

TENDENCIAS COMERCIALES EN EL REINO
DE NÁPOLES DURANTE LA PRIMERA MITAD
DEL SIGLO XVI (1503-1556)

Giulio Fenicia

Università di Bari

EL tema del comercio napolitano durante la primera mitad del siglo XVI es un argumento poco estudiado por la historiografía reciente. De hecho, el estudioso encuentra un serio obstáculo en la exigüidad de documentos conservados en los archivos y bibliotecas napolitanas. Excluyendo cuanto podemos hallar en el volumen de Giuseppe Coniglio sobre el tiempo de Carlos V,¹ poco o casi nada se ha escrito al respecto. A fin de superar el obstáculo debido a la escasez de documentación hemos ampliado el campo de investigación a otros archivos italianos y extranjeros, centrandó nuestro interés en los centros mercantiles tradicionalmente ligados a las actividades económicas meridionales o, de todas maneras, de relevante importancia en el contexto del área mediterránea. En este trabajo presentamos, pues, los primeros resultados de las investigaciones llevadas a cabo tanto en Nápoles como en los archivos de Génova, Venecia, Dubrovnik, Simancas, Valencia y Sevilla; no sin señalar que en algunos de los archivos mencionados la investigación que nos ocupa no ha sido completada todavía, aunque sí consideremos que los resultados ya obtenidos permiten sacar algunas conclusiones.

El cuadro que emerge no resulta excesivamente lisonjero para el Reino de Nápoles, cuya actividad comercial parece seriamente comprometida durante el período considerado. Hacía ya tiempo, efectivamente, que las aduanas del Reino no obtenían grandes ingresos para el tesoro público: poco frecuente era, por ejemplo, el arrendamiento (concesión a particulares) de la Aduana de Nápoles, juzgado poco ventajoso a causa de los impuestos poco gravosos y del escaso tráfico mercantil. Tampoco parece que las aduanas pullesas, tránsito obligado de la mayor parte del importante comercio de cereales y aceites meridionales, fueran más rentables.² Las aduanas calabresas, por su parte, no disponían de una autonomía adminis-

¹ Cf. G. Coniglio, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo V*, Napoli, ESI, 1951, pp. 103-146.

² BNNa, Ms. XII B 46, p. 137.

trativa porque, en mayor medida que la tradicional producción agro-alimenticia, su comercio regional se basaba en la seda y en la producción de hierro, acero y pez, bienes –estos últimos– que del sector del libre comercio habían pasado a formar parte del monopolio estatal. El arrendamiento de las aduanas calabresas puede considerarse, pues, en correlación a lógicas políticas y militares independientemente de las situaciones de mercado, que, de todas maneras, dejarán sentir su influencia de manera determinante.

En cuanto a la Aduana de Nápoles (ver cuadro 1), las primeras noticias están fechadas en torno al 1508/10, cuando los *estagli* (cuotas) de cada uno de los arrendamientos, que en los años 40 se agruparon bajo un solo concepto, dieron lugar a un rédito global de unos 24.000 ducados aproximadamente.³ Cuatro años después, en 1514, y hasta 1516, el rédito de estos mismos arrendamientos había alcanzado la cifra de 29.833,33¹/₃ ducados, verificándose pues un incremento de más del 23 % en cuestión de pocos años. Pero, aunque se hubiera obtenido efectivamente un aumento en cada uno de los *stagli* anuales –el arrendamiento del *Maggior Fondaco* (Aduana) de Nápoles pasó de 15.500 a 17.333,31¹/₃ (+ 12 %) ducados, el de la *grassa* (puerto seco) de Terra di Lavoro y Abruzzo y de la aduana y feria de Lanciano de 7.466,62²/₃ duc. a 7.783,33¹/₃ duc. (+ 4 %), y el de la aduana de Gaeta de 1.150 duc. a 1.450 duc. (+ 26 %)–, la mayor parte del incremento mencionado, 3.266,66²/₃ duc., debe atribuirse al arrendamiento de la aduana de Castellamare, que no figura en el cómputo precedente.⁴ Casi treinta años más tarde, en 1543, la Aduana de Nápoles procuraba aún 30.065,33¹/₃ ducados, mientras algunos de los arrendamientos que confluían en esta última señalan, incluso, una cierta regresión: el *Maggior Fondaco* de Nápoles, la aduana de Gaeta y la de Castellamare, que en 1516 procuraban una renta global de 22.049,33¹/₃ duc., en 1543 tan sólo obtienen 20.982,66²/₃ duc. (– 5 %), pagaderos a plazos trimestrales o cuatrimestrales posticipados para que el arrendador pudiera recaudar los créditos de impuesto eventualmente concedidos a los mercaderes.⁵ Es a partir de 1547 cuando el arrendamiento de la Aduana de Nápoles acusa una serie de sustanciosos aumentos que llevan a triplicar su *estaglio* en menos de cuarenta años, aunque los tipos impositivos no sufran variación alguna.

No muy distinta era la situación en la Aduana de Pulla (ver cuadro 2), cuya renta se resintió, durante los primeros años de soberanía española, de la falta de ingresos derivados de la ocupación veneciana de Trani y otros importantes centros de su litoral. Así se explica el bajo valor del *estaglio* anual entre 1507 y 1510, años en que las aduanas de Barleta y Manfredonia

³ AGSi, *Estado*, leg. 1004/72.

⁴ AGSi, *Estado*, leg. 1004/69.

⁵ BNNa, *Ms. XI E 22*, pp. 1-10.

CUADRO 1
ARRENDAMIENTO DE LA ADUANA DE NÁPOLES (1508-1594) *

Periodo	"Estaglio" anual (en ducados)	Fuente
1508-1511	24.200,00 ^{a)}	AGSi, <i>Estado</i> , leg. 1004/72
1514-1517	29.833,33 ¹ / ₃ ^{b)}	AGSi, <i>Estado</i> , leg. 1004/69
1543-1547	30.065,33 ¹ / ₃ ^{c)}	BNNa, <i>Ms. XI E 22</i> , pp. 1-10
1547-1551	34.620,83 ¹ / ₃	AGSi, <i>Visitas de Italia</i> , leg. 354
1551-1555	40.851,00	AGSi, <i>Visitas de Italia</i> , leg. 4 ^{d)}
1555-1559	41.250,00	<i>Ibidem</i> ^{d)}
1559-1563	52.450,00	<i>Ibidem</i> ^{d)}
1563-1567	63.400,00	BNNa, <i>Mss. VI B 8</i> , p. 25; <i>XII B 46</i> , pp. 137-138
1567-1571 ^{e)}	71.925,00	<i>Ibidem</i>
1570-1571	78.413,00	BNNa, <i>Ms. VI B 8</i> , p. 25
1571-1575	80.853,00	BNNa, <i>Mss. XII B 46</i> , pp. 137-138; <i>VI B 8</i> , p. 25
1575-1579	79.000,00	<i>Ibidem</i>
1579-1582 ^{e)}	126.000,00	<i>Ibidem</i>
1582-1586 ^{e)}	115.025,00	<i>Ibidem</i>
1586-1590	103.000,00	<i>Ibidem</i>
1590-1594	103.000,00	<i>Ibidem</i>

* Hasta mediados del siglo XVI, bajo la voz *Dogana di Napoli* se incluían una serie de arrendamientos, cuyos valores individuales explicitamos a continuación. a) Este valor es el resultado global de cada uno de los arrendamientos de la *Dogana e Maggior Fondaco* de Nápoles, arrendada por 15.000 ducados entre 1508 y 1511; de las aduanas y ferias de Lanciano y de la *grassa* de Abruzzo, con contratos por un total de 7.466,66²/₃ ducados; de la aduana de Gaeta, con contrato por un total de 1.150 ducados entre 1507 y 1510; de la aduana de Pozzuoli, de la que a duras penas se conseguía sacar la *provvisione* (pago) de 72 ducados que correspondía al *fondachiero*. b) Las aduanas de Nápoles y Pozzuoli fueron arrendadas por 17.333,33¹/₃ ducados entre 1514 y 1517; la aduana de Gaeta por 1.450 ducados (1513/1516); la *grassa* de Terra di Lavoro y Abruzzo Citra y Ultra por 3.583,33¹/₃ ducados (1514/1517); la aduana de Abruzzo y ferias de Lanciano por 4.200 ducados (1514/1517); la aduana de Castellamare por 3.266,66²/₃ ducados. c) También este valor es el resultado del arrendamiento de la *Dogana e Maggior Fondaco* de Nápoles (20.982,66²/₃ duc.), de la *Grassa* de Terra di Lavoro (8.618,16²/₃ duc.) y de la aduana de Fortore, añadiéndole la recaudación de la feria de Lucera (464,50 duc.). d) Datos tomados de R. Mantelli, *Burocrazia e finanze pubbliche nel Regno di Napoli*. Napoli, Pironti, 1981, p. 231. e) La contrata contemplaba la prórroga del arrendamiento hasta el año siguiente, pero había sido suspendido anticipadamente, quizás por falta de conveniencia.

fueron dadas en arriendo por tan sólo 1.116,66¹/₂ duc. y la de Lecce, Taranto, Gallipoli y S. Cataldo por 3.166,66²/₃ duc.⁶ Un incremento del 20 %, exiguo si tenemos en cuenta el periodo de tiempo considerado, tiene lugar

⁶ AGSi, *Estado*, leg. 1004/72.

