

# EL RIO DI SIBILIA. SANLÚCAR DE BARRAMEDA, PUERTO SUBSIDIARIO DE LAS NACIONES MERCANTILES ITALIANAS (SIGLOS XIV Y XV)

## THE RIO DI SIBILIA. SANLÚCAR DE BARRAMEDA, A SUBSIDIARY PORT FOR ITALIAN MERCHANT NATIONS (FOURTEENTH AND FIFTEENTH CENTURIES)

Raúl González Arévalo<sup>1</sup>

Recepción: 2025/01/20 · Comunicación de observaciones de evaluadores: 2025/02/26 ·

Aceptación: 2025/03/10

DOI: <https://doi.org/10.5944/etfiii.38.2025.44146>

### Resumen

El papel de Sanlúcar de Barrameda como antepuerto de Sevilla es bien conocido. Sin embargo, los señores de la villa, los duques de Medina Sidonia, intentaron dotarla de un desarrollo autónomo, en competencia directa con el puerto de Cádiz. El presente estudio aborda en perspectiva comparada su papel subsidiario en el comercio y la navegación de las naciones mercantiles italianas en la Baja Edad Media.

### Palabras clave

Sanlúcar de Barrameda; duques de Medina Sidonia; Génova; Venecia; Florencia; comercio; navegación.

### Abstract

The role of Sanlúcar de Barrameda as an outer harbour of Seville is well known. However, as lords of the town, the dukes of Medina Sidonia attempted to provide it with a distinct development, in direct competition with Cadiz. Through a comparative perspective, this study addresses its subsidiary position in terms of trade and navigation of the Italian merchant nations in the late Middle Ages.

---

1. Universidad de Granada. C.e.: [rgonzalezarevalo@ugr.es](mailto:rgonzalezarevalo@ugr.es). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4204-0495>

### Keywords

Sanlúcar de Barrameda; Dukes of Medina Sidonia; Genoa; Venice; Florence;  
Trade; Navigation.

.....

**EL DESARROLLO BAJOMEDIEVAL** de Sanlúcar de Barrameda es bien conocido en sus líneas maestras desde mediados del siglo XIX<sup>2</sup>, a pesar de que la historiografía local ha encontrado importantes condicionantes cronológicos en la documentación castellana disponible, aunque en tiempos más recientes también se ha prestado atención al período islámico<sup>3</sup>. Asimismo, se están realizando aportaciones renovadoras a partir de la documentación conservada tanto en el propio Archivo Municipal de la villa como en el Archivo General de la Fundación Casa Medina Sidonia<sup>4</sup>.

Naturalmente, la historia de Sanlúcar de Barrameda está directamente ligada a la Casa de Guzmán desde que fue cedida en señorío a Guzmán el Bueno en 1297. Los Guzmanes, condes de Niebla desde 1369 y duques de Medina Sidonia a partir de 1445, terminaron convirtiéndose en el principal linaje nobiliario del Reino de Sevilla y uno de los más importantes de la Corona de Castilla<sup>5</sup>.

Por otra parte, desde un punto de vista comercial, siempre se ha resaltado además su condición de antepuerto de la gran capital económica del territorio, Sevilla, y así ha sido incluido en diversos estudios sobre el comercio y el puerto hispalense<sup>6</sup>. En consecuencia, y más allá del estudio de Moreno Ollero, que ha prestado atención preferente a ingleses, bretones y flamencos, en relación con la presencia italiana en Sanlúcar de Barrameda ha sido habitual que la imagen que ha emergido haya estado ligada casi en exclusiva a su arraigo y sus intereses mercantiles en la capital del Guadalquivir<sup>7</sup>. El papel específico de los italianos apenas está empezando a emerger.

A excepción de una publicación reciente de Ríos Toledano y Jiménez López de Eguileta sobre el consulado genovés de Sanlúcar<sup>8</sup>, hasta el momento no se ha

2. Guillamas y Galiano, Fernando: *Historia de Sanlúcar de Barrameda*. Madrid, Imprenta del Colegio de ciegos y sordo-mudos, 1858; Moreno Ollero, Antonio: *Sanlúcar de Barrameda a fines de la Edad Media*. Cádiz, Diputación de Cádiz, 1983.

3. Parodi Álvarez, Manuel J. y Rodríguez Mellado, Jesús: «Apuntes sobre la Sanlúcar medieval islámica», en Toro Ceballos, Francisco y J. Rodríguez Molina, José (coords.), *Estudios de frontera. 10. Fronteras multiculturales*. Jaén, Diputación Provincial de Jaén, 2016, pp. 341-358.

4. Parejo Fernández, Luis: «El almojarifazgo de Sanlúcar de Barrameda y su ámbito fiscal en el siglo XVI», en *In Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo*. Sanlúcar de Barrameda: Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, 2016, pp. 147-159; *idem*, «La alcaldía de la mar de Sanlúcar de Barrameda (siglos XV-XVII)», *Clío & crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, 20 (2023), pp. 129-148.

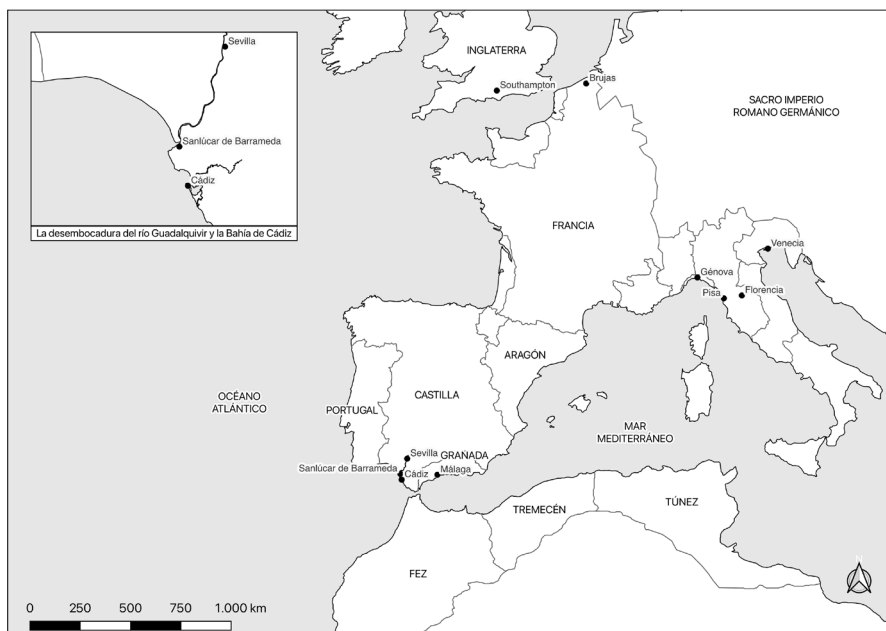
5. Ladero Quesada, Miguel Á.: *Guzmán. La casa ducal de Medina Sidonia en Sevilla y su reino. 1282-1521*. Madrid, Dyckinson, 2015.

6. Bernal Rodríguez, Antonio M. y Collantes de Terán Sánchez, Antonio: «El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)», en Cavaciocchi, Simonetta (ed.). *I porti come impresa económica*. Florencia, Le Monier, 1988, pp. 779-824; González Jiménez, Manuel y Bello León, Juan M.: «El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)», en Abulafia, David y Garí, Blanca (dirs.), *En las costas del Mediterráneo occidental*. Barcelona, Omega, 1997, pp. 213-241; Ladero Quesada, Miguel Á.: «Sanlúcar de Barrameda, antepuerto de Sevilla, a finales del siglo XV», en *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder: homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre*. Cantabria: Universidad de Cantabria, 2012, vol. 2, pp. 1491-1508.

7. Bello León, Juan M.: «Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos», *Historia. Instituciones. Documentos*, 20 (1993), pp. 47-84.

8. Ríos Toledano, Daniel y Jiménez López de Eguileta, Javier: «El puerto de Sanlúcar de Barrameda y la comunidad genovesa en el siglo XV: un documento de su consulado de 1461», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III, Historia Medieval*, 37 (2024), pp. 935-960.

recurrido a los archivos extranjeros para cruzar las informaciones en la medida de lo posible. Se trata de una metodología fundamental, a tenor de los resultados sobre florentinos y venecianos en el Golfo de Cádiz, en el que Sanlúcar de Barrameda tenía un papel de primer orden en la planificación de escalas de las respectivas líneas de galeras mercantiles de Berbería<sup>9</sup>.



MAPA 1. SANLÚCAR DE BARRAMEDA Y LAS NACIONES MERCANTILES ITALIANAS EN EUROPA OCCIDENTAL (SIGLO XV). © Daniel Ríos Toledano

El despliegue de estrategias de desarrollo mercantil, incluyendo la planificación de las rutas navales y de arraigo en un territorio, exigía un conocimiento previo del área objeto de interés. En el caso de Sanlúcar de Barrameda su presencia está ampliamente atestiguada en portulanos y cartas náuticas, italianas e ibéricas<sup>10</sup>. En

9. López de Coca Castañer, José E.: «Las galeras venecianas de Poniente y Berbería desde la perspectiva española», *Medievalismo*, 16 (2006), pp. 113-72; González Arévalo, Raúl: «Corso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», *En la España Medieval*, 34 (2011), pp. 61-95; *idem*, «Del Adriático al Atlántico: Venecia y Cádiz entre navegación, diplomacia y comercio (siglos XIV-XV)», *Hispania*, 80/264 (2020), pp. 11-45; *idem*, «En el Mediterráneo atlántico: Andalucía y las marinas italianas en la ruta de Poniente (siglo XV)», en Solórzano Telechea Jesús Á. y Martín Pérez, Fernando, (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid, La Ergástula, 2020, pp. 161-189.

10. González Arévalo, Raúl: «La costa del Reino de Sevilla en la documentación náutica italiana (siglo XV)», en Malpica Cuello, Antonio, Peinado Santaella, Rafael G. y Fábregas García, Adela (eds.), *Historia de Andalucía. VII Coloquio*. Granada, EUG, 2010, CD-ROM, pp. 301-317; Muñoz Gómez, Víctor: «Puertos, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de cartas portulanas (siglos XIV-XVI)», en Aznar Vallejo, Eduardo y González Zalacaín, Roberto J. (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna, Universidad de La Laguna, 2015, pp. 179-211.

las itálicas el enclave viene citado como *Rio di Sibilía* con diversas variantes, aunque se puede señalar que los textos analizados parecen distinguir de forma muy vaga entre la zona, Barrameda; el puerto, el *Fiume di Sibilía*; y la villa, Sanlúcar de Barrameda.

El presente estudio abordará la relación de Sanlúcar de Barrameda con la navegación y el comercio italiano en la villa más allá de su integración en el sistema comercial hispalense, a partir de documentación de origen exclusivamente italiano, en gran medida inédito, en orden cronológico y por volumen demográfico y de negocios de las naciones mercantiles: genoveses, venecianos y florentinos.

