

LAS GALERAS VENECIANAS DE PONIENTE Y BERBERÍA DESDE LA PERSPECTIVA ESPAÑOLA

JOSÉ ENRIQUE LÓPEZ DE COCA CASTAÑER
Universidad de Málaga

El sistema veneciano de convoyes de galeras mercantiles —las *mude*— ha sido definido como las venas y arterias de un único organismo económico, cuyo corazón estaba en el Lido. Sus itinerarios se fijaban de antemano y se caracterizaban por la regularidad de las escalas tanto en los viajes de ida como en los de vuelta, si bien es cierto que los imprevistos de la navegación y los intereses de los mercaderes podían, en ocasiones, apartar a las galeras de las rutas previstas. El sistema combinaba la iniciativa privada con el respaldo estatal. Los navíos, construídos en los arsenales de la república, se alquilaban cada año en la subasta o *incanto*. Los patricios que pujaban más alto se convertían en patronos de las galeras y asumían la responsabilidad de las mismas. Ellos buscaban las tripulaciones, suministraban la carga y percibían de otros comerciantes los fletes de las mercaderías, repartiendo beneficios y pérdidas a partes iguales. El estado, por su parte, se reservaba ciertas competencias. El convoy de galeras era capitaneado por un noble designado por el Gran Consejo, que fijaba asimismo el calendario y los itinerarios a seguir pues el éxito de las inversiones dependía de la periodicidad, rapidez y seguridad de los viajes¹.

El objetivo principal de los desplazamientos en conserva era protegerse de los peligros del mar. El flete de las galeras resultaba caro debido al elevado número de tripulantes y a la reducida capacidad de carga, pero lo segundo se compensaba con el transporte de especias y otras mercancías de

¹ A. TENENTI y C. VIVANTI, «Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV^e-XVI^e siècles», en *Annales E.S.C.*, 1 (1961), 83-86; A. SACERDOTI: «Note sulle galere da mercato veneziane nel XV secolo», en *Bollettino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato veneziano*, IV (1962), 80-105; F. THIRIET, «Quelques observations sur le trafic des galères vénitiennes d'après les chiffres des *Incanti* (XIV-XV^e siècles)», en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milan, 1962, t. 3, pp. 495-522.

alto valor². No obstante, dificultades financieras harán que el sistema se degrade durante los últimos decenios del siglo XV, de manera que a principios de la centuria siguiente resulta imposible mantener la periodicidad de los convoyes³. Aunque la brusquedad con que se interrumpen los viajes de las galeras mercantiles se explica mejor por los cambios registrados en las condiciones político-económicas. La consolidación de grandes estados como el imperio turco, España y Francia exponía las galeras a mayores peligros. Al mismo tiempo, los cargamentos de valor irán disminuyendo conforme Venecia pierda el control del flujo internacional de especias y dinero⁴.

A fines de la Edad Media había siete de estas líneas marítimas en funcionamiento: las de Rumania, Alejandría, Beirut, *Trafego*, Aguas Muertas, Berbería y Flandes. Pese a que las tres últimas, especialmente las de Berbería y Poniente, afectaban al litoral de la Península Ibérica, la historiografía extranjera ha hecho caso omiso de la información que puedan proporcionar las fuentes españolas. De ahí que el propósito de este trabajo consista en ofrecer un estado de la cuestión sobre el papel que desempeñaron estas *mude* desde la perspectiva hispánica⁵.

I. DE VENECIA A FLANDES (HASTA 1509)

Aunque hay disparidad de opiniones acerca de la fecha en que Venecia mandó por vez primera un convoy a Flandes, es seguro que en los años veinte y treinta del siglo XIV los viajes ya estaban regulados oficialmente⁶. Las escalas habituales en el Mediterráneo eran Sicilia, Mallorca, Alicante, Almería y/o Málaga. Los libros del *ancoratge* mallorquín registran la llegada de once galeras con destino a Flandes el 28 de mayo de 1324, y su

² A. A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton, 1951, p. 50.

³ B. DOUMERC, «La crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle: le problème du retard des *mude*», en *Annales E.S.C.*, 3 (1985), 605-623.

⁴ F. C. LANE, «Venetian Shipping during the Commercial Revolution», en *Venice and History. The Collected Papers of F. C. Lane*, Baltimore, 1966, pp. 12-15.

⁵ J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, «Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempo de los Reyes Católicos y Carlos I», en *1490: En el umbral de la Modernidad*, Valencia, 1994, t. 1, pp. 23-55; «Sobre las galeras venecianas de Poniente y sus escalas ibéricas (siglo XV)», en *Homenaje a Tomás Quesada Quesada*, Granada, 1998, pp. 401-426; «La *muda* de Berbería en las fuentes españolas», en C. TRILLO SAN JOSÉ (Ed.), *Relaciones entre el Mediterráneo cristiano y el norte de África en época medieval y moderna*, Granada, 2004, pp. 361-401. Aparte de éstos, el único trabajo específico es el de D. IGUAL LUIS, «Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia (1391-1534)», en *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), 179-199.

⁶ Alfred Schaubé afirma que fue en 1314. Cf. «Die Anfänge der venezianischen Galeerenfahrten nach der Nordsee», en *Historischer Zeitung*, 101 (1908), 37. Tres años más tarde según J. SOTTAS, *Les messageries maritimes de Venise aux XIV et XV è siècles*, París, 1938, p. 125.

retorno el 17 de octubre siguiente. El 1 de junio de 1332 son ocho las galeras que anclan en la bahía de Mallorca en su ruta hacia el mar del Norte y nueve las que echan el ancla el 5 de octubre, «qui vengren de Flandes»⁷. Ese mismo año el senado veneciano decidió que, en el caso de que en Brujas no se encontrara una cantidad suficiente de mercancías para la metrópoli, se cargarían para Cádiz con la intención de sustituirlas allí por otras. Pero el comienzo de la Guerra de los Cien Años, entre otras razones, hará que estos viajes se interrumpan en 1337⁸.

1. La regularización del tráfico en el siglo XV

Tras vencer a los genoveses en la llamada guerra de Chioggia (1378-1381), Venecia reanuda las relaciones marítimas con Flandes mediante el despacho de una flota anual⁹. La integran grandes galeras con una capacidad de carga más amplia que las del período precedente, lo cual explica que el número de embarcaciones de cada convoy disminuya a la mitad¹⁰. En el siglo XV la media será de cuatro galeras al año repartidas entre Brujas y Londres, con más carga para Flandes. Por lo general, cuando son cinco las galeras que zarpan de Venecia, tres de ellas van a Sluys, antepuerto de Brujas¹¹.

La diplomacia veneciana tuvo que negociar el uso de diferentes escalas en el litoral de la Península Ibérica, por entonces repartido entre cuatro estados diferentes¹². 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 Flandes¹³. En la isla había ya cónsules de venecianos que se ocupaban de los barcos que hacían la *navigazione libera*. Según

⁷ M. DURLIAT y J. PONS, «Recerques sobre el moviment del port de Mallorca en la primera mitad del siglo XIV», en *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid, 1959, pp. 350 y 352.

⁸ A. SCHAUBE, «ob. cit.», p. 75.

⁹ F. MELIS, *Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XVI)*, Sevilla, 1976, pp. 61-63.

¹⁰ Las galeras en uso desde el último tercio del s. XIV tenían una capacidad de 800 a 1.100 toneladas frente a las 480 a 530 del período anterior. F. THIRIET: «ob. cit.», p. 513.

¹¹ J. SOTTAS, *ob. cit.*, p. 126.

¹² M^o I. MELERO, «Fondos medievales del *Archivio di Stato* de Venecia referentes a los reinos españoles. Regestos», en *Miscel-lània de Textos Medievalls*, 5 (1989), 329-359. Incluye 115 regestos de documentos relativos a la Corona de Aragón (1333-1511) y 9 sobre Castilla (1395-1506).

¹³ A. SANTAMARÍA, «La reconquista de las vías marítimas», en *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), 74. Melero ofrece como regesto n.º 1 de Castilla un salvoconducto para las galeras firmado por Pedro IV, rey de Castilla (sic) en Tarazona a 21 de marzo de 1395. El error es evidente: o está equivocada la fecha, o la identidad del monarca, o vete a saber qué...*Supra*, p. 357.

el privilegio otorgado por Pedro IV en 1358, el gobierno de la Serenísima podía nombrar un cónsul a condición de que fuese mallorquín y mercader experto. Por su parte, el rey de Aragón confirmaba el nombramiento y delegaba en el gobernador de Mallorca para que tomase juramento al nuevo cónsul¹⁴.

Están bien documentadas las negociaciones mantenidas con el emirato nazarí de Granada. El informe remitido a Venecia por Bernardo Contarini el 6 de octubre de 1400 revela que los nazaríes tenían interés en establecer relaciones formales con la señoría adriática. Recién instalado en el Alcázar Genil, residencia de embajadores, Contarini es requerido por un alto dignatario para que acuda inmediatamente a la Alhambra, advirtiéndole de que se trata de un honor extraordinario pues, por regla general, el emir dejaba pasar algunos días antes de dar audiencia a un emisario extranjero¹⁵. Entre los privilegios insertos en el «papiro rojo» que el emisario veneciano recibió de manos del nazarí, estaba la licencia para abrir un consulado en la ciudad de Málaga. Según parece, su titular recibiría 200 doblas del tesoro granadino¹⁶.

En fecha imprecisa 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 III¹⁷. Cinco años después, los papeles del mayordomazgo del concejo hispalense dan fe de la presencia en la ciudad del cónsul micer Angelo¹⁸. El puerto sevillano, como el de Mallorca, era frecuentado por navíos que nada tenían que ver con las grandes galeras aunque a veces siguieran itinerarios parecidos¹⁹. En relación con uno y otro tráfico se irían afincando comerciantes venecianos en varios puntos de la Baja Andalucía en la segunda mitad del siglo XV²⁰. Esta concentración de mercaderes y el paso

¹⁴ M. BLASON-BERTON, «Brevi note sul consolado veneto delle Baleari», en *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Valencia, 1970, pp. 295-313.

¹⁵ W. CAREW HAZLITT, *The Venetian Republic, its Rise, its Growth, and its Fall, AD 409-1797*, Londres, 1915, t. 2, p. 664.

¹⁶ N. IORGA, «Notes et extraits pour servir à l'histoire des croisades au XV^e siècle», en *Revue de l'Orient Latin*, IV (1896), 229 y 230. El propio Bernardo Contarini fue el primer cónsul; en 1403 sería reemplazado por Andrea Corner. F. MELIS, *ob. cit.*, p. 63, nota 346.

¹⁷ M^o I. MELERO, «ob. cit.», p. 358, reg. n.º 2.

¹⁸ A. COLLANTES DE TERÁN, *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*, Sevilla, 1977, p. 217.

¹⁹ El patrón de uno de esos barcos se apropia de 9 arrobas y 14 libras de grana que un vecino del Puerto de Santa María había cargado para Flandes en julio de 1421. M.º I. MELERO, «ob. cit.», p. 358, reg. 5.

²⁰ L. SUÁREZ FERNÁNDEZ: *Política Internacional de Isabel la Católica. I: 1468-1481*, Valladolid, 1965, docs. 42 y 86; J. M. BELLO LEÓN, *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.

anual de las galeazas explican que hubiera un cónsul en Sevilla, otro en Cádiz y, ya en tiempo de los Reyes Católicos, un tercer cónsul en el Puerto de Santa María²¹.

Aunque carezco de datos sobre los contactos diplomáticos con Portugal, es probable que la Señoría veneciana mantuviera relaciones con la casa de Avís desde que subió al trono el primer monarca de esta dinastía. Un cronista portugués refiere que en 1485 Juan II atendió espléndidamente al capitán y patronos de las galeras apresadas por un corsario francés en aguas del cabo San Vicente, «porque pella antyga amizade que elle, e os Reys seus antecessores tynham com Veneza, todolos de sua naçam deviam aver, e estimar seus regnos, e senhorios por propria sua terra»²².

La regularización de la línea marítima no afectó inicialmente al calendario tradicional de los viajes. Fuentes diversas permiten constatar cierta regularidad en la llegada de las *mude a* Mallorca entre 1407 y 1413. Según los registros de *leudes*, la fecha más temprana en el paso de un convoy con destino al mar del Norte corresponde al 11 de abril de 1408 y la más tardía al 3 de junio de 1411. Las grandes galeras eran más puntuales en el tornaviaje: pasaban por Mallorca entre fines de noviembre y mediados del mes siguiente²³. Las actas de aseguramiento marítimo del notario Antonio Contesti (1424-1427) recogen escalas para el viaje a Flandes en los meses de mayo-junio, y para el de vuelta en diciembre-enero²⁴. Sorprende la relativa puntualidad de las grandes galeras en los viajes de ida si se tiene en cuenta que a lo largo del Cuatrocientos aumentó el desfase entre la fecha prevista para la salida de los convoyes y aquella otra en la que se efectuaba. Ésta fue una de las razones por las que la *muda* de Poniente zarpaba en torno al 15 de julio ya en la segunda mitad del Cuatrocientos²⁵.

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 paños de lana flamencos e ingleses, para su reexpedición a Levante. Pero los registros portuarios de Anthona (Southampton) muestran cómo poco a poco los venecianos se van interesando más por la lana inglesa²⁶. Cuando

²¹ Martín de Crauel, cónsul veneciano en Cádiz, se trasladaba a Jerez en 1459. J. SÁNCHEZ HERRERO, *Cádiz, la ciudad medieval y cristiana (1260-1525)*, Córdoba, 1981, p. 140.

²² *Infra* n.º 62.

²³ Datos extraídos de P. MACAIRE, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Lille, 1986, p. 384.

²⁴ A. SANTAMARÍA, «ob. cit.», p. 75

²⁵ B. DOUMERC, «ob. cit.», pp. 608-611 en particular.

²⁶ Ver, por ejemplo, B. FOSTER (Ed.), *The Local Port Book of Southampton for 1435-1436*, Southampton, 1963, pp. 89-91; H. S. COBB (Ed.), *The Local Port Book of Southampton for 1439-1440*, Southampton, 1961, pp. 74-85.

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 galeazas 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 esquiladas²⁷.

Estos cambios se reflejan en el paso de las galeras por Mallorca según dan a entender unos documentos sobre el nombramiento de Bonifacio de Pachs como cónsul de venecianos en 1491. La institución consular se había convertido en patrimonio de algunas familias isleñas: los Canyelles en la segunda mitad del Trecentos y los Pachs durante casi toda la centuria siguiente. Por este motivo el gobierno de la Serenísimas intentó en varias ocasiones designar a uno de sus ciudadanos como cónsul²⁸. Precisamente, fue a raíz del nombramiento del veneciano Pere Dotto en 1490 cuando el rey Fernando abogó a favor de la continuidad del citado Bonifacio de Pachs en una carta remitida al Dogo el 20 de abril de 1491. El 14 del mes siguiente Nicola Contarino, capitán de las galeras fondeadas en la bahía de Mallorca, firmaba una carta designando cónsul al mentado ciudadano mallorquín, que aparece inserta en la confirmación remitida por el rey Fernando en el mes de julio²⁹. Los capitanes de las *mude* tenían competencias en este sentido, pero lo que deseo subrayar es que el convoy de Contarino venía de Flandes y no de Venecia, pues en 1491 la *muda* de Poniente emprendía el viaje de ida al mar del Norte ya entrado el verano³⁰.

2. Las escalas ibéricas

Los convoyes de Poniente se desplazaban de acuerdo con el itinerario siguiente: Mesina, Palermo, Mallorca o Ibiza, Alicante, 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 luego.

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

²⁷ F. C. LANE, *Venice: A Maritime Republic*, Baltimore-Londres, 1987, p. 351.

²⁸ P. CATEURA BENNASSER, «Consolats estrangers a les Illes Balears (1347-1500)», en *Mayurqa*, 22 (1989), 168-169 y 173.

²⁹ A. DE LA TORRE (Ed.), *Documentos sobre las relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, t. 3 (Barcelona, 1951), pp. 398, 403 y 423-425.

³⁰ En junio de 1374 el capitán de un convoy había intervenido en la elección como cónsul de Antoni de Canyelles. P. CATEURA, «ob. cit.», p. 170. En cuanto a la alteración del calendario, véase más adelante el caso del convoy capitaneado por Bartolomé Minio, que llegaba a Cádiz en la primera mitad del mes de agosto de 1485.

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 tornavajaje, los venecianos saldaban las deudas contraídas meses antes con los mercaderes locales y descargaban paños o mercería. Los documentos susodichos muestran, asimismo, que en Mallorca se embarcaban paños «acolorats» con destino a Sicilia³¹.

Los mercaderes isleños se servían de las galezas para viajar a los países del mar del Norte: el 1 de mayo de 1396 el comerciante Bernat Beraldo recibía licencia para irse «cum galeis Veneciarum apud civitatem de Flandres». Los judíos foráneos también usaron este medio de transporte para salir de la isla: en noviembre de 1394 un matrimonio judeoportugués recibe permiso para embarcar en las galeras rumbo a Venecia; el 28 de septiembre del año siguiente el gobernador otorga una licencia similar al judío Xalbet de Trapena (Trapani), que desea volver «apud partes Çeçilia cum galeis Venetarum nunc in portu Maioricarum existentibus». Después del asalto al *call* de los judíos en 1391, las autoridades quisieron impedir la fuga de los conversos haciendo jurar a los patronos de navíos que salían de Mallorca que no llevaban a bordo a ninguno de ellos. El 25 de octubre de 1396 el capitán de un convoy veneciano rehusó prestar «el sacrament acostumat» y el gobernador le dio una hora de plazo para zarpar³².

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 tornavajaje. En 1401 el *consell* otorgó una subvención de 50 florines para sufragar la mitad del impuesto que habían de pagar los mercaderes locales al rey para 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* por medio de factores destacados en Sicilia y Mallorca³³.

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. En una carta de 21 de mayo de 1406 pregunta al monarca si quiere que le compre alguna cosa, pues «las galeas de Venezia se esperan aquí de cada día». En otra del 31 de mayo, que era domingo de Pentecostés, menciona la llegada a Cartagena de cuatro galeras, «e por quanto el dicho día de Pascua corrió çierto levante muy fresco, las dichas galeras non fezieron salvo tomar agua e alçar velas e yrse

³¹ A. SANTAMARÍA, «ob. cit.», p. 76, nota 96.

³² F. SEVILLANO COLOM, «De Venecia a Flandes (vía Mallorca y Portugal, siglo XIV)», en *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, n.º 808-809 (1968), 16 y 17 en particular.

³³ D. IGUAL LUIS, «ob. cit.», pp. 183 y 184.

su viaje. E su devisa es para Málaga e a Cales e a Flandes...»³⁴. La brevedad de la escala no impidió, empero, que se hicieran algunos...»³⁵.

Las galeras de la conserva acostumbraban a echar el ancla en la ensenada malagueña. Así consta en documentos del archivo Datini de principios de siglo 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 Venecia³⁶. La contabilidad privada del genovés Francesco Spinola, miembro de la *Ratio Fructe regni Granate* que vivió en Málaga a mediados del siglo XV, muestra que en 1454 ó 1455 recibió cuarenta y cinco piezas de paños de Ludwell y Vilagi que Jerónimo de Illionibus había comprado en Londres y cargado, luego, en la galera patroneada por Andrea Morosini. También da cuenta de otras cien piezas de *panni larghi*, cuarenta de las cuales salieron de Southampton en las galeras venecianas³⁷. En cuanto a la seda, el cartulario recoge un apunte de 1455 según el cual Benedicto Cataneo había cargado un fajo con cien libras de seda «in galeis venetorum pro Veneciis». Tres años antes, el mismo mercader había vendido cuarenta y una libras aprovechando el paso de otro convoy veneciano, con destino desconocido³⁸.

La seda malagueña gozó de gran reputación en Inglaterra durante el Cuatrocientos³⁹. A veces, su escasez en el mercado daba pie a la picaresca. En fecha imprecisa Alvise Cadamosto cargó en las galeras de Flandes por cuenta de un mercader, conocido suyo, tres pipas de malvasía y un paquete pequeño con pañuelos de seda fina que éste debía vender en Londres, trayéndole a cambio tres cortinas de raso coloreado y algunas piezas de pelitre. En una nota dirigida al mercader le advierte que, al no estar prevista una escala en el puerto de Málaga a causa del estado de guerra existente

³⁴ E. BENITO RUANO, «Avisos y negocios mediterráneos del mercader Pero de Monsalve», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 169-1 (1972), docs. 5 y 6 del apéndice.

³⁵ 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 parte de la plata por la lana que le ofrece Monsalve.

³⁶ F. MELIS, *ob. cit.*, pp. 22, 29-30, 50 y 55.

³⁷ A. FÁBREGAS GARCÍA (Ed.), *La familia Spinola en el reino nazarí de Granada. Contabilidad privada de Francesco Spinola (1451-1457)*, Granada, 2004, pp. 114, 116, 118, 155 y 157. Dado el carácter personal del cartulario, la fecha de los registros corresponde al momento de su anotación y no a la fecha real en que se produjo la transacción.

³⁸ *Ibidem*, pp. 93, 112, 142 y 153.

