

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

Raúl González Arévalo
[ed.]

GRANADA – 2016



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

COLECCIÓN «LA NAO», 6
Directora de la colección: Adela Fábregas García

© Del texto: los autores

© De la presente edición: Alhulia, S.L.
Plaza de Rafael Alberti, 1
Tel./fax: 958 82 83 01
www.alhulia.com • eMail: alhulia@alhulia.com
18680 Salobreña - Granada

ISBN: 978-84-945319-4-1
Depósito Legal: Gr. 402-2015

Imprime: Imprenta Comercial

Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO	5
Navegación, naufragios y genes: consideraciones sobre Arqueología e Historia Económica Antigua y Medieval MICHAEL McCORMICK	11
Un binomio indisoluble: navegación comercial y armamento público en Génova en los siglos XIV-XV GIOVANNA PETTI BALBI	41
El dispositivo naval de la flota mercantil veneciana: las <i>mude</i> de galeras (siglos XIV-XV) BERNARD DOUMERC	77
Galeras estatales y veleros privados en la República florentina del Cuatrocientos: la praxis mercantil SERGIO TOGNETTI	105
Acordes y desacuerdos. Navegación y comercio de las galeras mercantiles de Venecia y Florencia en el Mediterráneo ibérico desde una perspectiva comparada RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO	145
Galeras de líneas de navegación en el gran comercio catalán a mediados del siglo XV. ¿Mito o realidad? DAMIEN COULON	193
Las instituciones de la Corona de Aragón en la navegación mediterránea del siglo XV DAVID IGUAL LUIS	217

**GALERAS ESTATALES Y VELEROS PRIVADOS EN LA REPÚBLICA FLORENTINA
DEL CUATROCIENTOS: LA PRAXIS MERCANTIL¹**

SERGIO TOGNETTI

Università di Cagliari



La Nao

¹ Este trabajo forma parte del Programa de investigación científica de interés nacional relevante, financiado por el Ministerio de Educación, Universidad e Investigación (PRIN 2012), titulado *La mobilità sociale nel medioevo italiano (secoli XII-XV)*, Coordinador científico del programa Alessandro Carocci, Responsable científico de la unidad con sede en la Universidad de Cagliari Sergio Tognetti.

DESPUÉS DE LA CONQUISTA DE PISA (1406) y sobre todo después de la adquisición del puerto de Livorno (1421), la República florentina obtuvo finalmente la rada marítima que había anhelado durante casi dos siglos². Aniquilada la resistencia de la histórica ciudad rival y humillada su «traicionera» clase dirigente, puestas las manos sobre toda la cuenca portuaria de Porto Pisano, Florencia y sus mercaderes se atrevieron a soñar a lo grande, elaborando una política marinera que tenía en mente como modelo la que entonces era la potencia mediterránea por excelencia: la República de Venecia.

En la primera mitad del siglo XV las imponentes *mude* venecianas habían alcanzado el apogeo de su desarrollo: se trataba de verdaderos convoyes de grandes galeras mercantiles que, aunque organizadas y reglamentadas por el Estado, eran dadas para su gestión, mediante un contrato, a consorcios privados. Los itinerarios previstos se dirigían hacia escalas portuarias del Mediterráneo oriental (Egeo, Mar Negro, Siria, Egipto) y occidental (costa del Magreb, el Levante ibérico, en Languedoc, Provenza, la Italia tirrénica y adriática), pero también hacia Flandes e Inglaterra pasando por los puertos andaluces y portugueses. Desde luego, la mayoría de las mercancías que entraban y salían de Venecia no viajaban sobre las galeras de las *mude* y el Estado se encontraba bien lejos de la idea y de la praxis de disciplinar cada aspecto del comercio marítimo. Pero aunque la marina mercantil veneciana estaba representada en gran medida por veleros privados de tipología variada y diferente, la intervención y la inversión pública de recursos a favor de los tráficos marítimos no tenía parangón en la

² Véanse los trabajos recogidos en S. TOGNETTI (ed.), *Firenze e Pisa dopo il 1406. La creazione di un nuovo spazio regionale*, Atti del convegno di studi (Firenze, 27-28 settembre 2008), Florencia, 2010. Sobre la historia de Porto Pisano y de Livorno en época tardomedieval y renacentista hay numerosos estudios de Olimpia Vaccari. Entre los más recientes me remito a: «Il porto di Pisa, un osservatorio mediterraneo nel tardo Medioevo», en F. CARDINI y M. L. CECCARELLI LEMUT (eds.), *Quel mar che la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni*, Pisa, 2007, vol. II, pp. 781-796; «Da Porto Pisano a Livorno: i tempi della modificazione' del sistema portuale pisano», en G. GARZELLA y E. SALVATORI (eds.), «Un filo rosso». *Studi antichi e nuove ricerche sulle orme di Gabriella Rossetti in occasione dei suoi settanta anni*, Pisa, 2007, pp. 127-143; «Infrastrutture e regolamenti del porto di Livorno dal medioevo all'età moderna», en G. GARZELLA y O. VACCARI (eds.), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Atti del convegno di studi (Ancona, 8-9 aprile 2011), Pisa, 2011, pp. 181-206.

Europa del momento³. Ésta es la realidad que Florencia intentó imitar a principios de la década de 1420, con un esfuerzo que se extendió hasta el final de la década de 1470, de modo que se puede decir que la cuestión de la marina mercante fue, junto con otras pocas, una de las principales preocupaciones del neonato Estado regional florentino. Un proyecto al que no era ajeno un cierto sentimiento de *grandeur* que implicó a la oligarquía republicana antes del advenimiento de la cripto-señoría de los Médicis⁴.

Naturalmente, las aspiraciones de la clase dirigente y de los hombres de negocios (difícil encontrar una diferencia sustancial entre estas dos categorías de la sociedad florentina del tardo Medievo) tenían que confrontarse con una realidad política y económica sensiblemente divergente del insuperable y admirado modelo veneciano. Entre tanto la *Serenissima* podía contar con un imperio marítimo constelado de islas, litorales y ciudades que, desde el alto y medio Adriático (justamente definido con el término de «golfo de Venecia»), la unían a los terminales comerciales del Mediterráneo oriental: desde Istria a las ciudades dálmatas, las islas griegas del Jonio y las del Egeo. Además de esto, desde los primeros años del Cuatrocientos Venecia había empezado a someter las ricas y populosas ciudades vénetas, con lo que había orientado su expansión político-militar hacia las montañas de Cadore (riquísimas en bosques y por lo tanto en madera para la cantera naval), Friuli y la Lombardía oriental. Hacia 1430 sólo los dominios italianos de la potencia lagunar constituían un territorio dotado de una extensión casi el triple del de la República florentina, y también desde un punto de vista demográfico las proporciones eran similares. En apoyo de la potencia naval veneciana, queriendo o no, había centros urbanos y áreas rurales capaces de orientar hacia Rialto grandes recursos materiales en forma de entradas fiscales, productos manufacturados, materias primas, mano de obra, etc. Además, algunas ciudades (como

³ Es inútil citar toda la bibliografía (interminable) sobre este tema. Me limito a señalar F. C. LANE, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, trad. it., Turín, 1983; B. DOUMERC, «Gli armamenti marittimi», en G. ARNALDI, G. CRACCO y A. TENENTI (eds.), *Storia di Venezia*, vol. III: *La formazione dello stato patrizio*, Roma, 1997, pp. 617-640; Id., «Le galere da mercato», en *Storia di Venezia*, vol. XII: *Il mare*, A. TENENTI y U. TUCCI (eds.), Roma, 1991, pp. 357-395; D. STÖKLY, *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin du XIII^e-milieu du XV^e siècle)*, Leyden, 1995. Para una bibliografía completa y reciente sobre el tema, C. JUDE DE LARIVIÈRE, *Naviguer, commercer, gouverner. Économie maritime et pouvoirs à Venise (XV^e-XVI^e siècles)*, Leyden-Boston, 2008, pp. 13-35.

⁴ La referencia clásica es M. MALLETT, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, 1967. Sobre la ambiciosa política marítima de la oligarquía *albizzesca* cfr. G. A. BRUCKER, *Dal Comune alla Signoria. La vita pubblica a Firenze nel primo Rinascimento*, trad. it., Bologna, 1981, pp. 482-488. Véase recientemente también G. CICCAGLIONI, «Il mare a Firenze. Interazioni tra mutamenti geografici, cambiamenti istituzionali e trasformazioni economiche nella Toscana fiorentina del '400», *Archivio Storico Italiano*, 167 (2009), pp. 91-125: 101 y ss.; S. TOGNETTI, «Firenze, Pisa e il mare (metà XIV-fine XV sec.)», en *Firenze e Pisa dopo il 1406...*, pp. 151-175: 161 y ss.

Brescia, Verona y Vicenza) albergaban polos manufactureros de notable importancia: habían sido sometidas políticamente, pero no humilladas en el plano de la autonomía administrativa y de la organización productiva, como había ocurrido ampliamente por el contrario en la Toscana florentina. Por último, entre muchas otras cosas, Venecia también había sido la principal salida al Mediterráneo de los mercaderes procedentes del mundo germánico, y en especial de las ciudades de la Alemania meridional (Núremberg, Augusta, Ratisbona, Ulm, etc.), que precisamente en el siglo XV se encaminaban hacia una expansión fuerte desde el punto de vista económico y demográfico⁵.

Con estas premisas no sorprende que normalmente las galeras estatales florentinas viajaran en pareja y con frecuencia incluso solas, mientras en el caso de las *mude* venecianas están ampliamente documentados viajes llevados a cabo por convoyes de cinco, seis e incluso ocho galeras para un único itinerario. A finales de la Edad Media no existía un modo de hacer viajar las mercancías de forma más segura que no fuera recurrir a una galera veneciana perteneciente a una *muda*. Los seguros de estas naves oscilaban en torno al 2-3 % (a veces incluso inferiores). Las galeras mercantiles florentinas, siendo indudablemente más seguras que todas las naves redondas en circulación, podían garantizar sueños igualmente tranquilos y las primas de las pólizas se situaban generalmente en torno al 3-4 % de los máximos prefijados⁶. En cualquier caso, en las instrucciones enviadas a los directores de varias filiales europeas del banco Médici se preveía que la única excepción para la que se contemplaba la posibilidad de no contratar un seguro para las mercancías enviadas por vía marítima fuera la de los transportes a bordo de convoyes de galeras⁷.

Las diferencias en el plano de la disponibilidad de recursos, hombres y medios eran evidentes, pero no eran las únicas. Mientras que en el ámbito véneto la *Serenissima* sobresalía como ciudad mercantil en un cuadro regional de notable efervescencia de los sectores secundario y terciario, realidad que se prolongó hasta entrado el Quinientos⁸,

⁵ Para las diferencias de escala entre el Estado veneciano y el florentino me remito a la reciente síntesis de L. TANZINI, «Tuscan states: Florence and Siena» y M. KNAPTON, «Venice and the Terraferma», en A. GAMBERINI and I. LAZZARINI (eds.), *The Italian Renaissance State*, Cambridge, 2012, pp. 90-111 (bibliografía en pp. 529-532) y 132-155 (bibliografía en pp. 536-538).

⁶ Véase, como ejemplo, M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della corona d'Aragona nel secolo XV*, Nápoles, 1972², pp. 423-522; F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, vol. I: *Le fonti*, con introducción de B. DINI, Roma, 1975, en concreto pp. 56-60. Cfr. también las tablas incluidas más adelante en este texto.

⁷ R. DE ROOVER, *Il banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, trad. it., Florencia, 1970, p. 130.

⁸ Véase la riquísima bibliografía contenida en la introducción al volumen de E. DEMO, *Mercanti di Terraferma. Uomini, merci e capitali nell'Europa del Cinquecento*, Milán, 2012, pp. 7-13.

en Toscana, según una eficaz representación de David Herlihy, regía un sistema solar basado en una estrella resplandeciente y una serie de planetas modestos y oscuros⁹. Florencia era centro mercantil, bancario, de seguros e industrial al mismo tiempo. Un verdadero as, mientras que las viejas y gloriosas ciudades comunales de Arezzo, Pistoia y Pisa ya languidecían en la periferia del desarrollo económico italiano, con niveles de poblamiento contraídos a niveles ínfimos. En buena parte por un declive inexorable iniciado desde la primera mitad del siglo XIV, al que sin embargo había asestado el golpe de gracia la conquista florentina con sus medidas punitivas: endurecimiento fiscal, disminución drástica de la jurisdicción sobre el antiguo *contado* y desmantelamiento de lo que quedaba en el ámbito de producciones manufactureras potencialmente competitivas con las de Florencia¹⁰. La política marinera florentina no debía hacer excepciones: su objetivo consistía necesariamente en tutelar los intereses de la ciudad dominante.

La idea enlazada a este hilo de la política económica era que restableciendo los arsenales de Pisa e inflando los recursos del atracadero del *sinus pisanus*, antes o después también la antigua rival histórica se habría recuperado demográfica y económicamente con nuevos estamentos y nuevas familias interesadas en tener una postura conciliadora si no incluso colaboradora, cosa que en realidad ocurrió en medida muy modesta¹¹. Sólo en época granducal, en un contexto político e italiano completamente cambiado, se desarrollaría plenamente un gran centro marino digno del nombre de ciudad: pero ya no sería Pisa, sino la nueva Livorno.

