

LOS GENOVESES EN ESPAÑA. LA COLONIA DE CÁDIZ*

por
Sandro Pellegrini

INTRODUCCIÓN

Nuestra narración puede empezar con la llegada al norte de España del *magister Ogerius*, es decir Ogerio, un maestro carpintero de Ribera genovés contratado por el obispo de Santiago de Compostela, don Diego Gelmírez alrededor de 1100, cuando Génova se encontraba en la cúspide de la potencia y del prestigio naval del Mediterráneo.

El artesano genovés *satisfizo sus deseos disponiendo un astillero naval en Iria, acopiando materiales y construyendo en principio dos galeras birremes que prestaron un magnífico servicio ya que fueron suficientes para alejar de las rías los corsarios moros, dando al País, Galicia, la paz deseada. Naturalmente* el maestre Ogerio no obró solo: sino que estaba asistido por un equipo de carpinteros genoveses como nos recuerda Cesáreo Fernández Duro en su obra *La marina de Castilla* encuadrando esta ayuda en el más amplio panorama de la reconquista de los territorios peninsulares sujetos todavía a la dominación árabe. Éste fue sólo el primer episodio de una alianza entre el reino de Castilla y la ciudad de Génova, para garantizarse una cobertura en el sector de las construcciones navales y, después, el mando de flotas capaces de contrarrestar las de los *moros* y de complementar los éxitos en tierra firme con otros, no menos importantes, en el mar. Alfonso VII de Castilla pidió a los genoveses y a los aragoneses un refuerzo de galeras para su propia flota: las galeras genovesas sirvieron también al monarca castellano en sus controversias con el rey de Aragón. Al mismo tiempo los portugueses rescataron de los árabes casi toda la costa occidental de la península ibérica, llegando a Santander en el año 1190.

* Traducción del texto italiano de Jesús Luna Pradillo, revisada y adaptada por J. Bosque Maurel.

Los españoles de Castilla, en particular los de la costa atlántica del norte, aprendieron pronto y bien las enseñanzas genovesas y se dotaron de marina propia. El alminar de la mezquita mayor de Sevilla enarbó la cruz en 1248 cuando la ciudad fue expugnada por treinta galeras construidas en Vizcaya y en Guipúzcoa con tripulaciones gallegas de las ciudades de Bayona, Noya, La Coruña y Pontevedra. Las localidades de Sanlúcar de Barrameda, la bahía de Cádiz, El Puerto de Santa María coronaron la conquista de Sevilla y fueron repobladas con personas procedentes del norte de España de regiones situadas sobre el mismo océano Atlántico. De este modo el reino de Castilla estuvo pronto en condiciones de contrarrestar las correrías moriscas a lo largo de las costas peninsulares bajo su dominio, actuando, incluso, en vecinas aguas africanas a lo largo de las costas peninsulares bajo su dominio, cerca de las bases de partida de las flotas musulmanas. La habilidad en el juego entre árabes y castellanos se estaba ya equilibrando.

Al mismo tiempo se abrían nuevas rutas comerciales desde el Mediterráneo hacia Francia, Flandes, Inglaterra, y los buques, una vez entrados en el Atlántico, hacían escala a su regreso en uno de los «nuevos» puertos de Castilla.

El rey Sancho IV negoció a su vez una provisión de galeras genovesas, construidas en los más importantes centros de las dos riveras, pagándolas por anticipado y concediendo a su comandante, el famoso Messer Benedetto Zaccaria, una remuneración igual al valor de todas las galeras.

La primera victoria de la flota castellana mandada por Benedetto Zaccaria fue en 1284, y poco después el mismo Zaccaria recibió el encargo de mantener despejadas las aguas del estrecho de Gibraltar con una flota de doce galeras patrullando en dichas aguas donde los genoveses tenían firmemente en sus manos el puesto avanzado de Ceuta en la costa africana. Entretanto se había instalado en Sevilla «*el trovador Bonifacio Calvo, administradores, cobradores de impuestos y prestamistas de dinero*» de origen genovés, como recuerda Roberto S. López. Algunos años después, Benedetto Zaccaria nombrado «*Almirante Mayor de la Mar*» reconquistó para Castilla la plaza fuerte de Tarifa, en la costa meridional de Andalucía, donde 585 años antes, los guerreros árabes habían iniciado la conquista de gran parte de la Península Ibérica, actuando en estrecha colaboración con las fuerzas de tierra al mando del mismo rey Sancho IV (13 de octubre de 1291).

Esta situación de relativa tranquilidad en las aguas del Estrecho garantizó el desarrollo económico de Sevilla y de Cádiz transformadas en depósito de mercancías. Se fundaron en esas ciudades colegios o asambleas de hombres valientes entendidos en negociaciones de cambio y en contratos de fletamentos, cerrando el círculo de las operaciones de vino, lanas crudas y paños cuyas industrias desarrollaron notablemente, adoptando, para mejorar sus naves y la práctica de su uso, toda la experiencia adquirida con sus contactos con los marinos de Pisa, Venecia, Cataluña y Génova.

En los primeros años del siglo XIV aparecieron en los mares españoles las *cocas*, un nuevo tipo de embarcaciones construidas en los astilleros cántabros y destinadas a suplantar, por sus dotes de mayor capacidad de navegabilidad, a las *naos*, grandes navíos capaces de transportar hasta 100 caballos y de 500 a 900 hombres. Hacia la mitad del siglo (1342) una guerra enfrentó la flota de Castilla y la de Inglaterra: en la armada española mandada por Don Luis de Cerda militaban también naves genovesas mandadas por Carlo Grimaldi y Ottone Doria que se distinguieron por una serie de golpes de mano llevados a cabo incluso en aguas de la Mancha y donde por primera vez entraron en juego los cañones que disparaban *barrotes de hierro*. En los mismos años una guerra marítima puso en frente las flotas de Portugal y de Castilla, ambas al mando de almirantes genoveses. La primera estaba mandada por un Pessagno, y la segunda por Egidio (Gil) Bocanegra.

Después de otra guerra en contra de los ingleses se firmó en Londres un tratado de paz (1.º de agosto de 1351), un verdadero pacto para liberar navegación y comercio desde las aguas del golfo de Gascuña hasta las costas bretonas e inglesas.

No entra en la economía de este ensayo seguir todas las vicisitudes españolas, ni cada una de las guerras que enfrentaron a Castilla con el cercano reino de Aragón, con Francia, con Inglaterra, o con los *moros*, vecinos siempre incómodos, inquietos y peligrosos al otro lado del Estrecho.

Consideramos suficiente haber establecido los orígenes de la presencia genovesa en algunas localidades costeras, en los astilleros, y en las plazas comerciales de una Castilla que estaba destinada a convertirse en *España* aunque manteniendo las particularidades de los diversos reinos y principados y que ya había reconquistado buena parte del sur

peninsular: Andalucía. Esta región estaba destinada a convertirse en el segundo polo comercial castellano. El primero era en aquel tiempo el de Burgos, con sus comercios de lanas, abierto al norte de Europa a través de los puertos de Galicia, Asturias y País Vasco.

El *esplendor comercial* andaluz se basará en Sevilla, Jerez, Cádiz y Puerto de Santa María con función de escalas entre Italia (y las escalas mediterráneas en general), y el norte de Europa, donde más que las bolsas de los nativos *engordaron las cajas de los florentinos, genoveses, venecianos, complementados en el siglo XV por Ingleses, Franceses, y Flamencos*.

En el caso específico de Cádiz, la nobleza local estaba representada por las familias Guzmán, condes de Niebla, los Ponce de León y de los Medina Sidonia que armaban barcas de pesca para el comercio africano, y poseían fábricas de jabón en un barrio de Sevilla. Ellos vivían del disfrute de la campiña, con bajos costos de mano de obra, con el botín conseguido en las incursiones en el reino moro de Granada formado por esclavos, joyas y metales acuñables.

El estudioso Hipólito Sancho en *Los Genoveses en Cádiz ante del año 1600* recuerda cómo los almirantes genoveses *que sirvieron a Castilla en los siglos XIII y XIV fueron un elemento capital en las relaciones que se establecieron entre su patria y la nación a la que servían. Muchos de ellos dejaron descendencia en Andalucía, y por sus medios económicos influyeron, no poco, en los destinos de las colectividades ligures en Sevilla y Cádiz*.

El autor recuerda cómo Messer Benedetto Zaccaria tuvo el título de Almirante Mayor de Castilla, el Señorío de El Puerto de Santa María y una compensación de 6.000 doblas de oro con el cometido de mantener doce galeras armadas y una vigilancia constante entre el Guadalquivir y el estrecho de Gibraltar.

Entre las primeras familias que se trasladaron de Génova a Andalucía encontramos nombres famosos en la capital ligur: los sucesores de los Zacarías que se entroncaron con la familia andaluza de los Villavicencio, los Spínola, trasladados a principio del Cuatrocientos, de la cual nació el ilustre Ambrogio Spínola vencedor de Breda, los Negro, en fuertes relaciones con los Cerda, señores de El Puerto de Santa María, los Bocanegra, descendientes de Egidio y Luis con cargos en Gibraltar y en las tierras de los Medina-Sidonia y que después se unieron a los descen-

dientes de los Cibo de Sopranis, también ellos de origen genovés, los Adorno radicados en Jerez.

Como nos recuerda Manuel Bustos en un volumen sobre la historia de Cádiz (1990), la presencia de los genoveses en esta ciudad se remonta al amanecer de la reconquista castellana en el siglo XIII rememorando los nombres de los primeros en instalarse en la ciudad atlántica: Negroni, Maruffo, Adorno...

Las reconquistas del siglo XIII, destinadas a ser efectivas gracias al *dinamismo* de los reinos cristianos en relación a los dominadores árabes, dieron origen a cinco Estados en la Península Ibérica: Castilla que ambicionaba *situarse a la cabeza de toda la Península, de hecho si no de derecho*, Portugal, Navarra, la Confederación Catalano-Aragonesa y el reino *moro* de Granada. Cinco Estados en los que convivían tres religiones: la Católica y la Hebrea junto a la Mahometana. Con todos estos reinos la República de Génova tuvo relaciones.

Sin entrar en detalles, conviene solamente recordar que la política expansionista catalana sobre la vertiente marítima, encontró con frecuencia a Génova en posición defensiva y a veces también ofensiva, como en el caso en que la República de San Jorge y algunas grandes familias genovesas se opusieron a la expansión catalana en Cerdeña. Con el mismo reino de Granada, Génova mantuvo relaciones comerciales contribuyendo al desarrollo de los productos agrícolas de aquel dominio, esencialmente fruta seca y aceite de oliva que, junto a los granos, encontraron salida en los mercados europeos gracias a la mediación genovesa y al transporte efectuado con sus navíos.

LOS GENOVESES EN ANDALUCÍA Y CÁDIZ

La importancia de la colonia genovesa y ligur establecida en la ciudad de Cádiz y subrayada por el hecho de que, desde el final del siglo XVI hasta la caída de la República (1805), Génova mantuvo en la ciudad atlántica su propio Consulado, destinado a representar los intereses de la Serenisima República en aquella ciudad que, durante un largo período de tiempo, constituyó el principal puerto español en el cual tenían origen y terminaban las rutas marítimas para las escalas de América.