³⁹ R. BROWN (Ed.), *Calendar of State Papers and Manuscripts relating to English affairs existing in the Archives and Collections of Venice*, Londres, 1864, t. 1, cuadro n.º 5.

entre Castilla y Granada, podría obtener un alto precio por los pañuelos afirmando que eran de seda malagueña⁴⁰.

Estoy en desacuerdo con quienes afirman que las grandes galeras remontaban el Guadalquivir hasta Sevilla por razones que expondré más adelante. Las fuentes disponibles indican que el puerto de Cádiz fue el fondeadero habitual de las galeazas de Flandes incluso durante el período en que la ciudad estuvo bajo el señorío de don Rodrigo Ponce de León (1467-1493). A fines del Cuatrocientos, las disputas de los almojarifes de Sevilla con los de Cádiz revelan que era en esta ciudad donde los mercaderes de la *muda* negociaban con los del Puerto, Sanlúcar, Jerez y, por supuesto, Sevilla. En 1488 los arrendadores del almojarifazgo sevillano consentían que los almojarifes gaditanos autorizaran la carga de mercancías en Cádiz y su bahía con destino a Sevilla, no pudiendo hacerlo para otros lugares salvo Jerez, Sanlúcar, el Puerto y demás localidades costeras cuando se tratase de mercancías para aprovisionamiento de sus vecinos, pues éstos estaban exentos como los gaditanos; y los almojarifes de Sevilla dispondrían de una barqueta para velar por el cumplimiento del acuerdo. Dos años después, sin embargo, se modificaba esta cláusula para dar cabida al comercio con la *muda*: «...que durante los días que las dichas galeazas estovieren en la baya e puerto de la dicha çibdad de Cádiz, que la barqueta de los dichos almoxarifes de la çibdad de Sevilla, ni ellos ni otros por ellos no se entremetan de tomar descaminado alguno ni pedir sy lievan liçençias de lo que descargaren o cargaren de las dichas galeazas a los dichos puertos, ni de los dichos puertos a las galeazas...»⁴¹.

Una carta de don Rodrigo a su contador Lope Díaz de Palma nos informa sobre las mercaderías que acostumbraban a traer los venecianos. El marqués le ordena que compre 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; jarros y copas de cristal veneciano, «lo más lindo que se pudiese fallar». También le encarga que averigüe si los venecianos traen «algunas joyas de piedras preçiosas, qué tales son y de qué preçios y escribidmelo luego»⁴².

⁴⁰ R. S. LÓPEZ y I. W. RAYMOND, *Medieval Trade in the Mediterranean World. Illustrative Documents translated with introductions and notes by...*, Nueva York, s.a., pp. 381 y 382. Los editores fechan el documento *circa* 1478, pero castellanos y granadinos habían firmado una tregua ese mismo año.

⁴¹ Ver acuerdos suscritos en Sevilla el 22/septiembre/1488 y el 24/septiembre/1490, que publica M. Á. LADERO QUESADA, «Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)», en *Cuadernos de Estudios Medievales*, 2-3 (1974-1975), doc. n.º 4 del apéndice.

⁴² *Supra*, doc. n.º 2.

Lope Díaz compró 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 tarde. Las especias debieron ser adquiridas a bordo de las galeazas pues los papeles del contador mencionan la arroba veneciana. En cuanto a las mercancías compradas por los venecianos, es de suponer que este convoy, lo mismo que otros anteriores, cargase partidas de vinos blancos y dulces, fruta y, sobre todo, «grana hispanica pro pannos» de probable origen canario⁴³.

La escala en Lisboa no siempre figuraba en las hojas de ruta de las galeras, según A. Tenenti y C. Vivanti. Pero la *muda* de Poniente debió fondear con cierta regularidad en el estuario del Tajo. De lo contrario carecería de sentido que en un formulario diplomático de la cancillería del rey Duarte (1433-1438) se contemplen los saludos que habían de dispensarse al *capitano* de la flota de Venecia⁴⁴. A veces los intercambios se llevaban a cabo en los lugares más inesperados. Una calma chicha retuvo al convoy de 1454 varios días en aguas del cabo de San Vicente, circunstancia que aprovecharon algunos criados del infante don Enrique para venir a contratar con los comerciantes de las galeras⁴⁵.

Otros historiadores han 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 grandes galeras en Galicia tanto a la ida como a la vuelta. Se sabe de un convoy que iba a Flandes en 1400 ó 1420, que entró en los puertos de Muxia, Cees, Ferrol y Coruña. A ellos se desplazarían los despenseros del cabildo catedralicio de Compostela para comprar tejidos diversos casi subrepticamente, pues da la sensación de que los venecianos huían de los recaudadores de diezmos⁴⁶. Tres cuartos de siglo más tarde, Fernando V reprendía al arrendador de La Coruña, Juan de Bo, por haber confiscado ocho piezas de chamelotes a «las personas que vinieron en las galeas de Venecia el año pasado de DIII... disyendo que heran descaminados»⁴⁷.

He indicado antes que la *muda* de Poniente solía recalar en los mismos

⁴³ Como hizo la galera «Priula», que llegaba a Londres el 22 de noviembre de 1445. E. M.^a FERREIRA PRIEGUE, «El papel de Galicia en la redistribución de productos andaluces visto a través de los archivos ingleses», en *Actas del II Coloquio de Historia Medieval de Andalucía*, Sevilla, 1982, p. 243.

⁴⁴ J. J. ALVES DIAS (Ed.), *Livro dos Conselhos de el-rey don Duarte (Livro da Cartuxa)*, Lisboa, 1982, p. 193.

⁴⁵ F.C. LANE, *ob. cit.*, p. 277.

⁴⁶ E. M.^a FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago, 1988, p. 489.

⁴⁷ El rey le ordena (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*, Cámara de Castilla. Cédulas, libro 9^o, fol. 170 recto.

puertos durante el viaje de vuelta. Debo añadir ahora que, desde mediados de siglo, los convoyes se dividían al entrar en el Mediterráneo, a la altura de Almería: una de las galeazas volvía a Venecia tras haber tocado en los puertos de Honein, Orán y Túnez⁴⁸. No es probable que pasaran por Ceuta, una plaza tradicionalmente desdeñada por los venecianos⁴⁹. Por eso hay que valorar con cuidado el testimonio inserto en la *Crónica do conde dom Pedro de Meneses*, de Gomes Eanes de Zurara, sobre la llegada al presidio portugués de un convoy veneciano. El texto dice que los comerciantes de las galeras fueron agasajados por don Pedro e hicieron tratos por valor de seis mil coronas, «amtre ouro e troco de mercadoria», lo que no dejó de sorprenderles al creer que en una ciudad consagrada a la guerra hubiera gente dispuesta a gastar tanto en bienes suntuarios. El propio cronista explica por qué: «É por dezer verdade a primcipall compra foy do comde, o quall tynha filhas pera casar e comprou muitas joyas pera ellas»⁵⁰.

Zurara menciona la visita de las galeazas tras contar cómo vino a Ceuta el caballero catalán Francí Desvalls para pedir a don Pedro de Meneses que le diera plaza y fuera juez de su batalla con Johan de Boixadors. Según Martín de Riquer, la historia de este lance famoso se desarrolló entre el 30 de noviembre de 1428 y el 29 de junio del año siguiente⁵¹. Es probable, pues, que el convoy en cuestión fuera el que zarpó de Venecia en la primavera de 1429 o, quizás, el que volvía del mar del Norte a fines del año anterior. 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 activo centro corsario, donde teóricamente había dinero para gastar⁵².

3. Inseguridad de los viajes

Creo que hay que prestar más 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 la manera en que la Serenísima había compensado a ciertos vasallos suyos⁵³. La emisión de cartas de marca re-

⁴⁸ 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.

⁴⁹ M. CHERIF, *Ceuta aux époques almohade et merinide*, Paris, 1996, pp. 137 y 138.

⁵⁰ Cf. *Crónica do conde D. Pedro de Meneses*, Ed. e Estudo M.ª Teresa Brocardo, Braga, 1997, p. 639.

⁵¹ Cf. *Caballeros andantes españoles*, Madrid, 1967, pp. 106 y 107.

⁵² El mismo Zurara refiere que en la primavera de 1417 las galeras de Flandes fueron testigos de la captura de un cábaro malagueño por fustas ceutíes en aguas del Estrecho. Cf. *Crónica*, pp. 355 y 356.

⁵³ M.ª I. MELERO, «ob. cit.», p. 344, reg. 53.

presalias, que no dejaba de ser una forma brutal de resolver 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 capitán de la *muda* de Flandes, Marco Giustiniani, quien ha de convencer al *consell* de Mallorca para que anule las cartas de marca concedidas a uno de sus ciudadanos⁵⁴.

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 «Pasqualiga», cuando ésta volvía de Flandes⁵⁵. Aunque desconozco las circunstancias en las que se produjo el latrocinio hay algo seguro, y es que, a pesar de su envergadura e invulnerabilidad aparente, las galeazas 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 catorce 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 e aparejadas,

«... e cuando llegó a Cádiz, falló ende çinco galeas de Veneçia, de las quales 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 veneçianos como cunplía»⁵⁶.

El incidente más grave entre los acaecidos en la carrera de Flandes afectó al convoy mandado por Bartolomeo Minio, que 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 Vicente⁵⁷. Venecia recibió la noticia de este desastre el 18 de septiembre y replicaría capturando una galeaza del rey de Francia en Alejandría, el 3 de noviembre de 1485. En el curso de las negociaciones posteriores la Señoría exageró sus pérdidas, mientras que la monarquía francesa justificaba lo sucedido recordando que el comercio veneciano había estado bajo interdicción papal⁵⁸.

Me interesa destacar, no obstante, cómo reaccionaron los estados ibéricos ante la pérdida de estas galeras. El cronista Alonso de Palencia precisa

⁵⁴ *Supra*, p. 346, reg. 59.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 358, reg. 3.

⁵⁶ A. GARCÍA DE SANTAMARÍA, «Crónica de don Juan II de Castilla», en *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, t. 100 (Madrid, 1891), pp. 250 y 251.

⁵⁷ Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, t. 1, doc. 499, pp. 155 y 156.

⁵⁸ W. C. HAZLITT, *ob. cit.*, t. 2, pp. 661 y 662.

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»⁵⁹. Se sabe que escribió al rey de Francia el 30 de octubre de 1485, pidiendo daños y perjuicios por el robo de mercancías pertenecientes a comerciantes sicilianos y valencianos⁶⁰. Y volverá a hacerlo el 5 de noviembre, reclamando ahora por los bienes del valenciano Pere Belvire⁶¹. 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 no ponerse de acuerdo el corsario con sus víctimas, el monarca prohibió a los suyos que adquirieran mercancías robadas a los venecianos⁶².

Si el desastre del cabo San Vicente desorganizaba temporalmente el tráfico veneciano con el mar del Norte, la guerra con los turcos (1499-1501) interrumpía la circulación de todos los convoyes de la Señoría. El posterior incremento de la piratería en el área mediterránea hará que las grandes galeras mercantiles asuman 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 al confundirla con la de un corsario de Nápoles que había desvalijado anteriormente un barco veneciano⁶³. En el cabildo celebrado el 7 de septiembre, los municipales de Málaga 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 cómo pasó lo susodicho e el maestre de la dicha nao declare sy es contento del daño que reçibió de las dichas galeças...»⁶⁴.

Este incidente se produjo en un momento bastante inoportuno para los intereses venecianos. Las continuas suspensiones y renovaciones de marcas

⁵⁹ Cf. «Crónica de Enrique IV. III: Guerra de Granada», en *Biblioteca de Autores Españoles*, t. 277 (Madrid, 1975), p. 152.

⁶⁰ A. DE LA TORRE (Ed.), *ob. cit.*, t.2 (Barcelona, 1950), pp. 238 y 239.

⁶¹ 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 D. IGUAL LUIS, «*ob. cit.*», p. 184.

⁶² RUY DE PINA, *Croniqua del Rey dom Johan II*, Ed. Alberto Martines de Carvalho, Coimbra, 1950, pp. 67 y 69.

⁶³ A. TENENTI, «I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento», en *Revista Storica Italiana*, LXXII (1960), 262-264.

⁶⁴ *Archivo Municipal Málaga*, Actas Capitulares, libro 5º, fols. 142 y vº. Compárese con el informe que Capello envía a la Serenísimá algo más tarde, desde Cagliari. Cf. *I Diarii di Marino Sanudo*, t. 6 (Venecia, 1881), col. 469.

represalias en los primeros años del nuevo siglo, habían contribuido a limitar la duración de los salvoconductos 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 de España 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 marcó un retroceso como se verá más adelante⁶⁵.

II. LA «MUDA» DE BERBERÍA A SU PASO POR LAS COSTAS ANDALUZAS Y LEVANTINAS

El 10 de diciembre de 1436 se subastaba la primera galera para el viaje a Berbería. El itinerario previsto era muy flexible. Tras tocar en Siracusa y Túnez la galera debía bordear las costas del Magreb, atravesar el estrecho de Gibraltar y llegar a Cádiz. Una vez aquí se desplazaría hasta Sevilla si las circunstancias lo permitían. En cuanto al tornaviaje, el patrón podía elegir entre las costas berberiscas o las españolas, hasta Cataluña, deteniéndose donde quisiera y durante los días que estimase oportuno. El propósito del viaje consistía en intercambiar manufacturas textiles venecianas, especias orientales y piedras preciosas por aceite, cera y plata⁶⁶.

1. *Evolución de los itinerarios*

La llamada «galera de Sevilla» no tardará en surcar las aguas acompañada de una embarcación similar. Los *incanti galearum* preveían hasta 1462 una breve escala en Cádiz y otra de veinte días en Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir⁶⁷. Esto último hay que considerarlo como un triunfo de la «diplomacia privada» de los Guzmanes, condes de Niebla, que pocos años antes habían conseguido que los comerciantes ingleses acudieran a tratar en su dominio de Sanlúcar⁶⁸.

En 1442 el concejo de Sevilla expedía la carta de seguro y salvoconducto solicitada por el capitán y los patrones de dos galeras venecianas surtas

⁶⁵ M.^a I. MELERO, «ob. cit.», reg. 112, p. 356; reg. 9, p. 359.

⁶⁶ B. DOUMERC, *Venise et l'émirat Hafside de Tunis (1231-1535)*, Paris, 1999, doc. n.º 3 del apéndice.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 89.

⁶⁸ G. CONNELL-SMITH, *Forerunners of Drake: a Study of English Trade with Spain in the Early Tudor Period*, Londres, 1954, *passim*.

en Sanlúcar, los cuales le habían expresado su deseo de remontar el río y atracar en el puerto de la ciudad. En una misiva del concejo a su mayordomo, fechada a 13 de junio, leemos que los venecianos, llegados a Sevilla, declararon que la Señoría estaba dispuesta a enviar nuevos convoyes de aquí en adelante. En las deliberaciones del concejo saldría relucir, además, que era la primera vez que las galeazas remontaban el Guadalquivir⁶⁹. Estoy convencido de que se trataba del convoy de Berbería por dos razones fundamentalmente. El número de embarcaciones, en primer lugar, pues en esa fecha la *muda* de Flandes estaba compuesta por cuatro o cinco galeras, las cuales solían fondear en la bahía de Cádiz. Por otra parte, las negociaciones que hicieron posible que la flotilla de 1442 arribara a Sevilla duraron más de dos semanas, lo cual concuerda con lo que sabemos de su escala en Sanlúcar de Barrameda. En cualquier caso, las galeras de Berbería dejarán de atravesar el Estrecho a partir de 1462, coincidiendo con la multiplicación de las escalas en África del Norte.

Trípoli y Túnez eran una etapa fundamental del viaje de la *muda*. En 1438 Venecia había firmado un tratado con los hafsíes, que sería confirmado en 1456 por otro, valedero por treinta años. La presencia de cónsules venecianos en ambas plazas a mediados de siglo hará que los tratos entre los mercaderes de las galeras y los naturales del país se vean libres de la incertidumbre que caracterizaba al comercio con tierras del Islam. Por eso, el Senado veneciano propuso al emir de Tremecén la firma de un acuerdo similar y el príncipe zayaní acogió con gusto la iniciativa, permitiendo que las galeras recalasen en Orán y Honein⁷⁰.

Juan León el Africano señala que, más al oeste, el puerto de Cazaza era visitado anualmente por las galeras de la Señoría, cuyos mercaderes negociaban con las gentes venidas de Fez⁷¹. Esta escala aparece con el nombre de Alcudia en los *incanti* hasta 1481. Según el informe elaborado por un espía a sueldo de los Reyes Católicos, había entonces en aquel lugar «diez e siete casas de christianos mercaderes que tenían allj su yglesia»⁷². A principios del siglo XVI la escala de Alcudia/Cazaza fue reemplazada por la de Badis —que los españoles llamaban Vélez de la Gomera—, el puerto más próximo a Fez en la fachada mediterránea de Marruecos y donde los venecianos comerciaban «por trueque y por venta al contado»⁷³. En 1508 los

⁶⁹ Ordenan al mayordomo que compre 6 vacas, 4 terneras, 20 carneros, 30 pares de gallinas, 4 cargas de vino y ciertas cargas de pan y fruta. *Archivo Municipal Sevilla* Sección 15ª, 1441-1442, f. 513(1) y 517(1). Ver documento nº 1 de nuestro apéndice documental.

⁷⁰ B. DOUMERC, *ob. cit.*, pp. 61-66.

⁷¹ S. FANJUL (Ed.), *Descripción General del África y de las cosas peregrinas que allí hay*, Madrid, 1995, p. 188.

⁷² Ver documento publicado por F. VILLA-AMIL CASTRO, «Berbería en tiempo de Cisneros», en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, IV-n.º 9 (1879), 153.

⁷³ Cf. *Descripción General del África...*, p. 182.

sultanes fecies ya no controlaban Badis de manera que Alvise Pisamano, capitán del convoy que llegó allí en el mes de enero, tuvo que firmar un tratado con el régulo local a fin de garantizar el aprovisionamiento de las galeras⁷⁴.

Entre 1442 y 1480 la *muda* de Berbería frecuentó el puerto de Málaga, donde acostumbraba a detenerse una media de quince días en cada viaje. Pero, conforme se afiance una segunda escala en Almería los convoyes apenas permanecerán una semana en cada uno de estos puertos⁷⁵. En cuanto a Valencia, sabemos que se integró muy pronto en el itinerario de las galeras de Berbería. Los guíajes emitidos por el Baile muestran que las embarcaciones venecianas visitaron el Grao en casi medio centenar de ocasiones de 1451 a 1509, siendo aquí donde emprendían el viaje de regreso a la madre patria. Además, tras el abandono de la escala en Mallorca (1472), las galeras se detendrán en el puerto valenciano alrededor de veinte días, lo mismo que en Túnez⁷⁶.

El calendario de la *muda* varió con el paso de los años. Hasta 1478 las grandes galeras llegaban al litoral valenciano en el mes de agosto. A partir de entonces lo harán en invierno, aunque las fechas fluctúen entre octubre y febrero⁷⁷. En vísperas de la supresión de los viajes las *galee di Barbaria* zarpaban en la segunda mitad del mes de julio e invertían alrededor de nueve meses en bordear las costas del Mediterráneo occidental de acuerdo con el itinerario siguiente: Venecia-Siracusa-Trípoli-isla de Djerba-Túnez-Bujfa-Argel-Orán/Mazalquivir-Honein-Badis-Málaga-Almería-Valencia-Túnez-Siracusa, y de aquí a la metrópoli⁷⁸. Como en otras líneas marítimas, el éxito de las galeras se basaba en la regularidad de sus escalas y en que se respetara la duración prevista para cada una de ellas. Pero los retrasos eran frecuentes según muestra el cuadro siguiente, elaborado con datos referentes a los puertos de Málaga y Almería⁷⁹:

⁷⁴ J. WANSBROUGH, «A Moroccan Amir's commercial Treaty with Venice of the year 903/1508», en *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, XXV-3 (1962), 449-454 en especial.

⁷⁵ *Supra* n.º 70.

⁷⁶ *Ibidem*; D. IGUAL LUIS, «Italianos en la frontera marítima nazarí. La ruta de Valencia a Granada en el siglo XV», en *Actas del congreso «La Frontera Oriental nazarí como sujeto histórico (siglos XIII-XVI)»*, Almería, 1997, apéndice tabla I, p. 474.

⁷⁷ D. IGUAL LUIS, «Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia...», 186 y 187.

⁷⁸ L. de MAS-LATRIE, *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-Âge*, Paris, 1866, apéndice VII, doc. XXVII, pp. 273-275.

⁷⁹ Para las fuentes, ver J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, «Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia...», p. 29.