CUADRO 2
ARRENDAMIENTO DE LAS ADUANAS DE PULLA (1507-1591)

Periodo	"Estaglio" anual (en ducados)	Fuente
1507/1510	4.283,33 ^{1/6} (a)	AGSi, <i>Estado</i> , leg. 1004/72
1515/1518	10.805,33 ^{1/3}	AGSi, <i>Estado</i> , leg. 1004/69
1532	25/30.000 (?) ^(b)	AGSi, <i>Estado</i> , leg. 1011/7
1546/1550	12.745,40	AGSi, <i>Visitas de Italia</i> , leg. 354
1550/1555	17.582,60	AGSi, <i>Visitas de Italia</i> , leg. 4 ^(c)
1555/1560	25.117,80 ^(d)	BNNa, <i>Mss. XII B 46</i> , pp. 24-79; <i>IV B 3</i> , pp. 20-37 50-68
1560/1565	50.232,99	AGSi, <i>Visitas de Italia</i> , leg. 4 ^(e)
1565/1570	62.406,60	BNNa, <i>Ms. VI B 8</i> , p. 26
1570/1575	67.000,00	<i>Ibidem</i>
1575/1580	73.000,00	<i>Ibidem</i>
1580/1581 ^(e)	137.300,00	<i>Ibidem</i>
1581/1586	97.000,00	<i>Ibidem</i>
1586/1591	97.050,00	BNNa, <i>Mss. IV G 21</i> , p. 18; <i>VI B 8</i> , p. 26

a) Estos valores se refieren únicamente a las aduanas de Barleta y Manfredonia en Terra di Bari, arrendadas por 1.116,66^{1/2} ducados, y a las de Lecce, Taranto, Gallipoli y S. Cataldo en Terra d'Otranto, arrendadas por 3.166,66^{2/3} ducados. Recordemos, a propósito, que hasta 1509 algunos de entre los puertos pulleses fueron posesiones venecianas. b) Este valor no refleja un *estaglio* efectivo, sino las expectativas del virrey. c) Datos tomados de R. Mantelli, *Burocrazia e finanze...*, cit., p. 233. d) De este arrendamiento, al que Mantelli atribuye un valor de 27.312,80 ducados (cf. R. Mantelli, *Burocrazia e finanze...*, cit., p. 233), quedan expresamente excluidos los derechos sobre "terzarie, salnitri e tratte regali", mientras se incluyen aquellas exacciones —como "lo dericto de la Piazza seu doh(an)a del'oglio"— que la R Corte normalmente se reservaba "per rispetto della Serenissima" (BNNa, *Ms. XI E 22*, p. 24-79v). e) La contrata contemplaba la prórroga del arrendamiento hasta 1585, pero el arrendador declaró muy pronto la bancarrota.

entre 1518 y 1546, cuando el *estaglio* anual de dicho arrendamiento pasó de 10.805,33^{1/3} duc.⁷ a 12.745,40 duc.⁸ Conviene, de hecho, señalar que, en una carta de 1532, el virrey comunicaba a Carlos V una estimación de recaudo, aquel año, de unos 25 o 30.000 ducados en las aduanas de Pulla.⁹ Sin embargo y prescindiendo de lo aleatorio de tal previsión, 1532 se recuerda como un año de abundancia que sobresa de entre un largo período de crisis y escasez de alimentos. Fue a partir de la segunda mitad del siglo XVI cuando las rentas de las aduanas de Pulla empezaron a registrar los aumentos más significativos, hasta el punto de triplicar el *estaglio* anual

⁷ AGSi, *Estado*, leg. 1004/69.

⁸ AGSi, *Visitas de Italia*, leg. 354.

⁹ AGSi, *Estado*, leg. 1011/7.

en el arco de diez años (de los 17.582,60 ducados de 1550/55 a los 50.232,99 ducados de 1560/65)¹⁰ para luego duplicarlo durante los veinte años sucesivos (es decir, 97.000 ducados en 1581 que no sufrieron variación alguna hasta 1591).¹¹

Considerando, pues, los valores indicados como directa expresión de las tendencias comerciales presentes en aquellos años, podemos deducir que, a una relativa temporada muerta durante la primera mitad del siglo XVI, le siguió un período de considerable crecimiento de la actividad mercantil durante la segunda mitad del siglo. De todas maneras conviene precisar que dicho período de recuperación debe anticiparse, pues los arrendamientos tienden a reaccionar con un cierto retraso a la variación de las condiciones de mercado, y esto es debido a la estructura misma del contrato, que contempla una duración plurianual durante la cual no se prevén aumentos del *estaglio*, como a la natural reticencia de los arrendatarios a hacer público su valor efectivo con la intención de sacar de sus contratos el mayor provecho posible.

Un estudio de Antonio Calabria¹² ha puesto, recientemente, de manifiesto el estrecho vínculo existente en el Reino de Nápoles, durante los años 40 y 50 del siglo XVI, entre comercio exterior y préstamos en dinero al Estado. Los comerciantes-banqueros toscanos y genoveses, en efecto, acostumbraban a conceder estos últimos a cambio de dispensa en el pago de las *tratte* (permisos o licencias de exportación) que, entre 1542 y 1547, alcanzaron un valor de 580.000 ducados. Una cifra sin duda considerable, si bien debe valorarse en función del precio contingente de las *tratte*, que en algunos años alcanzó niveles elevados, y a la posibilidad —no considerada por Calabria en su estudio— de que al menos una parte de las mencionadas dispensas fuera destinada *per infra regnum*. De hecho, vale la pena recordar que incluso el suministro de víveres destinados al mercado interior quedaba vinculado al pago de *tratte*, aunque en menor medida. El estudio de Calabria consiente, pues, fechar con anterioridad, precisamente en 1542, la real expansión de las rentas procedentes de los arrendamientos de las aduanas de Nápoles y de Pulla. Esta fecha resulta, además, confirmada en un documento en que se comprueba que, entre 1542 y 1549, la concesión de *tratte* fue continuo objeto de *partiti* (contratos) con mercantes.¹³

¿Cuáles pueden ser las causas de una evolución comercial tan diversificada? Esencialmente tres: a) la escasa provisión de bienes para la exportación; b) el crecimiento demográfico; c) la revolución de los precios.

¹⁰ Cf. R. Mantelli, *Burocrazia e finanze pubbliche nel Regno di Napoli*, Napoli, Pironti, 1981, p. 233.

¹¹ BNNa, *Ms. VI B 8*, p. 26.

¹² Cf. A. Calabria, "Finanzieri genovesi nel Regno di Napoli nel Cinquecento", en *Rivista Storica Italiana*, 1989, pp. 578-613.

¹³ AGSi, *Estado*, leg. 1036/48.

En cuanto a la provisión de bienes para la exportación, la política económica adoptada por los españoles en el Reino de Nápoles se distinguió por una serie de prohibiciones que perseguían la finalidad de facilitar la disponibilidad de bienes de primera necesidad para el consumo interior.¹⁴ Verdaderamente, esta exigencia había sido tenida en cuenta ya bajo el reino de Ferrante I, cuando se había intentado poner remedio a la escasez del patrimonio zootécnico meridional con un bando del 19 de octubre de 1486, confirmado por Don Pedro de Toledo en 1548, mediante el cual se prohibía la exportación de vacas, bueyes, cerdos y ovejas; ganado cuya escasez se ponía en evidencia tanto para el trabajo en los campos como para la alimentación. Esta última necesidad queda señalada por el cardenal Colonna, virrey de Nápoles, en una carta del 26 de febrero de 1532 a Carlos V, en la que el cardenal aconseja, sin embargo, la exportación de ovejas, cuya carne no era bocado predilecto entre la población.¹⁵ La propuesta encontró seguramente una acogida favorable, ya que de una consulta del 24 de mayo de 1567 resulta que, una vez pagados los derechos pertinentes, cualquiera podía libremente sacar del Reino carneros castrados y cerdos, y rocines —para uso personal y no para el comercio— por un valor inferior a 15 ducados.¹⁶ También el patrimonio equino del Reino gozaba, de hecho, de la atención de las autoridades virreinales gracias a la institución de la Real Raza que seleccionaba cabalgaduras famosas y apreciadas en toda Europa.¹⁷ Finalidades de tipo militar habían aconsejado la prohibición rigurosa, a partir de 1486, de la exportación de caballos, potros y yeguas de la Real Raza, de valor superior a los 20 ducados. Se consentía, sin embargo, a viajeros y mercaderes del Reino extranjeros hacer uso libremente de dichos animales y sin pago de ningún derecho, con la salvedad de que los napoli-

¹⁴ Cf. A. Pannone, *La politica economica meridionale nei secoli XVI-XVII*. Firenze, Successori B. Seeber, 1924, pp. 41-47. Según Pannone, la política económico-social española en el Reino de Nápoles puede quedar resumida en dos postulados: a) proporcionar la producción de géneros alimenticios en base a las necesidades de la población; b) asegurar la continuidad de dicha producción. El primer objetivo era susceptible de ser alcanzado mediante el abastecimiento, a cargo de los municipios, durante el período de cosecha, de alimentos suficientes para toda la población. Los excedentes eran cedidos a los municipios con problemas de escasez una vez fijado un precio oficial unitario, la *assisa*, sobre todo para la compra y venta de grano, exceptuando el de origen extranjero. A todo esto seguían una serie de prohibiciones, como la que impedía a bodegoneros y almaceneros el abastecerse de géneros alimenticios antes de que la población hubiera satisfecho sus propias necesidades, o la prohibición de acopio de viveres en un radio de 30 millas en torno a Nápoles, o, para terminar, la prohibición de exportar cereales o cualquier otro producto agrícola sin un permiso escrito del virrey.

¹⁵ AGSi, *Estado*, leg. 1011/7.

¹⁶ BNNa, *Ms. XII B 46*, pp. 815-816.

¹⁷ En 1515 se calculaba que tan sólo la raza de Pulla sumaba unas 1.000 yeguas y se ordenó que se mantuviera inalterado su número vendiendo las más viejas. Para la monta tenían que estar 80 sementales siempre a disposición. De un menor número de animales disponía la R. Raza de Calabria (AGSi, *Estado*, leg. 1004/68).

tanos prometieran traerlos consigo a su regreso al Reino. A los *passeggeri* (funcionarios que controlaban el pasaje) de servicio en los negociados de la *grassa* les correspondía el deber de anotar en un registro particular, pormenorizando las características, todos los caballos que entraban o salían temporalmente del Reino, con el fin de reconocerlos cuando volvían a pasar la frontera.¹⁸ Resulta evidente que este sistema no eliminaba absolutamente el peligro de fraudes, que, de hecho, se verificaban asiduamente suscitando continua preocupación a las autoridades: “[de Abruzzo] se sacan del reyno dineros y cavallos y otras muchas cosas vedadas”, escribía el Regente del Colateral Juan de Figueroa en 1536.¹⁹

Entre las restantes “cosas vedadas”, recordemos el oro y la plata —ya trabajado o acuñado, en amalgama o en lingotes—, el dinero, las armas para los “infielos”, los esclavos.²⁰ A partir de 1538 se prohíbe también la exportación de cáñamo y obenques.²¹ Sin embargo, la mayor preocupación de la administración del Reino concernía el abastecimiento de cereales. De hecho, ya desde comienzos de siglo el Reino de Nápoles sufrió una larga serie de crisis agrícolas que obligaron al virrey a prohibir la exportación de trigo y cebada a fin de afrontar las necesidades de alimentación de la población; esta constante situación de penuria parece constituir la regla, de manera que la *apertura di tratte* (concesión de permisos de exportación) se nos presenta como su excepción. Tenemos noticias de crisis alimenticias entre 1503 y 1505,²² en 1508,²³ en 1515,²⁴ entre 1527 y 1531,²⁵ entre 1534

¹⁸ BNNa, *Ms. XII B 46*, pp. 40 y 814.