Relevante fue también la presencia de los ligures en la capital andaluza, Sevilla, nudo portuario de los tráficó mercantiles entre las escalas

mediterráneas y las de la Europa septentrional que se asomaban al Atlántico. En el Archivo de Simancas se conservan todos los privilegios y las *Reales Cédulas* concedidas por los reyes de Castilla y León a los genoveses residentes en la metrópoli andaluza desde 1251 a 1508 reunidos en dos volúmenes del 1491 a 1537, como ha sacado a la luz Silvana Fossati Raiteri (1986). Otros documentos se encuentran en el *Registro General del Sello*.

Luisa D'Arienzo (1986) ha evidenciado cómo, después de los privilegios concedidos a los genoveses por Fernando III de Castilla en 1251 y confirmados por Alfonso X en 1261, *entre las varias colonias italianas, la genovesa sobrepasó largamente a las otras por el volumen de comercios y por el poder financiero que manejaban. A ella siguió la toscana*.

Se reprodujo el típico esquema de la presencia genovesa en el Mediterráneo: una factoría con baño, iglesia, y horno, como las que ya existían en Murcia, en Málaga, en las Baleares. Sevilla había llegado a ser la capital económica de la Andalucía meridional. Con su puerto de Sanlúcar de Barrameda, y luego con Cádiz y El Puerto de Santa María, era la escala de redistribución hacia las plazas comerciales mediterráneas de los productos procedentes de África: cueros, colorantes, azúcar, esclavos, de Flandes y Inglaterra, grano, pez, paños, alumbre, y de exportación de productos típicos andaluces como grano, aceite de oliva, vinos, lana, pieles, cueros y pescados.

Análogo es el papel desempeñado por Lisboa, unida a Sevilla también por vía terrestre, donde la presencia de comerciantes italianos contribuyó con los notables impuestos pagados a los asedios de Baza y de Granada. Los genoveses estaban presentes en la capital lusitana con diez casas comerciales entorno a las cuales rotaban un centenar de personas.

Cádiz debe su fama y su prosperidad a su afortunada posición geográfica, en un amplio arco de la costa abierta sobre el Atlántico, donde desemboca el Guadalquivir, a lo largo de cuyas orillas Sevilla había construido su puerto. Cádiz no se encontraba muy lejana del estrecho de Gibraltar, ni de la desembocadura del Tajo sobre la cual fundamentó la fortuna marítima de la ciudad de Lisboa la cual se encontraba ya en la ruta del estano hacia Gran Bretaña y los países del Norte, en los tiempos de las navegaciones de los fenicios y romanos. Su puerto natural, con una bahía interna de 5 kilómetros de anchura, y con su profundidad

constituía una escala ideal por cualquier clase de nave. Se dice que podía albergar casi 2.000 embarcaciones, aunque en los períodos de mayor agolpamiento se contaban 150 más o menos. Reconquistada a los árabes en 1262 se convirtió enseguida para los genoveses en un apéndice de Sevilla, cuyo Emir les había concedido beneficios desde 1231 y que desde hacía tiempo, era una escala de referencia esencial en la ruta entre el Atlántico y el Mediterráneo.

Un aspecto peculiar de la presencia genovesa en la ciudad marítima andaluza se ve resaltado por la actividad de personas, y familias enteras que se distribuían a lo largo de las rutas comerciales y se establecían en los principales centros sin necesidad de esperar la iniciativa oficial de la República y la firma de tratados: ello explica la presencia en Cádiz y en Jerez, de los Spínola y de los Negroni; en Granada, antes de la conquista, se encontraban otros Spínola, los Vivaldi, los Marini; a Sevilla, también, de otros Spínola, de los Grimaldi, de los Lomellini, de los Negrone, de los Pinelli, y de los Centurione, Doria, Rivarola, Gentile, y Giustiniani siempre en Sevilla, como subraya Enriqueta Vila Vilar.

Siguiendo siempre el estudio de Hipólito Sancho, al cual ya nos hemos referido, se evidencia en la tercera parte del siglo XV un nuevo traslado hacia Andalucía de *una legión de genoveses de diferentes clases sociales, desde el patricio de antigua nobleza hasta el simple peón, pasando por los intermediarios comerciales los cuales llegaron a nuestras costas para establecerse de forma definitiva, aunque de manera no exclusiva, en Cádiz*: en el período 1484-1485 siete genoveses figuran en aquella ciudad entre los compradores de atún. En aquellos años estaban ya presentes en el puerto gaditano una quinceña de familias nobles genovesas, otras 20 estaban en Jerez, y 14 en El Puerto de Santa María, establemente residentes.

A éstas debe añadirse un número desconocido de familias de simples artesanos, de pequeños comerciantes, de personas de confianza, de gente de mar y de pescadores cuyos nombres no conocemos y que se movían a menudo en el entorno de la gente de gran nombre. Esta especie de ola migratoria se explica con la crisis comercial de Levante ligada a la expansión árabe que tuvo repercusiones en toda la economía genovesa.

Las empresas marítimas de Portugal abrieron nuevas rutas hacia la Mina de Oro, las islas de Cabo Verde, las Azores, Madeira y las Cana-

rias donde la industria de la caña de azúcar estuvo pronto en las manos de los genoveses, los cuales se aprovecharon de la escasa organización económica del país por otro lado, hasta entonces, en manos de los judíos por falta de dinero circulante y, en fin, el reclamo constituido por los privilegios concedidos por la Corona (tanto la portuguesa como la castellana) que concedían a los ligures, a sus personas y a sus bienes, amplias garantías. Un conjunto de razones que favorecía el despliegue de un notable grupo de *genoveses* entre Lisboa y Gibraltar.

Los antiguos genoveses en Andalucía no se sustrajeron tampoco a la fascinación de la navegación corsaria... La radicación de los ciudadanos de San Jorge desempeñó un papel importante en el desarrollo al menos del primer viaje de Cristóbal Colón, también él llegado a Andalucía donde fue apoyado y financiado por sus propios conciudadanos en una empresa que cambió la historia del Mundo.

El relato de Paolo E. Taviani (1989) es iluminador cuando nos habla de la ayuda facilitada a la empresa colombina por los mercantes genoveses que tenían tanto dinero que no sabían cómo invertirlo y cita entre los financiadores del gran descubrimiento a Jacopo di Negro, a un Luis Doria, al Riberol, a un tal Castaña, y a Gaspare Spínola junto al florentino Giannotto Berardi, *dispuestos a prestar dinero para la empresa a riesgo de no volverlo a ver; si la misma va mal, pero obteniendo el ciento por uno, si acaso, fuese bien*. A los cuales fueron agregados los dineros conseguidos por el mismo Colón, y la ayuda fundamental de los Reyes Católicos que implicaron a los habitantes de Palos de la Frontera y Moguer con el armamento de dos carabelas: una empresa de capitales italianos y españoles que alejó la concurrencia de comerciantes judíos, como sostiene Dario G. Martini (1974). No debemos olvidar que el segundo viaje del Almirante genovés desplegó velas, con 17 navíos, del puerto de Cádiz.

Casi contemporáneamente a la participación económica en la empresa colombina, los genoveses de Andalucía financiaron la «*conquista*» y revalorización económica del archipiélago canario donde se instalaron, sobre todo en las islas de Gran Canaria y de Tenerife, en las cuales desarrollaron la industria azucarera y, a continuación, el cultivo de la vid, abriendo a estos productos la ruta comercial europea. Un aspecto éste que ha sido objeto de un estudio del catedrático prof. Manuel Lobo Cabrera (1985), en el cual aparece una relación de los

exportadores y consignatarios de los productos insulares que operaban en Cádiz hacia la mitad del Quinientos.

El mismo Profesor muestra las actividades de estos italianos de Liguria presentes y operantes entre las islas Canarias, Cádiz, Sevilla, Amberes, Génova y Liorna que fletaron naves y partieron a la búsqueda de nuevos capitales a invertir en una actividad que se había revelado muy rentable gracias al régimen de monopolio en que se había gestionado durante casi un siglo. La relación de apellidos genoveses presentes en las Canarias es muy rica: entre los de los exportadores leemos los nombres de claro origen genovés frecuentemente escritos con grafía española como Argiroffo, Zoagli, Battista Bugio (o sea Bozzo) Calderone, Canino, Sazzolino, Chivo, de Soprani, Corona, Daniele, Spelta, Spínola, Franchi, Interiano, Giustiniani, Lercaro, Noto, Pellegro, Pinelli, Promontorio, Ratto, Soprani, Surio, Ginocchio, Ansaldo, Basilio, Calvi, Casanova, Castelletto, Castrodelfino, Casoli, Cibo, de Soprani, Spínola Franchi, Grimaldi, Nero, Nobili, Pallavicino, Rosso..., los cuales obraban en la ciudad de Cádiz junto a otros italianos y sobre todo a franceses de Brest y de Burdeos, a flamencos y a ingleses.

En otro ensayo, Lobo Cabrera subraya de nuevo como *hasta el primer tercio del siglo XVI los italianos, y especialmente los genoveses eran el principal grupo de comerciantes operantes en el archipiélago*. Como todas las *Tierras Nuevas* también las Canarias desarrollaron un importante papel en los tráficos de y para los puertos de Andalucía, de donde importaban todo cuanto era necesario para la vida de sus habitantes, incluso los productos europeos que llegaban a aquellas islas por otras rutas, exportando tanto azúcar como vinos y insertándose en el círculo del tráfico americano.

Un sistema económico destinado a dilatarse utilizando a Cádiz como puerto redistribuidor de productos canarios *hacia el hinterland Mediterráneo a partir de las colonias italianas radicadas en su suelo*, aunque algún estudioso lo considera como un comercio *marginal*, adjetivo plenamente legítimo si se consideran las prohibiciones, los controles y las cuotas mínimas autorizadas para el tráfico desde las Canarias a las colonias americanas que ha hecho hablar de una *rivalidad canario-sevillana en la metrópoli insular* de lo que se ha ocupado Pablo E. Pérez Mallaina (1991).

También en las Canarias, los genoveses, la mayor parte procedentes

de Cádiz y Sevilla, fueron los primeros en unirse a los españoles de Castilla y a los portugueses en el desarrollo local, y por su rápida integración en el ambiente insular, contribuyeron al nacimiento de una burguesía mercantil radicada sobre todo en Gran Canaria y en menor medida en Tenerife. En la isla de La Palma, el oriundo genovés Juan Monteverde alcanzó una posición de prestigio que le fue reconocido en un documento de Carlos V fechado de julio de 1545, con el que le autorizaba al uso de un nuevo escudo nobiliario, con nuevas armas, nombrándolo caballero.

Un estudio de Alexis Brito Gonxales (1999), sobre la presencia de extranjeros en la isla de Lanzarote aunque en un período posterior, cita sobre los años 1640, la presencia en la isla, cuya población no superaba los 3.000 habitantes, de 19 italianos, de los cuales 16 eran genoveses, los cuales ejercían el comercio y la navegación, actuando como emisarios de sus conciudadanos residentes en las dos islas principales del archipiélago, en Cádiz o en Sevilla. Los apellidos recordados son los de Alciadoro, Bianco, Buscara, Celi, Corso, Ferrea, Flores, Gentile, Loreto, Manito, Palazzo, Piccardo, Pissimbono, Ratto, Risso y Valle. De éstos, cinco residían en la isla donde uno ejercía el cargo de escribano, y ocho estaban ligados a actividades de mar. En período relativamente corto el puesto de los genoveses fue ocupado, aquí también, por comerciantes y hombres de negocio flamencos, ingleses y franceses: en un censo correspondiente a los años de 1600 a 1625, junto a decenas de nombres del norte de Europa, los de los genoveses se han reducido notablemente, como confirma un ensayo de Elisa Torres Santana (1991).