## 1. LA NAVEGACIÓN LIBRE: GENOVESES EN LOS SIGLOS XIV Y XV

Los primeros italianos en comparecer con cierta regularidad en Sanlúcar de Barrameda a partir del siglo XIV fueron los genoveses. Bien es cierto que en estos momentos la escala fundamental de la ruta de Poniente entre Génova y Flandes ya era Cádiz<sup>11</sup>. Sin embargo, desde el último tercio de la centuria comparece tímidamente el puerto sanluqueño. Así, por ejemplo, en octubre de 1370 el embajador de la *Superba* ante Pedro IV el Ceremonioso presentó una queja oficial en la que la comuna solicitaba indemnizaciones para los ligures que habían sufrido robos a manos de los catalanes. Precisamente uno de ellos fue Nicola de Camilla *quondam Gavini*, que denunció haber sido atacado en octubre de 1367 cuando se encontraba a bordo de la coca de Guillelmi Nave procedente de Flandes «*in partibus Rii Sibille*» por el mallorquín Pere Bernardo, que le robó un tonel de aceite cuyo valor estimó en 46 florines. Los culpables tenían veinte días para presentar pruebas de su inocencia, pues de lo contrario los oficiales reales procederían a la confiscación de bienes para indemnizar a los genoveses<sup>12</sup>.

Tres lustros más tarde, en febrero de 1389, el notario Teramo Maggiolo certificaba el seguro contratado con el banquero Antonio Grillo en la capital ligur por un grupo de veintiún mercaderes, que aseguraron diversas mercancías por valor de 1.300 florines. Desafortunadamente, el acta notarial no revela la naturaleza de los artículos asegurados, pero sí especifica que debían ser cargados en Sanlúcar de Barrameda por Ilario de Mari en la nave –probablemente una carraca por estas fechas– cuyo patrón era Angelo de Mari. Los bienes podían ser descargados en Londres o en La Esclusa, el antepuerto de Brujas<sup>13</sup>.

11. Ríos Toledano, Daniel: «Cádiz y el comercio marítimo genovés en el siglo XIV», *Medievalismo*, 28 (2018), pp. 271-293.

12. Ferrer i Mallol, M.<sup>a</sup> Teresa: «El cors català contra Gènova segons una reclamació del 1370», en D'Arienzo, Luisa (ed.), *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna. Studi storici in memoria di Alberto Boscolo: Il Mediterraneo*. Roma: Bulzoni, 1993, vol. 2, p. 286.

13. Los mercaderes genoveses (en latín) eran los siguientes: Argonus de Savignono, Benedictus de Pissano *quondam Johannis*, Antonius Cataneus *quondam Jacobi*, Raffael de Carlo, Lanzarotus Cataneus, Anfreonus Falamonica, Antonius de Foe, Christoforus de Promontorio, Michael Centurionus, Donatus Tarigus, Petrus Imperialis *quondam Darii*, Johannes

La frecuentación aumentó a lo largo del siglo XV, como revelan las actas notariales referentes al comercio entre Génova y Flandes en 1400-1440 publicadas por Doehaerd y Kerremans<sup>14</sup>, si bien su publicación no está exenta de problemas, ya señalados en su día por otros autores. El primero, la traducción sistemática del término latino *navis* como galera, cuando los genoveses ya habían abandonado esta embarcación en sus contactos con el mar del Norte<sup>15</sup>. Sin embargo, los registros aduaneros ingleses y flamencos confirman que casi invariablemente se trataba de carracas<sup>16</sup>.

Con todo, referente a Sanlúcar, el problema más grave que presenta la publicación de Doehaerd y Kerremans es de orden toponímico, pues más allá de las erratas del índice, inexplicablemente identificaron el *Rio Sibilie* con Sevilla, cuando era el topónimo para designar el enclave de los Guzmanes en la desembocadura del Guadalquivir. Como ya se señaló hace un tiempo<sup>17</sup>, era necesario un análisis pormenorizado de todos los documentos para aclarar si se trataba de Sanlúcar de Barrameda, como ha resultado ser en la mayoría de los casos, o de la capital hispalense, aunque hasta el momento no se había llevado a cabo.

Comoquiera que sea, el análisis exhaustivo de los protocolos genoveses ha confirmado que el único puerto frecuentado sistemáticamente en la fachada atlántica ibérica fue Cádiz. Lo ratifican también otras aproximaciones: el análisis de los 258 seguros contratados ante el notario genovés Branca Bagnara entre 1426 y 1432 revela que en el camino hacia Flandes e Inglaterra Cádiz fue la escala más importante, presente en un 40% de la documentación, mientras que Sanlúcar de Barrameda apenas comparece en el 14% del total<sup>18</sup>.

La presencia de Sanlúcar de Barrameda es absolutamente reducida en comparación con Cádiz. Entre más de 800 actas notariales en las cuatro primeras décadas del siglo XV, la escala sanluqueña comparece en una treintena de viajes. En la mitad de las ocasiones prácticamente lo hace junto con el puerto gaditano, bien como escala programada en igualdad de condiciones (seis viajes, 20%), bien a elegir entre ambas (siete viajes, 23%). En el resto de las ocasiones (diecisiete viajes, 57%) Sanlúcar comparece de manera aislada. El análisis de la documentación

Stanchonus, Lanfrancus Falamonica, Ansaldu de Grimaldis quondam Luce, Matheus Salvaygus, Pelegrus Salvaygus, Julianus de Castro quondam Guislandi, Luchinus de Bonavey, Meliadus Palavicinus, Jacobus Centurionius quondam Mathei y Leo Medicus (Liagre-De Sturler, Léone: *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1320-1400)*. Bruselas-Roma, Institut Historique Belge de Rome, 1969, tomo II, doc. 528.

14. Doehaerd, Renée y Kerremans, Charles: *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1400-1440)*. Bruselas-Roma, Institute Historique Belge de Rome, 1952. Nuevas informaciones en Ríos Toledano, Daniel y Jiménez López de Eguileta, Javier: *op. cit.*, pp. 940-945.

15. De un millar de registros en todo el siglo XV el profesor Heers sólo encontró seis menciones al uso de *galeazze*, y apenas una, la de Francesco Gentile, surcó la ruta de Poniente entre Inglaterra y Génova en 1467. Heers, Jacques: *Gênes aux XV<sup>e</sup> siècle. Activité économique et problèmes sociaux*. París: SEVEPEN, 1961, p. 270.

16. Nicolini, Angelo: «Commercio marittimo genovese in Inghilterra nel Medioevo (1280-1495)», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 121/1 (2007), pp. 215-327; y «Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 121/2 (2007), pp. 77-141.

17. Otte, Enrique: *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Fundación El Monte, 1996, p. 206.

18. Nicolini, Angelo: «Commercio marittimo genovese in Inghilterra...», pp. 251-252.

reunida parece confirmar que su papel de manera individual se reduce a la navegación ligur por el Atlántico, destacando los trayectos entre Sanlúcar y La Esclusa, el antepuerto de Brujas, en el condado de Flandes (1421, 1426, 1427, 1428)<sup>19</sup>, e incluso más allá, en el condado de Zelanda, pues en una ocasión el origen se sitúa en Middleburg (1428)<sup>20</sup>. También se constatan rutas con destino u origen en Sándwich, en Inglaterra (1427, 1428, 1431)<sup>21</sup>, e incluso Port Ellen, en la costa occidental de Escocia (1430)<sup>22</sup>. Además, para abundar en la particularidad de la posición de Sanlúcar en la navegación genovesa hacia el mar del Norte, en estas ocasiones también comparecen puertos que normalmente no se visitaban en la ruta de Poniente, como Harfleur, en Normandía (1421)<sup>23</sup>, o Moguer en Castilla (1430)<sup>24</sup>.

La posición particular de Sanlúcar de Barrameda en la navegación ligur oceánica viene determinada sin duda por el interés de Doehaerd y Kerremans de estudiar las relaciones entre Génova y Flandes en la ruta de Poniente. Sin embargo, un análisis más exhaustivo de los protocolos notariales genoveses ha matizado esta impresión global. Para empezar, el número de viajes localizados con escala o, lo que es más relevante, inicio o fin en Sanlúcar de Barrameda, catorce en total, aumenta significativamente el número de recorridos conocidos, de la treintena al medio centenar prácticamente. En segundo lugar, sin dejar de incidir en su posición en la ruta de Poniente en sus dos variantes, entre Flandes y Génova de una parte, y entre el mar del Norte y el Egeo (Quíos, Mitilene) de otra, con siete viajes más (la mitad de los nuevos trayectos), los nuevos registros ponen de manifiesto su importancia asimismo en la navegación mediterránea, revelando una relación directa con Génova antes de que la navegación atlántica se abandonara prácticamente a partir de 1460, con cinco viajes que desde Sanlúcar hacen escala en Cádiz, Málaga y Mallorca antes de llegar a la *Riviera* ligur. Más aún, de la misma manera que en la navegación exclusivamente atlántica comparecen puertos poco habituales en la ruta de Poniente según hemos visto, lo mismo ocurre en el Mediterráneo donde, contrariamente a la tendencia habitual a quemar etapas hacia el Atlántico norte, comparecen Cartagena en el Reino de Murcia, y Valencia e Ibiza además de Mallorca (incluso Barcelona) en la Corona de Aragón, de modo que la flota genovesa también se revela como una opción de transporte que ponía en contacto la desembocadura del Guadalquivir no solo con el *Mezzogiorno* italiano y el Levante mediterráneo, sino también con el Mediterráneo catalanoaragonés<sup>25</sup>.

19. Doehaerd, Renée y Kerremans, Charles: *op. cit.*, 1411, doc. 82; 1426, doc. 314; 1427, dos viajes, docs. 371 y 380, 381; 1428, doc. 561.

20. *Ibidem.*, doc. 495.

21. *Ibidem.*, 1427, doc. 389; 1428, doc. 578; 1431, docs. 697, 700.

22. *Ibidem.*, doc. 656.

23. *Ibidem.*, doc. 82 (Sanlúcar de Barrameda-Harfleur-La Esclusa).

24. *Ibidem.*, docs. 643, 657 (Sanlúcar de Barrameda-Moguer-Southampton-La Esclusa) para transportar un cargamento de jabón.

25. Un análisis global de la navegación genovesa entre el Mediterráneo y el Atlántico con el sur ibérico como observatorio privilegiado a partir del puerto de Málaga, con numerosas referencias a Sanlúcar de Barrameda, en González

Casi todos los documentos son pólizas de seguro contratadas en Génova sobre embarcaciones genovesas, con patrones ligures —a excepción de la nave castellana *Reina de Castilla*, con Alfonso Fernández de Herrera como patrón— para mercancías cuya naturaleza se ignora por lo general, aunque cuando es posible conocerla descubrimos un interés mayoritario de los genoveses por cueros andaluces, y en una ocasión conocemos el envío de oro hilado y tafetán desde Génova. De manera ocasional se conoce la identidad de los propietarios genoveses que cargan mercancías en Sanlúcar de Barrameda con destino al mar del Norte y a Italia, si bien no se puede descartar que residieran en Sevilla. La hipótesis nace de una circunstancia concreta: Jacopo Rivarolo era el encargado de embarcar en el puerto sanluqueño las mercancías propiedad de Raffaele dei Fornari en 1430 y de Cristoforo Tonso al año siguiente. Es probable que Rivarolo estuviera actuando como agente por cuenta de estos genoveses, que no residirían en Sanlúcar sino en la capital hispalense, operando en la desembocadura del Guadalquivir. Este planteamiento se vería corroborado por datos algo posteriores. Efectivamente, los genoveses contaban con un cónsul en la villa, cuya función sin duda sería tutelar los intereses de la comunidad en ella. Al mismo tiempo, un documento de 1461 confirmaba que solo cuatro ligures estaban instalados allí, lo que llevó a Jacques Heers a señalar su función preferente como almacén para mercancías enviadas desde o hacia Sevilla —cueros y vinos preferentemente— y escala de tipo técnico en la que reparar los barcos que lo necesitaran<sup>26</sup>. Con todo, investigaciones recientes han revelado la presencia de más ligures arraigados en la villa, aunque la comunidad siguió siendo de proporciones reducidas<sup>27</sup>.