El problema, y lo veremos concretamente a través de algunos ejemplos específicos, era que un sistema de líneas de navegación organizado y reglamentado por el Estado, pero también en este caso contratado siempre por inversores privados, no podía funcionar plenamente si tenía que responder únicamente a los intereses de una sola ciudad, que contaba en la época con una población de cerca de 40.000 habitantes. Efectivamente, la platea de potenciales clientes-inversores era modesta para un servicio planificado y orientado de modo excesivamente rígido.

La espina dorsal de las distintas rutas estaba constituida por las exigencias del sector manufacturero, representado sobre todo por las *artes* textiles. Aun con variantes,

⁹ D. HERLIHY, «Le relazioni economiche di Firenze con le città soggette nel secolo XV», in *Egemonia fiorentina ed autonomie locali nella Toscana nord-occidentale del primo Rinascimento: vita, arte, cultura*, Atti del Settimo convegno internazionale (Pistoia, 17-20 settembre 1975), Pistoia, 1978, pp. 79-109: 87 y ss.

¹⁰ Para estos temas de política económica son muchos los trabajos de los últimos decenios, destacando los de F. FRANCESCHI y S. R. EPSTEIN. Por comodidad me remito a Sergio TOGNETTI, «Il governo delle manifatture nella Toscana del tardo Medioevo», in *Il governo dell'economia. Italia e Penisola iberica nel basso Medioevo*, L. TANZINI y S. TOGNETTI (eds.), Roma, 2014, pp. 309-332.

¹¹ S. TOGNETTI, «Firenze, Pisa e il mare...», pp. 167 y ss.

las escalas previstas por los reglamentos, emanados tanto de los consejos de la República como de los cónsules del mar, se insertaban en una lógica de obtención de materias primas (lana, seda, algodón, lino, colorantes, alumbre, jabón) y comercialización de productos terminados (paños y telas). No en vano las galeras de Levante tuvieron siempre menos importancia respecto a las que implicaban la Italia meridional, las costas ibéricas y los puertos de la Europa noroccidental (Flandes e Inglaterra)¹². Esto no significa que en las naves no se cargaran también otras mercancías, como las especias embarcadas en Rodas y Alejandría; el grano, el azúcar y el atún siciliano; los quesos y los vinos del meridión continental; los tejidos corrientes del Languedoc y los menos baratos de Cataluña; el arroz y la fruta pasa de Valencia; el cuero y las pieles de Berbería y Portugal. Pero no quita que todas estas mercancías, como norma, constituirían un cargamento obligado para no hacer navegar vacías las naves en los viajes de ida o vuelta¹³.

Después de los estudios de los años 50 y 60 del siglo pasado, realizados respectivamente por Federigo Melis sobre la plaza de Pisa, Porto Pisano y el uso de naves extranjeras por mercaderes florentinos (trabajos realizados en gran medida sobre la documentación datiniana)¹⁴, y naturalmente por Michael Mallett sobre la magistratura de los cónsules del mar y las galeras estatales florentinas¹⁵, sólo en los últimos años el tema de la relación entre Florencia y el comercio marítimo del siglo XV ha llamado la atención de los investigadores, bien por el impulso procedente del análisis de nuevos fondos mercantiles del Cuatrocientos¹⁶, bien por las sugerencias derivadas de la investigación de la historia político-institucional del Estado florentino del primer Renacimiento¹⁷. Lo que proponemos examinar en esta ocasión es si, en las seis décadas escasas de actividad (por lo demás a veces intermitente) de las líneas de navegación estatal, las galeras constituyeron, y en qué medida, un instrumento a la altura de las expectativas de los hombres de negocio florentinos, pero no sólo ellos. Para evitar los riesgos de un razonamiento tautológico y circular, no partiremos sin embargo de los cargamentos de las galeras estudiados en su tiempo por Mallett, sino de la documentación emanada de las compañías florentinas y de los notarios barceloneses del siglo XV, a los que recurrieron los hombres de negocio catalanes y toscanos para estipular

¹² M. MALLETT, *The Florentine galleys...*, pp. 63-98.

¹³ *Ibidem*, pp. 113-143.

¹⁴ Véanse en particular algunos trabajos recogidos en F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, L. FRANGIONI (ed.), Florencia, 1984 y en Id., *Industria e commercio nella Toscana medievale*, B. DINI (ed.), Florencia, 1989.

¹⁵ M. MALLETT, «The sea Consuls of Florence in the fifteenth century», *Papers of the British School at Rome*, XXVII (1959), pp. 156-169; ID., *The Florentine galleys...*

¹⁶ *Ver infra*.

¹⁷ G. CICCAGLIONI, «Il mare a Firenze...».

pólizas aseguradoras sobre las cargas de naves procedentes o directas a Porto Pisano¹⁸. Procediendo de esta manera podremos observar qué alternativas tenían los mercaderes y qué elecciones solían realizar en el campo de los transportes marítimos. Como revelarán las próximas páginas, se trata de una muestra restringida, pero no por ello privada de significado. Esperando, naturalmente, que el observatorio se pueda ampliar en un futuro próximo a partir de nuevas investigaciones sobre fuentes archivísticas inéditas.

Para ofrecer un elemento de comparación concreto se partirá de la situación inmediatamente precedente a la adquisición de Livorno y por tanto al inicio de las rutas surcadas por las galeras mercantiles. Una primera serie de datos relativos a compañías navieras, utilizadas por los mercaderes florentinos para trasladar mercancías y con las que asegurar cargamentos, la proporcionan los libros contables de Nofri di Palla Strozzi. Hombre de negocios casi coetáneo de Francesco Datini, dotado de una osadía y una despreocupación fuera de lo común, capaz de acumular una fortuna inmensa (que después su hijo Palla, caballero, diplomático y humanista, dilapidaría en parte), nos ha dejado preciosos testimonios documentales de sus tráficos comerciales y financieros para el periodo que comprende desde 1405 a 1415. Sus intereses gravitaban entonces en las plazas de la Europa noroccidental (Londres y Brujas) por lo que se refiere a los aspectos más estrictamente mercantiles, y en Venecia para los asuntos de naturaleza financiera y cambista. El artículo mercantil más presente con mucho en sus registros contables era la preciada lana inglesa, destinada completamente a los talleres textiles del «distrito» florentino de San Martino, es decir, el área ciudadana en la que se confeccionaban paños de altísima calidad. Además de la preciosa materia prima, Nofri Strozzi también se aprovisionaba en Inglaterra de estofas producidas localmente, todas de valor modesto y por este motivo destinadas a una clientela perteneciente a una franja social medio-baja¹⁹.

Como se puede observar claramente en la tabla 1, las *pocche* (sacos) de lana adquiridas en Londres por compañías florentinas operantes en la *City* eran enviadas al puerto de Southampton, y allí embarcadas en naves redondas, generalmente genovesas o savonesas, más raramente de otra nacionalidad (provenzales, catalanas, venecianas). Los

¹⁸ La elección del notariado barcelonés podría suscitar algunas objeciones metodológicas. Sin embargo, conviene tener presente que los tráficos entre Cataluña y Toscana eran muy intensos, y que Barcelona y los otros puertos catalanes constituían escalas fundamentales para los itinerarios marítimos que unían Porto Pisano con toda la Península Ibérica y la Europa atlántica.

¹⁹ S. TOGNETTI, «Gli affari di messer Palla Strozzi (e di suo padre Nofri). Imprenditoria e mecenatismo nella Firenze del primo Rinascimento», *Annali di storia di Firenze*, 4 (2009), pp. 7-88: 9-41. El artículo está disponible *on-line* en formato .pdf y se puede descargar gratuitamente en <http://www.storiadifirenze.org> [última visita: 25-IV-2016].

veleros de la *Superba*, los más imponentes por capacidad y tonelaje, constituían la primera elección para transportar las abultadas balas de lana inglesa hacia el alto Tirreno²⁰. Sólo después de 1409 los florentinos se dirigieron hacia otras compañías navales a causa de la guerra desencadenada contra Florencia y las ciudades-Estado de la Italia central por el rey de Nápoles, Ladislao de Durazzo, apoyado en el mar precisamente por la potente flota genovesa. En cuanto al puerto de desembarco de las mercancías, hasta el final del victorioso asedio de Pisa hubo que replegarse a la modesta rada de Piombino o, como alternativa, a Génova, haciendo llegar posteriormente las mercancías a Florencia por tierra. Después de 1406 sólo en un caso exclusivamente las mercancías inglesas no se descargaron en Porto Pisano sino en Venecia. La complejidad de esta fase de transición, caracterizada por los acontecimientos bélicos y por la necesidad de improvisar recorridos alternativos, explica asimismo el gran empleo de Nofri Strozzi de intermediarios desplazados en Brujas, Génova, Pisa, Piombino, Florencia y Venecia.

La sección «*sicurtà*» de los libros contables de Strozzi ofrece datos más numerosos porque no se refieren a una sola ruta (ver tabla 2). Entre 1407 y 1413 todos los asegurados, a excepción de un mercader de Ragusa, fueron hombres de negocio florentinos, incluidos los Médicis, los Piaciti, los Amidei, Francesco Datini y su mano derecha, ya socio en minoría y director de la compañía Datini de Cataluña, Luca del Sera. El empleo de una compañía naval de una cierta tipología y nacionalidad dependía mucho del género de mercancía embarcada. Una vez más, si viajaba la lana inglesa prevalecía la flota genovesa. Pero si se trataba de lana procedente del interior catalano-aragonés o de las Islas Baleares, de paños producidos en Perpiñán y telas florentinas de seda destinadas a las ciudades del levante ibérico, entonces dominaban las naves catalanas y valencianas²¹. Los navíos venecianos se escogían naturalmente para la navegación desde y hacia el Adriático. Sólo en un caso, en enero de 1413, se suscribió un seguro para un cargamento en la ruta Porto Pisano-Barcelona que se servía de una galera propiedad

²⁰ Cfr. sobre todo F. MELIS «Sulla «nazionalità» del commercio marittimo Inghilterra-Mediterraneo, negli anni intorno al 1400», en Id., *I trasporti e le comunicazioni...*, pp. 81-101 y E. BASSO, «I genovesi in Inghilterra fra tardo medioevo e prima età moderna», en L. GALLINARI (ed.), *Genova una «porta» del Mediterraneo*, Cagliari, 2005, pp. 523-574: 527-531 y *passim*. Para una riquísima bibliografía puesta al día sobre el tema, E. BASSO, «Piratería y guerra de corsa nel Mediterraneo: l'osservatorio genovese», en *Il governo dell'economia...*, pp. 205-228: en particular pp. 208-210.

²¹ Las fuentes aduaneras de la Corona de Aragón ofrecen una confirmación evidente. Cfr. R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, «El tráfico comercial entre la Corona de Aragón y Pisa en 1414 según los libros de la lezda de Collioure», en *Studi di storia economica toscana nel Medioevo e nel Rinascimento in memoria di Federigo Melis*, Pisa, 1987, pp. 125-143; C. GIORGIONI MERCURIALI, «Il commercio tra la Catalogna e Pisa all'inizio del XV secolo, alla luce dei registri della Lleuda di Collioure», *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 12 (1987), pp. 87-118.

de la comuna de Florencia. Probablemente un experimento a la vista de lo que pasaría algunos años más tarde, también porque el patrón (Giuliano del Turpia) sería uno de los dos armadores de las galeras enviadas por la República del Arno a Alejandría en el verano de 1422, para la célebre embajada al sultán mameluco, es decir, el acuerdo diplomático-comercial considerado ineludible para la puesta en marcha de la ruta florentina de Levante²².

La tendencia al alza de los seguros, más allá de las diferencias conectadas con la compañía naval empleada (la galera siempre era más segura que una nave redonda debido a su mayor maniobrabilidad y, en caso de ataque enemigo, por su numerosa chusma de remeros), confirma una vez más la inseguridad de unos años señalados por la guerra entre Florencia y Nápoles, en particular de 1409 en adelante.

El hijo de Nofri Strozzi, messer Palla, célebre por sus tormentosas vicisitudes políticas, su largo exilio paduano y sus múltiples intereses en el ámbito de los *studia humanitatis*, heredó del padre la empresa mercantil-bancaria, dando su gestión a socios en minoría, entre los cuales figura Orsino Lanfredini, copropietario de la razón social de la empresa. No sintiendo inclinación fundamental por lo que en Florencia se llamaba la *Mercatura*, messer Palla dejó que la compañía se arruinase progresivamente²³. Sin embargo, a principios de la década de 1420 la compañía todavía estaba en buenas condiciones. A través de las escrituras de uno de sus libros maestros tenemos un cuadro de los seguros marítimos estipulados por los florentinos (ver tabla 3). El cuadro que emerge para el trienio 1420-1422 presenta novedades relevantes.

La marina genovesa prácticamente había desaparecido del horizonte, también de la presencia de la conexión con los puertos del Atlántico norte (Southampton y Sluis, es decir, La Esclusa, la desembocadura al mar de Brujas), y al mismo tiempo se había registrado un aumento considerable del recurso a las galeras venecianas, en particular a las de las *mude* de Flandes (que también tocaban Sicilia y numerosos puertos ibéricos meridionales) y de las *mude* de Aigues Mortes (con escalas en el Mediodía italiano, Porto Pisano, Provenza y Cataluña). Nos encontramos justo en los años de la primera y fallida empresa napolitana de Alfonso V el Magnánimo, contra la que pelearon, entre otros, los genoveses. Quizás la elección de los mercaderes florentinos de confiarse con moderación a las naves catalanas y casi nunca a las ligures puede haber sido dictada por una actitud de prudencia, ligada a la contingencia política específica. El mismo principio de cautela puede haber inspirado un mayor recurso a la galera respecto a la predilección anterior por las naves redondas: en el primer caso el seguro era inferior (y

²² M. MALLETT, *The Florentine galleys...*, pp. 35-37, 153.