El fervor mercantil de Cádiz y los grandes intereses que alentaban fueron la base de la *neutralidad andaluza* en el motín de las *comunidades* en que se vio envuelta casi la totalidad de la España de Carlos V en los años 1520-1521, como recuerdan Pierre Chaunu y Michele Escamilla. Fue después de sofocada la sublevación, cuando se puso en marcha el nuevo diseño de la organización del poder monárquico sobre bases centralistas, característica del Reino español que al mismo tiempo era un imperio mundial, bien evidenciado por un ensayo de Joseph Pérez (1991).

Felipe II utilizó el ámbito institucional y legislativo de su padre que había creado la Casa de Contratación, poderosa invención del obispo Fonseca, en 1503, el Consulado de Sevilla, la Casa del Barco, dado

vida a los virreinos, y promulgando las *Leyes para las Indias* y el *Consejo Real y Supremo de Indias*, este último instituido en 1524 para liberar al Consejo de Castilla de los problemas de los nuevos territorios: gentes, comercios, navegación que se iban acumulando sobre sus mesas donde afluían incluso documentaciones también sobre asuntos de Italia, Flandes y Portugal, según ha puesto evidencia una intelectual española. Entre las disposiciones particulares merecen ser recordadas aquellas sobre la obligación de extenderse, por parte de la Casa de Contratación, puntuales *relaciones* sobre aquellos que tocaban las costas de las Indias en las cuales se debían evidenciar las rutas seguidas, los puertos tocados, los nuevos espacios por los que se había avanzado, las poblaciones, las riquezas que poco a poco se venían descubriendo.

En 1552-53, durante la guerra con Francia, la misma institución de Sevilla dictó reglas para la organización del sistema de flotas que debían atravesar el Atlántico, confirmado después por el Consulado en 1557: los convoyes de naves mercantes debían ser escoltados por una nave almiranta y una capitana además de otras cuatro naves armadas y algunas galeras, que debían estar siempre prontas para acoger a las flotas que llegaban al cabo San Vicente y tener expeditas las rutas hasta las islas *Terceras*, nombre habitual en la época para señalar el archipiélago de las Azores. No se debe olvidar cómo la *Casa de Contratación* impulsó el conocimiento del continente americano, con la creación del cargo de cosmógrafo-cronista (1571), que fue asignado a Juan López de Velasco, como recuerda Mariano Cuesta Domingo (1998).

El nuevo cartógrafo produjo ya en 1575 una obra titulada *Geografía y descripción universal de las Indias* en la que se encuentra ilustrado el estado general de la población del Nuevo Continente, donde existían 200 localidades habitadas por 32.000 españoles y 2.000 pueblos habitados por un millón y medio de *indios tributarios*, excluidos niños y mujeres, 40.000 negros y muchos mestizos y mulatos. La obra afronta detalladamente numerosos aspectos antropológicos de la vida de los indígenas, de los cuales hace resaltar su gran descenso demográfico. En 1587 fue publicada en Méjico por la imprenta de Pedro de Ocharte, una obra fundamental en el sector del arte de la navegación y de la construcción naval –una de las primerísimas de la cultura hispánica y occidental– titulada *Instrucción Náutica* de la cual fue autor Don Diego García de Palacio, hombre de armas y de cultura que ejerció numerosos cargos de prestigio en aquel virreinato. La *Instrucción Náutica* fue reeditada por

la Editora Naval, de Madrid en 1993: traducción y estudio introductorio del profesor Mariano Cuesta Domingo.

Lo que hemos sintetizado sirve para darnos una idea, aunque sea sumaria, del estado de conocimiento que podían tener todos aquellos que en Cádiz estaban interesados en el tráfico, los comercios, la navegación. Una disposición que afectaba directamente al puerto de Cádiz fue la Real Cédula del 15 de mayo de 1509 que testimonia la atención de la Corona hacia aquel puerto, daba la posibilidad a las naves de atracar en dicho puerto y cumplir allí las operaciones de registro sin necesidad de ir hasta el puerto de Sevilla, subiendo el Guadalquivir. No fue la única disposición favorable: en 1679 se agregó otra, acelerada con un importante donativo a la Corona, que prácticamente prohibía doblar la barra de Sanlúcar, muy peligrosa, para subir hasta Sevilla. Se trataba de un gran favor a las Casas Comerciales de la ciudad que una Estadística (hecha en 1561) hacía ascender a 133, a las cuales se deben agregar comisionistas, 8 agentes de cambio y 6 mayoristas.

De esta situación favorable se aprovecharon también las primeras oleadas migratorias hacia las Américas con el objeto de poblar con súbditos de la Monarquía Católica primero las Antillas y Cuba, después las otras tierras de conquista, con los primeros millares de personas, procedentes en su mayor parte de Andalucía. Un ingrediente importante para arraigar en los territorios la población masculina fue la presencia femenina que en el lapso de algunos decenios alcanzó a representar hasta un cuarto del intenso flujo migratorio, como ilustra Carla Scardini en un ensayo reciente (1997).

Importantes testimonios sobre la abundancia y variedad del tráfico de Cádiz, emergen de un reciente ensayo de María Dolores Rojas Vaca (1996). Se trata del examen de contratos de fletamento, definido *el contrato por excelencia para la práctica del comercio marítimo*, el cual aunque de origen greco-latino no encontró sistemación legal hasta el siglo XVIII no obstante haber sido tratado, para el Mediterráneo, en el catalán *Libro del Consulado del Mar* donde viene definida la palabra *noliejament* y por las Ordenanzas Consulares de Burgos de 1538, de Sevilla en 1556 y por la *Recopilación de las Leyes de Indias*, que tienden más bien a imponer obligaciones en materia de defensa de la navegación, cosa comprensible, considerando los peligros de aquellos tiempos y de las rutas, y que dieron en su momento resultados más que positivos.

En los 148 contratos examinados, en un período de 50 años aparecen nombres de todas las nacionalidades que operaban en el puerto de Cádiz, también nombres genoveses como es lógico.

Por ejemplo, el 22 de enero de 1560, Ochoa de Gaviola, vizcaíno, capitán del buque *La Trinidad* fondeado en la bahía de Cádiz, lo fletó a Lorenzo Pinello, genovés, morante en Cádiz, para cargarlo con 15 cajas de azúcar, 1.500 piezas de cuero de las Indias para transportarlos a Génova y a Nápoles, pagando por el flete 22 reales de plata por cada caja de azúcar y 15 ducados de oro por cada 100 piezas de cuero: pago a efectuarse una vez descargada la mercancía.

Pocos días después, el mismo Ochoa de Gaviola, era el 29 de enero, fletaba la misma embarcación a los también genoveses Gerónimo Capriata, Battista Carcalarone y *compañía* para agregar 30 cajas de azúcar, seis sacos de *orchilla*, el liquen tintorio de Canarias, tres cajas de *uadameciles* para transportarlos a Génova, con un flete de 22 reales de plata por cada caja de azúcar, un ducado de oro por cada saco de orchilla y cada caja de guadameciles a pagar en Génova después de la entrega de la mercancía.

Entre los testigos del segundo contrato aparece también el nombre de otro genovés, Lorenzo Casana. Es evidentes que tales documentos otorgados ante notario público, con toda formalidad, podían interesar también a personas no residentes habitualmente en Cádiz, sino de paso en aquel puerto, a la búsqueda de un negocio que podía sustanciarse en la expedición de mercancías hacia Génova o hacia cualquiera otra escala marítima.

El 28 de febrero de 1560, Giacomo Serravalle, genovés, comandante del buque *La Concepción* fondeado en la bahía de Cádiz, lo fletaba a su conciudadano Gian Battista Calvo para cargar azúcar en bloques o entero, proveniente de las Indias o de las Canarias, plomo, estaño, *palo santo*, y otras mercancías de su elección, a un precio convenido a pagarse en el puerto de descarga en el plazo de tres días a contar del momento en que la mercadería fuese colocada en tierra.

De particular interés es un contrato puramente especulativo: el suscrito entre el mismo Juan Bautista Calvo y Sebastián Jiménez, ambos de Cádiz. El primero asumía el compromiso de vender en el mercado de Fez, monedas cargadas en la nave de Juan Díaz, con destino al puerto

marroquí de Larache, y *enviar al comitente el producto de la venta, reteniendo para sí la retribución usual para la gestión del negocio*. El 3 de abril de aquel año, fue registrado un contrato de fletamento entre un capitán de navío de Florencia, Roberto Pontormo y otros comerciantes florentinos residentes en Cádiz, mientras que el 19 de abril Giacomo Serravalle de quien ya nos hemos ocupado, y el amanuense de su navío, Giovanni María Ratto, reconocieron ser deudores a Gian Battista Calvo de 684 ducados de oro, por un préstamo que les concedió para el avituallamiento de la nave *La Concepción*, a pagar en Génova a Agostino Calvo y Giacomo Caudano en moneda genovesa o en liorna a su representante, en ducados de oro, dentro de ocho días de la descarga del buque. Entre las mismas personas, el mismo día, fue otorgado un contrato complementario para embarcar otras cajas de azúcar a entregar al hermano de Calvo, de nombre Sebastiano, que operaba en Génova. Otro contrato de fletamento fue estipulado por Giovanni Plebe, residente en Mentone, mientras Antonio de Franchi, natural y residente en la capital de Liguria y comandante de un navío, aceptaba un flete con dos comerciantes de Almería para descargar en aquel puerto 4.000 barrilitos de atún. El mismo de Franchi aceptaba en su nave otros barrilitos de la misma mercancía por cuenta de dos genoveses, Agostino Pellerio y Antonio Rebasario, como resulta del documento.

El 25 de julio Giovanni Agostino Cappello, genovés de Cádiz, como apoderado de Antonio de Franchi, comandante de la nave *Santa Caterina* reconocía adeudar a Gerolamo Calvo 3.850 reales de plata por el préstamo a riesgo para el avituallamiento del buque con destino Génova y Liorna, a pagar a Pietro Antonio Spínola Ardizzone, residente en Génova o a su apoderado de Liorna, donde habría hecho la primera escala para descargar la mercancía, en los 15 días siguientes a la llegada de la nave. El 8 de agosto un simple marinero de Cádiz, Pedro Esteban, recibía de Gerolamo Calvo 11 monedas con valor de 66 ducados a vender en Larache, devolviendo lo obtenido por la venta a Calvo, deduciendo para sí, como comisión, el 5%.

La nave genovesa *Santa María della Pace* del capitán Giovanni Battista Savignone fue fletada por algunos comerciantes españoles para transportar mercancías varias para Liorna, pagando el flete dos días después de la llegada a aquel puerto: se tenían que cargar sacos de lana y cueros de las Indias.

