lana, flamencos e ingleses, para su reexpedición a Levante. Sin embargo, los registros portuarios de Anthona (Southampton) muestran cómo durante la primera mitad del siglo XV los venecianos se interesaron cada vez más por la lana virgen inglesa¹¹. Cuando ésta se convierta en la mercancía básica, el calendario de la travesía se modificará, “reduciendo” su velocidad. En lugar de un viaje de ida y vuelta entre la primavera y el otoño, las galeras van a zarpar a mitad del verano y, tras recalar en Flandes, no saldrán de Londres o Anthona hasta la primavera del año siguiente, después que las ovejas hayan sido esquiladas¹². Estos cambios se reflejan en la escala mallorquina: las galeras arriban a la isla en su viaje de retorno a mediados del mes de mayo¹³.

Los convoyes de Poniente se desplazaban de acuerdo con el itinerario siguiente: Venecia, Mesina, Palermo, Mallorca o Ibiza, Alicante, Almería o Málaga, Cádiz, Lisboa, Sluys y Londres o Anthona. A la vuelta hacían escala por lo general en los mismos puertos. Pero la hoja de ruta de las galeras se modificaba a menudo sobre la marcha, como se verá luego¹⁴.

Fondear en Mallorca o Ibiza era una decisión que tomaba el capitán de la flota contando con el parecer de los patrones de las galeras y de los mercaderes que viajaban en ellas. Los contratos de seguros suscritos ante el notario Contesti muestran que Mallorca era la escala más frecuentada. Aquí se cargaban partidas de nuez moscada, azafrán, cera y dátiles de probable origen magrebí. En el tornaviaje, los venecianos saldaban deudas, contraídas meses antes, con los comerciantes locales, y descargaban paños o mercancía. Los documentos susodichos muestran, asimismo, que en Mallorca se embarcaban paños “acolorats” con destino a Sicilia¹⁵.

Conviene recordar que, a comienzos del siglo XV, Valencia pretendió sustituir a Mallorca como puerto de escala para la *muda* de Poniente, al menos en su tornaviaje. En 1401 el *consell* otorgó una subvención de 50

11. Véase, por ejemplo, las obras siguientes: *The Local Port Book of Southampton for 1435-1436*. Edited by B. Foster. Southampton, 1963, pp. 89-91; y *The Local Port Book of Southampton for 1439-1440*. Ed. by H. S. Cobb Southampton, 1961, pp. 74-85.

12. LANE, F.C.: *Venice: A Maritime Republic*. Baltimore-London, 1987, p. 351.

13. Ver documentos referentes al nombramiento del mallorquín Bonifacio de Pachs como cónsul de venecianos en 1491, publicados en *Documentos sobre las relaciones internacionales de los Reyes Católicos*. Ed. Antonio de la Torre, t. III (Barcelona, 1951), pp. 398, 403 y 423-425.

14. Por cierto, el convoy se dividía en dos al entrar en el canal de la Mancha: uno para Flandes y otro para Inglaterra, reuniéndose luego, a la hora de emprender el tornaviaje. TREPPO, M. del: *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*. Barcelona, 1976, p. 94.

15. SANTAMARÍA, A.: *op. cit.*, p. 76, nota 96.

florines para sufragar la mitad del impuesto que habían de pagar los mercaderes locales al rey por hacer francas a las galeras. Pero este esbozo de protección oficial apenas tuvo continuidad, y los comerciantes valencianos optaron por tratar con los de las *mude* mediante factores destacados en Sicilia y Mallorca¹⁶.

En el itinerario oficial se incluía una especie de escala técnica en Alicante. A la hora de la verdad, sin embargo, parece que los convoyes preferían fondear en el puerto natural de Cartagena. Lo pone de manifiesto la correspondencia que el mercader Pedro de Monsalve mantenía con Enrique III de Castilla al empezar el Cuatrocientos. Una carta del 31 de mayo de 1406, que era domingo de Pentecostés, recoge la llegada a Cartagena de cuatro galeras venecianas, “e por quanto el dicho día de Pasqua corrió çierto levante muy fresco, las dichas galeras non fezieron salvo tomar agua e alçar velas e yrse su viaje”¹⁷. La brevedad de la escala no excluía, empero, que se hicieran algunos tratos¹⁸.

En la larga travesía hasta Cádiz las galeras de la conserva acostumbraban a echar el ancla en la ensenada malagueña. Lo dice la documentación datiniana, que no menciona a Almería, y lo confirman fuentes más tardías. En el viaje de ida los venecianos dejaban en Málaga una amplia gama de especias y drogas orientales, algunas joyas y perlas; en el viaje de retorno descargaban paños ingleses. En cuanto a los productos del país —frutos secos, azúcar y seda—, compraban algo de fruta y mucha seda para Brujas y Londres; pero el azúcar sólo les interesaba en el tornaviaje, cuando cargaban algunas cajas para Venecia¹⁹.

La seda malagueña gozó de gran aceptación en los mercados ingleses durante el Cuatrocientos²⁰. Era tal el interés que los venecianos sentían por ella que, en caso de apuro, recurrían a navíos de la competencia para transportar la seda a Inglaterra: en 1444 Giulio Contarini viajaba de Málaga a Londres en una galera florentina, llevando consigo una importante cantidad

16. IGUAL, D.: “Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia (1391-1534)” *Anuario de Estudios Medievales* núm. 24 (1994), 183 y 184.