¹⁹ AGSi, *Estado*, leg. 1025/61.

²⁰ BNNa, *Ms. XII B 46*, pp. 815 y 1058. Cf., además, las *prammatiche* II, III, IV, V y X, “De Extractione, seu Exportatione Animalium, Auri, Argenti, et Aliorum Prohibita”, en *Nuova Colezione delle Prammatiche del Regno di Napoli*, tomo IV, tit. LXXIX, Napoli, 1803, pp. 115-123.

²¹ BNNa, *Ms. XII B 46*, pp. 119-120.

²² Cf. M. Sanuto, *I Diarii*, Venezia, 1882 (de aquí en adelante Sanuto), V, coll. 138, 205, 256, 280, 281, 485, 663, 755, 804, 909; VI, coll. 125, 134, 165, 171, 188, 213, 227, 233. La penuria de cereales de 1504 y 1505 no está documentada directamente, pero de las palabras de Sanuto se deduce que afectó a la península Italiana en su totalidad.

²³ Cf. G. De Gennaro, “Il commercio pugliese con la penisola nel secolo XVI: i settori merceologici qualificanti”, en *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XI al XX secolo* (I^o Convegno Nazionale di Storia del Commercio in Italia, Reggio Emilia 6-7 giugno 1984, Modena 8-9 giugno 1984), Bologna, Analisi, 1986, p. 136.

²⁴ AGSi, *Estado*, leg. 1004/68 y 79. Cf. también Sanuto, XX, col. 578.

²⁵ En cuanto a 1527, cf. B. Capasso, “Note estratte dal libro II e III delle Croniche di G. Fuscolillo”, en *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 1876, pp. 534-535, mientras que entre septiembre de 1528 y noviembre de 1529, la Regia Tesorería recaudó sólo 6.912 ducados en concepto de derechos de *tratta* (AGSi, *Estado*, leg. 1005/129). La penuria de cereales que se verificó entre septiembre de 1530 y agosto de 1531 se puede corroborar en AGSi, *Estado*, leg. 1008/60.

y 1537,²⁶ en 1539/40,²⁷ en 1554²⁸ y en 1555.²⁹ Cosechas abundantes se verifican, en cambio, entre 1509 y 1512,³⁰ en 1532³¹ y en el período que va de 1542 a 1549.³² Particularmente interesante resulta el cuadro que se configura entre 1521 y 1522 a causa de una sequía que afectó a toda el área mediterránea, exceptuando el Reino de Nápoles.³³ Así, en aquel entonces, la R. Corte concedió a Loyso Ram y Alfonso Beltram el permiso para exportar cereales por un valor de 82.500 ducados en derechos de *tratta* que, entre septiembre de 1521 y febrero de 1522, sirvieron para abastecer la península ibérica –sumida en gran escasez de reservas y carente de los tradicionales canales de abastecimiento– por un total de 13.709 *carri* y 12¹/₂ *tomoli* de trigo, equiparables al 97,7% de las exportaciones de grano de Barleta, Trani y Manfredonia.³⁴

No puede negarse, pues, que la preocupación por la cuestión del abastecimiento no estuviera, en el Reino de Nápoles, férreamente justificada a causa de las repetidas crisis agrícolas, con el agravante de una población en rápido crecimiento. El único sistema a nuestra disposición para evaluar el

²⁶ AGSi, *Estado*, leg. 1027/49 y 63. Cf. también B. Capasso, *Note estratte...*, cit., pp. 537-538.

²⁷ AGSi, *Estado*, leg. 1031/3 y 30. Cf. también A. Morosini, *Storia della repubblica veneta scritta per pubblico decreto dall'anno MDXXI al MDCXV*, Venezia, Antonio Zotta, 1782, p. 113.

²⁸ AGSi, *Estado*, leg. 1046/47.

²⁹ AGSi, *Estado*, leg. 1048/29.

³⁰ El boyante momento del cultivo de cereales pullés queda demostrado por los numerosos envíos de grano a Venecia durante aquellos años (cf. Sanuto, IX, col. 553; X, coll. 218, 221 y 406; XII, col. 291; XIII, col. 252; XIV, col. 140; XV, col. 344). Cf. también BNNa, Ms. *XC 31, Annali del Duca d'Atri*, p. 83.

³¹ AGSi, *Estado*, 1011/7.

³² AGSi, *Estado*, leg. 1036/48.

³³ Cf. C. Trasselli, *Da Ferdinando il Cattolico a Carlo V. L'esperienza siciliana (1475-1525)*, I, Soveria Mannelli, Rubbettino, 1982, p. 36, n. 11.

³⁴ Exportaciones pullesas de trigo desde el 1 de septiembre de 1521 hasta el mes de febrero de 1522 inclusive:*

Destino	Origen y cantidades (en "carri" y "tomoli")							
	Barletta	%	Manfredonia	%	Trani	%	Total	%
España	6.248,22	82,5	5.481,35	98,0	748,00	76,5	12.478,22	88,0
España y Portugal	720,00	9,5	—	—	116,00	12,0	836,00	5,9
Portugal	354,27	4,5	40,00	9,5	—	—	394,27	2,8
Ragusa	72,00	1,0	33,00	0,5	87,06	9,0	192,06	1,4
Orán	85,00	1,0	—	—	—	—	85,00	—
Spalato y Lesina	—	—	51,00	1,0	—	—	51,00	1,9
Otros	109,18	1,5	—	—	24,10	2,5	133,28	—
TOTAL	7.589,31	(53,5)	5.605,35	(39,5)	975,16	(7,0)	14.171,10	(100)

* ASNa, *Sommatoria, Dipendenze*, s. II/22, f. 78.

trend demográfico meridional consiste en las *numerazioni* (censos) llevados a cabo por la R. Corte durante el siglo XVI –en 1508, 1532, 1545, 1561 y 1595–³⁵ con la finalidad de determinar el número de *fuochi* (núcleos familiares, de aquí en adelante “fuegos”) susceptibles de fisco directo en cada uno de los municipios; sin olvidar el hecho de que el número de fuegos tasados no correspondía a los efectivamente existentes, ya que era habitual conceder desgravaciones fiscales y exenciones a determinados municipios y al clero. Un caso particular lo constituye la ciudad de Nápoles, cuya población gozaba del antiguo privilegio de la exención del pago de impuestos directos, y por lo tanto no se contaba entre las *numerazioni*. Los datos que manejamos (ver cuadro 3) –y que no tienen en cuenta los fuegos de hogares esclavos, albaneses y griegos, considerados extraordinarios debido a que su número era extremadamente variable–³⁶ no constituyen, pues, fiel expresión de la densidad real de población del Reino, por lo que debemos considerarlos únicamente como indicadores de una cierta tendencia. Teniendo en cuenta lo que acabamos de precisar, el resultado del censo de 1508/09 fue de 267.318 fuegos tasables,³⁷ mientras que en 1511, 1515 y 1521 éstos son, respectivamente, 263.510,³⁸ 261.377³⁹ y 262.215,⁴⁰ debido a la probable exención fiscal ligada a situaciones de carácter coyuntural. La *numerazione* sucesiva, de 1532, solicitada por la misma población napolitana que reclamaba desgravaciones fiscales en virtud de las pérdidas sufridas con la invasión de Lautrec (1529) y por la peste,⁴¹ cifró el número de fuegos en 315.990¹/₆.⁴² El considerable crecimiento demográfico que se verifica entre la primera y la cuarta década del siglo XVI prosigue en los años sucesivos: en 1537 los fuegos tasados son 331.846,⁴³ 334.135 en 1540,⁴⁴

³⁵ BNNa, Ms. *XI B 39*, pp. 3-4v.

³⁶ BNNa, Ms. *XI B 39*, p. 6.

³⁷ AGSi, *Estado*, leg. 1004/72.

³⁸ AGSi, *Estado*, leg. 1004/30.

³⁹ AGSi, *Estado*, leg. 1004/79.

⁴⁰ Cf. T. Pedio, “Un foculario del regno di Napoli del 1521 e la tassazione focatica dal 1447 al 1595”, en *Studi Storici Meridionali*, n. 3, 1991, pp. 211-265.

⁴¹ AGSi, *Estado*, leg. 1010/12.

⁴² Cf. K. J. Beloch, *Bevolkerungsgeschichte Italiens*, I, Berlin-Leipzig, Walter de Gruyter, 1937, p. 215.

⁴³ AGSi, *Estado*, leg. 1027/49.

⁴⁴ AGSi, *Estado*, leg. 1031/19. En 1541/42 la distribución provincial de fuegos tasados es como sigue:

Terra di Lavoro	42.856	Terra d'Otranto	33.894
Principato Citra	(38.000 ca.) *	Terra di Bari	26.142
Principato Ultra	22.606	Capitanata	11.871
Calabria Citra	32.282	Contado di Molise	12.720
Calabria Ultra	38.047	Abruzzo Citra	18.862
Basilicata	24.487	Abruzzo Ultra	31.702

AGSi, *Estado*, leg. 1030/180. *Valor deducido.