<i>Convoy</i>	<i>Escala</i>	<i>Fecha</i>
1490-1491	Almería	Enero 1491
1492-1493	Málaga	Octubre 1492
1493-1494	Málaga	Enero 1494
1496-1497	Almería	Enero 1497
1497-1498	Almería	Febrero 1498
1501-1502	Almería	Diciembre 1501
1502-1503	Málaga	Diciembre 1502
1503-1504	Almería	Noviembre 1503
1506-1507	Almería	Febrero 1507
1507-1508	Málaga (¿?)	Febrero 1508
1508-1509	Almería	Enero 1509

Ninguno de estos convoyes hace escala en los dos puertos en el curso de un mismo viaje. A veces, el mal tiempo y la acumulación de retrasos influyen para que se omita una de las escalas andaluzas: del convoy de 1503-1504 sabemos por carta de su capitán Andrea Mozenigo, fechada en Mazalquivir a 28 de octubre de 1503, que había decidido evitar Málaga y permanecer algunos días más en Almería⁸⁰. Pero otros datos disponibles me inducen a pensar que las galeras visitaban en cada viaje sólo uno de los puertos citados. En las instrucciones entregadas a Bostolo da Mosto, capitán del convoy de 1508-1509, se prevé una escala de seis días en Málaga y otra de ocho en Almería si bien «possino capitano e patroni parendoli remitter Malicha, et remetendola possino star in Armaria zorni X»⁸¹.

2. Mercancías, pasajeros e impuestos

Las grandes galeras zarpaban con las bodegas repletas de mercancías. Trípoli, Djerba y Túnez eran escalas importantes porque allí se daba salida a las vergas de latón, anillas de cobre y algodón, en fibra o hilado, que las caravanas llevaban al sur del Sáhara. Bartolomeo Paxi afirma en su obra *Tariffa de i pesi e misura corrispondente de Levante al Ponente*, publicada en Venecia en 1503, que las galeras dejaban las mismas mercancías en Bujía, Orán, Alcurdia, Málaga y Almería; a saber: *damaschini* de cualquier color, algunos rasos, chamelotes, fustanes blancos y negros, y toda clase de especias «cossi grosse como minude»⁸². En el *manifest de mar* valenciano de 1494 se detalla el tipo de mercaderías que las galeazas traían directamente desde la metrópoli. En lo que toca a los metales, manufacturas lom-

⁸⁰ Cf. *I Diarii di Marino Sanudo*, t. 5 (Venecia, 1881), col. 695.

⁸¹ L. de MAS-LATRIE, *ob. cit.*, apéndice VII, doc. XXIV, p. 267 en particular.

⁸² *Ibidem*, doc. XXVII, pp. 273-277.

bardas de acero, hierro, latón y cobre, así como estaño y plomo en bruto. En el ramo de los textiles, la mercería del norte de Italia, algodón de origen sirio-egipcio, camacanes, satenes y tafetanes. En cuanto a las especias, pimienta de Alejandría, especiería sutil (canela, jengibre, girofle, clavo) de Damasco, laca e incienso⁸³.

Nuevas mercancías sustituían a las vendidas en cada escala. Las vergas de latón y el algodón eran pagados con oro que los venecianos invertían en la compra de otros bienes. En los puertos magrebíes adquirían pieles y cueros, albornos, alcazares, almexias, tocas y otras manufacturas textiles; sin olvidar la pimienta africana o malagueta, la cera, el marfil y las plumas de avestruz. En los puertos granadinos cargaban textiles similares a los norteafricanos, fibra de seda, lino y fruta seca en época nazarí. Según la contabilidad privada del genovés Francesco Spinola, las galeazas eran utilizadas para llevar mercancías a Valencia, dátiles en este caso; su cartulario revela, además, que los venecianos vendían plata a los comerciantes de la *Ratio Fructe* de vez en cuando⁸⁴. Después de la conquista castellana los venecianos también se llevarían algo de vino y lana⁸⁵. Pero fue la seda la mercancía que más les interesó a lo largo de todo el período. Hasta el punto de que el anuncio de la llegada de un convoy a las costas granadinas provocaba una subida del precio de la fibra en el mercado. En una carta que el conde de Tendilla, alcaide de la Alhambra, escribe a la marquesa de Denia el 28 de diciembre de 1508 justifica la tardanza en enviarle cierta seda «porque las galeaças tienen enpachado y subido el trato della, que cada día se esperan y pasadas questan en Oran»⁸⁶.

En Valencia los comerciantes de las galeazas compraban paños locales con la intención de darles salida en Sicilia, y lana de las sierras aragonesas para llevarla a Venecia. Pero el gran mercado de la lana estaba situado más al norte, en Tortosa, lo cual explica que en 1481 el itinerario de la *muda* se alargara hasta allí⁸⁷. El tráfico de esclavos requiere una mención aparte. Consta en cincuenta y dos contratos notariales otorgados de 1477 a 1499 la compra por los venecianos de algo más de medio centenar de esclavos con edades comprendidas entre los once y los veinte años. La mayoría de

⁸³ D. IGUAL LUIS, «Las galeras mercantiles de Venecia...», pp. 188-190.

⁸⁴ Compra 107 cántaros de dátiles y los despacha para Valencia a nombre de Rafael Centurione, «in galeiis venetorum de Barbaria»; concretamente en las gobernadas por Jacopo Marcelli y Nicolo Longo. Previamente había adquirido doce libras de plata a los venecianos. Los apuntes corresponden al otoño de 1455. A. FÁBREGAS (Ed.), *ob. cit.*, pp. 114,117 y 153.

⁸⁵ El veneciano Francisco Malveza llega a Almería a bordo de una galera en enero de 1497. Descarga chamelotes y compra una partida de vino. *Archivo General Simancas* Cámara de Castilla. Cédulas, libro 2º, fol. 295 vº; Registro General del Sello, mayo 1497, fol. 183.

⁸⁶ E. MENESES (Ed.), *Correspondencia del conde de Tendilla. I: 1508-1509*, Madrid, 1973, p. 444.

⁸⁷ D. IGUAL LUIS, «ob. cit.», 195-197.

las fechas de esos contratos coincide con los meses de anclaje de las grandes galeras. También negocian con los que traen en éstas, que son muchos menos: entre 1457 y 1498 los venecianos venderán dieciocho esclavos en el mercado valenciano⁸⁸. Han de tenerse en cuenta ciertos documentos de principios del siglo XVI reseñados por Vicenta Cortés, pues aclaran el origen de algunos de los individuos de condición servil traídos por los venecianos: se trata de granadinos, musulmanes o conversos, y subsaharianos⁸⁹.

La llegada de las galeazas a un puerto determinado animaba el mercado local al atraer a comerciantes y particulares del interior del país. Si a Alcudia o Badis venían los negociantes y artesanos fecies, a Orán los de Tremecén, y a Túnez acudían incluso del otro lado del gran desierto, algo parecido ocurría en los puertos peninsulares. El lunes 12 de febrero de 1498 se reunían en Córdoba los miembros de su concejo para tratar diversos asuntos. Entre otros:

«Estos señores vieron una carta de Almaria en que fisieron saber a esta çibdad como avían aportado aquella çibdad las galeaças de Venecia, para que se pregonase que fuesen allá los mercaderes a comprar muchas mercadurias que traen; y que tiene de ser el esca-la dellas veynte e çinco días que comiençan desde çinco de febrero. La çibdad la mandó pregonar e que se diese fe del pregón»⁹⁰.

Aparte de los mercaderes, los nobles también esperaban con anhelo la llegada de la *muda* de Berbería. El convoy capitaneado por Bostolo da Mosto fondea en el puerto de Almería en enero de 1509. Pero un mes antes se desconocía en Granada cuál era la escala elegida por los venecianos. Por eso el conde de Tendilla, que tenía interés en comprar cierta cantidad de «pañó negro de a çiento» y pañó azul oscuro, escribe repetidas veces a los alcaides de Málaga y Almería para que le avisen sobre la venida de las galeazas a cualquiera de esos puertos⁹¹.

Los mercaderes norteafricanos y granadinos aprovecharon el itinerario triangular seguido por las galeras de Berbería para viajar en ellas. Entre 1451 y 1500 el Baile de Valencia expidió salvoconductos a los musulmanes que se servían de esta línea para acceder a la capital levantina. El propósito de los viajes era residir y negociar en Valencia por un período inferior a un año, aunque los permisos más antiguos conciernen a granadinos que van a

⁸⁸ D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercaderes y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo Occidental*, Castellón, 1998, p. 397; figura 28, pp. 400-402.

⁸⁹ Cf. *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1479-1516)*, Valencia, 1964, docs. 859, 866, 938 y 1.353.

⁹⁰ *Archivo Municipal Córdoba Actas Capitulares*, Microfilm R. n.º 5. Mi agradecimiento a Margarita Cabrera Sánchez, que me facilitó la fotocopia correspondiente

⁹¹ Cf. *Correspondencia del conde de Tendilla*, t. 1, pp. 437 y 438.

Túnez⁹². Asimismo, en el puerto valenciano se embarcaban mudéjares y judíos del país. Entre 1452 y 1465 el Baile concede 197 licencias de pasaje en las galeras venecianas, siendo Túnez el lugar de destino de los viajeros y comerciar el fin declarado de la travesía⁹³.

La presencia de comerciantes magrebíes y granadinos en las galeras no pasó desapercibida a las autoridades hispanocristianas, las cuales aluden expresamente a estos pasajeros en los salvoconductos que otorgan cada vez que un convoy veneciano surgía ante un puerto peninsular. En el guíaje concedido el 18 de septiembre de 1451 a la galera patroneada por Luís Bembo —aquel año la *muda* contaba con una embarcación solamente— leemos que ciertos mercaderes musulimes que viajan «a les parts de Tunis», quieren desembarcar en el Grao de Valencia y desplazarse hasta la capital para adquirir algunos tejidos y otras mercaderías. El Baile les concede el seguro que demandan «pagants los drets acostumats pagar de metre e traure per les dites robes e mercaderies de aquells que descarregaran e carregaran en la dita galera»⁹⁴. En otros puertos parece que se cobraba una especie de portazgo a los pasajeros no cristianos. Los patrones de las tres galeras venecianas que arriban a la playa de Mallorca un día de octubre de 1459 han de pagar por los moros que llevan a Túnez⁹⁵.

Las grandes galeras mercantiles estuvieron muy solicitadas después de la conquista de Granada. Algunos miembros de la aristocracia nazarí se embarcan en ellas camino del exilio; caso, por ejemplo, de un hijo de Yúsuf ibn Kumasa, que fuera visir del último emir granadino⁹⁶. En las galeazas vuelven otros andalusíes, desengañados por la mala acogida que les han dispensado sus correligionarios magrebíes: entre 1489 y 1492 llegan a Valencia hasta sesenta personas originarias de Vera, con la intención de quedarse aquí o volver a su tierra⁹⁷. Después de 1492 también viajan con los venecianos aquellos judíos que retornan a España con la intención de bautizarse, sin olvidar a los agentes y espías musulmanes al servicio de los Reyes Católicos que preparan la futura expansión española en el norte de África⁹⁸.

⁹² D. IGUAL LUIS, «Italianos en la frontera marítima nazarí», pp. 472 y 473.

⁹³ J. GUIRAL, «Les relations commerciales du royaume de Valence avec la Berberie au XV^e siècle», en *Melanges de la Casa de Velázquez*, X (1974), 101-103.

⁹⁴ R. SALICRU, *Documents per a la historia de Granada del regnat d'Alfons el Magnànim (1416-1458)*, Barcelona, 1999, doc. 381, pp. 458 y 459.

⁹⁵ P. MACAIRE, *Majorque et le Maghreb au XV^e siècle*. Thèse de 3^{ème} cycle présentée à l'Université de Paris X (1977), t. 2, fol. 430.

⁹⁶ Cf. *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, t. 8, pp. 179 y 180.

⁹⁷ J. HINOJOSA MONTALVO, «Mudéjares granadinos en el reino de Valencia a fines del siglo XV (1489-1492)», en *Actas del III Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Jaén, 1984, pp. 129 y 130.

⁹⁸ Sobre los judíos que vuelven, *Archivo Municipal Málaga* Libro II del Repartimiento, fol. 300 recto; *Actas Capitulares*, libro 1^º, fol. 207 v^º. Sobre los espías, Cf. *Colección de Documentos Inéditos*, t. 51, pp. 72 y 74.

Un número apreciable de mudéjares aragoneses, navarros y valencianos que emigran legalmente por el puerto de Valencia a partir de 1502, recurren a las galeazas venecianas como medio de transporte. Pero debo advertir que una parte de los que salen entre 1502 y 1509 eran, en realidad, cautivos de origen diverso que, al recuperar la libertad, se van al Magreb. Las regestas de los permisos dados por la Bailía, que ha publicado Vicente Cortés, mencionan a cuarenta y dos de estos libertos, quince de los cuales procedían de Málaga y el resto —aparte de dos turcos—, de diferentes lugares de Berbería⁹⁹.

El trato con los comerciantes de la *muda* proporcionaba grandes beneficios fiscales a los municipios y a la monarquía. Ésta última cobraba los impuestos sobre el comercio exterior por la vía del arrendamiento, de manera que la ausencia de un convoy un año concreto repercutía negativamente en la recaudación. Como en la Valencia del último cuarto del siglo XV los arrendadores tuvieron que pedir más de una vez la reducción del pago íntegro al que estaban obligados, esa demanda acabó recogiendo en los términos del contrato para evitar pérdidas a los afectados¹⁰⁰. En los contratos de arrendamiento de la seda granadina suscritos en las dos primeras décadas del Quinientos, donde se prevé la llegada de las galeazas en los meses de noviembre y diciembre, hay una cláusula destinada a salvaguardar los derechos del recaudador del año en caso de que las naves se retrasaran más de la cuenta, entrando así en el año siguiente¹⁰¹.

En lo que toca al tratamiento fiscal dispensado a los venecianos, en los puertos islámicos la norma consistía en que los naturales del país asumieran el pago de los derechos aduaneros y otras tasas, quedando exentos los mercaderes de las galeras. En Trípoli no se pagaban impuestos por las mercancías adquiridas a bordo de las embarcaciones, pero si aquellas eran descargadas y vendidas en tierra los negociantes locales abonaban un 12 % de su valor. En el acuerdo alcanzado por Alvise Pasamano con el régulo de Vélez de la Gomera en 1508 se fijan los derechos en un 7'5 %¹⁰².

Un privilegio otorgado por Juan II de Castilla liberaba a los comerciantes de la *muda* del pago de algunos impuestos municipales de Sevilla. En las

⁹⁹ Son 106 entre 1502 y 1509; otros 107 mudéjares, en 1518 y 1520. E. SALVADOR, «Sobre la emigración mudéjar a Berbería. El tránsito legal a través del puerto de Valencia durante el primer cuarto del siglo XVI», en *Estudis*, IV (1975), 58 y 59; V. CORTÉS: *ob. cit.*, docs. 573-577; 702-715 y 717; 759-764 y 766-767; 797-803; 860-863 y 865; 939-942 y 945-946.

¹⁰⁰ D. IGUAL LUIS, «Las galeras mercantiles...», p. 194.

¹⁰¹ Es la cláusula n.º 13 del arrendamiento de la seda granadina para 1502-1506. *Archivo Municipal Málaga* Provisiones lib. 3, fols. 26vº-36vº. Publica F. BEJARANO ROBLES, *La industria de la seda en Málaga durante el siglo XVI*, Madrid, 1951, doc. XIII del apéndice. El autor lee «galeotas» en lugar de «galeaças». El arrendamiento para 1507-1513 recoge la misma cláusula. Ver *Archivo Histórico Provincial Málaga* leg. 9, fol 659vº.

¹⁰² L. MAS-LATRIE, *ob. cit.*, pp. 275 y 278; J. WANSBROUGH, «ob. cit.», pp. 460 y 461.

condiciones del arrendamiento de los Propios y rentas hispalenses para el período comprendido entre el 1 de julio de 1446 y el 30 de junio del año siguiente, se declara que los venecianos no tenían que pagar la renta del «marco de la plata», tributo sobre la carga de mercancías según el porte de la nave: un marco cada cien toneles. También se les exime del pago de la renta del peso de las mercaderías. El abono de estos impuestos era obligatorio para todos aquellos que trataran con los mercaderes de las galeazas, si bien éstos habían de pesar sus géneros en el llamado «peso del rey» a no ser que los arrendadores les indicaran otra cosa¹⁰³.

Los repobladores de las ciudades de Málaga y Almería van a gozar de generosas franquicias tributarias a partir de 1489-1490. Entre éstas se incluye la exención del pago de derechos de aduana o almojarifazgo, que debían satisfacer sólo los forasteros que acudían a tratar en estas ciudades, tanto si venían del otro lado de la antigua frontera como por vía marítima. Por este motivo, los recaudadores del fisco regio pretenderán que los venecianos paguen por todo lo que cargaban y descargaban en los puertos granadinos. En 1489 la reina Isabel ordena a los recaudadores de Málaga que por el momento no cobren derechos a los comerciantes de las galeazas. Sin embargo, por un informe posterior del concejo sabemos que el convoy de Berbería que llega al puerto malagueño en octubre de 1492, se marcha apenas transcurridos seis días a causa de los enfrentamientos habidos con los agentes del fisco. A la vista de lo sucedido, los Reyes Católicos disponen que no se perciban derechos sobre las ventas realizadas por los venecianos, aunque los compradores sean forasteros y no vecinos de la ciudad, que estaban exentos¹⁰⁴.

Ya se ha visto como la llegada de las galeazas despertaba interés entre los comerciantes del traspais andaluz. Esta circunstancia contribuye a que se desate la voracidad de los recaudadores del diezmo y medio diezmo, impuesto que gravaba el tráfico de bienes en la antigua frontera del emirato granadino. Coincidiendo con la arribada de dos galeazas al puerto de Málaga, en el cabildo municipal celebrado el 2 de enero de 1494 se hace una «igualada» con los mentados recaudadores para que éstos se contenten con un 2% «de todo lo que los mercaderes e presonas compraren en esta çibdad de las dichas galeaças e pasaren por los dichos puertos..., fasyendo juramento que lo compraron de las dichas galeaças...»¹⁰⁵.

¹⁰³ Ver documento n.º 2 del Apéndice. Eximir a los venecianos del pago del «marco de la plata» suponía equipararlos a los vecinos de Sevilla y lugares de su arzobispado y obispado de Cádiz, que también estaban exentos. F. PÉREZ EMBID, «Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media», en *Anuario de Estudios Americanos*, XXV (1968), 65.

¹⁰⁴ *Archivo Municipal Málaga* Actas Capitulares, libro 1º, fols. 135 recto y 136 vº; 192 vº; 209 recto y 210 vº.

¹⁰⁵ *Ibidem*, fol. 252 vº. Tendrán de plazo hasta fines del mes de marzo siguiente.

En 1501-1502 la Corona introduce numerosos recortes en los privilegios de Málaga, cuyos vecinos pagarán en adelante alcabalas y unos derechos de almojarifazgo estimados en el 5% del valor de las mercaderías que lleguen por mar y salgan por tierra, y el 2'5% de lo que se cargue en cualquier navío. Almería, en cambio, conservará la mayoría de las primeras exenciones fiscales, lo que quizá explique que las galeras venecianas prefieran recalar en su puerto conforme pasan los años. Así lo creían al menos los munícipes malagueños que el 7 de septiembre de 1506 acordaban escribir al rey Felipe I «... para que su alteza sea servido de aquí adelante se modere el derecho de las mercaderías de las galeaças, porque de causa de ser los derechos creçidos, algunas vezes dexan de hazer escala en este puerto»¹⁰⁶.

III. LAS RELACIONES HISPANOVENECIANAS Y SU REPERCUSIÓN EN EL COMERCIO DE LAS MUDE

La unión dinástica de Castilla y Aragón estorbó la circulación de los convoyes venecianos pese a que las relaciones entre la Señoría y la monarquía católica fueron, por lo general, amistosas hasta la formación de la Liga de Cambrai en 1509. La conquista de Granada, la posterior instalación de los españoles en África del Norte y los incidentes protagonizados por corsarios, en general, repercutirán negativamente en los negocios llevados a cabo por las galeras de Berbería y las de Poniente.

1. *Consecuencias de la conquista del reino de Granada*

El bloqueo de las costas granadinas durante la guerra afectó al funcionamiento de la *muda* de Berbería. En el otoño de 1484 un convoy veneciano que recalca en Málaga y Almería, es perseguido luego por la escuadra castellana hasta las playas de Valencia. Aunque logra escapar de aquí a duras penas —parte de los comerciantes venecianos se quedarían en tierra—, un encuentro posterior a la altura de Ibiza se salda con la pérdida de una de las galeazas. Las protestas de la Serenísima y el interés del rey Fernando, preocupado por la amenaza turca, contribuirán a que el incidente se zanje rápidamente: los mercaderes venecianos que habían sido abandonados en Valencia no sólo no son molestados sino que reciben ayuda para volver a su patria¹⁰⁷. No obstante, para garantizar la continuidad de los convoyes de

¹⁰⁶ Actas Capitulares, libro 5º, fols. 142 y vº. Aunque no está claro si esta demanda está relacionada con la *muda* de Berbería o, más bien, con la de Flandes. Ver *supra* n.º 64.