17. BENITO, E.: “Avisos’ y negocios mediterráneos del mercader Pero de Monsalve”. *Boletín de la Real Academia de la Historia* CLXIX-1 (1972), doc. 5, p. 155; doc. 6, pp. 156 y 157.

18. El 8 de junio Monsalve escribe que los venecianos habían descargado 300 quintales de cobre y 1.000 marcos de plata consignados a un mercader florentino. Éste aceptaría luego canjear los metales por la lana que le ofrece Monsalve. *Supra* doc. 7, p. 158.

19. MELIS, F.: *op. cit.*, pp. 22, 29-30, 50 y 55.

20. Cf. *Calendar of State Papers and Manuscripts relating to English Affairs existing in the Archives and Collections of Venice*. Ed. Rawdon Brown, t.I (London, 1864), table núm. 5.

de seda virgen²¹. A veces, la escasez de materia prima daba pie a la picaresca. En una carta de Alvise Cadamosto a un compatriota, que marcha a Londres en una galera (circa 1478), le encarga que venda allí unos pañuelos de seda fina como si fueran de Málaga, pues no podrán hacer escala en este puerto debido a la guerra con Castilla²².

* * *

En 1442 se registra un intercambio epistolar entre los patrones de naves venecianas surtas en Sanlúcar de Barrameda y el concejo de Sevilla, en el que los primeros agradecen el salvoconducto otorgado por la ciudad y se ofrecen para que, en lo sucesivo, la Serenísima envíe anualmente dos o tres galeras. Desde ese momento, los cuadernos de arrendamiento municipales recogen las exenciones fiscales que el rey y la ciudad otorgan a los mercaderes venecianos²³.

Lo antedicho no parece que tenga mucho que ver con la *muda* de Poniente. Los mentados patrones lo eran de navíos redondos que hacían la *navigazione libera*, aunque a veces siguieran itinerarios semejantes a los de las galeras²⁴. En relación con este tráfico y muchos otros, se irían afincando comerciantes venecianos en Sevilla y otros puntos de la Baja Andalucía en la segunda mitad del siglo²⁵. Esta concentración de mercaderes acaso explique la existencia de varios cónsules: aparte del residente en Sevilla, en determinados momentos habrá otro en Cádiz y, ya en tiempo de los Reyes Católicos, un tercer cónsul en el Puerto de Santa María²⁶.

Es seguro que las grandes galeras venecianas de mercado, o galeazas, no remontaban el Guadalquivir hasta Sevilla. No lo es tanto que dispusieran de un solo fondeadero en el litoral andaluz. Sabido es que la "diplomacia privada" de los Guzmanes consiguió que muchos comerciantes ingleses acudieran a tratar en Sanlúcar de Barrameda. No hay que descartar pues que se intenta-

21. WATSON, W.B.: "The Structure of the Florentine Galley trade with Flanders and England in the Fifteenth Century". *Revue Belge de Philologie et Histoire* XXXIX (1961), 1.088 y nota 3.

22. Cf. *Medieval Trade in the Mediterranean World*. Illustrative Documents translated with introductions and notes by R.S. LÓPEZ and IRVING W. RAYMOND. New York, s.a. pp. 381 y 382.

23. COLLANTES DE TERAN, A.: *op. cit.*, pp. 217 y 218.

24. El patrón de uno de estos navíos se apropia de 9 arrobas y 14 libras de grana que un vecino del Puerto había cargado para Flandes en junio de 1421. MELERO, M.^a I.: *op. cit.*, p. 358, reg. 5.

25. SUÁREZ, L.: *Política internacional de Isabel la Católica. I: 1468-1481*. Valladolid, 1965. Docs. 42 y 86. BELLO, J.M.: *Extranjeros en Castilla (1474-1501)*. *Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*. La Laguna, 1994, p. 47.

26. Martín de Crauel, cónsul veneciano en Cádiz, se trasladaba a Jerez en 1459. SÁNCHEZ, J.: *Cádiz, la ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*. Córdoba, 1981, p. 140.

ra hacer lo mismo con la *muda* de Poniente. Pero los libros de cuentas de la casa ducal de Medina Sidonia —los conservados son algo tardíos— nada dicen acerca de la presencia de galeazas en Sanlúcar²⁷. Fuentes de otra naturaleza indican que fue el puerto de Cádiz la estación favorita de los venecianos. Son numerosas las referencias a la escala gaditana durante el Cuatrocientos y, a fines del mismo, las disputas de los almojarifes de Sevilla con los de Cádiz revelan que era a través de esta ciudad por donde los mercaderes de la *muda* negociaban con los del Puerto, Sanlúcar, Jerez y, por supuesto, Sevilla²⁸.