CUADRO 3

FUOCHI ORDINARIOS TASADOS EN EL REINO DE NÁPOLES EN EL SIGLO XVI
(EXCLUYENDO LA CIUDAD DE NÁPOLES) *

Provincia	1508/09	1532	1547 ^{a)}	1561	1595
Terra di Lavoro	36.542	41.216	48.209	57.455	66.182
Principato Citra	31.338	35.605	42.745	47.362	51.629
Principato Ultra	17.602	21.198	28.444	30.156	35.979
Calabria Citra	27.094	31.344	43.653	49.981	49.153
Calabria Ultra	25.976	36.417	53.540	54.859	59.818
Basilicata	22.302 ^{b)}	23.065	32.318	38.072	43.326
Terra d'Otranto	21.475	32.937	40.555	49.862	56.530
Terra di Bari	20.487	25.151 ^{c)}	35.495	38.634	49.450
Capitanata	12.211	11.052	17.352	19.067	23.768
Contado de Molise	9.130	13.405	14.427	15.455	17.059
Abruzo Citra	15.241	17.517	22.621	32.576 ^{d)}	28.753 ^{d)}
Abruzo Ultra	27.920	27.083	42.874	48.042 ^{d)}	46.555 ^{d)}

* FUENTES: AGSi, *Estado*, leg. 1004/72 (1508/09); K. J. Beloch, *Bevölkerungsgeschichte Italiens*, I, Berlin-Leipzig, Walter de Gruyter, 1937, p. 215 (1532); AGSi, *Visitas de Italia*, leg. 354 (1547); BNNa, Ms. XI B 39, p. 5v (1561 y 1595). a) Valores referidos a la numeración de 1545, a la que Beloch atribuye 422.030 *fuochi* (cf. K. J. Beloch, *Bevölkerungs...*, cit., p. 215); b) En otro documento de 1509, redactado por el comisario Paulo Tolosa, los *fuochi* lucanos tasados resultaron ser 20.141 (AGSi, *Estado*, leg. 1003/56). c) Valor deducido. d) Estos valores aparecían erróneamente bajo la voz Abruzo Citra.

422.233 en 1547,⁴⁵ más de 480.000 en 1554,⁴⁶ 481.521 en 1561 y 528.202 en 1595.⁴⁷ Datos muy parecidos encontramos en el estudio de Beloch,⁴⁸ según el cual los fuegos tasados eran 254.823 en 1505, 422.030 en 1545 y 540.090 en 1595.

Puntualizando, una vez más, que los datos apenas indicados responden a exigencias de tipo fiscal y no demográficas, con todos los límites que esto comporta, no parece demasiado aventurado afirmar que un crecimiento demográfico tuvo lugar en todas las provincias del Reino de Nápoles durante la primera mitad del siglo XVI, a partir del período comprendido entre los años 1509 y 1532. No olvidemos, en sintonía con lo dicho, las cifras relativas al crecimiento demográfico de la capital, de los 125 o 130.000 habi-

⁴⁵ AGSi, *Visitas de Italia*, leg. 354. Ligeramente inferior, 419.402, el número de fuegos meridionales señalados en un informe florentino de 1554 (ASFi, *Carte Strozziiane*, s. I, f. CCXLIX, *Descrittione del Regno di Napoli*, 1-41).

⁴⁶ AGSi, *Estado*, leg. 1046/213.

⁴⁷ BNNa, Ms. XI B 39, pp. 4v-5v.

⁴⁸ Cf. K. J. Beloch, *Bevölkerungs...*, cit., p. 215.

tantes a finales del siglo XV a los 220.000 de 1553,⁴⁹ lo cual configura una situación en que, para hacer frente a las necesidades primordiales de alimentos, "...è necessario immettere vettovaglie da diverse parti del Regno e dalla Sicilia".⁵⁰ Esto nos induce a concluir que buena parte de los incrementos verificados en los *estagli* anuales de las aduanas arrendadas deba atribuirse en mayor medida a una expansión de la demanda interior, y no tanto a un efectivo aumento de las exportaciones. En este sentido resulta muy ilustrativo un documento conservado en el Archivo de Simancas, al que se hace referencia en un ensayo de Mantelli,⁵¹ del cual resulta que, si bien entre 1540 y 1551 —período de abundantes cosechas— habrían sido concedidos permisos para la exportación de cereales por una media anual de 12.484 *carri*, por su parte entre 1552 y 1562 —es decir durante el período de mayor expansión de los arrendamientos examinados— dicha media experimentó un notable descenso, fijándose en 2.880 *carri* y 11 *tomoli*.

Sin embargo, aun justificando la hipótesis de un aumento real del volumen interior de intercambio, dicha hipótesis sólo hasta 1555 puede atribuirse al crecimiento demográfico. Hasta entonces, efectivamente, a un crecimiento de la población del Reino de un 70 %, corresponde un incremento más o menos análogo del valor de los arrendamientos más arriba examinados. Entre 1555 y 1595, por el contrario, a un aumento de la población apenas superior al 30 % se contraponen un crecimiento del rédito aduanero napolitano y pullés de unas 2,5 y 4 veces superior respectivamente. El vistoso aumento de estos réditos es debido en gran parte a las consecuencias de la "revolución de precios" que acometió al Reino precisamente a partir de mediados del siglo XVI. No pasa desapercibida, más bien al contrario, una significativa coincidencia entre el incremento de entradas en las aduanas pullesas y el aumento de precios de los cereales indicado por los autores de mayor prestigio en este espinoso campo de estudio. Coniglio y Mira calculan en tres o cuatro veces el aumento del precio del trigo hasta el año 1610 aproximadamente, con una subida muy consistente en el último ventenio; Romano, alejándose un poco de las consideraciones precedentes, estima un aumento del precio del trigo de unas 4-5 veces entre 1540 y 1590.⁵²

⁴⁹ Cf. G. Pardi, *Napoli attraverso i secoli*, Milano-Roma-Napoli, Società Editrice Dante Alighieri di Albrighi, Segati & C., 1924, pp. 65-72.

⁵⁰ AGSi, *Estado*, leg. 1048/90. Carta de febrero de 1555.

⁵¹ Cf. R. Mantelli, *Burocrazia e finanze...*, cit., p. 293.

⁵² Cf. G. Coniglio, "La rivoluzione dei prezzi nella città di Napoli nei secoli XVI e XVII", en *Società Italiana di Statistica. Atti della IX Riunione Scientifica*, Roma, 1950, pp. 212-213; id., *Il Regno di Napoli...*, cit., p. 165; G. Mira, "Contributo per una storia dei prezzi in alcune province della Puglia", en *Società Italiana di Statistica. Atti della IV e V Riunione Scientifica*, Roma, 1942, pp. 167-168; R. Romano, "Economia e finanze", en *Storia del Regno di Napoli*, VI, I, Napoli, ESI, 1974, p. 566. De la misma opinión es Paolo Malanima, según el cual los precios acentuaron su tendencia al alza durante la segunda mitad del siglo XVI, aunque

Podemos pues deducir –aunque el argumento quede pendiente de ulterior profundización– que el incremento de los réditos aduaneros pulseses en la segunda mitad del siglo XVI sólo en parte es atribuible a un real aumento de los intercambios, debiendo sobre todo imputarse al natural encarecimiento de los derechos de aduana *ad valorem* a consecuencia de la subida de los precios. En cuanto a la aduana de Nápoles, el menor aumento que en ella se verifica sería imputable a la mayor diversificación de los bienes despachados, y coincidiría, a grandes rasgos, con el encarecimiento de los precios de los manufacturados, que aumentaban a mitad del ritmo con que lo hacía el grano.⁵³

Las líneas de tendencia del comercio napolitano arriba esbozadas, encuentran sostén en el estudio específico de las relaciones directas entre el Reino de Nápoles y sus principales referentes comerciales. Entre éstos, naturalmente, se cuenta España, por aquel entonces atareada en el proceso de colonización de las posesiones ultramarinas, colonización a la que los italianos contribuyeron activamente. No parece, sin embargo, que los napolitanos –al contrario de genoveses, florentinos, milaneses y sicilianos– hayan ocupado un lugar de relieve en dicho proceso de expansión. Noticias relativas a la presencia de mercaderes y marineros napolitanos en Sevilla, por aquel entonces puerto de todas las naves que iban y venían del Nuevo Mundo, son más bien escasas: en 1538 un cierto Nicolás de Nápoles resulta propietario de la nave *Santa Ana*, capitaneada por su hermano Juan, que efectúa viajes por cuenta de terceros hacia “Tierra Firme”; en 1542 el mismo Nicolás de Nápoles resulta también propietario de la nave *Santa Bárbara*, que naufragó cerca de las Bahamas con un cargamento de oro y plata; y en 1548 Mariana Álvarez, viuda del susodicho Nicolás, cede por 500 ducados de oro los derechos de uso de la cuota de su propiedad (50 %) de la nave *Santa María* en el viaje sucesivo a Nueva España.⁵⁴ Fallecido el

también alcanzaran niveles considerablemente altos durante los difíciles años 20 y 30: en Bari, el precio del trigo aumentó del 18% durante la primera mitad del siglo XVI y del 307% durante la segunda mitad de dicho siglo (cf. P. Malanima, *L'economia italiana nell'età moderna*, Roma, Editori Riuniti, 1982, p. 63).

⁵³ Cf. C. M. Cipolla, “La prétendue révolution des prix: réflexions sur l'expérience italienne”, en *Annales ESC*, 1955, pp. 513-516. De gran interés, por lo que atañe al estudio de los precios, las conclusiones a las que llega R. Mantelli, el cual calcula en unas tres y dos veces, respectivamente, el incremento de los emolumentos y de los salarios pagados a los funcionarios de la administración pública napolitana entre 1546 y 1594, atribuyéndolo tanto a las tendencias inflacionarias como al aumento demográfico (cf. R. Mantelli, *Il pubblico impiego nell'economia del Regno di Napoli: retribuzioni, reclutamento e ricambio sociale nell'epoca spagnuola (secc. XVI-XVII)*, Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, 1986, pp. 11-49).