¹⁰⁷ La primera versión de lo ocurrido aparece en una carta del rey Fernando (Sevilla, 24/ diciembre/1484) a su pariente de Nápoles. Cf. A. DE LA TORRE (Ed.), *ob. cit.*, t. 2 (Barcelona,

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 que, al mando de Agostino Foscarino, iban a volver de Inglaterra¹⁰⁸. Ese mismo día los reyes comunicaban al Almirante de Castilla y a don Álvaro de Mendoza, conde de Castro y responsable del bloqueo del emirato granadino, que habían prometido al Dogo no estorbar la navegación veneciana, especialmente de «las galeras que el dicho duque e señoría de Venecia tiene, que son agora en Venecia, que vienen de Venecia para el viage de Flandes, de las cuales es capitán Bartolomé Mino...», siempre y cuando no lleven mercancías a los moros de Granada¹⁰⁹. El Senado veneciano fingió aceptar esta condición, pues en la comisión otorgada a Bartolomeo Minio el 12 de abril de 1485 le permiten hacer escala en cualquier puerto granadino tanto a la ida como a la vuelta, si él y los patrones lo estimasen oportuno¹¹⁰.

En lo que concierne a la *muda* de Berbería, las restricciones se irán suavizando conforme los cristianos se apoderen de las plazas costeras granadinas. Caso de Málaga, conquistada el 18 de agosto de 1487, que los monarcas abren al comercio veneciano ocho meses más tarde¹¹¹. No obstante, se observa cierta diferencia de criterios en los salvoconductos que conceden posteriormente, y por separado, Fernando e Isabel. El 11 de diciembre de 1488 el rey Católico otorga guíaje y seguridad a «duas trirremes onerarias, vulgo dictas de Berberia», a condición de que limiten sus escalas a Valencia y otros puertos de la Corona de Aragón¹¹². Pocos meses después el dogo Agostino Barbarigo solicita de la reina Isabel un salvoconducto para que las galeras de Berbería puedan recalar en Málaga y Almería, aunque la segunda permanezca todavía en manos musulmanas¹¹³.

Terminada la guerra, las galeras van a cubrir sus itinerarios de modo regular hasta la crisis de 1509, si exceptuamos los años de la guerra turco-veneciana. Pero la presencia castellana en tierras granadinas afectará a uno de los fundamentos del tráfico veneciano: el transporte de pasajeros musulmanes, sean o no mercaderes. Las capitulaciones firmadas por los Reyes

1950), pp. 172 y 179-180; también A. de PALENCIA: *ob. cit.*, pp. 135 y 136. Para las protestas venecianas ver carta del Dux fechada a 23 de diciembre de 1484, en *Archivo General Simancas* Estado, leg. 1308, doc. n.º 2.

¹⁰⁸ *Archivo General Simancas* Registro General del Sello, febrero 1485, fol. 239.

¹⁰⁹ M. FERNÁNDEZ NAVARRETE, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, Buenos Aires, 1945, t. 2, pp. 465 y 466.

¹¹⁰ Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, t. 1, p. 149.

¹¹¹ Ver carta de seguro (Játiva, 13/abril/1488) que publica M.ª T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga, 1986, doc. n.º 1 del apéndice.

¹¹² Cf. *Documentos sobre las relaciones internacionales*, t. 3 (Barcelona, 1951), pp. 168 y 169.

¹¹³ L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel la Católica*, t. 3 (Valladolid, 1969), doc. n.º 9, pp. 122 y 123.

Católicos con los habitantes de Granada en 1491 reconocían el derecho de éstos a seguir traficando con el Magreb y, en contrapartida, a recibir la visita de comerciantes norteafricanos. En 1493 los monarcas facultaban al corregidor y al alcaide de Málaga para que otorgasen, de mancomún, cartas de seguro a los negociantes magrebíes que vinieran a la ciudad. Por su parte, el concejo acostumbraba a conceder salvoconductos a los capitanes de los convoyes venecianos. Pues bien, en enero de 1494 llegaban a Málaga dos galeazas al mando de Jerónimo Contarino, que en esta ocasión recibe el viático de manos del alcaide de la ciudad. El conflicto de competencias hizo que entre los días 2 y 6 del mes citado los mercaderes de la *muda* estuvieran inactivos¹¹⁴.

Lo ocurrido poco después en el puerto de Almería permite albergar dudas sobre el valor que tenían las cartas de guaje y salvoconducto. En octubre de 1496 la nao del mercader Fernando del Castillo dio al través en la playa de Orán y el «mexuar» se apoderó de su cargamento. Castillo apenas pudo recuperar una parte de lo que le pertenecía antes de volver a España en una de las galeras de la *muda*. Al llegar a Almería, en enero de 1497, consigue que el corregidor arreste a ciertos comerciantes de Tremecén que venían en el convoy, a modo de represalia. Pero con esta acción el representante del poder regio viola el seguro que el alcaide de la alcazaba había concedido anteriormente a los pasajeros musulimes de las galeras. La historia sale a relucir en una carta firmada por los reyes el 25 de febrero de aquel año, autorizando a Fernando del Castillo a resarcirse a costa de los tremecenés en el caso de que éstos carecieran de seguro. Lo que no parece probable pues el día 2 de ese mismo mes los monarcas habían renovado el salvoconducto a la totalidad del convoy¹¹⁵.

Incidentes como el que acabo de comentar resultaban lesivos para el tráfico veneciano. Pero los mayores inconvenientes sobrevienen a medida que se endurece la postura de la monarquía española después de 1500. Tras el bautizo de los mudéjares del reino de Granada se publican varias pragmáticas reales prohibiendo la estancia en territorio castellano de todos aquellos musulmanes que no fueran esclavos o «cautivos de buena guerra». Los salvoconductos que se conceden a las galeras a partir de ahora, admitirán que éstas lleven a bordo pasajeros no cristianos mientras no se trate de individuos rebeldes al rey o condenados por el Santo Oficio. Sirva como ejemplo la licencia otorgada el 23 de abril de 1506, donde, además, se prohíbe

¹¹⁴ *Archivo Municipal Málaga* Actas Capitulares, libro 1º, fols. 191 vº, 253 vº-254 vº, 256 recto y 261 recto. He publicado un modelo de las cartas de seguro otorgadas a los norteafricanos en J. E. LÓPEZ DE COCA, «Los genoveses en Málaga durante el reinado de los Reyes Católicos», en *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), doc. n.º 1 del apéndice.

¹¹⁵ *Archivo General Simancas* Registro General del Sello, febrero 1497, fol. 285; Cámara de Castilla. Cédulas, libro 2º-2, fol. 264 recto.

a los venecianos llevar a tierra de moros hostiles «cibaria, machines, nec ullum aliud tormentorum sive artilleria genus»¹¹⁶.

Esta severidad se hizo extensiva al reino de Valencia por lo que deduzco del guíaje otorgado el 14 de febrero de 1508 a las galeras capitaneadas por Lufs Pisamano. Se advierte en el mismo que los pasajeros de origen magrebí no pueden bajar a tierra hasta que el rey responda a la consulta que le ha formulado el Baile «a causa dels moros del present regne» —leemos en el documento— «que en l'any passat les dites galeres s'en portaren, ab tracte dels moros de Berberia que en les dites galeres vinguren, segons se diu». Contrasta esta actitud con el trato dispensado a los demás mercaderes del convoy, fueran o no venecianos, a los que se les garantiza su estancia en la ciudad si las galeazas zarpan sin ellos —un recuerdo, acaso, de lo que había sucedido en 1484—, pudiendo permanecer en Valencia hasta la venida de la *muda* del año siguiente si no querían volver antes a sus lares, por mar o tierra¹¹⁷.

Parece que la Bailía llevaba razón al sospechar que las galeazas de la Serenísimaservían de vehículo para la emigración clandestina de mudéjares. Un tal Rasin, apresado tras la toma de Orán en 1509, fue llevado a Valencia y presentado ante el Baile por su dueño. Del interrogatorio al que es sometido el 3 de julio de aquel mismo año se desprende que, siendo natural de la morería valenciana, se había fugado al norte de África con sus padres y hermanos siete años antes, en las galeras de la *muda*¹¹⁸.

2. Venecia y la instalación de los españoles en el norte de África

La seguridad del recién conquistado reino de Granada fue una de las razones por las que la monarquía hispánica llevó la guerra al otro lado del mar: la ocupación de Melilla en 1497, vino seguida de las conquistas de Mazalquivir (1505), Peñón de Vélez de la Gomera (1508), Orán (1509), Bujía (1510), Trípoli (1510) y el establecimiento de un protectorado sobre la ciudad de Argel. Esta política no sólo fracasa en su empeño de erradicar la piratería sino que contribuye a desestabilizar la situación interna del Magreb central, favoreciendo la instalación posterior de los turcos en la zona. Pero lo que deseo destacar aquí, es que estas empresas, a menudo concebidas como cruzadas, también estaban impulsadas por razones mercantiles.

Mazalquivir era el mejor puerto natural del Magreb. En él se refugiaban las galeras venecianas cuando hacía mal tiempo y enviaban sus mer-

¹¹⁶ L. de MAS-LATRIE, *ob. cit.*, apéndice VII, doc. XXII, pp. 263 y 264

¹¹⁷ V. CORTÉS, *ob. cit.*, doc. 42, pp. 517 y 518.

¹¹⁸ *Ibidem*, doc. 52, pp. 529 y 530.

cancias a Orán en barcas¹¹⁹. No es extraño, pues, que a raíz de su toma por los españoles en septiembre de 1505, se entablen negociaciones con los notables oranfes para evitar que se interrumpa el comercio¹²⁰. La *muda* de aquel año se vio obligada a fondear en Mazalquivir, donde los mercaderes contrataron con la guarnición española¹²¹. En este convoy viajaban varios miembros de la familia Dolfin de San Camciano, que por entonces controlaba buena parte del comercio de las galeazas. Unas cartas enviadas por el conde de Tendilla al alcaide de Almería en diciembre de 1505, con motivo de la llegada a ésta del convoy de Berbería, mencionan el «trato rezio» hecho por Jaime de Murcia, criado del conde, con esos mercaderes venecianos¹²². No se dice en que consistió ese trato, pero no me sorprendería que estuviera relacionado con la pretensión hispana de centralizar el comercio norteafricano, que se manifiesta algo más tarde¹²³.

No está claro cómo reaccionó la Señoría ante la aparición de los españoles en el norte de África. Se ha llegado a hablar de una «extraña neutralidad» veneciana que, unida a la debilidad magrebí, favorecería la instalación hispánica en la zona¹²⁴. Por mi parte, quisiera llamar la atención sobre las andanzas de Jerónimo Vianello, un veneciano de Chioggia que en su juventud trabajó para el Senado como intérprete de árabe, dedicándose luego al comercio con Berbería. Según las fuentes españolas se puso al servicio de los Reyes Católicos a principios de 1504. En el verano de ese mismo año hacía un viaje de reconocimiento por la costa norteafricana que resultará clave para el éxito de la campaña de Mazalquivir, en 1505. Vianello, que tras la muerte de doña Isabel había entrado al servicio del cardenal Cisneros, participó en la toma de esta plaza. También fue uno de los que negoció el acuerdo comercial con la gente de Orán. Más adelante, tomaría parte en las empresas de Pedro Navarro hasta su muerte en la isla Querquena¹²⁵.

¹¹⁹ Cf. *Descripción General del África*, p. 217.

¹²⁰ J. ZURITA, *Historia del re D. Hernando el Católico y ligas de Italia*, Ed. de A. Canellas López, t. 3 (Zaragoza, 1992), p. 416.

¹²¹ Por cédula de 7 /noviembre/1505 se pagaban a un tal micer Juan, veneciano, 9.375 mavedfes por cuarenta cueros vacunos que compró en las galeazas y el costo de la barca para transportarlos. *Archivo General Simancas* Contaduría Mayor de Cuentas, leg. 187.

¹²² Cartas del 1 al 18 de diciembre, en A. MORENO y M.ª J. OSORIO (Eds.), *Epistolario del conde de Tendilla (1504-1506)*, Granada, 1996, t. 1, pp. 535 y 554.

¹²³ Con motivo de la concesión de un salvoconducto a la *muda* de 1508-1509, el almirante Pedro Navarro declara que lo respetará siempre y cuando las galeras se abstengan de fondear en cualquier puerto norteafricano que no sea Mazalquivir. Cf. *1 Diarii*, t. 7, col. 621.

¹²⁴ Así lo plantea B. DOUMERC, *ob. cit.*, pp. 70-72 y 121-130.

¹²⁵ J. E. LÓPEZ DE COCA, «Notas y documentos sobre Jerónimo Vianello, un veneciano al servicio de la monarquía española (1504-1511)», en *Medievo Hispano. Estudios in memoriam del Prof. Derek W. Lomax*, Madrid, 1995, pp. 253-265.

Convendría saber qué razones indujeron a este personaje a entrar al servicio de España. No hay constancia de que hubiera roto con su patria sino todo lo contrario: durante su estancia en la corte española medió para que se prorrogaran las suspensiones de marcas represalias sobre el comercio veneciano y Sanudo, que lo cita varias veces en su diario, se refiere a él como «il nostro veneto». Me pregunto si no fue un agente de la Serenísi- ma, al menos en un primer momento. O dicho de otro modo, que la neutralidad veneciana ante la expansión hispánica no fue tal. Jerónimo Zurita, que suele estar bien informado, escribe que la toma de Mazalquivir fue te- nida en mucho en toda la Cristiandad, «señaladamente por la señoría de Venecia, por estar la costa de África tan desierta de puertos y tener ellos necesidad de aquél para lo de su contratacion»¹²⁶. Sea como fuere, la re-anudación de las guerras de Italia en 1509 hará que Venecia se olvide de Berbería durante algunos años.

Los presidios norteafricanos debían generar ingresos fiscales suficien- tes para mantenerse por sí mismos, lo cual era posible si se concentraba en ellos el comercio exterior magrebí¹²⁷. He aquí una de las razones de la adjudicación del monopolio del tráfico con el norte de África al tesorero real Alonso Sánchez, en 1510. Pero este privilegio fue discutido ásperamente y, que yo sepa, dejaría de tener validez al cabo de dos años. El arrendamien- to de las rentas de Orán para 1512-1516 muestra que la monarquía españo- la quiso aprovechar la ausencia de la *muda* de Berbería. Aparte de conver- tir a este presidio (con Mazalquivir) en la escala obligatoria para todos los mercaderes europeos que deseen tratar con los moros, hay dos condiciones o capítulos en dicho arrendamiento que deseo destacar. El capítulo n.º 9 prohíbe la importación de metales, exceptuándose las vergas de latón con mezcla de cobre

«de gordeza de un dedo pulgar de la mano, e de largo de quatro palmos poco más o menos, que son para hazer manillas para las negras para los braços e para los pies, que sirven para llevar a la Zara e no se gastan ni han de gastar en otra parte...».

Es evidente que había intención de competir con los venecianos en lo que fue un elemento clave de su comercio norteafricano. No obstante en la cláusula n.º 10 del cuaderno de arrendamiento se prevé el retorno de las galeazas a Orán. Incluso se admite que los venecianos puedan vender en Honein las mercancías que no tuvieran salida en el presidio español, pagando aquí los derechos claro está. El capítulo citado añade:

¹²⁶ *Supra* n.º 120.

¹²⁷ Esto sale a relucir en las capitulaciones firmadas en 1511 con Mostaganem y con el lla- mado «rey de Bugía». J. M. DOUSSINAGUE, *La política internacional de Fernando el Católico*, Madrid, 1944, docs. 60 y 66, pp. 659 y 672-673 respectivamente.

«E que quando en la dicha çibdad de Oney se oviere de descargar sea con liçençia de la persona que allí tovieren puesta los dichos recabdadores. E que lo que se tornare a cargar e sacar del retorno de las dichas mercadurías, o de otra manera, sea con liçençia de la dicha persona e pagando dello los derechos que devieren pagar conforme a este arrendamiento. E que lo que de otra manera se cargare e descargare, o se sacare, sea perdido por descaminado e sea para los dichos recabdadores»¹²⁸.

El optimismo de los arrendadores obedece a que en 1512 se había firmado un tratado con el sultán de Tremecén, según el cual los agentes del fisco regio podrían actuar en Honein. Pero las relaciones de los españoles de Orán con los musulmanes del interior del país van a enrarecerse a la vuelta de pocos años, y la intervención de los hermanos Barbarroja no hará sino empeorar las cosas¹²⁹.

3. *Corso, marcas represalias y salvoconductos*

Los intereses italianos del rey Fernando se resienten a causa de la política seguida por Venecia en la llamada «Tierra Firme». La crisis de Ferrara (1482-1483) trae consigo la suspensión temporal del comercio veneciano con los estados patrimoniales del rey Católico¹³⁰. Los incidentes navales que se producen entonces enlazan directamente con otros posteriores en los que se ve involucrada la *muda* de Berbería, dando lugar a la emisión de marcas represalias de parte fernandina y a su suspensión periódica a instancias de los embajadores de la Serenísima¹³¹.

En septiembre de 1497 Fernando de Lizaola fletaba su nao «Marieta», surta en Nápoles, a un conde palatino que pretendía enviar ciertas cosas «a las partes de allende» por encargo del rey Fernando. A causa del tiempo contrario la nao arribó a la playa de Túnez, donde estaban tres galeazas al mando de Bernaldino de Çigonía. A los pocos días se les unió un carracón patroneado por Luís Pisamani. La noche del 23 los venecianos atacaban la nave de Lizaola pretextando «que no quería/n/ otra cosa salvo la ropa del dicho conde palatyno». Pero acaban matando a varios tripulantes de la

¹²⁸ El cuaderno de arrendamiento está fechado en Burgos a 1 de marzo de 1512. *Archivo General Simancas* Escribanía Mayor de Rentas, leg. 132

¹²⁹ Para el comercio oraní en esta época, ver J. E. LÓPEZ DE COCA, «Orán y el comercio genovés en la transición a los tiempos modernos», en *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), 275-296.

¹³⁰ Cf. *Documentos sobre las relaciones internacionales*, t. 1 (Barcelona, 1949), pp. 247-249, 268 y 356-357; t. 2 (Barcelona, 1050), pp. 18 y 40-42.

¹³¹ L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *ob. cit.*, t. 3, pp. 193-200.

«Marieta» antes de saquearla y prenderle fuego. Entre las mercancías robadas había algunas consignadas al tesorero real Gabriel Sánchez por su hacedor Mateo Cardona. Las apariencias indican que la causa de este sangriento incidente fue el deseo de Luís Pisamani de echar mano a los bienes del conde palatino, un corsario con el que más de un veneciano tenía cuentas pendientes. Pero la participación de los tripulantes de las galeazas en el combate tendrá consecuencias importantes¹³².

Los diarios de Marino Sanudo dan cuenta de los contratiempos que debió afrontar posteriormente este convoy, incluyendo la muerte de su capitán en Orán. Esto explica que las galeazas no llegaron a Valencia hasta primeros de marzo de 1498, después de obtener el guíaje correspondiente de parte del Baile. El día 15 el rey Fernando ordenaba a su lugarteniente en el reino que detuviera a los patrones de las galeras y averiguase si traían consigo los bienes robados a Mateo Cardona, pues, «si se fuesen sin alguna punición o a lo menos sin pagar los danyos por ellos dados, sería darles más osadía de cometer casos semejantes, como de la impunidad nazca ocasión de delinquir»¹³³. Pero, tanto el embajador veneciano como el «consell» valenciano y el Baile recordaron al monarca que los mentados patrones se encontraban bajo seguro, razón por la que debían ser liberados cuanto antes. Don Fernando, noticioso de que los bienes de Cardona podían estar vendiéndose subrepticamente en la ciudad de Valencia, ordena al lugarteniente que recurra a letrados para averiguar si los guíajes otorgados después de la fechoría cometida en Túnez eran válidos o no. En caso afirmativo, deberá poner en libertad bajo fianza a los patrones y concederles un plazo de seis meses para que presenten sus probanzas, etc. Pero nada de esto debió llevarse a cabo pues el 31 de agosto de 1498 el rey Católico escribía al Dogo haciendo historia del daño sufrido por Cardona, cuyos bienes reclama ahora así como el castigo para los culpables¹³⁴.

Con anterioridad, la cancillería castellana había pedido satisfacciones por la pérdida de la «Marieta», su carga y la muerte de algunos de los tripulantes¹³⁵.

¹³² La relación sumaria de lo ocurrido puede verse en la carta de marca e represalia otorgada a Lizaola tres años después. *Archivo General Simancas* Registro General del Sello, agosto 1500, fol. 89. Sobre el conde palatino y sus relaciones con los venecianos, B. DOUMERC, *ob. cit.*, pp. 127 y 128. Se trataba del noble Esteban de Andía, de Fuenterrabía, promovido a esa dignidad por bula de 14 de junio de 1488. Durante la última década del siglo llevó a cabo algunas misiones en el norte de África por cuenta de don Fernando. Cf. *Documentos sobre las relaciones internacionales*, t. 3 (1951), pp. 257-258; t. 4 (1962), pp. 401, 447-449 y 453-454; t. 6 (1966), p. 161.

¹³³ *Ibidem*, t. 6 (1966), pp. 48 y 49. Un resumen del viaje de este convoy en B. DOUMERC: *ob. cit.*, pp. 100 y 101.

¹³⁴ Cartas del 31 de marzo, 1 y 3 de abril de 1498, en *Documentos sobre las relaciones internacionales*, t. 6, pp. 66-68. La carta al dux de Venecia, en pp. 122-124.

¹³⁵ Carta firmada por Isabel y Fernando en Alcalá de Henares el 27 de marzo de 1498. *Archivo General de Simancas* Registro General del Sello, marzo 1498, fol. 68.