²³ S. TOGNETTI, «Gli affari di messer Palla Strozzi...», pp. 44-71.

por mucho) y podía compensar sobradamente los fletes más altos pagados por cargar las mercancías en naves evidentemente menos espaciaosas (y por tanto más costosas) que la *nau* catalana o la carraca genovesa.

Un caso revelador de las razones por las que los florentinos habrían decidido prestar una marina mercantil propia está implícitamente representado en la póliza suscrita en enero de 1422 por la compañía de Salomone di Carlo Strozzi. El objetivo era asegurar un cargamento de lana inglesa estibada en la nave del veneciano Luca Faliero para el trayecto Southampton-Porto Pisano: la prima (12 %) era seis veces superior a la correspondiente en una galera. Más de tres años después, en mayo de 1425, partiría la primera línea de navegación estatal florentina en la ruta de Flandes e Inglaterra; en esa ocasión se elegiría como capitán de la pequeña flota compuesta por tres galeras un experto en comercio marítimo con los emporios de La Mancha y del Mar del Norte, es decir, el propio Salomone Strozzi²⁴.

De modo muy sugerente el elenco de los seguros estipulados por el banco Strozzi-Lanfredini se cierra con tres pólizas fijadas todas sobre galeras. Los dos primeras concernían *mude* venecianas, mientras que la tercera y última de toda la serie contenía por el contrario mención a galeras florentinas. Se trata con toda probabilidad del segundo viaje hacia Alejandría: el primer itinerario realmente comercial, visto que el precedente, como ya se ha recordado, había tenido un objetivo esencialmente diplomático. Zarpadas en septiembre de 1422, las galeras de la República tornarían a Porto Pisano en febrero del años siguiente²⁵. No se puede por menos de notar que la prima aseguradora sobre las embarcaciones florentinas era prácticamente el doble respecto a las sumas pagadas para asegurar los cargamentos estibados en las galeras de la *Serenissima*.

Hagamos de nuevo un pequeño salto cronológico hacia adelante con el libro maestro de Bardo di Francesco di messer Alessandro dei Bardi, relativo a los años 1426-1428²⁶. El personaje en cuestión era un hombre de negocios con notables intereses dispersos, además de en la Italia central y en Venecia, en las grandes ciudades de la Corona de Aragón (en especial en Barcelona). Sus cuentas de «*sicurtà*» confirman la predilección florentina por la galera mercantil (véase la tabla 4). Solo que esta vez, junto a las galeras venecianas, asumían una relevancia notable también los convoyes

²⁴ M. MALLETT, *The Florentine galleys...*, p. 38. En esta misma óptica preparatoria hay que considerar a los primeros cónsules del mar nombrados en 1421 y a aquel Gherardo Canigiani que aparece en dos pólizas referentes, respectivamente, a la importación de mercancías (probablemente lana) desde Inglaterra en galeras venecianas en noviembre de 1420, y a la exportación de paños hacia Cataluña con un velero flamenco a cuenta de la potente compañía lanera de los Albizzi en junio del año siguiente.

²⁵ *Ibidem*, p. 153.

²⁶ Archivio di Stato di Firenze (= ASF), *Libri di commercio e di famiglia*, n. 361.

florentinos. Concretamente los viajes efectuados en 1426 (hacia Cataluña y Sicilia) y 1427 (hacia Cerdeña y el Languedoc), teniendo como patronos respectivamente a Jacopo Tedaldi, Leonardo di Giacomino y Piero Zampini, no aparecían en las listas de Mallett y por tanto deben integrarse en las estadísticas elaboradas en su momento por el investigador británico²⁷. Parece que ya no se usaban las naves redondas genovesas, mientras que de la marina catalano-aragonesa se prefería siempre la galera. El fenómeno podía depender también del tipo de mercancía transportada: cuando se movían las voluminosas balas de papel de Fabriano, embarcadas en el puerto de Ancona con destino a Valencia, entonces el cargamento se estibaba en una nave redonda veneciana.

Con el protocolo de registros abreviados del notario barcelonés Bartomeu Masons (véase la tabla 5) permanecemos prácticamente en el mismo arco temporal y en un contexto de negocios similar²⁸. Entre julio de 1428 y diciembre de 1429 escribió 43 contratos de seguro referidos a cargamentos embarcados en naves partidas o directas hacia Porto Pisano. Los clientes del notario eran todos del área catalano-aragonesa o florentinos, con la excepción realmente particular de un canónico de Pamplona que aseguró un cargamento heterogéneo constituido por libros de derecho canónico y de latín, hábitos, sábanas y toallas. Dado el observatorio y la tipología de la mayor parte de los viajes, no sorprende la aplastante supremacía de la *nau* catalana. Efectivamente, muchos seguros se referían a las voluminosas balas de lana ibérica partidas de Barcelona o de los embarcaderos de Tortosa, punto de almacenaje por excelencia de esta materia prima cada vez más empleada en los talleres laneros florentinos de principios del Cuatrocientos. Pero cuando se pasaba de la lana a los paños de seda florentinos enviados desde Porto Pisano a Barcelona o Cádiz, a los tejidos de lino de fabricación flamenca importados al Mediterráneo, al estaño y los paños ingleses, a las perlas o a los arenques enviados desde La Esclusa, entonces prevalecían las galeras mercantiles florentinas. Algunas de éstas quizás no eran de propiedad estatal sino privada, como en el caso de

²⁷ M. MALLETT, *The Florentine galleys...*, p. 154 hace referencia a dos galeras florentinas grandes –‘*grosse*’– que se unieron a la flota aragonesa en 1425 y a una igualmente imprecisa galera ‘*lunga*’ empleada en 1426 en aguas del Mediterráneo occidental.

²⁸ Sobre los registros de este importante notario barcelonés véase M. E. SOLDANI, «Assicurazioni maritime e commerci a Barcellona attraverso lo studio del Manual d’assicurances marítimes (1428-1429) di Bartomeu Masons», *Arxiu de Protocols*, 19 (2001), pp. 107-143. Agradezco sinceramente a la amiga Elisa Soldani que haya puesto a mi disposición sus rastreos del archivo notarial de Barcelona. Para la presencia de florentinos en los manuales de seguros de los notarios de Barcelona, Valencia y de otras plazas de la Corona de Aragón durante el siglo XV, y sobre el papel desempeñado por ellos en la difusión de este instrumento, véase la reciente contribución de E. CRUELLES GÓMEZ, «Los mercados aseguradores del Mediterráneo catalano-aragonés», en S. CAVACIOCCHI (ed.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare (secc. XIII-XVIII)*, Florencia, 2006, pp. 611-639.

la galera patroneada por Francesco Ventura, florentino residente en Montpellier. El hermano de Francesco, Giovanni, residía en Barcelona y era titular de una sociedad compartida con otro florentino, Calvano Salviati. A su vez, el banco de Antonio di Salvestro Serristori y compañía de Florencia financiaba la compañía Ventura & Salviati mediante un contrato de comenda. En los años 30 Giovanni Ventura también fue propietario de veleros operantes en la ruta entre Cataluña y Toscana²⁹.

Por último, tampoco en el ámbito de la *nau* todos los veleros eran de propiedad catalana *latu sensu*. El florentino Niccolò de' Mari (o Mari)³⁰, patroneaba una nave cuyo propietario era uno de los hombres de negocio más acaudalados y dinámicos entre los florentinos operantes en la Barcelona de la primera mitad del siglo XV, es decir, Giovanni di Andrea, para mayor demostración del interés mostrado por las actividades de armamento de la iniciativa mercantil y financiera de Florencia³¹.

Con nuestra restringida muestra hacemos otro pequeño salto cronológico y llegamos a la segunda mitad de los años 50 de la centuria. En realidad sólo habían pasado 26 años, pero desde un punto de vista geopolítico y geoeconómico se habían acumulado alteraciones profundas. Entre tanto, la Corona de Aragón, después de Sicilia y Cerdeña, también había ocupado el Reino de Nápoles, con todas las consecuencias que comportaba: basta sólo recordar la tesis de Mario del Treppo sobre la *commonwealth* catalano-aragonesa, una especie de cooperación económica entre los varios reinos de la Corona, bajo el signo de la especialización regional y de la complementariedad de las funciones productivas, proyectada por la política alfonsina después de 1442³²; además de los ásperos desencuentros entre el monarca de Barcelona y Florencia, incluyendo la expulsión de los mercaderes florentinos de los grandes emporios ibéricos y también de Venecia (aliada con el Magnífico) en la fase más aguda del conflicto bélico que precedió a la paz de Lodi de 1454³³. Pero, para la óptica de este estudio también es importante subrayar los cambios estructurales que estaban atravesando la economía florentina.

²⁹ M. E. SOLDANI, *Uomini d'affari e mercanti toscani nella Barcellona del Quattrocento*, Barcelona, 2011, pp. 476-485 y *passim*; S. TOGNETTI, *Da Figline a Firenze. Ascesa economica e politica della famiglia Serristori (secoli XIV-XVI)*, Florencia, 2003, pp. 71, 75, 78, 80, 82, 88, 104.

³⁰ M. E. SOLDANI, *Uomini d'affari...*, pp. 377, 406. M. MALLETT, *The Florentine galleys...*, pp. 75-76 erróneamente atribuyó al personaje la nacionalidad genovesa.

³¹ M. E. SOLDANI, *Uomini d'affari...*, pp. 376-384 y *passim*.

³² M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani...*, pp. 582-605.

³³ *Ibidem*, pp. 310-337; R. C. MUELLER, «Mercanti e imprenditori fiorentini a Venezia nel tardo Medioevo», *Società e Storia*, 55 (1992), pp. 29-60: 56-60; M. E. SOLDANI, «Alfonso il Magnanimo in Italia: pacificatore o crudel tiranno? Dinamiche politico-economiche e organizzazione del consenso nella prima fase della guerra con Firenze (1447-1448)», *Archivio Storico Italiano*, 165 (2007), pp. 267-324; EAD., *Uomini d'affari...*, pp. 302-313.

En los primeros decenios del siglo XV el *arte* de la lana, incluso en fase de crisis, todavía era la reina indiscutible de las manufacturas y la materia prima principal aún se importaba desde Inglaterra para confeccionar paños de lujo, y de la Península Ibérica, para fabricar paños de calidad media (aunque sería mejor decir media-alta). Para la clientela menos acomodada, aparte del autoconsumo rural, los talleres locales sólo satisfacían en parte la demanda. La Toscana de la época importaba cantidades notables de paños de baja calidad, producidos en Inglaterra, Francia meridional y Cataluña. Precisamente a partir de mediados de siglo se pueden distinguir dos fenómenos importantes y ciertamente complementarios. La producción lanera fue superando las dificultades precedentes, apostando cada vez más por la fabricación de tejidos de buena calidad pero no excelsos. Los paños de San Martino elaborados con lana inglesa se produjeron en cantidades cada vez más limitadas, destinadas sobre todo a las cortes de Roma y Nápoles. El grueso de la producción se basaba ahora en el empleo de lana de los Abruzos, con las que se confeccionaban estofas destinadas principalmente a los mercados italianos y del Mediterráneo oriental. La Estambul otomana pronto se convertiría en el «estómago de los paños florentinos», según la significativa definición del cronista, viajero y diplomático Benedetto Dei³⁴.

En segundo lugar, asistimos a una fase de crecimiento impetuoso de la industria sérica a través de un doble recorrido. De una parte emergieron emprendedores del sector que apostaron por mejorar la producción de sus propios talleres tanto desde un punto de vista cuantitativo como cualitativo (recuérdese la difusión del *arte* del batihoja) y sobre todo se empeñaron en desarrollar una notable aptitud comercial; de otra se abrió camino la propensión decidida de las mayores familias mercantiles florentinas (y de sus empresas) a invertir en el *arte* de la seda, la nueva industria de lujo. Los principales mercados de salida de los paños florentinos los constituían las mayores ciudades italianas y del Mediterráneo, pero también (en medida nada desdeñable) la ferias internacionales de Ginebra: un lugar de encuentro privilegiado con clientes del área francesa y alemana. La materia prima fundamental, si se excluyen los colorantes y el alumbre, que en buena medida era comunes a la producción lanera, se importaba de Constantinopla

³⁴ Sobre la industria lanera florentina se ha acumulado una bibliografía casi imposible de gestionar. Me limito a remitirme a los trabajos clásicos de H. HOSHINO, *L'Arte della lana in Firenze nel basso Medioevo. Il commercio della lana e il mercato dei panni fiorentini nei secoli XIII-XV*, Florencia, 1980, y F. FRANCESCHI, *Oltre il «Tumulto». I lavoratori fiorentini dell'Arte della lana fra Tre e Quattrocento*, Florencia, 1993. Para una síntesis con puesta al día bibliográfica véase R. A. GOLDTHWAITE, *The economy of Renaissance Florence*, Baltimore, 2009, pp. 267-282. La imponente de las exportaciones de paños florentinos a la Roma de los papas se puso magníficamente de relieve en las investigaciones de A. ESCH, *Economia, cultura materiale ed arte nella Roma del Rinascimento. Studi sui registri doganali romani 1445-1485*, Roma, 2007.