⁵⁴ *Catálogo de los fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla*, I, p. 387, n. 1640; II, pp. 74 y 78, nn. 285, 301 y 303-304; VI, p. 424, n. 1598.

hermano, Juan de Nápoles siguió estipulando fletes hacia el Nuevo Mundo.⁵⁵ Dejando aparte estos personajes, a quienes atribuimos origen napolitano en base a razones de tipo onomástico, y alguna que otra noticia referente a marineros y soldados embarcados hacia los territorios de ultramar,⁵⁶ en el Archivo de Protocolos de Sevilla –archivo rico en noticias sobre personajes de la más variada procedencia– no se tiene noticia de otros testimonios de presencia napolitana alguna en la ciudad andaluza. No parece, pues, que la participación napolitana en los tráficos comerciales de Sevilla con el Nuevo Mundo fuera demasiado relevante, a menos que dicho comercio se llevara a cabo mediante mercaderes de otra nacionalidad.⁵⁷

Además de Sevilla, de gran prestigio comercial gozaban tanto Barcelona como Valencia, ciudad, esta última, que disputaba con insistencia la *leadership* comercial española en el área mediterránea a Barcelona. El cuadro 4 indica el número de fondeos efectuados en el puerto de Valencia entre 1503 y 1544 (hasta 1556 no existen otros datos), por naves procedentes del Reino de Nápoles.⁵⁸ Como bien puede verse, Nápoles –con un 68 %

⁵⁵ En septiembre de 1549, Juan de Nápoles estipula un contrato de alquiler para el transporte de 50 toneladas de mercancía, y se compromete con un tal Francisco Griego para el transporte a ultramar de mercancías, concretamente a la ciudad de Nombre de Dios, por los tres años siguientes (*Catálogo... cit.*, IV, pp. 219-220, nn. 841 y 847).

⁵⁶ Por el momento disponemos solamente de los datos referidos a dos napolitanos, el primero embarcado en 1516, en calidad de marinero, en la nave *La Trinidad*, y el segundo, artillero en 1580 de la fragata *Guadalupe*, perteneciente a la “Armada de Guardia de las Indias” (*Catálogo... cit.*, VII, p. 242, n. 878; III, p. 347, n. 1432). Sin embargo, F. D'Esposito nos da noticia de un total de 340 italianos que partieron desde Sevilla hacia “Tierra Firme” entre 1492 y 1560, siendo los napolitanos los más numerosos –después de los genoveses– con un total de 26 unidades, casi todos marineros o soldados (cf. D'Esposito, “Presenza italiana tra i ‘conquistadores’ ed i primi colonizzatori del Nuovo Mondo (1492-1560)”, en *Presenza italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1989, pp. 493-517).

⁵⁷ En el *Inventario de los papeles de la contratación de Sevilla*, 3, 1, pp. 24 y 854, conservado en el AGIn, se encuentran referencias directas, en tres apartados distintos, acerca de la “naturaleza de los extranjeros en España de 1575 a 1774”: entre ellos se cita a los “Saboyanos, Genoveses, Sicilianos, Alemanos, Yrlandeses, Florentinos, Liorneses, Milanese, Holandeses, Corzos, Venecianos, Flamencos, Portugueses, Franceses, Yngleses, Raguseos, Griegos”, pero nunca aparecen los napolitanos. Sobre la presencia italiana en Andalucía, cf. los tres volúmenes de *Presenza italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1985, 1987 y 1989, en los que no se constata presencia alguna de mercaderes napolitanos en el sur de España.

⁵⁸ Estos datos se refieren a los *libres del Peatge de Mar*, registros de aduana conservados en el Archivo del Reino de Valencia, que contienen información pormenorizada acerca de las embarcaciones que llegaban al puerto de Valencia y el cargamento que transportaban. Sin ser, ni mucho menos, exhaustiva, la serie de los *Peatges de Mar* constituye una de las fuentes de datos sobre aduanas del siglo XVI mejor conservadas. En cuanto al período que nos interesa, veintiséis son los registros de los que, en conjunto, se dispone –aproximadamente la mitad de ellos con lagunas que se concentran sobre todo en los últimos meses del año–, cubriendo casi por entero los periodos 1506-1511 y 1519-1538. A los *Peatges de Mar* han

se cubre, casi exclusivamente, gracias a la producción de cereales napolitana. Dicho año se otorgan subvenciones por más de 16.000 cahices de trigo pullés (unos 1.500 *carri*), en gran medida procedentes de los habituales cargadores de Barleta, Manfredonia y Trani.⁶¹

Otros datos, si bien incompletos, sobre la exportación de trigo del Reino de Nápoles hacia España en general, los encontramos en la obra de Coniglio,⁶² donde se nos refiere, entre otros, el envío de 1.578,14 *carri* de trigo desde Barleta y Manfredonia, llevado a cabo por mercaderes luqueses y genoveses entre septiembre y diciembre de 1546.

Por lo que atañe a las corrientes de intercambio del sector occidental del Reino de Nápoles con Valencia, la primera mitad del siglo XVI se caracteriza por una serie, más o menos regular, de contactos entre la capital partenopea y la península Ibérica. Las embarcaciones —predominantemente *naus*— que llegan a Valencia procedentes de Nápoles, no son en verdad numerosas y no parecen particularmente interesadas en los productos napolitanos: más bien dirigen su atención a satisfacer intereses comerciales mucho más amplios, comportándose como auténticos emporios flotantes. Las *naus* hacen escala con frecuencia en puertos intermedios —Cáller, Mallorca, Barcelona, Alicante, Mesina, etc.— antes de atracar en Valencia (ver cuadro 5), de tal manera que de un total de 73 travesías registradas tan sólo 24 no prevén escalas intermedias. Las rutas más usuales (ver cuadro 6), además de la directa Nápoles-Valencia, eran las que pasaban por Cáller y Mallorca, señal de que la navegación de cabotaje era un límite en gran parte superado. La escala en Cáller justifica, de particular modo, la presencia constante, a bordo de las *naus* que llegan a Valencia, de considerables cantidades de queso sardo, evidentemente muy apreciado entre la población española. En cuanto a los productos de probable procedencia napolitana, los que presentan una mayor regularidad comercial son: las sobrasadas, el jamón, la carne salada, el *caciocavallo*, las castañas, los fideos, la sémola, la lana, el tártaro y el lino de Nápoles. En cantidades moderadas, casi insignificantes si exceptuamos algunos casos esporádicos, se cuentan el trigo y el aceite. Mientras que de procedencia mucho más incierta que los anterio-

1507 (AMVa, *Clavería Comuna, Manuals de Albarans*, Reg. J79, pp. 38v y 69v); 2.000 *cahices* de los reinos de Nápoles y Sicilia en 1511 (*ibidem*, Reg. J80, p. 24v); 840 *cahices* de Abruzo y 2.800 de Barleta en 1523 (*ibidem*, Reg. J86); 1.850 *cahices* de trigo de Castellamare di Stabia y otros 790 de Taranto en 1525 (*ibidem*, Reg. J87).

⁶¹ AMVa, *Clavería Comuna, Manuals de Albarans*, Regs. J85 y J86. Algo parecido sucedió en 1447, cuando llegan a Valencia no menos de 24.371 *cahices* de trigo. No parece, sin embargo, que durante el siglo XV las importaciones valencianas de trigo del Reino de Nápoles superasen, por lo general, los pocos millares, y a veces tan sólo centenares, de *cahices* anuales (cf. los ensayos de H. Rausell Boizas, D. Guillot Valls, M. Llop Català y V. E. Belenguier Cebriá en *Estudis*, 2 (1973), pp. 5-154).

⁶² Cf. G. Coniglio, *Il Regno di Napoli...* cit., p. 125 nota 67.

CUADRO 5
ITINERARIOS Y FRECUENCIAS DE LA RUTA REINO DE NÁPOLES-VALENCIA
(1503-1544) *

<i>Itinerarios</i>	<i>Frec.</i>	<i>Itinerarios</i>	<i>Frec.</i>
Barletta-Valencia	4	Napoli-Cagliari-Barcelona-Valencia	3
Barletta-Alicante-Valencia	1	Napoli-Cagliari-Denia-Valencia	1
Barletta-Cagliari-Valencia	1	Napoli-Cagliari-Mallorca-Valencia	9
Barletta-Messina-Valencia	1	Napoli-La Mata-Alicante-Valencia	1
Calabria-Alicante-Valencia	1	Napoli-Mallorca-Valencia	2
Castellamare-Valencia	1	Napoli-Málaga-Valencia	1
Castellamare?-Valencia	1	Napoli-Málaga-Alicante-Valencia	1
Gaeta-Valencia	2	Napoli-Messina-Valencia	2
Manfredonia-Valencia	4	Napoli-Palermo-Valencia	1
Manfredonia-Alicante-Valencia	1	Napoli-Palermo-Mallorca-Valencia	1
Napoli-Valencia	8 ⁶¹	Napoli-Sicilia-Valencia	1
Napoli-Alicante-Valencia	1	Puglia-Valencia	2
Napoli-Aygués Mortes-Barcelona-Tortosa-Valencia	1	Puglia-Cagliari-Valencia	1
Napoli-Barcelona-Valencia	5	Puglia-Messina-Valencia	1
Napoli-Cagliari-Valencia	8	Puglia-Messina-Alicante-Valencia	1
Napoli-Cagliari-Alicante-Valencia	1	Taranto-Valencia	3
		Taranto-Messina-Valencia	1

* En cuanto a las fuentes, ver cuadro 4. N.B. Los datos que aparecen en el cuadro se refieren a 90 de los 129 viajes de que se tiene noticia, pues queda pendiente una ulterior investigación en base a los datos facilitados por E. Salvador. a) No se incluyen los 17 viajes sin cargamento alguno realizados por la armada del Rey.

