

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

Nuova Serie – Vol. LI (CXXV) Fasc. I

---

# Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)

Coordinadores

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



---

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

## *La participación de los mercaderes ligures en el mercado asegurador valenciano (1519-1520)*

Stefano Pastorino (Universidad de Valencia)

El objeto central de este estudio lo constituye la actividad de las compañías genovesas en la Valencia de principios del siglo XVI; desafortunadamente no hemos podido contar con la fuente más propia para este tipo de análisis: los libros de cuenta producidos por las propias compañías. Los archivos valencianos no conservan ningún libro contable de compañías genovesas para el periodo que interesa nuestro trabajo, sin embargo a través de una sistemática pesquisa de las series conservadas hemos podido encontrar una fuente que, aunque no facilite la misma cantidad de información que la contabilidad, nos permite ver un reflejo de la actividad mercantil y, al menos en parte, financiera de los operadores ligures en la plaza valenciana: los seguros marítimos.

El análisis de los datos contenidos en este tipo de fuente, aunque de forma transversal, nos permite dibujar un perfil del papel interpretado por los actores ligures en el escenario del mercado asegurador valenciano, tanto como asegurados que como aseguradores, identificar las mercancías exportadas con mayor frecuencia por los operadores genoveses a través del puerto de Valencia y de otros limítrofes, reconstruir las principales rutas seguidas por las embarcaciones ligures en la época y, finalmente, hacernos una idea, siquiera aproximada, del coste de las mercancías, a través de la comparación de los capitales asegurados, así como del análisis de los riesgos del transporte y de los intereses concedidos en cada ruta a los aseguradores.

Hemos hablado hasta ahora de seguros marítimos en general, para este estudio nos referimos en concreto a los dos libros de seguros marítimos del notario Guillem Ramon Florença, conservados en el Archivo de Registros Notariales del Colegio-Seminario del Corpus Christi de Valencia. La serie se presenta al investigador con una peculiaridad: si la praxis que encontramos en otros notarios de la misma época, como por ejemplo en el notario Joan Lluís Bertran, era la de tratar el seguro marítimo como una acta más, registrándolo en los protocolos junto a los demás tipos documentales, Guillem Ramon Florença demuestra una particular atención hacia este tipo de

contrato dedicándole unos registros aparte. Desafortunadamente sólo se conservan de esta serie los dos volúmenes relativos a los años 1519 y 1520<sup>1</sup>. Aun así el buen estado de conservación de los mismos y la clara grafía del autor confieren a esta reducida serie una gran importancia ya que la información recopilada en la redacción del contrato de seguro es abundante y precisa.

Entre la clientela que acude a la mesa de Florença aparece la élite comercial de la ciudad, sobre todo están ampliamente representadas las grandes compañías extranjeras, toscanas y genovesas en su mayoría, cuyos redundantes apellidos llenan las páginas de sus registros: Grimaldi, De Barzi (Varzi?), Burgarini, Spinola, Doria. Se trata además de una clientela muy fiel, como demuestran las actas redactadas por el notario entre el 12 de agosto y el 15 de octubre de 1519 cuando, al declararse la peste en la ciudad, éste muda su actividad al pueblo de Cocentaina: los nombres de los clientes no cambian sólo cambia su residencia, de «mercantiliter residens Valencia» a «pro nunc residens Cocentaina».

La estructura de este tipo de documento es muy sencilla: el cuerpo del texto se abre con el nombre del asegurado o sea de quien «se fa assegurar de tot risch e perill»; siguen las mercancías, el puerto en el que han sido o serán cargadas, en alguna ocasión el nombre del operador que gestiona las operaciones de carga, el tipo de embarcación, su propietario y el patrón que la capitaneará. El texto se concluye con las precisas indicaciones del período de tiempo cubierto por el seguro: «E començen els rischs de la hora que fonch o ha carregat fins sia descarregat en lo Grau de València ab bon salvament». Abajo, un listado, en forma de declaraciones encolumnadas, da cuenta de las inversiones de cada asegurador en letras y números, por ejemplo:

Yo Johan Macip,  
en trenta-tres ducats e hun terç d'or, en or e de pes /XXXIII D. i 1terç<sup>2</sup>.

Dos cifras apuntadas al pie de la página, en el margen derecho, al lado de los testigos, cierran el documento: se trata del total del capital asegurado, indicado a veces en números árabes, y el porcentaje que tocaría en interés a cada asegurador. Como se puede ver la cantidad de información es considerable; veamos a qué conclusiones podemos llegar a través del análisis de la misma.

---

<sup>1</sup> Archivo Provincial de Protocolos de Valencia (APPV), *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença, 1519 y 1520.

<sup>2</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença, 14 de junio de 1520.

### *La repartición de las funciones entre los operadores*

En 91 de los 605 seguros marítimos recogidos por Guillem Ramon Florença en los dos años que abarcan los libros conservados, es decir en el 15% de ellos, aparecen operadores genoveses: aseguradores, asegurados, patrones de naves, o simples supervisores de las operaciones de carga, los papeles desempeñados por los actores ligures en este ámbito son muy variados. Para poder llegar a las primeras conclusiones hemos procedido a dividir los seguros en tres grandes grupos: seguros en los que los genoveses aparecen como asegurados, seguros en los que los genoveses se limitan a invertir dinero como aseguradores, y un último grupo en el que agrupamos los técnicos, por así decirlo, del transporte marítimo, comprendiendo tanto los propietarios y patrones de barcos, como los «cargadores» o sea los operadores que presidían las operaciones de embarque:

Tabla 1 - *Papel desempeñado por los operadores ligures en los seguros marítimos redactados por Guillem Ramon Florença (1519-1520).*

	Asegurados	Aseguradores	Otros	Total
Seguros	37	25	29	91

Los datos reflejados en la tabla sólo nos sirven de indicación para hacer una primera estimación del papel desempeñado por los operadores genoveses en el mercado asegurador valenciano de principios del siglo XVI. Carecerían sin embargo de sentido si no los cruzáramos con los datos relativos a los individuos implicados en ellos, ya que en cada seguro puede haber más genoveses desempeñando papeles distintos. En la siguiente tabla ofrecemos un ejemplo del reparto de las funciones entre algunos de los individuos que más a menudo aparecen en los seguros estipulados por Guillem Ramon Florença.

Como se puede deducir de la tabla, no todos los operadores se dedicaban en igual medida al mercado asegurador, ni disponían de los mismos recursos: observando el número de veces en el que cada actor aparece desempeñando una determinada función podemos hacernos una idea de su nivel social, de su disponibilidad económica y, cruzando esta información con los datos relativos a los otros operadores que aparecen en los mismos documentos, su posición en el organigrama de la compañía para la que trabaja.

Tabla 2 - *Papeles desempeñados por los operadores genoveses que más a menudo aparecen en los seguros marítimos de Guillem Ramon Florença (1519-1520).*

Mercader	Asegurado	Asegurador	Cargador	Patrón
Da Novara Urbano		17		
De Casanova Peligo (Pellegro?)	1		19	
De Fornaris Niccolò	1		18	
Dinegro Stefano				2
Doria Geronimo	1		17	
Gavoto Lorenzo	1	1	1	
Grasso Antonio	12			
Grasso Stefano	11			
Grimaldi Barnaba	15			
Passabonello Francesco	5	9	1	
Richelmi Geronimo	6	1		
Spinola Niccolò		10		
Usodimare Antonio	23		2	

Con una simple ojeada al esquema que acabamos de presentar podemos intuir que personajes como Antonio Usodimare, Barnaba Grimaldi o los hermanos Grasso, que aparecen numerosas veces como asegurados y nunca en funciones menores, pertenecen a la aristocracia mercantil, dedicada a los grandes tráficós. Al otro lado del espectro social encontramos mercaderes menores como Peligo (Pellegro?) de Casanova, Niccolò de Fornaris o Geronimo Doria, los cuales aparecen como ‘cargadores’ respectivamente 19, 18 y 17 veces y apenas una como asegurados, conjuntamente los primeros dos y comisionando el seguro a otros el último. Existen también casos intermedios, Francesco Passabonello (Pozzobonello) es un excelente ejemplo, 5 veces asegurado, 9 asegurador y 1 ‘cargador’, este mercante savonés encarna la empresa mediana, diversificando sus inversiones y actuando en todos los ámbitos en primera persona.

Para aclarar la función desempeñada por algunos actores en concreto es necesario cotejar la información de los seguros marítimos de Guillem Ramon Florença con la que nos facilitan los protocolos del mismo notario: es el caso de Urbano da Novara (Danovaro?). Centrando nuestra atención únicamente en los seguros marítimos podríamos suponer que este mercader genovés está a la cabeza de una compañía de considerables dimensiones interesada principalmente, por lo que atañe al mercado asegurador, al juego de

las inversiones, ya que éste aparece 17 veces en los seguros y todas como asegurador, casi siempre además a su nombre sigue la especificación: *i compagnia*. Comparando los seguros marítimos con los protocolos notariales notamos sin embargo que su actividad en el sector asegurador empieza a partir del 13 de enero de 1520<sup>3</sup> mientras su presencia en la ciudad está atestiguada ya desde el 22 de febrero de 1518. Un análisis más detenido de la fuente nos revela que a partir del 14 de octubre de 1519, por acta redactada en Cocentaina de la mano de Guillem Ramon Florença, Urbano da Novara pasa a ser «procurator, factor et negociorum gestor» de la compañía encabezada por Barnaba Grimaldi y Antonio Usodimare<sup>4</sup>. Esta información nos permite redimensionar el personaje, al que en un primer momento hubiésemos concedido la dignidad de capitán de empresa, a su real papel de operador de una las mayores compañías italianas de la época, cuyas dimensiones le permitían por un lado y le obligaban por el otro, a repartir las funciones entre un amplio abanico de operadores, corredores y procuradores.

