



La Nao

1.
Navegación marítima del Mediterráneo al atlántico
Antonio Malpica Cuello [ed.]

2.
Comercio marítimo en el Mediterráneo medieval y moderno
Jean-Claude Hocquet

3.
Relaciones entre el Mediterráneo cristiano y el norte de África en época medieval y moderna
Carmen Trillo San José [ed.]

4.
Islas y sistemas de navegación durante las edades media y moderna
Adela Fábregas García [ed.]

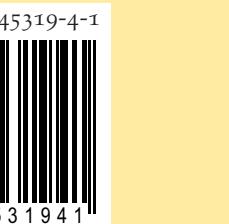
5.
Navegación y puertos en época medieval y moderna
Adela Fábregas García [ed.]

6.
Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval
Raúl González Arévalo [ed.]

La Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval es una cuestión con una problemática compleja, que desborda el ámbito estricto de la historia de la navegación y de la historia económica para meterse de lleno en la historia institucional. Lo primero que había que hacer era delimitar unos términos —navegación pública y privada, línea de navegación— que, de entrada, responden más a una distinción contemporánea que a un sentido medieval. Por otra parte, la ecuación que identificaba la navegación pública con el patrocinio estatal se ha revelado simplista por reduccionista y no responde a la realidad de los sistemas de navegación ensayados por las potencias marítimas del Mediterráneo medieval. Además era necesaria una discusión profunda que consumara la ruptura con el italoocentrismo que ha monopolizado la cuestión por la dificultad que supone tomar como referencia absoluta los modelos italianos, y concretamente el veneciano, en materia de intervención pública en la navegación.

En definitiva, el presente volumen nace con vocación de constituir una aportación relevante a un tema complejo en el que nuevas fuentes y nuevas perspectivas están cambiando modelos que han quedado anticuados y, sobre todo, se han revelado inadecuados para analizar la realidad de la participación institucional y su interacción con la iniciativa privada en la navegación que caracterizó el Mediterráneo medieval.

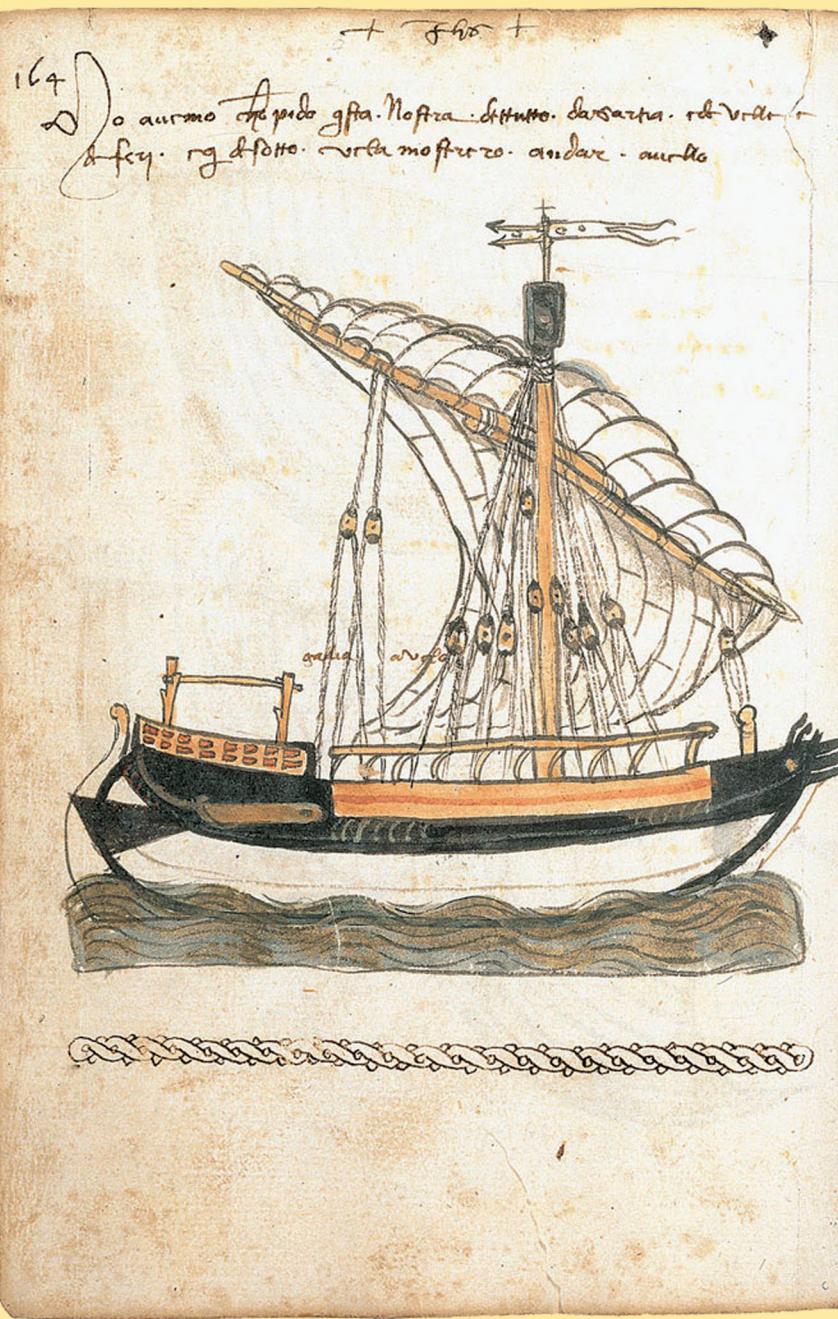
*raúl gonzález
arévalo*
Grupo de Investigación
Toponimia, Historia y Arqueología
del Reino de Granada
UNIVERSIDAD DE GRANADA