CUADRO 6
FRECUENCIA DE LAS ESCALAS INTERMEDIAS EN LA RUTA REINO
DE NÁPOLES-VALENCIA (1503-1544)

<i>Escala</i>	<i>Frec.</i>	<i>Escala</i>	<i>Frec.</i>	<i>Escala</i>	<i>Frec.</i>
Cagliari	24	Messina	6	Denia	1
Mallorca	12	Málaga	2	La Mata	1
Barcelona	9	Palermo	2	Sicilia	1
Alicante	8	Aygués Mortes	2	Tortosa	1

* En cuanto a las fuentes, ver cuadro 4. N.B. Los datos que aparecen en el cuadro se refieren a 90 de los 129 viajes de los que se tiene noticia, pues queda pendiente una ulterior investigación en base a los datos facilitados por E. Salvador.

res tenemos: algodón en hilo, camelote, *doblets*, percal *vergado*, *macos de vels* (?), *cedra de mar* (?), *miros de bon* (?), azufre, esclavos, etc. La presencia de discretas cantidades de agalla de encina y, en una ocasión, de plumas de avestruz, testimonia que las galeras genovesas procedentes de Alejandría, Túnez y del levante en general, todavía efectuaban escala en la capital partenopea.⁶³

La incesante actividad mercantil genovesa resulta casi emblemática de la activa y floreciente actividad comercial en el Mediterráneo, comercio que parece incidir tan sólo marginalmente en el Reino de Nápoles. Dicho Reino, exceptuando los contactos algo más frecuentes de su capital, se coloca en una posición secundaria respecto al panorama comercial genovés, sobre todo en lo que atañe a los mercados españoles. En el registro *Caratorum* de 1507, por ejemplo, resulta que de un total de 42 embarcaciones con destino a Génova, sólo una venía del Reino de Nápoles, con mayor precisión de Gaeta.⁶⁴ En un registro de la *Cabella Marinariorum*⁶⁵ se señalan quince escalas efectuadas en Nápoles por embarcaciones genovesas —en su mayoría saetas, una parte de las cuales en ruta hacia Sicilia o de allí procedentes— entre 1509 y 1513. En un registro posterior, de 1516, el número de embarcaciones que vienen de Nápoles es igualmente poco significativo, sobre todo comparándolo con el notable número de anotaciones referentes a las rutas hacia el sur de España —Sevilla y Cádiz de particular modo— y la isla de Quío.⁶⁶ Por otra parte cabe señalar que en otro registro, probablemente de 1548,⁶⁷ encontramos contratos de seguro a naves que se dirigen a Orán, Cartagena, Tabarca, etc. Se tiene noticia, sin embargo, de la llegada a Génova en 1552 de cinco embarcaciones procedentes de Nápoles, dos de ellas con cargamentos de seda y una transportando madera.⁶⁸ Estos datos confirman, en definitiva, el cuadro de una ciudad muy activa en el comercio con los países norteafricanos, que seguía manteniendo continuos y valiosos contactos con la lejana isla de Quío y, sobre todo, introducida a la perfección en las corrientes de tráfico con destino a Andalucía —trampolín

⁶³ También Gioffrè señala la existencia de considerables cantidades de agalla, procedente casi siempre de Grecia y Asia Menor, entre las mercancías que, en tránsito por Nápoles, llegan a Génova (cf. D. Gioffrè, "Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio", en *Studi in onore di A. Fanfani*, V, Milano, Giuffrè, 1962, p. 176).

⁶⁴ ASGe, S. Giorgio, *Caratorum Vetterum*, n. 1556.

⁶⁵ ASGe, S. Giorgio, *Cabella Marinariorum*, n. 1850. En este registro parece que vengan anotadas únicamente las restituciones de los pagos no efectuados de la gabella relativos al período en el que probablemente fue arrendada. Todas las exacciones, efectivamente, tienen lugar en el transcurso de pocos días, entre el 10 y el 13 de febrero de 1513.

⁶⁶ ASGe, S. Giorgio, *Caratorum Vetterum*, n. 1560.

⁶⁷ ASGe, S. Giorgio, *Miscellanea di Dogana*, n. 2229, *Cartularium Restant Driectum Barbarie/Veteris*.

⁶⁸ ASGe, S. Giorgio, *Caratorum Vetterum*, n. 1612.

hacia los mercados americanos—, donde residía una numerosa comunidad ligur.⁶⁹ De hecho los genoveses, perdida ya su hegemonía en los mercados levantinos a manos de los turcos, concentraron sus intereses en las oportunidades que ofrecía el descubrimiento del Nuevo Mundo, aventajados por una marina mercante muy especializada, que consentía encauzar y finalizar el comercio en muy precisas direcciones.⁷⁰

En esta situación parecen no encontrar espacio comercial las tradicionales producciones agrícolas napolitanas. En cuanto al comercio del trigo, por ejemplo, Génova prefería seguir abasteciéndose en Sicilia, tal y como venía haciendo desde el siglo XV. Algunos datos acerca de las importaciones genovesas de trigo los facilita Grendi,⁷¹ siendo extremadamente ilustrativos de la tendencia que acabamos de señalar. De las 139.808 *mine* de trigo que llegaron a Génova en 1508, 106.285 provenían de Sicilia y sólo 7.488 del Reino de Nápoles (Pulla y Calabria); 136.759 son, a su vez, las *mine* importadas en 1531, más de 131.000 procedentes de Sicilia y 3.639 del Reino de Nápoles (Pulla y Calabria); en 1543, para terminar, las importaciones genovesas de trigo alcanzaron las 247.298 *mine*, de las cuales 141.000 de procedencia siciliana y apenas 1.531 del Reino de Nápoles (siempre Pulla y Calabria). A mediados del siglo XVI el trigo siciliano representaba casi el 20% del total del tráfico portuario genovés, y con frecuencia se recurría al trigo turco, griego, español, africano y, sobre todo, de Provenza, Lombardía, Maremma y Cerdeña.⁷²

Más consistentes eran, ciertamente, las importaciones de seda de Calabria que, como refiere Gioffrè, a veces alcanzaban hasta el 90% de toda la producción regional exportada, satisfaciendo —junto a la seda siciliana— los

⁶⁹ Acerca de la presencia genovesa en España se dispone actualmente de una amplia bibliografía, que no viene al caso detallar aquí. Sin embargo recordamos, en particular, el ensayo de E. Otte, "Il ruolo dei Genovesi nella Spagna del XV e XVI secolo", en *La repubblica internazionale del denaro tra XV e XVI secolo*, edición a cargo de A. De Maddalena y H. Kellenbenz, Bologna, Il Mulino, 1986, pp. 17-56.

⁷⁰ Según G. Costamagna, a comienzos del siglo XVI tres cuartos de la propiedad naval genovesa, 300.000 *cantari* de un total de 430.000, pertenecía a las siguientes familias:

Lercari	56.000 <i>cantari</i>	De Castilione	20.000 <i>cantari</i>
Imperiali	30.000 <i>cantari</i>	De Nigrono	20.000 <i>cantari</i>
Grimaldi	28.000 <i>cantari</i>	De Fornari	18.000 <i>cantari</i>
De Franchi	25.000 <i>cantari</i>	Lomellini	17.000 <i>cantari</i>
Cattaneo	24.000 <i>cantari</i>	Centurione	13.000 <i>cantari</i>
De Promontorio	22.000 <i>cantari</i>	Pallavicini	6.000 <i>cantari</i>
Doria	20.000 <i>cantari</i>	Assereto	5.000 <i>cantari</i>

Cf. G. Costamagna, "Gli armatori genovesi nell'età di Colombo", en *Studi Colombiani*, III (1951), pp. 413-414.

⁷¹ Cf. E. Grendi, "Genova alla metà del Cinquecento: una politica del grano?", en *Quaderni Storici*, 1970, p. 123.

⁷² Cf. P. Malanima, *L'economia italiana...*, cit., p. 88.

2/3 de la demanda ligur. Entre 1507 y 1537, siempre según Gioffrè, habrían llegado a Génova de 171 a 493 balas de seda al año.⁷³ La capacidad productiva calabresa era, de todas maneras, notablemente superior: en 1555, solamente en la ciudad de Cosenza, se despacharon en aduanas 377.037 libras netas de seda, equivalentes a unas 1.500 balas, de las cuales el 50-60 % por parte de genoveses, y 7.863 libras netas de *cocullo* (seda de calidad inferior). Los derechos aduaneros recaudados por la R. Corte sumaron aquel año casi unos 20.000 ducados.⁷⁴

Escaso interés prestaban los genoveses a los restantes productos napolitanos. El vino, uno de los bienes meridionales más conocido y apreciado, era adquirido en Córcega; y tampoco se tiene noticia alguna sobre importaciones de madera y *saccarie*,⁷⁵ típicos productos de la economía campana y calabresa. Por lo que atañe a las exportaciones genovesas hacia el Reino de Nápoles, éstas se limitaban esencialmente a tejidos, sobre todo terciopelo, y hierro.⁷⁶

En el sector adriático, por su parte, la actividad comercial meridional estuvo, durante un largo período, condicionada por las miras expansionistas de la República de Venecia y por la adopción, por parte de esta última, de acentuadas medidas proteccionistas con la finalidad de hacer frente a una fase coyunturalmente negativa. Ya en la segunda mitad del siglo xv, en efecto, la influencia comercial de la *Serenissima* en el Adriático, y en el Mediterráneo en general, había sufrido un drástico reajuste, del cual las mismas autoridades venecianas tuvieron que tomar nota. De hecho, en 1506 se constituye el Tribunal de los *Cinque Savi alla mercanzia*, instituido

⁷³ Cf. D. Gioffrè, "Il commercio d'importazione genovese...", *cit.*, p. 184. He aquí los datos que Gioffrè facilita en su estudio:

1507 balle 214	1522 balle 329 y fangotti 8
1516 balle 171 y fangotti 19	1531 balle 493 y fangotti 20
1519 balle 171 y fangotti 18	1535 balle 217 y fangotti 11
1521 balle 181 y fangotti 13	1537 balle 321 y fangotti 20

⁷⁴ ASNa, *Sommatoria. Dipendenze*, s. II, f. 104/280, *Conto fatto per M. Diego de Torres credenziere de la gabella della seta della regia corte in le provincie de Calabria e da li ventitre del mese de setembre 1555 che pigliai le poss.ni de dicto off.o per tucto lultimo de decembro del dicto anno...*

⁷⁵ Las *saccarie* constituían un tipo de mercancías que generaban un discreto flujo de exportaciones en el Reino de Nápoles. Tal denominación englobaba una serie de productos heterogéneos entre sí, como almendras, higos secos, algarrobas, semillas de lino, anís, comino, semillas de hinojo, tártaro, arroz, avellanas, castañas, agalla, lúpulo, lentes, garbanzos, habas, queso y un largo etcétera. Todos estos productos tenían originariamente una característica en común, se les aplicaba un impuesto "por saco" (de aquí su nombre) de género exportado; con el andar del tiempo nuevas mercancías fueron incluidas en dicha denominación, de tal manera que este impuesto perdió su significado originario.