El caso de Urbano da Novara no es aislado, algo similar ocurre en la compañía de los Spinola, si bien las dimensiones de esta empresa familiar no son comparables con las de la compañía Grimaldi-Usodimare encontramos en su estructura, por lo menos por lo que toca a los seguros marítimos, un reparto del trabajo similar: por un lado Tommaso Spinola, el hermano mayor, contrata por lo menos en dos casos los seguros destinados a cubrir los tráficos de la compañía, por el otro Niccolò se ocupa de invertir en el mercado asegurador en hasta 10 ocasiones. Algo parecido ocurre en el caso de los hermanos Gavoto, aunque en este caso las consideraciones que podemos hacer no tienen la misma fuerza de las referidas a compañías de mayor calado por la limitada incidencia de la *societas* en el mercado asegurador: Lorenzo aparece en dos casos como asegurado mientras las 4 inversiones como aseguradores están firmadas por Vincenzo; el hecho que Lorenzo Gavoto aparezca también como ‘cargador’ en una ocasión nos da una idea de las limitadas dimensiones de la compañía.

No podemos arriesgar ninguna consideración sobre la estructura y la división del trabajo de las otras compañías que aparecen en los seguros marítimos del bienio considerado, ya que sus dimensiones son tan limitadas que su actividad en éste ámbito se limita a esporádicas inversiones o a pun-

---

<sup>3</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

<sup>4</sup> APPV, *Protocolos*, 12394, Guillem Ramon Florença.

tuales operaciones de carga, dejándonos frente a una escasez de datos que no nos permite recabar conclusiones certeras.

### *Los asegurados*

Mirando más detenidamente los tres grandes grupos a los que nos referíamos hace unos párrafos podemos comprender mejor la participación de los mercaderes genoveses en el mercado asegurador. Como ya hemos visto de los 91 seguros marítimos que ven la participación de mercaderes genoveses, 37 los registran como asegurados; el número total de los operadores genoveses que aparecen en los seguros de Florença es de 38, aunque hay que descartar de este recuento a cuatro personajes: Stefano Dinegro, Niccolò Doria, Paolo Geronimo Doria y Tommaso Italiano participan del mercado asegurador sólo de manera tangente ya que, en las siete constancias que suman conjuntamente a lo largo de la documentación, aparecen únicamente en el cargo de patrones. A la luz de estas consideraciones podemos esbozar un listado de los genoveses que aparecen como asegurados:

Tabla 3 - *Listado de los mercaderes genoveses asegurados en los libros de Guillem Ramon Florença (1519-1520).*

Nº.	Asegurados	Seguros
1	Bosco Lorenzo	1
2	Canevale Niccolò	1
3	Ceresola Antonio	1
4	Dinegro Niccolò	1
5	Doria Geronimo	1
6	De Fornaris Niccolò	1
7	Gavoto Lorenzo	2
8	Giustiniani Giuliano	1
9	Grasso Antonio	12
10	Grasso Stefano	11
11	Grimaldi Barnaba	15
12	Grimaldi Giovanni Battista	1
13	Grimaldi Jacopo	2
14	Mego Vincenzo	1
15	Passabonello Francesco	5
16	Pittaluga Niccolò	1
17	Richelmi Geronimo	6
18	Spinola Tommaso	2
19	Spinola Geronimo	1
20	Usodimare Antonio	23
	Indefinidos	4



Con una primera ojeada se puede intuir que el total de las veces que un operador aparece como asegurado no corresponde al total de los documentos citados, sino que lo sobrepasa ampliamente, eso es debido al hecho de que, en el caso de que fuera una compañía la que contratara el seguro, el contrato solía registrar, bajo la definición de asegurados, el nombre de todos los consocios, por ejemplo: *Bernabe de Grimaldis et Antonius Usus Maris*. Hemos preferido de todas maneras, en la fase de recopilación del material, seguir una aproximación metodológica de tipo prosopográfico, optando finalmente por presentar los datos de esta forma con el fin de dar cuenta del peso de cada uno de los socios y de los operadores de cada compañía en el mercado asegurador.

Resueltas pues estas pequeñas incongruencias debidas al sistema de recopilación, podemos ver cómo de 38 genoveses implicados de alguna manera en el sector de los seguros marítimos en los dos años considerados, hasta 20 resultan por lo menos una vez como contratadores de la póliza, es decir el 52,6%, cifra que ascendería hasta un 58,8% excluyendo a los cuatro patrones señalados. Se trata sin lugar a dudas de un porcentaje muy alto, sobre todo si se tienen en cuenta las limitadas dimensiones de la muestra de la que estas cifras derivan. A la luz de estos datos, la definición de « aristocracia mercantile » empleada por Edoardo Grendi<sup>5</sup>, nos parece encajar perfectamente con el perfil de la comunidad mercantil genovesa asentada en Valencia a principios del Quinientos.

Los capitales asegurados por los mercaderes genoveses varían mucho, según la disponibilidad del asegurado, el volumen de mercancías cubiertas y las rutas, oscilando entre un mínimo de 75 ducados, capital por el que unos indefinidos mercaderes genoveses aseguran en 1519, un cargamento de lana en la ruta Cartagena-Savona<sup>6</sup>, hasta un máximo de 2470 ducados, asegurados el 10 de septiembre de 1519 por Barnaba Grimaldi y Antonio Usodimare, bajo comisión de los hermanos Grasso, para cubrir un cargamento de lana en la ruta Cartagena-Ibiza<sup>7</sup>. Dada la muy marcada disparidad de los capitales

---

<sup>5</sup> E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1973, p. 11.

<sup>6</sup> APPV, *Protocolos*, 293 Guillem Ramon Florença. No podemos ser más precisos ya que el mal estado de conservación del documento no nos permite establecer con seguridad ni la fecha ni los nombres de los *mercaders italians* citados en él.

<sup>7</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença. Tenemos también constancia de un seguro contratado por la misma compañía el 7 de julio de 1520, por la cifra de 3000 ducados,

asegurados carecería de sentido presentar un promedio de los mismos<sup>8</sup>, pues los pocos contratos signados por los aristócratas de la mercadería, que contemplan cifras superiores a los 1000 ducados, desequilibrarían la báscula a favor de estos últimos; hemos preferido por eso aprestar la tabla siguiente con el fin de restituir una imagen más fehaciente de la disponibilidad de capitales de los mercaderes genoveses:

Tabla 4 - *Distribución de los capitales asegurados por mercaderes genoveses (1519-1520) por franjas económicas.*

Capital (D.)	Asegurados
0-100	3
200-300	6
425-500	6
650-750	4
866-1000	4
1500-2000	4
2000 <	3
Indefinidos	7
Total	37

Parece evidente que la mayoría de los seguros contratados por los mercaderes genoveses cubría cargamentos cuyo valor se estimaba entre los doscientos y los trescientos ducados: estamos hablando del 32,4% del total, es decir que casi un tercio los operadores ligeros se dedicaba a un comercio de medio alcance, asegurando capitales consistentes aunque no exorbitantes, un comercio cuyas cifras se parecen mucho al practicado por los rivales autóctonos; sin embargo el dato que realmente nos interesa destacar en este ámbito es la repartición del restante 67,6% de los tráficos registrados por Guillem Ramon Florença. Excluyendo un 18,9% de seguros para los cuales desafortunadamente no disponemos de datos acerca de los capitales asegurados, el restante 48,7% se divide siguiendo una pauta sorprendente: si un 10,8% se coloca en una franja ligeramente superior a la intermedia (650-750 D.), a reclamar nuestra atención es el 21,6% que se divide entre dos de las franjas más elevadas (866-2000 D.), sin olvidar el limitado pero importante porcentaje de asegurados por

---

hemos preferido sin embargo excluirlo de esta comparación ya que el objeto asegurado era la misma embarcación y en la suma también se incluía su flete.

<sup>8</sup> No obstante una cierta obsesión estadística nos obliga a indicarlo en nota: 811,3 D.

más de 2000 ducados (8,1%). Una vez más queda confirmado que una parte importante de las compañías genovesas operantes en Valencia en el bienio 1519-1520 pertenece a las altas esferas de las élites económicas genovesas.

### *Las mercancías*

Sobre la cifra total del capital asegurado no influía sólo la disponibilidad económica del contrayente, sino que la calidad del cargamento también la afectaba, ya que las distintas mercancías transportadas tenían precios diferentes. El abanico de los productos con los que traficaban los operadores ligures en Valencia es muy amplio, aunque enseguida destacan del resto las mercancías relacionadas de alguna manera con la manufactura textil. Este hecho resulta natural si se considera que los seguros a los que nos referimos, al ser contratados en la capital levantina, reflejan en la mayor parte de los casos, por no decir únicamente, los tráficos de exportación gestionados por mercaderes genoveses, cuyo destino principal eran lógicamente las costas ligures.