Hasta el momento no he podido determinar cuándo se abrió el consulado genovés en Sanlúcar de Barrameda, para el que solo hay datos seguros en 1461<sup>28</sup>. Sin embargo, parece claro que en la década de 1430 aún no estaba operativo. Efectivamente en febrero de 1432 la carraca patroneada por Aran y Giovanni Ardimento se encontraba en la desembocadura del Guadalquivir cargando mercancías para enviar a Flandes cuando una tormenta la hizo naufragar, de modo que todo el cargamento fue a parar a la costa, donde siguiendo la costumbre los vecinos se apropiaron de lo que encontraron. Los patrones se dirigieron a los cónsules de la nación en Sevilla para buscar amparo, y estos escribieron a Juan II, que decretó que todas las mercancías genovesas que se habían perdido por la tormenta debían ser devueltas<sup>29</sup>.

---

Arévalo, Raúl y Peral Bejarano, Carmen: *El Castil de Genoveses de Málaga (siglos XIV-XV). Un barrio comercial fortificado en el Mediterráneo islámico*. Jaén, UJA Editorial, 2024, pp. 201-236 y Anexo II.

26. Heers, Jacques: *Gènes...*, pp. 484-485.

27. Ríos Toledano, Daniel y Jiménez López de Eguileta, Javier: *op. cit.*, pp. 948-950.

28. *Idem*, pp. 947-948, 951-954.

29. González Gallego, Ignacio: «El Libro de los privilegios de la nación genovesa», *Historia. Instituciones. Documentos*, 1 (1978), doc. XXXIX.



Comoquiera que fuera, la jurisdicción de este consulado sanluqueño quedaba limitada a los Estados señoriales de los Guzmán y, en consecuencia, a nivel global debía estar supeditado al de Sevilla, que actuaba sobre toda la Corona de Castilla<sup>30</sup>. Su existencia, sin duda, se debía a la voluntad de los duques de Medina Sidonia de potenciar el comercio ligur en la villa y su función como antepuerto de Sevilla, en competencia directa con Cádiz, antes incluso de que sus tradicionales rivales políticos en el Reino de Sevilla, los condes de Arcos, se hicieran con el puerto gaditano a finales 1466.

En conclusión, el profesor Heers señaló hace tiempo cómo el tonelaje cada vez mayor de las embarcaciones de casco redondo genovesas hizo que desde el siglo XIV, de manera progresiva, las cocas primero y las carracas después, fueran evitando los puertos fluviales, así como los situados en rías y desembocaduras, de modo que la presencia de sus navíos en Nantes, Burdeos, las rías gallegas, Lisboa —en la desembocadura del Tajo— y Sevilla fue cada vez menor. Como consecuencia, a pesar de los datos recabados y de ser el antepuerto más importante de la capital hispalense, probablemente Sanlúcar de Barrameda no desarrolló una mayor importancia por las mejores condiciones de la vecina Cádiz<sup>31</sup>. Por consiguiente, como confirman los protocolos genoveses analizados, en relación estrictamente a la navegación entre Andalucía y Génova, por lo general Sanlúcar tuvo un papel subsidiario al de Cádiz, sin menoscabo de su importancia por derecho propio, más limitada, que emerge tanto en la navegación estrictamente atlántica como en la exclusivamente mediterránea. Pero no a lo largo de toda la ruta de Poniente, en la que se impone Cádiz con claridad. Se trata de una circunstancia reforzada no solo por el mayor calado del puerto gaditano, sino también por la mayor importancia de la comunidad genovesa arraigada en él<sup>32</sup>.

## 2. NAVEGACIÓN INSTITUCIONAL Y CONTACTOS DIPLOMÁTICOS: VENECIA (SIGLO XV)

La relación entre Sanlúcar de Barrameda y Venecia estuvo mediatizada por la llegada de las galeras mercantiles de la Serenísima cada año con la puesta en marcha de la *muda* de Berbería, pues la *muda* de Flandes, que inició su andadura en 1315 y estabilizó sus escalas y su composición a partir de 1384, no tuvo previsto recalar en la desembocadura del Guadalquivir en ningún momento<sup>33</sup>. De hecho, a pesar de

30. González Arce, José D.: «El consulado genovés de Sevilla (siglos XIII-XV). Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales», *Studia Historica. Historia Medieval*, 28 (2010), pp. 179-206.

31. Heers, Jacques: *Gênes...*, pp. 483-485.

32. Sobre la comunidad genovesa de Cádiz, véase Martín Gutiérrez, Emilio: «Nuevos datos sobre la población y los genoveses en la ciudad de Cádiz. Una relectura del padrón de vecinos de 1467», *En la España Medieval*, 29 (2006), 187-223.

33. Stöckly, Doris: *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise, fin XIII<sup>e</sup> – milieu XV<sup>e</sup> siècle*. Boston-Leyden, Brill, 1995.

que Doris Stöckly afirmó que tras fondear en Cádiz las galeras remontaban el Guadalquivir de camino al mar del Norte, el profesor López de Coca ya dudó acertadamente de este planteamiento, señalando que eran las galeras de la ruta del Magreb las que tenían la opción de realizarlo<sup>34</sup>. Además, las órdenes de navegación de los capitanes de los convoyes con destino final en Brujas en ningún momento contemplaron la escala sanluqueña, como he tenido ocasión de señalar anteriormente<sup>35</sup>.

En realidad, la consideración de Sanlúcar de Barrameda como cabecera final de la *muda* de Berbería fue paulatina. Así, en los encantos inaugurales de 1436 el puerto sanluqueño solo figura como parada optativa de la única galera prevista ese año, a discreción del patrón, pues el destino final anunciado oficialmente era Cádiz, y solo opcionalmente Sevilla: «*et possit si sibi videbit ire usque in Sibilie declinando ad illa loca et in illis stando, illis diebus que patrono videbunt sibi melior cedere*»<sup>36</sup>.

Dos años más tarde, en 1438, Cádiz seguía siendo la última escala de la *muda* de Berbería, igualmente compuesta por una única galera, la *Querina*. Lo confirma el diario de Marino Sanudo en su entrada del 25 de agosto de 1438: «*In questo zorno si parti la galia Querina per andar al viazo de Cades et altri luoghi della Barberia*»<sup>37</sup>. Aunque es razonable suponer que las órdenes oficiales habrían previsto asimismo la escala opcional en Sevilla, pasando por Sanlúcar de Barrameda, hasta el momento solo hay indicios de que una galera de Berbería visitara la capital del Guadalquivir. Efectivamente, en las sesiones del Senado veneciano de diciembre de 1441 figura una mención a la galera de 1439, patronada por Azzo Priuli, porque regresando *ex Sibilis* fue capturada en aguas de Cartagena por mosén Navarro. El pirata valenciano tomó sedas, paños y otros bienes que los venecianos estimaron en 4.000 ducados de oro<sup>38</sup>.

Con todo, no es menos cierto que en ocasiones las fuentes venecianas confunden Sevilla (*Sibilis*) con Sanlúcar de Barrameda (*rivum Sibilie*), por lo que también es posible que, en realidad, la galera de Priuli no remontara el Guadalquivir. Así ocurre en los *Annales* de Domenico Malipiero, que recogen cómo en 1467 «*È sta messo una galia al viazo de Siviglia, per recuperar le robe naufragate d'una galia che vegniva de Fiandra*»<sup>39</sup>. Sin embargo, en realidad el senador veneciano se refería a la galera *Bonza* «*que in Rivo Sibilie naufragium*

34. López de Coca Castañer, José E.: *op. cit.*, pp. 121, 126-127.

35. González Arévalo, Raúl: «Del Adriático...», p. 20.

36. Doumerc, Bernard: *Venise et l'émirat hafside de Tunis (1231-1535)*. París: L'Harmattan, 1999, doc. 3 del Apéndice.

37. Sanudo, Marino: *Le vite dei Dogi (1423-1474)*. Venecia, La Malcontenta, 1999, vol. 1, p. 188.

38. Archivio di Stato di Venezia (ASVe), Deliberazioni del Senato, Mar (SM), 1, fol. 82r, 5-XII-1441. Para la actividad pirática del noble Francesc Navarro en Valencia, incluyendo el incidente descrito a partir de las fuentes valencianas, me remito a Díaz Borrás, Andrés: *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*. Barcelona, CSIC, 2002, pp. 352-358.

39. Malipiero, Domenico: *Annali veneti dall'anno 1457 al 1500*. Florencia: Pietro Viesseux, 1844, p. 618.

*fecit*», como especifica la *depositio* realizada por el embajador Bernardo Bembo, enviado por la Serenísima para recuperar las mercancías perdidas en el naufragio<sup>40</sup>.

Hasta la década de 1440 Sanlúcar de Barrameda no comenzó a contemplarse de manera oficial como parada de la *muda* de Berbería. Efectivamente, en 1442 los patrones de las dos galeras que ahora componían el convoy fondearon en el puerto sanluqueño y se desplazaron hasta Sevilla por tierra. Una vez en la capital andaluza enviaron una misiva al concejo en la que declaraban que la Serenísima estaba dispuesta a que los convoyes remontaran el Guadalquivir<sup>41</sup>. El regimiento acordó conceder el seguro y salvoconducto que solicitaban, de modo que no sorprende conocer que las órdenes para el viaje de 1443 dejaron a elección del capitán la posibilidad de realizar la escala final, de veinticuatro días, «*in Sancto Luca vel Sibilía*». La parada en Cádiz, reservada en la práctica para la *muda* de Flandes, se redujo a dos días, de modo que las dos líneas no se hicieran la competencia en aguas andaluzas<sup>42</sup>.

La planificación se repitió en los mismos términos al año siguiente, en 1444, y de nuevo para 1445<sup>43</sup>. Sin embargo, a falta de seguir explorando los registros venecianos, lo cierto es que por el momento no hay constancia de que las galeras venecianas de Berbería llegaran remontando el Guadalquivir hasta la capital hispalense. Lo único seguro es que más tarde la escala gaditana desapareció de la ruta de la *muda*, como revelan las órdenes de 1460. En 1462, de nuevo, solo figura Sanlúcar de Barrameda, con una parada prevista de 20 días<sup>44</sup>. Fue la última ocasión en la que las galeras del Magreb cruzaron el estrecho de Gibraltar, pues a partir del año siguiente el Senado determinó que el convoy de Berbería regresaría después de tocar los principales puertos del mar de Alborán: Almería, Alcudia/Ghassassa y Málaga<sup>45</sup>.

Las galeras mercantiles de la república no fueron las únicas que aseguraron el contacto entre Sanlúcar de Barrameda y Venecia. Efectivamente, el libro de cuentas personal del florentino Gherardo di Bartolomeo Gherardi (1438-1442) constituye un importantísimo testimonio de su interés en el mercado de seguros marítimos<sup>46</sup>. Aunque no son numerosas las referencias encontradas, no por ello dejan de ser significativas por lo que revelan. De entrada, llama la atención que solo comparece una nave privada de titularidad veneciana cuyo patrón es Niccolò Contarini. En 1439 debía cubrir la ruta entre la desembocadura del

40. ASVe, SM, 9, fol. 9v, 6-VI-1469.

41. López de Coca Castañer, José E.: *op. cit.*, pp. 126-127 y doc. 1 del Apéndice.

42. ASVe, SM, 1, fol. 159r, 18-III-1443.

43. *Ibidem*, 1, fol. 198v, 6-XI-1443; 2, fol. 40v, 4-XI-1444.