(sobre todo seda persa, procedente de la cuenca septentrional del Mar Caspio), de la Andalucía islámica y cristiana, del Mediodía italiano (Sicilia, Calabria, Abruzos) y de la «Romaña toscana». La sericultura sólo se difundiría en la campiña véneta y en otras zonas centro-septentrionales de la península a finales del Cuatrocientos³⁵.

Ambos fenómenos, como también los referentes a la entrada en Italia de la Corona de Aragón, influyeron en las elecciones realizadas por los hombres de negocio florentinos sobre los transportes marítimos, la elección de los navíos, rutas, escalas, etc. Veamos algunos casos concretos.

Comencemos por el registro del notario barcelonés Pere Bastat (véase tabla 6), de la que hemos sacado los particulares de ocho seguros marítimos para itinerarios que tenían como meta final Porto Pisano, o mejor Livorno, dado que las fuentes de la segunda mitad del siglo XV utilizaron de forma cada vez más masiva el topónimo relativo al promontorio poblado por una modesta villa de pescadores, donde todas las naves terminaban por atracar. A Porto Pisano, ya irremediablemente enarenado, sólo llegaban las barcas y bateas que se llevaban las mercancías descargadas de los navíos anclados frente a Livorno. Pero podía ocurrir incluso que los transbordos se dirigieran hacia la desembocadura del Arno y de aquí directamente a Pisa. Una práctica interrumpida sólo con el corte del canal de las barquichuelas en época granducal³⁶.

Aparentemente nada diverge de los datos de tres decenios antes: siguen dominando las balas de lana, cargadas en los embarcaderos de Tortosa o en Barcelona y mandadas a la Toscana. Pero ya no hay trazas de las galeras estatales florentinas, los navío (*nau*, galeras, balleneros) son todos de propiedad catalana. Además se trata de unos pocos contratos frente a la extraordinaria abundancia de la época precedente. Pero lo más sorprendente es que entre los asegurados prevalecen los mercaderes de origen pisano, pertenecientes a las viejas familias de la clase dirigente de la propia ciudad (como los

³⁵ Sobre el desarrollo de la industria sedera florentina en el siglo XV véase la síntesis de F. FRANCESCHI, «Un'industria «nuova» e prestigiosa: la seta», en G. FOSSI y F. FRANCESCHI (eds.), *Arti fiorentine. La grande storia dell'Artigianato*, vol. II: *Il Quattrocento*, Florencia, 1999, pp. 167-189; S. TOGNETTI, *Un'industria di lusso al servizio del grande commercio. Il mercato dei drappi serici e della seta nella Firenze del Quattrocento*, Florencia, 2002, cap. I; R. A. GOLDTHWAITE, *The economy...*, pp. 282-295, 310-317. Para empresas sederas concretas véase F. EDLER DE ROOVER, «Andrea Banchi setaiolo fiorentino del Quattrocento», trad. it., *Archivio Storico Italiano*, 150 (1992), pp. 877-963 y S. TOGNETTI, *Un'industria di lusso...*, cap. II. De Bruno Dini, que se ha ocupado del impacto de la producción sedera en el conjunto de la economía florentina del Cuatrocientos, véanse algunos trabajos incluidos en dos volúmenes: *Saggi su un'economia-mondo. Firenze e l'Italia fra Mediterraneo ed Europa (secc. XIII-XVI)*, Pisa, 1995, y *Manifattura commercio e banca nella Firenze medievale*, Florencia, 2001.

³⁶ Para estos aspectos me remito a la bibliografía contenida en O. VACCARI, «Infrastrutture e regolamenti...», pp. 196 y ss.

Pipinelli, los Gualandi y los Galletti), que ya habían elegido radicarse definitivamente en Barcelona después del trauma y los efectos de la conquista florentina³⁷. Con el respaldo de la bibliografía más amplia sobre la materia parece difícil infravalorar el abandono progresivo de Barcelona de los hombres de negocios de Florencia, cuando por el contrario tendían a desplazarse masivamente, junto a otros muchos italianos, a Valencia³⁸.

Para el período 1459-1480 la serie «estadística» procedente de los libros maestros y de los registros de *ricordanze* del banco Cambini proporcionan indicaciones preciosas sobre los cambios en marcha en las elecciones de los hombres de negocio florentinos al cambiar la coyuntura interna e internacional. La compañía en cuestión, además de tener una filial en la Curia pontificia, durante años financió sociedades en comenda en Valencia y sobre todo en Lisboa, manteniendo una correspondencia estrecha con otras compañías, florentinas pero no sólo, que operaban en Pisa, Venecia, Barcelona (hasta el estallido de la guerra civil catalana en 1462), Nápoles y, secundariamente, en muchas otras plazas italianas (como Bolonia, Siena, Perusa, L'Aquila, Palermo o Mesina) y extranjeras (Ginebra, Lyon o Constantinopla).

El banco florentino, además de interesarse por actividades financieras y de crédito, negociaba con una gama bastante vasta y heterogénea de mercancías. Entre éstas figuraban obviamente las materias primas indispensables para las manufacturas producidas por las industrias textiles de la ciudad: la importaciones masivas de lana en bruto y las asimismo conspicuas exportaciones de paños elaborados, fenómenos ambos verificables en los libros contables de los Cambini, proporcionaron un apoyo fundamental para los estudios de Hidetoshi Hoshino sobre la evolución del lanificio florentino en la segunda mitad del siglo XV. Si la materia prima provenía en grandísima parte de los altiplanos de los Abruzos, por el contrario los paños se destinaban en un 68 % a las ciudades de Italia central y meridional (con un predominio neto de estas últimas por Nápoles), utilizando para el transporte caravanas de mulas, y sólo el 32 % salía de la península, dirigidas sobre todo a Ragusa y Constantinopla. Dado que una buena parte de esta corriente mercantil extra-italiana preveía el embarque en naves que zarpaban desde Ancona o Pésaro, en consecuencia muy raramente se empleaban las

³⁷ Véase el perfil de las familias en M. E. SOLDANI, *Uomini d'affari...*, pp. 487-544.

³⁸ Cfr. D. IGUAL LUIS, «La ciudad de Valencia y los toscanos en el Mediterráneo del siglo XV», *Revista d'Història Medieval*, 6 (1995), pp. 79-110; Id., *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castellón, 1998; S. TOGNETTI, *Il banco Cambini. Affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*, Florencia, 1999, caps. IX-XI.

galeras mercantiles florentinas³⁹. Sin duda la fuente es parcial, y puede que muchas otras empresas se valieran del puerto de Livorno con más intensidad, en concreto por lo que se refiere al despacho de paños hacia el Levante mediterráneo. Sin embargo, hay un «pero». El banco Cambini cuidaba con meticulosidad la correspondencia con las compañías florentinas que operaban en Pisa y, a través de éstas, participaba asiduamente en los tráficos marítimos basados en el embarcadero livornés; solo que se interesaba para los transportes y las transacciones centradas en mercancías que generalmente no eran ni paños exportados ni lana importada. Por el contrario, la mayor voz sobre las exportaciones marítimas se refiere a los ricos paños de seda enviados casi íntegramente a Lisboa: la clientela la constituía la corte regia de los Avís y el correspondiente séquito de nobles y eclesiásticos. En cuanto a las importaciones por mar, la seda persa y la ibérica tenían una importancia relevante aunque no excepcional, también porque el banco Cambini trataba preferentemente seda italiana, mayoritariamente calabresa⁴⁰. Viceversa, los cargamentos de cuero en bruto de procedencia irlandesa y portuguesa eran imponentes. Esta materia prima se reenviaba en parte desde el puerto toscano hacia Florencia. Sin embargo, una porción sustanciosa se vendía directamente a los comerciantes de Pisa, ciudad en la que operaba desde hacía al menos dos siglos una de las mayores manufacturas de curtido del cuero y de las pieles de toda Italia⁴¹. De hecho, ésta era la única actividad industrial que quedaba para sostener el exangüe tejido económico pisano⁴². Es el momento pues de analizar qué soporte naval utilizaban los Cambini para cuidar sus transportes.

Comencemos con las embarcaciones empleadas para transportar seda, cuero y pieles en bruto (véase tabla 7). Prevalen sin asomo de duda los veleros de fabricación portuguesa: naves, balleneros y en un caso incluso una carabela⁴³. La preponderancia

³⁹ H. HOSHINO, *L'Arte della lana...*, p. 284. Los datos se refieren a los años 1453-1480. Una confirmación del recurso a las naves privadas en la ruta Ancona-Ragusa asimismo en M. MALLET, *The Florentine galleys...*, p. 72.

⁴⁰ S. TOGNETTI, *Un'industria di lusso...*, cap. III.

⁴¹ S. TOGNETTI, «Aspetti del commercio internazionale del cuoio nel XV secolo: il mercato pisano nella documentazione del banco Cambini di Firenze», en S. GENSINI (ed.), *Il cuoio e le pelli in Toscana: produzione e mercato nel tardo Medioevo e nell'età moderna*, Incontro di studio promosso dal Centro di Studi sulla Civiltà del tardo Medioevo (San Miniato, 21-22 febbraio 1998), Pisa, 2000, pp. 17-50.

⁴² Sobre esta manufactura toscana plurisecular (de origen medieval pero activa aún hoy en el Valdarno inferior) véase la bibliografía indicada en S. TOGNETTI, «L'industria conciaria nella Firenze del Cinquecento: uno studio sulla contabilità aziendale», *Archivio Storico Italiano*, 170 (2012), pp. 61-110: 61-67.

⁴³ Véase a propósito el artículo pionero de J. HEERS, «L'expansion maritime portugaise à la fin du moyen âge: la Méditerranée», *Revista da Faculdade de Letras*, 2.^a serie, 22 (1956), pp. 3-33.

lusitana entre los patrones de navíos empleados por los Cambini era más aplastante aún: entre muchos destacaba por importancia João Estevens, director de la *feitoria* portuguesa de Brujas entre 1466 y 1471⁴⁴. Si hablamos en términos de la propiedad de los veleros la cuestión es diferente. En este caso comparecen los genoveses, como Marco y Daniele Lomellini, pertenecientes a una familia con fuertes intereses en la Península Ibérica meridional (Sevilla y Lisboa de manera particular)⁴⁵. O el pisano Jacopo da Colle, titular asimismo de una empresa (junto a su hermano Giovanni y su hijo Michele) que se servía de hombres de confianza presentes en la capital portuguesa, además de en Barcelona, Valencia y Sevilla⁴⁶. Pero sobre todo Giovanni Guidetti y Bartolomeo Marchionni, florentinos residentes en Lisboa, corresponsales y socios comanditarios de los Cambini en la capital de los Avís⁴⁷. Las estrechas relaciones que sus representantes lisboetas tenían con la corte lusitana explican la utilización de una embarcación de propiedad real y del infante don Enrique en 1462. Un origen particular justifica el empleo en 1466 de una carabela perteneciente al obispo del Algarbe Álvaro Afonso. Durante una docena de años fue titular de una cuenta corriente abierta en el banco Cambini por las necesidades financieras unidas a los gastos de la edificación de una capilla dedicada al cardenal de Portugal, don Jaume, en la basílica florentina de San Miniato al Monte. El purpurado, fallecido en Florencia en agosto de 1459 (probablemente en casa de Francesco Cambini, el «*maggiore*» de la compañía), comisionó a los albaceas de sus voluntades testamentarias, y principalmente al obispo del Algarbe, la erección de un fastuoso monumento a sí mismo (y por tanto también a la casa real portuguesa a la que pertenecía el cardenal). En el centenar de anotaciones contables localizables en la cuenta de messer Álvaro Afonso para la capilla de San Miniato, junto a pagos destinados a simples peones y albañiles, aparecen las retribuciones de artistas del calibre de Antonio y Bernardo

⁴⁴ A. H. DE OLIVEIRA MARQUES, «Notas para a história da feitoria portuguesa na Flandres, no século XV», en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, 6 vols. Milano, 1962, vol. II, pp. 439-476: 460. Como es notorio, la *feitoria* era una institución a medio camino entre la agencia comercial y la representación diplomática de la casa real portuguesa en el extranjero.

⁴⁵ V. RAU, «A family of Italian merchants in Portugal in the XVth century: the Lomellini», en *Studi in onore di Armando Saporì*, 2 vols., Milán, 1957, vol. I, pp. 715-726.

⁴⁶ M. BERTI, «Le aziende da Colle: una finestra sulle relazioni commerciali tra la Toscana e il Portogallo a metà del Quattrocento», en *Toscana e Portogallo. Miscellanea storica nel 650° anniversario dello Studio Generale di Pisa*, Pisa, 1994, pp. 57-106.

⁴⁷ Sobre estos personajes véase S. TOGNETTI, *Il banco Cambini...*, *ad indicem*. Sobre Bartolomeo Marchionni, uno de los mayores hombres de negocios en la Lisboa de los grandes descubrimientos geográficos de finales del siglo XV, véase F. GUIDI BRUSCOLI, *Bartolomeo Marchionni, «homem de grossa fazenda» (ca. 1450-1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*, Florencia, 2014.

Rossellino (titulares del proyecto arquitectónico), Alesso Baldovinetti, Luca della Robbia, Antonio y Piero del Pollaiolo y otros más⁴⁸.