Si se consideran en su conjunto todos los seguros en los que aparecen genoveses, los principales artículos se repiten en el listado de las mercancías aseguradas de la siguiente manera:

Tabla 5 - *Distribución de las mercancías en los seguros de Guillem Ramon Florença que implican mercaderes ligures (1519-1520).*

Mercancía	Nº.	Mercancía	Nº.
Lana	32	<i>Buch, exarcia, areu</i> <sup>9</sup>	2
Paños	9	Espicias	2
Seda	4	Sal	1
Plumaje	4	Cordelería	1
Pimienta	4	Camelote	1
Alumbre	3	Algodón	1
Grana	3	<i>Parelles</i> <sup>10</sup>	1
Sosa	3	Pastel	1
Cera	3	Corambre	1
Azúcar	3	<i>Qualsevol robes</i> <sup>11</sup>	7
Trigo	3	Indefinidos	4

<sup>9</sup> Buque, redes y arreglo, el objeto del seguro es en este caso el conjunto de los materiales que constituyen la embarcación, es decir el propio medio de transporte.

<sup>10</sup> Paños de algodón de baja calidad destinados a la confección de prendas de trabajo.

<sup>11</sup> Cualquier mercancía.

Salta a la vista el primado de la lana en los tráficos genoveses al constituir esta el 31,5% de los productos asegurados, primado que adquiere aún más peso si se considera el margen que la separa de la mercancía que ocupa el segundo puesto en esta clasificación, los *draps*<sup>12</sup>, que con 9 representaciones, suman apenas un 9,8%. Las restantes voces que constituyen la tabla 5 corresponden a tráficos menores: poco más que ocasionales en el caso de la seda, del plumaje y de la pimienta (4,3%), esporádicos los de alumbre, grana, sosa, cera, azúcar y trigo (3,2%), y puntuales en los demás casos.

Hemos querido presentar en la tabla anterior un amplio listado de las mercancías que aparecen en todos los seguros que implican a operadores ligures para esbozar una imagen general de las tipologías merceológicas alrededor de las cuales se desarrollaba la actividad mercantil genovesa en Valencia<sup>13</sup>; nos centraremos ahora únicamente en los productos asegurados por mercaderes genoveses. El análisis de los 37 seguros contratados por actores ligures nos presenta un cuadro similar al presentado con anterioridad:

Tabla 6 - *Repartición de las mercancías en los seguros contratados por mercaderes ligures (1519-1520).*

Mercancía	Nº.	Mercancía	Nº.
Lana	13	Confituras	1
Paños	5	Plumaje	1
Alumbre	2	Cordelería	1
<i>Buch, exarcia, areu</i>	2	Oro	1
Trigo	2	Plata	1
Sosa	2	<i>Pavelles</i>	1
Seda	1	Sal	1
Algodón	1	Moneda	1
Corambre	1	<i>Qualsevol robes</i>	4
Perfumes	1	Indefinidos	4

<sup>12</sup> Paños.

<sup>13</sup> Tratándose de un esquema puramente indicativo hemos decidido incluir en él sólo algunas de las mercancías que aparecen apenas una vez en el conjunto de los seguros que implican a mercaderes genoveses, concediendo nuestra preferencia a las relacionadas con la manufactura textil o la tintorería. Para mayor claridad citamos aquí los productos que han quedado descartados: coral, frazada, perfumes, confituras, *formatgeria*, oro, plata, pescado y moneda.

Limitando la observación a los seguros contratados por mercaderes genoveses, es decir a los productos exportados por ellos cuyos destinos principales eran, como veremos, los puertos ligures de Génova y Savona, las cifras porcentuales varían de forma sensible pero no drástica: la lana es el producto en el que la fluctuación porcentual se manifiesta con más fuerza, pasando de un 31,5% a un 36,1%, en el caso de los paños la subida es menor, del 9,8% al 10,8%, ambos productos conservan de todos modos el primado respecto a las demás mercancías. Los cambios más sustanciales se registran sin embargo al centrar nuestra atención en los tráficos menores: si en la tabla 5 el tercer puesto correspondía en igual medida al plumaje y a la pimienta (4,3%), en el caso de la exportación genovesa estos productos son reemplazados por otros: embarcaciones, alumbre, trigo y sosa, productos que suman individualmente el 4,3% de las mercancías exportadas, el plumaje, con una sola presencia, sólo llega al 2,1%, mientras la pimienta desaparece del todo.

Como en la tabla anterior, los productos relacionados con las manufacturas textiles y la tintorería protagonizan los tráficos de exportación dirigidos por los mercaderes genoveses: lana, paños, alumbre, sosa, seda, algodón y *parelles* ocupan, en conjunto, el 54,3% de las mercancías aseguradas por los operadores ligures. Estos datos cobran aun más peso si consideramos que de las 13 ocasiones en las que la lana aparece entre las mercancías aseguradas, en hasta siete casos (53,8%) la fibra textil no comparte estiba con otros productos.

La importancia de los productos relacionados con la manufactura textil para el comercio genovés queda aún más manifiesta si analizamos aisladamente algunos de los contratos, nos referimos en concreto a los signados por las mayores compañías genovesas para cubrir ingentes capitales. Cogiendo como referencia la tabla 4, fijaremos nuestra atención en las últimas tres franjas consideradas, es decir las que contemplan los seguros contratados para cubrir capitales comprendidos entre los 866 y los 3000 ducados; los seguros que corresponden a estas características son diez.

La tabla demuestra con claridad la importancia de la manufactura textil en el periodo considerado, así como la constante necesidad de abastecimiento de materias primas de las industrias ligures. Podemos observar cómo en cinco ocasiones, la mitad de los casos presentados, el cargamento está constituido por fibras textiles (seda 1, algodón 1 y lana 3) y en otras dos por el mordiente más apreciado por la tintorería: el alumbre.

Tabla 7 - Seguros contratados por mercaderes genoveses por capitales comprendidos entre los 866 y los 3000 ducados (1519-1520).

Fecha	Asegurados		Mercancías	Capital
1519/.../...	Canevale	Niccolò	<i>Çedes</i>	866 D.
1520/8/29	Gavoto	Lorenzo	<i>Lanes</i>	933 D.
1520/12/24	Grimaldi Usodimare	Barnaba Antonio	<i>Cotó</i>	1000 D.
1519/10/...	Giustiniani	Battista y Francesco	<i>Qualsevol robes</i>	1000 D.
1519/.../...	Grasso	Antonio y Stefano	<i>Alumps-qualsevol robes</i>	1500 D.
1520/10/13	Passabonello	Francesco	<i>Lanes-qualsevol robes</i>	1700 D.
1520/10/24	Grimaldi Usodimare	Barnaba Antonio	<i>Alumps</i>	1800 D.
1520/7/18	Spinola	Tommaso y Niccolò	<i>Lanes</i>	2000 D.
1520/12/07	Passabonello	Francesco	<i>Forments</i>	2447 D.
1520/7/07	Grimaldi	Barnaba	<i>Qualsevol robes-buch exarcia-areus i nolit de la nau</i>	3000 D.

Más informaciones sobre las mercancías pueden ser recabadas de la observación de los seguros marítimos redactados por Guillem Ramon Florença en su conjunto, ya que el notario valenciano apuntaba a menudo, entre las indicaciones relativas al cargamento asegurado, las medidas y las cantidades de las principales mercancías. Cruzando esta información con el monto del seguro podemos deducir los precios de algunas mercancías en el periodo considerado.

Un ejemplo es el cargamento de *lanes lavades* asegurado por Urbano da Novara el 13 de enero de 1520<sup>14</sup>, aparte del valor de la partida, estimado en 2700 ducados, Florença nos facilita también la cantidad: 150 *saques*. Sabiendo que la saca de lana pesaba mediamente entre 150 y 200 kg podemos calcular el valor de esta mercancía a principio del año 1520. Supongamos, por aproximación, que las 150 sacas pesaran cada una 175 kilos, si así fuera nos encontraríamos frente a un cargamento de 26.250 kg de lana cuyo precio total amonta a 2700 D., sabiendo que el valor de un ducado era de aproximadamente 375 maravedíes, podemos afirmar que el precio de la lana, semielaborada en este caso, era de 18 ducados la saca o 38,5 maravedíes el kilo. En septiembre del mismo año este producto parcialmente refinado alcanzaba,

<sup>14</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

según se lee en el texto de un seguro contratado por Costanzo de Barzi<sup>15</sup>, el precio de 22,5 ducados la saca.

Las cifras quedan drásticamente reducidas en el caso de la lana cruda, como lo demuestra el contrato signado por Battista Burgarini el 10 de mayo de 1520: el mercader sienés aseguraba en él 210 *saques* de la fibra por un valor de 2000 ducados, lo que corresponde a un precio de 9,5 ducados la saca o 20,3 maravedíes el kilo. Algo más cara resultaba esta materia prima a los hermanos Spinola a dos meses de firmar Burgarini su contrato: las 146 sacas aseguradas por la compañía genovesa estaban de hecho valoradas en 2000 ducados, es decir 14,7 ducados la saca o 31,5 maravedíes el kilo<sup>16</sup>.

Por lo que atañe a la otra fibra textil febrilmente buscada por los genoveses en todos los mercados mediterráneos: la seda, podemos recabar alguna información del seguro contratado el 20 de junio de 1520 por Costanzo de Barzi: los 3 *fardells*<sup>17</sup> que formaban la partida a asegurar eran valorados en 1000 ducados, lo que equivale a 333,3 ducados el fajo, lamentablemente no disponemos de información más precisa sobre las dimensiones o el peso de esta medida, sin embargo los datos contenidos en el contrato signado por Marco del Nero y Andrea Camisani apenas tres días después pueden ayudarnos a arriesgar alguna hipótesis. Los mercaderes toscanos aseguraban en el citado documento *sis bales de çedes*, por un valor de 1780 ducados, es decir que cada *bala* tenía un valor de 296,6 ducados<sup>18</sup>. Cabe pues suponer que se trate de la misma medida bajo dos definiciones distintas, la variación del precio puede depender de la calidad de la fibra o del transporte desde el lugar de producción.