Fruta seca para entregar en Inglaterra o en Amberes por cuenta de mercaderes portugueses fue entregada por el genovés Lazzaro Vivaldi al conciudadano Giacomo Bagnasco. El capitán del casco danés *Stella Dorata*, Eric Monc Osterlin, embarcó melaza por cuenta de Aleramo Giustiniani, genovés de Cádiz. Otro genovés, residente en Génova, Giovanni Agostino Passero, fletó su nave *Santa María della Trinitá* a doce mercaderes españoles para un cargo de lana con destino a Pisa donde el flete sería pagado dentro de los cuatro días siguientes a la llegada. En diciembre, de nuevo Giovanni Battista Calvo estipuló un contrato de fletamiento con un comandante de la dalmática Ragusa (que tuvo un Consulado en Cádiz, después de la mitad del siglo XVIII), dueño de la embarcación *Santa María e San Biagio* para cargar azúcar con destino a Liorna y pago dentro de ocho días a la entrega de la carga.

En un acta de 25 de febrero de 1570 se cita a un patrón de nave español el cual reconoce adeudar a Bartolomeo Castelletto, genovés residente en Cádiz, de 70.550 maravedíes por la compra de paños milaneses, destinados a la venta en el mercado mexicano. El 4 de abril de 1570, Gerolamo Franchi, de Génova, capitán de la nave *San Pietro* acepta una carga de lana de mercaderes españoles para el puerto de Liorna, con importe de flete a pagarse en Pisa. El 6 de julio siguiente, Gerolamo Villavecchia, genovés y comandante del navío *San Giovanni Battista e San Giacomo* fondeado en aguas de Cádiz, reconocía un débito a Agostino Spínola, hijo de Giacomo, difunto, por el avituallamiento de la nave que debe conducir a Barcelona y a Génova, y también un débito análogo y por la misma causa en relación a Gerolamo Calvo, y algún día después, también en relación a Tomaso Cibo, ambos genoveses de Cádiz. El 5 de septiembre, Pietro Maruffi, patrón de la carabela *Nostra Signora della Vittoria*, fletó su propio casco a algunos comerciantes de Cádiz para cargar mercancía no declarada (posiblemente esclavos...) en las costas africanas y traerla a Cádiz. También Nicolás Portuñin, de Génova, fletó la *Santa Trinitá* a mercaderes gaditanos para trasladar lanas a Liorna. En torno al 1590, una serie de contratos de fletamento fueron estipulados por el genovés Battista Bocchino, *ciudadano y gobernador de Cádiz*, dueño del galeón *San Giovanni della Maddalena*, para transportar vinos, navegando en conserva con la flota del general Antonio Navarro, en las costas de Honduras. Bocchino era uno de los más ilustres ciudadanos genoveses de Cádiz; habiéndose naturalizado

español había tenido acceso a las cumbres de la vida pública ciudadana, sin abandonar por ello la actividad de armador y fletador de naves.

Asunto que no debe ser descuidado es la presencia en tales contratos de cláusulas sobre el riesgo y sobre los seguros marítimos, temática que fue, posteriormente, afinada con las Ordenanzas del Consulado de Sevilla en el ámbito de la navegación hacia las Indias, a partir de 1556. Estas Ordenanzas tenían en cuenta los usos y costumbres establecidos desde hacía mucho tiempo y no estaban sujetas a normas específicas que, por otro lado, no fueron publicadas hasta el siglo siguiente. Práctica constante era el seguro recíproco entre los mercaderes: el seguro marítimo se hacía sobre la nave o sobre las mercancías, exceptuándose los animales, los esclavos, los aparejos de bordo, la artillería y las armas de defensa. Si el seguro era garantizado por la nave, también las mercancías transportadas entraban en la relación de bienes protegidos como puede leerse en un fascículo de la *Revista del Seminario Iberoamericano del Descubrimiento y Cartografía* donde se contemplan las evoluciones de las leyes marítimas de la época de Carlos V.

Una norma establecía que la navegación a las Indias estuviese reservada a comandantes y patronos de naves originarios españoles. Esta disposición, casi absoluta, fue atenuada por la Real Cédula del 19 de mayo de 1551 la cual reconocía que podían *navegar a las Indias* los marineros extranjeros genoveses, levantinos, flamencos y alemanes, que antes iban en forma ilegal. La finalidad de tales disposiciones era evitar *que no regresaran a sus países descontentos, llevando noticias de las Indias*.

La excepción que se instauraba comportaba la obligación de dar «*garantías plenas y abundantes*» a criterio de los oficiales de la Casa de Contratación. La prescripción quería evitar que estos extranjeros viajando a lo largo de las costas americanas, una vez terminados sus propios asuntos, no volviesen ya a España, prefiriendo instalarse para siempre en América. Pero después de una situación que desde Cádiz podía tener una lectura positiva y suficientemente afortunada, eran sombras que habrían collevado el descrédito a la entera economía española y sobre su completa gestión.

Una situación de crisis general se registró en 1557, cuando Felipe II se vio obligado a declarar la bancarrota, asignando, sobre todo a los banqueros genoveses no más dinero contra dinero para pagar los intere-

ses sobre los intereses de los empréstitos concedidos por ellos a la Corona, sino compromisos de pago sobre las rentas del Estado fundados en *promesas de pago llamados pagarés o juros*. Los genoveses hicieron acaparamiento de tales títulos, a los cuales habían pedido acompañar el derecho de exportar libremente sus beneficios y capitales disponibles, y se apresuraron a desembarazarse de ellos, revirtiéndolos sobre el mercado interior. Puesto que se trataba de un aplazamiento seguro y rentable con garantía por el Estado, el éxito de estos títulos de crédito fue inmediato.

Los súbditos de la República de Génova fueron los más grandes manipuladores de juros: su clientela estaba constituida por burgueses, campesinos y ganaderos. La absorción de las riquezas con este filón especulativo alejó el ahorro de empresas productivas: el permiso de exportar capitales hizo disminuir las transacciones sobre mercancía y bienes productos en España, creando nuevos problemas en el mercado interno, evidenciados, casi enseguida, por una crisis agrícola dramática en el momento de la unión de Portugal a España. Esta coincidencia de situaciones negativas ha sido ilustrada por algunas páginas de Joseph Pérez en su *Histoire de l'Espagne* (1996).

Sancho, del cual hemos ya hecho referencia, relaciona, junto a los apellidos ilustres y ya conocidos de familias genovesas establecidas en Cádiz entorno a la mitad del Quinientos, también aquellos de familias menos conocidas como Ascanio, Berisso, Bianchetti, Bocchino, Bozzano, Casanova, Cusso, Farigola, Gentili, Grasso, Longo, Luxardo, Maiolo, Manritto, Maruffi, Monaldi, Moreno, Oldrado, Pardo, Pasciá, Saluzzo, Salvago, Sanguineti, algunas de ellas presentes en el tráfico mercantil, mientras que otras ejercían labores más simples como artesanos, pescadores, pequeños comerciantes, agricultores, vendedores ambulantes de mercancía varia, de verdura y de pescado. Los descargadores de puertos tuvieron la habilidad de coaligarse en una institución jurídica también con flamencos y vascos.

Un acta del notario Gio Galves de Aguirre, fechada de 26 de septiembre de 1583 y conservada en el Archivo de Estado de Génova (Junta de Marina, 1) relaciona a los hombres de mar y comerciantes genoveses residentes en Cádiz que se dirigieron a su Gobierno, pidiendo el nombramiento de un cónsul y proponiendo a Corrado Maruffo de Negrone, *capitán de infantería de una de las tres compañías de dicha ciudad*.

Éstos son los nombres de las veinticinco personas que firmaron la petición: Simone Calvo, Thommaso Cybo, otro Simone Calvo, Agostino Casanova, Benedetto Rodi, Gio Batta Salvo, Agostino d'Aste, Antonio Ronco, Giacomo Solana, Giuliano Tasisto, Gio Batta Ubia, Giacomo Serravalle, Bernardo Lavagna, Bartolomeo Garassino, Bartolomeo Mansueto, Bernardo Graffione, Antonio Minoro, Francesco Veneroso, Francesco Castello, Andrea Ferrero, Ambrogio Canetto, Giacomo Ubia, Andrea Maggiolo, Geronimo Musio y Antonio Castello. Eran los mercaderes más importantes de la ciudad, de descendencia genovesa.

Un estudio de M. Roa Rodríguez (1995) nos facilita otra serie de nombres de familias genovesas, algunos de cuyos miembros dictaron sus últimas voluntades en testamentos públicos. En el período considerado, tenemos este elenco de originarios de Génova y de las costas de Liguria. Leemos los apellidos (algunos de los cuales están repetidos varias veces), como Badaracco (escrito Vadaraqui, castellanizado), Tiscornia, Carrega, Fasce, Pannesi, Doria, Quartini, Andilla, Costa, Servino, Musio, Berro (en realidad Berrino), Ravaschiero, Pietrarossa, Casaregis, Priaruggia, Burzi, Cuneo, Abrione, Ronconi, Sauli-Casanova, Garibaldi, Pastene, Isola, Semino, Pizzorni, Bustanzo, Accorsio, Rossello, Boero, Granata, Sala Malavolta, Corso-Ottone, Variana, Conte, Corona, Serra, Enrico, Ambrosio, Battista, Malabotte, Croco, Ottone-Ponzelli, Sturla, Sicoli, Bongiovanni, Cordasio, Camilla, Savignone, Sicoli, Valdetaro, Bortolo, Mortola, Risso, Remondino, Lisera, Fravega, Grasso, Bernosso. Se trata de más de 60 apellidos de familia en torno a los cuales se ocultan algunos centenares de personas. Hacia finales del Quinientos, los espacios para las grandes especulaciones y para los grandes tráficos se habían reducido y esta nueva coyuntura fue sufrida también por los que procedían de Génova y de Liguria. La comunidad genovesa a finales del siglo XVI constituía todavía la cuarta parte de la población ciudadana. Estos oriundos tenían una capilla, la *de los genoveses* en la antigua catedral de Cádiz, reconstruida después del saqueo inglés de 1596 cuando el conde de Essex, junto a los almirantes Charles y Thomas Howard y Walter Raleigh, con el apoyo de la escuadra holandesa al mando de Johan Van Dvidenvoorde consiguieron repetir, entre el 1.º y el 14 de julio, con 150-160 naves, la empresa de Drake de nueve años antes.

Cádiz era el punto neurálgico del tráfico con las Indias, Santo Domingo, Cartagena de Indias, La Habana, Vera Cruz, San Antonio de Ulúa, Campeche, Maracaibo, Jamaica en el Caribe eran otras termina-

les de las rutas que partían de la ciudad andaluza: golpearla significaba poner en crisis, aunque fuese temporal, uno de los polos de la economía mercantil española. Por esta razón, Cádiz fue humillada, saqueada, incendiada y sus habitantes debieron huir de prisa *ya que la acción defensiva del duque de Medina-Sidonia se reveló bastante poco eficaz*.

Solamente cuatro buques españoles se encontraban en aquellos días en la defensa del puerto: dos de ellos fueron incendiados por sus propias tripulaciones y los otros lo fueron por los asaltantes: se salvaron solamente las galeras. El almirante de la flota de Indias, Luis Alfonso Flores, hizo dar a las llamas, en proximidad de Puerto Real, 57 naves que constituían el grueso de la flota mercante española.

No obstante la enormidad de los daños, la acción de Cádiz inscrita en el cuadro de la guerra de Flandes y puntual respuesta a la tentativa de invasión de Inglaterra por medio de la armada considerada *invencible*, no se reveló un éxito estratégico, ni un evento capaz de traer la paz.