Pero Fernando de Lizaola no obtuvo respuesta de esta carta ni del requerimiento posterior hecho por don Fernando para que el vizcaíno recibiera el dinero en que había sido tasada su nave y las mercancías que transportaba. Por lo que se desprende de un testimonio firmado por el escribano Gaspar de Leytosa en Venecia, el 8 de junio de 1499, Fernando de Lizaola no había conseguido todavía que la Señoría lo recibiese para tratar de su asunto. Éste sería remitido poco después a dos jueces, los cuales piden a Lizaola que vaya a España y vuelva con la escritura de concordia que el citado había suscrito con Mateo Cardona y una carta del rey suspendiendo las cartas de marca que hubiera pendientes; a cambio, la Señoría se comprometía a compensar económicamente tanto al propietario de la nao como al hacedor del tesorero real¹³⁶.

El 31 de diciembre de 1499 Fernando de Lizaola comparece ante los jueces con los documentos requeridos. Ese día marcó el inicio de una pequeña odisea que se prolongaría hasta el 5 de febrero del año siguiente. Los magistrados estaban de acuerdo en que la Señoría debía compensarles a él, y a Mateo Cardona, porque la agresión perpetrada por el difunto Bernaldino de Çigonia, representante del estado veneciano en el convoy, fue «contra toda razon». Pero no querían pagar la suma pedida por los damnificados al parecerles harto excesiva. Aunque Fernando de Lizaola aceptó que se rebajase considerablemente la cuantía de su demanda, no se llega a un acuerdo porque la parte veneciana pretendía que la rebaja se hiciera extensiva a la reclamación de Cardona, ausente en esta negociación¹³⁷.

A la vuelta de Venecia, Lizaola presentó el caso ante el Consejo Real. Sus miembros examinaron la documentación presentada por el marino vizcaíno y comprobaron que la nao valía alrededor de 3.850 ducados. Acto seguido propusieron a los reyes que le dieran a Lizaola una carta de marca e represalia hasta 2.000 ducados, «más las costas que ha fecho e fisiere en los cobrar...». Pero antes de hacer uso de la misma, debía ser pregonada en las plazas y mercados de Valencia, Barcelona y Mesina¹³⁸. Sabemos que Mateo Cardona había recibido otra carta similar porque el 12 de enero de 1501 don Fernando, respondiendo a los ruegos del embajador Domenico Pisano, la suspendió por cuatro meses, prorrogando esta suspensión por otro plazo similar en julio de ese mismo año¹³⁹. En agosto de 1502 el monarca dictaba una suspensión general de todas las marcas por año y medio, la cual es prorrogada por otro tanto en noviembre de 1503¹⁴⁰.

¹³⁶ *Ibidem*, agosto 1500, fol. 89. El testimonio de Gaspar de Leytosa, en *Archivo General Simancas* Cámara de Castilla. Personas, leg. 14, sin foliar.

¹³⁷ *Ibidem*. Ver doc. n.º 3 del apéndice.

¹³⁸ La carta fue otorgada en Granada el 27 de agosto de 1500. *Archivo General Simancas* Registro General del Sello, agosto 1500, fol. 89.

¹³⁹ Cf. *Documentos sobre las relaciones internacionales*, t. 6 (Barcelona, 1966), pp. 150-151 y 266.

¹⁴⁰ *Ibidem*, pp. 306-309 y 354-355.

La necesidad de hacer un frente común contra el Turco explica estas prórrogas sucesivas, que no siempre eran respetadas. Con anterioridad a la ruptura de 1509 ninguna *muda* se hacía a la mar sin que los embajadores de la Señoría gestionaran antes la obtención de los pasaportes correspondientes. Así, el 2 de septiembre de 1506 Gabriel Moro escribe a Venecia comunicando que ha obtenido la suspensión de represalias «per un altro anno» y que lo ha comunicado «a certi lochi per causa di le galie di Barbaria»¹⁴¹. Se trataba del convoy de 1506-1507, al mando de Agostino de Mula, el cual escribe desde Almería (marzo 1507) dando cuenta de la captura por un corsario español de la nao de Pexaro, «per le ripresaja»¹⁴².

La *muda* de Flandes 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 galeazas zarparon de Cádiz rumbo al mar del Norte sin que el cónsul veneciano les hubiera entregado el tan deseado permiso. Esa carta de seguro fue otorgada luego por un período inferior al que un convoy de Poniente invertía normalmente en ir y volver. Por eso, cuando venga a España 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 grandes galeras volver de Inglaterra con garantías suficientes¹⁴³. 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 galeazas a Cádiz hasta el mes de mayo¹⁴⁴. Aunque el viaje de retorno de este convoy será algo accidentado a causa de las operaciones navales españolas en la costa norteafricana. En agosto de 1508 llegaba a 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...»¹⁴⁵.

Es probable que esto tenga algo que ver con el retraso que sufre la expedición del permiso de navegación para la *muda* de 1508. La señoría veneciana venía tratando de conseguirlo desde el mes de abril, pero la monarquía católica continuaba dando largas ya entrado el verano¹⁴⁶. De hecho, no será hasta el 19 de septiembre cuando doña Juana firme el salvoconducto para las tres galeazas que, al mando de miçer Agostino de Mula, habían de

¹⁴¹ Cf. *I Diarii*, t. 6, col. 420.

¹⁴² *Ibidem*, t. 7 (Venecia, 1882), col. 24.

¹⁴³ Cartas del embajador a Venecia, escrita en Burgos el 20 de marzo, el 11 y el 29 de mayo de 1508. Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, t. 2 (Londres, 1867), docs. 1.333-1.335 y 1.337.

¹⁴⁴ Puede consultarse esta carta de seguro en A. RODRÍGUEZ VILLA, «Un cedulario del rey Católico (1508-509)», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, LIV (1908), doc. 80, pp. 405 y 406.

¹⁴⁵ Cf. *I Diarii*, t. 7, col. 618.

¹⁴⁶ Según recuerda Cornaro en carta despachada en Burgos el 6 de julio. Cf. *Calendar of State Papers*, t. 2, doc. 1.339.

contornear el litoral peninsular en el largo viaje a Inglaterra. La rapidez con que Cornaro remite a Málaga este seguro —firmado por el rey Fernando el 9 de octubre—, permite suponer que la *muda* había salido ya de Venecia¹⁴⁷. 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 Alborán¹⁴⁸.

El salvoconducto en cuestión tenía una validez de dieciséis meses, lo que dice mucho a favor de Francesco Cornaro. Pero la habilidad de este diplomático no bastó 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 contra 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»¹⁴⁹. Las galeras de Agostino de Mula, que estaban en Inglaterra al estallar la guerra, protagonizaron una hazaña al hacer la travesía directa de Anthona a Otranto en 31 días solamente¹⁵⁰.

IV. EL OCASO DE LAS GALERAS DE PONIENTE Y BERBERÍA (1517-1534)

Las grandes galeras mercantiles, que vuelven a partir de 1517, van a cubrir sus itinerarios de forma discontinua y en medio de grandes dificultades. La actitud de la monarquía católica no ha variado un ápice respecto a la etapa anterior, endureciéndose, más bien, debido a la presencia turca en el Magreb central. Es significativo que estando Carlos I todavía en Bruselas, en abril de 1517 el embajador veneciano haga saber a la Señoría que había solicitado tanto la suspensión de las cartas de marca e represalias pendientes como los salvoconductos para las galeras de Flandes y Berbería, recibiendo la callada por respuesta. A principios del año siguiente Francesco Cornaro, de nuevo embajador en España, no ha conseguido que se suspendan las cartas de marca y se ve obligado a desmentir que sus compatriotas estuvieran suministrando estaño a los infieles: «...perchè za' 8 anni

¹⁴⁷ A. RODRÍGUEZ VILLA, «ob. cit.», LV (1909), doc. 261, p. 178. *Archivo Municipal Málaga* Provisiones, libro 5º, fols. 70-71vº.

¹⁴⁸ Según leemos en la carta de Cornaro (Sevilla, 31/octubre/1508) a micer Agostino de Mula. Cf. *Calendar of State Papers*, t. 2, doc. 1.341.

¹⁴⁹ *Supra* n.º 147, doc. 647, p. 379. El 20 de abril se había dado permiso a Francesco Cornaro para que abandonara España (doc. 593, p. 348).

¹⁵⁰ *Supra* n.º 27.

non era andato galie in Fiandra; ma il Turcho havia stagna per altra via che per la nostra...»¹⁵¹.

1. *Las galeras venecianas y el monopolio de Orán*

La *muda* de Berbería zarpa de Pola el 13 de junio de 1517 al mando de Piero Michel y sin esperar las cartas de seguro españolas. Las grandes galeras cubren su itinerario con normalidad hasta Túnez, pero al salir de aquí un fuerte temporal las obliga a resguardarse en las costas de Cerdeña, donde permanecen 52 días con vientos contrarios. El capitán había recibido instrucciones para hacer una escala en el reino de Tremecén y otra en el de Fez, de manera que habiendo llegado a Cartagena en diciembre de 1517, con el beneplácito de los patrones y de los mercaderes decide poner rumbo a Honein y no a Orán, «perchè mori non vol venir a contratar in terra de cristiani...»¹⁵². De la estancia de los venecianos en aquel puerto y del desorden que reinaba en el país sabemos gracias a una carta que Antonio Riçio, genovés de Orán, envía al marqués de Comares el 17 de febrero de 1518:

«Las galeaças han estado en Oney algunos días, a donde han contratado mucha ropa aunque fasta agora no havemos podido saber el çyerto a cabsa que de Tremeçen muy pocas vezes tenemos nuevas porque Barbarroxa los tyene de tal manera atemorizados que no hay quyen oxe venir ny menos enviar...»

y añade más adelante:

«La cafyła que abaxó de Tremeçen a Oney para contratar con las galeaças, ovyendo ya contratado y volvyendose, fue salteada en el camino de los alárabes, los quales la conbatyeron muy reziamente de manera /que/ mataron della XLV personas...; mas en fyn la cafyła se salvó, que sy no se hallaran turcos que la llevavan, perdyerose»¹⁵³.

¹⁵¹ Cf. *I Diarii di Marino Sanudo*, t. 24 (Venecia, 1889), col. 240. La carta de Comaro está fechada el 14 de enero de 1518 y se recibe en Venecia el 8 de febrero siguiente. *Ibidem*, t. 25, cols. 242 y 243.

¹⁵² Es la justificación que da Comaro en carta del 21 de enero. Cf. *I Diarii*, t. 25, col. 280.

¹⁵³ El marqués de Comares, gobernador del presidio, estaba entonces en España. *Archivo General Simancas* Estado, leg. 8.337, fol. 11. Aunque Piero Michel justificó su escala en Honein «non sapendo però che Barbarossa fosse rimaste re di quel regno», esto no es cierto. Estando las galeazas surtas en el puerto de Túnez, el famoso corsario le ofreció mediante mensajero la oportunidad de comprar en Honein un cargamento de especias procedente de una nao portuguesa que había asaltado al otro lado del estrecho de Gibraltar. Cf. *I Diarii*, t. 25, cols. 279-280.

El 29 de enero de 1518 las galeazas habían partido de Honein rumbo a Vélez de la Gomera, pero un fuerte temporal de poniente las obliga a fondear en Almería, donde permanecerán diecisiete días. A mediados de febrero el convoy zarpa rumbo a Badis en contra de la opinión de los mercaderes, que preferían seguir hasta Larache, en la costa atlántica de Marruecos. Según parece, Piero Michel quería dar oportunidad a los factores españoles del Peñón de Vélez de cobrar los derechos que debían haberse pagado en Orán. Pero las galeazas van a permanecer ancladas cuatro semanas en la bahía veleña sin que nadie del país acudiera a contratar con los venecianos debido a la prohibición dictada por el sultán de Fez en ese sentido. Las gestiones realizadas por los comerciantes tunecinos que viajaban en el convoy harán que el soberano wattasí permita el trato en esta ocasión. Tras una demora de otros diez días, durante los cuales se negocian mercaderías por valor de 10.000 ducados, las grandes galeras salen para Valencia, a donde llegan el 4 de junio y, dado lo avanzado de la estación, apenas encuentran con quien contratar¹⁵⁴.

El itinerario seguido por este convoy no se parecía en absoluto al que había sido habitual hasta el año 1509. Por eso aumentan la desconfianza y el recelo de la corte española, que se resiste a conceder los seguros pedidos por Francesco Cornaro. El 10 de julio de 1518, estando Carlos I en Zaragoza suspende las cartas de marca e represalias durante dos años a la espera de que en el ínterin se resuelvan pacíficamente las querellas pendientes. También otorga sendos salvoconductos las galeras de Flandes y Berbería, las cuales podrán navegar libremente «eçebto que en los puertos e mares de los reynos de Tremeçen e Túnez no puedan ni ayan de contratar salvo solamente en el puerto de la çibdad de Oran»¹⁵⁵.

El embajador veneciano se apresura a enviar una copia del salvoconducto a Piero Michel, cuyas galeras seguían ancladas en Valencia. Éste contesta el 20 de julio con una carta de agradecimiento en la que no omite las dificultades que puede acarrear el cumplimiento de las exigencias españolas. Advierte nuestro *capitano* que no hay mala voluntad respecto a la escala en Orán, pero si allí no se encuentra suficiente clientela las galeazas se verán forzadas a buscar otros puertos porque, de lo contrario, «non soriano navicar nè smaltir le sue merze». Y añade que cuatro quintas partes del oro que los venecianos obtienen en el Magreb se gastan luego en Málaga, Almería, Valencia y Siracusa. Por eso, ruega al embajador que consiga permiso para que las galeazas puedan recalar en otros lugares aparte de Orán si bien reconoce que, a la vista de las dificultades halladas en este viaje, la escala en Badis debería ser sustituida por otra en Larache. Y recomienda a Cor-

¹⁵⁴ *Ibidem*, cols. 689 y 690.

¹⁵⁵ *Archivo General Simancas* Cámara de Castilla. Memoriales, leg. 124, fol. 76; también *Diarii*, t. 25, col. 612.

naro que en futuras negociaciones destaque lo que supone la venida de las grandes galeras mercantiles a los puertos españoles. Aunque en Almería se ha hecho menos negocio que en otros tiempos, «si a lassato cerca ducati 26 milioa et più tra *sede*, panni e altre mercadantie tolta di quel loco...». Para Piero Michel es evidente que «queste galie danno la vita a quelle citadi di Sua Alteza»¹⁵⁶.

Las galeazas salen de Valencia ese mismo 20 de julio «a la volta di Tunis»¹⁵⁷. El viaje de retorno está lleno de contratiempos que harán que el convoy no arribe a Venecia hasta enero de 1519¹⁵⁸. Dos meses después el Senado decide armar dos galeazas para un nuevo viaje a Berbería. Pero este convoy, al mando de Francesco Contarini, no zarpa hasta el 28 de junio y vuelve muy tarde. El viaje se salda con pérdidas por valor de 8.000 ducados y sin haber llegado a cubrir el itinerario previsto: las galeazas irán de Túnez a Orán, pasando luego a Cartagena y Valencia, donde emprenden el tornaviaje¹⁵⁹.

La Serenísimas no espera a que se consume este nuevo fracaso para plantearse qué hacer con los viajes a Berbería. En febrero de 1520 se discute en el Senado un itinerario alternativo; a saber: Siracusa (3 días)-Djerba (10 días)-Túnez (entre 8 y 20 días)-Orán (12 días); a partir de esta escala el consejo de patrones y mercaderes podrá optar por detenerse 15 días en las costas de Marruecos, ya sea en Badis o Larache, y navegar luego hasta Lisboa, donde la *muda* permanecerá 15 días cargando especias. En el viaje de vuelta se contemplan una escala de 10 días en Sanlúcar o Sevilla, otra en Almería, de cuyo resultado dependerá que las galeras se detengan 8 días en Cartagena. A una escala en Valencia, de 10 a 14 días, se añadirá otra de 8 en el Fax de Tortosa antes de emprender el retorno a casa vía Túnez y Siracusa¹⁶⁰. La discusión de esta alternativa refleja hasta qué punto la irrupción de los portugueses en el Océano Índico había trastornado los circuitos tradicionales del comercio de especias. Pero la sustitución de Alejandría por Lisboa no dejaba de ser un disparate para algunos miembros del Senado, que temen provocar las iras del Gran Turco. Otros, más preocupados por la seguridad de los comerciantes norteafricanos que viajaban en las galeras, opinan que no debe abrirse esta nueva ruta sin contar antes con las necesarias garantías de parte portuguesa. Debido a esto y a que no han sido renovadas las suspensiones de marcas con la monarquía española, se supri-

¹⁵⁶ *Ibidem*, cols. 690 y 691

¹⁵⁷ A bordo de las mismas viajan 56 emigrantes mudéjares. E. SALVADOR, «ob. cit.», p. 59.

¹⁵⁸ Cf. *I Diarii*, t. 26, cols. 10, 96, 176, 220, 224, 272, 285, 290, 304-305 y 403.

¹⁵⁹ En el viaje de ida son retenidas un mes en Trapani al coincidir su llegada a esta zona con la de una escuadra española que iba a atacar la isla de Djerba. Cf. *I Diarii*, t. 28, cols. 107 y 108; 131.

¹⁶⁰ *Ibidem*, cols. 267 y 268.

me el viaje a Berbería de 1520 y las galeras reservadas al efecto son adscritas a la *muda* de Beirut¹⁶¹.

En la provisión firmada por Carlos I en Zaragoza, el 10 de julio de 1518, se contemplaba el nombramiento de jueces de Venecia y España para que durante los dos años siguientes estudiaran las querellas pendientes —algunas de las cuales se remontaban a los reinados de Felipe I y Fernando V— y dieran satisfacción a los afectados. Pero como nada se hizo al respecto, el 12 de abril de 1520 el monarca firma en Santiago una prórroga de las suspensiones vigentes, valedera por tres años a partir de la conclusión de la anterior. Durante ese período los venecianos podrán comerciar libre e seguramente «con tanto que no lleben a ynfieles ninguna de las cosas bedadas...»¹⁶². Cinco meses más tarde se reciben en Venecia los salvoconductos del rey de Portugal. A la vista de esto, el Senado ordena alistar tres galeazas para el nuevo itinerario de Berbería, que deberán estar listas para febrero de 1521¹⁶³.

El convoy mandado por Alexandro Pexaro zarpa a principios de mayo en medio de un escepticismo general. Las galeras cruzan de Siracusa a Porto Magro, donde apenas contratan porque las autoridades tunecinas pretendían que todos los derechos se pagaran en La Goleta. Por este motivo, el capitán y los patrones deciden acortar la futura escala en Almería, «dove si fa poche facende», y prolongar su estancia en Túnez. Como el paso del convoy por Argel y Honein tampoco es rentable, Alexandro Pexaro anula las visitas a los puertos andaluces y a Valencia en el tornaviaje. En Honein se quedan algunos comerciantes venecianos, que serán recogidos a la vuelta, e igual sucede en Badis, donde las galeras se detienen «*solum per butar mori che fono levati*» a pesar de que los españoles ya no controlaban el Peñón de Vélez. La *muda* arriba a Lisboa el 27 de noviembre y los mercaderes venecianos gastan su oro en adquirir especias: las cuentas de la Casa de la Moneda para este año registran varias remesas del dorado metal hechas por los comerciantes de las galeazas. A principios de enero el convoy emprende el tornaviaje vía Vélez de la Gomera y Honein. Por aquel entonces, una epidemia de peste asolaba los países magrebíes y la gente de las galeras no va a escapar al contagio: Alexandro Pexaro llega con sus naves a Istria a principios del mes de mayo de 1522, habiendo perdido por el camino a dos centenares de hombres entre mercaderes y tripulantes¹⁶⁴.

¹⁶¹ *Supra*, col. 516.

¹⁶² *Archivo General Simancas* Estado, leg. 1308, doc. n.º 8.

¹⁶³ Cf. *I Diarii*, t. 29, cols. 186 y 337-338.

¹⁶⁴ *Ibidem*, t. 30, cols. 182-183, 185 y 375; t. 33, cols. 118, 171-173, 178 y 257. Sobre el oro traído a Lisboa, ver V. MAGALHAES GODINHO, «Venise: les dimensions d'une présence face à un monde tellement changé, XV^e-XVI^e siècles», en H. G. BECK, M. MANOUSSACAS y A. PERTUSI (Eds.), *Venezia centro di mediazione tra Oriente e Occidente (secoli XV-XVI). Aspetti e problemi*, Florencia, 1977, t. 1, p. 23.