Las galeras de la conserva visitaron Cádiz incluso en la etapa que la ciudad estuvo bajo el señorío de don Rodrigo Ponce de León. Precisamente, una carta de éste a su contador Lope Díaz de Palma nos ilustra sobre el tipo de mercaderías que acostumbraban a traer los venecianos. En ella dispone don Rodrigo la compra de veinte varas de seda rasa negra, siete de raso carmesí y dos de seda rasa azul; dos piezas de chamelote negro y dos alfombras moriscas; media arroba de “floraque”, seis barriletes de “atriaca”, tres docenas de botes de conservas, una arroba de canela, otra de pimienta y una tercera de clavo. Leemos además:

“E asy mismo conprad algund vedrio de lo que por allí traen en las galeas, e sean jarros e copas lo más lindo que se pudiese fallar... Asymismo procurad de saber si en las dichas galeas traen algunas joyas de piedras preçiosas, qué tales son y de qué preçios y escribidmelo luego”²⁹.

Las cuentas de Lope Díaz muestran que se hizo efectiva la compra de todos los artículos mencionados, a excepción de las joyas: la carta de don Rodrigo, que estaba en Marchena, lleva fecha de 13 de agosto de 1485, y el convoy zarpó de Cádiz cinco días más tarde³⁰. Estas galeazas jamás llegaron a su destino como se verá más adelante. Pero otros convoyes solían cargar en Cádiz partidas de vinos (blancos y dulces), fruta y, sobre todo, “grana hispanica pro pannos”³¹.

27. FRANCO, A. y MORENO, A.: “Datos sobre el comercio del puerto de Sanlúcar de Barrameda en el primer tercio del siglo XVI”. *Actas del II Coloquio de Historia Medieval de Andalucía*, Sevilla, 1982, pp. 289 y 290 en particular.

28. Así se desprende del acuerdo alcanzado entre las dos partes en 1488-1490, que publica LADERO, M. A.: “Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)”. *Cuadernos de Estudios medievales* II-III (1974-1975), doc. núm. 4, p. 117.

29. *Op. cit.*, doc. núm. 2, p. 112.

30. Llama la atención que la arroba de canela, la de pimienta y la de clavo fueran de la medida veneciana.

31. Caso de la galera “Priula”, que llegaba a Londres el 22 de noviembre de 1445. FERREIRA, E. M.ª: “El papel de Galicia en la redistribución de productos andaluces visto a través de los archivos ingleses”. *Actas del II Coloquio de H.ª Medieval de Andalucía*, Sevilla, 1982, p. 243.

La escala en Lisboa no siempre figuraba en las hojas de ruta, según han demostrado A. Tenenti y C. Vivanti³². Y si la *muda* de Poniente fondeaba en el estuario del Tajo, no parece que se hicieran negocios importantes ni continuos. En este sentido, no se muy bien cómo interpretar un formulario diplomático de la cancillería de don Duarte (1433-1438), donde se contemplan los saludos que habían de dispensarse al *capitaneus* de la flota de Venecia³³.

Se ha considerado que Lisboa era una parada necesaria para hacer acopio de agua y provisiones antes de cruzar el golfo de Vizcaya. Pero están documentadas las escalas de las galeras en Galicia tanto a la ida como a la vuelta. Se sabe de un convoy que iba a Flandes en 1400 o 1420, que entró en los puertos de Muxia, Cees, Ferrol y Coruña. A ellos se desplazarían los despenseros del cabildo compostelano para comprar tejidos diversos casi subrepticamente, pues las galeras dan la sensación de huir de los recaudadores de diezmos³⁴. Tres cuartos de siglo más tarde, el rey Fernando reprendía al arrendador de Coruña, Juan de Boo, por haber confiscado ocho piezas de chamelotes a "las personas que venieron en las galeas de Venecia el año pasado de DIII... disyendo que heran descaminados"³⁵.

* * *

He indicado antes que la *muda* de Poniente solía recalar en los mismos puertos durante el viaje de vuelta. Debo añadir ahora que, desde mediados de siglo, los convoyes se dividían al entrar en el Mediterráneo: parte de las galeras volvían a Venecia tras haber tocado en los puertos de Honein, Orán y Túnez³⁶. No es probable que pasaran por Ceuta, una plaza desdeñada tradicionalmente por los venecianos³⁷. Por eso hay que valorar con reservas el testimonio inserto en la *Crónica do conde dom Pedro de Meneses*, de Gómez Eanes de Zurara, sobre la llegada a Ceuta de un convoy veneciano. Dice así:

32. Cf. "Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV^e-XVI^e siècles". *Annales E.S.C.* núm. 1 (1961), 83-86.

33. Cf. *Livro dos Conselhos de el-rey don Duarte (Livro de Cartuxa)*. Ed. Joao Jose Álvares Dias. Lisboa, 1982, p. 193.

34. FERREIRA, E. M.^a: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Santiago, 1988, p. 489.

35. El rey ordena al citado arrendador (Medina del Campo, 8/octubre/1504) que devuelva los tejidos, o su valor en metálico, por medio del embajador veneciano que acaba de llegar a la corte. *Archivo General Simancas* Libro 9.^o de Cédulas de la Cámara, fol. 170r.

36. Así consta, por ejemplo, en la comisión ducal entregada al capitán de la *muda* de 1485. Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, I, p. 149.

37. CHERIF, M.: *Ceuta aux époques almohade et merinide*. Paris, 1996, pp. 137 y 138. Parece que la división del convoy se hacía en aguas de Almería.