Los españoles reconstruyeron sus flotas con bastante rapidez y los ingleses habían ya empezado a poner en práctica su nuevo modelo de naves de guerra, con castillos reducidos y cubiertas más amplias, capaces de montar cañones de mayor calibre, poco después imitado por todas las Marinas.

Después del saqueo anglo-holandés se comenzó la construcción de muros con la ayuda también de proyectos facilitados por dos ingenieros italianos: en particular fueron construidos seis baluartes y casi cuatro kilómetros y medio de murallas que abarcaron buena parte del centro. Estos imponentes trabajos no se terminaron hasta 1791. Se afirmó que gracias a esta obra una ciudad fue transformada en ciudadela, o sea en un complejo fortificado de todo respeto, el único en toda España que las tropas napoleónicas no fueron capaces de expugnar.

Casi en los mismos años, o sea en la segunda mitad del Quinientos, había sido ultimado por la Corona un vasto plan de defensa de las costas del Imperio con torres y fortificaciones. Se trataba de proteger mediante un complejo sistema de subvenciones, *nucleos urbanos y puertos a través de los cuales se canalizaba el tráfico comercial*. La serie de torreones de la Italia meridional e insular, llamados casi todos *de Felipe II* constituyen el ejemplo de esta iniciativa en tierras dominadas por España, a la cual se agrega, a título de ejemplo, la actividad proyectista del

ingeniero cremonense Leonardo Torriani, quien visitó también las islas Canarias estableciendo, sobre el papel, una serie de proyectos de fortificaciones capaces de defender todas las islas, con preferencia las mayores. Torriani redactó una especie de informe titulada *Descripción de las islas Canarias*, reeditado en 1999 por el departamento de Ediciones del Cabildo de Tenerife.

Perfectamente en línea con esta política defensiva estuvo también la decisión tomada en 1592 por el virrey del Perú, García Hurtado de Mendoza, con la que se establecía la construcción del fuerte de Bocagrande *con mucha artillería y poca guarnición* y la torre de Bocachica para defender Portobelo, en la costa de Panamá, donde llegaba el oro peruano y donde inveraban las flotas de galeones destinados a transportarlo a España, mientras que en Cartagena sólo se construyó una galera para contribuir a la defensa de aquel puerto.

Todo el espacio de costa atlántica de la actual Colombia y de Panamá contaba con guarniciones de pocos soldados, pagados mal y normalmente con retraso, amenazadas con frecuencia, como el resto de la población por la crisis alimenticia, padeciendo las consecuencias de un comercio irregular con la Madre Patria y sometidas a frecuentes ataques de naves francesas e inglesas en su intento por apoderarse del oro que era recaudado en aquellas localidades para transportarlo a las cajas de Madrid.

De todas formas, el tráfico mercantil originario de los puertos americanos hacia España, ya en 1550 se había multiplicado por cuatro respecto a los primeros años del siglo y, en los años de 1546 al 1550, las 874 naves que hacían la ruta de las Indias transportaban mercaderías cinco veces más remuneradoras que en el medio siglo precedente. Esto gracias al disfrute de la minería de oro y plata, comprendidas la de Zacatecas en el centro de Méjico. El traslado de oro hacia España alcanzó su máximo en el decenio 1551-1560 con 43.000 kilos, disminuidos a 19.450 en el período 1591 a 1600: desde 1530, el flujo de la plata extraída en Zacatecas superó al del oro. Se añadieron a continuación las minas de plata del Perú (y la actual Bolivia) descubiertas en las montañas de Potosí, cuyos rendimientos se aumentaron con el empleo de una amalgama de mercurio (azogue), cuya materia primera se revendía en los mercados de utilización a precios un 120% superiores a los normales en España. El azogue, con un conjunto de otras mercancías españolas y

europas destinadas a los mercados americanos, partía con convoyes, sobre todo de Cádiz, y hasta aquí tornaban las mismas embarcaciones con el oro, la plata, las maderas preciosas, los cueros y el azúcar, como mercancías más importantes del Nuevo Mundo sobre las cuales la Corona recibía su *Quinto Real*.

A partir de 1560 la plata se había convertido en preponderante entre los envíos destinados a la metrópoli afirma Jacques Attali (1991). Después de 1575 la plata peruana tomó la supremacía sobre la extraída en Méjico. En total, en el siglo XVI, al menos un millón de indios murieron en la actividad extractiva minera que utilizaba ya la técnica de la amalgama con el azogue. La producción era de 25.000 toneladas de plata equivalentes a 2.300 de toneladas de oro, es decir el doble de lo que Europa disponía de otras fuentes. Setecientas toneladas en su equivalente en oro, se quedaban en América donde se destinaban a revestir estatuas de vírgenes y altares, a decorar palacios y catedrales, y a subvencionar a la administración. España no tenía población que exportar y no se encontraban colonos más que para ir allí donde se encontraba el oro y la plata, según escribe el mismo estudioso francés.

Todo el comercio hispano-americano que se movía en ambas rutas del Atlántico debía observar después de 1582 por elementales razones de seguridad siempre necesarias *disposiciones minuciosas y prolijas*, a las cuales muchísimas veces era imposible dar cumplimiento. La falta de buques disponibles provocaba largas y tediosas demoras en los puertos, de lo que se traducían un incesante incremento de los gastos ocasionales. Por ello, los mercaderes insistían, una y otra vez, como hicieron en 1595, en reducir el tonelaje de las naves, que habría permitido una carga más rápida, menores estadías en los puertos, una mayor agilidad en el comercio y una reducción considerable de los gastos generales.

Los metales preciosos que llegaban a Europa, principalmente a través del puerto de Cádiz, servían para favorecer el crecimiento del Viejo Continente y contribuían a crear un auténtico sistema monetario internacional, sin servir a sus dueños españoles. Los banqueros que obraban en Sevilla, a la sombra de la Casa de Contratación, hacían fructificar esos tesoros en las plazas de Amberes y de Génova. La verdadera colonización de América se inició en el siglo XVII cuando plata y oro en grandes cantidades se estaban acabando y sólo quedaba la tierra para su explotación: sólo entonces comenzaron a instalarse los oriundos es-

pañoles que, en breve, dieron vida a una clase de «*hombre nuevo*», el hombre americano.

ARTÍFICES DE UN GRAN DESARROLLO

En la nueva catedral de Cádiz, reconstruida en 1605, después del asalto inglés, y que tuvo su aspecto definitivo en 1671, se reconstruyó también la capilla de los genoveses por el tesón de Francesco Usodimare. Estaba adornada con las estatuas de los protectores de la República: San Jorge, San Juan Bautista, San Lorenzo y San Bernardo, que aún hoy se encuentran en el principal templo ciudadano con otras decoraciones y mármoles procedentes de Génova. Fue un testimonio concreto de participación de la comunidad genovesa a una reconstrucción y a un desarrollo que marcaron casi todo el siglo XVII gaditano.

Los archivos parroquiales revelan, en los primeros años del Seiscientos una población de 7.000 habitantes que subieron a casi 10.000 en 1615, llegando a unos 22-23.000 en 1650 y a 41.000 en 1700. Un crecimiento destinado a continuar y a superar las 50.000 almas a mitad del siglo, gracias a las aportaciones de gente que llegaba del exterior, hasta alcanzar los casi 75.000 habitantes, comprendidos los militares de tierra y de mar, en 1785, resultan del censo de Floridablanca.

En aquel año Cádiz era, después de Madrid, Barcelona y Sevilla, la cuarta ciudad española por número de habitantes. En el siglo XVII la población de toda España pasó de 7 a 11 millones de habitantes y la misma ciudad capital incrementó el número de cuantos vivían en ella. A partir del siglo XVIII, el incremento de población confirmado también por el aumento de los matrimonios, fue debido a la fascinación ejercida por Cádiz sobre la gente de los vecinos contornos andaluces, de otras regiones de españoles, y de ciudadanos de naciones extranjeras, entre las cuales primaron los portugueses, seguidos de genoveses, flamencos, napolitanos, hispanoamericanos, saboyanos, venecianos y sicilianos.

Tanto en el siglo XVII como en el siguiente, el aumento de la población fue limitado por algunas epidemias entre las que, por su gravedad, destaca la de 1680, por los años de escasez de alimentos como en 1683-84 a la cual hubo de hacerse frente con la importación extraordinaria de grano, como en la de 1709. El maremoto de 1755 que ocasionó grandes daños en Lisboa, no provocó daños sensibles a la población de Cádiz.

Muy dañinas, por demás, fueron las epidemias de fiebre amarilla que se registraron en 1705, en 1730, en 1733, en 1744, en 1753 y en 1764, esta última limitada a la guarnición militar, y otra, iniciada en 1796, que duró hasta el nuevo siglo.

Ciertamente, entre el final del Quinientos y principios del Seiscientos, *los patricios genoveses de Cádiz representaban la triple aristocracia de la sangre, del talento y del dinero* suplantando a la nobleza local de los Esponiñan, de los Villavicencio, de los Argumedo, de los Pardo, de los Frías y Luitros que sucumbió o se alió con la proveniente de un lejano ángulo del Mediterráneo. Los nobles españoles vivían de las escasas rentas de la tierra, de las actividades de la pesca y de las correrías a lo largo de las costas africanas, realizadas por personas ligadas a ellos con vínculos todavía medievales. Los genoveses, al contrario, no tenían temor a realizar personalmente actividades comerciales, bancarias y desempeñaron en Cádiz, como recuerda Manuel Bustos (1990), el papel de elemento dinámico.

En el curso de los años se hace importante la presencia de oriundos genoveses también en los cargos públicos, entre los *regidores* de la ciudad, en el interior de las más prestigiosas Órdenes caballeresco-militares españoles y en las varias Hermandades religiosas, en número creciente, mereciendo el sobrenombre de *clase dominante* en una ciudad que desarrollaba un papel dominante en el mundo económico español, abierta como estaba a los tráficos americanos.

La ruta hacia un nuevo universo comercial garantizó la prosperidad y el crecimiento de una ciudad en continuo desarrollo, aún cuando los tráficos ultramarinos estaban organizados con un prolijo sistema de controles, entre los que no faltaban los financieros, y de autorizaciones, gestionados por la Casa de Contratación de Sevilla desde 1503. Su misión consistía en la inspección y en el control de todos los temas conexos con la ruta de las Indias, esto es, naves, marinería, pasajeros y tráfico comercial, técnicas de navegación, etc. Las manifestaciones más evidentes del sistema comercial gestionado por esta Institución eran las cuotas fijas reservadas a la Corona, los *quintos reales*, la concesión de licencias de exportación y de importación, la navegación organizada en convoyes, con rutas y fechas establecidas, y la introducción de una penalización absoluta para los extranjeros, esto es, la prohibición absoluta para éstos de comerciar con el Nuevo Mundo y con el extranjero, en general, y de trasladarse a las tierras de Ultramar.

Ello, no obstante, en la segunda década del Seiscientos, Cádiz se transformó, según sostiene Pedro Collaudó Villalta, «*en una metrópoli comercial europea y en una alternativa de hecho a Sevilla como sede principal de las flotas de Indias, con muchas actividades económicas en manos de los genoveses, sobre todo las especialidades: el comercio al por mayor, el seguro de riesgos, la agencia marítima, los asuntos del mar, los préstamos de dinero*».

