

EL COMERCIO EN EL MEDITERRÁNEO ESPAÑOL DURANTE LA EDAD MODERNA: DEL ESTUDIO DEL TRÁFICO A SU VINCULACIÓN CON LA REALIDAD PRODUCTIVA Y EL CONTEXTO SOCIAL

Ricardo Franch Benavent
Universidad de Valencia

RESUMEN. El artículo revisa la producción historiográfica reciente sobre el comercio mediterráneo español durante la edad moderna. Además del tradicional estudio del tráfico marítimo, destaca la necesidad de integrar en el análisis su conexión con la actividad productiva, los vínculos existentes entre los diversos mercados con los que se operaba, y la composición y características del grupo social que llevaba a cabo la actividad. Los resultados obtenidos al respecto se sintetizan diferenciando entre la etapa inicial en la que el tráfico realizado estaba más vinculado con el mundo mediterráneo, y su creciente integración en las grandes rutas del comercio atlántico que se produce a partir de mediados del siglo XVII.

Palabras clave: comercio, tráfico marítimo, mercado, capital mercantil, burguesía, historiografía.

ABSTRACT. This paper goes through the recent historiography production related to the Spanish Mediterranean trade during the early modern period. Apart from the traditional study of the shipping, it is remarkable the need of integrating in the analysis its connexion with the production activity, the relationships between the several markets operating, and the composition and characteristics of the social group which was working in the trade. The results obtained are summed up distinguishing between the initial phase, when the shipping was more vinculated to the Mediterranean area, and its progressive integration in the principal routes of the Atlantic trade from around the middle of the seventeenth century.

Keywords: trade, shipping, market, business, bourgeoisie, historiography.

EN LA REVISIÓN bibliográfica de los estudios sobre el comercio español del periodo moderno que publicaron en 1976, A.M. Bernal y A. García-Baquero sintetizaron la orientación que había presidido la investigación realizada hasta entonces, esbozando las nuevas perspectivas que se debían abordar en el futuro. La producción historiográfica realizada se caracterizaba, en su opinión, por la atención prioritaria otorgada al gran comercio marítimo, utilizando fuentes institucionales o fiscales con un tratamiento metodológico básicamente estadístico y atendiendo, sobre todo, a la infraestructura material y técnica que permitía la realización de los intercambios. Pero esta labor corría el peligro de agotarse y conducir a un callejón sin salida si no se tenía en cuenta que el tráfico era el resultado de la actividad llevada a cabo por grupos humanos concretos en el marco del sistema social y productivo del territorio en el que residían. En función de ello, esquematizaron la dirección que debía emprender la investigación histórica sobre la materia en los siguientes términos:

“...Cuatro direcciones temáticas nos parecen constituir estas nuevas perspectivas: la estructura del capital comercial y su funcionalidad; la conexión exigible entre comercio y producción (agrícola e industrial o artesanal); la estructuración de las áreas de mercado y el análisis de los hombres del comercio desde el punto de vista de su estructura social...”¹

En los algo más de treinta años que han transcurrido desde entonces, la historiografía ha seguido en gran medida la orientación temática indicada, abordándola, bien de forma específica, o bien integrándola en el estudio de los aspectos más clásicos del tráfico marítimo. La documentación ideal para analizarla con mayor eficacia es la generada por la gestión de los propios negocios mercantiles. Pero su ausencia o escasez ha convertido a los protocolos notariales en la alternativa más frecuentemente disponible, siendo, además, el vehículo más adecuado para profundizar en el contexto social de la actividad. Ciertamente, los resultados obtenidos han sido desiguales, tanto espacial como cronológicamente. En general, la mayor disponibilidad de las fuentes ha favorecido el estudio de las nuevas perspectivas en el periodo más tardío de la edad moderna. Es también entonces cuando se producen las transformaciones más significativas en la trayectoria histórica de la España mediterránea, lo que ha incrementado la atención que la historiografía ha dedicado al periodo. En efecto, el desplazamiento hacia el Atlántico de las grandes rutas del comercio internacional

1 BERNAL, A.M. y GARCÍA-BAQUERO, A.: *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, 1976, p. 47. Aprovecho la ocasión para manifestar mi consideración por la intensa labor investigadora y la valía intelectual del profesor Antonio García-Baquero, lamentando la terrible pérdida que ha sufrido la historiografía modernista, y, sobre todo, los especialistas en la historia del comercio, con su desaparición.

como consecuencia de los descubrimientos geográficos se consolidó en la segunda mitad del siglo XVII, al acentuarse la crisis de los centros mercantiles tradicionales del Mediterráneo. La vitalidad que, en contrapartida, estaban experimentando las potencias navales del Atlántico les permitió articular en su favor un sistema económico cada vez más integrado cuyo centro de gravedad se situó en el Noroeste del continente europeo. Pero, a pesar de la ubicación periférica del área mediterránea, su integración en el sistema estimuló la especialización económica y la complementariedad con la actividad productiva de los mercados atlánticos. Esta creciente orientación atlántica del comercio efectuado por el litoral mediterráneo español desde mediados del siglo XVII, que condujo también a una mayor intervención en el tráfico colonial español, ha tenido un papel estelar en la investigación realizada sobre la actividad mercantil del periodo. Se ha profundizado mucho, asimismo, en la contribución del tráfico a la transformación de la estructuras productivas, favoreciendo el desarrollo de la agricultura comercial y estimulando en algunos territorios el proceso de industrialización. La intervención de los comerciantes en este sector, así como la orientación de sus inversiones y el análisis de su mentalidad y estrategias sociales, con el fin de comprobar su grado de identificación con el sistema de valores del Antiguo Régimen, han sido objeto de numerosos estudios. Finalmente, el interés por la investigación del periodo se ha intensificado recientemente al constituir la etapa decisiva en la transformación de las pautas de consumo y el desarrollo de sistemas estables de comercialización que facilitaron la articulación del mercado interior. Ahora bien, si los cambios resultaron menos espectaculares en la alta edad moderna, la investigación realizada está poniendo de manifiesto que la creciente orientación atlántica del tráfico no debe oscurecer el mantenimiento de los tradicionales vínculos con el mercado mediterráneo, que continuaron siendo fundamentales a pesar de las periódicas fluctuaciones experimentadas a lo largo del tiempo². Igualmente, el retroceso inicial sufrido a principios del periodo moderno pudo ser compensado con la intensificación de las relaciones con la economía castellana, lo que, al mismo tiempo que permitía participar en la expansión que estaba experimentando la economía atlántica,

2 Una excelente síntesis sobre la materia puede verse en SALVADOR, E.: “España y el comercio mediterráneo en la edad moderna”, en LOBO, M. y SUÁREZ GRIMÓN, V. (Eds.): *El comercio en el Antiguo Régimen. III Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994. Sobre la orientación del comercio catalán, valenciano y mallorquín en los siglos XVI y XVII, ver también MOLAS, P.: “El comerç: de la Mediterrània a l’Atlàntic”, en SERRA, E. y TORRES, X. (Dir.): *Història, política, societat i cultura dels països catalans*, Vol. IV. *Crisi institucional i canvi social. Segles XVI i XVII*, Barcelona, 1997, pp. 124-141. Sobre el desplazamiento hacia el noroeste del continente del centro de gravedad de la economía europea, ver BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*. Vol. III. *El tiempo del mundo*, Madrid, 1984. Ver también la obra de WALLERSTEIN, I.: *El moderno sistema mundial*, 3 vols., Madrid, 1979, 1984 y 1999.

contribuía a la integración del mercado español. Incluso se ha llegado a adelantar a este periodo el inicio de los cambios fundamentales que se suelen atribuir a la etapa posterior. No obstante, el menor grado de conocimiento del contexto productivo y el marco social en el que se insertaba el tráfico impide precisar con exactitud su trascendencia. De ahí que haya optado por el mantenimiento de la división cronológica indicada a la hora de revisar la producción historiográfica sobre el comercio mediterráneo español del periodo moderno.

1. El mantenimiento de la orientación mediterránea del tráfico marítimo y el incremento de los vínculos con la economía castellana en el siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII

El grado de conocimiento del comercio catalán de la alta edad moderna sigue siendo aún muy limitado, estando contrarrestado su estudio por la consideración del periodo como una etapa de transición entre el esplendor del tráfico marítimo bajomedieval y el inicio de la vigorosa recuperación de la segunda mitad del siglo XVII. De ahí que se tienda a mantener una imagen negativa de la época, aunque recientemente se ha subrayado la importancia de las transformaciones experimentadas en el periodo. En realidad, la información básica que se utiliza para su caracterización siguen siendo los datos del impuesto de “periatge” que gravaba el tráfico marítimo de Barcelona, en función de los cuales P. Vilar diferenció la existencia de tres etapas a lo largo del siglo XVI. La primera se extendería hasta 1529-30 y estaría caracterizada por la crisis del comercio mediterráneo, manifestada en el estancamiento de la recaudación del “periatge” en un contexto de crecimiento moderado de los precios. No obstante, esta regresión pudo ser compensada por la intensificación del comercio con Castilla, que estaba experimentando entonces una etapa de intenso dinamismo, adquiriendo lana y cereales a cambio de paños de mediana y baja calidad, cueros, coral, etc. Durante la segunda etapa, entre 1525 y 1575, se intensificó esta última orientación, participando Cataluña de los beneficios del comercio colonial a través de las ferias de Medina del Campo. La protesta que formuló la ciudad de Barcelona en contra de la Pragmática de 1552 que prohibía la exportación y reexportación de paños fuera de Castilla revela la intensidad de este tráfico, ya que en ella se precisaba que las tres cuartas partes de los de origen catalán se dirigían hacia América y Portugal. Pero las dificultades experimentadas por el sistema ferial castellano a partir de la década de 1560 repercutieron negativamente sobre este tráfico. De ahí que en la tercera etapa, entre las décadas de 1570 y 1590, el retroceso castellano fuese compensado por el incremento del comercio marítimo mediterráneo como consecuencia de la articulación del eje Barcelona-Génova para la expedición de metales preciosos a los dominios

Europeos. El problema es que los datos del “periatge” desaparecen a partir de 1586, conservándose únicamente el relativo al ejercicio 1605-06, que revela el mantenimiento de un nivel elevado del tráfico marítimo. Posteriormente, solo se dispone de testimonios indirectos que no permiten caracterizar adecuadamente la coyuntura³.

Recientemente, la interpretación del periodo ha sido enriquecida por la obra de A. García Espuche, quien subraya la trascendencia de las transformaciones que se produjeron entre 1550 y 1640, cuando se constituyó un sistema urbano liderado por Barcelona y conformado por un conjunto de pequeñas ciudades ubicadas en un amplio radio de influencia, lo que favoreció una mayor articulación del territorio. Se produjo de esta forma, una “descentralización” de la actividad productiva desde la capital hacia su área de influencia, especializándose aquella en las labores de acabado, la dirección y coordinación del proceso productivo del área citada y la realización de actividades mercantiles y de distribución. Para ilustrar esta labor ha recopilado un total de 285 contratos de flete realizados ante los notarios barceloneses entre 1506 y 1629. De su análisis deduce que en la segunda mitad del siglo XVI se produjeron cambios trascendentales que afectaron tanto a las características de la flota implicada en el tráfico como a los mercados de destino. Hasta 1550 predominaban dos trayectos básicos: el “cabotaje corto” efectuado entre las costas del mediterráneo español, en el que existía una intensa participación de las embarcaciones de las localidades marítimas de Cataluña; y el “viaje mediterráneo”, que se centraba en el sur de Italia y el Mediterráneo oriental, que era efectuado sobre todo por embarcaciones de Barcelona. Sin embargo, posteriormente estos destinos fueron desplazados por lo que denomina como “cabotaje largo”, que se destinaba básicamente a la costa atlántica española y portuguesa, procediendo las embarcaciones de las localidades costeras próximas a Barcelona, en detrimento de las de la capital, e incrementando sustancialmente su capacidad de carga. Aunque la tendencia se invirtió ligeramente en el primer tercio del siglo XVII en beneficio de las embarcaciones de origen francés, A. García Espuche considera que las localidades costeras próximas a Barcelona reforzaron su tradición naval en aquella etapa, sentando las bases de su creciente intervención en el comercio atlántico al servicio de los hombres de negocios radicados en la capital. Esta orientación se evidencia también mediante los testimonios localizados en los protocolos notariales sobre la existencia de un mínimo de 60 comerciantes de origen catalán establecidos en Sevilla y Cádiz entre 1560 y 1620, así como de 120 mercaderes barceloneses que comerciaban con dichas ciudades. Igualmente, la intensidad de las relaciones que se mantenían con el interior peninsular en la segunda mitad del

3 VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya moderna. Recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals*. Vol. II. *El medi històric*, Barcelona, 1964, pp. 253-267 y 313-318.

siglo XVI se evidencia en la localización de 90 mercaderes de origen catalán establecidos en Medina del Campo y, sobre todo a partir de 1580, Madrid; disponiendo de referencias de otros 160 que comerciaban con ellas entre 1560 y 1620⁴.