Al lado de la lana y de la seda encontramos otra fibra textil: el algodón. El precio de esta materia prima en el mercado valenciano resulta, si consideramos el valor de la partida asegurada por Antonio Usodimare y Barnaba Grimaldi el 24 de diciembre de 1520<sup>19</sup>, más elevado de lo que sería lícito esperar dado el empleo de la fibra, destinada a la fabricación de paños de mediana calidad. Con 16,9 ducados la saca, el algodón enviado de Génova a

---

<sup>15</sup> *Ibidem*, 16 de septiembre de 1520.

<sup>16</sup> *Ibidem*, 18 de julio de 1520.

<sup>17</sup> Fajos.

<sup>18</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença, 23 de junio de 1520.

<sup>19</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

Orán por la compañía genovesa se pone de hecho al mismo nivel de alguna partida de lana castellana.

El seguro contratado por el mercader francés Guirart de Parets en la ruta Narbona-Valencia el 6 de febrero de 1520, nos proporciona información sobre el coste relativo del pastel: las 150 *bales* de tinta que constituían el cargamento eran *stimades per pacte en 650 ducats*<sup>20</sup>, lo que supone un precio de 4,3 ducados por *bala*<sup>21</sup>. Costanzo de Barzi nos facilita algún dato sobre el coste de la pimienta portuguesa al asegurar, el 26 abril de 1520, dieciocho sacos de la especia. El valor total de la partida amontaba a 700 ducados, lo que equivale a un precio por saco de 38,8 ducados.

Más caro resultaba teñir los paños de color rojo si la grana *barbaresqua* asegurada por Costanzo de Barzi el 6 de septiembre de 1520, tenía un precio de 50 ducados el saco<sup>22</sup>.

### *Las rutas marítimas*

El análisis de las rutas marítimas nos permite recabar más información sobre las pautas del comercio genovés, permitiéndonos determinar con cierta aproximación la proveniencia de las mercancías y su destino. En el caso concreto de los mercaderes ligures asegurados por Guillem Ramon Florença, podemos observar cómo se perfilan dos tipos de comercio: por un lado el de las materias primas, textiles en la mayoría de los casos, que desde los puertos castellanos y valencianos coge la vía de Liguria para abastecer las florecientes manufacturas locales; por el otro el de los productos finitos, menos definido que el primero, zarpa desde variados puertos mediterráneos para satisfacer las distintas demandas del mercado internacional. Naturalmente tratándose de seguros contratados en Valencia el primer tráfico resulta mucho más evidente, ya que la mayoría de los documentos encontrados se refieren a la exportación de mercancías desde España hacia Liguria. Veamos más detenidamente las rutas seguidas por estas mercancías:

---

<sup>20</sup> *Ibidem.*

<sup>21</sup> Desafortunadamente no tenemos datos suficientes para arriesgar una estimación del peso medio de una *bala* de pastel, lo que nos impide ser más precisos en la atribución del precio medio de este producto.

<sup>22</sup> *Ibidem.*



Tabla 8 - *Rutas marítimas seguidas por las mercancías aseguradas por operadores ligures (1519-1520)* <sup>23</sup>.

Fecha	Mercancías	Ruta
1519/.../?	?	Cartagena-?
1519/.../...	Lana- <i>qualsevol robes</i>	?-?
1519/.../...	?	Cartagena-Savona
1519/.../...	Paños de lana bordados- <i>qualsevol robes</i>	?-Berbería
1519/.../...	Lana lavada	?-Génova/Savona
1519/.../...	Sosa	?-Savona
1519/.../...	Seda	Alicante-Génova
1519/.../...	Paños- <i>qualsevol robes</i>	Cartagena-Orán
1519/.../...	Lana-varias	Cartagena-Savona
1519/.../...	Lana	Cartagena-Savona
1519/.../...	Alumbre- <i>qualsevol robes</i>	Mazarrón-Aigues-Mortes
1519/.../...	Lana-?	Valencia-Savona
1519/3/...	Sal-moneda	Ibiza-Génova
1519/4/...	Oro-plata	Génova-Trapani/Palermo/Messina
1519/9/...	Lana-varias	Cartagena-Savona
1519/10/...	<i>Qualsevol robes</i>	Quíos-Génova
1520/1/9	Cerda-plumaje	Cartagena-Aigues-Mortes/Marsella
1520/1/9	Lana-cordelería	Valencia/Sagunto-?
1520/1/11	Varias	Valencia-Savona
1520/3/15	<i>Parelles</i>	Savona-Valencia
1520/6/27	<i>Buch exarcia-areu</i>	Aigues-Mortes-Berbería
1520/7/5	<i>Qualsevol robes</i>	Alicante-Valencia
1520/7/7	<i>Qualsevol robes-buch exarcia-areus</i>	Génova-?
1520/7/13	Paños- <i>qualsevol robes</i>	Valencia-Caller
1520/7/18	Lana	Cartagena-Niza
1520/8/3	Lana	Cartagena-Savona
1520/8/3	Lana	Cartagena-Savona
1520/8/14	?	?-Quíos
1520/8/29	Lana	Cartagena-Genova
1520/9/25	<i>Qualsevol robes</i>	Alicante- Génova
1520/10/13	Lana- <i>qualsevol robes</i>	Costa de Valencia-Génova
1520/10/24	Alumbre	Mazarrón-Flandes
1520/11/6	Trigo	Málaga-Valencia
1520/11/13	Paños-Perfumes -Confituras- <i>qualsevol robes</i>	Vilajoiosa-Flandes
1520/12/7	Trigo	Catania-Valencia
1520/12/14	Sosa caustica-lana- <i>qualsevol robes</i>	Alicante/Valencia-Génova
1520/12/24	Algodón	Génova-Orán

<sup>23</sup> El estado de conservación de los documentos relativos al año 1519, no nos permite ser más precisos en la identificación de las fechas.

A la luz de estos datos podemos dividir las vías marítimas seguidas por las mercancías aseguradas por mercaderes genoveses en cinco rutas principales: la ruta del golfo de León, con destino Aigues-Mortes, Niza, Savona o Génova, la ruta de las islas, con destino Caller (Cagliari), Trapani, Messina o Palermo, la ruta magrebí, con destino Orán, la ruta atlántica, con destino Flandes y finalmente la ruta levantina, con destino Quíos. La distribución de los seguros individuados se presenta de la siguiente manera:

Tabla 9 - *Repartición de los viajes entre las cinco rutas principalmente seguidas por las mercancías aseguradas por genoveses (1519-1520).*

Ruta	Nº.
Ruta del golfo de León	19
Ruta magrebí	4
Ruta de las islas	4
Ruta atlántica	2
Ruta levantina	2
Indefinidos	6

La primacía de los viajes en la ruta del golfo de León resulta tajante, hecho natural si se considera que se trata de la ruta que aseguraba las relaciones comerciales entre el reino de Valencia y la república de Génova, sin embargo el puerto de salida preferencial de las mercancías aseguradas por los genoveses, y de la lana en particular modo, resulta ser un puerto castellano: Cartagena. En nueve de diecinueve ocasiones las embarcaciones que embocan la ruta del golfo de León lo hacen desde el puerto cartagenero, y en siete de éstas el cargamento estaba constituido básicamente por lana. La elección de Cartagena como principal puerto de salida resulta pues natural si se considera que la lana era el principal producto objeto de la exportación genovesa desde España hacia Liguria y era un producto castellano. Si bien es cierto que una de las claves del éxito comercial valenciano en la segunda mitad del siglo XV fue la de convertirse en puerto preferencial de salida al Mediterráneo de los productos castellanos, los genoveses tuvieron que preferir el puerto de Cartagena en la tentativa de eludir la doble imposición fiscal, castellana y valenciana, que hubiese implicado el uso del embarcadero del Grao de la Mar.

Los puertos valencianos tienen de todos modos su representación: cuatro son los viajes que zarpan desde el puerto de Alicante entre 1519 y 1520, exceptuando un caso en el que la travesía no supera la categoría de ca-

botaje, desembarcando en Valencia un indefinido cargamento de *qualsevol robes*, que costó a la compañía Grimaldi-Usodimare la modesta cifra de 300 ducados<sup>24</sup>, los demás viajes tienen por destino la capital de la república. Una vez más las mercancías que viajan hasta Génova van destinadas a abastecer las prolíficas industrias textiles, por lo menos en dos casos de tres: seda por el valor de 866 ducados era la mercancía asegurada por Niccolò Canevale en 1519<sup>25</sup>, *qualsevol robes*, sin más especificación, que aseguraban por 300 ducados los hermanos Tommaso y Niccolò Spinola el 25 de septiembre de 1520<sup>26</sup>, y finalmente sosa cáustica y lana conformaban el cargamento valorado en 650 ducados cuyo seguro era contratado por Geronimo Richelmi el 14 de diciembre del mismo año<sup>27</sup>.