“Em este tempo chegarom alli as gallés de Veneza, e ouverom grande gasalhado do Conde, e lhes foram alli compradas daquellas cousas que traziam muy bem, porque foi achado que levarao dalli bem seis mil coroas, antre ouro e troco de mercadoria, de que elles mostrarom que lhes prazia muito, porque pensavam, que em cidade que mais costumava guerra que tratos d’outros negocios, nom podessem achar quem em sua mercadoria tanto dispendesse: e por dezir verdade a principal compra foi do Conde, o qual tinha Filhas pera casar, e comprou muitas joyas pera ellas...”³⁸.

Zurara no dice cuándo se produjo la visita de las galeras, pero se refiere a ella tras haber escrito sobre la venida a Ceuta del caballero catalán Franci Desvalls para combatir con Johan de Boixadors. La historia de este lance famoso se desarrolló entre el 30 de noviembre de 1428 y el 29 de junio del año siguiente, según Martín de Riquer³⁹. Así pues, el convoy en cuestión debió ser el que zarpó de Venecia en la primavera de 1429 o, quizás, el que volvía del mar del Norte a fines del año anterior⁴⁰. De la lectura de la crónica se deduce, asimismo, que no había una relación regular entre los venecianos y Ceuta, pese a que aquéllos sabían que el presidio portugués era un centro activo de corso, donde normalmente había dinero para gastar⁴¹.

Esta escala en Ceuta pone de relieve la libertad, por no decir frecuencia, con que solían alterarse las hojas de ruta de los convoyes. Una libertad que contribuyó a retrasar los calendarios de navegación y, al decir de algún estudioso, a degradar todo el sistema veneciano de galeras de mercado⁴².

Desde mi punto de vista hay que prestar mayor atención a los tropiezos que sufría la *muda* de Poniente en su periplo ibérico por culpa de terceros. El 8 de octubre de 1387 Juan I de Aragón revocaba unas cartas de marca extendidas contra el comercio veneciano, satisfecho por las compensaciones que la Serenísima había dado a ciertos vasallos suyos⁴³. La emisión de marcas represalias, que no dejaba de ser una fórmula brutal para resolver

38. Manejo la edición facsimil (Porto, 1988), pp. 360 y 361.

39. Cf. *Caballeros andantes españoles*. Madrid, 1967, pp. 106 y 107.

40. Queda descartado que pudiera tratarse de la *muda* de Barbería, pues no será hasta 1436 cuando se inaugure esta nueva línea de navegación y comercio. LÓPEZ DE COCA, J. E.: “Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempo de los Reyes Católicos y Carlos I”. 1490: *en el umbral de la Modernidad*. Valencia, 1994. I, pp. 23-55.

41. El mismo Zurara refiere que en la primavera de 1417 las galeras de Flandes fueron testigos, en aguas del Estrecho, de la captura de un cárabo malagueño por fustas ceutíes Cf. *Crónica*, p. 145.

42. *Supra* núm. 10.

43. MELERO, M.^ª I.: *op. cit.*, p. 344, reg. 53.

litigios, evitaba la ruptura total entre las partes al tener una duración limitada. Pero, en lo que toca a las galeras de la conserva, provocaba retrasos y otros muchos inconvenientes. En 1412 es el propio capitán de la *muda* de Flandes, Marco Giustiniani, quien ha de convencer al *consell* de Mallorca para que anule unas cartas de marca concedidas a un isleño⁴⁴.

Tampoco faltaron los incidentes en aguas castellanas. El 31 de agosto de 1424 el Dogo reclamaba a Juan II la ejecución de la sentencia dada por los comisarios reales contra unos que habían robado en la galera "Pasquaiiga", cuando ésta volvía de Flandes⁴⁵. Aunque desconozco las circunstancias en que se produjo el latrocinio hay algo seguro, y es que, a pesar de su envergadura e invulnerabilidad aparente, las galeras venecianas no imponían suficiente respeto a los marinos de Castilla. Durante la guerra con Aragón (1430), el almirante don Fadrique, tío del rey, recibió el mando de 14 galeras que a la sazón se armaban en Sevilla; de aquí zarpó en el mes de julio con sólo media docena, pues no quiso esperar a que todas estuviesen listas y aparejadas,

"... e cuando llegó a Cadiz, falló ende çinco galeas de Venecia, de las cuales quiso saber si venían en ellas algunos catalanes o ropa suya.

Ellos se pusieron en armas en tal manera, que pudiera ser que non resçibiera dello honrra el Almirante, e esto por salir la flota derramada; pero a la fin, catadas fueron las galeas de los venecianos como cunplía"⁴⁶.

La unión dinástica de Castilla y Aragón con los Reyes Católicos no favoreció la circulación de los convoyes venecianos, sino todo lo contrario. Las relaciones con la Serenísima se deterioraron al comenzar el reinado de Fernando e Isabel por un doble motivo: la rivalidad en Italia y la conquista del emirato nazarí de Granada. En el segundo caso, porque al burlar el bloqueo naval impuesto por los castellanos la *muda* de Berbería fue perseguida en 1484 hasta las playas de Valencia, perdiendo luego una de sus galeras⁴⁷.