El trabajo de A. García Espuche ha tenido un escaso eco en la historiografía catalana, siendo cuestionada, sobre todo, su tesis sobre la articulación del sistema urbano liderado por Barcelona. Según ha indicado O. Junqueras, la utilización del censo demográfico de 1595 pone de manifiesto que la población estaba creciendo entonces de forma uniforme en todo el territorio, sin producirse la concentración que aquel defiende al extrapolar a 1640 los resultados de los censos de principios del siglo XVIII. Sin embargo, la información obtenida mediante la investigación de la documentación notarial es ignorada en este último trabajo, que se centra de nuevo en los datos del “periatge” y en testimonios de carácter indirecto para efectuar una nueva interpretación del comercio catalán del periodo. En ella defiende la incidencia negativa que tuvo sobre el comercio catalán la política internacional de la monarquía hispánica, como consecuencia de las concesiones realizadas por el emperador a los comerciantes genoveses tras la alianza de 1528 y del abandono del frente mediterráneo en favor de la lucha contra el protestantismo en Alemania, lo que intensificó la amenaza del corsarismo turco y berberisco. De ahí que frente a las tres fases indicadas por P. Vilar, sostenga la existencia de dos etapas: la primera se situaría entre 1490 y 1530, y resultaría positiva para Cataluña tanto en el ámbito mediterráneo como en las relaciones que mantenía con Castilla. En el primer caso debido al carácter perjudicial que tuvieron las campañas militares italianas para los intereses mercantiles de las potencias competidoras de dicho territorio, así como al mantenimiento de la política proteccionista implantada en favor de la manufactura catalana en los mercados del sur de dicha península. En el segundo caso, se derivaría del dinamismo experimentado por Castilla en dicho periodo y del diferencial inflacionista favorable a Cataluña, que estimuló la afluencia de metales preciosos. El cambio de orientación se produciría en la década de 1530, derivándose de las trabas puestas al comercio catalán en los puertos andaluces (negativa a la designación de un cónsul catalán en las ciudades de Sevilla y Cádiz, solicitada en 1534) y el norte de África, la alianza con Génova y el abandono del proteccionismo en los mercados del sur de Italia, y la escasa decisión

4 GARCÍA ESPUCHE, A.: *Un siglo decisivo. Barcelona y Cataluña, 1550-1640*, Madrid, 1998. La presencia de comerciantes catalanes en Sevilla y Cádiz le permite desmentir la tesis clásica sobre la presunta exclusión jurídica de los agentes de esta procedencia en el comercio colonial, situándose en la línea de los trabajos de E. Otte y C. Martínez Shaw. Ver OTTE, E.: “Los comienzos del comercio catalán con América”, en *Homenaje a Jaume Vicens Vives*, Barcelona, 1967. MARTÍNEZ SHAW, C.: “El comerç català, del Mediterrani al Atlàntic”, en DELGADO, J.M., FRADERA, J.M. y otros: *El comerç entre Catalunya i Amèrica, segles XVIII i XIX*, Barcelona, 1986, pp. 23-36.

con la que se combatió la amenaza turcoberberisca (manifestada en el fracaso de la batalla naval de La Prevesa en 1538). A partir de la década de 1540 se iniciaría una nueva fase en la que, contrastando con la crisis que ya comenzaba a manifestarse en Castilla, la economía catalana experimentó un mayor dinamismo y se orientó en mayor medida hacia los territorios de la corona de Aragón y los mercados del sur de Italia. Sería esta vitalidad la responsable de la intensa recuperación del último tercio de la centuria, en la que, en todo caso, incidió en mayor medida la tregua hispanoturca de 1581 que la articulación del eje económico Barcelona-Génova⁵.

Realmente, los datos del “periatge” son demasiado escasos y discontinuos (25 valores concentrados en las décadas de 1520, 1550, 1570 y 1580), lo que explica que su combinación con otras referencias pueda dar lugar a la obtención de interpretaciones distintas. El análisis estricto de aquellos valores sólo permite constatar la mayor vitalidad del tráfico entre 1525-30 y 1582-86, que es cuando la recaudación se incrementó con mayor rapidez que los precios, pudiéndose prolongar el ascenso hasta principios del siglo XVII, al menos según se desprende de la referencia aislada de 1605-06, y más teniendo en cuenta que la tasa del “periatge” se había reducido del 1 al 0,6% entre dichas fechas. Aunque tal vez sea necesario también disponer de mayores referencias sobre el comercio con Castilla y el litoral atlántico español y portugués, todo parece indicar que el sector mercantil catalán había experimentado una considerable expansión en la segunda mitad del siglo XVI. Una buena muestra de ello fue también la revitalización que experimentó el tráfico con los territorios musulmanes del norte de África y el Mediterráneo Oriental a partir de 1575. Aunque se basa, asimismo, en referencias dispersas, E. Martín Corrales ha puesto de manifiesto el mantenimiento de este tráfico a pesar de la enemistad política y religiosa existente, desmintiendo la presunta exclusión jurídica sufrida por los comerciantes catalanes y subrayando el apoyo prestado por el territorio a la política africana de la monarquía hasta finales del siglo XIX. Defiende, además, que este tráfico contribuyó a intensificar los vínculos con Castilla y las colonias americanas, ya que, al tener un carácter deficitario, requería de los metales preciosos de dicha procedencia para saldar los intercambios. De ahí que relacione directamente la revitalización del último tercio del siglo XVI con la articulación del eje Barcelona-Génova para la expedición de la plata americana hacia Europa⁶. En estas condiciones, resulta comprensible la propuesta realizada por Olivares a la ciudad de Barcelona, con ocasión de las Cortes de 1626, para constituir una compañía de comer-

5 JUNQUERAS, O.: *Guerra, economía i política a la Catalunya de l'alta edat moderna*, Barcelona, 2005.

6 MARTÍN CORRALES, E.: *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los enemigos de la fe*, Barcelona, 2001. Ver, especialmente, las páginas 93-130 y 177-274.

cio, siguiendo el modelo holandés, destinada a impulsar los intercambios con Italia y el Levante mediterráneo en detrimento de la intermediación marselesa. En fin, la importancia que adquirió el trigo norteafricano en el abastecimiento de Cataluña durante la “guerra dels Segadors” constituye una muestra más de que las nuevas orientaciones del tráfico catalán eran perfectamente compatibles con el mantenimiento de los vínculos con los mercados tradicionales del Mediterráneo.

El carácter fundamentalmente mediterráneo del tráfico marítimo realizado durante la alta edad moderna está perfectamente demostrado en el caso valenciano gracias al estudio de la serie del “peaje de mar”. Los registros de los 60 años que se conservan completos entre 1459 y 1650⁷ revelan que la práctica totalidad de las embarcaciones llegadas a la ciudad de Valencia procedían del Mediterráneo Occidental, representando las que venían del Atlántico menos del 5% del total, porcentaje que se redujo incluso al 2,42% en el segundo cuarto del siglo XVII. La inmensa mayoría venían del propio litoral mediterráneo ibérico, completando el panorama los puertos de Francia, Italia, el norte de África y el Mediterráneo Oriental. Precisamente los vínculos con estos últimos territorios eran muy intensos en el caso valenciano, subrayando E. Martín Corrales que dicha ciudad constituía el centro más activo del comercio hispano-musulmán del siglo XVI. No en vano, Fernando el Católico otorgó en 1509 el monopolio del comercio con el área central de Berbería a su tesorero de origen valenciano Alonso Sánchez. Esta circunstancia es la que explica el elevado número de embarcaciones de dicha procedencia, ascendiendo a 55 en los años 1509 y 1510. Posteriormente, el ritmo se redujo de forma considerable, para intensificarse de nuevo a partir de 1581 y mantenerse en un nivel elevado hasta 1650. Las 58 embarcaciones que ha registrado R. Blanes entre 1626 y 1650 revelan que el liderazgo valenciano en el comercio con la zona se mantuvo hasta mediados del siglo XVII, superando el nivel de los registros localizados en Cartagena y Cataluña⁸. Realmente, la evolución descrita se ajusta perfectamente a la tendencia general del tráfico marítimo valenciano, que mantuvo una intensa actividad hasta finales de la década de 1520, cuando el recrudescimiento del corsarismo berberisco se sumó a las consecuencias de los conflictos sociales internos y al desplazamiento hacia el Atlántico de las grandes rutas del comercio internacional, lo que contribuyó a la finalización del periodo de mayor esplendor mercantil de la ciudad.

7 Los 4 años correspondientes a la segunda mitad del siglo XV han sido estudiados por GUILRAL-HADZIIOSSIF, J.: *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989; los 30 años completos del siglo XVI por SALVADOR, E.: *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Valencia, 1972; los 13 años del reinado de Felipe III por CASTILLO, A.: *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967; y los 13 años del periodo 1626-50 por BLANES, R.: *El puerto de Valencia: Encrucijada de rutas, productos y mercaderes (1626-1650)*, Valencia, 2003.

8 MARTÍN CORRALES, E.: Op. cit., ver los datos proporcionados en los cuadros de las páginas 54 y 181. Los primeros deben completarse con los aportados por BLANES, R.: Op. cit., p. 318.

Su vitalidad es lo que explica la intensa afluencia de agentes comerciales de origen italiano que se produjo en la segunda mitad del siglo XV, habiéndose localizado en los protocolos notariales un total de 552 de ellos, la mitad de los cuales era de origen genovés. La misma fuente ha permitido analizar 1.264 letras de cambio libradas desde otras ciudades españolas entre 1475 y 1500, las cuales reflejan la hegemonía que ostentaban las ciudades de Valencia y Sevilla en el sistema mercantil que los genoveses habían articulado en España. Se trataba, sin embargo, de un colectivo que mantenía un elevado grado de movilidad, cambiando de residencia con frecuencia en función de las necesidades del negocio. Esta circunstancia era facilitada por los vínculos clientelares y de parentesco existentes entre ellos, que contribuían también a la creación de una red de corresponsales de confianza, e incluso a la formación de compañías, entre comerciantes que residían en distintas ciudades. La flexibilidad y el dinamismo del sistema creado de esta forma les permitía adaptarse con facilidad a las transformaciones del tráfico mercantil, lo que explica que tendieran a desplazarse hacia el sur y el oeste con el fin de insertarse en el comercio colonial y el tráfico atlántico. De ahí la pérdida de la capacidad de atracción que experimentó la ciudad de Valencia desde principios del siglo XVI, reduciéndose drásticamente a partir de 1525 el número de inmigrantes de dicha procedencia que solicitó avecindarse en la localidad⁹.

Pero la crisis experimentada por el tráfico marítimo valenciano a finales de la década de 1520 fue claramente compensada con la intensificación del tráfico terrestre que se efectuaba con Castilla. Según ha destacado F. Ruiz Martín, fue precisamente entre 1530 y 1535 cuando la plaza de cambios de Valencia dejó de girar en la órbita de las italianas y se supeditó a las ferias de pagos de Castilla, adoptando incluso la moneda de cuenta de dicho territorio. Pero este cambio de orientación no hizo más que consagrar unas relaciones que ya eran muy frecuentes durante el siglo XV y que se habían acrecentado aún más a partir de la unión dinástica. El proceso entablado al financiero genovés Francisco de Palomar revela que dicho tráfico era utilizado para canalizar las exportaciones ilegales de monedas de oro castellanas, las cuales eran camufladas en las sacas de lana que se transportaban hacia Valencia¹⁰. A su vez, el

9 FRANCH, R.: “Los genoveses en la España moderna: finanzas, comercio y actividad laboral de los protagonistas de un intenso flujo migratorio”, en GALLINARI, L. (Dir.): *Genova, una “porta” del Mediterráneo*, Brigati-Génova, 2005, pp. 643-683. FRANCH, R.: “La inmigración italiana en la España moderna”, en EIRAS, A. y GONZÁLEZ, D.L. (Eds.): *La inmigración en España*, Santiago de Compostela, 2004, pp. 103-145. El análisis de las letras de cambio localizadas puede verse en IGUAL, D., y NAVARRO, G.: “Los genoveses en España en el tránsito del siglo XV al XVI”, *Historia, Instituciones, Documentos*, n.º 24, Sevilla, 1997, pp. 261-332. Sobre los comerciantes italianos establecidos en Valencia, ver IGUAL, D.: *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Vila-real, 1998.

10 LADERO QUESADA, M.A.: “El banco de Valencia, los genoveses y la saca de moneda de oro castellana. 1500-1503”, *Anuario de Estudios Medievales*, n.º 17, Barcelona, 1987, pp. 571-594. Sobre la orientación de la plaza de cambios valenciana, ver RUIZ MARTÍN, F.: “La plaza de cambios de Valencia

análisis de las letras de cambio del último cuarto del siglo XV pone de manifiesto que, después de Sevilla, los comerciantes genoveses establecidos en ella se relacionaban sobre todo con otras ciudades castellanas ubicadas en el interior, entre las que destacaban Toledo, Granada, Córdoba y Medina del Campo. Durante el siglo XVI el tráfico se intensificó considerablemente como consecuencia del desarrollo de la producción y la manufactura de la seda, que los genoveses habían contribuido a revitalizar. Los tejidos valencianos se comercializaban básicamente en Castilla, triplicándose en exceso la extensión remitida entre los años 1522-23 y 1578-79, según se desprende de los registros del impuesto de “quema” que gravaba las relaciones con dicho territorio. Aunque se produjo con posterioridad una ligera reducción de las remesas, la cantidad expedida continuó siendo muy elevada hasta principios de la década de 1630. Pero, más que tejidos, lo que Valencia remitía a Castilla era básicamente seda en rama o torcida, puesto que sólo una parte muy reducida de la producción obtenida se manufacturaba en el territorio. La mayoría de ella se enviaba a Toledo, que se convirtió en el centro sedero más importante de la monarquía hispánica durante el periodo de los Habsburgo. Las remesas eran tan intensas que las Cortes valencianas de 1552 decidieron cargar sobre ellas el nuevo impuesto que se creó con el fin de financiar la defensa del litoral ante las incursiones de los corsarios norteafricanos. Esta circunstancia generó un intenso tráfico de contrabando en el que estaban implicadas las localidades fronterizas de ambos reinos y que se canalizaba bien a través de Requena, en donde llegó a estimular la manufactura sedera local, o de Almansa. En todo caso, J. Casey ya destacó el carácter estratégico que tenía este tráfico para el territorio valenciano al subrayar que descansaba en el intercambio de seda por trigo¹¹. La realidad era mucho más compleja, puesto que, junto al trigo, las exportaciones de lana castellana eran también muy importantes, mientras que, además de la seda, los productos agrícolas, el pescado y las manufacturas autóctonas o importadas nutrían el comercio de retorno.