Los malos augurios que despertó este viaje se confirmarían al término del mismo. Los precios de las especias en el mercado lisboeta eran demasiado altos como para justificar nuevas singladuras. En lo sucesivo, el Senado apoyará a aquellos de sus miembros que continuaban creyendo que el futuro de Venecia pasaba por mantener el comercio tradicional con Levante; máxime si el control de los portugueses sobre el tráfico de especias era menos fuerte de lo que se había creído en un principio¹⁶⁵. No es extraño, que la Serenísima reanude las negociaciones con España a fin de restaurar el itinerario tradicional. De acuerdo con las instrucciones remitidas al embajador Francesco Cornaro el 12 de mayo de 1522, Venecia estaba dispuesta a complacer al emperador reemplazando las escalas de Trípoli, Bujía, Argel Honein por una en Orán, si éste permitía que las galeras se detuvieran en la isla de Djerba y Túnez, en la Berbería de Levante, y en Vélez de la Gomera «o qualche altro loco che parerà nel regno de Fessa, che è a Ponente». Si algún consejero de su cesárea majestad pedía la supresión de las escalas en Djerba y Túnez con objeto de que las galeras navegasen directamente de Siracusa a Orán, el embajador se opondría enérgicamente, haciendo ver a sus interlocutores que, si se aceptara esta modificación del itinerario, los viajes de la *muda* de Berbería carecerían de sentido. Las instrucciones añaden que, de alcanzarse un acuerdo sobre la escala en Orán, habría que rebajar los derechos aduaneros, que se han duplicado respecto al período anterior, y, si bien es cierto que no son los venecianos quienes pagan estos impuestos sino los comerciantes musulmanes que tratan con ellos, los primeros se ven perjudicados indirectamente al disminuir el volumen de las contrataciones. Asimismo, las autoridades españolas deberán buscar la forma de que los mercaderes norteafricanos acudan al presidio, lo cual no sucede ahora debido al estado de guerra que reina en la zona. El Senado recomienda al embajador que destaque los beneficios que el tráfico de las galeazas proporciona a los puertos de la Península y Sicilia, tal y como años antes hiciera el *capitano* Piero Michel. En cuanto a las mercancías que se llevan al Magreb, la Señoría acepta suspender los envíos de azufre, aunque advierte que los norteafricanos lo gastan en blanquear tejidos y no en otros menesteres más dudosos¹⁶⁶.

En diciembre de 1523 el Senado acuerda preparar un nuevo convoy de tres galeras para que se haga a la mar en marzo del año siguiente. La ruta prevista y la duración de las escalas están claras hasta llegar a Túnez. Una vez aquí, «et volendo, possino andar a One poi Armeria e Malica e star zor-

¹⁶⁵ Para una discusión sobre el tema, ver R. ROMANO, A. TENENTI y V. TUCCI, «Venise et la route du Cap (1499-1517)», en *Méditerranée et Ocean Indien. Travaux du Sixième Colloque International d'Histoire Maritime*, París, 1970, pp. 109-139; F. C. LANE, *Venise. A Maritime Republic*, pp. 291 y 292.

¹⁶⁶ *Supra* n.º 81.

ni 8, et a Valenza 24, et nel ritorno a Tunis zorni 8. *Item*, vadino sul regno di Fessa a Ceuta et Arzilla, mandino a veder a La Rachia... si le galie potrano, over a Bellis di la Gomiera, andar secure, et vadino a contratar, etc»¹⁶⁷. La indecisión de este itinerario da a entender que no se había llegado a ningún acuerdo con la monarquía hispana. El 15 de marzo de 1524 se recibe en Venecia una carta de Gaspar Contarini, nuevo embajador en la corte católica, afirmando que espera obtener el salvoconducto general para las galeazas de Berbería a pesar de que el rey-emperador no se muestra propicio a dar garantías a los mercaderes musulmanes que viajen en ellas. Como gesto conciliador, a principios de abril la señoría veneciana prohíbe que se cargue azufre bajo severas penas. El día 9 llega otra carta con la noticia de que han sido expedidas las cartas de seguro para la *muda* que va a capitanear Alexandro Contarini¹⁶⁸.

Se sabe poco de las incidencias acaecidas en este viaje salvo que Orán fue la última de las escalas hechas en el Magreb. A partir de aquí las galeazas navegan directamente hasta Málaga, a donde arriban el 16 de diciembre de 1524¹⁶⁹. Como hacía muchos años que la ciudad no recibía la visita de la *muda* de Berbería, su llegada provoca gran alborozo a pesar de los problemas surgidos en relación al pago de los derechos de alcabala y almojarifazgo.

El domingo día 18, reunido el concejo en su cabildo, se llega a un acuerdo con los agentes del fisco para que los comerciantes que vienen en las galeras puedan cargar y descargar sus mercancías sin pagar impuestos. Pero deberán hacerlo de día, en los lugares habituales y llevando las mercaderías directamente a sus tiendas «donde cada uno la toviere». Los venecianos también se comprometen a dar cuenta de quiénes son sus proveedores y a qué precio les pagan los géneros. En cuanto a los derechos a percibir de los mercaderes de la tierra, el almojarifazgo se fija en un 3% y la alcabala en un 2%. A instancias de los almojarifes el presente acuerdo será válido durante el mes de diciembre «que los dichos almoxarifes tienen poder; e que si para el año que viene les viniere poder valga este concierto hasta veinte días conplidos del mes d'enero del año siguiente»¹⁷⁰. No obstante, en el cabildo municipal celebrado el 5 de enero, los citados almojarifes exigen cobrar un 4% de derechos, y requieren a los venecianos para que «las mercaderías que hasta agora están descargadas las vendan donde están, e que las que truxeren e descargaren de oy en adelante las vendan desde la Puerta de la Mar con la plaça que allí está e en toda la Calle Nueva y Espeçerías e en toda la plaça principal»¹⁷¹.

¹⁶⁷ Cf. *I Diarii*, t. 35, col. 276.

¹⁶⁸ *Ibidem*, t.36, cols. 202, 267-268, 306 y 319.

¹⁶⁹ *I Diarii*, t. 37, cols. 441 y 661.

¹⁷⁰ *Archivo Municipal Málaga* Actas Capitulares, libro 6º, fols. 354 y vº.

¹⁷¹ *Ibidem*, fols. 356 vº, 362 vº y 363 recto. Piden que se pregone y que el alcalde hable del asunto con el capitán de la *muda*. Para situar los lugares de descarga y venta en el espacio ur-

Un registro del Almirantazgo granadino ofrece información detallada, aunque incompleta, sobre los géneros embarcados en las galeazas entre los días 2 y 20 de enero de 1525. De las veintiocho partidas de embarque anotadas, una docena corresponde a cargamentos de cadarzo, la seda basta de los capullos enredados y que no se hila en el torno. Otras once a sedas de varios tipos y el resto a lanas, paños y frutos secos. Entre los compradores aparecen musulmanes de Túnez que, al no poder bajar a tierra, se sirven de intermediarios, y el «capellán de las galeazas», que adquiere setenta libras de sedas. Por parte de los vendedores, encontramos a siete vecinos de la ciudad, a otro de Almería y a siete comerciantes de Granada, algunos de origen morisco. Se sabe, además, que el concejo dio permiso para que los venecianos se surtieran de bizcocho y de alimentos frescos¹⁷².

La llegada de este convoy a las costas granadinas a fines de año —como en los viejos tiempos—, nos permite suponer que la travesía había transcurredo sin problemas. Éstos sobrevendrán cuando las galeazas pongan rumbo al levante peninsular. El 28 de enero de 1525 Contarini escribe desde Murcia al embajador de la Serenísima y le hace saber que, estando el convoy fondeado en Mazarrón, alguaciles del Santo Oficio habían arrestado a un patrón y a dos escribanos de las galeras porque, según le dijeron, habían vendido biblias luteranas. De resultas de este incidente, cuya solución desconozco, la *muda* no llega a Venecia hasta el mes de abril¹⁷³.

Pasará mucho tiempo antes de que un convoy de Berbería vuelva a surcar las aguas del Mediterráneo occidental. Los diarios de Marino Sanudo dan fe de las dificultades existentes para reanudar esta línea marítima. Al no haber suficientes galeazas para cubrir los itinerarios de todas las *mude* en 1530, las reservadas para Berbería terminan haciendo la ruta de Beirut. Al año siguiente, la Señoría suspende de nuevo este viaje porque no encuentra patrones dispuestos a gobernar las grandes galeras de mercado¹⁷⁴. Tampoco se reciben garantías de parte española: leemos en una carta del embajador Nicolo Tiepolo (Gante, 31 de mayo de 1531) que el emperador se niega a renovar el salvoconducto porque en las galeras viajaban mercaderes musulmanes y judíos. Viejo argumento, sin duda, pero que contrasta con la actitud de las gentes que vivían en los puertos peninsulares. Alvise di Mastello, cónsul veneciano en Cartagena, escribe meses más tarde que el obispo de esta ciudad y el arcediano de Lorca le han pedido que vuelvan las galeazas al puerto de Cartagena; de hacerlo, podrían contratar lana fina de

bano malagueño, ver J. M.^o RUIZ POVEDANO, *Málaga, de musulmana a cristiana*, Málaga, 2000, pp.382 y 383.

¹⁷² *Archivo General Simancas* Consejo Real, leg. 93, fol. 4-II; *Archivo Municipal Málaga* Actas Capitulares, libro 6^o, fols. 356 v^o y 365 v^o.

¹⁷³ Cf. *I Diarii*, t. 38, cols. 200-201, 203 y 250.

¹⁷⁴ *Ibidem*, t.52, cols. 459 y 509; t. 54, cols. 331 y 351.

Caravaca, Huéscar y Los Vélez, seda granadina, algo de alumbre, grana y polvo de grana¹⁷⁵.

A fines de 1532 el embajador ha obtenido carta de salvoconducto y suspensión de marcas e represalias para el convoy destinado a Flandes. Pero la cancillería imperial se resiste a extender cartas similares para la conserva de Berbería por las razones consabidas y a pesar de que la Señoría siga insistiendo en que el transporte de musulmanes es una de las razones de ser del viaje¹⁷⁶. El salvoconducto termina siendo concedido a cambio de que los pasajeros moros y judíos no salgan de las galeras, que éstas no lleven cosas vedadas, incluyendo libros, «et possino toccar *solum* tre porti di la Cesarea Maestà, Mazarchibir, Oran et One, et altri quando per fortuna fosseno le galie cazate, etc.¹⁷⁷.

Tres galeazas recién construidas son asignadas a la *muda* de Berbería en enero de 1533 y poco más tarde Piero Michel es designado para capitanearla. Pero el temor a los corsarios retrasa la partida del convoy hasta el 11 de junio¹⁷⁸. Unas cartas de Girolamo Alejandro, nuncio pontificio en Venecia, atestiguan que las galeras iban armadas hasta los dientes y sin que nadie se hiciera ilusiones acerca del resultado del viaje¹⁷⁹. Habida cuenta del tiempo transcurrido desde la última singladura de la *muda*, Piero Michel se vio obligado a reconstruir las relaciones con los poderes locales a su paso por los puertos norteafricanos, lo que alargará el viaje más de la cuenta. En enero de 1534 sus naves echaban el ancla en el puerto de Mazalquivir, de donde no saldrán hasta pasados dos meses porque el emir de Tremecén quería asegurarse una participación sustanciosa en los beneficios generados por el comercio con los venecianos¹⁸⁰.

Las galeras de mercado llegan a Málaga un día del mes de mayo. El concejo tratará de poner límite a la codicia de los recaudadores del fisco una vez más. En el cabildo municipal celebrado el 4 de mayo de 1534 se discute sobre «lo que an publicado los almoxarifes que resyden en esta çibdad diziendo que los almoxarifes mayores de Sevilla les an escripto que cobren con todo rigor conforme al aranzel todos los derechos de lo que bendieren los de las galeaças, dellos mismos. Y como esto supiesen las dichas galeaças no vernían aquí». En consecuencia, los regidores acuerdan escribir a Sevilla con objeto de «que se haga lo que otras vezes, que es cobrar de los conpradores...»¹⁸¹.

¹⁷⁵ *Supra*, col. 428; t. 55, col. 204.

¹⁷⁶ *I Diarii*, t. 57, cols. 185, 211, 222 y 285.

¹⁷⁷ *Ibidem*, col. 441. Honein estaba temporalmente bajo dominio español.

¹⁷⁸ *Supra*, cols. 470 y 525; t. 58, cols. 264 y 267.

¹⁷⁹ F. GAETA (Ed.), *Nunziature di Venezia. I: 12/3/1533-14/8/1535*, Roma, 1958, pp. 69 y 72.

¹⁸⁰ Ch. DE LA VERONNE, *Oran et Tlemcen dans la première moitié du XVI^e siècle*, Paris, 1983, pp. 87-90.

¹⁸¹ *Archivo Municipal Málaga*, Actas Capitulares, libro 9^o, fols. 54 y v^o.

Dos semanas después llega la respuesta deseada y el concejo delega en tres de sus miembros para que negocien con almojarifes y alcabaleros el orden a seguir en la percepción de las tasas y la cuantía de las mismas. El resultado es el «asiento» aprobado en el ayuntamiento celebrado el 20 de mayo, después de la venida de las galeazas, pues los diferentes capítulos del mismo son sometidos a la aprobación de los delegados del capitán Piero Michel. Las medidas para prevenir el fraude fiscal, que son muy severas, se inspiran parcialmente en las aplicadas durante la visita del convoy anterior, en 1524¹⁸². Aunque no se imponen restricciones sobre las mercancías que podían adquirir y cargar los venecianos, al difundirse la nueva de que éstos han encargado una partida de arcabuces a un mercader vasco, el concejo les prohíbe sacarlos porque «los podrían llevar a los moros con quien an de yr a contratar y contratan los dichos venecianos...»¹⁸³.

El concejo malagueño ordene asentar en sus libros de actas el acuerdo alcanzado con los recaudadores para que sirva de ordenanza en el futuro. Resulta significativo y, a la vez, irónico, porque el convoy de 1533-1534 será el último que despache la señoría veneciana.

2. *Los últimos convoyes a Inglaterra*

El 12 de febrero de 1517 el Dogo comisiona al noble Andrea Priuli, miembro de una de las familias mercantiles más importantes de Venecia, como capitán de las galeras de Flandes. En el itinerario a seguir están previstas las acostumbradas escalas en Mallorca, Málaga y Cádiz¹⁸⁴. Aunque debieron zarpar mediado el verano, en octubre se encontraban aún en Mesina: en una carta escrita el día 10, el citado *capitano* alude repetidas veces al peligro que representa la flota de Pedro Navarro¹⁸⁵. Al parecer, este convoy siguió acumulando retrasos pues, según una carta de Francesco Cornaro, del 14 de enero de 1518, las tres galeras estaban en Cádiz¹⁸⁶. Su llegada a Southampton fue todo un acontecimiento pese a que traían pocas especias y una cantidad poco habitual de vino. La mayor parte del cargamento consistía en fibra de seda y aceite andaluz; también, algo de vidrio, papel de escribir, satén, tres alfombras y un mono¹⁸⁷.

En marzo de 1519 se decide armar otras tres galeras para la mal llama-

¹⁸² *Ibidem*, fols. 61-62 recto. Publicado en J. E. LÓPEZ DE COCA, «Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia...», pp. 53-55.

¹⁸³ Ayuntamiento del 29 de mayo, fol. 64 recto.

¹⁸⁴ Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, t. 2 (Londres, 1864), doc. 841.

¹⁸⁵ Cf. *I Diarii*, t. 25, cols. 108 y 109. Pedro Navarro ya no estaba al servicio del rey de España.

¹⁸⁶ *Ibidem*, t. 26, col. 243.

¹⁸⁷ A. A. RUDDOCK, *ob. cit.*, pp. 227 y 228.

da carrera de Flandes¹⁸⁸. En diciembre del mismo año llegaban al puerto de Anthona con una carga tan pobre que suscitó quejas de parte de las autoridades inglesas. La *muda* emprendería el viaje de vuelta el 10 de agosto de 1520, haciendo escala en Cádiz, Málaga y Almería según refiere su capitán en una carta que envía a la Señoría desde Palermo, el 21 de septiembre. Del paso de este convoy por Málaga hay constancia indirecta en el acta del cabildo municipal reunido el 27 de agosto de 1520. Dice así:

«Los dichos señores justicia e regimiento platicaron sobre la venida de las galeças por el puerto desta çibdad, que la cabsa prinçipal porque no venían hera por los derechos del almoxarifadgo. E proveyeron que si se conçertaren con Alonso Yañes, almoxarife, sobre los derechos que deven pagar las galeças de veneçianos, que se escrevirá a la Señoría de Veneçia e al capitán de las dichas galeças sobre ello. Donde no, que escriba a la corte sobre este caso»¹⁸⁹.

La Serenísima insistirá en mantener la línea de Flandes mediante el despacho de otro convoy en agosto de 1521. Que sepamos nada fuera de lo normal sucedió hasta que las tres galeras mandadas por Vincenzo Priuli llegaron al mar Cantábrico. Iban a cruzar de Laredo a Bretaña el 5 de diciembre, cuando una tormenta forzó a la galera de Antonio Donato a buscar cobijo en el puerto de San Sebastián. Los magistrados del lugar detuvieron al patrón y a otros oficiales de la nave, cuyas velas, timón y artillería hicieron desmontar, so pretexto de que los venecianos habían violado el salvoconducto imperial al querer entrar en el puerto de Fuenterrabía, plaza ocupada por los franceses en aquellas fechas¹⁹⁰. Dos documentos conservados en el Archivo General de Simancas proporcionan información complementaria sobre este suceso. El primero, fechado en Laredo el 6 de diciembre, refiere que el capitán de la *muda* presentó ante el teniente de corregidor de las villas marítimas e de la Trasmiera una carta de seguro firmada por Carlos I en Santiago a 12 de abril de 1520, la cual hizo leer públicamente antes de solicitar un traslado de la misma. El 20 de diciembre, estando aún en Laredo, Vincenzo Priuli escribe al Condestable de Castilla, gobernador de España, pidiendo que dejen reanudar su viaje a la galeaza retenida en San Sebastián pues ésta, como las otras del convoy, gozaba del seguro regio antes citado¹⁹¹.

¹⁸⁸ Cf. *I Diarii*, t. 27, col. 8.

¹⁸⁹ *Archivo Municipal Málaga* Actas Capitulares, libro 4º, fol. 12 recto.

¹⁹⁰ Carta de Vincenzo Priuli a sus hermanos Hironimo y Franco, fechada en Plymouth el 27 de diciembre de 1521. Cf. *Calendar of State Papers, Venetian*, t. 3 (Londres, 1869), doc. 381, p. 194.

¹⁹¹ *Archivo General Simancas* Estado leg. 1308, docs. 8 y 9.

En febrero de 1522 Carlos I ordenaba liberar la galera «Donata» y el 23 del mes siguiente el embajador Gaspar Contarini daba cuenta al Senado de su insistencia en que esta orden fuese cumplida lo antes posible y de cómo el obispo de Valencia, uno de los consejeros del rey, le había pedido a cambio que redactara un informe disculpando a los pilotos españoles de la *muda*¹⁹². Por esas fechas el cardenal Wolsey recomendaba a la Señoría que se abstuviera de enviar más convoyes. Las cosas irán a peor cuando la «Donata» llegue a Southampton en el mes de mayo: Enrique VIII quería que Venecia entrase en la guerra contra Francia, entonces en curso, y, ante la negativa de la Señoría, ordena dismantelar las galeazas. Este convoy no emprenderá el camino de vuelta hasta julio de 1523¹⁹³.

Pasarán ocho años antes de que la *muda* de Inglaterra vuelva a navegar. Como las galeazas de Berbería tampoco circulaban desde 1525, no se entiende muy bien por qué el concejo de Málaga, reunido en ayuntamiento el 3 de diciembre de 1529, decide escribir a su procurador en la corte para que «procure sobrecarta de la cédula que se halló en el arca del cabildo para que no se lleve almoxarifadgo ni alcavala a las galeazas de lo que vendieren y descargaren en esta çibdad»¹⁹⁴. El prestigio de la Serenísima en Europa y la necesidad de contar con un suministro regular de lana inglesa serán las razones que el Senado esgrima para vencer la reluctancia de los mercaderes. El 19 de junio de 1530 Philippo Basadonna era nombrado capitán del nuevo convoy¹⁹⁵.

Estas galeazas llegan a Southampton en el otoño de 1531 y son objeto de una fría acogida. Los consejeros reales quejosos por la falta de especias, opinan que ya no tiene sentido mantener el servicio. Pero los *Savii* responden unánimes que no es culpa suya sino «dil mondo mudado», pues las especias que iban a Venecia ahora van a Portugal. A cambio les mandan vino con las galeras y cargan lana, estaño y paños en beneficio del rey, que debería apreciar los riesgos que corre la *muda* en un viaje tan largo¹⁹⁶. Mientras tanto, la situación de las galeras se vuelve crítica: el 27 de enero de 1532 las tripulaciones se amotinan debido al retraso en recibir la paga y a la escasez de las raciones alimenticias. Las galeazas salen de Southampton a fines de mayo y varios meses después llegan a Venecia con las bodegas medio vacías¹⁹⁷.

¹⁹² La orden del Emperador en *Calendar of State Papers*, t. 3, docs. 384 y 385; p. 197; la carta del embajador, en *Ibidem*, doc. 433, pp. 214 y 215.

¹⁹³ A. A. RUDDOCK, *ob. cit.*, pp. 229 y 230. Sobre la llegada de la «Donata» a Anthona, ver *Calendar of State Papers*, t. 3, doc. 456, p. 226.

¹⁹⁴ *Archivo Municipal Málaga Actas Capitulares*, libro 7º, fol. 306 vº

¹⁹⁵ Cf. *I Diarii*, t. 53, col. 279.

¹⁹⁶ Marino Sanudo subraya los peligros del viaje a Flandes (t. 55, p. 191). *Apud* V. MAGALHAES GODINHO, *ob. cit.*, t.1, p. 20.