* * *

Para garantizar la continuidad de los convoyes de Poniente y Berbería vino a España el embajador Pedro "Sobraton". El 7 de febrero de 1485 la cancillería real emitía un salvoconducto para las galeazas de Venecia que, al mando de Agustín Fesqueriño, habían de volver con carga desde Inglate-

44. *Op. cit.*, p. 346, reg. 59.

45. *Op. cit.*, p. 358, reg. 3.

46. GARCÍA DE SANTAMARÍA, A.: "Crónica de don Juan II de Castilla" *CODOIN* t. 100 (Madrid, 1891), pp. 250 y 251.

47. LÓPEZ DE COCA, J. E.: *op. cit.*, pp. 30 y 33.

rra⁴⁸. Con esa misma fecha los reyes comunicaban al Almirante de Castilla y a don Álvaro de Mendoza, conde de Castro y responsable del bloqueo del litoral granadino, que habían prometido al dogo veneciano no estorbar la navegación de sus barcos, especialmente de “las galeras que el dicho duque e señorío de Venecia tiene, que agora son en Venecia, que vienen de Venecia para el viage de Flandes, de las cuales es capitán Bartolomé Mino...”, siempre y cuando no “descarguen cosa alguna en ningún lugar nin puerto de la costa de Granada”⁴⁹. Una condición, ésta, que los venecianos aceptaron a regañadientes: en la comisión otorgada a Bartolomé Minio el 12 de abril de 1485 se renunciaba a la escala granadina en el viaje de ida, pero no así en el de retorno⁵⁰.

Sin embargo, este convoy no pudo llegar a su destino. Las cuatro grandes galeras que lo componían fueron interceptadas y apresadas el 20 de agosto de 1485 por el corsario francés Colom, a la altura del cabo San Vicente⁵¹. Venecia, que recibía la noticia de este desastre el 18 de septiembre, replicaría capturando una galeaza del rey de Francia en Alejandría, el 3 de noviembre de 1485. En el curso de las negociaciones posteriores la Serenísima exageró siempre sus pérdidas, mientras que la monarquía francesa justificaba lo sucedido recordando que el comercio veneciano había estado bajo interdicción papal⁵².

Me interesa destacar, no obstante, cómo reaccionaron los estados ibéricos ante la pérdida de estas galeras. El cronista Alonso de Palencia precisa que el combate entre Colom y los venecianos tuvo lugar el 21 de agosto, “y como contrariaba mucho a don Fernando por el tráfico existente entre Sicilia y Flandes, envió un mensajero a protestar del atropello”⁵³. Se sabe que escribió al rey de Francia el 30 de octubre de 1485, pidiendo daños y perjuicios por el robo de mercaderías pertenecientes a comerciantes sicilianos y valencianos⁵⁴. Y volverá a hacerlo el 5 de noviembre, reclamando ahora por

48. *Registro General del Sello (Simancas)* febrero 1485, fol. 239.

49. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*. Buenos Aires, 1945, t. II, pp. 465 y 466.

50. Las galeras podrán fondear en Málaga y/o Almería si el capitán cree que el trato puede ser ventajoso y el estado del país no lo impide. *Supra* núm. 36.

51. Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, I, doc. 499, pp. 155 y 156.

52. CAREW HAZLITT, W.: *op. cit.*, II, pp. 661 y 662.

53. Cf. *Crónica de Enrique IV. III: Guerra de Granada*. “Biblioteca de Autores Españoles” t. CCLXXVII (Madrid, 1975), p. 152.

54. Cf. *Documentos sobre las relaciones internacionales de los RRCC*. t. II (Barcelona, 1950), pp. 238 y 239.

los bienes del valenciano Pere Belvire⁵⁵. Por su parte, Juan II de Portugal ofreció un préstamo de 40.000 cruzados a los venecianos supervivientes —que habían sido abandonados por Colom en las playas de Cascaes— para que pudieran rescatar las galeras y su cargamento. Pero, al negarse el corsario a tratar con sus víctimas, el monarca prohibió a los suyos que adquirieran ninguna de las mercancías que traía el convoy⁵⁶.

* * *

Si el desastre del cabo San Vicente desorganizaba temporalmente el tráfico veneciano con el mar del Norte, la guerra con los turcos, en la transición al Quinientos, interrumpía la circulación de todos los convoyes durante un largo bienio⁵⁷.

El posterior incremento de la piratería en el área mediterránea hará que las grandes galeras mercantiles tengan que asumir tareas policiales en el transcurso de sus viajes, algo para lo que no estaban en absoluto preparadas. En el verano de 1506 Vincenzo Capello, capitán de la *muda* de Poniente, atacaba a una nave genovesa en aguas de Málaga, confundiéndola con un corsario napolitano que había desvalijado anteriormente una nave veneciana⁵⁸. En el cabildo celebrado el día 7 de septiembre, los municipales malagueños acordaron escribir al rey sobre

“la fuerza que fizieron las tres galeças de Venecia que estan surtas en el puerto desta dicha çibdad a la nao de Génova, que está ansy mesmo en el dicho puerto, e que se aya informaçion de como pasó lo susodicho e el maestre de la dicha nao declare sy es contento del daño que reçibió de las dichas galeças...”⁵⁹.