Estas relaciones con Castilla también contribuyeron decisivamente a la recuperación que experimentó el tráfico marítimo valenciano en el último tercio del siglo XVI, que se derivó, en gran medida de la crisis que estaba sufriendo en este periodo el tráfico castellano con el norte de Europa. De ahí que no solamente se desviasen

(siglos XIV-XVIII)”, en DELGADO, J.L. (Ed.), *Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes ofrecido por la Universidad Complutense*, Madrid, 1992, pp. 181-210.

11 CASEY, J.: *El Regne de Valencia al segle XVII*, Barcelona, 1981, p. 100. Sobre la creación del impuesto sobre la seda exportada a Castilla y el tráfico de contrabando generado, ver FRANCH, R.: “La evolución de la sedería valenciana durante el reinado de Felipe II”, en BELENGUER, E. (Coord.): *Felipe II y el Mediterráneo*, Vol. I. *Los recursos humanos y materiales*, Madrid, 1999, pp. 289-310. Las exportaciones de tejidos de seda a Castilla según los registros del impuesto de “quema” pueden verse en LING, R.: *Long term movements in the trade of Valencia, Alicante and the western Mediterranean. 1450-1700*, Tesis doctoral inédita. California, 1974.

hacia el Mediterráneo las expediciones de metales preciosos mediante la articulación del eje Barcelona-Génova, sino que se canalizase también por esta vía la exportación de la lana castellana. La reactivación del tráfico se aprecia perfectamente en el incremento del número de embarcaciones registradas en la serie del “peaje de mar” de Valencia a partir de 1576, alcanzando un primer máximo en 1590 y manteniéndose en un nivel elevado, con ciertas fluctuaciones, hasta culminar el ascenso en 1605. No obstante, la reducción posterior fue relativamente moderada, manteniéndose el tráfico en un nivel similar al del último tercio del siglo XVI hasta principios de la década de 1630, que fue cuando se inició una nueva fase caracterizada por la regresión e inestabilidad de la cifra de embarcaciones registradas. Los genoveses continuaron teniendo una presencia destacada entre los agentes comerciales que intervenían en el tráfico, pero los franceses se habían introducido ya intensamente en esta labor, disputándoles la hegemonía que habían ostentado con anterioridad. Una buena muestra de la trascendencia alcanzada la constituyen los resultados de las represalias impuestas por la monarquía a los residentes de dicha procedencia en 1626 y 1635. Aunque su aplicación fue muy desigual, resulta significativo que en 1626 se obtuviese en Valencia casi la mitad del valor de los bienes embargados a los franceses en el conjunto de los territorios de la península (incluyendo Portugal). Así mismo, en las cuentas presentadas en 1638 sobre los resultados del embargo decretado tres años antes constaba que en el Reino de Valencia se había obtenido un tercio del valor total recaudado en plata, lo que ha inducido a A. Alloza a considerar que dicho territorio albergaba, junto a Andalucía, la colonia de comerciantes galos más poderosa de la península¹².

En cambio, el aspecto más revelador de la represalia que se decretó en 1625 en contra de los comerciantes ingleses fueron las quejas formuladas por las ciudades de Valencia, Alicante y Cartagena, así como el señorío de Vizcaya, denunciando el desabastecimiento de pescado que la medida estaba provocando en el país, ya que eran dichas localidades las que canalizaban hacia el interior las importaciones que efectuaban de los países nórdicos. A partir de los registros del “peaje de mar” se ha podido comprobar que el pescado importado por la ciudad de Valencia experimentó una tendencia similar a la del conjunto del tráfico, incrementándose alrededor de un 50% en el primer tercio del siglo XVI, reduciéndose en una proporción similar a mediados de la centuria, y recuperándose con posterioridad para alcanzar el nivel máximo en la década de 1580 y mantenerse en un nivel elevado hasta mediados de la de 1630. Sin embargo, lo más interesante es la comparación de sus valores con la

12 ALLOZA, A.: *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*, Salamanca, 2006, p. 90. Sobre los resultados de los embargos de 1626 y 1635, ver los cuadros elaborados en las páginas 61 y 86-87.

fragmentaria información obtenida a partir de los datos de la aduana de Alicante, que revela un incremento espectacular de su actividad en este ámbito. Así, mientras que las 90 toneladas de pescado que importaba en 1520-21 representaban únicamente el 14% del introducido por Valencia, en el quinquenio 1628-33 se recibieron unas 825 toneladas, superando ya los niveles de la capital del territorio, ascenso que prosiguió con posterioridad hasta alcanzar las 2.174,5 toneladas en 1699-1700. Esta evolución puede ser ratificada por la trayectoria similar experimentada por el arrendamiento del derecho de aduana de Alicante, cuyo valor ascendió desde los 15.000 sueldos anuales a mediados del siglo XVI hasta los 136.000 recaudados en 1601. Si bien este nivel se mantuvo en la primera mitad del siglo XVII, con posterioridad se produjo un nuevo ascenso que aproximó el valor hasta los 500.000 sueldos entre 1699 y 1702¹³. Realmente, Alicante se estaba convirtiendo en la escala fundamental que realizaban las embarcaciones atlánticas en el litoral mediterráneo ibérico. El análisis del origen del pescado importado por Valencia revela que fue a partir de la década de 1570 cuando se produjo la sustitución del papel que ejercían con anterioridad las embarcaciones cantábricas y andaluzas en favor de las procedentes de los países nórdicos, con una significativa participación también de las de origen catalán. El control nórdico del producto fue lo que favoreció el crecimiento de Alicante, que se había convertido también en la vía fundamental de salida de la lana castellana gracias a las ventajas fiscales que se otorgaron en 1550 a las mercancías remitidas de tránsito desde la meseta. Tanto el análisis de las exportaciones de lana de la segunda mitad del siglo XVI como de la correspondencia mantenida por Simón Ruiz con los comerciantes florentinos han puesto de manifiesto el control genovés del tráfico y la inserción de Alicante en las rutas comerciales procedentes del Atlántico que, partiendo desde Cádiz, transportaban hasta Liorna y Génova materias primas y productos coloniales. En fin, otro síntoma revelador de la importancia mercantil que estaba adquiriendo Alicante fue el privilegio que le otorgó Felipe II en 1591 para disponer de un juez propio competente en los conflictos de dicha naturaleza e independiente del Consulado de la ciudad de Valencia. Aunque este magistrado no llegó a consolidarse, constituyó la base de su autonomía jurisdiccional en la materia, que se reforzó al asignarla al baile del territorio a partir de 1636¹⁴.

13 SALVADOR, E.: “La “frontera” intrarregnicola valenciana y su impacto en las instituciones reales. El ejemplo de las dos bailías generales”, *Pedralbles. Revista d’Història Moderna*, nº 13, Barcelona, 1993, pp. 11-23. La información sobre las importaciones de pescado de Valencia y Alicante pueden verse en LING, R.: Op. cit., ver el texto de la página 177 y los cuadros de las páginas 546 y 622.

14 FIGUERAS PACHECO, F.: *El Consulado marítimo y terrestre de Alicante y pueblos del Obispado de Orihuela*, Alicante, 1957, pp. 51-57. Sobre las exportaciones de lana castellana, ver LAPEYRE, H.: “Les exportations de laine de Castille sous le règne de Philippe II”, en SAPALLANZANI, M. (Ed.): *La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII-XVII.*, Floren-

La orientación hacia el Mediterráneo de la economía castellana en la segunda mitad del siglo XVI y el desplazamiento hacia el sur de las grandes rutas del tráfico marítimo para vincularse con las articuladas desde el Atlántico beneficiaron también al puerto de Cartagena. Su ubicación en un territorio fronterizo hasta la finalización de la Reconquista, junto con la relativa esterilidad de su área geográfica de influencia, retrasaron su expansión hasta aquel periodo. La trayectoria de su tráfico portuario se ha podido reconstruir a partir de la evolución de la “renta mayor” percibida por el municipio, lo que ha permitido la distinción de tres etapas. Entre 1480 y 1540 se sitúa el periodo de gestación, en el que se incrementó la oferta productiva gracias a la explotación de las minas de alumbre de Mazarrón y a la difusión de la producción de seda. Asimismo, la reincorporación de la ciudad a la corona en 1503 favoreció su conversión en centro de expedición de la lana castellana y, consiguientemente, de redistribución de la sal y el pescado hacia el interior. La etapa de máximo esplendor se sitúa entre 1540 y 1640, y se caracteriza por el establecimiento de numerosos comerciantes de origen genovés, los cuales habían sido atraídos por la “fiscalidad privilegiada” que comportaba la condición de vecino, derivada de las ventajas otorgadas para favorecer la colonización del territorio. De ahí que entre 1590 y 1634 se avecindaran un total de 74 italianos, casi todos ellos de origen genovés, la mayoría de los cuales acabaron integrándose en la sociedad local, adquiriendo patrimonio inmobiliario, enlazando matrimonialmente con las elites y accediendo de esta forma o por la vía de la venalidad al ejercicio de los cargos municipales, la mitad de los cuales controlaban a mediados del siglo XVII. Eran estos comerciantes los que controlaban las exportaciones de lana, que se dirigían básicamente al norte de Italia, mientras que el alumbre se expedía hacia los puertos franceses, tanto de Provenza como de Bretaña. Cuando este último tráfico se debilitó, a finales del siglo XVI, fueron los propios franceses los que estimularon el comercio de la barrilla para abastecer las industrias del jabón y el vidrio de su país. De hecho, el análisis de las “visitas de navíos” que se conservan para los ejercicios 1603-04, 1605-06, 1612-13 y 1616-17 revelan el predominio aplastante de las embarcaciones de origen francés, que representaban el 71,5% del total. Aunque la mayoría de ellas procedían del área mediterránea, destacaban también las bretonas, que, unidas a las del resto de los países nórdicos, daban lugar a que naves de origen atlántico representasen el 29,87% del total. Por su parte, la presencia de naves españolas era escasa, aunque destacaban claramente entre ellas las de origen catalán. Atendiendo a la procedencia, más que al origen, de las embar-

cia, 1974, pp. 221-239. El análisis de la correspondencia de Simón Ruiz con los comerciantes florentinos en RUIZ MARTÍN, F.: *Pequeño capitalismo, gran capitalismo. Simón Ruiz y sus negocios en Florencia*, Barcelona, 1990, pp. 157-162.

caciones, la hegemonía francesa se atenúa en beneficio de los puertos españoles, y, aunque seguían predominando los contactos con el Mediterráneo, la proporción del tráfico procedente del Atlántico ascendía hasta el 41,95%. Cartagena se había convertido también en un centro redistribuidor del pescado atlántico, que, junto con la seda, se remitía hacia el interior a cambio de cereales y lana. De todas formas, el análisis de 150 contratos de flete ha puesto de manifiesto el papel subordinado que tenía Cartagena en relación a Alicante, ya que en las remesas de lana y barrilla se disponía la obligación o autorización de realizar una escala en dicha ciudad para completar el cargamento antes de partir rumbo a los puertos de destino. De ahí que el incremento de la presión fiscal que se produjo a partir de la década de 1630 mermara su competitividad y favoreciera la concentración del tráfico en el puerto alicantino, provocando la decadencia de Cartagena y la “ruralización” de su actividad económica¹⁵.