6

NAVEGACIÓN INSTITUCIONAL Y NAVEGACIÓN PRIVADA EN EL MEDITERRÁNEO MEDIEVAL

RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO [ed.]



Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval / Raúl González Arévalo [ed.]

RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO (Málaga, 1976) es Investigador Contratado «Ramón y Cajal» en el Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas de la Universidad de Granada.

Su trayectoria ha seguido dos líneas principales de investigación. Fruto de su tesis doctoral en principio se ocupó del cautiverio y la esclavitud en el Reino de Granada. Posteriormente amplió el marco geográfico de estudio al Mediterráneo occidental, centrándose en los contactos entre Andalucía, el sultanato nazarí y las repúblicas mercantiles italianas (Florencia, Génova y Venecia), desde los intercambios comerciales a las estrategias y el arraigo de las comunidades italianas, sin olvidar las relaciones diplomáticas o las noticias de la Guerra de Granada en Italia. En la actualidad continúa sus investigaciones en ambas vías, con particular interés por la historia de la navegación y las relaciones entre Cristiandad e Islam en el primer Atlántico y el Mediterráneo bajomedieval.

alhulia

**NAVEGACIÓN INSTITUCIONAL
Y NAVEGACIÓN PRIVADA
EN EL MEDITERRÁNEO MEDIEVAL**

**Raúl González Arévalo
[ed.]**

GRANADA – 2016



Grupo de Investigación «Toponimia, Historia
y Arqueología del Reino de Granada»

COLECCIÓN «LA NAO», 6

Directora de la colección: Adela Fábregas García

© Del texto: los autores

© De la presente edición: Alhulia, S.L.

Plaza de Rafael Alberti, 1

Tel./fax: 958 82 83 01

www.alhulia.com • eMail: alhulia@alhulia.com

18680 Salobreña - Granada

ISBN: 978-84-945319-4-1

Depósito Legal: Gr. 402-2015

Imprime: Imprenta Comercial

**NAVEGACIÓN INSTITUCIONAL Y NAVEGACIÓN PRIVADA
EN EL MEDITERRÁNEO MEDIEVAL**

RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO



La Nao

EL GRUPO DE INVESTIGACIÓN *Toponimia, Historia y Arqueología del Reino de Granada* (HUM-162) lleva ya tres lustros proponiendo y publicando los resultados de encuentros periódicos sobre la historia de la navegación desde una perspectiva innovadora: *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico* (2001), *Relaciones entre el Mediterráneo cristiano y el Norte de África en época medieval y moderna* (2004), *Islas y sistemas de navegación durante las edades media y moderna* (2010) y *Navegación y puertos en época medieval y moderna* (2012). La cálida acogida que la serie ha encontrado en la comunidad científica auspició la celebración de una nueva convocatoria, celebrada el 5 y 6 de septiembre de 2013 en Granada, con el apoyo de la Universidad de Granada.

Para el V Coloquio Internacional sobre Historia de la Navegación se decidió abordar el tema de la *Navegación pública y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, una cuestión con una problemática compleja, que desborda el ámbito estricto de la historia de la navegación y de la historia económica para meterse de lleno en la historia institucional. Efectivamente, para poder hablar de navegación pública y privada lo primero que había que hacer era delimitar unos términos que, de entrada, responden más a una distinción contemporánea que a un sentido medieval. Por otra parte, la ecuación que identificaba la navegación pública con el patrocinio estatal no sólo se revelaba simplista por reduccionista, sino que no respondía a la realidad de los sistemas de navegación ensayados por las potencias marítimas del Mediterráneo medieval. Se trata de cuestiones que emergen continuamente en los textos de los especialistas convocados para la ocasión.