44. Doumerc, Bernard: *op. cit.*, pp. 88-89, 230.

45. González Arévalo, Raúl: «Acordes y desacuerdos. Navegación y comercio de las galeras mercantiles de Venecia y Florencia en el Mediterráneo ibérico desde una perspectiva comparada», en González Arévalo, Raúl (ed.), *Navegación institucional y navegación privada*. Granada, Alhulia, 2016, pp. 167-171.

46. Tognetti, Sergio: «L'attività assicurativa d'un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi», *Storia Economica*, 20/1 (2017), pp. 5-48.

Guadalquivir y la del Arno, Porto Pisano, para transportar un cargamento de lana y cueros andaluces, propiedad de Baldassarre Bonsi y destinados sin duda a la potente industria textil y la marroquinería florentina, como la lana remitida por Bartolomeo di Lorenzo Lenzi en 1442. En ambas ocasiones el cargamento debía ser similar, pues ambos están valorados en 100 florines.

Hasta el momento, para la Serenísima solo se conocían escalas de embarcaciones privadas vénetas en Cádiz<sup>47</sup>. Sin embargo, los seguros contratados con Gherardo Gherardi ponen de manifiesto otras opciones con embarcaciones con patrones portugueses, como era el caso de la *Magriccia*, patroneada por el luso Diego de Pighiero en 1438; genovesas, como la carraca de Sebastiano Lomellino procedente de Southampton ese mismo año; o castellanas, como la de Martín Sancho en 1440. Además, no solo los venecianos remitían artículos desde Sanlúcar a la laguna, como confirman los seguros contratados por el florentino Mariotto di Dinozzo Lippi sobre «*qualsiasi merce dei veneziani*» para enviar en las embarcaciones patroneadas por el portugués y el genovés citados. Asimismo, la compañía de Cosimo de' Medici envió a Venecia cargamentos de lana en 1438 y 1440. Los datos se han agrupado en la Tabla 1 para mayor comodidad.

**TABLA 1. EMBARCACIONES PRIVADAS CON DESTINO VENECIA SEGÚN EL LIBRO DE CUENTAS PERSONAL DEL FLORENTINO GHERARDO DI BARTOLOMEO GHERARDI**

| Año  | Nave                  | Patrón                        | Ruta                               | Referencia                        | Observaciones                                                                        |
|------|-----------------------|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 1438 | Nave <i>Magriccia</i> | Diego di Pighiero, portugués  | Sanlúcar de Barrameda-Venecia      | Tognetti, <i>op. cit.</i> , p. 39 | Mariotto di Dinozzo Lippi & co. aseguran « <i>qualsiasi merce dei veneziani</i> ».   |
| 1438 | Carraca               | Sebastiano Lomellini, genovés | Sanlúcar de Barrameda-Venecia      | Tognetti, <i>op. cit.</i> , p. 39 | Mariotto di Dinozzo Lippi & co. aseguran « <i>qualsiasi merce dei veneziani</i> ».   |
| 1438 | Nave                  | Biagio Alberighi              | Sanlúcar de Barrameda-Venecia      | Tognetti, <i>op. cit.</i> , p. 42 | Asegura lana por cuenta de Cosimo de' Medici & co. por valor de 50 florines.         |
| 1439 | Nave veneciana        | Niccolò Contarini             | Sanlúcar de Barrameda-Porto Pisano | Tognetti, <i>op. cit.</i> , p. 44 | Baldassare Bonsi asegura un cargamento de lana y cueros por valor de 100 florines.   |
| 1440 | Nave castellana       | Martín Sancho                 | Sanlúcar de Barrameda-Venecia      | Tognetti, <i>op. cit.</i> , p. 46 | Asegura lana por cuenta de Cosimo de' Medici & co. por valor de 50 florines papales. |
| 1442 | Nave                  | Giovanni da ?                 | Sanlúcar de Barrameda-Porto Pisano | Tognetti, <i>op. cit.</i> , p. 48 | Lana y otras mercancías de Bartolomeo di Lorenzo Lenzi por valor de 100 florines.    |

Los contactos entre Venecia y Sanlúcar de Barrameda no siempre fueron pacíficos. Efectivamente, en junio de 1443 llegó al Senado véneto la noticia de que el 24 de abril de ese mismo año cierto Juan de Sanlúcar, súbdito del conde

47. González Arévalo, Raúl: «Del Adriático...», pp. 23-28.

de Niebla, «*prexe una nostra nave patronizada per Jacomo Ariam suxo la spiazza de Valença, la quale ritornava de Fiandra*». El comisionado de la república debía dirigirse a Valencia para encontrarse con las naves de Nicolò Miani y Leonardo Cavaza, y juntas las tres «*andar a trovar el dito corsaro*». Previendo que el corsario sanluqueño no estuviera en aguas valencianas, se dispuso que llegaran hasta la isla de Sicilia, aunque también se apuntó la posibilidad de que Juan de Sanlúcar «*poria redurse in el rio de Sibilìa*». Además, el Senado votó por mayoría absoluta y un solo voto en contra escribir a Juan Alonso Pérez de Guzmán solicitando su favor para los mercaderes venecianos «*e per recuperatione navis e bonorum predictorum*»<sup>48</sup>.

Los venecianos no solo debían encontrar y capturar a Juan de Sanlúcar, sino también al pirata Pedro Halcón, súbdito castellano. Según había informado por carta el capitán de una nave veneciana, había tomado dos embarcaciones, logrando huir con ellas, de manera que se decidió asimismo enviar otro comisionado del Senado para que permaneciera como custodio en Cádiz y otros puertos castellanos. La vigilancia debía ser tan estrecha que se ordenaba explícitamente que no bajaran hombres de la tripulación a tierra, ni siquiera poquísimos, salvo por cuestiones importantes y necesarias («*nec permittatis descendere homines nisi paucissimos e per aliqua importanti e neccessaria res e non aliter*»)<sup>49</sup>.

Hasta el momento no he podido determinar cómo se resolvió la acción de Juan de Sanlúcar, ni cómo reaccionó el conde de Niebla, pero cabe suponer que acogería favorablemente las demandas de la Serenísima. De una parte, ya he señalado cómo las órdenes de la *muda* de Berbería preveían una escala final en Sanlúcar o Sevilla en 1443, 1444 y 1445, de modo que con toda probabilidad habrían obtenido los seguros pertinentes de Juan Alonso Pérez de Guzmán. De hecho, es lo que se infiere de la lectura de la confirmación de 1478 del privilegio concedido diez años antes por el duque don Enrique de Guzmán, en el que se recordaba «*como anti che hora havesse perseverado vero cognoscimento de amor tra la molto illustre signoria de Venetia et el signor ducha de illustre memoria Don Joam de Gusmam mio signor et mio padre*». En referencia a las acciones hostiles contra los intereses venecianos, como la denunciada contra Juan de Sanlúcar en 1443, en 1468 el duque de Medina Sidonia no podía ser más claro:

Dechiaro et voglio che se alcuno corsaro havesse fato damno alcuno a gli marchadanti et Nation Venitiana et havesse con loro inimicitia in qualunque modo havesseno impetrado per mia libera facultà et licentia de arivar et intrar in mie porti e spiaçe et coste de mar de mia juridicion possino et debino esser presi et punidi i corsari dampnosi et contrarii a la nacion veneciana.

En consecuencia, la protección conferida a los venecianos era absoluta, pues se otorgaba seguro a sus embarcaciones independientemente de la titularidad, pública o privada; a sus súbditos y mercaderes; y se perseguiría a los corsarios que

48. ASVe, SM, 1, fols. 175v-176r, 3-VI-1443.

49. *Ibidem*, fol. 183v, 30-VII-1443.

les atacaran, incluso aunque hubieran obtenido licencia del duque para entrar en los puertos y playas de su jurisdicción.

Por último, don Juan Alonso Pérez de Guzmán se hacía eco de la costumbre de las autoridades de la república, que «*suoleno alcuna volta loro chiamar et assignar per suo consule in la mia villa de San Lucar et natural de questo regno et vicino et habitador de la dita villa mio subdito e vasallo*» y concedía que en adelante el cónsul de la nación veneciana en Sanlúcar, un castellano súbdito del duque, gozara de los mismos privilegios y exenciones que se observaba con los propios mercaderes venecianos<sup>50</sup>. Sin duda, como en el caso de los genoveses, el privilegio responde a una estrategia de la Casa de Guzmán para atraer intereses mercantiles venecianos a su territorio, en plena competencia con el marqués de Cádiz.

Con las informaciones que tenemos podemos determinar la naturaleza del consulado veneciano de Sanlúcar en relación con la estrategia de la Serenísima en la Corona de Castilla. En efecto, recientemente han salido a la luz las informaciones del primer consulado abierto en Sevilla, vigente entre 1402 y 1407, con *micer* Angelo Venier como representante. En esa ocasión el mantenimiento de la legación consular y el nombramiento de su titular seguían el procedimiento habitual en la estrategia diplomática de la república en Europa y el mundo islámico<sup>51</sup>. Por su parte, las informaciones sobre el consulado veneciano de Cádiz en el siglo XV son mucho más parcas, aunque sabemos que su creación en 1424 respondió al imperativo de velar por la navegación véneta en aguas castellanas tras el cierre de la legación hispalense y una sucesión de graves ataques a naves privadas y galeras estatales<sup>52</sup>. Su titular entre 1458 y 1468 fue Marino Crivelli, un veneciano arraigado en la Bahía de Cádiz, que cobraba un ducado por cada galera o embarcación particular veneciana fondeada en el puerto gaditano<sup>53</sup>. En consecuencia, el consulado veneciano de Sanlúcar de Barrameda, ostentado por un natural de la tierra, se encuadraría en una categoría inferior al de Sevilla y al de Cádiz dentro de la jerarquía de legaciones diplomáticas en Andalucía, pues Venecia no había buscado su apertura ni establecido los medios para su financiación.

Como he tenido ocasión de exponer en otra ocasión, los privilegios de los Guzmán a la Serenísima se pueden leer en una doble clave, interna (andaluza) y externa (veneciana). Efectivamente, ya hemos visto cómo Sanlúcar de Barrameda tuvo un papel central en la organización de la *muda* de Berbería, actuando

50. ASVe, Libri Commemoriali, Libro XVI, registro 16, núm. 110, fols. 134r-135r. Próximamente verá la luz la edición y el estudio de los dos privilegios concedidos por los duques de Medina Sidonia a Venecia en 1468 y 1478.

51. González Arévalo, Raúl: «*Cum necessarium sit habere consulem nostrum in Sibiilia*. El consulado veneciano de Sevilla (1402-1407)», en Baloup, Daniel y Joudiou, Benoît (eds.), *Une mer pour les réunir tous. Études sur la Méditerranée offertes à Bernard Doumerc (IX<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle)*. Toulouse, Presses Universitaires du Midi, 2024, pp. 57-65.