Aunque el comercio mallorquín de la alta edad moderna está poco estudiado, todo parece indicar que sufrió en mayor medida la crisis del tráfico mediterráneo al no poder compensar su retroceso con la orientación hacia otros mercados, como había ocurrido en los restantes puertos del litoral peninsular. En la segunda mitad del siglo XV el tráfico estaba básicamente concentrado en el comercio con el sur de Italia, que acaparaba el 46 % del valor de las mercancías aseguradas en los años 1465-68, mientras que los contactos con el norte de África y el Levante mediterráneo, hacia donde se destinaba el 27% del valor asegurado, parece que ya habían retrocedido con respecto al periodo anterior. La mercancía fundamental que se expedía eran los paños de lana, lo que permitía la adquisición de cereales y, en menor medida, cueros, cera, drogas, productos tintóreos y fibras y manufacturas textiles. Utilizando información dispersa, se ha considerado que la intensificación de la competencia genovesa, sobre todo a partir del pacto de 1528, y la presión turco-berberisca dieron lugar a un lento retroceso del tráfico con los mercados tradicionales, facilitando la reconversión de muchas embarcaciones hacia el ejercicio del corsarismo. A partir de la tarifa de los salarios de los descargadores del puerto de Mallorca de 1577, com-

15 Esta última orientación es subrayada por TORRES SÁNCHEZ, R.: *Ciudad y población. El desarrollo demográfico de Cartagena durante la edad moderna*, Cartagena, 1998, p. 89. El análisis de la inmigración genovesa hacia la ciudad puede verse en TORRES SÁNCHEZ, R.: “La colonia genovesa en Cartagena durante la edad moderna”, en *Acti del IV Congresso Internazionale di studi storici “Rapporti Genova-Mediterráneo-Atlántico nell’età moderna*, Génova, 1990, pp. 553-581. El análisis del tráfico comercial ha sido realizado por VELASCO, F.: *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia. El nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*, Murcia, 2001. La caracterización de las tres etapas indicadas se halla en las páginas 42-45; el pabellón de origen de las embarcaciones puede verse en el cuadro de la página 102; y el estudio de su procedencia en las páginas 148-196. Un análisis del tráfico en el contexto socioeconómico de la ciudad puede verse también en MONTJOJO, V.: *El siglo de oro en Cartagena (1480-1640). Evolución económica y social de una ciudad portuaria del Sureste español y su comarca*, Murcia, 1993.

parada con un documento similar de 1448, se aprecia una mayor concentración del tráfico en el Mediterráneo, aunque contactando con el mercado americano a través de las relaciones con Sevilla. Parece que el tráfico más intenso se realizaba con Cerdeña, Valencia y Cataluña, mientras que entre los puertos internacionales el principal papel redistribuidor lo ejercía Génova, no teniendo aún Marsella la importancia que alcanzará con posterioridad. Por lo demás, aunque las exportaciones textiles seguían siendo importantes, la difusión del cultivo del olivo estaba sentando las bases de la hegemonía que alcanzaría el aceite a partir del siglo XVII¹⁶.

2. La creciente orientación atlántica del tráfico marítimo y su incidencia en la transformación de las estructuras productivas desde mediados del siglo XVII

Frente a la escasez del periodo anterior, la información disponible sobre el comercio mallorquín se intensifica considerablemente a partir de mediados del siglo XVII, hasta el punto de constituir el mejor observatorio de las transformaciones que estaba experimentando el tráfico del litoral mediterráneo español en la época. La razón de ello es la conservación de los libros de la aduana del puerto de Palma de Mallorca, que ha permitido reconstruir las balanzas de comercio de numerosos ejercicios y la evolución de las remesas de la principal mercancía exportada. Como es sabido, el aceite es el que adquiere un carácter estratégico en el comercio exterior del territorio, representando habitualmente alrededor de las dos terceras partes del valor de las exportaciones realizadas hasta finales del Antiguo Régimen. Su función es parecida a la que ejercían con anterioridad las manufacturas de lana, ya que permite adquirir los cereales y otros productos básicos para el abastecimiento de la población. La industria pañera tradicional se hallaba, por el contrario, en claro retroceso en la segunda mitad del siglo XVII, siendo sustituida posteriormente por una manufactura rural que elaboraba las fibras vegetales (lino, cáñamo y algodón) importados desde el exterior. Esta circunstancia es la que ha impulsado a C. Manera a insistir en que la hegemonía del aceite no debe ocultar el relativo proceso de diversificación que experimentó la economía mallorquina, que se evidenciaría también en el incremento de las exportaciones de aguardiente. Pero, realmente, el periodo en el que se experimentan las transformaciones más relevantes es la segunda mitad del siglo XVII, que

16 DEYÀ, M.: "L'evolució del comerç exterior", en BELENGUER, E. (Dir.): *Història de les Illes Balears*, Vol II. *L'època foral i la seva evolució (1230-1715)*, Barcelona, 2004, pp. 440-447. Sobre el resultado del análisis de las escrituras de seguros de 1465-1468, ver, VAQUER, O.: "El comerç marítim de Mallorca a la segona meitat del segle XV", *Randa*, nº 29, Barcelona, 1991, pp. 108-111.

ha sido estudiada por A. Bibiloni¹⁷. A partir de las 22 balanzas de comercio analizadas entre 1650 y 1720, se desprende que el aceite era entonces destinado sobre todo a los mercados internacionales atlánticos, que recibían el 42,35%, mientras que a los mediterráneos se remitía el 40,39%, y al mercado español el 14,6%. No obstante, la evolución temporal, tanto de estas exportaciones como del conjunto del tráfico mallorquín, le permiten diferenciar dos etapas. Hasta 1691 las remesas eran muy elevadas, lo que, junto con el mantenimiento de las tradicionales exportaciones de paños, generaba una balanza comercial favorable para el territorio. Por el contrario, a partir de 1698 se experimenta una considerable reducción tanto de las exportaciones de aceite como de las de paños y quesos, ascendiendo, en cambio, el valor de las importaciones y provocando un grave déficit de la balanza comercial. Este desequilibrio no logró ser compensado con las exportaciones de aguardiente y de las nuevas manufacturas textiles que se difundieron en el mundo rural, manteniéndose a lo largo del siglo XVIII. Su compensación pudo efectuarse, al menos en parte, a través de los servicios de transporte efectuados por la marina mallorquina, el ejercicio del corsarismo o la prestación de servicios financieros¹⁸.

Pero este deterioro de la balanza comercial obedecía también a los cambios que se produjeron en la relación con los diversos mercados. En efecto, la caída de las exportaciones de aceite provocó el retroceso del comercio con los países atlánticos, que habían sido los principales clientes con anterioridad, provocando una reducción global de los intercambios con este ámbito. Únicamente mejoraron los vínculos con Portugal, donde se adquiría el azúcar procedente de sus dominios coloniales. Pero el resultado fue el incremento del carácter mediterráneo del tráfico mallorquín. El puerto de Marsella se convirtió en el principal cliente del aceite del territorio, actuando también como redistribuidor de las mercancías de diversa procedencia. No obstante, en el tránsito del XVII al XVIII fue Génova quien ejerció en mayor medida dicha función, aprovechando las dificultades que generaban a su rival los frecuentes conflictos hispano-franceses del periodo. Por su parte, en las relaciones con el mercado español se produjeron también cambios muy reveladores. El comercio con el litoral valenciano, que era el más importante, experimentó una intensa reducción. Pero ésta afectó, sobre todo, a los intercambios con la ciudad de Valencia, que constituía

17 BIBILONI, A.: *El comerç exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d'intercanvi (1650-1720)*, Palma de Mallorca, 1995. Para el siglo XVIII, ver MANERA, C.: *Comerç i capital mercantil a Mallorca. 1720-1800*, Palma de Mallorca, 1988.

18 Sobre el negocio del seguro ver PONS PONS, J.: *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Palma de Mallorca, 1996. El corsarismo de la época ha sido estudiado por LÓPEZ NADAL, G.: *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània Occidental. 1652-1698: un comerç forçat*, Barcelona, 1986.

el principal cliente de las manufacturas de lana mallorquinas, las cuales adquiría a cambio de arroz. En cambio, se incrementaron las importaciones procedentes de Alicante, que aparte de productos propios de la zona (arroz, pasas, anís, esparto, etc.), redistribuía también pescado, hierro y otros artículos atlánticos (procedentes, sobre todo, de Inglaterra), así como productos coloniales. Sin embargo, fue el tráfico con Cataluña el que se incrementó en mayor medida, intensificándose los vínculos entre ambos territorios. Aquella se convirtió en uno de los principales clientes españoles del aceite mallorquín. Pero lo más destacable es que, aparte de los productos propios (frutos secos, licores, etc.), actuaba también como centro redistribuidor de las mercancías atlánticas y coloniales, revelando el dinamismo del comercio catalán del periodo. Significativas son también las escasas relaciones que Mallorca mantenía con el puerto de Cartagena, así como la intensificación de los vínculos con Cádiz, donde se produjo un cambio en la composición de las importaciones, reduciéndose las compras de pescado en favor de los productos de origen colonial. Estas transformaciones se afianzaron en la primera mitad del siglo XVIII, produciéndose, no obstante, un nuevo cambio en favor del tráfico con las potencias atlánticas a mediados de la centuria. Pero ello no supuso una conquista de nuevos mercados, como indicó en su momento C. Manera, sino más bien una “reconquista” de los antiguos clientes que fue impulsada, además, por las embarcaciones nórdicas, teniendo una escasa participación la marina mallorquina. En la década de 1780 se produjo una nueva reducción de la vinculación con el mercado extranjero que fue, en parte, compensada con la intensificación del tráfico con el mercado español y colonial. Aunque Mallorca fue habilitada para ello en 1778, el tráfico directo tuvo una escasa significación, siendo los contactos más intensos a través de la mediación gaditana. No obstante, las remesas realizadas son las que revelan mejor la relativa diversificación de la economía mallorquina, ya que el aguardiente era la mercancía más importante, junto con el aceite, el vino, el jabón y las manufacturas textiles¹⁹.

Con respecto a los agentes comerciales que intervenían en el tráfico, a mediados del siglo XVII las exportaciones de aceite estaban controladas por un grupo muy reducido de comerciantes. El más importante de ellos era Esteve Conrado, que pertenecía a la segunda generación de una dinastía genovesa establecida en Mallorca a principios de la centuria, quien mantenía intensos contactos con Inglaterra, hasta el punto de ejercer la representación consular de este país. También se fue incrementando el papel de los judeoconversos locales, los chuetas, quienes controlaban en mayor medida el negocio de los seguros gracias a la creación de compañías (denominadas cajas de seguros) de carácter muy endogámico. Sus relaciones con sus correligio-

¹⁹ MANERA, C., *Op. cit.*, ver el cuadro de la página 219.

narios de Ámsterdam, Liorna o Marsella les facilitaba también la realización de los negocios. Su ascenso fue, no obstante, dificultado por el desencadenamiento de nuevas campañas de persecución inquisitorial en 1679 y 1691. Ante ello, optaron por la constitución de sociedades mixtas con el fin de evitar su excesiva identificación con el grupo, lo que les permitió recuperar posiciones y experimentar una nueva fase de esplendor a principios del siglo XVIII, hasta el punto de controlar casi la mitad del aceite exportado en 1720. Pero la escasa renovación de sus efectivos, junto con la aparición de nuevos comerciantes en un negocio que estaba cada vez más atomizado, dio lugar a la progresiva reducción de la importancia de aquel grupo en el mundo de los negocios. El análisis de la trayectoria de algunos de los grupos familiares más relevantes del siglo XVIII, como los Billón, Marcel o los Capó revela los crecientes intereses agrarios que adquirieron, en parte para alimentar su negocio, pero también buscando mayor seguridad y prestigio social, en la línea del comportamiento habitual de la burguesía del Antiguo Régimen.

La segunda mitad del siglo XVII fue también crucial en la evolución del comercio catalán, al sentarse las bases de la expansión que experimentó en el siglo XVIII e intensificarse la orientación atlántica del tráfico marítimo. A pesar de las deficiencias de la serie proporcionada por la recaudación del derecho de “periatge”, su análisis ya permitió a P. Vilar constatar la recuperación comercial que se estaba experimentando a partir, sobre todo, de la década de 1680. Una tendencia similar puso de manifiesto el estudio del comercio exterior de Barcelona entre 1664-65 y 1695-96 que realizó J. Fontana. Entre ambas fechas no sólo se produjo un fuerte incremento del valor de las importaciones, sino que su composición se alteró, aún manteniéndose la hegemonía de los productos textiles, en favor de las especias y productos coloniales, que se reexportaban en parte hacia otros puertos españoles. Pero lo más significativo fue el incremento de los productos de procedencia atlántica, poniendo de manifiesto la intensidad de los vínculos establecidos por el comercio catalán con el tráfico oceánico. Ciertamente, el panorama parecía enturbiado por la debilidad de las exportaciones. Pero esta circunstancia se derivaba de la vitalidad de los pequeños puertos del litoral catalán, que canalizaban la actividad productiva que se realizaba en sus inmediaciones en un contexto en el que, según destacó P. Vilar, se estaba produciendo una “descentralización” económica desde la capital hacia el resto del territorio²⁰. No en vano, el puerto de Mataró constituía el mayor rival de Barcelona a finales del

20 VILAR, P.: Op. cit., pp. 387-391. Las referencias sobre el “periatge” se hallan en la página 384. El análisis del comercio exterior de Barcelona entre 1664-65 y 1695-96 puede verse en FONTANA, J.: “Sobre el comercio exterior de Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII. Notas para una interpretación de la coyuntura catalana”, *Estudios de Historia Moderna*, T. V, Barcelona, 1955, pp. 199-219.

siglo XVII gracias, en gran medida, a la reducida fiscalidad que gravaba su tráfico, lo que le convertía en un verdadero puerto franco de la capital. Pero su expansión se derivaba también de la especialización vitícola que se había producido ya desde el siglo XVI en su área de influencia, así como del crecimiento manufacturero y de la industria de construcción naval. No en vano acabaría constituyendo, junto con las localidades de Arenys y Canet de Mar, el área de procedencia de la mayor parte de la flota catalana dieciochesca. Pero además de la comarca del Maresme, el otro núcleo más dinámico del comercio catalán del periodo se situaba en el Camp de Tarragona, donde Reus se convirtió en el centro de comercialización de la producción vitícola del territorio, que se expedía por el puerto de Salou²¹. Fue en esta zona donde incidió en mayor medida la demanda de aguardiente por parte de los mercados del norte de Europa, lo que permitió la expansión de la viticultura en áreas que producían vinos de menor calidad con el fin de proceder a su ulterior destilación. De ahí que, aunque dicho cultivo ya gozaba de una amplia difusión en algunas comarcas, la considerable expansión que experimentó a partir de la segunda mitad del siglo XVII lo convirtió en la producción más característica del mundo rural catalán y en el eje vertebrador del comercio del territorio.