Desde el embarcadero del Grao de la Mar de Valencia, entre 1519 y 1520, zarpaban para seguir la ruta del golfo de León dos embarcaciones<sup>28</sup>, ambos navíos tenían por destino final Savona, por lo que atañe al primero de los dos el mal estado de conservación que caracteriza los seguros redactados en 1519 nos impide fechar el contrato más allá del año así como reconstruir el nombre del asegurado. Sin embargo, pese a las lagunas que presenta, el documento en cuestión no deja de tener cierto interés, ya que al lado de la mercancía, lana en este caso, se especifica la cantidad cargada: 22 *saques*<sup>29</sup>. Desafortunadamente no nos ha sido posible recabar del documento el monto del contrato, lo que frustra la posibilidad de calcular una estimación razonable del precio de lana al momento de su contratación. El segundo caso de contrato signado para la ruta

---

<sup>24</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença, 5 de julio de 1520.

<sup>25</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> Cabe la posibilidad de que hubiera dos más, desafortunadamente la imprecisión de la información, en un caso, y el mal estado de conservación de la documentación, en el otro, sólo nos permiten suponerlo: el primer caso se refiere a una carabela cargada de lana y *qualsevol robes*, asegurada el 13 de octubre de 1520 por Francesco Passabonello por el valor de 1700 ducados, la indicación del puerto de salida se limita a un genérico *qualsevol lloch de la costa de València*. En el segundo caso, sabemos que el cargamento de lana y cordelería asegurado por Geronimo Richelmi el 9 de enero de 1520 por 750 D., zarpó de Valencia o de Sagunto, lo que nos ha sido imposible determinar, por el mal estado del documento, es el destino; podemos de todos modos suponer con cierta seguridad, basándonos en la composición del cargamento, que fuera uno de los principales puertos ligures, Génova o Savona: *Ibidem*.

<sup>29</sup> APPV, *Protocolos*, 293, Guillem Ramon Florença.

Valencia-Savona concierne una genérica partida de *robes i mercaderies* asegurada el 11 de enero de 1520 por Antonio Cersola, por un valor de 600 ducados<sup>30</sup>. Sólo se registra una partida que recorra la ruta en el sentido opuesto, se trata de un cargamento de *parelles*, asegurado el 15 de marzo de 1520 por Lorenzo Richelmi, del irrisorio valor de 50 ducados.

Entre los destinos contemplados en la ruta del Golfo de León aparecen los ya citados puertos de Aigues-Mortes y Niza: los escasos intereses comerciales de los genoveses en esta zona, sumados a las difíciles relaciones con Francia, consecuencia de la que Levy definía como «la fiction de la domination perpetuelle des roix de France sur Gênes»<sup>31</sup>, justifican la escasa incidencia de los desembarcos de mercancía genovesa en estos destinos. En los dos años considerados se limitan a tres los viajes asegurados por genoveses que tengan los puertos galos como destino final: en dos casos, ambos en el año 1519, es el puerto de Aigues-Mortes el que ve el desembarque de mercancías genovesas, se trata en el primer caso de alumbre y *qualsevol robes*, de cerda y plumaje en el segundo. El tercer caso se refiere al puerto de Niza, la mercancía desembarcada en esta ocasión es un cargamento de lana, asegurado el 18 de julio de 1520 por los hermanos Tommaso y Niccolò Spinola por la cifra de 2000 ducados, que seguramente cogería la vía terrestre hacia la cercana Savona, al constituir el puerto francés una alternativa común al savonés.

Exceptuando el caso del alumbre, asegurado por los hermanos Grasso por un valor de 1.500 ducados<sup>32</sup>, en el que podemos suponer que fuera destinado a una redistribución, quizá en parte a través de una de las cuatro ferias anuales de Lyon, el único cargamento que parece realmente destinado al mercado francés es el de cerda y plumaje asegurado por el modesto mercader Peligo de Casanova el 9 de enero de 1520<sup>33</sup>, cuyo valor apenas alcanzaba los 500 ducados.

Todos los seguros que se refieren a viajes en las restantes rutas asumen carácter esporádico comparados con los de la ruta del Golfo de León, de todos modos no estará de más dedicar unas líneas también a estas rutas

---

<sup>30</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

<sup>31</sup> F. LEVY, *Gênes, ville de France? Aspects juridiques de la domination française a Gênes*, en « *Atti della Società Ligure di Storia Patria* », n.s., XLVII/I (2007), p. 332.

<sup>32</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença, [.....] 1519.

<sup>33</sup> *Ibidem*, 9 de enero de 1520.

‘menores’. Cuatro son los viajes que representan la ruta magrebí en nuestro esquema. Resulta difícil hacer valoraciones estadísticas sobre una muestra tan limitada, podemos de todas maneras afirmar que el destino preferencial de los genoveses por lo que atañe a los tráficos con Berbería era Orán: de hecho dos de los cuatro viajes asegurados por operadores ligures en la ruta considerada tienen el puerto argelino como meta, en el tercer caso se habla genéricamente de Berbería, y en el cuarto el destino es un indefinido puerto entre Argel y Túnez<sup>34</sup>. Por lo que toca a los puertos de salida no encontramos un puerto preferencial como en el caso de la ruta del golfo de León, los viajes se reparten entre cuatro puertos distintos: Cartagena, Villefranche-sur-Mer (Niza), Aigues-Mortes y Génova. Las mercancías destinadas al mercado magrebí también son variadas, en el primer caso, cuyo asegurador permanece anónimo, una partida de paños llenaba el casco de la embarcación que salió de Cartagena<sup>35</sup>; también transportaba paños la nave que salía del pequeño golfo nizardo con destino a Berbería, aunque de mejor calidad: como se especifica en el contrato se trataba de *draps de lana bordats*<sup>36</sup>. Datos más precisos son los que tenemos acerca de los dos viajes al Magreb efectuados en el año 1520: la primera embarcación, asegurada por Gerónimo Doria con el asesoramiento de Antonio Usodimare y Barnaba Grimaldi, zarpaba de Aigues-Mortes, y tenía un indefinido puerto en el tramo de costa comprendido entre Argel y Túnez. El segundo y último viaje registrado en esta ruta en los años veinte del siglo XVI es quizá el más interesante de todos: asegurado en Valencia aunque zarpara desde Génova, representa el único caso que hayamos encontrado en el que una partida de fibra textil, algodón en este caso, salga del puerto de Génova en vez de ser desembarcada en él. Debe tratarse además de una partida consistente si se considera que el valor asegurado por la compañía Grimaldi-Usodimare el 24 de diciembre de 1520, montaba 1000 ducados, cifra importante si la relacionamos con el bajo coste de esta materia prima<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> *Ibidem*, 27 de junio de 1520.

<sup>35</sup> *Ibidem*, [.....] 1519. También nos ha sido imposible determinar el monto del seguro.

<sup>36</sup> *Ibidem*, [.....] 1519. El estado de conservación del documento no nos permite identificar ni la cifra asegurada ni el signatario del seguro, sin embargo sabemos que se encargó de gestionar las operaciones de carga en Villefranche-sur-Mer (o Villafranca de Niza como aparece en el documento) Jacopo Grimaldi, lo que hace lícito suponer que el asegurado fuera Barnaba Grimaldi con su compañía.

<sup>37</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

El caso de la ruta de las islas es el más variado de todos. Cuatro son los viajes registrados por Guillem Ramon Florença en este recorrido y en ninguno se repiten los puertos o mercancías de los anteriores: el primero, comisionado a Grimaldi y Usodimare por los hermanos Gerónimo y Agostino Gropaldo (Gropallo), iba destinado a transportar sal y moneda de Ibiza a Génova<sup>38</sup>, en el segundo por orden cronológico, el contrato era comisionado a la misma compañía por Jacopo Grimaldi y signado en abril del año 1519, el cargamento que zarpó de Génova con destino Sicilia estaba constituido únicamente por metales preciosos (oro y plata) por el valor de 200 ducados<sup>39</sup>. El tercer contrato de este apartado, fechado 13 de julio de 1520, se refiere a una partida de paños enviada por Usodimare y Grimaldi de Valencia a Caller, la calidad de la mercancía tuvo que ser mediocre ya que el entero cargamento, que también comprendía *qualsevol robes*, montaba 200 ducados. El documento resulta particularmente interesante porque el entero importe es cubierto por un único asegurador: Barnaba Grimaldi; se trata del único seguro encontrado en el que sólo aparece un asegurador y coincide además con el asegurado<sup>40</sup>. El último seguro marítimo contratado por un ligur que siga la ruta de las islas concierne un abastecimiento de trigo, es el mercader savonés Francesco Passabonello quien aprovecha la profunda crisis en que está sumida la capital valenciana después de una carestía y una peste, para importar desde Sicilia, y desde el puerto de Catania concretamente, el preciosísimo cereal. La cifra asegurada confirma el valor de la mercancía, con sus 2447 ducados y dos tercios de capital asegurado este contrato es uno de los tres más altos que hayamos encontrado en los dos libros de Guillem Ramon Florença<sup>41</sup>.

Los seguros que interesan las restantes rutas, o sea la ruta atlántica y la que hemos denominado «levantina», suman un total de cuatro, se trata pues de trayectos ocasionales, probablemente por los elevados riesgos de afrontar viajes tan largos; aun así, o justamente por esta peculiaridad, los cuatro casos en cuestión merecen la misma atención que hemos dedicado a las rutas más corrientes.

---

<sup>38</sup> APPV, *Protocolos*, 293, Guillem Ramon Florença, [...] de marzo de 1519.

<sup>39</sup> *Ibidem*, [...] de abril de 1519. El destino final no está especificado, se citan generalmente tres de los principales puertos sicilianos.

<sup>40</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

<sup>41</sup> *Ibidem*, 7 de diciembre de 1520.