En semejante contexto, dominado por los veleros salidos de los astilleros portugueses, las galeras florentinas ofrecen un papel lamentable. Si se excluyen los tres viajes referentes a la importación de seda persa embarcada en Constantinopla, el empleo de la marina estatal por los Cambini se reducía a la mínima expresión; y la contribución de las galeras venecianas era absolutamente insignificante. Desde este punto de vista queda fuera de toda duda que el banco florentino prefería desembolsar sumas para las primas aseguradoras (en ocasiones realmente considerables), para tener la posibilidad de aprovecharse de las naves redondas de nacionalidad extranjeras, evidentemente consideradas más funcionales para las propias exigencias comerciales. Es notorio y manifiesto que en el caso de los cueros y las pieles el empleo de galeras era inoportuno. Una nave con una bodega relativamente limitada y llena de remeros se combinaba mal con el transporte de una mercancía abultada, de modesto valor por unidad y ciertamente muy maloliente.

La situación cambia en una medida muy significativa si se observan los datos referentes a las exportaciones marítimas de paños de seda (véase la tabla 8). En este caso se trataba de una mercancía relativamente poco voluminosa, pero de gran valor individual. Un artículo de gran valía que no desdeñaba el empleo de naves seguras, capaces entre otras cuestiones de tumbar los onerosos costes del seguro: aquí sí comparecen las galeras estatales florentinas y venecianas, así como las denominadas «de Borgoña», propiedad de la filial de Brujas del banco Médicis, empleadas generalmente para la navegación atlántica⁴⁹. A pesar de todo, si los paños tenían como meta final Lisboa, la primera elección siempre recaía en las naves y balleneros patroneados por lusos, en ocasiones propiedad asimismo de florentinos y genoveses.

Concluamos esta rápida digresión con algunas consideraciones finales. El sistema de las galeras mercantiles florentinas siempre padeció de una especie de pecado original: el de haber sido proyectado en función de una sola ciudad y una sola economía urbana. No obstante, la organización estatal de los itinerarios cosechó un éxito inicial suficientemente bueno, seguido de una brusca interrupción de los viajes a finales de la década de 1440, coincidiendo con las guerras entre Alfonso V y la república florentina. La paz de Lodi sentó las bases para la reanudación de la navegación florentina, pero

⁴⁸ G. CORTI, F. HARTT y C. KENNEDY, *The Chapel of the Cardinal of Portugal, 1434-1459, at San Miniato in Florence*, Filadelfia, 1964.

⁴⁹ R. DE ROOVER, *Il banco Medici...*, pp. 214-215, 495-496, 503-505 y *passim*; M. MALLET, *The Florentine galleys...*, pp. 98-102.

salvo en la década de 1460, el sistema terminó por atrofiarse. Dado que Florencia, en buena medida por su propia voluntad, no tenía a sus espaldas una serie de florecientes economías urbanas (como ocurría por el contrario en el caso de la *Serenissima*), la preparación y la utilización de las flotas estatales se resentían enormemente de cada mutación interna de la estructura productiva de la ciudad flordelizada. Cuando se abandonó definitivamente el sistema de las galeras (a finales de la década de 1470), la espina dorsal del compartimento manufacturero florentino había experimentado profundos cambios respecto al inicio de la década de 1420.

La lana trabajada venía cada vez menos de Inglaterra: los mayores proveedores eran los mercaderes-ganaderos de los Abruzos⁵⁰, o los hombres de negocios ibéricos, incluyendo los castellanos de las ciudades del valle del Duero⁵¹. Estos últimos, destinados a prevalecer desde finales del siglo XV y durante todo el siglo XVI, tenían sin embargo la peculiaridad de ocuparse directamente del envío de la lana merina producida en el altiplano de la Meseta Norte. No por nada los hombres de negocios de Burgos y otras ciudades castellanas se valieron pronto de la presencia en Florencia de un cónsul de la propia nación mercantil, haciendo de la ciudad del Arno el centro más importante de su red comercial en Italia⁵². Esto significa que ellos tenían que ocuparse del transporte de la materia prima, apoyándose con frecuencia en veleros y armadores vizcaínos. En cuanto a la seda cruda, las importaciones de madejas no italianas eran un fenómeno en fase decreciente: junto a las tradicionales producciones meridionales se estaban afirmando rápidamente las del área toscana-romañola y sobre todo padana⁵³.

⁵⁰ H. HOSHINO, *L'Arte della lana...*, pp. 278-280, 299-302; ID., *I rapporti economici tra l'Abruzzo aquilano e Firenze nel basso medioevo*, L'Aquila, 1988, caps. III-IV.

⁵¹ H. HOSHINO, *L'Arte della lana...*, pp. 280-282, 299-303; H. CASADO ALONSO, «Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos», en *Bartolomeu Dias e a sua época*, Actas do congresso internacional, 5 vols., Oporto, 1989, III: *Economia e comércio marítimo*, pp. 585-608: 604-608; B. DINI, «Mercanti spagnoli a Firenze (1480-1530)», en ID., *Saggi su un'economia-mondo...*, pp. 289-310; L. BÖNINGER, «Politics, Trade and Toleration in Renaissance Florence. Lorenzo de' Medici and the Besalù Brothers», *I Tatti Studies*, 9 (2001), pp. 139-171: 142-144.

⁵² Sobre las colonias castellanas en Italia y en Europa entre los siglos XV y XVI, véanse los trabajos de H. CASADO ALONSO, «Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)», en H. CASADO ALONSO (ed.), *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, pp. 15-56; ID., *El Triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, 2003, pp. 73-134; ID., «Las redes comerciales en Europa (siglos XV y XVI)», en H. CASADO ALONSO y A. GARCÍA BAQUERO (eds.), *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, Madrid, 2007, pp. 279-307.

⁵³ Sobre la difusión de la sericultura en Toscana y en la Italia centro-septentrional entre la Edad Media y la Moderna véase F. BATTISTINI, *Gelsi, bozzoli e caldaie. L'industria della seta in Toscana tra città, borghi e campagne (sec. XVI-XVIII)*, Florencia, 1998; ID., *L'industria della seta in Italia nell'età moderna*, Bolonia, 2003.

Respecto a las materias primas de amplio volumen y escaso valor, como el cuero y las pieles, se ha constatado ampliamente que la galera era un soporte naval inapropiado.

También en el ámbito de las manufacturas, particularmente entre las prendas de lana y los paños de seda, las mutaciones habían sido relevantes. Las estofas de lana si no se enviaban (por tierra) hacia las principales ciudades de la Italia central y meridional, tenían como destino último el Levante, concretamente Estambul. Pero la ruta privilegiada para la exportación de paños florentinos hacia la capital otomana ahora era la que pasaba por el Adriático, uniendo los puertos de Ancona (y de otras ciudades de las Marcas) y Ragusa: una solución que volvía obsoletas las galeras de Levante⁵⁴. En cuanto a los paños de seda, exportados de modo extraordinario, hay que tomar en consideración el papel cada vez más importante (diría incluso que fundamental) asumido por las nuevas ferias internacionales de Lyon. Sederos y batihojas producían en buena parte sus terciopelos, damascos y brocados para el mercado lionés. La ciudad francesa asumió una relevancia tal para la economía florentina del Renacimiento pleno que determinó amplios saldos positivos en la balanza comercial de la ciudad. Incluso en el caso en el que los paños terminaran finalmente en otros grandes centros de la Europa no mediterránea (Brujas o Londres, Amberes o Núremberg), con frecuencia era Lyon la que funcionaba como punto de recogida y clasificación de las preciadas mercancías⁵⁵.

En consecuencia, a finales del siglo XV todo contribuía a que la época de las galeras estatales se dirigieran hacia su final: una fase corta de la historia económica florentina, pero capaz de producir relevantes frutos póstumos, si se piensa solamente en personalidades como Amerigo Vespucci y Giovanni da Verrazzano.

⁵⁴ Cfr. por ejemplo B. DINI, «Aspetti del commercio di esportazione dei panni di lana e dei drappi di seta fiorentini in Costantinopoli, negli anni 1522-1531», en Id., *Saggi su un'economia-mondo...*, pp. 215-270. De modo más general cfr. R. A. GOLDTHWAITE, *The economy...*, pp. 182-190.

⁵⁵ B. DINI, «L'economia fiorentina dal 1450 al 1530», en Id., *Saggi su un'economia-mondo...*, pp. 187-214: 193-199 y 203-207; S. TOGNETTI, *Un'industria di lusso...*, partiendo de la voz Lyon en el índice sobre nombres de lugar; R. A. GOLDTHWAITE, *The economy...*, partiendo de la voz Lyon en el índice de nombres; S. TOGNETTI, *I Gondi di Lione. Una banca d'affari fiorentina nella Francia del primo Cinquecento*, Florencia, 2013.

Tabla 1. Mercancías inglesas importadas por vía marítima por Nofri Strozzi, 1405-1414

<i>Extremos cronológicos del viaje^a</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Compañía proveedora con sede en Londres</i>	<i>Transportes navales: zapados de Southampton</i>	<i>Intermediarios comerciales</i>
10/04/1405 - 02/09/1405	55 sacos de lana	Neri di Agnolo y Giovanni Vettori & co.	1 nave catalana para Piombino y 1 nave «vaccha» para Génova	—
25/04/1406 - 23/07/1406	319 sacos de lana	Giovanni Orlandini & co. - Simone Tornabuoni y Domenico Caccini & co. - Neri di Agnolo y Giovanni Vettori & co.	4 naves ligures: 1 genovesa y 1 savonesa para Piombino (vía Génova) y 2 genovesas para Génova	Tommaso di Giacomino & co. de Génova - Francesco y Niccolò Tornabuoni de Florencia - Marco Strozzi en Piombino - Niccolò di Luca & co. de Florencia
30/01/1407 - 06/07/1407	115 sacos de lana e 2 fardos de paños de lana	Neri di Agnolo y Giovanni Vettori & co.	2 naves genovesas para Porto Pisano	Tommaso di Giacomino & co. de Génova - Marco Strozzi a Pisa
30/06/1407 - 01/02/1409	550 sacos de lana	Francesco Ardinghelli y Gherardo Davizzi & co.	2 naves genovesas y 1 nave provenzal hacia Porto Pisano	Bartolomeo Spinelli & co. de Brujas
01/06/1408 - 22/09/1408	505 sacos de lana	Neri di Agnolo y Giovanni Vettori & co. - Francesco Ardinghelli y Gherardo Davizzi & co.	2 naves genovesas para Porto Pisano	Niccolò Ciampelli & co. de Pisa
29/03/1409 - 20/07/1411	4 fardos de paños de lana	Francesco Ardinghelli y Gherardo Davizzi & co.	1 nave savonesa para Porto Pisano (vía Génova)	—
07/08/1413 - 01/05/1414	346 sacos de lana, 8 fardos de paños y 8 fardos de pieles	Filippo di Tommaso degli Alberti & co. - Neri Ardinghelli y Gherardo Davizzi & co.	1 nave provenzal para Porto Pisano (vía Marsella) y 1 veneciana para Venecia	Simone y Ciolo Benedetti de Pisa - Neri Ardinghelli & co. de Florencia - comp. Gaddi de Venecia - comp. Ricci de Génova

^a La primera de las dos fechas se refiere al primer crédito sobre la cuenta corriente de un proveedor en Inglaterra (que ha anticipado el coste de adquisición y todos los gastos accesorios hasta el embarque en Southampton), mientras la segunda indica el día en el que comienza la venta de la mercancía en Florencia o, en ausencia de esta referencia, al primer pago por los costes de transporte y de las voces complementarias. En consecuencia, la primera fecha tiene un valor orientativo (si bien es probable que el reembolso sea posterior a la partida de la nave), mientras la segunda debe entenderse sin dudas como *terminus ante quem*. Fuente: TOGNETTI, «Gli affari di messer Palla Strozzi...», pp. 15-17.

Tabla 2. Seguros marítimos estipulados por Nofri Strozzi, 1407-1413

<i>Fecha</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Carga asegurada</i>	<i>Máximo en florines</i>	<i>Trayecto^a</i>	<i>Tipo de navío</i>	<i>Prima</i>
jul. 1407	Giovanni de' Medici	paños de lana	300	Aigues Mortes-Gaeta	nave de Cristofano Calvo y nave de Paganino da Biasia genoveses	2,5%
jul. 1407	Giovanni de' Medici	—	600	Aigues Mortes-Gaeta	nave de Cristofano Calvo y nave de Paganino da Biasia genoveses	2,5%
jul. 1407	Tommaso Amidei	paños de lana	600	Aigues Mortes-Gaeta	nave de Cristofano Calvo y nave de Paganino da Biasia genoveses	2,5%
jul. 1407	Giovanni de' Medici	—	800	Pisa/Livorno-Valencia	galera de Joan Esteve valenciano	2,5%
jul. 1407	Tommaso di Gherardo Piaciti	plata	200	Venecia-Valencia	nave de Marco Barbo veneciano	4%
jul. 1407	Averardo de' Medici	—	200	Tortosa-Ancona/Venecia	nave de Francisc Pujol y Bernat «Brungntionese» de Tortosa	5%
ago. 1407	Francesco di Marco Datini	lana de Menorca	400	Mallorca/Menorca-Pisa	nave de Urbano Foderato savonés	3%
ago. 1407	Giovanni di Michele di ser Parente	paños de seda	350	Porto Pisano-Barcelona	nave de Antoni «Salagrese» catalán	4%
ago. 1407	Giovanni del Bifero	paños de seda	100	Porto Pisano-Barcelona	nave de Antoni «Saligrensi» catalán	4%
ago. 1407	Giovanni de' Medici	paños de lana	350	Aigues Mortes-Gaeta	nave de Cristofano Calvo y nave de Paganino da Biasia genoveses	2,5%
ago. 1407	Antonio di Lapaccio	—	200	Valencia-Pisa	galera de Joan Esteve valenciano	2,25%
ago. 1407	Antonio di ser Bartolomeo	lana	200	Valencia-Pisa	galera de Joan Esteve valenciano	2,25%
ago. 1407	Bonaccorso Berardi	—	550	Valencia-Porto Pisano	galera de Joan Esteve valenciano	2,25%
ago. 1407	Francesco di Marco Datini	—	200	Valencia-Pisa	galera de Joan Esteve valenciano	2,25%
ago. 1407	Filippo Guidetti & co.	paños de lana	500	Porto Pisano-Gaeta	nave de Paganino da Biasia genovés	4%