Abre el debate Michael McCormick, gran experto del comercio y la navegación en la Tardoantigüedad y la Alta Edad Media, que reivindica con fuerza el papel de la Arqueología —entendida con amplitud de miras en su interacción con otras disciplinas— y propone nuevas maneras de abordar el estudio de la navegación pública y privada aprovechando las ventajas de las nuevas tecnologías, en consonancia con la eclosión de las llamadas Humanidades Digitales.

El debate entre lo público y lo privado aparece más definido en los modelos abordados durante la Baja Edad Media. Giovanna Petti Balbi, una de las grandes investigadoras sobre la Génova bajomedieval, plantea la indisolubilidad del binomio navegación comercial/armamento público en la *Superba*, con un modelo propio, para el que traza un panorama exhaustivo, en el que la ausencia de una armada propiedad

de la república condujo a otras soluciones destinadas a cubrir las necesidades marítimas comunes. Por su parte, Bernard Doumerc, cuyos trabajos sobre el sistema estatal de navegación veneciano se han convertido en clásicos de referencia absoluta, plantea la crisis estructural de la marina veneciana y los intentos de adecuación a la nueva realidad con la inauguración de la línea del *Trafego*. Sergio Tognetti, especialista en las compañías mercantiles-bancarias toscanas, aborda la cuestión desde una perspectiva novedosa, la praxis mercantil reflejada en la documentación comercial (libros de contabilidad) y notarial (pólizas aseguradoras), para analizar las alternativas y las elecciones de los mercaderes florentinos en el campo de los transportes marítimos. Ambos modelos de navegación y comercio, el veneciano y el florentino, se confrontan en mi propio texto para revelar que, más allá de competir, ambas marinas y las rutas de sus líneas de navegación desempeñaron un papel complementario en el Mediterráneo ibérico.

La otra gran potencia naval mediterránea era la Corona de Aragón, que también ensayó sus propios modelos de navegación pública. Damien Coulon, experto en el comercio internacional a larga distancia, aborda las motivaciones económicas y los objetivos políticos que subyacen en los viajes dobles a Flandes y Levante de las galeras catalanas. Por último, David Igual, autoridad en comunidades mercantiles, intercambios económicos y flujos de comercio en el Mediterráneo occidental, analiza las instituciones de la Corona catalanoaragonesa en la navegación mediterránea. Y, al igual que hizo durante el coloquio, pone el dedo en la llaga al plantear hasta qué punto es correcta y operativa la diferenciación entre lo público y lo privado en materia de navegación medieval, no sólo como concepto de base, sino por la dificultad que en ocasiones el historiador se encuentra para identificar en las fuentes cuándo una actuación respondía a la iniciativa institucional o a la privada.

En este sentido, probablemente haya que comenzar con la ruptura del italo-centrismo que ha monopolizado la cuestión por la dificultad que supone tomar como referencia absoluta los modelos italianos, y concretamente el veneciano, en materia de intervención pública en la navegación, en referencia a Florencia y a la Corona de Aragón. Efectivamente, el éxito del sistema de *mude* impulsado por la Serenísima, vigente durante dos siglos y medio, y el hecho de que sirviera de modelo para poner en marcha otras líneas de navegación bajo el impulso de las instituciones públicas, como ocurrió en Florencia y en la Corona de Aragón durante el siglo XV, ha provocado que el éxito o el fracaso de estas marinas se haya medido en función de su vigencia y regularidad. Sin embargo, el único sistema de navegación indiscutiblemente estatal, en régimen de monopolio, fue el de las galeras mercantiles de Venecia.