Hemos visto más arriba cómo la ruta atlántica fue perdiendo importancia en los tráficos genoveses a partir de la segunda mitad del siglo XV como consecuencia del proliferar de las ferias internacionales por un lado y de la progresiva afirmación de las rutas terrestres por el otro. Si bien es cierto que los largos viajes que llevaban las embarcaciones redondas de los genoveses hasta los puertos de Londres, Sandwich o Southampton en busca de la preciada lana inglesa, desaparecen por completo con la implantación del fil rouge que unía las ferias de Castilla a las manufacturas textiles genovesas, los nuevos *avamposti* comerciales ‘conquistados’ por los ligures en territorio ibérico mantuvieron vivos los contactos marítimos con las costas de Flandes. Precisamente a este destino se refieren los dos contratos signados por genoveses en la ruta atlántica: el 24 de octubre de 1520 la compañía Grimaldi-Usodimare aseguraba en la nave *Lo Sanct Crucifici*, desplazada en la ruta Mazarrón-Flandes, 1800 ducados de alumbre<sup>42</sup>, producto del que en la práctica los genoveses tenían el monopolio. El mordiente, destinado probablemente a abastecer las tintorerías holandesas, es un síntoma de que la crisis que afectó el sector en Flandes a lo largo del siglo XVI todavía no se había manifestado con fuerza. En el segundo caso la misma compañía aseguraba un buque de cargamento variado: *un drap, confitures, olores i qualsevol robes*, por el valor de 250 ducados, en la ruta Villajoyosa-Flandes<sup>43</sup>. Resulta interesante la especificación del número de paños transportados: uno, se trata probablemente de una pieza preciada destinada a un cliente facultoso.

Hemos referido los últimos dos seguros de nuestro listado a una ruta que hemos definido ‘levantina’ ya que tiene su destino en un caso, y su origen en el otro en el único dominio egeo de Génova que resistió a la avanzada turca: la isla de Quíos. La importancia de la isla en los tráficos genoveses es debida a su afirmación entre los siglos XV y XVI como punto de contacto entre los mercados orientales y occidentales y centro de redistribución de las preciadas mercancías orientales; lo que nos interesa destacar aquí es sin embargo el hecho de que una ruta tan lejana de las costas españolas<sup>44</sup> fuera asegurada por operadores genoveses en la ciudad de Valencia. Desafortunadamente no conocemos ni el origen ni el cargamento de la *Santa María de*

---

<sup>42</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

<sup>43</sup> *Ibidem*, 13 de noviembre de 1520.

<sup>44</sup> Los trayectos más frecuentes que conectaban la isla a la red comercial genovesa pasaban por Nápoles y Messina.

*Gracia*, asegurada por Niccolò Dinegro el 14 de agosto de 1520 a través de la mediación de Antonio Usodimare y Niccolò Spinola, pero sí sabemos que la nave, que trasportaba 200 ducados en mercancía, tenía por destino final Quíos. La misma laguna presenta la información acerca de la nave asegurada por Antonio Usodimare y Antonio Grasso en octubre del año anterior aunque, en este caso, al saber con seguridad que su ruta era la de Quíos-Génova y el valor de su cargamento de 1000 ducados<sup>45</sup>, podemos imaginar que entre las *qualsevol robes* genéricamente apuntadas por Florença estuviera algún *fardell* de seda siria, caras especias como el clavo o la canela y probablemente alguna partida del famoso mástique de la isla.

Se escapan a la clasificación que acabamos de proponer seis contratos: en dos casos el estado de conservación de la documentación no nos ha permitido identificar ni el origen ni el destino de los viajes, y en cinco de los documentos consultados sólo pudimos determinar uno de los dos puntos, sin embargo basándonos en las mercancías aseguradas y en el interés pagado a los aseguradores hemos podido identificar el puerto incógnito al menos en dos ocasiones. Al final de este recuento tres son los seguros marítimos cuya ruta queda nebulosa: del primero sólo conocemos el año de contratación (1519), el cargamento, constituido por sosa caustica, y el destino: Savona<sup>46</sup>; los datos son insuficientes para arriesgar cualquier hipótesis. El segundo contrato dudoso se presenta aún más lagunoso, en este caso sólo podemos afirmar que en una fecha indefinida del año 1519 un barco salió del puerto de Cartagena. En el tercer caso la información es mas abundante pero no suficiente para apuntar con certeza a una ruta definida: sabemos que el 7 de julio de 1520 Barnaba Grimaldi y Antonio Usodimare aseguraban una embarcación, bajo comisión de Giovanni Battista Grimaldi, por un arco de tiempo de 8 meses, por valor de 3000 ducados, cifra en la que se incluía el flete de la misma, el puerto de salida era el de Génova<sup>47</sup>. La larga duración del contrato justifica que el interés garantizado a los aseguradores sea del 12%, el más alto que se registra en los dos libros de seguros de Guillem Ramon Florença.

---

<sup>45</sup> APPV, *Protocolos*, 293, Guillem Ramon Florença, [...] de octubre de 1519.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> *Ibidem*, 286, Guillem Ramon Florença.



### *La actividad aseguradora*

Para dar cuenta de la actividad de los operadores ligures en el ámbito de los seguros marítimos de forma exhaustiva sólo nos queda analizar su participación en el juego de inversiones que subyacía al mercado asegurador. Contrariamente a cuanto ocurría en el caso de los asegurados para acceder a la categoría de asegurador no se necesitaban grandes capitales, lo que amplía considerablemente el abanico de figuras sociales a considerar. La inversión de capitales, por cuanto pequeños, en el mercado asegurador era una costumbre radicada en la mentalidad de los ciudadanos de la Superba, ciudad en la que este tipo de contrato se practicaba ya a partir de mediados del siglo XIV<sup>48</sup>. Frente a estas premisas cabría esperar que el número de los aseguradores fuera mayor que el de los asegurados, sin embargo los datos recogidos frustran esta expectativa, si el número de asegurados registrados por Guillem Ramon Florença en sus dos libros de *securitats* alcanzaba los veinte individuos, el de los aseguradores se limita a poco más de la mitad de estos últimos: once.

*Tabla 10 - Mercaderes ligures que aparecen como aseguradores en los libros de seguros de Guillem Ramon Florença (1519-1521).*

Nº.	Asegurador	Nº. Inversiones	Capital invertido
1	Bosco Lorenzo	1	25 D.
2	Da Novara Urbano	16	25-200 D.
3	Gavoto Lorenzo	1	33,33 D.
4	Gavoto Vincenzo	3	20-40 D.
5	Grillo Alessandro	2	20-25 D.
6	Lerca Niccolò	1	25 D.
7	Passabonello Francesco	9	16,66-50 D.
8	Pittaluga Niccolò	1	37,5 D.
9	Richelmi Geronimo	1	20 D.
10	Spinola Geronimo	1	12,5 D.
11	Spinola Niccolò	10	60-400 D.

Como se puede apreciar en la tabla cada asegurador tenía una cierta capacidad de inversión lo que influye tanto en los capitales invertidos como en

---

<sup>48</sup> El contrato de seguro marítimo más antiguo fue estipulado en Génova por el notario Tommaso de Casanova el 18 de marzo del año 1343. Contratado por Guglielmo Avedotto, el seguro estaba destinado a cubrir un cargamento de diez balas de paños, por el valor de 680 florines de oro, en la ruta Porto Pisano-Sicilia, a asumir el riesgo era el mercader genovés Amichetto Pinello. Archivo di Stato di Genova, *Notai antichi*, Tommaso de Casanova, cartulare dell'anno 1343, 67v, en F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, Roma 1975, I, pp. 184-185.

la frecuencia de las inversiones, la inversión más modesta que hemos encontrado entre las páginas de los libros de seguros de Guillem Ramon Florença se debe a Geronimo Spinola por la módica cifra de 12,5 ducados <sup>49</sup>, por contrario la más importante va a cargo de Niccolò Spinola, con 400 D. <sup>50</sup>.

Gran parte de los mercaderes genoveses que aparecen en el listado que acabamos de presentar se atreve a asumir parte del riesgo de un viaje en una única ocasión; la escasez de liquidez puede explicar esta tendencia, como demuestran las cantidades invertidas por esta clase de pequeños aseguradores: el capital más alto arriesgado por un ‘uninversor’ monta 37,5 D. <sup>51</sup>.

En la categoría que podríamos definir como intermedia encontramos dos inversores que se distinguen de los del primer grupo por un número de inversiones casi insignificante <sup>52</sup>; tres son las efectuadas por Vincenzo Gavoto y dos las de Alessandro Grillo. Al 21 de abril de 1520 se remontan la primeras dos inversiones de Vincenzo Gavoto: 20 D. en el cargamento de corambre y otras mercancías asegurado por los herederos de Cesare de Barzi en la ruta Cádiz-Livorno por la cifra de 510 D., y otros 20 en la partida de pimienta que del puerto de Lisboa cogía la vía del mismo puerto toscano, el asegurado, por el valor de 1500 D., era en este caso Costanzo de Barzi <sup>53</sup>. En la última inversión registrada, el mercader genovés subía la posta a 40 D., el viaje escogido era el asegurado por el mercader sienés Battista Bugarini en la ruta Tortosa-Génova y el cargamento en cuestión, del valor de 2000 D., era constituido por lana <sup>54</sup>. En la primera inversión registrada Alessandro

---

<sup>49</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença, 13 de enero de 1520, el seguro contratado por el mercader florentino Costanzo de Barzi, bajo comisión de Dionis de la Cavalería, estaba destinado a cubrir un cargamento de *lanes lavades* del valor de 2700 ducados, en la ruta Valencia-Flandes.