En la ya milenaria experiencia de Génova existen tres ciudades que han alcanzado una importancia fundamental, situadas en tres mares emblemático y de fundamental importancia en su historia: Constantinopla, Cádiz (durante un tiempo en unión con Sevilla) y Buenos Aires en conjunción con Montevideo, según sostiene en un ensayo Carlos Molina (1994), agregando que primero Sevilla y luego Cádiz fueron plazas en las cuales dominaron, en ocasiones sin rivales, los genoveses, dejando señales de sus actividades y obviando así las carencias de la nobleza y la burguesía de España. Sólo las prohibiciones formales, sostiene Molina, de comunicar con las Indias y la prohibición de emigrar, impidieron a los súbditos de San Jorge extenderse enseguida por las Nuevas Tierras, *por lo cual su presencia en el continente americano, aunque cualificada, no pudo necesariamente asumir esas dimensiones de masa que quedaron aplazadas durante algunos siglos.*

Comienza en este período por parte de los genoveses la petición de *cartas de naturalización* o sea de la plena ciudadanía española, objetivo principal para aquellos que deseaban comerciar con las Indias. Las peticiones de naturalización para participar legalmente en el comercio americano, entre los años 1621 y 1622 afectaron a Esteban Caxán (en realidad Stefano Casana). Marco A. Falcón (Falcone), Simón Carrega, Francisco Rabaschiero (Ravaschieri) y Gerónimo Rabaschiero, Guillermo Ansaldo, Juan F. Delfín (delfino), Juan B. Labiossa (Laviosa), Rafael Bautista (Battista), Scipión Becelo (Pacelli?), Pablo B. Pelo (Peluffo?), que ya españolizados, figuran en las relaciones de *cargadores de Indias*. Encontramos al *Genovés* naturalizado Fulgencio Panés (en origen Pannesi) que en 1662 se embarcó en la flota que partía para América cargando fruta y mercancías varias de su hermano, sin licencia y sin pagar los derechos reales: procesado, demuestra haber nacido en Cartagena *de Levante*, es decir en España, donde residía su padre Agustín, casado con una mujer de aquella ciudad: fue absuelto por ser reconocido como ciudadano español. Después de la protesta a la Casa

de Contratación de Sevilla, las patentes de naturalización fueron retiradas a todos los súbditos de la Dominante (Génova), menos a Simone Carrega, y la concesión de ellas fue aplazada. Una denuncia anónima de 1648 centró la atención sobre una nave que había sido cargada por Génova con 800.000 *reales de a ocho* en su mayor parte declarados.

En los tiempos del reinado de Carlos II (1665-1700) se registró otra oleada migratoria de la Liguria a Cádiz. Los recién llegados eran comerciantes y hombres de negocios caracterizados por su experiencia mercantil y por su solvencia económica, pero poco preparados en la técnica contable, que confiaban en su genio y su red de amistades.

Pionero de esta nueva oleada fue Antonio M. Tassara, el cual llegó a Cádiz en 1642. Se casó con una señora de Sevilla y pidió ser naturalizado en 1662, obteniendo el reconocimiento tres años después. Un personaje importante que fue nombrado cónsul de la Nación genovesa en 1663 y que en 1669 se embarcó en un galeón para las Indias, suscitando grandes protestas, aunque anónimas.

Entre 1668 y 1700 otros trece genoveses fueron nacionalizados españoles. Uno de los más ilustres fue el capitán Giovanni Durazzo, hijo de Giacomo y de María Lomellini, capitán de infantería en Flandes, llegado a Andalucía en 1672, casado con Bianca Pesenti, hija de genoveses: era una de las personas más ricas de Cádiz. Otras naturalizaciones constituían un reconocimiento de servicios prestados a la Corona, aunque no faltaron las oposiciones de Sevilla. De todos modos era reconocida la habilidad de los genoveses para acercarse a las áreas en las que se estaba creando riqueza.

María Guadalupe Carrasco Gonzales (1997) afirma que *durante la segunda mitad del siglo XVII la ciudad de Cádiz estaba consolidando su posición en la ruta de Indias*. Las dificultades que presentaba la barra de Sanlúcar, para las naves cargadas, las ventajosas tarifas aduaneras que la ciudad ofrecía a los comerciantes, las facilidades que los entornos de la bahía presentaban para el contrabando, justificaron el progresivo desvío del tráfico de Sevilla a Cádiz que se convirtió en una plaza esencial en el sistema mundial de intercambios. En aquel puerto se anudaban los tráficos europeos y americanos en un doble flujo de mercancía: los productos europeos que se exportaban a las Indias y los frutos del comercio de Indias que se enviaban a Europa.

Capitales y mercancías europeas y americanas animaron a una co-

munidad mercantil de gran relieve. Los datos sobre los que ha trabajado dicha estudiosa son, según propia confesión, *fragmentarios y poco precisos* aunque permiten afirmar que la población de Cádiz aumentó, gracias a las inmigraciones, durante todo el siglo. Algunos censos de la parte rica de la ciudad fueron efectuados en ocasión de una serie de donativos hechos a la Corona durante los años 1655, 1660, 1662 y 1664: el 53% de los regalos ofrecidos en el 1662 procedía de las 125 casas de comercio que reunían genoveses, holandeses, franceses, flamencos, ingleses, armenios y venecianos. En cinco relaciones figuran 246 personas, todas *de algún modo vinculadas a la Carrera de Indias*. El originario genovés Bernardo Recagno compró para sí con el dinero de su suegro Nicola Ruffo, en 1664, un título de conde y el virreinato del Perú!

Un estudio efectuado por el comerciante saboyano Raimondo de Lantery, en 1674, pone en relieve la presencia de 12 casas comerciales españolas y de 76 gestionadas por extranjeros: de éstas 27 estaban en manos de genoveses, 20 pertenecían a holandeses, 11 a súbditos franceses, 10 a ingleses y 7 eran de ciudadanos hanseáticos. Durante un período de cincuenta años los individuos que colaboraron de forma estable, con sus finanzas, a las necesidades de la Corona fueron 24 entre los cuales figuran los genoveses Carlo y Nicola Mortola, Gerolamo Ravaschiero, Vincenzo Segni, Giuseppe Tassara, Ignazio Testa. La Señora Carrasco González sostiene que *los extranjeros corrían a Cádiz, atraídos por el inmenso mercado colonial hispano-americano: llegaban solos o como dependientes de otros comerciantes o de compañías comerciales establecidas en las principales plazas europeas. Eran extranjeros, es decir, ilegales en base a las disposiciones que prohibían a los no españoles el ejercicio del comercio con las Indias, pero igualmente consiguieron aumentar sus negocios, los intereses y los capitales.*

Los extranjeros se podían naturalizar españoles según se disponía en la Real Cédula del 27 de julio de 1592, la cual requería veinte años de residencia, que se reducían a diez para los casados con mujeres españolas, debían además ser propietarios de la casa en que habitaban, y poseer una discreta fortuna. La *Carta de Naturalización* era concedida directamente por el Monarca. Los genoveses naturalizados seguían cuidando de los intereses de sus antiguos connacionales; en particular, continuaban, a menudo, actuando como agentes o mandatarios de sus parientes que residían en Génova y en estrecho contacto con ellos.

Después del año 1667, como consecuencia de la paz con Inglaterra, aparecieron en Cádiz mercancías británicas destinadas a los comercios americanos, gestionadas por mercaderes ingleses, y cuando, durante varias guerras, los ingleses se retiraban, su puesto era ocupado por socios o agentes irlandeses, de fe católica, pero en Cádiz ser o no ser católicos poco importaba. Comerciantes españoles o *testaferros* registraban las mercancías extranjeras en la Casa de Contratación como suya y los extranjeros, también los genoveses, se garantizaban con escrituras privadas pagando a éstos un interés que oscilaba del 5 al 7%.

Las nuevas familias, llegadas a Cádiz en la segunda parte del siglo XVII, algunas de las cuales obtuvieron, en breve plazo, la naturalización española, llevan nuevos nombres: Andrea, Giovanni y Fulgenzio Pannesi, Bernardo Recagno, Francesco e Gerolamo Ravaschieri, Nicoló Pittaluga, Giovanni Bernardo Puppo, Giacomo María Lovisolo, Ignazio Testa, Lazzaro Scaglioso, Simone Piccaluga, Gianbattista Grondona, Antonio Bottaro, Gianni Battista Fasce, Bartolomeo Rizzo, Giancarlo Canessa, Gian Bernardo Grosso quien actuaba con el hermano Pantaleone, hijo de Tomaso di Voltri y fue en 1677 el comerciante más rico de la ciudad comerciando en granos.

A la estudiosa española no se le ha escapado tampoco que muchos de estos extranjeros navegaban como contrabandistas *en connivencia frecuentemente con las autoridades españolas interesadas en estos tráficos* que llegaban hasta las costas americanas: todo esto ocurría a pesar de las inspecciones del Tribunal de Contrabando. Las autoridades encargadas de los tráficos africanos, para que no se cargasen armas y pólvora, cerraban con frecuencia los ojos.

Francesco Ferrari, comerciante florentino de Amsterdam, se asoció con Domenico Recagno, Bartolomeo Grillo y Ambrogio Lomellini, comerciantes genoveses de Cádiz, para el transporte de esclavos en los puertos americanos: ninguna mercancía, ni siquiera la humana, faltaba en la lista de los tráficos organizados en el puerto de Cádiz.

Otros oriundos genoveses, marchando a América, obtuvieron sus *Cartas de Naturalización* en Perú y en Panamá: es el caso de los Corso, originarios de Calvi, en la Córcega genovesa, que actuaban al mismo tiempo en Cartagena de Indias, en Lima y en Potosí, entonces la más importante región minera de plata del mundo, descubierta, casi por casualidad, gracias a las indicaciones de un indio.

Los hijos de padres genoveses, no importaba si ambos fuesen oriundos de Liguria o si la madre fuese española, eran considerados españoles a todos los efectos a partir de la segunda generación. En la segunda mitad del Seiscientos, Cádiz había llegado a ser el gran puerto intermediario del tráfico de todo el Viejo Continente. Los comerciantes habían transformado la localidad *en la más opulenta y rica comunidad de Europa, punto de encuentro de las transacciones europeas, africanas, mediterráneas y americanas*, en una ciudad que se había convertido en la tesorería de la mayor parte de Europa. Los capitales invertidos en aquella plaza rentaban entre el 12 y el 14% anual, los beneficios de los tráficos marítimos eran del 25-30%, y disminuían si superaban el año, ligados como estaban a los viajes de ida y vuelta hacia los puertos del Nuevo Mundo.

A finales del siglo se registraron también quiebras o *fracasos* en las casas comerciales genovesas de los Fasce y de los Canessa, con un Orazio Frugoni que se movió sin éxito desde Génova para procurar ajustar sus cuentas.