Tabla 2. (Continuación)

sept. 1407	Averardo de' Medici & co.	—	400	Barcelona-Beirut/Alejandro	galera de Gherardo de Doni catalán	3%
sept. 1407	Giovanni de' Medici	—	800	Porto Pisano-Valencia	galera de Joan Esteve valenciano	2,5%
sept. 1407	Giovanni del maestro Niccolò & co.	plata	400	Pisa-Valencia	galera de Joan Esteve valenciano	5%
sept. 1407	Tommaso di Gherardo Piaciti	lana	200	—	nave de «Alfonso Santamaría y Piero Fabrichosi»	5%
sept. 1407	Averardo de' Medici & co.	—	500	Beirut-Barcelona	galera de Gherardo de Doni catalán	3%
sept. 1407	Luigi Davanzati & co.	seda	300	Francavilla-Alejandro	nave de «Jacopo Panpano»	3%
oct. 1407	Matteo Villani	lana inglesa	600	Inglaterra-Génova	nave de Marchese Lomellini genovés	7%
oct. 1407	Francesco di Marco Datini	paños de Perpiñán	250	Peñíscola-Pisa	nave de Francesc y Pere Llobet catalanes	4,5%
oct. 1407	Francesco di Marco Datini	—	400	Barcelona/Tortosa-Pisa	nave de Francesc y Pere Llobet catalanes	4,5%
oct. 1407	Antonio di Agnolo Covoni	—	300	Valencia-Porto Pisano	nave de Pere Ponç de «Sarilio» catalán	4%
sept. 1408	Francesco di Marco Datini	—	—	—	—	—
nov. 1408	Jacopo Bono y otros mercaderes de Ragusa	lana y otras mercancías	860	Valencia-Venecia	cocas de los venecianos Francesco Pilotto, Troilo Malipiero y Bartolomeo de Benedetto	6%
nov. 1408	Tommaso di Gherardo Piaciti	—	200	—	—	5%
dic. 1408	Scolaio di Nepo Spini	—	350	—	—	4,5%
ene. 1409	Francesco di Marco Datini	lana	400	Valencia-Pisa	—	4%
ene. 1409	Francesco Ardinghelli y Piero Bonciani & co. de Florencia	lana	3000	Southampton-Génova-Porto Pisano	nave de Piero Natone savonés	6%
feb. 1409	Francesco Ardinghelli y Piero Bonciani & co. de Florencia	lana	1000	Southampton-Génova-Porto Pisano	nave de Piero Natone savonés	7%

Tabla 2. (*Continuación*)

dic. 1410	Averardo de' Medici & co.	—	300	Porto Pisano-Marsella/Barcelona	—	8%
dic. 1410	Francesco di Marco Datini	—	200	Provenza-Porto Pisano	nave de «Piero Barra» provenzal	10%
dic. 1412	Luca del Sera	—	600	Valencia/Barcelona-Porto Pisano/Talamone/Piombino	galera de los catalanes, patrón Joan «Kinier»	10%
ene. 1413	Andrea di Como & co.	—	300	Pisa-Barcelona	galera del <i>comune</i> de Florencia patrón Giuliano de Turpia	8%

^a El símbolo / entre dos localidades indica una opción tanto para la localidad de partida como para la de llegada.

Fuente: TOGNETTI, «Gli affari di messer Palla Strozzi...», pp. 22-25.

Tabla 3. Seguros marítimos estipulados en el banco Strozzi-Lanfredini, 1420-1422

<i>Data</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Carga asegurada</i>	<i>Máximo en florines</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Tipo de navío</i>	<i>Premio</i>
13-04-1420	Antonio y Carlo di Salvestro Serristori & co.	azúcar	300	Palermo-Porto Pisano	galera veneciana	1%
27-04-1420	Bartolomeo di Tommaso di Ugolino y Francesco Guiducci & co.	paños de seda	100	Porto Pisano-Port-de-Bouc/Aigues Mortes	galeota veneciana	2,75%
30-04-1420	Bartolomeo di Verano Peruzzi por cuenta de Iuccio di Marabotino Manetti	«merce sottile»	400	Porto Pisano-Port-de-Bouc/Aigues Mortes	galera veneciana	2,75%
30-05-1420	Antonio di Jacopo y Doffo Spini & co.	bandejas de plata	500	Port-de-Bouc/Aigues Mortes-Porto Pisano	galera veneciana	3%
01-06-1420	Bartolomeo di Tommaso di Ugolino y Francesco Guiducci & co.	lana y pieles	200	Tortosa-Barcelona-Porto Pisano	nave del catalán «Puchordese»	12%
19-06-1420	Niccolò di Luca & co.	cuero y flete de la nave	200	La Esclusa-Barcelona	nave de «Bernardo Infusieri»	6%
27-06-1420	Antonio di ser Bartolomeo di ser Nello & co.	paños de lana o cueros	500	Port-de-Bouc/Aigues Mortes-Porto Pisano	galera veneciana	3%
03-07-1420	Bartolomeo di Tommaso di Ugolino y Francesco Guiducci & co.	paños de lana	250	Porto Pisano-Nápoles/Gaeta	galera veneciana	1%
07-08-1420	Matteo Berardi & co.	paños de seda	300	Savona-Valencia	nave de «Gianni Bine»	5,5%
07-08-1420	Bardo de' Bardi y Primerano Girolami & co.	lana	500	Mallorca/Menorca-Porto Pisano	nave del catalán Jaume Pasqual	7%
17-09-1420	Antonio di ser Bartolomeo di ser Nello & co.	lana o lino o paños de seda	200 ^a	Valencia-Porto Pisano	nave del veneciano Francesco «Ricio»	7%
02-10-1420	Luca di Rinieri & co. por cuenta de messer Luigi Cigala	paños de lana	225	La Esclusa-Cádiz	nave del genovés Francesco Spinola	5%
12-11-1420	Gherardo y Antonio Canigiani & co.	—	600	Londres/Sandwich-Venecia	dos galeras venecianas	2%

Tabla 3. (Continuación)

11-01-1421	Luca del Sera & co.	lana	400	Southampton-Cádiz	nave del veneciano Luca Faliero	4%
14-01-1421	Luca di Rinieri & co. por cuenta de messer Luigi Cigala	cueros	200	Cádiz/Sevilla-Génova	nave de «Leonardo da San Vignonte»	4,75%
16-01-1421	Tommaso di Bartolo di ser Tino	paños de lana, telas y otras mercancías	300	Porto Pisano-Túnez	nave del anconetano «Polo Olivieri»	3,5%
22-03-1421 ^b	Filippo di messer Biagio Guasconi & co. laneros	paños de lana	200	Piombino-Barcelona	nave del catalán Francesc Giner	6%
08-04-1421	Antonio di ser Bartolomeo di ser Nello & co.	azúcar	500	Palermo-Porto Pisano	galera veneciana	1%
30-04-1421	Andrea de' Pazzi & co.	velas	430	Porto Pisano-Port-de-Bouc	galera veneciana	4%
30-04-1421	Tuccio di Marabottino Manetti & co.	«merce sottile»	500	Porto Pisano-Port-de-Bouc	galera veneciana	1,25%
05-06-1421	Andrea de' Pazzi & co.	paños de lana	500	Aigues Mortes/ Port-de-Bouc-Porto Pisano	galera veneciana	5%
07-06-1421	Gherardo y Antonio Canigiani por cuenta de Ormanno di messer Rinaldo degli Albizzi & co.	paños de lana	200	Porto Pisano-Barcelona	nave del flamenco «Giovanni Grilosi»	9%
21-06-1421	Nicola y Cambio di messer Vieri de' Medici & co.	paños de seda	600	Porto Pisano-Gaeta	galera veneciana	1,5%
16-08-1421	Antonio di ser Bartolomeo di ser Nello & co.	azúcar	400	Palermo-Pisa	galera veneciana	1%
26-09-1421	Luca di Rinieri & co. por cuenta de Giovanni de Michele di ser Parente & co. sederes	paños de seda	500	Porto Pisano-Port-de-Bouc	galera veneciana	1,5%
19-12-1421	Bartolomeo di Tommaso di Ugolino y Francesco Guiducci & co.	paños de lana y de seda	500	Pisa-Palermo	galera veneciana	1%
02-01-1422	Luca del Sera & co.	paños de lana	300	San Feliu/Colliure-Porto Pisano	nave del catalán Ramón Tragner	8%

Tabla 3. (*Continuación*)

14-01-1422	Andrea de' Pazzi & co.	vida de Apolonio «Borsai»	300	Porto Pisano-Valencia	—	5%
15-01-1422	Salomone di Carlo Strozzi & co.	lana	500	Southampton-Porto Pisano	nave del veneciano Luca Faliero	12%
15-01-1422	Vieri Guadagni & co.	paños de lana	225	Colliure-Porto Pisano	nave del catalán Pere Gil	8%
03-03-1422	Corso de' Ricci e Filippo di Antonio & co.	azúcar	300	Palermo-Porto Pisano	galera veneciana	2%
21-11-1422	Niccolò Barbadoro & co.	paños de lana	400 ^c	La Esclusa-Sicilia	galeras venecianas	2%
22-12-1422	Vieri Guadagni & co.	—	200	—	galeras florentinas	4%

^a Siniestro asegurado el 24 de octubre de 1421.

^b Póliza anulada el 10 de abril siguiente.

^c Siniestro asegurado el 1 de abril de 1423.

Fuente: TOGNETTI, «Gli affari di messer Palla Strozzi...», art. cit., pp. 55-58.

Tabla 4. Seguros marítimos estipulados ante Bardo de Francesco di messer Alessandro dei Bardi, 1426-1428

<i>Data</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Carga asegurada</i>	<i>Máximo en florines</i>	<i>Triyecto</i>	<i>Tipo de navío</i>	<i>Premio</i>
30-03-1426	Luca del Sera & co.	paños de lana	200	Barcelona-Porto Pisano	galera florentina patrón Jacopo Tedaldi	5%
10-05-1426	Bartolomeo Peruzzi & co.	—	200	Porto Pisano-Palermo/ Messina	galera florentina	3%
17-05-1426	Bartolomeo di Antonio e Stefano di Nello & co.	azúcar	320	Palermo-Porto Pisano	galera florentina	3%
27-05-1426	Antonio da Rabatta & co.	alumbre	100	Porto Pisano-La Esclusa	—	17% [sic]
20-06-1426	Vincenzo di Nofri da Fabriano y hermanos	paños de lana, lana y otras mercancías	1000 ^a	Valencia/Tortosa-Fano	nave de Bartolomeo pisano	8-8,5%
26-08-1426	Andrea Borgognoni & co. por cuenta de Averardo de' Medici & co.	paños de seda	200	Porto Pisano-Barcelona/ Valencia	nave de «Inchoniglio»	7%
06-09-1426	Giovanni y Niccolò Giugni por cuenta de Averardo de' Medici & co.	—	200	Palermo/Messina-Pisa	galeras venecianas	2%
02-10-1426	herederos de Vieri Guadagni & co.	lana «francesca»	200	Valencia-Porto Pisano	galera de Valencia	3%
17-10-1426	Luca del Sera & co.	—	200	Aigues Mortes-Porto Pisano	galeras venecianas	2%
08-11-1426	Cosimo y Lorenzo de' Medici & co.	paños de lana	200	La Esclusa-Cádiz	galera de Valencia	2,75%
10-03-1427	Luca del Sera & co.	fette de seda	200	Porto Pisano-Port-de-Bouc	galera florentina patrón Piero Zampini	2%
16-04-1427	Bernardo Carnesecci y Vieri de' Medici & co.	—	200	Aigues Mortes-Porto Pisano	galera florentina patrón Piero Zampini	2,5%
16-04-1427	Antonio di Filippo di Piero Rinieri & co. por cuenta de Bartolo Tedaldi	—	200	Aigues Mortes-Porto Pisano	galera florentina patrón Piero Zampini	3%
01-07-1427	Cosimo e Lorenzo de' Medici & co.	malvasia	106 ^{2/3}	Candia-Southampton de	nave de Luigi Tommasini veneciano	8%

Tabla 4. (Continuación)

10-07-1427	Fantino de' Medici & co. de Barcelona	—	280	Barcelona-La Esclusa	galeras florentinas de Poniente, patrones Luigi Pitti y Niccolò Corbinelli	2,75%
30-08-1427	Bernardo di Uguccione y Zanobi Cortigiani & co.	papel	100	Ancona-Valencia	nave de Donato Donati veneciano	6%
02-09-1427	Luca del Sera & co.	velas	100	Porto Pisano-Port-de-Bouc	galera florentina, patrón Leonardo di Giacomino	3%
11-09-1427	Vincenzo di Nofri da Fabriano y hermanos	papel	600 ^a	Ancona-Valencia	nave de Donato Donati veneciano	6%
11-02-1428	Andrea de' Pazzi & co.	oro/plata acuñada/no acuñada y otras cosas	200	Aigues Mortes-Porto Pisano	galera veneciana	2%
27-02-1428	Jacopo di Paolo & co. laneros	paños de lana	200	Porto Pisano-Palermo	galera veneciana	2,5%
02-03-1428	Vannozzo Serragli & co.	paños de seda	200	Piombino-Valencia	galeras catalanas	3%
06-03-1428	Antonio di Salvestro Serristori & co.	paños de lana	200	Sandwich-Porto Pisano	galeras florentinas de Poniente, patrones Jacopo Benizi y Niccolò Corbinelli	8%
17-03-1428	Giacoppo de' Bardi & co. de L'Aquila	lana y azafrán	1400 ^a	Francavilla-Venecia	«navilio» de Girolamo Lia	2%

^a Riesgo cubierto por Bardi siendo copartícipes otros aseguradores.