<sup>50</sup> *Ibidem*, 10 de mayo de 1520, seguro a nombre de Battista Bugarini, comisionado por Lluís Boteller d’Oliver, mercader de Tortosa, para cubrir 2000 ducados de lana en la ruta Tortosa-Génova.

<sup>51</sup> *Ibidem*, 12 de marzo de 1520. Niccolò Pittaluga invierte su modesto capital para conseguir un beneficio del 4%, en el seguro contratado por Guirart de Parets en la ruta Narbona-Valencia, cuyo cargamento del valor de 650 D. era constituido por una partida de pastel.

<sup>52</sup> Los límites cronológicos que caracterizan la fuente en análisis, sólo nos permiten suponer que estos mercaderes fueran más activos que los que aparecen sólo una vez como aseguradores.

<sup>53</sup> APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença. Ambos contratos garantizaban al asegurador un interés del 5%.

<sup>54</sup> *Ibidem*, 10 de mayo de 1520. A estas habría que sumar otras cinco: una efectuada junto al hermano Lorenzo, con la intermediación de Costanzo de Barzi, el 12 de marzo del mismo año, los 33,33 ducados invertidos por los hermanos cubrían una parte del premio de

Grillo asumía 25 ducados, al 4% de interés, del premio total asegurado por Grimaldi y Usodimare relativo a una partida de lana en la ruta Cartagena-Savona<sup>55</sup>, en la segunda 20 ducados era la cifra apostada sobre los 1780 ducados de seda enviada por los florentinos Marco del Nero y Andrea Camisani de Gandia a Aigues-Mortes, con un interés del 5,5%<sup>56</sup>.

La diferencia entre los últimos tres aseguradores que hemos encontrado en los libros de Guillem Ramon Florença y los que hemos citado hasta ahora es tan marcada que cabe hablar de una clase de ‘superinversores’. La frecuencia de las inversiones efectuadas por estos mercaderes nos permite efectuar un análisis estadístico que hubiera resultado estéril en el caso de sus homólogos más pobres. Por estas razones dedicaremos más espacio a los tres individuos que constituyen esta categoría. El más modesto de estos aseguradores, Francesco Passabonello, escogía el mercado asegurador para invertir sus capitales en hasta nueve ocasiones<sup>57</sup>:

Tabla 11 - *Inversiones realizadas por Francesco Passabonello en el mercado asegurador valenciano (1519-1520).*

Fecha	Inversión (D.)	Asegurado	Mercancía	Ruta	Premio (D.)	Interés (%)
1520/2/06	50	Guirart de Parets	Pastel	Narbona-Valencia	650	4
1520/2/09	25	Joan García Spina	Trigo	Sicilia-Valencia	1250	4
1520/3/07	16,66	Marco del Nero Andrea Camisani	Cera	Valencia-Nápoles	86	6
1520/3/07	20	Marco del Nero Andrea Camisani	Cera	Valencia-Napoles	86	6
1520/4/18	50	Gaspar de Ribes	Lana	Tortosa-Ibiza-Génova	2450	4
1520/4/26	50	Costanzo de Barzi	Pimienta	Cádiz-Valencia	700	3
1520/5/10	50	?	Azucar, mantas, seda	Valencia-Livorno	1150	5
1520/6/04	25	Pere Ros	<i>Qualsevol robes</i>	Valencia-Callar	162,5	4

2216 ducados contratado por el mercader florentino en la ruta Lisboa-Livorno-Marsella, para cubrir un cargamento de pimienta y otras mercancías; y las otras cuatro efectuadas a través de la intermediación del mercader savonés Francesco Passabonello, vid. nota 56.

<sup>55</sup> *Ibidem*, 7 de abril de 1520.

<sup>56</sup> *Ibidem*, 23 de junio de 1520.

<sup>57</sup> Hay que apuntar que en cuatro de nueve casos Passabonello actúa como simple intermediario invirtiendo dinero para los hermanos Gavoto: *Ibidem*, 9 de febrero de 1520; 25 D. de los 50 invertidos en total: *Ibidem*, 6 de febrero de 1520; *Ibidem*, 3 de julio de 1520; *Ibidem*, 6 de abril de 1520.

Entre los asegurados escogidos por el mercader savonés aparecen tres toscanos, tres valencianos y un indefinido. Quizá la elección de no invertir en seguros contratados por genoveses fuera consecuencia de la rivalidad entre las dos ciudades; lo cierto es que la ausencia de genoveses entre los asegurados escogidos para sus inversiones parece ser la única pauta seguida por Passabonello en este ámbito: ni en las mercancías, ni en los destinos y tampoco en los montos de los premios encontramos coincidencias que permitan suponer una precisa estrategia de inversión. Quizá sólo las rutas, con sus relativos intereses, presentan cierta coherencia, ya que se trata de rutas bien notas a los ligures y que presentan riesgos relativamente limitados: el 66,6% de las inversiones se concentra de hecho en la ruta de las islas, las restantes se dividen entre la ruta del golfo de León y la fachada mediterránea de la península ibérica; el interés garantizado por estas rutas está comprendido entre el 3% y el 6%. Podríamos entonces decir que la característica fundamental de Francesco Passabonello, como inversor, es la prudencia, característica reflejada también por las sumas invertidas, en ninguna ocasión superiores a los 50 ducados.

En el segundo escalón del podio de los aseguradores encontramos, con once inversiones en los dos años considerados, a Niccolò Spinola:

*Tabla 12 - Inversiones realizadas por Niccolò Spinola en el mercado asegurador valenciano (1519-1520).*

Fecha	Inversión (D.)	Asegurado	Mercancía	Ruta	Premio (D.)	Interés (%)
1520/1/13	200	Costanzo de Barzi	Lana	?-Flandes	2700	4
1520/3/12	100	?	Pimienta - especias	Lisboa-Livorno-Marsella	2216	6
1520/3/31	60	Lluís García	Queso - varias	?-Valencia	350	5
1520/4/21	100	Costanzo de Barzi	Pimienta	Lisboa-Livorno	1500	5
1520/5/10	150	Pere Pallarés	Paños	Valencia-Callar	225	4
1520/5/10	200	Marco del Nero Andrea Camisani	Lana	Cartagena-Livorno	300	5
1520/5/10	400	Battista Burgarini	Lana	Tortosa-Génova	2000	5
1520/5/31	100	Costanzo de Barzi	Azúcar - mantas - seda	Valencia-Livorno	1150	5
1520/6/04	100	Pere Ros	<i>Qualsevol robes</i>	Valencia-Callar	162,5	4
1520/6/23	100	Marco del Nero Andrea Camisani	Seda	Gandia-Aigues-Mortes	1780	5,5

En comparación con el caso de Francesco Passabonello las inversiones realizadas por la compañía de los Spinola<sup>58</sup> parecen más decididas: dejando a un lado la discrepancia entre las cifras invertidas por uno y otro (nunca mayores de 50 ducados las de Passabonello e inferiores a los 100 ducados en una única ocasión las de los Spinola), evidentemente reflejo de las dimensiones de las compañías y de su disponibilidad económica, la elección de las mercancías parece ser llevada a cabo con mayor miramiento, los Spinola parecen apostar por mercancías de elevado coste y gran demanda como fibras textiles y especias, y por cargamentos de valor global más elevado<sup>59</sup>. Sin embargo Niccolò Spinola, y la compañía que representa, demuestran la misma actitud de Passabonello por lo que concierne a los asegurados y a las rutas: ningún genovés se suma a los tres toscanos<sup>60</sup> y tres valencianos que aparecen como asegurados en los seguros escogidos por los Spinola a la hora de invertir sus capitales; en lo que toca a las rutas demuestran la misma prudencia del mercader savonés prefiriendo rutas conocidas y de bajo riesgo a las fáciles ganancias ofrecidas por los elevados intereses<sup>61</sup> de las rutas más inseguras.

El título de mayor asegurador va sin lugar a dudas a Urbano da Novara, tanto por el número de inversiones como por las cantidades invertidas, aunque se trate de un primado relativo ya que en la mayor parte de los casos este modesto mercader genovés actuaba como *procurator, factor et negociorum gestor*, de la mayor compañía genovesa presente en Valencia en la época, la formada por los consocios Barnaba Grimaldi y Antonio Usodimare<sup>62</sup>. Sólo en tres de dieciséis ocasiones da Novara es el asegurador directo, las cifras invertidas nos confirman su modesta condición y las limitaciones de su sueldo: 25 ducados invertía el mercader genovés en un seguro contratado por sus jefes el 7 de abril de 1520, el cargamento de lana, que cogería la ruta de Savona desde Cartagena, tenía un valor de 512,5 ducados, a un 4% de

---

<sup>58</sup> Únicamente en dos casos al nombre de Spinola no sigue la especificación *i companya*: *Ibidem*, 10 de mayo de 1520 y 3 de diciembre de 1520.

<sup>59</sup> Sólo en tres de diez casos el valor asegurado es inferior a los 1150 ducados.

<sup>60</sup> Andrea Camisani, Marco del Nero y Battista Bugarini resultan como asegurados en seis de los diez seguros escogidos por la compañía Spinola para sus inversiones.

<sup>61</sup> El interés medio percibido por la compañía Spinola es a penas superior al ser comprendido entre el 4% y el 6%.