En realidad, como revela una lectura crítica de la bibliografía sobre la materia y fue recurrente en los debates que siguieron a las intervenciones del coloquio, es evidente la necesidad de abrir una discusión profunda sobre una cuestión clave: la inadecuación

de la arquitectura naval veneciana a otras realidades políticas y económicas, dentro y fuera de la Península Italiana, y su relatividad a la hora de servir como patrón para valorar objetivamente otros modelos de navegación «pública». Así, por ejemplo, el modelo florentino, frente al veneciano, no tenía presente los intereses de todo el territorio, sino que se moldeó sobre una arquitectura institucional jerárquica en la que la capital se situaba por encima de los demás centros urbanos y productivos dominados. En consecuencia, se diseñó para cubrir las necesidades de la potente industria textil ciudadana y servir a las ambiciones de la oligarquía político-mercantil que regía los destinos de la república flor delisada. Esta circunstancia y la importancia mantenida por la navegación privada ha hecho que se dude con fundamento de hasta qué punto el sistema de galeras mercantiles de Florencia se puede equiparar al sistema estatal veneciano. Por otra parte, el cambio en las coyunturas políticas, económicas y marítimas desde la segunda mitad del siglo XV puso en crisis el propio sistema veneciano, que tuvo que evolucionar desde un régimen de monopolio a un sistema protecciónista como había sido precisamente el florentino. A su vez, este último se colapsó tras seis décadas de funcionamiento al no poder responder satisfactoriamente a las demandas económicas del territorio.

Las diferencias y dificultades se acentúan cuando se estudia la Corona de Aragón, donde lo público tiene una triple dimensión: real o monárquica (la Corona), territorial (la Generalitat) y municipal (los ayuntamientos como los de Barcelona y Valencia), a lo que se añade que había galeras de titularidad pública alquiladas por intereses privados, pero también embarcaciones privadas con participación pública mediante subvención, lo que hace más complejo aún el panorama. Tampoco se pueden olvidar las circunstancias en las que claramente los medios públicos se pusieron al servicio de intereses privados, en este caso los del monarca Alfonso V el Magnánimo, lo que pone en duda el sentido público del papel regio. En este contexto tan complejo, como sugiere David Igual, probablemente sea más acertado hablar de navegación institucional, ya sea en régimen de monopolio o con una participación predominante de las instituciones públicas, que de navegación pública. En consecuencia, he creído oportuno realizar un cambio en el título que presidió la celebración del coloquio —*Navegación pública y navegación privada en el Mediterráneo medieval*— a la hora de publicar este volumen: *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*.

En el caso de Génova, más allá de la ausencia de una marina de la república y los compromisos a los que tuvo que llegar la Señoría ligur con patrones y armadores, cabe recordar la crisis institucional prácticamente constante durante el siglo XV, que llevó al sometimiento del territorio a potencias extranjeras como Francia y Milán. Franceses y milaneses plantearon la necesidad de contar con una armada estatal e impulsaron disposiciones en este sentido. Esta circunstancia refuerza el interrogante sobre el encaje

de ese modelo naval en la estructura institucional de la *Superba* e incide en la cuestión de la naturaleza de lo público.

La temática se complica más aún al abordar la complejidad que emerge del análisis de las líneas de navegación, fundamentalmente qué son y qué las definen en términos medievales, superando las simplificaciones rígidas con esquemas que imitan en serie el modelo veneciano, clasificando de fracaso lo que se sale de él.

En definitiva, el presente volumen nace con vocación de constituir una aportación relevante a un tema complejo en el que nuevas fuentes y nuevas perspectivas están cambiando modelos que han quedado anticuados y, sobre todo, se han revelado inadecuados para analizar la realidad de la participación institucional y su interacción con la iniciativa privada en la navegación que caracterizó el Mediterráneo medieval.

Granada, junio de 2015

Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval

RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO

5

Navegación, naufragios y genes: consideraciones sobre Arqueología e Historia Económica Antigua y Medieval

MICHAEL McCORMICK

11

Un binomio indisoluble: navegación comercial y armamento público en Génova en los siglos XIV-XV

GIOVANNA PETTI BALBI

41

El dispositivo naval de la flota mercantil veneciana: las *mude* de galeras (siglos XIV-XV)

BERNARD DOUMERC

77

Galeras estatales y veleros privados en la República florentina del Cuatrocientos: la praxis mercantil

SERGIO TOGNETTI

105

Acordes y desacuerdos. Navegación y comercio de las galeras mercantiles de Venecia y Florencia en el Mediterráneo ibérico desde una perspectiva comparada

RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO

145

Galeras de líneas de navegación en el gran comercio catalán a mediados del siglo XV. ¿Mito o realidad?

DAMIEN COULON

193

Las instituciones de la Corona de Aragón en la navegación mediterránea del siglo XV

DAVID IGUAL LUIS

217

El libro *NAVEGACIÓN INSTITUCIONAL*
Y NAVEGACIÓN PRIVADA
EN EL MEDITERRÁNEO MEDIEVAL,
edición de Raúl González Arévalo
y número 6 de la colección «La Nao»,
se acabó de imprimir el día
31 de marzo de 2016,
en los talleres de
Imprenta Comercial



La Nao