52. González Arévalo, Raúl: «David contra Goliath. La gestión diplomática de Venecia y Florencia en sus conflictos con Castilla (siglos XIV-XV)», *Edad Media. Revista de Historia*, 25 (2024), pp. 65-67.

53. González Arévalo, Raúl: «Cádiz, frontera atlántica de las repúblicas mercantiles italianas (siglos XIII-XV)», en Sánchez Saus, Rafael y Ríos Toledano, Daniel (eds.), *Entre la tierra y el mar. Cádiz, frontera atlántica de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media*. Madrid, Sílex, 2022, p. 73.

como cabecera final de la línea entre 1442 y 1462, a lo que no serían ajenos los privilegios concedidos por don Juan de Guzmán. La decisión de la república de dejar de atravesar el Estrecho de Gibraltar sin duda fue un golpe para la proyección internacional de los duques de Medina Sidonia. Pero, además, cabe recordar que en 1467 el mayor enemigo del linaje en las luchas por el control político del Reino de Sevilla, don Juan Ponce de León, conde de Arcos y futuro marqués de Cádiz, se hizo con el señorío de esa ciudad, que había quedado como puntal indiscutible de la navegación veneciana en la costa andaluza al ser la escala principal de la *muda* de Flandes en el Atlántico. Así las cosas, el privilegio de los Guzmanes de 1468 se puede interpretar como un intento claro por atraer de nuevo los convoyes vénetos a sus dominios, en clara competencia con la escala gaditana, una maniobra para no perder posiciones frente al ascenso de los Ponce de León, habiendo logrado además que la Corona confirmara el derecho de los duques de Medina Sidonia a percibir la renta del almojarifazgo de Sanlúcar libremente<sup>54</sup>: la llegada de las galeras mercantiles de Venecia a sus dominios habría asegurado pingües beneficios a las arcas ducales. Con todo, la acción no tuvo mucho éxito, pues de hecho los mercaderes venecianos siguieron negociando con los de El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda e incluso Sevilla desde Cádiz<sup>55</sup>.

La extinción del señorío de los Ponce de León sobre Cádiz en 1493 y su regreso a la jurisdicción realenga, así como la confirmación del derecho sobre el almojarifazgo de Sanlúcar probablemente influyeron en la decisión de los duques de Medina Sidonia de insistir para atraer de nuevo las galeras venecianas a sus dominios. Efectivamente, don Juan Alonso Pérez de Guzmán escribió al dogo veneciano, Agostino Barbarigo, el 24 de abril de 1499, con una nueva propuesta en la que solicitaba que Sanlúcar de Barrameda fuera incluida como escala de la *muda* de Flandes. Aunque el documento original no se ha conservado en el archivo ducal, el célebre Marino Sanudo incluyó en sus famosos diarios la *Copia di una lettera per el ducha de Medina a la Signoria nostra, voria le galie di Fiandra tocasse San Lucha de Barrameda, promette, etc.*, traducida al dialecto veneciano<sup>56</sup>:

Illustrissimo príncipe et domino don Zuane de Guzman, ducha de la cità de Medina Sidonia, conte de Niebla, signor de la nobele cità de Zibilliterra, etc. Con molto desiderio et aparechiata voluntà de far quello vostra illustrissima Signoria mi vorrà comandar, in gratia di quella mi aricomando, la qual ben sa et li è notorio el grandio amor et conformità che sempre fo tra vostra illustrissima Signoria et li ducha miei signori, mio padre et avo, et li altri miei predecessori che habiano santa

54. Sobre el almojarifazgo en los Estados de los Guzmán véase González Arce, José D.: «Pugnas entre monarquía y aristocracia por el control de los almojarifazgos costeros y otros derechos aduaneros de la Andalucía atlántica en el reinado de los Reyes Católicos», *Anuario de Estudios Medievales*, 47/1 (2017), pp. 89-93.

55. En enero de 1490 Fernán Ruíz Cabeza de Vaca recordaba a los miembros del concejo jerezano las franquicias de los vecinos de Jerez de la Frontera cuando acudían a buscar mercancías a las galeras venecianas que fondeaban en la bahía gaditana, como recogen las actas capitulares. Bello León, Juan M.: «Mercaderes del siglo XV en Jerez de la Frontera», *Historia. Instituciones. Documentos*, 41 (2014), p. 27. Para el papel de Sevilla puede verse González Arévalo, Raúl y Vidal, Tommaso: «Et scribatur viro nobili ser Angelo Venerio, consuli nostro Sibillie. Acción consular, comunicación diplomática y estrategia mercantil veneciana en Castilla a principios del siglo XV», *Medievalismo*, 31 (2021), pp. 201-234.

56. Berchet, Guglielmo (ed.): *I Diarii di Marino Sanuto*. Venecia, F. Visentini, 1879, tomo II, pp. 991-992.



gloria, et quello medemo che ancor con essa ho abuto, et ho da poi che nel dominio di questa mia caxa successi, nel qual si andò de voja lungamente perseverar. Fin qua sono sta tratadi et se tratano con favor et bone opere, che hanno rezevudo et rezeverano i subditi et naturali de vostra illustrissima Signoria che a queste parte sono vegnudi et vien, et perhò me par cossa injusta che non se debia haver mazor caxon con la qual molto più tal amor et conformità si manifesti. Zà per questo zè tanto aparechio con la venuta de vostre galie che per questi mari et porti passano ciaschadun anno in el ponente, le qual galie in li mii porti senza niun slongar de camin, ne le so vegnude et tornade, pono intrar, et star cussì secure et liberamente come in li proprii porti de vostra illustrissima Signoria, et *maxime* nel porto de San Lucha de Barrameda, la qual sta tanto proxima et apresso de questa città de Sibia, et de tanto grando paese, et si tien tanti aparechi ditte galie che, intrando in ditto mio porto, et fazando in quello alcuna dimora, se porano spazar le so marchadantie, et provederse et fornirse de tutte le cosse necessarie, zà che tutti, et l'un et l'altro, li saranno cussì favorevole et libero et franco come in qual se voglia de li ditti vostri porti, in tutto el tempo che verano o li convegna far nel ditto mio porto de Barrameda o in qual se voglia de'altri miei soa dimora. A la illustrissima Signoria vostra suplico et dimando de gratia per ben di comandar ai so capetanii, che da mo' avanti intrano nol ditto mio porto, ne le so vegnude et ritornate, et far in esso sua dimora, perché ciaschaduna volta che cussì intrerano me sarà molto agrato che tutto el tempo che in el ditto porto verano star possano vender et vendano liberamente, et senza pagar dreti alcuni che quelli che ai miei daci apartien, et oltra questo elle et vostre capitanii et marcadanti et compagnie, et altre persone che in esse galie vegnerano, receverano tanto honor et favor che sempre aràno piazer de continuar so vegnuda al ditto mio porto. Et in questo rezeverò gratia de vostra illustrissima Signoria, el cui grando stado guarde et prospere nostro Signor Dio.

De Sibia, a dì 24 aprile 1499.

*Subscriptio:* Prontissimo a quello vostra illustrissima Signoria vorrà comandar, io ducha. Et in mezo di la lettera la *mansion*: Illustrissimo principe et domino domino Agustino Barbadio *duci venetiarum* etc. La qual lettera, per esser in spagnolo, prima non fu leta.

Hasta el momento se podía inferir el contenido de la carta a partir de la respuesta que dio el dogo veneciano. Sin embargo, la posibilidad de acceder por primera vez al texto, aunque sea traducido, permite conocer de primera mano el ofrecimiento del duque de Medina Sidonia en todos sus términos que, como se puede ver, trascienden con mucho la mera solicitud de que la *muda* de Flandes hiciera escala en Sanlúcar de Barrameda tanto a la ida al mar del Norte como en el tornaviaje. Así, tras recordar las buenas relaciones entre Venecia y la Casa de Guzmán, el noble andaluz se lamentaba de que las galeras hubieran dejado de realizar una parada en el principal puerto de sus Estados, a pesar de que no era necesario alargar la ruta de viaje para hacerlo. Para convencer a la Serenísima de la conveniencia de reanudarla, recuerda de una parte su cercanía con Sevilla y con todo el traspais entre la capital hispalense y la desembocadura del Guadalquivir. De otra, las facilidades que ofrecía el puerto no solo desde el punto de vista mercantil, sino también logístico, para el aprovisionamiento de los convoyes. Para rematar la petición, ratificaba la disposición de que las galeras, las mercancías que transportan y los mercaderes que viajaran a bordo fueran francos de todos los derechos que se cobraban en sus aduanas, de modo que toda actividad económica que desarrollaran fuera completamente libre, unas facilidades que, sin duda,



situaban a Venecia como la nación mercantil más privilegiada en los Estados de Medina Sidonia.

No cabe duda de que tanto la concesión de los privilegios como las disposiciones en materia fiscal estaban en relación directa con sus atribuciones jurisdiccionales y de gobierno como señor feudal, absolutamente vigentes en pleno reinado de los Reyes Católicos. Sin duda, el duque de Medina Sidonia no solo era el noble andaluz más poderoso, además era uno de los pocos que ejercía sus competencias en materia de comercio exterior a través de la disposición sobre el almojarifazgo sanluqueño, y el único del que hay conocimiento que mantuviera relaciones diplomáticas directas con potencias mercantiles extranjeras al margen de la Corona. Además, referente a la carta apenas citada, Luis Salas ha recordado con gran perspicacia que fue escrita poco después de la conquista de Melilla (1497) y cuando ya planeaba la conquista de Cazaza (1506) –Alcudia para los italianos, Ghassassa en árabe– también en la península de Tres Forcas, donde la *muda* de Flandes había realizado algunas escalas ocasionales<sup>57</sup>.

Agostino Barbarigo respondió con celeridad, lamentando la imposibilidad de poder operar ningún cambio en las escalas previstas para el viaje de ese año, pues el encante se había realizado meses atrás y las galeras estaban preparadas para zarpar. Con todo, prometía que haría lo posible para atender su invitación para el viaje de 1500<sup>58</sup>:

Illustrissimo et excellentissimo Domino D. Joannis de Gusman, duci Medina Sidonia, Comiti Niebla ac Domino de Gibraltar, amico nostro carissimo.

Augustinus Barbadico, Dei gratia Dux venetiarum etc. Illustrissimo et excellentissimo Domino Joanni de Gusman, Duci Medina Sidonia, Comiti Niebla ac Domino de Gibraltar, amico nostro carissimo: salutem et sincera dilectionis affectum. Receuessemos questi zorni lectere de la excelentia vostra de 24 april proximo da nui cum aliegro et jucundo animo viste et lecte come recercha lo amor et beniuolentia che in ogni tempo hauemo portato ad li illustrissimi progenitori vostri et a la excellentia vostra portamo, quale per le prefate lectere su ne rechiede che vogliamo imponer a li capitanei nostri de le galie de Fiandria che nel andar et ritorno del viazo loro vogliamo intrar et alquanto dimorar nel porto suo de la [...] de San Lucha de Barrameda, nel qual [...] cussì ben veduti, tractati et honorati, come ne li medesmi porti nostri, de la qual cosa nui se rendemo certisimi et ringratiamo la excellentia vostra, cognoscendola optimamente e dispositione sua verso de nui e de li subditi nostri, a la qual promettemo sempre che se ne offerirà la occasione non altramente observar verso lei e li subditi soi, et per responder a la rechiesta soa dicemo et certificamo la prefecta excellentia vostra che essendo za per l'anno presente poste le dicte galie de Fiandra al viazo suo et za incantade et delivrade juxta li orderni de questa nostra cità, impossibel ne sería al presente el dicto incanto in alcuna parte alterar, ouer darle alcuna nova impositione, ne l'anno veramente futuro nui se sforzeremo far cosa grata a la excellentia vostra, come quelli che

57. Los otros nobles principales con atribuciones señoriales en comercio exterior eran los Velasco, condestables de Castilla y futuros duques de Frías, y los duques de Medinaceli, señores de El Puerto de Santa María. El origen medieval de sus atribuciones y la desposesión que hizo la Monarquía Hispánica de los Austrias en el siglo XVI son objeto de análisis en la obra de Salas Almela, Luis: *La más callada revolución. Conflictos aduaneros, nobleza y Corona en Castilla (1450-1590)*. Madrid, Sílex, 2021. La referencia a la carta en ibidem, p. 188. Para el comercio veneciano con Alcudia/Ghassassa véase González Arévalo, Raúl: «Acordes y desacuerdos...», pp. 406-408.