Este incidente se produjo en un momento bastante inoportuno para los intereses venecianos. Las continuas suspensiones y renovaciones de marcas represalias en los primeros años del nuevo siglo, habían contribuido a

55. Un factor de éste en Mesina había cargado 635 libras de seda en las galeras, consignándolas a un mercader pisano residente en Brujas. Así consta en un testimonio notarial levantado en Valencia el 16 de septiembre de 1485, que menciona IGUAL LUIS, D.: *op. cit.*, p. 184.

56. RUY DE PINA: *Croniqua del Rey dom Johan II*. Ed. Alberto Martines de Carvalho Coimbra, 1950, pp. 67 y 69.

57. RUDDOCK, A.: *Italian Merchants and shipping in Southampton, 1270-1600*. Southampton, 1951, pp. 223 y 224.

58. TENENTI, A.: “I corsari in Mediterraneo all’inizio del Cinquecento”. *Rivista Storica Italiana* LXXII (1960), pp. 262-264.

59. (A)rchivo (M)unicipal (M)álaga. Libro V de Actas Capitulares, f. 142 y v.º. Compárese con el informe que Capello envía a la Serenísima algo más tarde, desde Cagliari. Cf. *I Diarii di Marino Sanudo*, t.VI (Venezia, 1881), col. 469.

limitar la duración de los pasaportes concedidos a las galeras, de manera que el más ligero contratiempo durante el viaje ponía a un convoy en una situación delicada. Y no sólo eso: la monarquía católica, preocupada por el contrabando que se hacía con los países musulmanes, demoraba la entrega de estos viáticos con más frecuencia de la que el sistema de las *mude* podía tolerar. Parece que el rey Fernando aceptó hacer borrón y cuenta nueva al conceder unas cartas de seguro valederas por tres años, en abril de 1506. Pero el incidente de Málaga supuso una marcha atrás como se verá seguidamente⁶⁰.

El convoy de 1507 había salido de Venecia sin el salvoconducto español a la espera de que su capitán, Andrea Bragadino, lo recibiera en ruta; pero las galeras zarparon de Cádiz rumbo al mar del Norte sin que el cónsul veneciano hubiera obtenido el tan deseado permiso. Esa carta de seguro fue otorgada luego por un período de tiempo inferior al que un convoy de Poniente invertía normalmente en ir y volver. Por eso, cuando venga el embajador Francesco Cornaro en febrero de 1508, su preocupación primera será negociar una prórroga o, en su defecto, un permiso nuevo que permita a las galeras volver de Inglaterra con garantías suficientes⁶¹. Parece que lo consiguió a tiempo dado que el salvoconducto expedido por la cancillería regia lleva fecha de 3 de abril, no esperándose la arribada de las galeras a Cádiz hasta el mes de mayo⁶². Aunque el viaje de retorno de este convoy resultará bastante accidentado a causa de las operaciones navales españolas en la costa norteafricana. En agosto de 1508 recibía Venecia la nueva de que las galeras de Andrea Bragadino estaban detenidas en Cádiz “per dubito di Piero Navaro, capetano di l’arma di Spagna, quel era li a presso...”⁶³.

Es probable que esto tenga relación con el retraso que sufre la expedición del permiso de navegación para la *muda* de 1508. La señoría veneciana se había interesado por su consecución desde el mes de abril, pero la monarquía católica seguía dando largas al asunto ya entrado el verano⁶⁴. De

60. MELERO, M.^a I.: *op. cit.*, p. 356, reg. 112; p. 359, reg. 9.

61. Cartas del embajador a Venecia, escritas en Burgos el 20 de marzo, el 11 y el 29 de mayo de 1508. Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, t. II (London, 1867), docs. 1.333-1.335 y 1.337.

62. El texto de la carta de seguro en RODRÍGUEZ VILLA, A.: “Un cedulario del rey Católico (1508-1509)”. *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos* (1909), doc. 80, pp. 405 y 406.

63. Cf. *I Diarii di M. Sanudo*, t. VII (Venezia, 1882), col. 618.

64. Según recuerda Cornaro en carta despachada en Burgos el 6 de julio Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, II, doc. 1.339.

hecho, no será hasta el 19 de septiembre cuando doña Juana firme el salvoconducto para las tres galeazas que, al mando de Micer Agustín de Mula, habían de contornear el litoral peninsular en el largo viaje a Flandes e Inglaterra. La rapidez con que Cornaro remite este seguro —firmado por el rey Fernando el 9 de octubre— a Málaga, permite suponer que la *muda* había salido ya de Venecia⁶⁵. En la plaza mayor de aquella ciudad sería pregonado a fin de evitar lo que más temía el embajador veneciano: un ataque a las galeras de parte de Pedro Navarro, cuya flota seguía operando en aguas del mar de Alborán⁶⁶.