Fuente: ASF, *Libri de commercio e de famiglia*, n. 361, cc. 11, 42, 123, 162, 212.

Tabla 5. Seguros marítimos estipulados en Barcelona para naves hacia y desde Porto Pisano, 1428-1429

<i>Data</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Carga asegurada</i>	<i>Máximo en libras de Barcelona</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Tipo de navío y patrón</i>
10 jul. 1428	Joan Sorell y los herederos de Francesc Miró de Barcelona	3 «setzenes» de un nave cargada de lana	300	Tortosa-Barcelona-Pisa-Talamone-Barcelona	<i>navi</i> , patrón Joan Sorell de Barcelona
20 jul. 1428	Francesco Tosinghi, florentino de Barcelona, y otros	paños de seda y de oro	600	Pisa-Barcelona	<i>navi</i> , patrón Joan del Buch
20 jul. 1428	Ramon Jordà de Tortosa	lana	200	Barcelona-Pisa	<i>navi</i> , patrón Joan Sorell de Barcelona
27 jul. 1428	Pere y Bernat Gibert de Barcelona	lana	250	Barcelona-Pisa/Piombino/Talamone	<i>navi</i> , patrón Joan Sorell de Barcelona
28 jul. 1428	Joan Dalos de Zaragoza	lana	100	Tortosa-Porto Pisano	<i>navi</i> , patrón Nicolau Faciar de Sant Feliu de Guixòls
9 ago. 1428	mercaderes de Barcelona y de Sassari	pieles, queso y otros	300	Porto Torres-Pisa	coca, patrón Joan Mercèr de Tortosa
2 ago. 1428	Ramon Jordà de Tortosa	lana	350	Tortosa-Pisa-Talamone	<i>navi</i> , patrón Arnau Taulari de Colliure
17 ago. 1428	Pere y Bernat Gibert de Barcelona	forraje	800	Pisa/Talamone-Barcelona	<i>navi</i> , patrón Joan Sorell de Barcelona
18 ago. 1428	Francesc e Gabriel Valls de Barcelona	lana	500	Peñíscola-Pisa/Talamone	<i>navi</i> , patrón Arnau Taulari de Colliure
13 sept. 1428	Ramon Jordà de Tortosa	lana	175	Tortosa-Porto Pisano	<i>navi</i> , patrón Francesc Salellas
6 oct. 1428	Pere y Bernat Gibert de Barcelona	lino	400	Tortosa-Pisa/Talamone	<i>navi</i> , patrón Joan del Buch
25 oct. 1428	Ramon Jordà de Tortosa	lana	150	Tortosa-Porto Pisano	<i>navi</i> , patrón Joan del Buch
12 nov. 1428	Joan de Torralba de Barcelona	lana	500	Tortosa-Pisa-Talamone	<i>navi</i> , patrón Joan del Buch
15 nov. 1428	Miquel Negre de Perpiñán	paños de lana	1300	Aigues Mortes-Colliure	galeras florentinas de Poniente, patrones Antonio Serragli, Antonio Albizzi y Filippo Guadagni

Tabla 5. (Continuación)

23 nov. 1428	Francesco Ventura florentino	flete de la galera	795	La Esclusa-Valencia-Barcelona-Pisa	galera, patrón Francesco Ventura
23 nov. 1428	Calvano Salviani y Giovanni Ventura florentinos de Barcelona	paños de lana, estaño, rubia, pieles, arenques y otros	1100	La Esclusa-Barcelona	galera, patrón Francesco Ventura
8 ene. 1429	Ramon Jordà de Tortosa	lana	350	Tortosa-Pisa/Talamone	<i>nau</i> , Bartomeu Soler de Barcelona
16 feb. 1429	Francesc y Bernat Andreu de Perpinián	paños de lana	100	Colliure-Pisa	<i>nau</i> , patrón Arnau Taulari de Colliure
21 feb. 1429	Ramon Jordà de Tortosa	lana	350	Tortosa-Pisa/Talamone	<i>nau</i> , patrón Joan del Buch
30 may. 1429	Hug D'Aguilar de Barcelona	paños de lana, telas, sayas, pieles y estaño	1200	Sant Feliu de Guíxols-Pisa	galeras florentinas de Poniente, patronos Antonio Serragli, Antonio Albizzi y Filippo Guadagni
30 may. 1429	Gabriel Ses Olivers de Barcelona	tele	100	Barcelona/Sant Feliu de Guíxols-Pisa	galeras florentinas de Poniente, patronos Antonio Serragli, Antonio Albizzi y Filippo Guadagni
30 may. 1429	Jaume Amargós de Barcelona	paños de lino de Flandés	400	Sant Feliu de Guíxols-Porto Pisano	galeras florentinas de Poniente, patronos Antonio Serragli, Antonio Albizzi y Filippo Guadagni
2 jun. 1429	Nicolau Reverdet de Barcelona	lana	300	Tortosa-Savona-Pisa	<i>nau</i> , patrón Antoni Morell de Blanes
6 jun. 1429	Antoni Pujada de Barcelona	estaño y paños ingleses	300	Sant Feliu de Guíxols-Pisa	galeras florentinas de Poniente, patronos Antonio Serragli, Antonio Albizzi y Filippo Guadagni
21 jun. 1429 ^o	Giovanni di Andrea, florentino residente en Barcelona	su parte de la nave	400	Colliure-Savona-Porto Pisano	<i>nau</i> , patrón Niccolò Mari florentino

Tabla 5. (Continuación)

26 jun. 1429 ^a	Bernardo Ventura y Bernardo Carnesecci, florentinos en Montpeller	plata no acuñada y otras mercancías	1000	Leucate/Aigues Mortes-Pisa-Túnez-Rodas	<i>nau</i> , Bernat Puig de Barcelona
2 jul. 1429	Bernat Gibert de Barcelona	boldrones	50	Barcelona-Pisa	<i>nau</i> , patrón Antoni Morell de Blanes
4 jul. 1429	—	grana berberisca y local	275	Valencia-Pisa	<i>nau</i> , patrón Niccolò Mari florentino
5 jul. 1429	Nicolau Reverdet de Barcelona	lana	200	Tortosa-Pisa	<i>nau</i> , patrón Antoni Pujada de Sant Feliu de Guíxols
5 jul. 1429	Niccolò y Bernardo del Barrino, florentinos en Valencia	seda	150	Colliure-Pisa	<i>nau</i> , patrón Niccolò Mari florentino
7 jul. 1429	Calvano Salviati y Giovanni Ventura, florentinos a Barcelona, y otros	seda	200	Valencia-Pisa	<i>nau</i> , patrón Niccolò Mari florentino
28 jul. 1429	Ramon Jordà de Tortosa	lana	150	Tortosa-Pisa	<i>nau</i> , patrón Antoni Pujada de Sant Feliu de Guíxols
28 jul. 1429	Ramon Jordà de Tortosa	lana	100	Tortosa-Pisa	<i>nau</i> , patrón Antoni Macià de Sant Feliu de Guíxols
3 ago. 1429	Nicolau Reverdet de Barcelona	lana y cuero	200	Barcelona-Pisa/Talamone	<i>nau</i> , patrón Nicolau Canto de Barcelona
3 ago. 1429	Manuel Belcaire de Barcelona	lana	200	Tortosa-Pisa	<i>nau</i> , patrón Antoni Macià de Sant Feliu de Guíxols
4 ago. 1429	Gabriel Ses Olivers de Barcelona	tele	100	Pisa-Barcelona	<i>nau</i> , patrón Niccolò Mari florentino
5 ago. 1429	Ramon Jordà de Tortosa	lana	150	Tortosa-Pisa	<i>nau</i> , patrón Nicolau Canto de Barcelona
16 ago. 1429	Pere y Bernat Gibert de Barcelona	lana	1450	Tortosa-Pisa/Talamone	<i>nau</i> , patrón Antoni Corxello de Barcelona
17 ago. 1429	Hug D'Aguilar de Barcelona	paños de lana, telas, sayas pieles y otros	25 ^b	Pisa-Barcelona	<i>nau</i> , patrón Niccolò Mari florentino

Tabla 5. (*Continuación*)

29 ago. 1429	Niccolò y Bernardo del Barrino, florentinos de Valencia, y otros	grana	300	Valencia-Pisa	<i>nau</i> , patrón Nicolau Canto de Barcelona
17 oct. 1429	Fantino de' Medici & co. de Barcelona	paños de seda y de oro cargados en Pisa	450	Barcelona-Cádiz	galeras florentinas de Poniente, patrones Piero Vespucci y Andrea Carneseccchi
15 nov. 1429	Martín Doyo, canónigo de Pamplona	libros de derecho canónico y de gramática, hábitos, toallas y sábanas	110	Barcelona-Pisa	<i>nau</i> , patrón Joan Sorell de Barcelona
14 dic. 1429	Joan de Torralba de Barcelona	lana	700	Barcelona-Pisa	<i>nau</i> , patrón Joan Sorell de Barcelona

^a Póliza anulada el 11 de julio siguiente.

^b En realidad la carga se aseguró en Pisa o en Florencia por 2.400 florines.

Fuente: ARCHIVO HISTÓRICO DE PROTOCOLOS DE BARCELONA, 150/3, c. 11r-v, 4v-5v, 6v, 7v-8v, 121r-v, 15v-16r, 18v, 26r, 34v, 40v, 41v, 46r-47r, 55v, 62r, 63r, 81r-82r, 83r-v, 87r, 97r-97v, 103r-104v, 106r, 108v-109r, 110v-112r, 113v, 115r, 116v, 128r, 130r, 135r-v.

Tabla 6. Seguros marítimos estipulados en Barcelona para naves hacia Porto Pisano-Livorno, 1455-57

<i>Data</i>	<i>Asegurado</i>	<i>Carga asegurada</i>	<i>Máximo en libras de Barcelona</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Tipo de navío y patrón</i>	<i>Premio</i>
16 apr. 1455	Bartomeu Muntmany de Barcelona	cuero y cera berberiscos	200	Barcelona-Pisa	<i>navi</i> , patrón Bernat Soldevíla	8%
4 ago. 1455	Federico Galletti, pisano residente en Barcelona	casco de la galera	150	Barcelona-Livorno	galera, patrón Antoni Vilatorra	3%
5 ago. 1455	Leonarde y Lorenç Benet de Perpiñán	paños de lana	1050	Colliure-Livorno	galera, patrón Antoni Vilatorra de Barcelona	2%
15 nov. 1455	Leonardo Gualandi, pisano residente en Barcelona	lana, nave y fletes a pagar de otras mercancías	1825	Barcelona-Pisa-Nápoles	<i>navi</i> , patrón Tomás Pujada de Barcelona	7,5%
26 nov. 1456	Francesco Pipinelli, pisano pero ciudadano de Barcelona	lana	200	Tortosa-Génova-Pisa	<i>navi</i> , patrón Bartomeu Ferrit	—
30 dic. 1456	Leonardo Gualandi y Federico Galletti, pisanos de Barcelona	fletes por pagar para el transporte de lana	f. 370 ^a	Tortosa-Pisa	<i>navi</i> , patrón Tomás Pujada de Barcelona	—
10 oct. 1457	Francesco Pipinelli, pisano pero ciudadano de Barcelona	lana	100	Tortosa-Niza/Pisa	ballenero de Bernat Soldevíla, patrón Bernat Soldevíla	10%
31 oct. 1457	Francesco Pipinelli, pisano pero ciudadano de Barcelona	lana	100	Tortosa-Pisa	ballenero de Bernat Soldevíla, patrón Bernat Soldevíla	14,5%

^a Florines al curso de Pisa.

Fuente: ARCHIVO HISTÓRICO DE PROTOCOLOS DE BARCELONA, 193/14, cc. 46v, 58r, 59r, 68r-68r, 70r, 89r, 108v-109r.