58. Archivo General Fundación Casa Medina Sidonia, Fondo Medina Sidonia, leg. 2395, doc. 27, 9-VIII-1499.

desyderemo ogni contento suo: la qual sii certa che la mente et animo nostro verso verso de lei non potria esser meglior, ne più inclinato et meglio disposto ad ogni comodo et satisfaction sua.

Sin embargo, a pesar de las promesas, no hay noticias de que tampoco en el siglo XVI la *muda* de Flandes, activa hasta 1534, recalara en Sanlúcar de Barrameda, al contrario de lo que ocurre en Cádiz, de modo que se puede concluir que para los venecianos Sanlúcar de Barrameda tuvo un interés limitado, circunscrito en el tiempo como escala final de las galeras de Berbería en las décadas centrales del siglo XV (1439-1462).

### 3. UNA PRESENCIA ESPORÁDICA: FLORENCIA (SIGLO XV)

Los florentinos fueron la realidad mercantil más débil entre las naciones italianas que trataron en Sanlúcar de Barrameda. A pesar de que su presencia en Sevilla se remonta al siglo XIV y de que alcanzaron su máximo desarrollo en el siglo XV en la capital hispalense y en Cádiz, la desembocadura del Guadalquivir no parece haber tenido un peso específico en su estrategia de penetración comercial en el territorio<sup>59</sup>. La situación cambió, brevemente, con la creación de la línea de Berbería, la más breve y discontinua del sistema de galeras mercantiles ideado por Florencia después de la conquista de Pisa (1406) y la adquisición de Porto Pisano (1421), a imagen y semejanza del sistema de la *muda* veneciana. Cádiz tuvo una posición preponderante a través de su papel como escala principal en el Atlántico ibérico para la línea de Poniente, la más importante del sistema, que conectaba la Toscana con el mar del Norte<sup>60</sup>.

Los comienzos de la línea de Berbería son un tanto confusos. Los primeros testimonios sobre el funcionamiento de esta ruta provienen de 1447, pero no hay noticias de que se cruzara el estrecho de Gibraltar hasta noviembre de 1458, cuando se menciona el envío de una sola galera que debería partir de Porto Pisano en septiembre de 1459, tocando un par de puertos entre Niza y la *riviera* genovesa antes de dirigirse a Túnez posteriormente. A continuación, desde el puerto hafsí debía navegar por la costa magrebí hacia el oeste, para pasar después al litoral nazarí y atravesar el estrecho de Gibraltar hasta Cádiz y Sanlúcar de Barrameda. El regreso se efectuaría siguiendo la misma ruta<sup>61</sup>. El éxito del viaje determinó el envío de dos galeras en 1460, realizando las mismas escalas, de modo que en Cádiz fondearían dos días y doce en Sanlúcar de Barrameda<sup>62</sup>.

59. González Arévalo, Raúl: «Florentinos entre Cádiz y Sevilla en los siglos XIV y XV», en Aznar Vallejo, Eduardo y González Zalacaín, Roberto J. (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna, Universidad de La Laguna, 2015, 273-308.

60. González Arévalo, Raúl: «Corso, comercio...».

61. Archivio di Stato di Firenze (ASFi), Consoli del Mare (CM), III, fol. 122vº, 15-XI-1458.

62. *Ibidem*, fol. 124 y vº.

Las órdenes de 1458 y 1459 para los viajes de 1459 y 1460 son las únicas que previeron el paso del Estrecho. A diferencia de la *muda* veneciana de Berbería, en ningún momento se contempló la posibilidad de remontar el Guadalquivir hasta Sevilla. Pero, a semejanza de los convoyes vénetos, no tenemos ninguna confirmación de que los florentinos se adentraran en el Atlántico después de 1461, de manera que apenas lo hicieron durante tres años consecutivos, frente a las más de dos décadas de Venecia.

Precisamente las informaciones más abundantes sobre la llegada de las galeras florentinas al *Rio di Sibilía* proceden de este último viaje, en el que el convoy estuvo compuesto por tres galeras: en julio de 1461 Angelo Spini, capitán de la flota de Berbería, escribió a los Medici desde Sanlúcar de Barrameda, adonde había llegado el 4 de julio en compañía de dos embarcaciones genovesas de gran tonelaje. En la carta refirió cómo en su camino hacia la desembocadura del Guadalquivir se cruzó con el convoy de Poniente, capitaneado por Guglielmo di Cardinale Rucellai, que regresaba desde Southampton hacia Porto Pisano, acompañado de dos galeras catalanas capitaneadas por Galcerán de Requesens, y de una carabela. Tras fondear en Cádiz del 2 al 7 de julio, las galeras de Poniente retrocedieron hasta la capital de los Guzmanes, donde permanecieron tres días más. Spini acudió a visitar a los patrones de esas galeras, que le preguntaron cuánto tiempo tenía previsto quedarse porque querían regresar navegando en conserva con ellos hasta Porto Pisano. Su respuesta fue clara: lo que preveían las órdenes, doce días, aunque en realidad estuvieron más tiempo, pues la carta está fechada el 18 de julio e informa de que tenían previsto partir el 21 de ese mes, después de 17 días en el puerto.

Durante la estancia en Sanlúcar un patrón de una de las galeras de Berbería, Piero di Luttozzo Nasi desembarcó para adquirir bizcocho, pólvora, lanzas y otros artículos que necesitaban para el regreso por la costa norteafricana. Por su parte, Spini pidió a los Medici que le mandaran información sobre la localización de las galeras de Renato de Anjou a Piombino, el principado de los Appiani en la Toscana meridional, o a un inespecífico «*capo Chorsica*». El peligro corsario era evidente y la situación complicada: Jacques Heers recogió diversos incidentes a propósito de la participación francesa en el conflicto secular entre Génova y la Corona de Aragón. De hecho, algunas naves genovesas fueron capturadas por las galeras francesas de Anjou y hay noticias de varias más que quedaron inmovilizadas en Córcega por miedo a correr la misma suerte. A su vez, como represalia, Giacomo Spinola capturó en Cádiz una *galeazza* gala<sup>63</sup>. La situación era tal que Spini llegó a lamentarse amargamente de que les trataban mejor los musulmanes que los cristianos, señalando entre sus enemigos en ese momento a los provenzales, los venecianos, los catalanes, los vizcaínos y los portugueses.

---

63. Heers, Jacques: «Entre Gênes et Barcelone: Les ports français du Languedoc. Guerre, commerce et piraterie (1380-1450 environ)», *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), p. 522.

Otro aspecto interesante de la carta de Angelo Spini es el relato de las dificultades que estaba encontrando para cubrir las expectativas comerciales del viaje, para el que auguraba pérdidas desastrosas. Y aunque no creía que los problemas para contratar fletes se debieran a la competencia de las galeras de Poniente, que no tenían órdenes de hacer escala en la desembocadura del Guadalquivir, no compartía su opinión el patrón Nasi, que se decía desesperado viendo cómo los mercaderes locales fletaban mercancías en el convoy capitaneado por Rucellai. Por su parte, un hombre de confianza del duque de Medina Sidonia, que permaneció en Sevilla pero estaba informado de la presencia de las galeras florentinas, les entregó doce libras de un brocado de oro alejandrino de bella factura, ocho cajas de confetis y dos cajas de bizcocho. Finalmente, las galeras de Flandes partieron el 10 de julio de 1461, mientras que las de Berbería permanecieron en Sanlúcar de Barrameda hasta el 21 de ese mes<sup>64</sup>.

La amenaza de la piratería en el Mediterráneo occidental provocó en última instancia la decisión en noviembre de 1462 de que no partiera el convoy de Berbería<sup>65</sup>. En enero de 1463, se acordó mandar una sola galera, que se limitaría a seguir la ruta desde Porto Pisano a Túnez, aunque en esta ocasión parece que la decisión de no atravesar el estrecho de Gibraltar estuvo relacionada con una cuestión logística, pues las galeras de Cataluña estaban programadas para junio, las de *Romània* para julio y las de Poniente para agosto o septiembre, de modo que no había tiempo para que el convoy de Berbería pudiera realizar todo su recorrido, para el que solía emplear en torno a cuatro meses<sup>66</sup>. En última instancia se decidió la suspensión de la línea y no hay más referencias a ella.

La brevedad de la presencia institucional toscana en Sanlúcar de Barrameda, reducida a los tres años comprendidos entre 1459 y 1461, impidió a buen seguro el desarrollo de una relación de mayor calado, aunque el gobierno flordelisado mantuvo contactos de otro tipo: en 1453 Florencia se hallaba inmersa en la fase final de la guerra que le enfrentaba con Alfonso V el Magnánimo, quien buscaba someterla a sus intereses después de haberse convertido en el poder hegemónico en Italia con la conquista de Nápoles en 1442. En enero de ese año el canciller Poggio Bracciolini escribió una carta a Benedetto Doffi, destacado mercader florentino arraigado en Sevilla entre 1440 y 1473. En ella, aludiendo a su buena relación con el duque de Medina Sidonia, le solicitaba que interviniera como considerara oportuno para lograr que el noble castellano les ayudara en el conflicto con el monarca aragonés, aliado con Venecia contra Florencia. Probablemente, además de la ayuda militar, se buscaba dañar el comercio catalán y veneciano en Sanlúcar

64. ASFi, Mediceo avanti il Principato (MAP), X, 211, 18-VI-1461. Publicado como Apéndice en González Arévalo, Raúl: «Corso, comercio...».

65. ASFi, CM, III, fol. 155, 24-XI-1462.

66. *Ibidem*, fol. 155vº, 4-I-1463.

de Barrameda como destacada escala del comercio atlántico y señorío del duque<sup>67</sup>. Comoquiera que fuera, no hay constancia de que Doffi haya trasladado la petición al noble castellano, y si así fue, se desconoce si tuvo algún efecto.