<sup>62</sup> Procuración redactada en Cocentaina por el notario Guillem Ramon el 14 de octubre de 1519: APPV, *Protocolos*, 12394, Guillem Ramon Florença.

esta suma montarían los beneficios de Urbano. La segunda inversión fruto de la iniciativa personal de este pequeño comerciante, fechada 5 de mayo del mismo año, montaba 75 ducados, a explicar la repentina subida de la inversión es el mismo Urbano da Novara: *75 ducats, ço es 50 per Francesch Pasa-bonell i 25 per mi*<sup>63</sup>. En el tercer caso la suma objeto de especulación era de 40 ducados, destinados a asumir parte del riesgo de un seguro cuyo contratante era otra el florentino Costanzo de Barzi, la mercancía tres *fadells* de seda valorados en mil ducados y la ruta Gandía-Marsella<sup>64</sup>.

Las inversiones efectuadas por éste operador en nombre de Antonio Usodimare y Barnaba Grimaldi quedan pues reducidas a trece; veamos cuales eran las pautas seguidas por una gran compañía mercantil del siglo XVI a la hora de jugar en el mercado asegurador:

Tabla 13 - *Inversiones realizadas por Urbano da Novara en nombre de Antonio Usodimare y Barnaba Grimaldi en el mercado asegurador valenciano (1519-1520).*

Fecha	Inversión (D.)	Asegurado	Mercancía	Ruta	Premio (D.)	Interés (%)
1520/1/13	150	Costanzo de Barzi	Lana	?-Flandes	2700	4
1520/3/12	200	Costanzo de Barzi	Pimienta - varias	Lisbona-Marsella-Livorno	2216	6
1520/3/31	60	Lluís García	Queso - Varias	?	350	5
1520/3/31	66,66	Jeronim Gual	Cerda	Valencia-Barcelona	200	3
1520/3/31	80	Andreu Marqui	Paños bordados - varias	Barcelona-Palermo	200	5
1520/4/18	100	Costanzo de Barzi	Pimienta - especias	Lisboa-Marsella-Livorno	1150	4
1520/4/30	200	Marco del Nero Andrea Camisani	Lana -varias	Valencia-Livorno	1110	5
1520/6/08	100	Fancesco dell'Olmo	Sosa caustica - varias	Valencia-Venecia	375	8
1520/6/04	90	Joan Scolano	Seda	Valencia-Livorno	300	5
1520/6/16	200	Costanzo de Barzi	Pimienta	Cádiz-Valencia	700	3
1520/6/23	100	Marco del Nero Andrea Camisani	Seda	Gandía-Aigues-Mortes	1780	5,5
1520/6/27	100	Antonio Usodimare Barnaba Grimaldi	<i>Buch, exarcia, areu</i>	Aigues-Mortes-Berbería-Génova	500	8
1520/6/30	200	Fernando de Medina	Paños - varias	Valencia-Cádiz	200	2,5

<sup>63</sup> En un seguro contratado por Costanzo de Barzi para cubrir un cargamento de azúcar, mantas y seda en la ruta Valencia-Livorno: APPV, *Protocolos*, 286, Guillem Ramon Florença.

<sup>64</sup> *Ibidem*, 20 de junio de 1520.

Como ya apuntábamos para el caso de la compañía Spinola, las mercancías que más atraen la inversión de la grande compañía Grimaldi-Usodimare son principalmente las relacionadas con la manufactura textil (lana, seda, paños, cerda, sosa cáustica) y las especias (pimienta sobre todo). Las sumas invertidas no superan individualmente las de los Spinola; es más Grimaldi y Usodimare nunca llegan a apostar 400 ducados en un único viaje como sí hizo la compañía de Niccolò Spinola; la mayor parte está comprendida entre los 100 y los 200 ducados, aunque el titán extranjero de la mercadería valenciana no desprecia la ocasión de repartir pequeñas inversiones de 60 u 80 ducados en seguros contratados para cubrir modestos cargamentos de queso u otras mercancías de escaso valor. La prudencia se confirma como una constante entre los inversores ligures, más propensos a invertir 200 ducados en un seguro que sólo les proporcionará un beneficio del 2,5%<sup>65</sup>, que a arriesgar una suma menor en un peligroso viaje a Berbería cuyo interés podía subir hasta el 12%<sup>66</sup>. Otra constante, con respecto a los otros grandes aseguradores analizados, es la que se refiere a los asegurados de los contratos escogidos para la inversión: una vez más ningún ligur aparece en el listado de los contrayentes<sup>67</sup>. Por lo que atañe a las rutas Usodimare y Grimaldi se muestran más atrevidos que sus conterráneos, llegando a invertir hasta tres veces en la ruta atlántica<sup>68</sup>, una en la ruta magrebí<sup>69</sup> y una en la ruta Valencia-Venecia<sup>70</sup>. Las demás inversiones no presentan ninguna peculiaridad,

---

<sup>65</sup> *Ibidem*, 30 de junio de 1520.

<sup>66</sup> *Ibidem*, 7 de julio de 1520.

<sup>67</sup> Exceptuando a los mismos Grimaldi y Usodimare, probablemente obligados por la falta de pretendientes a cubrir una quinta parte del seguro de 500 ducados por ellos mismos contratado en la ruta Aigues-Mortes-Berbería-Génova, pese a ofrecer un interés del 8%: *Ibidem*, 27 de junio de 1520. Es posible que se trate de una estrategia de los ligures para debilitar sus competidores directos, toscanos y valencianos, obligándoles a desembolsar los intereses y evitando al mismo tiempo el estancamiento de sus propios capitales.

<sup>68</sup> Dos de estas en la ruta Lisboa-Marsella-Livorno, *Ibidem*, 12 de marzo de 1520 y *Ibidem*, 286, Guillem Ramon Florença, y una en un viaje con destino a Flandes, *Ibidem*, 13 de enero de 1520, con intereses del 6% y 4% respectivamente.

<sup>69</sup> *Ibidem*, 27 de junio de 1520, interés: 8%.

<sup>70</sup> Con un 8% de interés, la ruta en la que el mercader veneciano Francesco dell'Olmo aseguraba sosa cáustica y mercancías variadas por el valor de 375 ducados, se confirma como una de las más peligrosas, probablemente por la necesidad de cruzar una de las zonas de tránsito de los piratas turcos: el estrecho de Sicilia.

obligándonos a reiterar el razonamiento hecho hace unos párrafos: rutas conocidas y seguras y bajos intereses (2,5-5,5%).

### *Conclusiones*

Los datos que hemos podido recabar del análisis de los dos libros de seguros redactados por Guillem Ramon Florença en los años 1519 y 1520, ponen de manifiesto el peso de la comunidad mercantil italiana en general y genovesa, en particular, en el ámbito del mercado asegurador valenciano de la época. Tanto las grandes empresas internacionales, como la de los consocios Barnaba Grimaldi y Antonio Usodimare y la de los hermanos Spinola, como las compañías medianas como la de Francesco Passabonello e inclusive los pequeños mercaderes que operaban individualmente, formaban un cerrado entramado socio-económico capaz de actuar a todos los niveles de la actividad aseguradora, llegando a compaginar estrategias macroeconómicas con vistas a contrarrestar la amplia competencia con intereses privados y relaciones socio-solídales de base clánica.

A través del reparto del trabajo y de las funciones, tanto dentro de la propia empresa como a nivel general en la comunidad, los ligures no sólo conseguían mantener activa y bien engrasada la compleja maquinaria socioeconómica que les permitía conectar de manera rápida y eficaz las ferias castellanas y los centros productivos de la república al entramado de puertos mediterráneos, garantizando así la continua circulación y la competitividad de sus mercancías, sino que creaban al mismo tiempo líneas de comunicación, cauces directos entre representantes de una misma familia, de una misma compañía, de un mismo «albergo» que garantizaban un constante flujo de información: sobre el estado de la competencia, sobre las condiciones de las rutas, los impuestos a pagar en cada zona de la península, los precios de las mercancías, la predisposición de los gobernantes o el acercarse de particulares coyunturas.

El análisis de los contratos signados por mercaderes genoveses ha puesto de manifiesto cómo una importante porción de la comunidad mercantil genovesa de la Valencia del primer cuarto del siglo XVI perteneciera a la «aristocracia mercantil» de la Superba. Los apellidos encontrados a lo largo del vaciado de la fuente, representativos de los principales «alberghi» de la capital ligur, lo confirman. La dedicación a los tráficos de exportación, de Valencia a su ciudad natal, demuestra apego a sus orígenes a la vez que la elección de centrar los mismos en el abastecimiento de las manufacturas textiles ligures



denota intuición para los negocios. De la misma manera su escasa propensión al avecindamiento y a la integración en la sociedad huésped es síntoma tanto de orgulloso patriotismo cuanto de cierta necesidad de movilidad, de una agilidad comercial que les permita estar en la fuente de las mercancías en el momento apropiado para poder contratar el mejor precio. Aseguradores cautos y parsimoniosos, los genoveses parecen preferir seguras ganancias, por cuanto modestas, al apostar grandes sumas en arriesgados proyectos.

No hay de todos modos que olvidar que el mercado asegurador sigue siendo una actividad secundaria para la mayoría de los operadores ligures activos en Valencia en las primeras décadas del Quinientos, sólo a través de la comparación con los abundantes testimonios que nos brinda la riquísima documentación notarial conservada en los archivos valencianos los datos que acabamos de proponer pueden dejar de ser un mero ejercicio estadístico y pasar a ser parte de un más amplio razonamiento sobre las pautas comerciales y sociales de un universo socioeconómico tan amplio y desarrollado como para merecer el apelativo de « imperio mercantil genovés ».



## INDICE

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

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





**Associazione all'USPI**  
**Unione Stampa Periodica Italiana**

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-03-1

ISSN - 2037-7134

---

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