Las exportaciones de vino y, sobre todo, aguardiente constituían la base de la penetración catalana en los mercados atlánticos, que documentó C. Martínez Shaw a partir del análisis de más de setecientas escrituras de seguros otorgadas entre 1675 y 1712. Hasta que en 1717 se prohibió la entrada de dichas mercancías de procedencia española, las expediciones realizadas a Lisboa eran bastante frecuentes, lo que permitía la adquisición de productos coloniales, como el azúcar y el tabaco. Las remesas a Gibraltar se intensificaron también entre 1707 y 1714, tras la consolidación de la ocupación aliada de la plaza y el alineamiento de Cataluña en el bando austracista. La constitución de compañías orientadas específicamente a estimular el comercio con ella, como la “Compañya Nova de Gibraltar”, revela el dinamismo del comercio catalán y su capacidad de adaptación a las circunstancias cambiantes de la coyuntura internacional. Puesto que, salvo este paréntesis de la guerra, fue realmente Cádiz la plataforma fundamental sobre la que se articuló el comercio atlántico catalán. Sin embargo, el análisis de la contabilidad de diversas casas comerciales ha puesto de manifiesto que el mercado fundamental de destino no era el mundo colonial, como podría suponerse inicialmente, sino los países del norte de Europa. Los puertos aludi-

21 MORELL, J.: *El port de Salou en el segle XVIII*, Tarragona, 1986. LLOVET, J.: *La Matricula de Mar i la Provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, 1979. Ver también MOLAS, P.: *Societat i poder polític a Mataró. 1718-1808*, Mataró, 1973. GARCÍA ESPUCHE, A., y GUARDIA, M.: *La construcció d'una ciutat: Mataró, 1500-1900*, Barcelona, 1989.

dos constituían simples escalas a los que las embarcaciones catalanas llevaban aquellos productos para reexpedirlos hacia los mercados nórdicos en las embarcaciones de dicha procedencia que negociaban con ellos. Esta intermediación se derivaba de las necesidades adicionales de transporte que tenía el comercio catalán con aquellos mercados, al basarse el tráfico en la expedición de mercancías de mayor volumen y menor valor que los productos textiles y alimenticios que llevaban las embarcaciones nórdicas al territorio²². En todo caso, fueron los agentes de aquellas potencias las que impulsaron la creación de destilerías de aguardiente, como la que instaló en Reus el cónsul inglés Joseph Shallet o las que crearon en las inmediaciones de Vila-seca los sucesivos cónsules holandeses Juan Kies y Arnold de Jager. Al insertarse en las redes mercantiles de sus respectivos países, disponían de información sobre las necesidades del mercado, así como de los capitales y los conocimientos técnicos necesarios para desarrollar el negocio. Pero inmediatamente se sumaron a sus iniciativas los comerciantes barceloneses interesados en el comercio con el norte de Europa. Teniendo en cuenta que los tejidos constituían, junto con la pesca salada, la principal mercancía de dicha procedencia, se comprende la intensa intervención en el negocio de licores que tuvieron los “botiguers de teles”, ya que sus remesas constituían el medio de pago fundamental para la adquisición de los artículos que comercializaban en sus establecimientos. De ahí el papel fundamental que los miembros de dicho sector jugaron en la renovación de la economía catalana de fines del siglo XVII, convirtiéndose en el núcleo de procedencia de la mayor parte de la burguesía catalana dieciochesca²³.

Como ha destacado I. Lobato a través del estudio de las 151 compañías comerciales localizadas en los protocolos notariales, las botigas de tejidos eran el negocio más representativo de la segunda mitad del siglo XVII, ya que constituían el objetivo de alrededor de la mitad de los contratos estudiados y de las tres cuartas partes del capital invertido. Se trataba habitualmente de compañías modestas que solían comprender a

22 VALLS JUNYENT, F.: *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, 2004, pp. 55-80. Ver también ANDREU, J.: “Las relaciones comerciales entre Cataluña y Andalucía a finales del siglo XVII: el papel de Cádiz en el desarrollo del comercio vitícola del Camp de Tarragona”, en *Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza. Las relaciones comerciales. Del siglo XVI al siglo XVIII*, L'Hospitalet del Llobregat, 1995, pp. 95-110. El análisis de las escrituras de seguro en MARTÍNEZ SHAW, C.: “El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros”, en *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, VI, Barcelona, 1978, pp. 287-310. Ver también MARTÍNEZ SHAW, C.: *Catalunya en la Carrera de Indias. 1680-1756*, Barcelona, 1981, pp. 72-82. VILAR, P.: *Manual de la “Compañía Nova de Gibraltar”*, Reus, 1990.

23 MOLAS, P.: “La pequeña burguesía mercantil: el comercio de tejidos”, en *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*, Madrid, 1985, pp. 76-78. Sobre la intervención de los cónsules extranjeros aludidos en el negocio del aguardiente, ver MARTÍNEZ SHAW, C.: *Cataluña en la Carrera...*, pp. 49-50 y 57-59. La participación de los “botiguers de teles” en la exportación de aguardiente es subrayada por VALLS, F.: Op. cit., pp. 65-70.

dos socios, uno de los cuales actuaba como administrador del establecimiento y el otro como socio capitalista. Ahora bien, si el primero solía ser un profesional especializado en el negocio que recibía una parte de los beneficios a cambio de su labor de gestión, la procedencia social del segundo era más diversa, ya que a los tenderos enriquecidos se sumaban los comerciantes y los sectores rentistas. De esta forma, la “botiga” constituía una de las unidades primarias de acumulación de capital, como destacó P. Vilar para el siglo XVIII, ya que facilitaba el progresivo enriquecimiento de los administradores, que podía culminar con su control del negocio o la constitución de una nueva tienda, y permitía, al mismo tiempo, a los socios capitalistas la diversificación de sus inversiones. Este último objetivo era facilitado por la versatilidad de la fórmula de asociación comercial vigente en Cataluña, la “compañía” que P. Vilar consideró también, junto con la “barca”, como otra de las unidades primarias de acumulación de capital. De hecho, el estudio de I. Lobato ha puesto de manifiesto que el modelo organizativo utilizado por el capital comercial catalán dieciochesco estaba plenamente vigente en la segunda mitad de la centuria anterior, puesto que se basaba en una fórmula tradicional de origen bajomedieval regida por la práctica consuetudinaria. Era precisamente esta circunstancia lo que le otorgaba una gran flexibilidad, adaptándose a las necesidades de los diversos negocios que emprendían los agentes económicos²⁴.

Realmente, la modestia de los capitales invertidos y la diversificación de las actividades en las que se intervenía eran las características básicas del comercio catalán tanto del siglo XVII como del XVIII. De ahí que los tenderos se interesasen también en el negocio del aguardiente, participasen en sociedades de armamento marítimo, compañías de seguros o actividades financieras, e interviniesen en el comercio atlántico o colonial. Los drogueros tuvieron, así mismo, un papel destacado en estos últimos sectores, que constituían la prolongación natural de los negocios que realizaban con los géneros ultramarinos. Y a todas estas oportunidades se sumaban las inversiones realizadas en el sector manufacturero y en los arrendamientos para la recaudación de derechos feudales y fiscales o los asientos y contratos de abastecimiento públicos. Estos últimos negocios tuvieron un papel fundamental en la conformación de la burguesía catalana de finales del siglo XVII, ya que en ellos participaron los comerciantes que experimentaron el proceso de enriquecimiento y ascenso social con mayor rapidez e intensidad. Así lo ha destacado B. Oliva en el estudio que ha realizado sobre la generación de Feliu de la Peña, precisando, no obstante, que di-

24 LOBATO FRANCO, I.: *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial (Barcelona, 1650-1720)*, Sevilla, 1995. Sobre la función ejercida por la botiga, la barca y la compañía como unidades primarias de acumulación de capital, ver VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Vol. IV, *La formació del capital comercial*, Barcelona, 1968.

chos negocios no eran realizados por grandes financieros sino que se llevaban a cabo a través de la formación de sociedades en las que se invertían sumas modestas con el fin de diversificar riesgos. Estas compañías reflejaban también los intensos vínculos existentes en una burguesía en la que se estaban integrando los sectores sociales emergentes procedentes del mundo rural, nutridos por los segundones de las familias campesinas acomodadas que, debido a las peculiaridades del sistema hereditario catalán, se introducían en el sector artesanal de las localidades más dinámicas de Cataluña y acababan afluyendo hacia la capital. Todo ello facilitaba la conformación de una compleja red que facilitaba las relaciones de las casas de comercio de Barcelona con las áreas del territorio que ofrecían oportunidades de negocio. Como es sabido, el ideario del grupo fue plasmado por Narcís Feliu de la Penya en el “Fénix de Cataluña”, publicada en 1683 a instancias del gremio de “botiguers de teles”. En ella se planteaba la necesidad de constituir una gran compañía de carácter paraestatal inspirada en el modelo holandés con el fin de resolver el problema de la escasez de capital existente en el territorio y facilitar el desarrollo de la actividad industrial y comercial. Las aspiraciones del grupo se reflejaron también en las medidas aprobadas por las Cortes catalanas de 1701-02, que incluían, entre otras, la facultad de remitir dos embarcaciones anuales que se sumarían a la flota de Indias. Sin embargo, la mayoría de sus miembros se alinearon posteriormente en el bando austracista, lo cual ha sido considerado como el resultado de los intensos vínculos que se habían establecido con las potencias atlánticas durante el periodo anterior. Las relaciones económicas habrían favorecido también la imitación de su modelo político, claramente contrapuesto al existente en Francia. De ahí que la aproximación hacia este país resultase contraria a sus intereses. No en vano se suele considerar como un fenómeno revelador del distanciamiento de la causa borbónica por parte de las clases dirigentes catalanas la oposición generada por el decreto de 28 de octubre de 1702, que, tras la prohibición de las relaciones comerciales con las potencias aliadas, ordenaba la expulsión del cónsul holandés Arnold de Jager, a pesar de haberse integrado en la sociedad catalana y disponer de la condición de ciudadano honrado. En fin, la intervención como embajador de la reina de Inglaterra en las negociaciones que condujeron a la firma del pacto de Génova del comerciante Milford Crowe, que había constituido en la década de 1690 una sociedad con el cónsul inglés que estableció una destilería de aguardiente en Reus, revela la trascendencia que los vínculos comerciales tuvieron en la alineación política de Cataluña durante la guerra de Sucesión²⁵.

25 ALBAREDA, J.: *Felipe V y el triunfo del absolutismo. Cataluña en el conflicto europeo (1700-1714)*, Barcelona, 2002, pp. 45-73. Sobre el conflicto con el cónsul holandés, ver GARCÍA ESPU-CHE, A.: “El món de Joan Kies i Arnold de Jager: economia i política”, en *Barcelona entre dues guerres*.

Según destacó P. Vilar, la descentralización que había experimentado la economía catalana permitió superar con rapidez las penalidades sufridas por Barcelona en los últimos años de la guerra. Pero, además, B. Oliva subraya que el conflicto tampoco provocó una quiebra profunda en el seno de la burguesía, ya que los viejos grupos familiares sobrevivieron y se integraron con cierta rapidez en el nuevo sistema político, a pesar de la desaparición de los anteriores cauces de representación institucional. No obstante, los afanes de control y centralización de la monarquía borbónica acabaron beneficiando al puerto de Barcelona, que fue el único habilitado en el territorio para recibir embarcaciones procedentes del exterior a partir de la década de 1720 tanto por motivos fiscales como sanitarios. Es más, a pesar de que no disponía de un verdadero lazareto, las rudimentarias instalaciones que se habilitaron al respecto a partir de 1709 le permitieron convertirse en la puerta principal de entrada del comercio español que se realizaba con los territorios musulmanes²⁶. La evolución de la coyuntura comercial a lo largo del siglo XVIII se conoce de forma muy imprecisa, ya que la cronología realizada por P. Vilar se basó en la combinación de series fiscales que afectaban a tráficos y áreas geográficas diversas. A pesar de ello, subrayó su concordancia con la trayectoria del tráfico internacional, tomando el comercio exterior inglés como indicador fundamental. Así, a la fase de recuperación, que situó entre 1715 y 1735 sucedió otra de estancamiento en un nivel mediocre entre 1736 y 1755. Fue sólo a mediados del siglo XVIII cuando se produjo lo que califica como una arrancada fulminante entre 1756 y 1772-75, que fue interrumpida hasta mediados de la década de 1780 por la crisis generada por la guerra de independencia de las Trece Colonias Americanas, para continuar con posterioridad hasta 1796, sobre todo en el caso del tráfico barcelonés. La cronología que ha esbozado C. Martínez Shaw sobre el comercio colonial catalán matiza el estancamiento de la segunda fase, presentando un balance más positivo de la primera mitad de la centuria. Así, la fase de despegue que inicia en 1680 es seguida por otra que caracteriza como de recuperación sostenida entre 1715 y 1738, para dar paso a lo que denomina como el primer momento de esplendor entre 1739 y 1756. Además del establecimiento de comerciantes catalanes

Economia i vida quotidiana (1652-1714), Vic, 2005, pp. 261-365. Sobre la burguesía mercantil del periodo, ver OLIVA I RICÓS, B.: *La generació de Feliu de la Penya. Burguesia mercanti i guerra de Successió entre el Maresme i Barcelona*, Lleida, 2001. La inserción de la obra de Feliu de la Penya en el contexto económico de la época puede verse también en MOLAS, P.: "La represa catalana de 1680-1700. Narcís Feliu de la Penya", en *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII*, Barcelona, 1977, pp. 70-120.