El último testimonio sobre los florentinos en Sanlúcar de Barrameda procede de 1473, anotado en el diario del mercader Girolamo Strozzi. En esas fechas los Medici habían alquilado dos galeras al duque de Borgoña, y cubrían la ruta de Poniente como previamente habían hecho los convoyes de galeras mercantiles de la república<sup>68</sup>. En abril de 1473 el corsario hanseático Paul Beneke las atacó, tomando la *San Matteo*, mientras que la *San Giorgio* logró huir. De regreso hacia Porto Pisano, en lugar de detenerse en Cádiz como había hecho a la ida (15 de octubre de 1472) y era lo habitual, la galera entró en el Guadalquivir el 1 de septiembre de 1473 y remontó el río hasta la «*forchata*», el embarcadero de Las Horcadas, a la altura de Lebrija aproximadamente, a unos 40 kilómetros de Sevilla y, sin duda, el más importante de la veintena que contaba el recorrido hasta la capital hispalense junto con Coria del Río<sup>69</sup>. Unos años más tarde, durante la época del Descubrimiento, los barcos solían remontar el cauce hasta este embarcadero<sup>70</sup>. Sin embargo, en la transición a los tiempos modernos había otra razón más para fondear en él: a medio camino entre Sevilla y Sanlúcar, era un punto estratégico donde eludir el pago del Almojarifazgo Mayor, centralizado en la capital hispalense, y los *derechos de cargo y descarga* que correspondían a los duques de Medina Sidonia a través de la aduana local<sup>71</sup>. De modo que no se puede descartar que los florentinos estuvieran intentando eludir el pago de los derechos aduaneros correspondientes, aunque ningún dato lo confirma.

Comoquiera que fuera, Strozzi recoge que tras dos semanas en las Horcadas la galera *San Giorgio* descendió de nuevo el río el 17 de septiembre de 1473 y fondeó en Sanlúcar, tras haber obtenido el preceptivo salvoconducto del duque de Medina Sidonia a cambio de 15 paños de lana ingleses. Permaneció en el puerto sanluqueño hasta al 7 de octubre, cuando levó anclas a mediodía después de 20 días, de un total de 37 jornadas en que estuvo surta en el curso del Guadalquivir. Aunque las galeras de los Medici no se regían por las órdenes oficiales de los Cónsules del Mar, salta a la vista lo excepcional de una escala tan prolongada.

67. Las actividades de Piero Doffi en González Arévalo, Raúl: «Florentinos...», pp. 293-295; la carta en la nota 76.

68. Mallett, Michael E., *The Florentine Galley System in the Fifteenth Century*. Oxford, Clarendon Press, 1967, pp. 98-103.

69. Esta información antecede en seis años otra de 1479, señalada por Enrique Otte como la primera mención del surgidero de Las Horcadas, lugar de preferencia para la carga y descarga de productos gruesos del comercio internacional, como el trigo de importación y la lana de exportación. Otte, Enrique: *op. cit.*, p. 106.

70. Varela, Consuelo: «De Colón a Magallanes», en Rubiales Torrejón, Javier (ed.). *El Río Guadalquivir*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2008, pp. 223-231.

71. Ladero Quesada, M.Á.: *Guzmán...*, pp. 360-362. Como muestra de este comercio de contrabando, en 1519 el jurado Juan de Almansa y el mercader genovés Nicola Grimaldi nombraron a un vecino de Coria para tener la guardia de todos los puertos del Guadalquivir y los del mar, con el fin de acabar con la exportación clandestina de trigo y bizcocho. Otte, Enrique: *op. cit.*, pp. 105-106.

Por otra parte, a pesar del salvoconducto, resulta evidente que los florentinos sufrieron dificultades tanto con el poderoso noble castellano como con su contador mayor, como evidencia de nuevo el pequeño diario escrito por Girolamo Strozzi a propósito del viaje, poniéndolos a la altura del pirata Coulon como conclusión de su texto: «*Idio lodato che ci à fatto salvi e tratto di mano di Cholonbo e di quel traditore del Ducha di Medina e del suo manigholdo Gian Chontadore*»<sup>72</sup>.

En Sanlúcar de Barrameda Girolamo Strozzi adquirió la esclava mora Messaruda, procedente de Argel, por 7.000 maravedíes. El vendedor fue Francisco de Burgos, caballero del Condestable de Castilla y capitán de la nave Garza. La suma la pagó Carlo Bellacci, un florentino residente en Sevilla, a través de una póliza. Además, compró para la esclava «*pane, frutta, formaggio e altri mantenimenti per la vita sua*», por una suma total de 7.7 florines, y dos camisas de 21.7.7 florines. Las cantidades, por las que concedió hasta tres letras de cambio por un total del 29.115.10 florines para pagar en un mes, las recibirían en Florencia Pandolfo y Onoro Bellacci, hermanos del citado Carlo<sup>73</sup>.

La explicación de lo ocurrido en Sanlúcar de Barrameda, hasta el punto de que Strozzi no dudó en tildar al duque de Medina Sidonia de traidor y a su contador mayor de ladrón, la encontramos en una carta escrita por Francesco di ser Matteo Tedaldi a Lorenzo de' Medici *in galea* a su llegada a Livorno, en octubre de 1473. Tedaldi había sido el patrón de la *San Matteo* y de algún modo había escapado de las manos de Beneke, regresando a Florencia a bordo de la *San Giorgio*. En la carta relató cómo, además del pago por el salvoconducto, los florentinos habían desembolsado la enorme cantidad de 1.025 florines a «*2 navi di bischaini*» para que las acompañaran en el desplazamiento desde la *forchata* a Sanlúcar y la defendieran contra cualquier ataque que pudiera sufrir, lo cual hace sospechar que los florentinos juzgaron claramente insuficientes las garantías ofrecidas por el duque y las personas a su servicio<sup>74</sup>.

Después de la partida de la *San Giorgio* no he localizado más noticias sobre florentinos en Sanlúcar de Barrameda antes del reinado de los Reyes Católicos.

72. Edler de Roover, Florence: «Le voyage de Girolamo Strozzi de Pise à Bruges et retour à bord la galère bourguignonne «San Giorgio»», *Annales de la Société d'Emulation de Bruges. Handelingen van Het Genootschap voor Geschiedenis*, XCI (1954), pp. 135-136. El contador era Pedro de Estopiñán. Un perfil biográfico en Marín Bueno, Juan y Ruiz Pílares, Enrique J.: «Los procesos de movilidad social en el litoral atlántico andaluz a finales de la Edad Media: la familia Estopiñán y la cuenca del Guadalete», *Historia. Instituciones. Documentos*, 49 (2022), pp. 261-290.

73. ASFi, Carte Stroziane (CS), Vª serie, nº 52, *Libro de creditori e debitori, segnato C* (de Girolamo Strozzi, 1472-1476), fols. 28vº-30r, 19-IX-1473.

74. ASFi, MAP, XXIX, fol. 931 (ant. 949) r-v, 27-X-1473.

#### 4. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA POSICIÓN DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA EN LA NAVEGACIÓN Y EL COMERCIO ITALIANO DEL SIGLO XV

El conocimiento más detallado de la relación de Sanlúcar de Barrameda con las naciones mercantiles italianas ofrece una imagen más compleja de la que habitualmente emerge en el estudio del comercio marítimo sevillano. Efectivamente, no cabe duda de que se trata de un centro subsidiario en las rutas mercantiles entre el Mediterráneo y el Atlántico en el siglo XV, sin menoscabo de una importancia propia fuera de la ruta de Poniente, en los contactos directos desde Andalucía hacia el mar del Norte o la península italiana, particularmente evidente en las noticias recabadas referentes a la navegación privada desarrollada por los genoveses.

Se trata de una circunstancia que emerge con fuerza asimismo en la navegación institucional desarrollada por Venecia y Florencia. La *muda* de Berbería de la primera hizo de la capital de los Estados de la Casa de Medina Sidonia su cabecera final de línea entre 1440 y 1462, mientras que la línea florentina equivalente tuvo una importancia limitada al trienio 1459-1461, con una progresión fulgurante que incorporó una galera más con cada año que pasaba, lo que indicaría una interés creciente en las posibilidades comerciales de la ruta, hasta que la situación de gran hostilidad en el Mediterráneo occidental provocó el final abrupto de la línea.

En todos los casos nos encontramos con un papel importante en la navegación italiana más por motivos logísticos que por la existencia de una comunidad mercantil destacada. Efectivamente, en el caso de los genoveses no cabe duda de que los dos grandes polos de atracción en el territorio fueron Sevilla y Cádiz, y ni siquiera la presencia del consulado otorga más entidad al grupo. Comoquiera que fuera, parece claro el comercio genovés efectuado a través de Sanlúcar estuvo directamente ligado a los tratos desarrollados en la capital hispalense.

La situación de los venecianos es diferente. En su caso la diferencia principal estriba en que la Serenísima, una vez que suprimió el paso de la *muda* de Berbería por el estrecho de Gibraltar, mantuvo contactos diplomáticos con los duques de Medina Sidonia, que concedieron importantes privilegios que, de hecho, la situaron como la comunidad más favorecida en Sanlúcar de Barrameda, en una diferencia clara y llamativa con los genoveses, la primera comunidad mercantil de Castilla, por número y alcance económico de sus empresas, especialmente en Sevilla y Cádiz. Ciertamente, hay que encuadrar la posición preeminente de Venecia en el marco de la dinámica de lucha entre la Casa de Guzmán y los Ponce de León por el dominio político de Andalucía. De hecho, la concesión de esas franquicias e incluso de un consulado cuyo titular era un súbdito del duque no se tradujeron en una reactivación del comercio veneciano en Sanlúcar después de 1462: todos los intentos (1468, 1478, 1499) fueron vanos.

Por su parte, la presencia florentina fue prácticamente anecdótica, ligada a la llegada de las galeras de Berbería durante tres años (1459-1461) y la escala de la

galera borgoñona *San Giorgio* en 1473. En la estela de los venecianos, el comercio desarrollado parece absolutamente limitado a la presencia de los convoyes, de modo que, de todas las naciones mercantiles, los florentinos son los menos significativos para la proyección exterior de Sanlúcar, y la desembocadura del Guadalquivir tuvo para los toscanos la menor importancia entre las tres comunidades estudiadas.

Como conclusión, el carácter subsidiario de Sanlúcar de Barrameda se confirma no solo desde un punto de vista castellano, como puerto encajonado entre Sevilla y Cádiz, sin la atracción económica y financiera de la gran capital andaluza, ni las fabulosas condiciones naturales del puerto de Cádiz y su bahía. Así, se corrobora también desde el punto de vista italiano, que ratifica el interés prioritario de sus naciones mercantiles por Cádiz en la ruta de Poniente, la de mayor importancia en el comercio internacional del primer Atlántico, de modo que el papel de Sanlúcar parece relegado a la navegación directa hacia el mar del Norte o hacia Génova en el caso de los ligures, y a las líneas de Berbería de las galeras venecianas y florentinas, ciertamente de importancia más reducida que las líneas de Flandes en los sistemas de navegación institucional patrocinados por ambos gobiernos. Con todo, precisamente esa particularidad que emerge independiente de la ruta de Poniente es la que aumenta una relevancia singular al margen de Sevilla, de modo que resulta evidente una relación simbiótica en la necesidad mutua: en el caso de Sevilla, de su principal antepuerto, y en el de Sanlúcar, de potenciar dicho papel por los beneficios que reportaba al almorzarifazgo local, el único de señorío legalmente reconocido por la Corona a lo largo de toda la Baja Edad Media.