También a principio del Setecientos, Cádiz continuó manteniendo su papel de puerto más importante en los movimientos hacia las Américas españolas, como escala de salida y de llegada, sobre todo después del traslado de la Casa de Contratación desde Sevilla, en 1717, considerado por Bustos (1900) como *un reconocimiento oficial para la ciudad* que se convirtió en cabeza de línea de la ruta de Indias. La salida de las flotas desde Cádiz era acompañada –como nos recuerda Bustos– de una abundante cantidad de protocolos notariales, a través de los cuales los interesados en las expediciones pedían o efectuaban préstamos para riesgos, convalidaban poderes a favor de terceros de confianza que se encontraban embarcados, encargándolos de la venta de las mercancías y del cobro que a ellos se podía derivar a títulos diversos, de dinero sobre los mercados ultramarinos, de adquisiciones de mercancías americanas. Una actividad compleja en la que se veían implicadas numerosas partes, a veces también con la inversión de pequeñas sumas del dinero recaudado en el interior de una misma familia y que podía registrar también grandes fracasos, sobre todo cuando estos tráficos soslayaban los controles legales, con la complicidad, a veces interesada, de autoridades varias.

Son los años en que se inicia un esfuerzo unificador de todas las flotas de los diferentes reinos peninsulares que se fusionaron para dar

origen a la Armada Real, en busca de una mayor profesionalidad y de una administración única, todo ello bajo el impulso de José Patiño, nombrado Intendente General de Marina y Presidente de la *Casa de Contratación* de Sevilla. Se debió a su intuición la reactivación de los astilleros de Cádiz, de El Ferrol, de Guarnizo, y de Pasajes en la Península, y de La Habana, de Guayaquil y de Manila en las colonias. Se trataba de astilleros privados pero controlados por el Estado. El arsenal de El Ferrol y las bases de Cartagena y de Cádiz en los que trabajaban un total de 6.000 operarios reforzaron la infraestructura industrial española, modernizándola. De los astilleros españoles fueron lanzados al mar, hasta fin de siglo, casi doscientos buques.

Carlos Molina (1994) nos recuerda cómo en los años del 1717 al 1766 Cádiz había absorbido, ella sola, con los convoyes que en ella tenían cabecera, con las naves *de registro*, con movimientos asegurados por naves de varias banderas, el 85% del tráfico americano. En la *Carrera de Indias*, las naves de construcción española representaban sólo un 26% de las flotas. Genoveses como Dapelo y los Burlando participaron con 37 barcos que constituían el 10% de los italianos.

También la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728) modelo de las inglesas y holandesas, que tuvo el encargo de desarrollar la explotación del cacao de Venezuela y proteger sus costas del contrabando, tuvo positivos reflejos para el puerto gaditano y por el mismo Cádiz se ingresaron tabaco, cochinilla, azúcar, café, algodón, lino, cáñamo.

En torno a 1720, el tráfico procedente de Génova estaba representado por tejidos, cinturones, calzas, brocados, rasos, linos, guantes, botones, papel, que seguían viaje para América, junto con corales, aceite de oliva, al mayor y al menor, y que significaban la mitad del valor de las mercancías procedentes de Italia.

Ciertamente, eran más importantes las mercancías que llegaban de Francia, Holanda y de Flandes, destinadas, en un primer momento, al mercado interior español, para pasar a continuación al americano. El trabajo de Manuel Bustos facilita diversos pormenores. El mayor período de prosperidad para la ciudad de Cádiz se pudo alcanzar en los años comprendidos entre 1740 y 1780, con una punta en los años 1787-1796, definido por Molina, como *el período de oro* de la ciudad, llegada a una población, en 1786, de cerca de los 75.000 habitantes. En el *padrón* del año 1709 se contaban 106 cabezas de familia ligures que ejercían 26

diferentes actividades, comprendida la agrícola en las huertas de la periferia de la localidad y la hotelera. De las familias ligures, 24 eran de origen de Finale cuando este lugar era todavía un feudo imperial, unido al Estado de Milán, en manos a España, de lo cual constituía una especie de salida al mar. Finale fue dependencia directa de España desde 1602 hasta ser comprada por Génova en 1713. En este período Giovanni Andrea Prasca, cuyo padre había llegado de Finale en 1720 y había sido por un tiempo cónsul genovés, pagó por su casa comercial una contribución de 12.000 pesos. No frecuentó más la colectividad de origen una vez obtenida la nacionalidad española: un caso no excepcional en la comunidad genovesa como atestiguan algunos cónsules. En este período (año 1713), encontramos un Saporiti y un Ravaschieri entre los caballeros de la Orden Militar de Santiago y dos Fantoni y un Soprani en la de Calatrava, señal evidente de su ascenso social, apenas un grado por debajo, según la escala social de la época, de un título nobiliario.

En 1770, en un censo de *tenderos*, es decir de negociantes, se contaban 48 ligures de los cuales 14 eran verduleros. Una cuarta parte de los artesanos, cocineros, trabajadores de cuero y pieles, sastres y expertos en tejidos, fabricantes de fideos, cocineros y personal de cocina, estaba constituida por ligures.

Tres años después un nuevo censo muestra la presencia de 905 comerciantes que, junto a otras categorías asimilables llegan a 1.407 que con los agregados alcanzaban un número superior de personas ocupadas en el sector. En su mayor parte, a través de la *Carrera de Indias*, estaban ligadas a los tráficos americanos. En los puertos del Nuevo Mundo, se había desarrollado una red de intermediarios, factores y personas de confianza que actuaban como organizadores y garantes de los tráficos que interesaban a las dos orillas del Atlántico. En el período 1748-1778 atravesaron el océano 2.365 naves con una carga de 738.758 toneladas de mercancías transportadas, el 90% con destino a Cádiz. Un ensayo de Hernán Asdrubal Silva (1998), catedrático argentino, nos recuerda lo que pasó en la segunda mitad del siglo en las aguas del Atlántico meridional. España reforzó, también por control y contraste de las correrías comerciales inglesas y portuguesas en aquella zona, su flota con base en el Río de la Plata enfrentándose con problemas de abastecimiento de víveres y armas para los hombres embarcados que frecuentemente, por falta de regulares cambios e integraciones de los cuadros, preferían desertar y volverse colonos.

No obstante las liberalizaciones de Carlos III que, desde 1765, habilitaron los puertos de Barcelona, Alicante, Cartagena, La Coruña, Santander, Gijón, Málaga, Sevilla y, naturalmente, Cádiz, para comerciar libremente con algunas islas del Caribe como Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Trinidad y Margarita, la extensión sucesiva a otros puertos españoles como Almería, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Los Alfaques, Vigo, Sanlúcar, El Grao de igual privilegio, y ampliación al mismo tiempo a todos los puertos americanos desde la Luisiana a Buenos Aires, así como a los de Chile, Perú y Ecuador, la posición dominante de Cádiz no quedó menoscabada.

Un testimonio de ello nos viene dado por las páginas de Bustos, el cual nos describe el ambiente y el modo de vivir de una ciudad que la burguesía mercantil había enriquecido con casas, escuelas, iglesias, hospitales, teatros, burdeles, cafés, restaurantes, hoteles y conventos, hermandades religiosas y laicas y completos barrios nuevos en los que se instalaron con preferencia los artesanos. Una ciudad donde se podía apreciar *una vida refinada* y donde el visitante podía aprovechar todo lo que ofrecía la cuarta ciudad de España en número de habitantes, siempre rica en productos exóticos americanos, unidos a mercancías que llegaban de muchos países europeos. En las calles del centro y en la zona portuaria existía una mezcla de gente de origen africano, americano y oriental que contribuía a resaltar la atmósfera exótica de una ciudad con negocios y relaciones en todo el mundo.

La colonia comercial genovesa contaba con algunos millares de personas, aunque los informes de los cónsules no señalan números precisos. De las vicisitudes atormentadas del cónsul Gaetano Merello se sabe que en la oficina consular existían registros con los nombres de los súbditos de San Jorge, sin especificar nunca de cuántas cabezas se trataba. Ser inscritos en aquellos registros garantizaba la exención del pago de impuestos y del servicio militar en las armadas del rey de España. La importancia de los ligures tiene una prueba evidente en la existencia, en la iglesia catedral de Cádiz, de una cofradía religiosa que administraba la Capilla de los Genoveses en que se colocaba una parte de los derechos pagados por los navegantes y los comerciantes ligures que frecuentaban el muelle gaditano. Este dinero estaba administrado por un personaje influyente del grupo genovés que tenía el título de *Mayordomo* y era destinado, además que al sustento del despacho consular, a la asistencia de los genoveses pobres, asilados en los hospitales, a los huérfanos de

familias indigentes, y a las viudas que no se encontraban en una mejor condición .

La *Matrícula de Extranjeros* de 1791 registra 4.646 forasteros de los cuales 2.440 eran italianos; entre ellos, 805, de los cuales 764 eran varones, constituían la cuota ligur-genovesa alimentada por un movimiento migratorio con un perfil medio-bajo, procedente prevalentemente de la Riviera de Poniente, con fuerte carácter endogámico. De aquellos censos emerge el nombre del comerciante Manuel Mondo, de Laigueglia, distinguido comandante de naves de su propiedad. No faltan nuevos llegados de Grecia, Suiza, Malta, mientras que por parte española aumenta el número de catalanes, interesados, de modo particular, en el comercio de tejidos producidos en Valencia.

En la parte final del siglo XVIII, por el contrario, se había reducido extraordinariamente el número de los genoveses residentes en el archipiélago canario: sólo 8 en el censo de 1765-66, testimonio de un disminuido interés hacia aquellas islas, y sobre todo, signo de la inserción de aquel grupo dentro de la población local, como ha evidenciado un ensayo de Alexis D. Brito Gonzales (1999). En 1801 el número de extranjeros en la ciudad de Cádiz se había reducido casi a la mitad ascendiendo a 2.823 personas.

Subraya Carlo Molina que *el bloqueo naval, padecido casi sin interrupción por la ciudad por obra de la flota inglesa entre 1796 y 1802* como consecuencia de la alianza franco-española, propinó un golpe durísimo a las fortunas de Cádiz, y representó, además, un factor contingente para una ciudad que, más pronto o más tarde, tendría que venir a menos. En 1796, comenzó el eclipse definitivo: las casas comerciales, poco a poco, cerraron sus puertas o quebraron en una concatenación que se prolongó por una veintena de años. Fueron sobre todo los extranjeros que pagaron el precio de la crisis en una ciudad puesta de rodillas por el bloqueo inglés, que determinó la pérdida de las conexiones privilegiadas con las colonias americanas y marcada por la competencia de Gibraltar, erigida en puerto franco.

En nuestro discurso hemos citado algunas veces el Consulado genovés en la Ciudad gaditana. El asunto merece algunas notas más por que unos cuarenta legajos del Archivo de Estado de Génova conservan cartas, relaciones y notas escritas, pertenecientes a los veinticuatro cónsules que dieron continuidad a esas funciones en la conducción del consulado genovés desde 1500 a 1805.

Tras un examen de la documentación se pueden recordar sus nombres. Sabemos que el primero fue Cristoforo Maruffi al que siguió otro del mismo nombre, quizás un sobrino suyo, luego Francesco Maruffo de Negrone, Giovanni Francesco Patrone, Giovanni Gian Patrone, Paolo Ervicenzio, Antonio María Tassara, Gerolamo Pavía y Giacomo Durazzo, que concluye la lista de los cónsules genoveses que actuaron hasta fines del 1600. La lista de los citados en el Setecientos se inicia con el nombre de Lorenzo María Grassi, y concluye con el de Andrea Gherardi, designado por el gobierno de los *Serenísimos Señores*, reconformado por el *revolucionario* de 1797 quien pasó, en 1805, los archivos consulares al Encargado de Negocios de la Francia Napoleónica que se había incorporado el Estado de Génova. Los representantes genoveses eran todos personajes de la burguesía mercantil, de origen ligur, que vivían en Cádiz y contaban con intereses mercantiles.