26 MARTÍN CORRALES, E.: Op. cit., pp. 131-176. Sobre la continuidad de la burguesía catalana tras la guerra de Sucesión, ver OLIVA I RICÓS, B.: Op. cit., pp. 187-213. Sobre la rápida recuperación del territorio a pesar de las penalidades de Barcelona en 1714 ver VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya...*, vol. II, p. 391.

en Cádiz y del cargamento de mercancías de dicha procedencia en las flotas que partían de dicha ciudad, como ocurría desde finales del siglo XVII, en 1745 fue cuando se realizó la primera expedición de comercio colonial íntegramente organizada en Cataluña que se limitó a hacer escala en el puerto gaditano para cumplir los trámites administrativos. Este sistema se reiteró al menos en otras 15 ocasiones hasta que en 1755 se procedió a la creación de la Real Compañía de Comercio de Barcelona, que facilitaba dicho tráfico al permitir el despacho directo desde esta ciudad y reducía su carga fiscal²⁷. Aunque los resultados de las 37 expediciones que organizó no fueron excesivamente brillantes, dicha compañía constituyó todo un símbolo de la intensa participación catalana en el comercio colonial. De ahí que cuando se emitió el reglamento de libre comercio con América en 1778, Cataluña se hallase en excelentes condiciones para sacar pleno provecho de las nuevas oportunidades que se presentaban. No resulta extraño, pues, que, a pesar de la hegemonía que continuó manteniendo Cádiz en el control del tráfico colonial, el puerto de Barcelona se situase en segundo lugar atendiendo al valor de las exportaciones realizadas, con una media del 9,6% del total entre 1778 y 1796.

La incidencia que tuvo este tráfico sobre la economía catalana es lo que ha generado un intenso debate al subrayar C. Martínez Shaw y A. García-Baquero su influencia positiva en el proceso de industrialización del territorio, mientras que J.M. Delgado ha insistido en la intencionalidad fiscal del reglamento liberalizador y en las dificultades que generaba el sistema arancelario para el desarrollo de la industria algodonera catalana al estimular la reexportación de los tejidos extranjeros que recibieran alguna labor de acabado en España²⁸. A partir de los fondos documentales de un corredor de cambios que gestionaba operaciones de una treintena de fabricantes de indianas, este último considera que el mercado colonial sólo absorbería en torno al 8,6% de la producción algodonera genuinamente catalana. No obstante, su información fue matizada posteriormente por A. García-Baquero, al considerar que aquel había omitido la contabilización de los tejidos que no se trasportaban en barcos catalanes en el estudio de los registros de Cádiz, mientras que en los de Barcelona atribuía la condi-

27 OLIVA MELGAR, J.M.: *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, 1987. Sobre la cronología del comercio catalán con América, ver MARTÍNEZ SHAW, C.: *Cataluña en la Carrera de Indias...*, pp. 246-269. La evolución de la coyuntura comercial catalana en VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya...*, vol IV, p. 55.

28 DELGADO, J.M.: "Política ilustrada, industria española y mercado americano", *Pedralbes*, nº 3, Barcelona, 1983, pp. 253-263. Las tesis iniciales de C. Martínez Shaw y A. García-Baquero se hallan en MARTÍNEZ SHAW, C.: "Los orígenes de la industria algodonera catalana y el comercio colonial", en NADAL, J. y TORTELLA, G. (Eds.): *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, 1974, pp. 243-267. GARCÍA-BAQUERO, A.: "Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII", en *Ibid.*, pp. 269-294.

ción de pintados extranjeros a muchos tejidos que la documentación calificaba como indianas catalanas. Estas discrepancias son las que explican que la cantidad exportada al mercado colonial fuese, según su interpretación, 7,1 veces superior a la indicada por Delgado y, aplicando su mismo método de cálculo, pudiera suponer el 53% de la producción algodonera catalana. Posteriormente, Delgado ha aclarado que, en lugar de la denominación adoptada en la documentación, el criterio fundamental para diferenciar los tejidos fabricados en Cataluña de los extranjeros estampados en el país debe ser el arancelario, ya que los primeros estaban exentos y los segundos abonaban el 3%. Su aplicación es la que corrobora la validez de su interpretación, insistiendo en la escasa incidencia que tuvo el mercado colonial en el desarrollo industrial de Cataluña. Realmente, el estudio de la contabilidad de diversas empresas y de los libros de los corredores de cambios ha permitido a A. Sánchez constatar que el estampado de lienzos importados fue una actividad que se desarrolló considerablemente en el último tercio del siglo XVIII y que estuvo estrechamente vinculada al mercado colonial. Pero no desplazó a la producción algodonera catalana, que se orientaba básicamente al abastecimiento del mercado nacional, pudiendo absorber el americano entre un 10 y un 30 % según se consideren las cifras de Delgado o García-Baquero. Sin embargo, tanto éste tráfico como el generado por la estampación de lienzos importados no deben ser menospreciados, ya que contribuyeron indirectamente al desarrollo del sector y al surgimiento de empresas especializadas, tanto en la estampación como en la hilatura del algodón en rama de procedencia americana²⁹.

Como puede apreciarse, aunque la polémica estaba excesivamente centrada inicialmente en el comercio colonial, y, dentro de él, en su incidencia sobre el sector algodonero, su desarrollo ha contribuido a considerar la diversidad de los mercados y de los tráficos que incidían sobre la economía catalana, así como los vínculos existentes entre ellos. Hay que tener en cuenta, en este sentido, que la creciente orientación atlántica del tráfico no implicó la desvinculación del comercio mediterráneo, como ha puesto de manifiesto el análisis de las actividades de importantes casas comerciales. Así ocurre con la compañía Bensi y Merizano, de origen genovés, en la primera mitad del siglo XVIII; pero también en los negocios llevados a cabo por la dinastía catalana

29 SÁNCHEZ, A.: “La indianería catalana: ¿mito o realidad?”, *Revista de Historia Industrial*, Barcelona, 1992, nº 1, pp. 213-232. Las precisiones de A. García-Baquero a la información proporcionada por J.M. Delgado se hallan en GARCÍA-BAQUERO, A.: “La industria algodonera catalana y el libre comercio. Otra reconsideración”, *Manuscripts*, nº 9, Barcelona, 1991, pp. 13-40. Las tesis de J.M. Delgado se han plasmado en DELGADO, J.M.: “La industria algodonera catalana (1776-1796) y el mercado americano. Una reconsideración”, en *Manuscripts*, nº 7, Barcelona, 1988, pp. 103-115; “Mercado interno versus mercado colonial en la primera industrialización española”, *Revista de Historia Económica*, Año XIII, nº 1, Madrid, 1995, pp. 11-31; y *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, 2007.

de los Gloria entre 1778 y 1792³⁰. En ambos casos, el tráfico se centra fundamentalmente en el Mediterráneo Occidental, destacando los contactos con Italia, Francia y España, y siendo muy escasos los vínculos con el Atlántico. Incluso los productos de origen colonial eran adquiridos en gran medida a través de las relaciones con Génova y Marsella, que actuaban como grandes centros redistribuidores tanto de las mercancías mediterráneas como de las de origen atlántico. También el comercio catalano-musulmán experimentó una considerable expansión durante el siglo XVIII. Su intensidad fue mayor durante la guerra de Sucesión y en los periodos de carestía, ya que los cereales constituyeron la principal mercancía importada. Pero detrás de ellos se situaron las telas de algodón levantinas, hasta el extremo de que A. Martín Corrales ha denominado el periodo 1630-1760 como el siglo del “blavet”, es decir, telas teñidas de azul índigo procedentes de las regiones de Alepo y Egipto que se importaban a través de la intermediación de Marsella. Su afluencia contribuyó a la difusión de su consumo entre la población, siendo los sastres los que las utilizaban en sus labores de confección, lo que les indujo a introducirse en el negocio del estampado. Esta actividad fue estimulada por las medidas proteccionistas de 1718 y, sobre todo, 1728, que sólo permitía la entrada del algodón de origen maltés. Sin embargo, la intensidad del consumo entre la población y la lentitud del surgimiento de empresas manufactureras favorecieron la realización de un intenso tráfico de contrabando, que fue facilitado por las vacilaciones de la política proteccionista a partir de 1742. De ahí que la industria algodoner catalana se centrara inicialmente en el estampado de las telas importadas, lo que explica la escasa entidad de las importaciones de algodón hilado maltés hasta la década de 1760, cuando la elaboración del tejido se desarrolló con mayor intensidad. La fibra de dicha procedencia se convirtió en la fuente básica de suministro de las manufacturas hasta mediados de la década de 1790, lo que favoreció el establecimiento en Barcelona de una colonia de comerciantes malteses. Su entidad era, no obstante, bastante reducida, ya que sólo se dedicaban al comercio al por mayor, al haber sido dificultada su introducción en la venta al por menor de tejidos por las restricciones impuestas por el gremio de “botigers de teles” a mediados de la década de 1720³¹. Por lo demás, la trascendencia del comercio catalán con el Levante mediterráneo se puso de manifiesto tras el tratado de paz firmado con el Imperio Turco en 1782, ya que la

30 FERNÁNDEZ, R., “La burguesía barcelonesa en el siglo XVIII: La familia Gloria”, en TEDDE, P. (Ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen*. Vol. II, *Manufacturas*, Madrid, 1982, pp. 3-131. MAIXÉ ALTÉS, J.C.: *Comercio y banca en la Cataluña del siglo XVIII. La compañía Bensi y Merizano de Barcelona (1724-1750)*, La Coruña, 1994.

31 VASALLO, C.: *Corsairing to commerce. Maltese merchants in XVIII century Spain*, Malta, 1997, pp. 7-8 y 185-251. Sobre las importaciones de telas de algodón levantinas, ver MARTÍN CORRALES, E.: Op. cit., pp. 371-424.

expedición organizada por la Junta de Comercio de Barcelona en 1796 con el fin de estimular las relaciones con la zona y evitar la intermediación marselesa fue la única que se llevó a cabo con éxito en el conjunto de España. Si bien las exportaciones realizadas tenían una escasa vinculación con su realidad productiva, al estar integradas básicamente por mercancías de origen colonial, el predominio del algodón hilado entre las importaciones revela el peso que la fibra de origen mediterráneo seguía teniendo en el abastecimiento de la manufactura catalana³².

Por su parte, la creciente especialización que experimentó la economía catalana desde mediados del siglo XVII, además de estimular el comercio internacional, contribuyó a la articulación del mercado interior y a la expansión del tráfico peninsular. El análisis de una nutrida muestra de inventarios post mortem perteneciente a diversos grupos sociales de la ciudad de Barcelona durante el siglo XVII ha permitido a X. Lencina constatar el incremento experimentado a lo largo de la centuria de la diversidad de artículos de consumo y de la variedad de los géneros textiles poseídos, destacando el protagonismo ejercido por los artesanos, mercaderes y letrados en la transformación experimentada. Estos cambios se han constatado también, sobre todo en lo relativo a la demanda de géneros textiles a lo largo del siglo XVIII, a través del estudio de inventarios post mortem y contratos dotales de diversas localidades catalanas. Por su parte, los inventarios o balances de tiendas textiles ponen de manifiesto el aumento del volumen y de la diversidad de los géneros ofertados, produciéndose un desplazamiento gradual hacia géneros elaborados con fibras más ligeras y texturas novedosas, y apreciándose un incremento de los de origen catalán en detrimento de los extranjeros. Se ha constatado, asimismo, el papel que jugaban las ventas al fiado en el estímulo de la capacidad de consumo de la población, lo que contribuyó al incremento de la presencia de los sectores artesanales entre la clientela de las tiendas. Por lo demás, muchos clientes eran también modestos tenderos, tratantes, arrieros, etc., que redistribuían los géneros adquiridos en el mundo rural, bien a través de los negocios estables allí constituidos o bien mediante la venta ambulante y la asistencia a las ferias y mercados periódicos³³. Ambos métodos fueron los que utilizaron tam-

32 FRANCH, R.: "El fomento del comercio con el Levante mediterráneo durante el reinado de Carlos IV", en *La España de Carlos IV. Actas de la I Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Madrid, 1991, pp. 45-61.