## BIBLIOGRAFÍA

- Bello León, Juan M.: «Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos», *Historia. Instituciones. Documentos*, 20 (1993), pp. 47-84.  
<https://doi.org/10.12795/hid.1993.i20.03>, [consultado el 08/03/2025].
- Bello León, Juan M.: «Mercaderes del siglo XV en Jerez de la Frontera», *Historia. Instituciones. Documentos*, 41 (2014), pp. 11-44.  
<https://revistascientificas.us.es/index.php/HID/article/view/4039>, [consultado el 08/03/2025].
- Bernal Rodríguez, Antonio M. y Collantes de Terán Sánchez, Antonio: «El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)», en Cavaciocchi, Simonetta (ed.). *I porti come impresa economica*. Florencia, Le Monier, 1988, pp. 779-824.
- Díaz Borrás, Andrés: *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*. Barcelona, CSIC, 2002.
- Doehaerd, Renée y Kerremans, Charles: *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1400-1440)*. Bruselas-Roma, Institute Historique Belge de Rome, 1952.
- Doumerc, Bernard: *Venise et l'émirat hafside de Tunis (1231-1535)*. París: L'Harmattan, 1999.
- Ferrer i Mallol, M.<sup>a</sup> Teresa: «El cors català contra Gènova segons una reclamació del 1370», en D'Arienzo, Luisa (ed.), *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna. Studi storici in memoria di Alberto Boscolo: Il Mediterraneo*. Roma: Bulzoni, 1993, vol. 2, pp. 271-290.
- González Arce, José D.: «El consulado genovés de Sevilla (siglos XIII-XV). Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales», *Studia Historica. Historia Medieval*, 28 (2010), pp. 179-206. [https://revistas.usal.es/uno/index.php/Studia\\_H\\_Historia\\_Medieval/article/view/7667](https://revistas.usal.es/uno/index.php/Studia_H_Historia_Medieval/article/view/7667), [consultado el 08/03/2025].
- González Arce, José D.: «Pugnas entre monarquía y aristocracia por el control de los almojarifazgos costeros y otros derechos aduaneros de la Andalucía atlántica en el reinado de los Reyes Católicos», *Anuario de Estudios Medievales*, 47/1 (2017), pp. 73-106.  
<https://doi.org/10.3989/aem.2017.47.1.03> [consultado el 08/03/2025].
- González Arévalo, Raúl: «La costa del Reino de Sevilla en la documentación náutica italiana (siglo XV)», en Malpica Cuello, Antonio, Peinado Santaella, Rafael G. y Fábregas García, Adela (eds.), *Historia de Andalucía. VII Coloquio*. Granada, EUG, 2010, CD-ROM, pp. 301-317.
- González Arévalo, Raúl: «Corso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», *En la España Medieval*, 34 (2011), pp. 61-95.  
[https://doi.org/10.5209/rev\\_ELEM.2011.v34.36294](https://doi.org/10.5209/rev_ELEM.2011.v34.36294) [consultado el 08/03/2025].
- González Arévalo, Raúl: «Florentinos entre Cádiz y Sevilla en los siglos XIV y XV», en Aznar Vallejo, Eduardo y González Zalacaín, Roberto J. (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna, Universidad de La Laguna, 2015, 273-308.
- González Arévalo, Raúl: «Acordes y desacuerdos. Navegación y comercio de las galeras mercantiles de Venecia y Florencia en el Mediterráneo ibérico desde una perspectiva comparada», en González Arévalo, Raúl (ed.), *Navegación institucional y navegación privada*. Granada, Alhulia, 2016, pp. 145-191.
- González Arévalo, Raúl: «Del Adriático al Atlántico: Venecia y Cádiz entre navegación, diplomacia y comercio (siglos XIV-XV)», *Hispania*, 80/264 (2020), pp. 11-45.  
<https://doi.org/10.3989/hispania.2020.001> [consultado el 08/03/2025].
- González Arévalo, Raúl: «En el Mediterráneo atlántico: Andalucía y las marinas italianas en la ruta de Poniente (siglo XV)», en Solórzano Telechea Jesús Á. y Martín Pérez, Fernando,

- (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid, La Ergástula, 2020, pp. 161-189.
- González Arévalo, Raúl: «Cádiz, frontera atlántica de las repúblicas mercantiles italianas (siglos XIII-XV)», en Sánchez Saus, Rafael y Ríos Toledano, Daniel (eds.), *Entre la tierra y el mar. Cádiz, frontera atlántica de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media*. Madrid, Sílex, 2022, pp. 59-86.
- González Arévalo, Raúl: «*Cum necessarium sit habere consulem nostrum in Sibia*. El consulado veneciano de Sevilla (1402-1407)», en Baloup, Daniel y Joudiou, Benoît (eds.), *Une mer pour les réunir tous. Études sur la Méditerranée offertes à Bernard Doumerc (IX<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle)*. Toulouse, Presses Universitaires du Midi, 2024, pp. 57-65.
- González Arévalo, Raúl: «David contra Goliath. La gestión diplomática de Venecia y Florencia en sus conflictos con Castilla (siglos XIV-XV)», *Edad Media. Revista de Historia*, 25 (2024), pp. 49-88. <https://doi.org/10.24197/em.25.2024.49-88> [consultado el 08/03/2025].
- González Arévalo, Raúl y Peral Bejarano, Carmen: *El Castil de Genoveses de Málaga (siglos XIV-XV). Un barrio comercial fortificado en el Mediterráneo islámico*. Jaén, UJA Editorial, 2024.
- González Arévalo, Raúl y Vidal, Tommaso: «*Et scribatur viro nobili ser Angelo Venerio, consuli nostro Sibilie*. Acción consular, comunicación diplomática y estrategia mercantil veneciana en Castilla a principios del siglo XV», *Medievalismo*, 31 (2021), pp. 201-234. <https://doi.org/10.6018/medievalismo.504971> [consultado el 08/03/2025].
- González Gallego, Ignacio: «El Libro de los privilegios de la nación genovesa», *Historia. Instituciones. Documentos*, 1 (1978), pp. 275-358. <https://doi.org/10.12795/hid.1974.i01.10>, [consultado el 08/03/2025].
- González Jiménez, Manuel y Bello León, Juan M.: «El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)», en Abulafia, David y Garí, Blanca (dirs.), *En las costas del Mediterráneo occidental*. Barcelona, Omega, 1997, pp. 213-241.
- Guillamas y Galiano, Fernando: *Historia de Sanlúcar de Barrameda*. Madrid, Imprenta del Colegio de y ciegos, sordo-mudos, 1858.
- Heers, Jacques: *Gênes aux XV<sup>e</sup> siècle. Activité économique et problèmes sociaux*. París: SEVEPEN, 1961.
- Heers, Jacques: «Entre Gênes et Barcelone: Les ports français du Languedoc. Guerre, commerce et piraterie (1380-1450 environ)», *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 509-538. <https://doi.org/10.3989/aem.1994.v24.988>, [consultado el 08/03/2025].
- Ladero Quesada, Miguel Á.: «Sanlúcar de Barrameda, antepuerto de Sevilla, a finales del siglo XV», en *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder: homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre*. Cantabria: Universidad de Cantabria, 2012, vol. 2, pp. 1491-1508.
- Ladero Quesada, Miguel Á.: *Guzmán. La casa ducal de Medina Sidonia en Sevilla y su reino. 1282-1521*. Madrid, Dyckinson, 2015.
- Liagre-De Sturler, Léone: *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1320-1400)*. Bruselas-Roma, Institut Historique Belge de Rome, 1969.
- López de Coca Castañer, José E.: «Las galeras venecianas de Poniente y Berbería desde la perspectiva española», *Medievalismo*, 16 (2006), pp. 113-72. <https://revistas.um.es/medievalismo/article/view/50971>, [consultado el 08/03/2025].
- Malipiero, Domenico: *Annali veneti dall'anno 1457 al 1500*. Florencia: Pietro Viesseux, 1844.
- Mallett, Michael E., *The Florentine Galley System in the Fifteenth Century*. Oxford, Clarendon Press, 1967.

- Marín Bueno, Juan y Ruiz Pilares, Enrique J.: «Los procesos de movilidad social en el litoral atlántico andaluz a finales de la Edad Media: la familia Estopiñán y la cuenca del Guadalete». *Historia. Instituciones. Documentos*, 49 (2022), pp. 261-290. <https://dx.doi.org/10.12795/hid.2022.149.10>, [consultado el 08/03/2025].
- Martín Gutiérrez, Emilio: «Nuevos datos sobre la población y los genoveses en la ciudad de Cádiz. Una relectura del padrón de vecinos de 1467», *En la España Medieval*, 29 (2006), 187-223. <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEMo6o6110187A>, [consultado el 08/03/2025].
- Moreno Ollero, Antonio: *Sanlúcar de Barrameda a fines de la Edad Media*. Cádiz, Diputación de Cádiz, 1983.
- Muñoz Gómez, Víctor: «Puertos, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de cartas portulanas (siglos XIV-XVI)», en Aznar Vallejo, Eduardo y González Zalacaín, Roberto J. (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna, Universidad de La Laguna, 2015, pp. 179-211.
- Nicolini, Angelo: «Commercio marittimo genovese in Inghilterra nel Medioevo (1280-1495)», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 121/1 (2007), pp. 215-327.
- Nicolini, Angelo: «Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 121/2 (2007), pp. 77-141.
- Otte, Enrique: *Sevilla y sus mercados a fines de la Edad Media*. Sevilla: Fundación El Monte, 1996.
- Parejo Fernández, Luis: «El almojarifazgo de Sanlúcar de Barrameda y su ámbito fiscal en el siglo XVI», en *In Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo*. Sanlúcar de Barrameda: Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, 2016, pp. 147-159.
- Parejo Fernández, Luis: «La alcaldía de la mar de Sanlúcar de Barrameda (siglos XV-XVII)», *Clío & crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, 20 (2023), pp. 129-148. <https://doi.org/10.1387/clio-crimen.25676>, [consultado el 08/03/2025].
- Parodi Álvarez, Manuel J. y Rodríguez Mellado, Jesús: «Apuntes sobre la Sanlúcar medieval islámica», en Toro Ceballos, Francisco y J. Rodríguez Molina, José (coords.), *Estudios de frontera. 10. Fronteras multiculturales*. Jaén, Diputación Provincial de Jaén, 2016, pp. 341-358.
- Ríos Toledano, Daniel: «Cádiz y el comercio marítimo genovés en el siglo XIV», *Medievalismo*, 28 (2018), pp. 271-293. <https://doi.org/10.6018/medievalismo.28.345171>, [consultado el 08/03/2025].
- Ríos Toledano, Daniel y Jiménez López de Eguileta, Javier: «El puerto de Sanlúcar de Barrameda y la comunidad genovesa en el siglo XV: un documento de su consulado de 1461», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III, Historia Medieval*, 37 (2024), pp. 935-960. <https://doi.org/10.5944/etfiii.37.2024.39784>, [consultado el 08/03/2025].
- Salas Almela, Luis: *La más callada revolución. Conflictos aduaneros, nobleza y Corona en Castilla (1450-1590)*. Madrid, Sílex, 2021.
- Sanudo, Marino: *Le vite dei Dogi (1423-1474)*. Venecia, La Malcontenta, 1999.
- Stöckly, Doris: *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise, fin XIIIe – milieu XVe siècle*. Boston-Leyden, Brill, 1995.
- Tognetti, Sergio: «L'attività assicurativa d'un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi», *Storia Economica*, 20/1 (2017), pp. 5-48.
- Varela, Consuelo: «De Colón a Magallanes», en Rubiales Torrejón, Javier (ed.). *El Río Guadalquivir*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2008, pp. 223-231.