La documentación consular conservada en Génova cuenta además con unas 1.300 cartas de las cuales se pueden extraer informaciones directas sobre lo que ocurría en Cádiz y que interesaba sobre todo a los tráficos genoveses. Se desprende el nombre de los navíos genoveses que atracaban habitualmente en el puerto de Cádiz y el de sus capitanes. Sus aventuras son descritas, a veces, en sus mínimos detalles. Cuando, por ejemplo, un comandante genovés se metía en líos o incluso era apresado por no haber respetado las leyes contra el contrabando, o cuando su navío perdía los mástiles por haberse cruzado con corsarios argelinos sea en el Mediterráneo, o en el Océano. Contenían además noticias más amenas, como aquellas que se referían a numerosos convoyes de navíos genoveses que se dirigían rumbo a las costas italianas, cargados de mercancías americanas y del norte europeo, en los períodos en que los tráficos no venían afectados por las numerosas guerras. En aquellos momentos la bandera neutral de Génova garantizaba lo mismo un transporte tranquilo procedente y hacia las islas Canarias.

Por las notas consulares se conoce asimismo la adquisición y venta de navíos, amotinamientos de las tripulaciones poco o mal pagadas, la actitud de las autoridades civiles y militares españolas respecto a los navíos y mercancías genovesas, las sospechas sobre algunas mercancías transportadas. Se conocen así los diferentes conflictos que se suscitaban y la invocación a los cónsules para su solución cuando se referían a sus ciudadanos, casi siempre gente de mar.

Los documentos revelan asimismo los nombres de genoveses que se tornaron famosos en España como un cierto almirante Mari, y de sus relaciones de amistad con los representantes de la Serenísima República. Se destaca, además, la hostilidad de un grupo de ricos comerciantes contra el cónsul Andrea Merello (1776), demasiado joven, inexperto y desatinado; o bien las quejas contra el funcionamiento de la Capilla y Confraternidad de los Genoveses que realizaba una notable actividad caritativa con los compatriotas pobres, viudas, huérfanos y donaba un libro de misa a los jóvenes curas de origen ligur, además de un almuerzo a los pobres, con limosna en el día de la Virgen Asunta, Patrona de Génova, celebrada con gran solemnidad y con procesión también en Cádiz, por muchos aspectos considerada una *otra Génova*.

En 1805 desaparece de la escena mediterránea y europea la República de Génova, terminando la presencia de su consulado en Cádiz. Después de un paréntesis de diez años, las relaciones comerciales se reemprendieron, implicando una nueva realidad, la del reino de Piamonte y Cerdeña del cual Liguria constituía la región marítima. En aquel tiempo se había roto, por azar de la historia, una serie de vínculos seculares saliendo a la luz una nueva realidad geopolítica.

BIBLIOGRAFÍA

- ATTALI, Jacques «1492»: Fayard. París, 1991.
- BALLESTEROS GAIBROIS, Manuel: *Descubrimiento y fundación del Potosí, Delegación de Distrito de Educación Nacional*. Zaragoza, 1950
- BERNAL, Antonio Miguel: «Felipe II y el Atlántico: la carrera de Indias, en Felipe II, el Atlántico y Canarias», en *Actas del Seminario Felipe II, el Atlántico y Canarias* 1998.
- BRITO GONZALES, Alexis: *Extranjeros en Lanzarote 1640-1700*. Ed. Cabildo Insular de Lanzarote, 2000.
- BRITO GONZALES, Alexis: «Matriculas de extranjeros en Canaria durante la segunda mitad del siglo XVIII», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 45. Madrid-Las Palmas de G. C., 1999.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: *El asalto anglo-holandés a Cádiz en 1596 y su contexto internacional*. Servicio de publicaciones, Universidad de Cádiz-Ayuntamiento de Cádiz, 1997.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: *El asalto anglo-holandés a Cádiz en 1596 y su contexto internacional*. Servicio de publicaciones, Universidad de Cádiz-Ayuntamiento de Cádiz, 1997.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: *Historia de Cádiz, los siglos decisivos*. Silex, Siviglia, 1990.
- CARRASCO GONZALES, María Guadalupe: *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz, 1650-1700*. Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz, 1997.
- CHAUNU, Pierre; ESCAMILLA, Michele, *Charles Quint*. Fayard, París, 2000.
- CLOULAS, Ivan: *Philippe II*. Fayard, París, 1992.
- COLLADO VILLALTA, Pedro: «Cargadores genoveses en Cádiz de Carlos III, intermediarios legales en el comercio indiano», en *La presenza italiana in Andalusia nel Basso Medioevo*. Cappelli, Bologna, 1986.
- COMPOY, María y RODRÍGUEZ, Pedro: «Capilla de la Nación Genovesa en la Catedral Vieja de Cádiz. Propuesta de intervención global...». *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, n.º 32, a. VI Sept. 2000, Sevilla.
- CORTÉS ALONSO, Vicenta: «El Consejo de Indias y las Canarias al tiempo de Felipe II», en *Actas del Seminario Felipe II, el Atlántico y Canarias*.
- CUESTA DOMINGO, Mariano: «Juan López de Velasco y su obra geográfica. Área Andina», en *Descubrimientos y cartografía, II, Instituto de Estudios de Iberoamérica y Portugal*, Tordesillas, 1998.
- D'ARIENZO, Luisa: «Mercanti italiani tra Siviglia e Lisbona nel '400», en *La presenza italiana in Andalusia nel Basso Medioevo*, Cappelli, Bologna, 1986.

- DE LA SIERRA, Alonso, Juan y Lorenzo: *Cádiz, guía artística y monumental*. Silex Ed. s.f.
- FERNÁNDEZ DURO, César: *La marina de Castilla*, Ed. Instituto de estudios zamoranos. Madrid, 1995.
- FOSSATI RAITERI, Silvana: *Documenti genovesi nell'archivio di Simancas*, en Studi in memoria di Theofilo Ossian de Negri, Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura regionali, Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, Génova, 1986.
- FRANCHINI GUELF, Fausta: «Sculpture di Francesco M.Schiaffino e di Annibale Casella a Saint-Malo e a Cadice», en *Bollettino dei Musei Civici genovesi*, n.º 66, sett.-dic. 2000, Silvana. Ed. Génova.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, Fernando y GONZALES VESGA, José Manuel: *Breve historia de España*. Alianza Editorial, Madrid, 1993.
- GARCÍA DE OCHARTE, Diego: *Instrucción náutica, nueva edición curada para el Editorial naval* - Museo Naval, Madrid, 1993, transcripción y estudio introductivo del prof. Mariano Cuesta Domingo.
- LOBO CABRERA, Manuel: *El comercio canario-europeo en tiempos de Carlos I*, mscr., s. f
- LOBO CABRERA, Manuel: *El comercio canario europeo bajo Felipe II, Gobierno de Canarias-Governo Regional da Madeira*. Funchal, 1988.
- LOBO CABRERA, Manuel: «Las colonias mercantiles europeas en Canarias en el reinado de Felipe II», en *Actas del Seminario Felipe II, el Atlántico y Canarias*, VIII Congreso internacional de historia de América, 1998. Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2000.
- LOBO CABRERA, Manuel: «Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI», en *Aspetti della vita economica medievale*, Atti del Convegno di Studi nel X anniversario della morte di Federico Melis, Firenze-Prato, 10-14 marzo 1984. Firenze, 1985.
- LÓPEZ, Sabatino, *Benedetto Zaccaria*, Camunia, Florencia, 1996.
- MANCA Fabio, I: «Marchesato di Finale nella prima metà del XVIII secolo», en *Storia di Finale*, Daner Elio Ferraris Ed., Comune di Finale Ligure.
- MARTINI, Dario G.: *L'uomo dagli zigomi rossi*, Sabbatelli Editore, Savona, 1974.
- MEZIN, Anne: *Le Consuls de France au siècle des lumières (1715-1792) Direction des Archives et de la Documentation*, Ministère des Affaires Etrangères. Paris, 1995.
- MILAGROS DEL VAS, Marta y LUQUE TALAVÁN MINGO, Miguel: *Las Leyes del Mar en la época de Carlos V*, Fasc. V Anno 2000, Valladolid.
- MOLINA, Carlo: «L'emigrazione ligure a Cadice, 1709-1854», in *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, nuova serie XXXIV. Génova, 1994.
- PÉREZ, Joseph: *L'Espagne de Philippe II*, Fayard, Paris, 1999.

- PÉREZ, Joseph: *Histoire de l'Espagne*, Fayard, París, 1996.
- PÉREZ, Joseph: *Isabelle et Ferdinand*, Fayard, París, 1988.
- PÉREZ, Joseph: *La España del siglo XVI*, Anaya. Madrid, 1991.
- PÉREZ MALLAINA, Pablo E.: *La metropoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana, 1650-1708*, Ed. Cabildo Insular de G. Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 1991
- ROA RODRÍGUEZ, María: *Índice de las disposiciones testamentarias de Cádiz, 1531-1660*. Cádiz, 1995
- ROJAS VACA, M. Dolores: *El documento marítimo-mercantil en Cádiz 1550-1600*, Serv. de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1996.
- RUIZ BENÍTEZ DE LUGO Y MÁRMOL, M. del Carmen y MARTÍN ACOSTA, M. Emelina: *La financiación de las fortificaciones canarias en la época de Felipe II a través la documentación del Consejo y Juntas de Hacienda en Felipe II, el Atlántico y Canarias*, cit.
- RUIZ RIVERA, Juan: «Cartagena de Indias, puerto indefenso durante el reinado de Felipe II», en *Actas del XIII Coloquio de historia canario-americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1998.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida: *Burgos y el gobierno indiano: la clientela del obispo Fonseca*, Ed. Caja de Burgos. Burgos, 1998.
- SANCHO DE SOPRANIS, Hipólito: «Los genoveses en la región gaditano-xericiense de 1400 a 1800», en *Hispania*, 1948.
- SANCHO DE SOPRANIS, Hipólito: *Los Genoveses en Cádiz ante el año 1600*, Sociedad de estudios históricos jerezanos, s.f.
- SCARDINI, Carla: *L'emigrazione femminile spagnola al Nuovo Mondo 1493-1579*, en *Rappresentazioni e pratiche dello spazio in una prospettiva storico-geografica*, a cura di G. Galliano, Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, Brigati Ed. Génova, 1997.
- SILVA, Hernán, Asdrubal - AA.VV.: *Navegación y comercio rioplatense*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca (Argentina) 1998.
- TAVÍANI, Paolo E.: *La meravigliosa avventura di Cristoforo Colombo*, Ist. Geogr. De Agostini, Novara, 1989.
- TORRES SANTANA, Elisa: *La burguesía mercantil de las Canarias Orientales, 1600-1625*, Ed. Cabildo Insular de G. Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, 1991.
- VIÑA BRITO, Ana: «El azúcar: base económica para la consolidación de una élite, en *Actas dell'XI Coloquio de historia canario-americana*», Ed. *Cabildo Insular de Gran Canaria*. Las Palmas de G. C., 1986, tomo I.