33 TORRA FERNÁNDEZ, L.: "Las "botigues de teles" de Barcelona: aportación al estudio de la oferta de tejidos y del crédito al consumo (1650-1800)", en LLOPIS, E; TORRAS, J. y YUN, B. (Eds.): *El consumo en la España preindustrial*, número extraordinario de la *Revista de Historia Económica*. Año XXI, Madrid, 2003, pp. 89-105. Sobre los estudios aludidos de los inventarios post mortem y contratos matrimoniales ver LENCINA, X.: "Los inventarios post mortem en el estudio de la cultura material y el consumo. Propuesta metodológica. Barcelona, siglo XVII", en TORRAS, J. y YUN, B. (Eds.): *Consumo, condiciones de vida y comercialización. Cataluña y Castilla, siglos XVII-XIX*, Ávila, 1999, pp. 41-59.

bién los modestos comerciantes y transportistas que se adentraron hacia el interior de la península y fueron conformando una red comercial específica basada en los vínculos de paisanaje que se establecían entre ellos como consecuencia de las particularidades lingüísticas y culturales de que disponían. Las relaciones de confianza que se entablaban de esta forma, reforzadas frecuentemente con enlaces matrimoniales y vínculos de parentesco, facilitaron la realización de los negocios, reduciendo los riesgos y rebajando los costes de distribución³⁴. De ahí la facilidad e intensidad con la que los productos de origen catalán se introdujeron en el mercado interior español.

Realmente, el análisis de las exportaciones de aguardiente revela la complejidad de los vínculos existentes entre los diversos mercados y su incidencia en las transformaciones internas que estaba experimentando la economía catalana. El licor era expedido básicamente por los puertos de la costa de poniente, entre los que destacaba el de Salou, que acaparaba alrededor de las dos terceras partes del total remitido a finales del siglo XVIII. No obstante, la actividad estaba controlada por las casas comerciales de Barcelona, que solían disponer de factores en las localidades más importantes de la zona, destacando Reus, que se convirtió en el principal mercado vitícola de Cataluña. Tras la guerra de Sucesión, la exportaciones experimentaron una cierta recuperación en la década de 1720, iniciándose una etapa de dinamismo moderado que abarcó el periodo 1730-63. Sin embargo, fue tras la finalización de la guerra de los Siete Años cuando se inició la etapa de mayor esplendor de la centuria, que se prolongaría hasta el inicio de la guerra de la Convención. Ésta se basó en la diversificación de los mercados de exportación en el norte de Europa y en la intensificación de las remesas hacia el mercado colonial. Aquellos mercados continuaron siendo los más importantes, aunque el estancamiento de la demanda holandesa que se produjo a mediados de la centuria fue compensado con el incremento de las ventas al mercado francés y alemán. El primero de ellos se convirtió en el más importante como consecuencia, en parte, de las ventajas arancelarias obtenidas tras la firma del Segundo Pacto de Familia y de las malas cosechas vitivinícolas que sufrió el país en las déca-

TORRAS, J., DURAN, M., y TORRA, L.: “El ajuar de la novia. El consumo de tejidos en los contratos matrimoniales de una localidad catalana, 1600-1800”, *Ibid.*, pp. 61-69. TORRA FERNÁNDEZ, L.: “Pautas de consumo textil en la Cataluña del siglo XVIII. Una visión a partir de los inventarios post mortem”, *Ibid.*, pp. 89-105. Sobre la especialización económica de Cataluña, ver TORRAS ELÍAS, J.: “Especialización agrícola e industria rural en Cataluña en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica*, Año II, nº 3, Madrid, 1984, pp. 113-127.

34 TORRAS ELÍAS, J.: “Redes comerciales y auge textil en la España del siglo XVIII”, en BERG, M. (Ed.): *Mercados y manufacturas en Europa*, Barcelona, 1995, pp. 111-132. PÉREZ SARRIÓN, G.: “Compañías mercantiles rurales y urbanas de Cataluña en el interior peninsular durante el siglo XVIII”, en *El comercio en el Antiguo Régimen.*, pp. 233-244. MUSET I PONS, A.: *Catalunya i el mercat espanyol al segle XVIII: els traginers i els negociants de Calaf i Copons*, Barcelona, 1997.

das de 1760 y parte de la de 1770. Pero el factor fundamental fue la conversión de Dunkerque en el centro básico del contrabando que se realizaba con Gran Bretaña, hasta que dicho papel fue asumido por las islas de Guernesey y Jersey en la década de 1790. El incremento de las exportaciones de aguardiente dio lugar a la intensificación de las importaciones de telas de lino crudas que se estampaban en Cataluña y que, como consecuencia de la liberalización del comercio colonial, se remitían luego al mercado americano. La expansión de este tráfico benefició también a las exportaciones de aguardiente, que habían tenido hasta entonces una entidad bastante modesta, representando el 18,3% del total en 1747 e incrementando su peso proporcional hasta alcanzar el 37% en el quinquenio 1782-86. De esta forma, el aguardiente, junto con las telas extranjeras estampadas y las manufacturas catalanas permitieron intensificar la adquisición de mercancías de origen colonial, entre las cuales se encontraba el algodón en rama. Su afluencia fue lo que impulsó la incorporación de la hilatura en el proceso industrial catalán, centrado hasta entonces en el tejido y el estampado. Realmente, fue en la década de 1780 cuando, según ha destacado A. Sánchez, surgieron pequeñas empresas especializadas en la hilatura y el tejido, mientras que las más tradicionales se centraban en el estampado de lienzos europeos para su exportación al mercado colonial. Fueron éstas las que sufrieron las dificultades generadas por el estallido de las guerras revolucionarias de finales de la centuria, que, al interrumpir el tráfico con el mercado colonial, dieron lugar a la concentración de la actividad en la elaboración de indianas para el abastecimiento del mercado interior y forzaron a los empresarios a la modernización del sector³⁵.

La recuperación productiva y el incremento de la demanda de los mercados atlánticos durante la segunda mitad del siglo XVII favorecieron también el crecimiento del comercio valenciano. Sin embargo, fue Alicante el puerto más beneficiado por esta tendencia, ya que se convirtió en la escala fundamental que realizaban las embarcaciones nórdicas que se adentraban en el Mediterráneo y en el centro de redistribución de las mercancías importadas tanto hacia el resto del litoral valenciano como en dirección al interior de la península. De ahí el asentamiento en la ciudad de una nutrida colonia de comerciantes extranjeros, entre los que destacaban los ingleses. La documentación generada por la represalia adoptada contra Inglaterra en 1656 ya revela su importancia, puesto que allí se obtuvo alrededor de la mitad del dinero líquido confiscado en los reinos de Valencia y Murcia. Existían, además, importantes

35 SÁNCHEZ SUÁREZ, A.: "Crisis económica y respuesta empresarial. Los inicios del sistema fabril en la industria algodonera catalana, 1797-1839", *Revista de Historia Económica*, Año XVIII, nº 3, Madrid, 2000, pp. 485-523. Sobre las exportaciones de aguardiente, ver VALLS, F.: Op. cit. Ver también SEGARRA BLASCO, A.: *Aiguardent i mercat a la Catalunya del segle XVIII*, Vic, 1994.

comerciantes enriquecidos que residían mucho tiempo en la localidad y se hallaban prácticamente integrados, como Guillermo Pawley o Antonio Baset. Este último era aún el comerciante más importante de la ciudad a mediados de la década de 1680, cuando los ingleses seguían constituyendo la colonia más numerosa, con 23 miembros, seguidos de los franceses, con 21, los italianos, con 11, y los flamencos, con 4, mientras que los españoles eran sólo 19. La ausencia de comerciantes holandeses es confirmada por la información proporcionada por el cónsul español en Ámsterdam en 1667-68 y 1674-75. Aunque en ella se constata que Alicante era el centro fundamental del comercio holandés con el Mediterráneo, por delante de Málaga y a mucha distancia del modesto papel ejercido por Barcelona, los agentes que gestionaban este tráfico no eran de dicha nacionalidad, sino de origen inglés. También el informe que elaboró el cónsul francés en la localidad, Robert Prégent, en 1669 revela que la flota inglesa era la más numerosa de las que intervenían en el tráfico, representando las importaciones procedentes de dicho país el 23,8% del valor total. El tráfico con Francia era también muy intenso, pero debido a la actividad de la flota de Provenza, que transportaba manufacturas propias y alemanas, junto con productos levantinos y coloniales, a cambio de lana, barrilla y plata. En todo caso, dicho informe revela la hegemonía atlántica de las importaciones realizadas, ya que representaban el 66,7% del valor total. En fin, el análisis de la correspondencia mantenida por el comerciante alicantino Felipe de Moscoso entre 1661 y 1681 ratifica dicha orientación, destacando la importancia del tráfico que se efectuaba con Inglaterra y considerando el intercambio más beneficioso la importación de pescado y la exportación de jabón³⁶. El auge experimentado por el comercio de Alicante amenazaba la hegemonía que había ostentado tradicionalmente la capital del territorio, lo que indujo a sus elites a la adopción de medidas para estimular el tráfico. La más importante fue la obtención del privilegio de puerto franco en 1679, que implicaba la concesión de desgravaciones fiscales al tráfico que se efectuaba de tránsito hacia otros destinos. En 1686 el municipio realizó una concesión similar en beneficio de las mercancías que se introdujesen para el consumo urbano, pero la monarquía rechazó su aplicación. Además, el mismo año se iniciaron las obras para la construcción de un puerto en la playa de la ciudad, aunque su excesivo coste determinó su abandono en la década posterior³⁷.

36 KAMEN, H.: *La España de Carlos II*, Barcelona, 1981, pp. 220-225. El informe del cónsul Robert Prégent se halla en las páginas 186-190, y la relación de comerciantes de 1683 en la página 229. El informe sobre el comercio holandés puede verse en SÁNCHEZ BELÉN, J.A.: "El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de doña Mariana de Austria", *Espacio, tiempo y forma. Serie IV. Historia Moderna*, T. 9, Madrid, 1996, pp. 267-321. Sobre la represalia contra Inglaterra en 1656, ver ALLOZA, A.: Op. cit., pp. 165-167.

37 GARCÍA MARTÍNEZ, S.: *Els fonaments del País Valencià modern*, Valencia, 1968, pp. 34-49.

Todo ello, junto con la expansión que inició la manufactura de la seda, revela que la ciudad de Valencia estaba experimentando también una intensa recuperación comercial en el último tercio del siglo XVII.

La guerra de Sucesión interrumpió sólo temporalmente este crecimiento, ya que el análisis de los derechos de Generalitat indica que la crisis más grave se produjo en los años 1708-10, iniciándose la recuperación a partir de 1712, con la apertura de las negociaciones que condujeron a la firma del tratado de Utrecht. Esta circunstancia puede ser corroborada por los resultados del estudio del comercio anglo-español que ha llevado a cabo M.N. García Fernández, ya que las exportaciones de pasas que Alicante y Denia efectuaban al puerto de Bristol se redujeron en 1709, tras la conquista borbónica de ambas localidades, y sólo se interrumpieron completamente en 1710 y 1711, reanudándose con gran intensidad a partir del año siguiente. Las conclusiones de esta obra, que ratifica el papel de Alicante como principal centro redistribuidor del comercio inglés con el Mediterráneo español, revelan que la enemistad política existente entre ambos países sólo afectó de forma ocasional a un tráfico que se alimentaba en la complementariedad existente entre sus respectivos sistemas económicos³⁸. De todas formas, la combinación de las series de la Generalitat y de la aduana de Valencia indica que, si bien a principios de la década de 1720 su tráfico ya había alcanzado el nivel de finales del siglo XVII, sólo fue a partir de mediados de la década de 1730 cuando se inició una intensa expansión. La política centralizadora de la monarquía borbónica favoreció el control del tráfico marítimo por la capital del territorio, ya que se asignó a la aduana de Valencia todo el litoral comprendido entre Vinaroz y Villajoyosa, quedando reducida la de Alicante a la costa más próxima a la localidad. Como el comercio de importación era el que generaba mayores derechos fiscales, se tendió a concentrar su realización en los núcleos mercantiles más importantes, prohibiendo la actividad en los puertos menores. De ahí que en 1724-25 la ciudad de Valencia ya concentrase las dos terceras partes de la recaudación de su aduana, proporción que se elevó al 80% en la segunda mitad de la centuria. Todo ello es lo que explica que el valor fiscal del tráfico importador de la capital alcanzase un nivel similar al obtenido en Alicante. Era en el ámbito de la exportación donde esta última realizaba un tráfico superior, ya que la actividad estaba más descentralizada en la aduana de Valencia. No obstante, como alegaban los comerciantes valencianos,

38 GARCÍA FERNÁNDEZ, M.N., *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, Madrid, 2006. La evolución de las exportaciones de pasas de Alicante y Denia al puerto de Bristol puede verse en el cuadro de las páginas 600-601. Sobre la evolución de los derechos de Generalitat en este periodo, ver FRANCH, R.: "El cambio de naturaleza de las rentas de la Generalitat Valenciana tras la abolición de los fueros: la reacción del clero en defensa de su inmunidad y los conflictos provocados por la gestión de los intendentes", *Estudis-31*, Valencia, 2005, pp. 276-277.

eran ellos los que controlaban la mayor parte de las expediciones que se realizaban desde los puertos menores de su circunscripción, lo que podría equiparar el volumen de negocio que se efectuaba por vía marítima en ambas ciudades. En el caso de Valencia, su evolución se ha podido reconstruir a través de las series del derecho de aduana y del consulado. Como se ha indicado con anterioridad, su expansión se inició a mediados de la década de 1730, siendo interrumpida sólo periódicamente por la incidencia de los conflictos bélicos en los que intervino la monarquía hispánica, y culminando el ascenso a principios de la década de 1790, cuando el valor fiscal del tráfico se quintuplicó en términos absolutos, triplicándose aproximadamente su valor real si contempla la incidencia de la inflación de la centuria. En el caso de Alicante, se ha analizado su evolución en la segunda mitad de la centuria a partir de la documentación generada por el control sanitario municipal. Aunque la información obtenida se refiere básicamente al número de embarcaciones, pudiéndose extrapolar su tonelaje, su análisis revela también su crecimiento, sobre todo de las de pabellón español, y la incidencia de los conflictos bélicos en su evolución³⁹.