⁷⁶ Cf. D. Gioffrè, "Il commercio d'importazione genovese...", *cit.*, pp. 178-181.

con la tarea específica de frenar el proceso de decadencia comercial de la República;⁷⁷ sin embargo las medidas tomadas por este Tribunal no fueron particularmente innovadoras, ya que consistieron, sobre todo, en acentuar aquellas tendencias tradicionalmente proteccionistas a las que siempre había sido sometido el comercio en el área adriática. Entre las más significativas iniciativas en materia comercial destacan: a) la prohibición de navegar a lo largo de la costa occidental del Adriático (sotavento) impuesta a todos los súbditos de la *Serenissima* porque "di estremo dan(n)o e ruina alli comerci e dan(no) di tutta questa n(ost)ra città";⁷⁸ b) la prohibición (3 de enero de 1519), para todos los súbditos de la República, de cargar mercancías en lugares no sujetos al dominio de Venecia;⁷⁹ c) la obligación (20 de julio de 1520), para todos los súbditos dálmatas, de Candia, Istria y los demás dominios venecianos, de llevar a Venecia toda mercancía introducida en el Golfo;⁸⁰ d) el intento (noviembre de 1541) de ampliar a los navegantes forasteros el contenido del citado decreto de 1520, intento que suscitó la inmediata y firme protesta napolitana;⁸¹ e) la obligación (de 1543, aunque quizás fuera anterior), para todas las naves extranjeras que quisieran atracar en Venecia, de solicitar permiso a los *Cinque Savi alla mercanzia*, descargar la mayor parte de las mercancías y pagar una caución de mil ducados como garantía de no importunar a las naves venecianas.⁸²

De este cuadro resulta evidente que la reducida actividad comercial de la *Serenissima* afectaba sólo marginalmente a las costas adriáticas de sotavento, habitualmente apartadas de las rutas mercantiles que enlazaban Venecia con sus posesiones adriáticas y con el resto del Mediterráneo. No falta, por otra parte, quien determine una situación de decadencia comer-

⁷⁷ Cf. M. Borgherini-Scarabellin, "Il Magistrato dei Cinque Savi alla mercanzia dalla istituzione alla caduta della repubblica", en *Miscellanea di storia veneto-tridentina*, II, Venezia, 1925, p. 6. Este organismo, que en 1517 ejercía ya con regularidad, centralizó en poco tiempo numerosas funciones de carácter económico, político y social, convirtiéndose, en síntesis, en el núcleo vital de la república véneta.

⁷⁸ ASVe, *V Savi alla mercanzia, Ancoraggio*, b. 3, mem. 183, parte segunda. Por decreto del 20 de julio de 1517, se refutó la petición de Corfú que solicitaba la autorización para poder navegar "sotavento".

⁷⁹ ASVe, *V Savi alla mercanzia, Ancoraggio*, b. 3, mem. 183, parte segunda.

⁸⁰ ASVe, *V Savi alla mercanzia, Ancoraggio*, b. 3, mem. 183, parte primera. "Foglio che denota il tempo, et il contenuto de molti decreti, che comandano il doversi condurre le merc(an)tie in questa Città e non in altre parti del Golfo." Este último decreto no era sino la ampliación al tráfico marítimo de normas aplicadas desde 1503 al comercio terrestre con la finalidad de que no se perdieran tributos de aduana (ASVe, *V Savi alla mercanzia, Mercè estere, loro importazione proibita, eccezioni*, b. 92, mem. 23, parte tercera).

⁸¹ ASVe, *Memorie antiche importanti di vario genere che possono supplire al vacuo dei Commemoriali*, vol. IV, pp. 30-31.

⁸² ASVe, *V Savi alla mercanzia, Navi da guerra, circa carichi mercantili*, b. 101, mem. 119, parte primera.

cial en los puertos pulleses, precisamente a partir de finales del siglo xv.⁸³ A pesar de que los venecianos habían tenido bajo su control la ciudad de Trani hasta 1509, además de otros importantes centros urbanos pulleses, tan sólo en dos ocasiones Sanuto, autor de unos valiosísimos *Diarii*, refiere el intento por parte de la *Serenissima* de recurrir a la producción agrícola napolitana; y esto a pesar de que el *oratore* (delegado de la República) veneciano en Nápoles —al igual que sus colegas en Palermo, Alejandría, Constantinopla, etc.— tenía constantemente al corriente a su gobierno de las existencias de trigo para exportar y de su precio. El primer intento se remonta a noviembre de 1503, cuando llegó a Brindisi (por aquel entonces dominio de la *Serenissima*) el superintendente de la armada veneciana, Hieronimo Contarini, con cinco galeras y la finalidad de abastecerse de trigo para mandar a Corfú, donde se sufría una gran escasez;⁸⁴ el segundo tiene lugar en marzo de 1508, cuando Lunardo Anselmi, *oratore* veneciano en Nápoles, trató, sin suerte, de conseguir trigo del Reino para enviar a su patria.⁸⁵

Sin embargo, entre 1510 y 1512, se constata una breve reactivación de las relaciones comerciales entre la República de Venecia y el Reino de Nápoles: en diciembre de 1509, desde Nápoles, Anselmi escribe acerca de la posibilidad de conseguir *tratte* de trigo;⁸⁶ en abril de 1510, Bartolo da Mosto, capitán de las *galee bastarde*, anota que se ha cruzado con varias embarcaciones pullesas cargadas de trigo y cebada dirigidas a Venecia;⁸⁷ unos días más tarde, el mismo Da Mosto señala la existencia de una nave, patrocinada por Zorzi Fantaluri, que ha zarpado de Nápoles con trigo y cebada para Venecia;⁸⁸ ese mismo mes, el toscano Zuane de Tebaldo comunica la llegada a Ferrara de un sustancioso cargamento de cebada pullesa, pagado a 21 ducados el “mier”;⁸⁹ en julio ya del año siguiente la *Signoria* de Venecia contrata la compra de 50.000 *stera* venecianas de trigo pullés a 4 *lire* y 4 *soldi* el *staro* local;⁹⁰ en noviembre del mismo 1511 atracan en Venecia numerosas naves procedentes de Pulla con cargamento de trigo;⁹¹ en abril de 1512 son 48 naves de procedencia pullesa las que, con ruta hacia Venecia, llegan a Istria con trigo y cebada,⁹² en tanto que en noviem-

⁸³ Cf. F. Carabellese, “Saggio di storia del commercio della Puglia e più particolarmente della Terra di Bari”, en *La Terra di Bari sotto l'aspetto storico, economico e naturale*, Trani, Vecchi, 1900, pp. 57-61.

⁸⁴ *Sanuto*, V, col. 485.

⁸⁵ *Sanuto*, VII, col. 336.

⁸⁶ *Sanuto*, IX, col. 553.

⁸⁷ *Sanuto*, X, col. 218.

⁸⁸ *Sanuto*, X, col. 406.

⁸⁹ *Sanuto*, X, col. 221.

⁹⁰ *Sanuto*, XII, col. 291.

⁹¹ *Sanuto*, XIII, col. 252.

⁹² *Sanuto*, XIV, col. 140. Otras cinco embarcaciones procedentes de Pulla y Sicilia con trigo y cebada llegan a Venecia en julio de 1512.

bre del mismo año todo parece indicar que el conde de Cariati, *oratore* español en Venecia, haya estipulado un contrato de venta de unos 30.000 ducados de cebada pullesa con algunos mercantes venecianos que, sin embargo, al final renunciaron a la compra.⁹³

Una mejoría de las relaciones comerciales entre Nápoles y Venecia parece tener lugar después de 1537, a raíz de la adhesión de ambas a la alianza contra los turcos. En septiembre del año siguiente, en efecto, Carlos V ordenó a Toledo que consintiera a la *Serenissima* la exportación de cuanto fuera necesario para aprovisionar la flota, y añadió *tratte* por algo más de 4.000 *carri* de trigo, compatibles con las necesidades del Reino.⁹⁴ En 1539, durante un período de escasez, Venecia muestra gran preocupación al no poder abastecerse del trigo del Reino de Nápoles, visto que éste se encontraba “in tal angustia di frumento da far temere i popoli di aver a perire affamati”.⁹⁵ Dicha escasez, que se prolongó hasta el año siguiente, obligó a Toledo, a causa de las persistentes dificultades de abastecimiento del Reino, a denegar una *tratta* de 3.000 *carri* de trigo a la *Serenissima*, a pesar de que lo había concedido Carlos V al precio de 20 ducados por *carro*,⁹⁶ negativa compensada en parte con la posterior erogación de una *tratta* de 500 *carri* por la cual fueron solicitados tan sólo 6 ducados por *carro*.⁹⁷ A este reavivarse de las relaciones comerciales veneto-napolitanas, se añade que, entre el mes de octubre de 1544 y el de junio del año siguiente, Venecia cubrió el 44 % de la exportación de trigo barletana, y que otro 25,2 % fue destinado a sus enclaves en el Adriático; en total, durante dicho año, las importaciones de la República fueron de 3.405,02 *carri* de trigo, además de una pequeña cantidad de cebada (67,12 *carri*).⁹⁸

⁹³ *Sanuto*, XV, col. 344.

⁹⁴ Cf. R. Predelli, *I Libri Commemorativi della Repubblica di Venezia, Regesti*, tomo VI, Venezia, R. Deputazione Veneta di Storia Patria, 1903, p. 233, nn. 32 y 33.

⁹⁵ Cf. A. Morosini, *Storia della repubblica... cit.*, p. 113.

⁹⁶ AGSi. *Estado*, leg. 1031/30. El precio de las *tratte* se deduce de la afirmación del virrey, según el cual el valor total de las *trate* habría alcanzado 60.000 ducados.

⁹⁷ AGSi. *Estado*, leg. 1031/198.

⁹⁸ Importaciones venecianas de trigo de Barleta desde el 1 de octubre de 1544 hasta el mes de junio de 1545 inclusive (en *carri* y *tomoli*):*

Venezia	2.163,26	Veglia	45,18
Lesina	370,29	Sebenico	26,18
Corfú	331,24	Cherso	25,18
Spalato	161,24	Veglia o Fiume	24,00
Corsula	80,11	Lagosta	20,00
Cattaro	67,14	Dalmazia	16,00
Fiume	63,00	Spalato o Lesina	9,00
		TOTAL	3.405,02

* ASNa. *Sommaria. Dipendenze*, s. I/3, f. 336.