¹⁹⁷ A. A. RUDDOCK, *ob. cit.*, pp. 230 y 231.

Contra todo pronóstico habrá un nuevo viaje, que será el último. Tres grandes galeras de mercado llegan al puerto de Anthona en torno al 12 de febrero de 1534. Traen cristal, vino español y aceite. En el mes de junio emprenden el viaje de vuelta cargadas de lana, cueros, plomo, estaño y los paños comúnmente denominados *kersies*¹⁹⁸.

APÉNDICE DOCUMENTAL

- Documento n.º 1 -

1442, junio, 13. Sevilla

El concejo hispalense ordena a su mayordomo que entregue 10.000 maravedíes a las personas encargadas de suministrar alimentos frescos a los tripulantes y mercados de las galeras venecianas que han venido al puerto de Sevilla.

Archivo Municipal Sevilla Papeles de Mayordomazgo, 1441-1442, fol. 513 (1)

«Nos los alcalles e el alguasil e los veynte e quatro cavalleros e omes buenos del conçejo de la muy noble çibdad de Sevilla fasemos saber a vos Manuel Gonzales de Ocaña, mayordomo desta çibdad este año que se cunplirá en fin de junio en que estamos de la fecha desta carta, que estando ayuntados en el nuestro cabillo nos fue dicho en como dos galeas de la señoría de Veneia (sic) estavan en Barrameda e que la intençion del capitan e patrones della era venir en el rio e puerto desta çibdad con las dichas galeas e mercadorías que en ellas trayan e las descargar aquí e levar otras mercadorías, para lo qual querían seguro e salvo conduto de la dicha çibdad. E nosotros veyendo en como era serviçio de nuestro señor el rey e provecho de las sus rentas e asy mismo del común desta çibdad e de su tierra en venir las dichas galeas al dicho puerto e descargar e cargar en ella otras mercadorías, acordamos de le dar e dymosle el dicho seguro e salvoconduto, por lo qual las dichas galeas vinieron e están en el puerto desta çibdad. E el dicho capitan e patrones della vinieron al nuestro cabillo a faser reverençia a la merçed de nuestro señor el rey aunque era absente, e asy a la dicha çibdad, por la que ella era, agradesciendole el seguro e salvoconduto que les era dado por la dicha çibdad en nonbre del dicho señor rey; e ofreficieronse que de aquí adelante en cada año que la señoría de Venesia enbiaría aquí dos o tres galeas cargadas de mercadorías de que vernía serviçio del dicho señor rey e grand pro a las sus rentas e asy a la dicha çibdad. E nos acatando el estado del dicho capitan e patrones e por ser nuevamente veni-

¹⁹⁸ Los patrones eran Angelo Oberto, Giacomo Marcello y Lorenzo Donato, éste último patrón de la galera capitana. Cf. A. L. MERSON (Ed.), *The Third Book of Remembrance of Southampton. I: 1514-1540*, Southampton, 1952, p. 46 y nota 2.

dos en esta çibdad las dichas galeas de la dicha señoría Veneia(sic), lo qual en semejante non avía memoria de omes que se acordasen que galeas algunas de la dicha señoría de Veneia(sic) viniesen a esta çibdad como éstas agora avían venido, lo uno por esto que dicho es e porque avemos sabido de çierto que qualesquier fustas e galeas deste reyno que acaesçen en qualesquier puertos de qualesquier çibdades e villas de fuera de los reynos e señoríos de nuestro señor el rey les dan algunas cosas de mantenimiento e refresco. Por ende acatando la altesa de nuestro señor el rey e la grandesa desta çibdad acordamos e ordenamos de les mandar dar algunas cosas de refresco para el dicho capitan e patrones, e encomendamos e mandamos al tesorero Alonso Gonçales de Medina, veynte e quatro, e Alonso Ferranes, jurado, fieles executores de la dicha çibdad, que por ante los contadores e escrivano de conçejo fagan conprar seys vacas e quatro terneras e veynte carneros e treinta pares de gallinas e quatro cargas de bino e çiertas cargas de pan e fruta, las que entendieres que cunplen segund pertenesçe al estado de la dicha çibdad, e las den a los dichos capitan e patrones por la vía e ordenança que ellos entendieren que cunple, para lo qual todo ello a sumado e contado en el nuestro cabillo que eran menester dies mill maravedíes. Porque vos mandamos que de qualesquier maravedíes que vos cojedes e recabdades por Sevilla de las rentas e propios della este dicho año de vuestro mayordomadgo, dedes e paguedes ende luego a los dichos tesorero Alonso Gonçales e Alonso Ferranes, jurado, los dichos dies mill maravedíes, o a las personas que ellos vos enbiaren desir que los dedes, e tomad su carta de pago de los dichos tesorero e Alonso Ferranes, jurado, e con ella e con esta nuestra carta, firmada de algunos de nos los dichos ofiçiales e sellada con el sello del conçejo de la dicha çibdad mandamos a los contadores de Sevilla que vos resçiban en quenta los dichos dies mill maravedíes.

Fecha trese días de junio año del nascimiento de nuestro salvador Ihesu Christo de mill e quatroçientos quarenta e dos años. Alonso de Medina, alguasil. Iohannes liçençiatius. Antón d'Esquivel. Ferrand Ruys. Ferrando de Santillan. Alonso de Jaén. Alonso Gonçales. Juan Manuel. Juan Ferrandes. Rodrigo de Ribera. Alonso Ferrandes. Ruy Dias. Pedro Ortis. Alonso Lopes, escrivano».

- Documento n.º 2 -

1446, s.m., s.d. Sevilla

Trato fiscal dispensado a las galeras de Venecia según algunas de las condiciones con que los regidores de Sevilla arrendaron los Propios y rentas de la ciudad para el año 1446-1447.

Archivo Municipal Sevilla Sección 15, 1446-1447, fol. 330 (1)

.....
 «Otrosy, Sevilla arrienda la renta del Peso de las Mercadorías, que pertenece a las rentas e propios de la dicha çibdat, este presente año que comenzó primero día de jullio de mill e quatroçientos e quarenta e seys años e se cunplirá en fin de junio siguiente de mille quatroçientos e quarenta e siete años, e los otros años venideros, con condiçion que las personas que vinieren en las galeas de la çibdat e comunidad de Venesia con mercadorías e entraren en el río de Guadalquivir con ellas, que sean francos e esentos de no pagar verga nin peso al arrendador o arrendadores de la dicha renta del dicho peso de las dichas mercadorías por quanto asy lo manda el rey por su carta, salvo un arrova de las cosas que se pesaren en el dicho peso de las mercadorías e non de las otras mercadorías que no se pesaren en el dicho peso.

Otrosy, se arrienda la dicha renta con condiçion que sy otras personas compraren las dichas mercadorías o algunas dellas de los dichos veneçianos, de las que pertenece el derecho a la dicha renta del dicho peso, que los tales conpradores sean tenudos e obligados de pagar e paguen al dicho arrendador o arrendadores de la dicha renta los derechos hacostunbrados que suelen pagar, asy como syenpre lo pagaron e pagan del azogue e de la çera e del unto, pero todavía sea entendido que los dichos mercaderes veneçianos sean tenudos e obligados de pesar todas las dichas mercaderías que se suelen pesar en el dicho peso del rey, e non en otro peso alguno, so las penas contenidas en los alanseles e ordenamientos e condiçiones que çerca desto fablan, salvo sy los arrendadores de la dicha renta del dicho peso les dieren liçençia para pesar las dichas mercaderías en otros pesos o en sus casas que lo puedan faser syn pena alguna. E que por lo sobredicho nin por parte dello los dichos arrendadores que son o fueren de la dicha renta no puedan pedir ni pidan a Sevilla descuento alguno ni la dicha çibdad ge lo pueda faser.

Otrosy, Sevilla arrienda la renta del Marco de la Plata que pertenece a la dicha çibdat este presente año que comenzó primero día de jullio de mill e quatroçientos e cuarenta e seys años, que se cunplirá en fin de junio del año de mill e quatroçientos e quarenta e siete años e los otros años siguientes

venideros con las condiciones de los años pasados e más con condición quel arrendador o arrendadores que arrendaren esta dicha renta asy este dicho año como los otros años venideros, non sean osados de demandar en público ni en escondido a las personas e gentes que vinieren en las dichas galeas e otras fustas de la çibdad e comunidad de Venesia, que entraren en el rio de Guadalquivir, que estuvieren en el dicho rio, derecho de marco de plata de lo que perteneçe a pagar a la dicha çibdad desta dicha renta del dicho marco segund que acostunbraron e acostunbran pagar las otras fustas e navíos que entran en el dicho rio e se fletan para yr de mar en fuera, por quanto el rey nuestro señor lo manda asy por su carta. La qual dicha franqueza la dicha çibdad fase a las dichas galeas por virtud de la dicha carta del dicho señor rey, que por parte de los dichos veneçianos fue presentada en su cabildo. E que por esto que dicho es el arrendador o arrendadores de la dicha renta no pidan ni puedan pedir descuento alguno a la dicha çibdad».

– Documento n.º 3 –

1499, diciembre, 31 a 1500, febrero, 5. Venecia

Testimonio otorgado por el escribano Gaspar de Leytosa a petición de Fernando de Lizaola, en el que se hace constar las dificultades que éste tuvo que afrontar para lograr, sin resultado, que el gobierno veneçiano le compensara por la pérdida de su nao y otros bienes en la playa de Túnez.

Archivo General Simancas Cámara de Castilla. Personas, leg. 14, sin foliar.

«En la muy noble çibdad de Veneçia, martes treynta e un días del mes de disienbre, año del naçimiento de nuestro salvador Ihesu Christo de mill e quatroçientos e noventa e nueve años. Este día, estando en la iglesia del señor San Marco miçer Domenego Jorje e miçer Jeronimo Querino, gentiles onbres e vesinos de la dicha çibdad e juezes que fueron dados por la ylustissima señoría de Veneçia en la causa e negoçio de Fernando de Liçaola, vizcayno, vesino de la villa de Deva, a la ora de la terçia poco más o menos, y en presençia de mí Gaspar de Leytosa, escrivano e notario por la abtoridad apostólica e de los testigos de yuso escritos, pareció ante los dichos miçer Domenego e miçer Jeronimo e dixo que ya sabían como le avían mandado yr a España a traer çiertas escrituras de la sacra majestad del rey d'España; e asy mesmo escritura de concordia fecha entre el dicho Fernando e Mateo Cardona sobre las cabsas e razones porquel ha venido a la dicha Veneçia a pedir su justiçia a que dixo que se refería. E que agora supiesen sus maniçeñçias como él avía traydo todas las escrituras que le mandaron por parte de la Señoría, ni más ni menos, como ge lo mandaron. Por ende que les suplicava e suplicó pues que en sus manos estava su ne-

goçio para lo definir e para ello tenían comendamento de la ylustrísyima Señoría, viesen las escrituras que asy traya e vistas, sy fuese bastantes, le despachasen presto pues que asy ge lo prometieron quando partió de la dicha Veneçia a España a las traer.

E luego los dichos miçer Domenego e miçer Jeronimo dixeron al dicho Fernando que ante todas cosas presente las dichas escrituras ante el príncipe e señoría porque, asy presentadas, ellos luego puedan entender en la expedición suya. Y que esto le mandaron que hisiese. De lo qual son testigos que fueron presentes a lo que dicho es: Luys Palao, maestre secreto e vesino de Çaragoça de Çeçilia, e Pero Martines, consol d'españoles, e Lope de Vera, su criado, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, enero, 3. Venecia

E después desto, en la dicha çibdad de Veneçia viernes tress días del mes de enero año del nasçimiento de nuestro salvador Ihesu Christo de mill e quinientos años. Estando el serenísyimo príncipe e ylustrísyima señoría de la dicha Veneçia juntos en su consejo, en el palaçio de Sant Marco, segund lo han de uso e costunbre, seyendo ora de las diez oras antes de mediodía, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, entró el dicho Fernando de Liçaola, vizcayno, en la sala donde la dicha señoría e príncipe asy estava junta, y presentó las letras que de la sacra majestad del rey d'España para ellos traya sobrel dicho su negoçio e cabsa. Su thenor de las quales una en pos de otra son las syguientes:

a) 1499, octubre, 5. Granada

Muy ylustre duque, nuestro muy caro e muy amado conpadre e amigo, etc. Fazemos vos saber que en días pasados por diversas letras nuestras vos ovimos rogado e requerido mandásedes rehazer el daño que un capitán desa señoría dio a Fernando de Liçaola quemándole en la playa de Tunes una nave suya, e a Mateo Cardona, tomándole çiertos dineros de nuestra corte e otros bienes suyos que traya en la dicha nave. E segund nos ha hecho relacion el dicho Liçaola, queriendo cunplir con lo que a justiçia devía esa señoría por parte della se avría con él, en nonbre propio e como procurador del dicho Cardona, tomado çierta concordia, asy sobre su ynterese de la nave como del dinero e bienes que el dicho Cardona en ella traya, de que avemos avido mucho plazer porque esa señoría aya hecho fazer la contenta a nuestros súbditos como Nos la mandaríamos en tales casos haser a los vuestros. Rogamos vos con toda afixion proveays y hagays que la dicha concordia surta su efecto, que haziéndose asy demás que será justo nos hareys muy grande conplaçençia. Y en tal caso damos por ningunas qualesquier marcas o represarias que ayamos otorgado a instançia de nuestro procurador fiscal o del señor de la dicha nave o de qualesquier otros que fue-

ron danificados en ella, como sy no ovieramos otorgado las dichas marcas e represarias. E sea muy ylustre duque, nuestro muy caro e muy amado conpadre e amigo, la Santísyra Treñidad en vuestra continúa proteçion.

De Granada a çinco días de otubre de mill e quatroçientos e noventa e nueve años. Yo el rey. Por mandado del rey, Climente.

b) 1499, octubre, 5. Granada

Muy yllustre duque nuestro muy caro e muy amado conpadre e amigo, etc. Fazemos vos saber que Fernando de Liçaola nos ha hecho relaçion que sobrel daño que le dio un capitán desa señoría quemándole una nave suya, del dicho Liçaola, en la playa de Tunes, e otros daños que por el dicho capitán se hizieron a Mateo de Cardona por las letras que Nos sobrello vos avemos enviado, conformandovos a lo que de justiçia se devía e a la buena amistad que es entre Nos y esa yllustrísyra señoría, por parte della e de los dichos Liçaola e Cardona se a hecho çierta concordia sobre los daños por ellos resçevidos, de lo qual avemos avido plaser e vos lo gradeçemos mucho. Rogamos vos con toda afecçion que pues el dicho Liçaola buelve a dar complimiento en la dicha concordia en lo que a él e al dicho Cardona toca proveays que asy mismo la Señoría cunpla lo que sobrello ha concordado, que demás que se hará lo devido lo resçe biremos en mucha complaçençia. E sea muy yllustre duque, nuestro muy caro e muy amado conpadre e amigo la Santísyra Treñidad, etc.

De Granada çinco de otubre de mill e quatroçientos e noventa e nueve años. Yo el rey. Por mandado del rey, Climente.

E asy presentadas las dichas letras que de suso van encorporadas, luego la dicha señoría e príñcipe dixo que mandava e mandó a Françisco Jenaron, secretario de la dicha señoría, que las tomase e las diese a los dichos Domeneño Jorje e Jeronimo Querini para que las viesen e luego le despachasen al dicho Fernando de Liçaola. Testigos que fueron presentes a lo que dicho es: Pero Martines, consol, e Bernaldino de Redaldi e Nicolao Laurelio, cançelleres de la dicha señoría, e Marco Riço, portero de la dicha señoría.

1500, enero, 4. Venecia

E después desto en la dicha çibdad de Venecia sábado quatro días del dicho mes de enero del dicho año de mill e quinientos años. En presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, estando en la iglesia de Sant Marco a la ora de la terçia, los dichos miçer Domeneño e miçer Jeronimo Querini, juezes susodichos, dixeron al dicho Fernando de Liçaola que ya la señoría les avía mandado dar las letras que de la sacra majestad avía presentado para que las viese. Por ende que ellos las verían e le mandavan que para el martes primero venidero pareçiese antellos en el palaçio de Sant Marco porque allí serían juntos para la ora de las dos después de

medio día; e truxese el conçierto hecho entrél e Mateo Cardona para que lo querían ver, e asy visto, meterían orden como lo más presto que ser pudiesen fuere despachado. De lo qual son testigos: el consol Pero Martines e Lope de Vera, su criado; e Martín Balça, vesino de Lisbona, maestre de nao, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, enero, 7. Venecia

E después desto en la dicha çibdad de Veneçia martes syete días del dicho mes d'enero del dicho año en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, estando los dichos miçer Domenego Jorje e miçer Jeronimo Querini, juezes, en el palaçio de Sant Marco a ora de las tres oras después de medio día, pareció el dicho Fernando de Liçaola delante dellos e les dixo que allí traya el conçierto susodicho fecho entrél e Mateo Cardona, que les suplicava lo leyesen. E asy mismo les preguntó sy avían visto e leydo las dichas letras que les avía mandado dar la señoría, que él antella avía presentado. Los quales dichos juezes dixeron que ya las avía leydo e venían muy buenas e conformes a lo que ellos querían. E asy mismo luego el dicho miçer Domenego leyó públicamente el dicho conçierto e, leydo, dixeron que bueno venya, mas que la señoría e ellos saben muy bien que Mateo Cardona non perdió los quatro mill ducados çerca que en el dicho conçierto dize ni valor de dosientos ducados, e que non hisiese caso dello. Mas que sy el dicho Fernando de Liçaola quería ser prestamente despachado le dixeron que se pusiese en lo justo e nonbrase qué preçio quería que se le diese para él e para el dicho Mateo Cardona, y piense en ello. Y que para mañana miércoles venga antellos en la iglesia de Sant Marco, a la misa de terçia, a donde los hallarán e les podrá desir su parecer. E que asy mesmo hable con el consol que presente estava, sobrello para que los dos se conformasen en lo que querían que la señoría les mandase dar. De lo qual son testigos que fueron presentes a lo que dichos es el dicho Pero Martines, consol, e Eneas cançeler de la señoría, e Viçençio de Jara, portero del Consejo de Diez, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, enero, 8. Venecia

E después desto en la dicha çiudad de Veneçia miércoles ocho días del dicho mes e año susodichos, a la ora de terçia poco más o menos estando los dichos miçer Domenego e miçer Jerónimo, juezes de ynterçesyon en el dicho negoçio, en presençia de my el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, paresçio ante ellos el dicho Fernando de Liçaola e dixo como bien sabían sus manifiçençias la cantidad que él avía perdido, e que de aquella

él tenía represaria de tres mill e ochocientos ducados de oro, con más las costas que son hasta agora más de quinientos ducados. E que asy mismo avía perdido Mateo Cardona en la dicha su nave más de tres mill e quinientos ducados de oro. Y que al tiempo quel dicho Fernando se partió de la dicha Veneçia para andar en España e traer las letras e escrituras que asy le mandaron e avía traydo e mostrádoles, ellos le avían dado la fe en nonbre de la yllustrísyma señoría como gentiles onbres della, e en presençia de Nicolao Laurelio, su secretario, que trayendo las dichas escrituras le harían contento de manera que aunque non fuese de toda la suma que allí se perdió, asy del dicho Cardona como suya, que fue cantidad de más de ocho mill ducados de oro, sería de tanta cantidad que ellos fuesen syn quexa e viesen que se les hasía justiçia de lo que perdieron. Por ende que les suplicava e pedía por merçed que porqué non andoviese más gastando lo que no tenía por caminos e por ostales, le quisyesen despedir haziendole justiçia como sabían ellos que la tenía. E que para aquellos viesen qué quería ser servidor de la yllustrísyma señoría como hasta allí diz que lo avía seydo, e que aunque él fuese perdidoso(sic) e porque no quería usar de la represaria que tenía, qué avía por bien de tomar e reçebir de la señoría por sy e por el dicho Mateo Cardona tres mill ducados de oro. E que supiesen por çierto que en prosecuçion deste dicho negoçio avía gastado más de quinientos ducados porque ya era venido d'España en Veneçia tres veses.