Tabla 7. Naves atracadas en Livorno con cargamentos de seda y cuero brutos por cuenta de la compañía Cambini (1459-1480)

Fecha	Tipología	Nombre	Patrón	Propietario	Procedencia de la carga	Prima aseguradora
may. 1459	nave	S. Maria de Guadalupe	«Alvero Ferrand» portugués	Giovanni Guidetti	Lisboa	12%
may. 1459	nave	S. Maria da Graça	«Lopo Iannis» portugués	João Sodré portugués	Lisboa	12%
jul. 1459	galeras	Notre Dame S. Jacques e S. Michel	«Piero Vals» de Montpellier y otro desconocido	—	Valencia y Savona ^a	4% e 2%
mar. 1460	nave	S. Maria da Graça	«Lopo Iannis» portugués	João Sodré portugués	Lisboa	10%
may.-jun. 1460	nave	—	«Consalvo Iannis» portugués	«Vincente Martini» portugués	Galway	—
dic. 1460	nave	—	—	«Giovanni Grazia» portugués	Lisboa y Villanueva y Geltrú ^b	7%
dic. 1460	galeras	<i>muda</i> de Aigues Mortes	—	República de Venecia	Lisboa y Villanueva y Geltrú ^b	3%
feb.-mar. 1461	galeras	de Levante (capitán Jacopo Sacchetti)	Agnolo Neroni y Piero Corsellini	República de Florencia	Constantinopla	—
jun.-jul. 1461	galeras	de Catalogna (capitán Luigi Pitti)	—	República de Florencia	Valencia	—
jul. 1461	nave	S. Maria de Nazareth	«Roderigo Alfonso» portugués	—	Lisboa	10%
oct. 1461	galeras	de Barberia (capitán Agnolo Spini)	Recco Capponi y Piero Nasi	República de Florencia	Almería	3%
feb.-mar. 1462	nave	S. Maria Fior de Rosa	—	Infante de Portugal	Lisboa	—
mar. 1462	galeras	de Levante (capitán Filippo Tornabuoni)	Bartolomeo Martelli y Giovenco della Stufa	República de Florencia	Constantinopla	—
apr. 1462	nave/ballenero	S. Antonio (capitán «Lopo Iannis» portugués)	«Giovanni Trigo» portugués	Afonso V rey de Portugal	Lisboa	10%
jun. 1462	nave	S. Maria de Nazareth	«Roderigo Alfonso» portugués	—	Lisboa/Algarbe	10%
feb. 1466	ballenero	S. Vicente («Ucioa»)	«Giovanni Consalvi» portugués	—	Lisboa	12%

Tabla 7. (*Continuación*)

feb. 1466	ballenero	«Despensiero/a»	—	—	—	Lisboa	—
feb. 1466	carabela	S. Spirito	«Piero Iannis» portugués	Álvaro Afonso, obispo del Algarbe	Lisboa	Lisboa	12%
may. 1466	galeras	de Cataluña y Siria (capitán Bernardo Corsi)	Francesco Benci, Piero Corsellini, Niccolò Martelli	Republica de Florencia	Valencia	Valencia	—
jul. 1466	nave	S. Maria da Graça	«Lopo Iannis» portugués	Giovanni Guidetti, «Lopo Iannis» portugués, «Vicente Gil», portugués	Lisboa/Algarbe	Lisboa/Algarbe	8%
ene. 1467	ballenero/nave	S. Maria Annunziata	«Bartolomeo Alfonso» portugués	—	Lisboa	Lisboa	10%
jun. 1467	sactía	—	—	Filippo Bellacci	Roma	Roma	—
jul. 1467	sactía	—	—	Jacopo de Bernabò	Roma	Roma	—
ago. 1467- dic. 1467- ene. 1468	ballenero/nave nave	S. Maria Annunziata	«Lopo Iannis» portugués	—	Lisboa	Lisboa	10%
jun. 1468	nave/ballenero	«Despensiera/o»	João Estevens portugués	—	Lisboa	Lisboa	10%
sept. 1468	ballenero/nave	S. Maria Annunziata	«Alfonso Iannis Tabacho» portugués	Giovanni Guidetti	Lisboa	Lisboa	10%
sept. 1469	nave	S. Maria da Graça	«Lopo Iannis» portugués	—	Lisboa	Lisboa	—
sept. 1469	nave	—	—	Marco Lomellini	Lisboa	Lisboa	—
mar. 1470	nave/ballenero	S. Maria Annunziata	«Alfonso Iannis Tabacho» portugués	—	Lisboa	Lisboa	9%
jun. 1470	ballenero/nave	—	«Andrea Pieris» y «Piero Chonsalvi» portugueses «Stefano Lione»	João Sodré	Lisboa	Lisboa	10%
ene.-feb. 1472	nave/carraca	«Mudaza»	—	—	Lisboa	Lisboa	—
may. 1472	nave/ballenero	S. Spirito	«Piero Ferrandi» portugués	Daniele Lomellini	Lisboa	Lisboa	8%
ago. 1472	nave	S. Maria Annunziata	«Gilio Iannis»	—	Lisboa/Lagos	Lisboa/Lagos	8%
ago. 1472	nave	«Chosma»	«Alfonso Iannis Motera» portugués	—	Lisboa	Lisboa	7%
dic. 1472	nave/orca	«de Porto San Cristofano»	«Alvero Dies» portugués	—	Lisboa	Lisboa	—

Tabla 7. (Continuación)

ene. 1474	nave	S. Maria Annunziata	«Bartolomeo Alfonso» portugués	—	Lisboa	8%
ene. 1474	ballenero	Alcochete ^c	«Lopo Roderighi» portugués	—	Lisboa	8%
apr. 1474	nave	S. Maria da Graça	«Piero Ferrandi» portugués	—	Lisboa	8%
sept. 1474	nave/ballenero	S. Spirito	«Manuelo Lorenzo» portugués	Daniele Lomellini	Lisboa	8%
feb. 1475	carabela/ballenero	«de Porto»	«Giovanni Dies» portugués	—	Lisboa/Lagos	—
apr. 1475	ballenero	—	«Stefano Iannis» portugués	«Ferrando Gomes» portugués	Lisboa	10%
dic. 1475	nave	S. M. Annunziata	«Vasco Iannis» portugués	—	Lisboa	8,5%
dic. 1475	ballenero	Alcochete ^c	«Bartolomeo Roderighi» portugués	—	Lisboa	8,5%
ene.-feb. 1477	ballenero	«Ghazetta»	—	«Daniello Res» portugués	Lisboa	—
feb. 1477	ballenero	S. Antonio	«Lopo Roderighi» portugués	Bartolomeo Marchionni	Lisboa	10%
apr. 1477	galera	Ferrandina	Piero da Rabatta	República de Florencia	Constantinopla	—
jun. 1477	nave	S. Maria Annunziata	«Vasco Iannis» portugués	—	Lisboa	9%
nov. 1477	ballenero	S. Antonio	«Lopo Roderighi» portugués	Bartolomeo Marchionni	Lisboa	9%
apr. 1478	galeras	de Levante (capitán Lorenzo Carducci)	—	República de Florencia	Constantinopla	—
sept. 1478	nave	S. Maria Annunziata	—	—	Lisboa	—
sept. 1478	ballenero	«San Iacopo de Chonchetta»	«Lopo Roderighi» portugués	—	Lisboa	9%
sept. 1478	ballenero	S. Antonio	«Lopo Roderighi» portugués	Bartolomeo Marchionni	Lisboa	—
apr. 1479	ballenero	S. Antonio	«Lopo Roderighi» portugués	Bartolomeo Marchionni	Lisboa	11%
ene. 1480	nave	«de Porto»	—	—	Lisboa	—
apr. 1480	nave/ballenero	S. Spirito	João Estevens portugués	Daniele Lomellini	Lisboa	—

^a Cargamento de seda embarcado en Valencia en la galera Notre Dame S. Jacques (prima del 4%), patrón Piero Vals de Montpellier, que «scaricò a Saona per caso sinistro». En la ciudad ligur se realizó el transbordo a la galera S. Michel, para la que se espulso una póliza de seguro con prima al 2%.

^b Cargamento de seda y cuero embarcado en Lisboa en la carabela del caballero portugués «Alvero Caiato» (prima aseguradora del 10%). La nave portuguesa de «Giovanni Grazia» e las galeras vencienas toman en consigna la mercancia en el puerto catalán de Vilanova y la Geltrú.

^c «Alchucietta», «Anchucietta», «Anchrucietta», «Alchuciet», «Alchuciet», «Cocet», ecc.

Fuente: TOGNETTI, «Aspetti del commercio internazionale del cuoio...», art. cit., pp. 36-39; Id., *Unindustria de lusso...*, cit., pp. 178-179.

Tabla 8. Naves preparadas para partir desde Livorno con paños de seda por cuenta de la compañía Cambini (1459-1480)

<i>Fecha</i>	<i>Tipología</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>	<i>Propietario</i>	<i>Destino del cargamento</i>	<i>Prima aseguradora</i>
may.-jun. 1459	nave	S. Maria de Guadalupe	«Alvero Ferrandi» portugués	Giovanni Guidetti	Lisboa	—
jun.-jul. 1459	galeras	<i>Muda</i> de Aigues Morres	—	República de Venecia	Valencia	2,5%
ago. 1459	galeras	de Levante (capitán Filippo Tornabuoni)	Paolo degli Albizzi y Bartolomeo Pucci	República de Florencia	Constantinopla	—
jul. 1460	galeras	<i>Muda</i> de Aigues Morres	—	República de Venecia	Valencia	—
jul.-ago. 1460	nave	—	«Consalvo Iannis» portugués	«Vincente Martini» portugués	Lisboa	10%
sept. 1460	galeras	de Poniente (capitán Guglielmo Rucellai)	Jacopo Acciaiuoli y Ruggero Minerbeti	República de Florencia	Lisboa	3%
ago. 1461	nave	S. Maria de Nazareth	«Roderigo Alfonso» portugués	—	Lisboa	10%
sept.-oct. 1461	galeras	de Poniente (capitán Bongianni Granfigliuzzi)	Antonio degli Albizzi y Giovanni Temperani	República de Florencia	Valencia	—
apr.-may. 1462	carabela	S. Caterina	«Rui Ghomizi» portugués	—	Lisboa	10%
jul. 1462	nave	—	Francesco de Lorenzo veneciano	—	Valencia	—
jul. 1462	nave	S. Maria de Nazareth	«Roderigo Alfonso» portugués	—	Lisboa	—
oct. 1462	galeras	de Poniente (capitán Jacopo Guicciardini)	Francesco Martelli e Gioenco della Stufa	República de Florencia	Lisboa	—
mar.-apr. 1466	ballenero	«Ucioa»	«Giovanni Consalvi» portugués	—	Lisboa	10%
ago.-sept. 1466	nave	S. Maria da Graça	«Lopo Iannis» portugués	Giovanni Guidetti, «Lopo Iannis» portugués y «Vincente Gil» portugués	Lisboa	—
feb. 1467	ballenero	S. Maria Annunziata	«Bartolomeo Alfonso» portugués	—	Lisboa	—
sept. 1467	ballenero	S. Maria Annunziata	«Lopo Iannis» portugués	—	Lisboa	9%
1467	galeras francesas	—	—	—	Palermo	—

Tabla 8. (Continuación)

mar. 1468	galeras	de Cataluña y Sicilia	Piero Corsellini	República de Florencia	Valencia	3%
jul. 1468	ballenero	«Despensiero»	João Estevens portugués	—	Lisboa	9%
jul./ago. 1468	galera	Ferrandina	Francesco Benci	República de Florencia	Valencia	—
oct./nov. 1468 ^b	ballenero	S. Maria Annunziata	«Alfonso Iannis Tabacho» portugués	Giovanni Guidetti	Lisboa	10%
dic. 1468	galeras	de Levante (capitán Bernardo del Nero)	Antonio Altoviti e Vanni Strozzi	República de Florencia	Palermo	—
ene. 1470	nave	S. Maria da Graça	«Lopo Iannis» portugués	—	Lisboa	6,5-7%
apr./may. 1470	ballenero/nave	S. Maria Annunziata	«Alfonso Iannis Tabacho» portugués	—	Lisboa	9-10%
mar. 1470	galeras	de Catalogna e Sicilia (capitán Niccolò Cerretani)	Bernardo Capponi	República de Florencia	Palermo (vía Mesina)	—
jun. 1472	ballenero/nave	S. Spirito	«Piero Ferrandi» portugués	Daniele Lomellini	Lisboa	7-8%
sept./oct. 1472	nave	S. Maria Annunziata	«Gillio Iannis» portugués	—	Lisboa	—
sept. 1472	galeras	de Borgoña	Sermattei & Popoleschi	compañía Medici de Brujas	Londres	—
oct. 1472	galera	Ferrandina	—	República de Florencia	Valencia	—
feb. 1474	ballenero	Alcochete ^c	«Lopo Roderighi» portugués	—	Lisboa	—
mar. 1474	nave	S. Maria Annunziata	«Bartolomeo Alfonso» portugués	—	Lisboa	7-8%
apr. 1475	ballenero	—	«Stefano Iannis» portugués	«Ferrando Gomes» portugués	Lisboa	10%
feb. 1476	nave	S. Maria Annunziata	«Vasco Iannis» portugués	—	Lisboa	8%
mar. 1477	ballenero	S. Antonio	«Lopo Roderighi» portugués	Bartolomeo Marchionni	Lisboa	10%
jul. 1477	nave	S. Maria Annunziata	«Vasco Iannis» portugués	—	Lisboa	—
ene. 1478	ballenero	S. Antonio	«Lopo Roderighi» portugués	Bartolomeo Marchionni	Lisboa	9%
nov. 1478	ballenero	S. Antonio	«Lopo Roderighi» portugués	Bartolomeo Marchionni	Lisboa	—
nov. 1478	nave	S. Maria Annunziata	«Vasco Iannis» portugués	—	Lisboa	—
ago. 1480	nave	«de Porto S. Cristofano»	«Giovanni Consalvi» portugués	—	Lisboa	—
nov./dic. 1480	ballenero	S. Antonio	«Lopo Roderighi» portugués	Bartolomeo Marchionni	Lisboa	—

^a Los meses indicados en cursiva son conjeturados. // ^b En realidad el puerto de embarque es Talamone. // ^c Véase la tabla anterior. Fuente: TOGNETTI, *Unindustria de luso...*, op. cit., pp. 174-177.