El salvoconducto en cuestión tenía validez por dieciséis meses, lo que dice mucho en favor de Francesco Cornaro. Pero la habilidad de este diplomático no fue suficiente para impedir el empeoramiento de las relaciones entre España y Venecia, rivales siempre en la península italiana, que desembocará en la formación de la Liga de Cambrai, en contra de la Serenísima. El 31 de mayo de 1509 doña Juana revoca todos los seguros y licencias concedidas a los comerciantes venecianos, con quienes —según reza la carta de anulación— el papa había prohibido tratar “y ha dado liçençia y facultad a qualquier persona o personas que los puedan haber, que los tomen y tengan por sus esclavos y les tomen todos sus bienes y hagan dellos como cosa suya propia”⁶⁷. Las galeras de Agustín de Mula, que estaban en Inglaterra al estallar la guerra, protagonizaron una pequeña hazaña al hacer la travesía directa entre Anthona y Otranto en 31 días solamente⁶⁸.

En los años que siguen, al margen de unas alianzas siempre fluctuantes, la señoría veneciana va a pelear por su vida. El sistema de las *mude* se vendrá abajo durante ese período al no circular los convoyes de Berbería y de Poniente. Y cuando se reanuden los despachos de galeras en 1517, las circunstancias ya no serán las mismas que antes de la guerra. Pero esto es otra historia.

65. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *op. cit.*, doc. 261, p. 178. *A.M.M.* Provisiones V, f. 70-71 v.º Véase apéndice documental.

66. Según reza en la carta de Cornaro (Sevilla, 31/octubre/1508) a Micer Agustín de Mula. Cf. *Calendar of State Papers*, II, doc. 1.341.

67. RODRÍGUEZ VILLA, A.: *op. cit.*, doc. 647, p. 379. El 20 de abril se había dado permiso a Francesco Cornaro para que abandonara el país (doc. 593, p. 348).

68. *Supra* núm. 12.

Apéndice documental

1508, octubre, 9. Córdoba

“Carta de aviso a esta ciudad de su alteza, como la Ilma Señoría de Venecia quiere inbiar tres galeras de mercaderías para tratar con ellas en estos puertos”.

A. M. M. Provisiones V, ff. 70-71 v.^o

“Doña Johana por la graçia de Dios reyna de Castilla, de León, de Granada, de Toledo, de Galisia, de los Algarves, de Algezira, de Gibraltar e de las yslandas de Canaria, de las yslandas Yndias e Tierra Firme del Mar Oçeano, prinçesa de Aragón e de las Dos Seçilias, de Jerusalén, etc. Archiduquesa de Austria, duquesa de Borgoña e de Bravante, condesa de Flandes e de Tyrol, señora de Viscaya e de Molina etc. A vos el mi almirante Maior de la mar e a vuestros lugartenientes e a los perlados, duques, marqueses, condes, ricos omes, maestros de las órdenes e a los del mi consejo, oydores de las mis abdiencias, alcaldes, alguasiles de la mi casa e corte e chançillería, e a los priores, comendadores e subcomendadores, alcaides de los castillos e casas fuertes e llanas, e a todos los conçejos, corregidores, asyistentes, alcaldes, alguasiles, merinos e prebostes, regidores, cavalleros, escuderos, ofyçiales e omes buenos de todas las çibdades e villas e lugares destos mis reynos e señoríos, e a qualesquier mis capitanes e jente d’armas e maestros e patrones de naos e caravelas e galeras e otras e qualesquier fustas que andan e anduvieren por la mar, e a qualesquier justiçias e vezinos de qualesquier puertos e barras e playas e avras, e otras qualesquier personas mis subditos e naturales de qualquier ley, estado o condiçion, preminençia o dinidad que sean o ser puedan e a cada uno e qualquier de vos a quien esta mi carta o su traslado (fol. 70 v.^o) sygnado de escrivano público fuere mostrada, salud e graçia. Sepades que la ylustísima señoría de Venecia me ha enviado a haser saber quella quiere enviar tres galeaças cargadas de mercadorías con miçer Agustín de Mula, su capitán; las quales dis que plasyendo a nuestro señor entienda a tocar en Flandes e después, a la yda e a la venida, en algunos puertos e algunas çibdades e villas y lugares destos dichos mis reynos, e tratar e contratar en ellos las dichas mercadorías; e porque dis que temen que a cabsa de algunas marcas represarias que dis que por nuestro mandado se han dado o se dieren de aquí adelante en favor de algunos subditos e naturales míos e contra veneçianos, o por algunas otras cabsas e razones, prenderán o ferirán o matarán o lisyaran al capitán o conpañia de las dichas galeaças e tomarán e embargarán e ocuparán las dichas mercadorías o harán algunos otros males e daños o desaguisados algunos con las personas e bienes del dicho capitán e conpañia de las dichas galeaças e en las mercadorías e otras cosas dellas, de que dis que si asy pasase resçibiría mucho daño, fueme por su parte suplicado e pedido por merçed sobre ello le mandase proveer, mandandoles dar mi carta de salvoconduto para las dichas tres galeaças e capitán e ofyçiales e conpañia e mercadorías e otras cosas qualesquier cosas dellas, o como la mi merçed fuese. E yo, acantando (sic) la pas e aliança e amor