E luego los dichos miçer Domenego e miçer Jeronimo dixeron que tres mill ducados de oro era mucha cantidad, y tanta, que ellos non osarían paresçer delante de la señoría con aquella razón. Y que mirase pues la señoría pagava por el daño que hizo Bernardo Çigonna, su capitán de las dichas galeaças, que no tenía razón de pedir tanto e que se moderase mejor porque ellos oviesen razon de andar delante de la señoría. E que hablase con el consol aparte y le dixese su voluntad en este caso. Y que para el sábadu primero paresçiere delante dellos en Rialto a las diez oras antes de mediodía porque allí les dixese lo que avía acordado, e ellos oviesen manera para los poder despachar. El qual dicho Fernando de Liçaola dixo que en esto no avía qué acordar, que sy esto querían dar para él e para Cardona aunque se perdían más de la mitad e más las costas; donde no, que no sabía otra cosa que desir. Los quales dichos mizer Domenego e mizer Jeronimo Querini le dixeron: *no cureys, hablad con el consol e con lo que acordades vos y él venid para el sábadu como dicho es, porque sepamos lo que se ha de haser*. Testigos que fueron presentes a lo que dicho es: el consol e Lope de Vera e Tomás Bolea, sus criados, e Eneas cançeler de la señoría e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, enero, 11. Venecia

E después desto en la dicha Veneçia sábado honze días del dicho mes de enero del dicho año de mill e quinientos años, estando los dichos mizer Domenego e mizer Jeronimo en Rialto a las diez oras antes de medio día poco más o menos, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, paresçio antellos el dicho Fernando de Liçaola e les dixo: *Señores, yo os pido merçed que me hagays justiçia de tan grand daño como se me está hecho y no querays del todo echarme a perder, que en pedirlos tres mill ducados de oro por mí e por Mateo Cardona antes hago serviçio a la Señoría e pido menos de la mitad del justo preçio; y pues que sabeys de la manera que me mandastes yr a España y he traydo las escrituras que me mandastes, non me pongays enbaraço en desir que pido mucho pues que no lo pido como veys. Mas porque veays que mi deseo es servir a esta yllustrísyma señoría por la buena amistad que la sacra majestad del rey d'España mi señor tyene con ella, dadme para mí e para el dicho Mateo Cardona dos mill e quinientos ducados de oro, que más quiero ser perdido que dexar descontenta a esta yllustrísyma señoría.* A lo qual el dicho consol, que presente estava, dixo: *Señores, çierto a mí me parece que el dicho Fernando de Liçaola se pone en lo justo y aun más de lo que yo pensava.* E luego los dichos Domenego e Jeronimo Queryni mandaron al dicho Fernando que se apartase un poco porque querían hablar con el consol. E luego, dende a un poco dixeron los susodichos al dicho Fernando que hablase con el dicho consol e que para el lunes venidero paresca antellos; en San Marco los hallará y allí les podrá desir su voluntad, porque creyese que estava muy alto e que es menester que baxe sy quiere ser despachado. Testigos el consol e Gaspar Corrales, familiar del consol, e Eneas cançeler de la señoría, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterravía.

1500, enero, 13. Venecia

E después desto en la dicha çiudad de Veneçia lunes treze dyas del dicho mes d'enero del dicho año, estando los dichos diputados en la yglesia de San Marco, a la ora de terçia poco más o menos, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, paresçio antellos el dicho Fernando de Liçaola e dixo que bien sabían sus maniçençias el daño que él avía resçibido en le tomar contra toda rason e justiçia el dicho capitán de la dicha señoría la dicha su nave, que era de mill botas e muy bien aparejada, e su ropa e çiertas pieças de plata de serviçio de mesa, que valía todo, sin la nave e aparejos más de quatroçientos ducados, allende que la nave valía más de tres mill e quinientos ducados e más mill e quinientos

ducados de oro de nolitos, lo qual todo dixo que sabían muy bien sus magnificençias ser asy verdad, ansy por los testigos que sobreste caso han tomado como por ser personas que tratan por la mar e tyenen naves. Y que aunque Mateo Cardona no oviese en la dicha nao cosa ninguna, quanto más que dixo el dicho Fernando que avía perdido más de tres mill e quinientos ducados de oro en dineros e joyas e tres aljibas de que traya para las señoras ynfantas d'España. Que les pedía por merced non quisyese dar lugar a que del todo se perdiese en no querelle dar los dichos dos mill e quinientos ducados de oro, porque dize el dicho Fernando que era çierto que avía gastado en prosecuçion deste negoçio más de quinientos ducados de oro; y que destes dos mill e quinientos ducados avía de dar al dicho Mateo Cardona la mitad como por el acuerdo fecho entrellos parece, que de pérdida de más de ocho mill ducados de oro tomar dos mill e quinientos le paresçia que hasía mucho serviçio a la señoría e se ponía en rason. Por ende que les suplicava quisiese referir todo el negoçio a la señoría e desyllle como por él e el dicho Cardona quiere estos dos mill e quinientos ducados de oro; donde no, que le manden yr porqué se bolverá con su quexa a la sacra majestad del rey d'España, su señor.

Luego los dichos mizer Domenego e mizer Jeronimo dixeron al dicho Fernando que no hablase en dos mill e quinientos ducados, que asy se le darían como çient mill, porque dixeron que la señoría sabe por muy çierto que Mateo Cardona no perdió en su nave del dicho Fernando valor de dosientos ducados e que esta diz que era la verdad. Por ende que sy quería ser despachado viniese a lo honesto e a cosa con que ellos pudiesen andar syn verguença delante de la señoría, e aun la señoría no toviese achaque para no le despedir, porque ya sabía quel capitan que le hizo este daño contra toda razon, e como ellos propios lo saben, es muerto, y por ser muerto la señoría, asy como daño fecho por su capitan lo quiere deshazer; mas que pagar tanta cantidad que no era posyble quererla pagar la señoría. Y que supiese el dicho Fernando por çierto que sy el dicho capitan estoviera bivo, veyendo la señoría el tuerto tan grande que al dicho Fernando le hizo, le mandaría apretar por la gola como a traditor e persona que no mantuvo la fe que dio. Y que por esto, pues que ya hera hecho y non se podía remediar qualquier parte del daño resçevido e se fuese con Dios; e que çerca desto hablase su voluntad con el consol, y para el miércoles primero paresçiese antellos en la plaça de Sant Marco a las dos oras después de medio día, porque para esta ora los hallaría allí juntos, a les desir su razon, e que creyese que sy el quería prestamente sería despachado. Testigos que fueron presentes a lo que dicho es el dicho consol e Pablo su sobrino, e Marty Balça, maestre de nao, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, enero, 15. Venecia

E después desto en la dicha çiudad de Venecia miércoles quinze días del dicho mes e año susodichos. Estando los dichos Domenego Jorje e Jerónimo Querini, diputados, en las casas que se dysen de los procuradores, que son en la plaça de San Marco, a la ora de las tres oras después de mediodía, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, paresçio antellos el dicho Fernando de Liçaola y les dixo: *Señores, porque veays que yo quiero haser más de lo justo e del dever, y porque desís que Mateo Cardona non perdió cosa ninguna en mi nao, lo qual creo que bien son ynformados que sy perdió; mas pues que asy lo desís yo non me quiero enpachar con el Cardona. Dadme a mí, para mí sólo, mill e trescientos ducados de oro e yo daré libre e quito a la Señoría que de represaria de tres mill e ochoçientos çinquenta ducados de oro con más las costas, que son más de otros quinientos ducados, contentarme que se me den mill e trescientos ducados e non más, creo yo que hago más del dever. Y a Mateo Cardona, quando viniere a demandar a la Señoría, ella le hará contento. Y suplico a vuestras maniçençias que de tres cosas que aquí les diré tengan por bien de hazer una: que den para Mateo Cardona e para mí los dos mill e quinientos ducados que pido, o para mí sólo los mill e trescientos ducados de oro, o me manden dar liçençia porque yo no tengo más que gastar ni quiero ya perder más tienpo tras deste negoçio. Y esto os suplico por amor de Dios.*

E luego los dichos Domenego Jorje e Jeronimo Querini, diputados, dixeron que ellos avían bien oydo su razón e que para mañana jueves yrían a la Señoría a les reçitar todo el dicho caso que con el dicho Fernando avía pasado, y le dirían lo que al dicho Fernando en esto le mandava hazer. Testigos que fueron presentes a lo que dicho es: Pero Vaez Portugues, maestro de tirar oro, estante en Venecia, e Pero Martin Balça, maestre de nao e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabia.

1500, enero, 24. Venecia

E después desto en la dicha çibdad de Venecia viernes veynte e quatro días del dicho mes d'enero del dicho año de quinientos años. Estando los dichos mizer Domenego e mizer Jeronimo, diputados, en el palaçio de San Marco a la ora de las XI antes de mediodía, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, paresçio antellos el dicho Fernando de Liçaola e les dixo que sy avían hablado con la ylustrýsima señoría e príncipe sobre el dicho su caso. Los quales dichos mizer Domenego e mizer Jeronimo dixeron que nunca avían podido aver audiençia como el tenía

visto, aunque cada mañana venían a ver sy la podían aver como asimismo él avía visto hasta esta mañana. Los quales dixeron que avían narrado el caso suyo por ystenso mas que, en efecto, la señoría no quiere salbo que todo lo suyo e de Mateo Cardona se junte e sobre aquello se hable. E que dixeron a la señoría como el dicho Fernando quería menos de dos mill e quinientos ducados de oro por él e por el dicho Cardona sy a él por su parte no le davan los dichos mill e tresientos ducados. Y que dixeron los dichos diputados a la dicha señoría que les mandase lo que çerca desto devían haser. A lo qual dixeron que la dicha señoría respondió que el dicho Fernando non curase de desir ni pedir dos mill e quinientos ducados de oro sy quería ser despachado. Por ende aquellos de parte de la señoría le desían que se pusiese en razon y abaxase más e mucho más, porque de oltra manera desyan que no sería pagado, e que pensase sobrello e hablase su ultiyma voluntad con el consol de los españoles.

A lo qual el dicho Fernando de Liçaola respondió que jurava a Dios que no sabía qué se hazer, que donde pensava que por darle ellos la fe por parte de la señoría al tiempo qué fue en España a traer la revocatoria de la represaria que tenía, que en viniendo e trayendo esta dicha escritura e el conçierto fecho entrél e Mateo Cardona sería contento e pagado, que agora vel camino claro para que nunca sea pagado, que les pedía e pidió por merçed pues que asy lo quieren haser con él que le manden dar liçençia e las escrituras que antellos tiene presentadas, ques el breve de nuestro muy santo padre, e la compra que hizo de la dicha su nao, e la carta del nolito e los testimonios que sobre este dicho negoçio tomó en Çeçilia, e todas las otras escrituras que antellos tyene presentadas, e que el dará los çient ducados que le dieron quando le mandaron yr a España a traer las letras de la sacra majestad del rey d'España, e el conçierto dentre él e Mateo Cardona que le mandaron, porqué se quiere yr delante de la sacra majestad del rey d'España, su señor, a le pedir que le haga justiçia pues que en Veneçia, donde él le enbió, non se la hazen. E que pues dize la señoría ques mucho dynero dos mill e quinientos ducados, e que pues ella lo ha de pagar que quiere que sea menos, que no sabe por qué la señoría lo quiere ansy; que le haga justiçia de los patrones e otras personas que se hallaron en las galeaças quando contra Dios e justiçia le tomaron e robaron quanto en este mundo avía y le tienen su ropa e los vee andar por la plaça.

A lo qual los dichos mizer Domenego e mizer Jeronimo dixeron que no era neçesario pensar que los patrones ni otra persona ninguna que en las dichas galeaças eran han de pagar cosa ninguna salvo la señoría, como daño fecho por su capitán. E quanto a la licencia, dixeron aquellos no ge la davan ni quitavan e que hisiere lo que quisyese, mas que le desían que pensase sobre ello e que de mañana les hallaría en Sant Marco, a donde les podía hablar sy quisiese. Testigos que fueron presentes a lo que dicho es: Luys

Palao, maestre secreto de Çaragoça de Çeçilia; Lope de Vera, criado del consol Pero Martines e Martín Balça, maestre de nao, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, enero, 27. Venecia

E después desto en la dicha çibdad de Veneçia lunes veynte e syete días del dicho mes d'enero del dicho año de mill e quinientos años. Estando los dichos mizer Domenego Jorje e mizer Jeronimo Querini, diputados, juntos en la yglesia del señor Sant Marco, a la ora de la terçia poco más o menos, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, paresçio antellos presente el dicho Fernando de Liçaola e dixo que como quiera que en pedir que le diesen dos mill e quinientos ducados para él e para Mateo Cardona él pedía tan poco, que creya que la otra parte del dicho Cardona non estaría por aquella conveniençia e yguala. Mas que quería porque viesse la señoría que era su servidor e lo quería ser de aquí adelante por la buena amiçia que la sacra majestad del rey d'España, su señor, tenía con la señoría, dixo que dándole para él e para Mateo Cardona dos mill e tresientos ducados de oro, darían las dos cartas de pago a la ylustrísyima señoría de todo el daño que por su capitán les fue fecho. E que les suplicava que lo relatasen a la señoría y lo mandasen despachar o dar liçençia, porque avía dos años e medio que andava tras este negoçio, gastándose e enpeñándose por ostales.

Los quales dichos mizer Domenego e mizer Jeronimo dixeron que sy el dicho Fernando quería que fuesen a la señoría que le cunplía baxar mas en la suma para quél fuese despachado.

E luego el dicho Fernando dixo: *Señores, dadme a mí, para mí sólo, mill e tresientos ducados de oro porque non ande más por ospitales; non deys lugar a que yo con la represaria que tengo haga daño en los vasallos de la señoría, e dexad el daño quel dicho Cardona resçibio pues desís que non perdió cosa ninguna.* A lo qual los dichos diputados dixeron: *Poneos Fernando de Liçaola en lo justo para vos y para Cardona porque no cunple hablar en lo vuestro sólo, porque la señoría lo quiere todo junto despachar. Por ende baxad más como ya os avemos dicho sy quereys ser despachado. Y sy no lo hazeys ansy ved lo que os cunple, e pensad sobrello e desidnos cantidad con que podamos yr delante de la señoría.* Testigos que fueron presentes a lo que dicho es: Luys Palao e Pablos, sobrino del consol Pero Martines, e Pero Vaez, portogues estante en Veneçia, e Martín Balça, maestre de nao, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, enero, 30. Venecia

E después desto en la dicha çibdad de Venecia jueves treynta días del mes d'enero del dicho año de mill e quinientos años. Estando en la iglesia de San Marco los dichos mizer Domenego e mizer Jeronimo, diputados, juntos a la ora de la misa de terçia, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, paresçió antellos el dicho Fernando e les dixo que les suplicava por la pasyon de Dios le quisyeren despachar, no diesen lugar a que por cabsa suya, dellos, él se bolviese a España con quexa de ¿recabo?, pues que ellos le avían dado la fe en nonbre de la señoría e como gentyles onbres della, que trayendo las dichas escrituras susodichas le havían pagado a él e a Mateo Cardona, y le dieron çient ducados para el camino, e que mirasen que con esta fe e esperançã avía venido d'España. Y que para que sus maniçençias viesen que quería ser su servidor de la ylustriçima señoría de Venecia como hasta entonçes diz que lo avía seydo e ellos non pudiesen desir que no hasya mucho más de lo que era obligado, aviendo pedido tanta cantidad como ellos sabían quél avía pedido; y asymismo sabían la cantidad de lo que perdió el dicho Mateo Cardona, que le diesen dos mill ducados de oro en los quales dixo que entrasen los çient ducados que le dieron quando bolvió en España por su mandado; e que dando estos dos mill ducados el dicho Fernando y la parte del Mateo Cardona darían libre e quito a la señoría de todos los daños por ellos resçevidos del dicho capitan de la señoría. A lo qual los dichos mizer Domenego e mizar Jeronimo dixeron que ellos dirían todo lo susodicho a la señoría de mañana que se contarían treynta e un días del dicho mes d'enero, y que luego le darían la respuesta de lo que la señoría en este negoçio determinava. Testigos que fueron presentes: Luys Palao e ¿Martín Balbe? e Bernaldino Mallorqui, estante en Venecia, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, febrero, 3. Venecia

E después desto en la dicha çiudad de Venecia lunes tres días del mes de hebrero del dicho año del señor de mill e quinientos años. Estando en Sant Marco los dichos miçer Domenego Jorje e Jerónimo Querini, diputados susodichos, a la ora de la misa de terçia, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, el dicho Ferrnãdo de Liçaola paresçió antellos. E luego los dichos diputados le dixeron como ellos avían referido su negoçio a la señoría, la qual, dixeron, que non quería dar los dichos dos mill ducados que el dicho Fernando pedía por él e por Mateo Cardona. Por ende, dixeron que le cunplía que abaxase más si quería ser despachado, porque tanta cantidad se le hasía cosa grave desenbolsar la

señoría. E luego el dicho Fernando dixo que pues que ansy era, él se quería andar en España porque diz que segund veyá era gastar tiempo en vano y haser más costa de la hecha, porque dize que hasta el día de entonce tenía gastados en prosecucion deste negoçio más de quinientos ducados. Pues donde tanta cantidad se perdió como diz que sus manifiçençias sabían, asy suyo, del dicho Fernando, como del dicho Mateo Cardona, e gastar lo que se ha gastado con yr e venir de España a Veneçia tres veses, no quedavan mill e quinientos ducados e que no sabía qué se desir salvo que veyá que notoriamente non le hasían justiçia ni querían pagarle, que fuese como mandavan aunque non era conforme a razon ni justiçia ni a la buena amistad que la sacra majestad del rey d'España, su señor, tenía çon la dicha señoría, que a lo menos non diría la señoría que avía fecho todo lo que le avía mandado.

Luego los dichos miçer Domenego e miçer Jeronimo dixeron al dicho Fernando que tomase para sy e para Mateo Cardona mill e dosientos ducados de oro ultra de los otros çient ducados que la señoría havía dado en primero quando fue en España, e que tomase aquesto e más valía que nada. Luego el dicho Fernando de Liçaola dixo que hablaría con la persona que tiene poder del dicho Mateo Cardona para este negoçio e se lo diría lo que sus manifiçençias en nonbre de la señoría davan, e paresçerían delante dellos. Los quales dixeron que viniesen antellos para mañana martes quatro de hebrero a la yglesia de Sant Marco, e allí los hablarían lo que quisyesen para que se diese ultiyma despediçion en este dicho negoçio. De lo qual son testigos que fueron presentes a lo que dicho es: Luys Pisamani, gentil onbre, e Batysta de Cabrial, genoes estante en Venecia, e Marty Balça, maestre de nao, e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabía.

1500, febrero, 5. Venecia

E después desto en la dicha çibdad de Veneçia miércoles çinco días del mes de hebrero del dicho año de mill e quinientos años. Estando juntos los dichos miçer Domenego e miçer Jeronimo, diputados susodichos, en la yglesia de Sant Marco a la ora de la terçia poco más o menos, en presençia de mí el dicho notario e de los testigos de yuso escritos, paresçio antellos Fernando de Liçaola e les dixo que él avía hablado con la persona que tiene el poder del dicho Mateo Cardona, que es Pero Martines consol d'españoles, e dixo que le avía dicho como sus manifiçençias por parte de la yllustrísyra señoría le avían dicho que le darían para el dicho Fernando e para el dicho Cardona mill e dosientos ducados de oro ultra de los çient ducati (sic) que le avían dado al dicho Fernando; e que sy non los querían resçebir que se fuese con Dios. E dixo el dicho Fernando que le avía dicho el dicho consol que él no tenía poder del dicho Mateo Cardona para en su

nonbre dar libre e quito a la señoría sy por su parte, del dicho Cardona, no resçibiera mill e dosientos e çinquenta ducados de oro. Y que no resçibiendo estos el dicho consol non podfa hazer otra cosa en ello más de lo que dicho avfa. E que visto el dicho Fernando el negoçio en qué términos estava, le paresçia que tenía hecho menos aqueste dicho día que el día primero, diziendo el dicho Fernando que pues por su parte non se querían ellos en nonbre de la señoría conçertar con él syno que todavía querían que lo suyo e del dicho Mateo Cardona se hiziese un cuerpo, e para los dos davan tan poca cantidad que no les cabía a tresientos e çinquenta ducados sacadas las espesas. Y que pues ansy lo hasían dixo el dicho Fernando que tomava e tomó liçençia dellos en nonbre de la señoría para se yr a España a se quejar como non le querían hazer justiçia.

E luego los dichos miçer Domenego e miçer Jeronimo dixeron que hiesse lo que mejor le estoviese, que la voluntad de la señoría era de non dar un bagatyn más. Por ende que viesse lo que le cunplfa y que non hablase en que por su parte le diesen cosa ninguna sy no fuese junto con lo de Mateo Cardona. E que sy esto non hasya que les creyese e que no gastase más tienpo.

E luego el dicho Fernando dixo que asy lo harfa. E /roto/ el dicho Fernando a altas bozes, que lo oyeron todos los que allí eran presentes e quisieron oyr: *Asy como a mí se me haze justiçia ansy lo haga Dios con las ánimas de tales juezes.* E dixo que le fuese Dios e todos los que allí estava testigos de cómo no le hasían justiçia sabiendo que la tenía tan clara. De lo qual son testigos que fueron presentes a lo que dicho es: Luys Palao, maestro secreto de Çaragoça , e Luys Pisamani e Savastian Marçelo, gentyles onbres de Veneçia; e Lope de Vera, criado del consol Pero Martines; e Juan d'Alçate, vesino de Fonterrabfa.

E yo el dicho Gaspar de Leytosa, notario susodicho, presente fuy a todos los autos que aquí, en estas siete hojas de pliego entero de papel çenty con más esta plana en que va mi signo son escritos, en uno con los dichos testigos de cada auto. E de pedimiento e requerimiento del dicho Fernando de Liçaola los escreví de my mano en las dichas syete hojas e en fyn de cada plana va echada mi rublica acostunbrada. E en testimonio de verdad fize aquí este mio sygno acostunbrado, rogado e requerido. Gaspar de Leytosa, notario apostólico». Sello: «yn Domino confido».