La estructura del tráfico revela que la conexión con los mercados atlánticos no había implicado el abandono de los tradicionales vínculos con el mundo mediterráneo. Así lo pone de manifiesto el análisis de las exportaciones de lana, ya que, según la información obtenida en el trienio 1780-82, las remesas efectuadas por el litoral español de dicho ámbito se realizaban básicamente a través de las aduanas de Valencia y Alicante. Esta última ciudad seguía ejerciendo la función tradicional de centro de expedición de la lana de origen castellano, mientras que Valencia remitía sobre todo la materia prima obtenida en su área de influencia. Así mismo, aquella se remitía básicamente hacia el norte de Italia, mientras que ésta se destinaba al mercado francés, siendo Marsella el destino más destacado. Pero en ambos casos el mundo atlántico sólo absorbía en torno al 10% de las exportaciones⁴⁰. También la barrilla, que constituía la principal mercancía exportada por Alicante según los derechos de avería exigidos en 1805-07, se expedía básicamente hacia el Mediterráneo, siendo Marsella el mercado principal de destino. No obstante, los registros del puerto de Bristol revelan que Alicante era el principal suministrador del producto, que sólo llegaba de forma ocasional desde los restantes puertos del litoral mediterráneo español. Pero eran los licores y los restantes productos agrarios los que se destinaban en mayor medida

39 GIMÉNEZ, E.: *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, 1981, pp. 337-350. Sobre el tráfico marítimo de la aduana de Valencia, ver FRANCH, R.: *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia, 1986, pp. 13-72.

40 FRANCH, R.: "Los comerciantes valencianos y el negocio de exportación de lana en el siglo XVIII", en GONZÁLEZ ENCISO, A. (Ed.): *El negocio de la lana en España (1650-1830)*, Pamplona, 2001, pp. 201-234.

hacia los mercados del norte de Europa. El aguardiente se expedía básicamente por los puertos de Valencia y Sagunto, y según los datos de 1802, se destinaba al norte de Francia, las islas de Jersey y Guernesey, desde las que se introducía de contrabando en Inglaterra, Alemania, los Países Bajos y Portugal. El vino se embarcaba, sobre todo, por los puertos de Vinaroz, Benicarló y Alicante, y, a finales de la centuria, se remitía a Inglaterra, Alemania y los países escandinavos. Por su parte, las pasas y los frutos secos, que salían por los puertos del actual litoral alicantino, se remitían básicamente al mercado británico. Uno de los productos básicos que se remitían, en contrapartida, desde los mercados atlánticos era el pescado, lo que daba lugar a que tanto Alicante como Valencia ejerciesen un importante tráfico de redistribución hacia el interior peninsular, que, según destacaba Uztariz, se abastecía a través de ellos al estar exentos del impuesto del millón del pescado que se exigía en Castilla. Aunque también se recibía desde el norte manufacturas metálicas, quincallería, mercería, productos coloniales y textiles, gran parte de ellos se canalizaban a través de los dos grandes puertos redistribuidores de Génova y Marsella. Estos últimos ejercían una función similar con los productos procedentes del Mediterráneo, entre los que se hallaban los cereales del Sur de Italia y el norte de África. No obstante, el análisis de las mercancías importadas por la aduana de Valencia a finales del siglo XVIII revela que eran los géneros textiles los que nutrían la mayor parte del tráfico, al representar en torno al 50% del valor total. Pero éstos no se comercializaban sólo en la ciudad de Valencia, sino que se redistribuían también en una extensa área de influencia que se adentraba hacia el interior de Castilla. Este tráfico estaba nutrido, así mismo, por la tradicional corriente de exportación fibra de seda con destino a los centros manufactureros castellanos y andaluces. Pero en el siglo XVIII su entidad era muy inferior a la adquirida por la ciudad de Valencia, que comercializaba sus tejidos por vía terrestre hacia Cádiz, ya que el mercado americano constituía su destino fundamental. La eficacia de la infraestructura de transporte y la red de corresponsales que se articulaban con tal finalidad puede explicar la escasa repercusión que el reglamento de libre comercio con América tuvo sobre la economía valenciana. A pesar de la habilitación que obtuvo para ello Alicante, sólo logró remitir el 0,25% del valor total de las exportaciones españolas realizadas entre 1778 y 1796. Por su parte, Valencia fue muy tardíamente habilitada (en 1791 para las mercancías nacionales, y en 1794 para las extranjeras), por lo que no pudo aprovechar prácticamente esta facultad⁴¹. La importancia de la conexión indirecta con el mercado americano a través de la mediación

41 RIBES IBORRA: *Los valencianos y América. El comercio valenciano con Indias en el siglo XVIII*. Valencia, 1985. FRANCH, R.: “El comerç valencià amb Amèrica al segle XVIII: una relació de caràcter indirecte”, *Afers*, nº 19, Catarroja, 1994, pp. 639-658.

gaditana y la orientación hacia los mercados del norte de Europa de la mayor parte de sus excedentes agrarios explican, en gran medida, estos modestos resultados.

La composición de los grupos mercantiles que operaban en las ciudades de Valencia y Alicante era diferente. Como ya había ocurrido en la centuria anterior, el tráfico alicantino estaba básicamente controlado por los comerciantes extranjeros. No obstante, su composición había variado, desapareciendo prácticamente la importante colonia inglesa. El contingente más numeroso a mediados del siglo XVIII era el de los comerciantes franceses, con unos 50 componentes según las matrículas de 1764 y 1765, que operaban a través de 27 firmas mercantiles, según el informe del administrador de rentas generales de 1767. Las casas españolas eran también 27, pero sólo 7 de ellas se consideraban sólidas. En todo caso, dicho informe subrayaba que eran los franceses quienes disponían de mayor poder económico y ejercían un nivel de actividad muy superior. Fue precisamente su dominio del tráfico el argumento fundamental que se esgrimió para rechazar su pretensión de constituir un Consulado independiente del que se había creado en Valencia en 1762, estando obligados a someterse a su jurisdicción hasta que lograron disponer de una institución propia en 1785. En el caso de Valencia, los franceses también gozaban de una posición hegemónica en el primer tercio de la centuria. Sin embargo, el desarrollo de la sedería permitió el surgimiento de una burguesía de origen autóctono que logró arrebatarles la primacía en el ámbito del comercio al por mayor. Así, en el año 1805 el 71,2% de los miembros de este sector eran de origen español, elevándose el porcentaje hasta el 93,5% en el caso de los comerciantes sederos. Era entre los que efectuaban un tráfico más diversificado donde los extranjeros representaban alrededor de la mitad de los componentes, siendo la mayoría de ellos franceses y completando el panorama algunos genoveses y nordeuropeos. Por su parte, la hegemonía francesa en el comercio al por menor fue cuestionada desde mediados del siglo XVIII por la afluencia de comerciantes malteses. La ciudad de Valencia concentraba a mediados de la década de 1760 el 25% de los contabilizados en el conjunto de España, ocupando el segundo lugar en cuanto a la entidad del colectivo, por detrás de Cádiz. La intensa itinerancia que practicaban fue el argumento utilizado por los restantes tenderos para acusarles de transeúntes y excluirles del gremio de mercaderes de vara que crearon en 1764 con el fin de evitar su competencia. A pesar de ello, muchos malteses lograron integrarse en la corporación, llegando a representar el 28,8% de sus componentes en 1793, y aprovechando la hostilidad existente contra los franceses a raíz de la guerra de la Convención para amenazar la hegemonía que éstos ostentaban sobre el sector⁴².

42 VASALLO, C.: Op. cit. Sobre las matrículas de los comerciantes extranjeros ver GIL VICENT, V.: "Els comerciants estrangers al País Valencia a la segona meitat del segle XVIII: Les matrícules

La conversión de Alicante en el principal puerto del sureste español fue favorecida por la decadencia experimentada por Cartagena desde la década de 1630. Aunque en la segunda mitad de la centuria se inició una tímida recuperación económica favorecida por la difusión del cultivo de la barrilla, sus exportaciones se efectuaban básicamente por Alicante. Algo parecido ocurría con la comercialización de la seda murciana, que se hallaba en manos de los comerciantes genoveses establecidos en la capital. Aunque la mayoría se remitía hacia el interior de la península, cuando se procedía a su exportación ésta se canalizaba a través del puerto alicantino. La recuperación del tráfico de Cartagena sólo se inició tras su conversión en sede del Departamento Marítimo del Mediterráneo en 1726, lo que impulsó la construcción del arsenal y de la base naval. Según el registro portuario, las embarcaciones llegadas a la ciudad pasaron de una media de entre 900 y 1.000 anuales en la década de 1766-76 a entre 2.000 y 2.500 en la década de 1790. Pero alrededor de las tres cuartas partes de ellas eran de origen mediterráneo, procediendo el resto de Cádiz (sobre el 20%) y de los países del norte de Europa. Una parte del tráfico se orientaba al abastecimiento de la población, y otra a la importación de manufacturas y la exportación de lana, seda y barrilla. Sin embargo, la mayoría se destinaba al abastecimiento del arsenal, por lo que, aunque su incidencia sobre la economía del territorio fue inicialmente positiva, su excesiva dependencia de la administración naval le confirió una gran vulnerabilidad de cara al futuro⁴³. Además de Cartagena, las exportaciones de barrilla que se expedían por el área occidental de la región eran realizadas por las casas de comercio de Lorca y se canalizaban a través del puerto de Águilas. Aunque dicha actividad estaba básicamente controlada por los comerciantes franceses, el territorio también experimentó a mediados del siglo XVIII una intensa afluencia de comerciantes malteses, que, además de la capital, se asentaron sobre todo en Cartagena y Lorca. El análisis de los registros fiscales de esta última localidad permite apreciar el

de 1764 i 1773”, *Afers*, nº 5-6, Catarroja, 1987, pp. 575-606. Sus datos han sido corregidos parcialmente en FRANCH, R.: “Inmigración extranjera y reacciones de xenofobia a finales del Antiguo Régimen: algunas consideraciones sobre su incidencia en los casos de Valencia y Alicante”, *Saitabi*, nº 53, Valencia, 2003, pp. 117-132. Un planteamiento general sobre el conjunto del área mediterránea se puede ver en FRANCH, R.: “El papel de los extranjeros en las actividades artesanales y comerciales del Mediterráneo español durante la edad moderna”, en VILLAR, M.B. y PEZZI, P. (Eds.): *Los extranjeros en la España moderna. Actas del I Coloquio Internacional*, Málaga, 2003, T. I, pp. 39-71.

43 PÉREZ PICAZO, M.T.: “El input del arsenal de Cartagena en la economía murciana a fines del Antiguo Régimen”, en *Homenaje al profesor Juan Torres Fontes*, Murcia, 1988, pp. 1291-1302. Sobre el análisis de los registros del puerto de Cartagena, ver PÉREZ PICAZO, M.T. y LEMEUNIER, G.: *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*, Murcia, 1984, pp. 196-197. El control genovés de la sedería murciana en la segunda mitad del siglo XVII y su canalización tanto hacia Castilla como por Alicante se subraya en MIRALLES, P.: *La sociedad de la seda. Comercio, manufactura y relaciones sociales en Murcia durante el siglo XVII*, Murcia, 2002.

tránsito desde la hegemonía francesa y maltesa del último cuarto del siglo XVIII a la de los comerciantes españoles, entre los que destacaban los de origen catalán, en la primera mitad del siglo XIX. Pero la significación de esta evolución se comprende en mayor medida si se procede al estudio de los inventarios post mortem de algunos de los componentes de dichos colectivos. De esta forma se aprecia la progresiva sustitución, en las existencias de los almacenes y las tiendas, de los tejidos caros de origen extranjero por los más baratos de procedencia española, poniendo de manifiesto la creciente integración del mercado nacional⁴⁴.

44 PÉREZ PICAZO, M.T.: “El comercio lorquino en la transición del antiguo al nuevo régimen (1780-1850)”, *Áreas. Revista de Ciencias Sociales*, nº 2, Murcia, 1983, pp. 45-69. Sobre las diversas áreas del comercio murciano y el control francés de las exportaciones de seda y barrilla, ver PÉREZ PICAZO, M.T.: “El comercio murciano en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *La economía de la Ilustración. Cuadernos del Seminario “Floridablanca”*, nº 2, Murcia, 1988, pp. 123-151.