Por lo que se refiere a las corrientes de tráfico en el Adriático, la documentación relativa a los seguros estipulados en Ragusa durante la primera mitad del siglo XVI, conservada en el Archivo Histórico de la citada ciudad,⁹⁹ nos facilita un cuadro de raro interés. La pequeña república dalmata parece, de hecho, especializada en el transporte a Génova, Livorno, Viareggio, Mesina, Ancona y la misma Ragusa, de notables cantidades de trigo; pero, mientras se cuentan varias decenas de contratos de seguro para la adquisición de trigo en Grecia, Turquía, Anatolia, Rumanía y "levante" en general, extremadamente exiguo es el correspondiente número de contratos relativos a la compra y transporte de trigo del Reino a aquellas mismas localidades. De 39 contratos registrados entre 1545 y 1556 (ver cuadro 7), sólo ocho conciernen al transporte de trigo, siete de los cuales se refieren al envío a Ragusa de modestas cantidades de cereales en embarcaciones de pequeñas dimensiones y tan sólo uno al envío de trigo procedente de Calabria con destino a Alejandría; un noveno contrato asegura incluso, por un período de seis meses, una embarcación dalmata que, habiendo zarpado de Otranto, se dirigía a levante para la compra de trigo.¹⁰⁰ Entre los productos exportados destacan: el aceite (presente en diez contratos), jabón blanco (dos) y almendras *ambrosine* (uno). Otros contratos, en total cuatro, aseguran sin especificar dinero y mercancías.

CUADRO 7

LAS EXPORTACIONES NAPOLITANAS A TRAVÉS DE LOS SEGUROS
EN RAGUSA (1545-1556)

Fecha	Itinerario	Productos	Fuente * (vol./pág.)
15/4/45	Barletta-Ragusa	trigo	108/151v
10/9/45	Abruzo-Ragusa	mercancías y dinero	108/214
6/11/46	Barletta-Ragusa	trigo	109/71v
26/1/47	Manfredonia-Ragusa	trigo	109/95
1/9/47	Gallipoli-Ancona	?	109/165v
18/11/47	Molfetta-Ragusa	aceite	109/200v
7/12/47	Manfredonia	contrato a 6 meses	109/205

⁹⁹ Nos referimos al fondo *Diversa Notariae*, utilizado también por A. y B. Tenenti, *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Roma, Jouvence, 1985.

¹⁰⁰ Entre octubre de 1544 y junio de 1545, por ejemplo, llegan a Ragusa, procedentes de Barleta, 1.409 *carri* y 14^{1/2} *tomoli* de trigo, cantidad relativamente modesta, probablemente destinada a satisfacer las necesidades locales aunque representaba el 28,7 % de las exportaciones barletanas de trigo de aquel mismo período (ASNa, *Sommaria, Dipendenze*, s. I, f. 336).

Fecha	Itinerario	Productos	Fuente * (vol./pág.)
2 5/49	Bari-Molfetta-Ragusa	aceite	110/100
29 5/49	Molfetta-Ragusa	aceite	110/111
15 7/49	(Gravosa)-Barletta-Messina	<i>schiaivina</i> por el valor de 450 escudos (emb. en Barleta)	110/138
10 9/49	Lanciano-Ragusa	mercancías y dineros	110/157
9 6/50	Bari-Ragusa	9 botas de aceite	110/255
23 7/50	Barletta-Ragusa	14 <i>carri</i> de trigo	110/275v
9 8/50	Barletta-Ragusa	22 <i>carri</i> de trigo	110/282v
4 12/50	Napoli	contrato a 6 meses	111/54
18 12/50	Molfetta-Ragusa	aceite	111/61v
13 8/51	Messina (o Calabria)- Tripoli-Giazze	" <i>calisci</i> " (?) y dinero	111/169v
5 12/51	Puglia-Vieste	aceite	111/257
10 3/52	Otranto-Alessandria-Ragusa (y regreso)	aceite	112/24
30 4/52	Otranto-Alessandria-Otranto (o Ragusa)	mercancías y dinero	112/36
14 5/52	Brindisi (o Otranto)-Ragusa	aceite y dinero	112/47
17 8/52	Lanciano-Ragusa	mercancías y dinero	112/78
17 8/52	Bari-Ragusa	jabón blanco	112/79
30 9/52	Bari-Ragusa	almendras <i>ambrosine</i>	112/97v
19 10/52	Bari-Ragusa	aceite	112/119
10 2/54	Barletta-Ragusa	trigo	113/86
22 9/54	Amalfi-Messina	" <i>carisci</i> " (?)	113/229
11 2/55	Barletta-Gravosa	?	114/1v
10 5/55	Bari-Ragusa	mercancías y dinero	114/56
2 8/55	Napoli	contrato a 6 meses, más otros 6 de " <i>rispetto</i> "	114/82
7 8/55	Bari-Ragusa	jabón blanco	114/83v
22 8/55	Otranto-Levante	contrato a 6 meses, para la compra de trigo	114/89v
13 1/56	Barletta-Napoli	trigo	114/182
1 4/56	Calabria-Alessandria	trigo y otras vituallas	114/243
13 4/56	Bari-Ragusa	aceite	114/251
3 6/56	Napoli	contrato a 6 meses, más otros 6 de " <i>rispetto</i> "	115/15
8 6/56	Napoli	contrato a 6 meses, más otros 6 de " <i>rispetto</i> "	115/19v
1 7/56	Napoli-Trapani-Ragusa	sal	115/28
1 10/56	Napoli	contrato a 6 meses, más otros 6 de " <i>rispetto</i> "	115/53

* HADu, *Diversa Notariae*.

CUADRO 8 (Continuación)

Rutas	Frecuencias												Total
	1545	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	
Lagosta-Trani	2												2
Levante-Messina-Napoli (o Livorno, o Genova)					1								1
Piro-Gallipoli-Ancona									1			2	3
Ragusa-Bari				1									1
Ragusa-Barletta	7	10	3	3	9	3	5	1	11	17	9	5	83
Ragusa-Barletta-Trani											1		1
Ragusa-Brindisi		3	1					1					5
Ragusa-Lanciano	3		1					1			1	1	7
Ragusa-Napoli	1				1								2
Ragusa-Otranto			1						1	2	1		5
Ragusa-Puglia											2		2
?-Barletta										1			1
Scio-Alessandria-Messina-Napoli- Livorno-Viareggio-Genova												1	1
Slano-Barletta										1			1
TOTAL	18	13	9	4	11	4	6	5	20	27	16	16	149

* FUENTE: HADu, *Diversa Notariae*, ff. 108-115.

CUADRO 9

EL COMERCIO DE IMPORTACIÓN NAPOLITANO EN LOS SEGUROS DE RAGUSA (1545-1556): LAS MERCANCÍAS *

Productos	Frecuencias con que se repiten las mismas mercancías												Total
	1545	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	
Boldroni (?)												1	1
Botas vacías												1	1
Caballos											1		1
Cera	5	6	3	2	6	2	3		2	2	1	3	35
Cueros en general										1	1		2
Cueros <i>bovini</i>	1								4	13	3	5	26
Cueros <i>bufalini</i>		1							2	8	3	3	17
Cueros <i>cirvini</i>										8	1	1	10
Trigo					1								1
Linos							1		3	2	1	1	8
Pieles <i>becchine</i>										1	1	3	5
Pieles <i>cordovane</i>	9	7	6	3	8	4	3	1	9	13	10	6	79
Pieles <i>moltonine</i>	7	3	4	3	5	3	1	1	6	12	6	5	56
Pieles <i>schiavine</i>	4	1	2	1	3	1	3		1		1	1	18
Pimienta		2	2						1				5
Pescado salado	2	1	2				1	2	1	4		1	14
Porcinos											1		1
Salumi		1							3	2			6
Telas		1					1			1			2
Viajes sin cargamento	3		1	2				2	5	1	5	6	25

* FUENTE: HADu, *Diversa Notariae*, ff. 108-115.

CUADRO 10

TIPOLOGÍA DE LAS EMBARCACIONES QUE SIGUEN LA RUTA
DALMATIA-REINO DE NÁPOLES (1545-1556) *

naviglio	69	barca	5
grippo	39	caravella	3
nave	19	schirazzo	2
marsiliana	15	pedotina	2
sactta	11	navita	1
brigantino	6	barciotto	1

* HADu, *Diversa notariae*, vols. 108-115.

ridad, la realidad de un Reino en evidente dificultad económica y tan sólo marginalmente participe en las principales corrientes comerciales del Mediterráneo. El trigo, su mayor fuente de riqueza, no encuentra más que ocasionales posibilidades en el mercado veneciano, y tampoco se cuenta entre las mercancías que acostumbran a transitar las rutas internacionales de los ragusanos, quienes incluso aprovechan la favorable coyuntura económica para destinar a las costas pullesas abundantes cantidades de los productos característicos del interior eslavo. Las relaciones con España, y con Valencia en particular, ponen de manifiesto un progresivo agotamiento de las ocasiones de intercambio que, además, dependerán de la iniciativa de embarcaciones que surcan el Mediterráneo en busca de las mercancías más diversas, muy raramente con intereses concretos, exceptuando, como vimos en su momento, el que tuvo por objeto el queso sardo. En cuanto a Génova, no parece que su atención hacia el Reino hubiera experimentado cambios sustanciales durante el curso de los siglos, visto que ya en el siglo xv su principal interés comercial se centraba en la producción de seda calabresa.

Concluyamos diciendo que dicha situación se reviste de mayor gravedad al tomar en consideración el excepcional momento histórico en que se verificó, un momento en que el reciente descubrimiento del Nuevo Mundo ofrecía, a quien supiera sacar provecho, enormes horizontes comerciales.

ABREVIATURAS

AGIn	Archivo General de Indias, Sevilla.
AGSi	Archivo General de Simancas.
AMVa	Archivo Municipal de Valencia.
ARVa	Archivo del Reino de Valencia.
ASFi	Archivio di Stato di Firenze.
ASGe	Archivio di Stato di Genova.
ASNa	Archivio di Stato di Napoli.
ASVe	Archivio di Stato di Venezia.
BNNa	Biblioteca Nazionale di Napoli.
HADu	Historijski Archiv, Dubrovnik.

PRINCIPALES UNIDADES DE MEDIDA
UTILIZADAS EN EL TEXTO

1 <i>carro</i>	= 36 <i>tomoli</i>	= 19,915 hl.
1 <i>cahiz</i>	= 6 <i>fanegas</i>	= 134,52 l.
1 <i>mina</i>	= 82,434 kg.	