que ay entre estos dichos mis reynos y la dicha ylystrísima señoría de Venecia e por la hutyilidad e provecho que se espera seguir a mis súbditos e naturales de la contratación de las dichas galeaças e por otras çiertas cabsas e rasones que a ello me mueven, tóvelo por bien, porque vos mando a todos e a cada uno de vos en vuestros lugares e juridiçiones que dexedes e consintades al dicho capitán e ofyçiales e fadores e conpañã de las dichas tres galeaças varar e sorjir e estar en ellas e con ellas en qualquier de los dichos puertos e playas e avras e barras destos dichos mis reynos e señoríos quellos quisyeren e por bien tovieren, e tratar e contratar qualesquier mercadorías dellas con qualesquier personas que las quisyeren comprar, dentro de las dichas galeaças e fuera dellas, en los dichos puertos e en qualquier dellos, pagando los derechos que son obligados, que yo por la presente les doy liçençia para ello, con tanto que no traygan en las dichas galeaças personas condenadas por el delito de la heretica pravedad e apostasya, ni den ni vendan ni lleven mantenimientos ni armas ni otras cosas vedadas a los moros ni a otros ynfeles enemigos de nuestra santa fe católica, e guardando lo susodicho los dexey e consyntays en dar e tratar en esos dichos puertos e pueblos (fol. 71 recto) dellos e en las (sic) mares e ríos destos dichos mis reynos e señoríos, sin les poner en ello ynpedimiento alguno, e syn los ferir ni prender ni matar ni cofaser (sic) ni consentyr que les sea fecho otro mal ni daño ni desaguisado alguno en sus personas e bienes e mercadorías, suias ni de las dichas galeaças, ni ge las enbargueys ni ocupeys por ninguna ni algunas marcas represarias que fasta aquí se ayan dado o dieren de aquí adelante contra veneçianos, o por debdas que deva la dicha ylystrísima señoría de Venecia o algunas otras personas partyculares della, o por otra cabsa ni rasón alguna, fechas fasta la data de la presente carta. Pero es mi merçed e voluntad que sy alguna o algunas personas de las que vinieren en las dichas galeaças fisieren algund delito o otro mal y daño en estos dichos mis reynos e señoríos, que en tal caso las justiçias de los lugares donde el tal delito o daño acaesçiere puedan haser e fagan justiçia a las partes a quien el tal caso tocare. El qual dicho salvoconducto e seguro mando que se guarde e cunpla por tienpo de dies e seys meses primeros syguientes que se cuenten desde el día de la data desta dicha mi carta en adelante, e durante el dicho tienpo por esta dicha mi carta, o por el dicho su traslado signado de escrivano público como dicho es, tomo e resçibo al dicho capitán, ofyçiales e fadores e conpañã e a todas las otras personas de las dichas galeaças, e a las mercadorías e cosas dellas, so mi guarda e anparo e defendimiento real, y los seguro de todas e qualesquier personas, mis vasallos e súbditos naturales, e de qualesquier marcas e represarias que les ayan sydo dadas o diesen de aquí adelante contra veneçianos durante el dicho tienpo, para que les non fyeran ni maten ni lisyen ni prendan ni fagan otro mal ni daño ni desaguisado alguno en sus personas e bienes e mercadorías, ni marquen ni represen cosa alguna dello como dicho es; e vosotros e cada uno de vos guardedes e cunplades esta dicha mi carta de salvoconduto e todo lo en ella contenido, e en ello ni en parte dello embargo ni contrario alguno no pongays ni cosyntays poner. E porque venga a

notyçia de todos e ninguno no pueda pretender ynorançia, fagays apregonar esta dicha mi carta por todas las çibdades e villas y lugares e puertos donde aportaren e quisieren aportar o andar las dichas galeaças, por las plaças e mercados e otros lugares acostunbrados de los dichos lugares, por pregón e ante escrivano público. E fecho el dicho pregón si alguna o algunas personas fueren o pasaren contra lo susodicho o contra qualquier cosa o parte dello, vos las dichas mis justiçias proçedays contra ellos o contra cada uno dellos a las mayores e más grandes penas çviles e criminales que fallades por fuero e por derecho, como contra aquellos que pasan e quebrantan salvoconduto (fol. 71 v.^o) dado e otorgado por su reyna e señora natural. Y los unos ni los otros no fagades ni fagan ende al por alguna manera so pena de la mi merçed e de dies mill maravedies para la mi cámara a cada uno que lo contrario fisiere. E demás mando al ome que les esta mi carta mostrare que los enplase que parescan ante mi en la mi corte, do quier que yo sea, del día que los enplasare fasta quince días primeros syguientes so la dicha pena, so la qual mando a qualquier escrivano público que para esto fuese llamado que de ende al que ge lo mostrare testimonio sygnado con su sygno porque yo sepa en como se cunple mi mandado.

Dada en la çibdad de Cordova a nueve días del mes de otubre año del nasçimiento de nuestro señor Ihesu Christo de mill e quinientos e ocho años. Yo el rey. Yo Miguel Peres de Almaçan, secretario de la reyna nuestra señora, la fiz escrevir por mandado del rey su padre.

E al pie desto estava el sello real de su altesa sobre çera colorada e escripto que desia: liçençiatu Çapata. Juan Cobo chançiller. E en las espaldas desia: Registrada”