

RELACIONES COMERCIALES ENTRE ALEMANIA Y
LA COSTA ORIENTAL DE ESPAÑA
(FINES DE LA EDAD MEDIA HASTA EL SIGLO XVIII)

Hermann Kellenbenz

I

ENTRE Europa central y la península ibérica existían dos posibilidades de circulación para los mercaderes. Una era la vía marítima, es decir la ruta desde los puertos de los Países Bajos, de los puertos de la costa alemana desde Emden hasta los ducados de Holsacia y Schleswig y los puertos del mar Báltico, particularmente los puertos de las ciudades hanseáticas. Durante el florecimiento de la navegación hanseática buques de miembros de la liga hanseática visitaron los puertos de la costa septentrional de la península hasta los de Portugal y los de Andalucía. Si, en la Baja Edad Media, algunos llegaron más allá del estrecho de Gibraltar, fue una excepción. Más fácil era el intercambio con los mediterráneos en los puertos de los Países Bajos u otros lugares de la costa atlántica. Particularmente en Brujas existían colonias de mediterráneos.¹

Otra era la situación de los mercaderes de Alemania meridional. Para ellos era más favorable buscar el camino terrestre, porque atravesando la barrera de los Alpes o, bajando desde la Suiza occidental, los caminos del valle del Ródano se podía continuar el viaje a caballo hasta los Pirineos y más allá o se podía tomar, a Génova u otro puerto, un buque en dirección de Barcelona, Valencia, Alicante, etc.

¹ Cf. A. H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal na Idade Media*, Lisboa, 1959; H. Kellenbenz, "Der Norden und die Iberische Halbinsel von der Wikingerzeit bis ins 16. Jahrhundert", en *Germanisch-Romanische Monatsschrift, Neue Folge* 12, 1962; Íd., "Deutschland und Spanien, Wege, Träger und Güter des Handelsaustausches", en E. Dürr, H. Kellenbenz, *W. Ritter und Mitarbeiter, Spanien auf dem Weg nach Europa?* (Sozio-ökonomische Forschungen 19), Bern/Stuttgart, 1985 (con una bibliografía de los títulos pertinentes).

II

En la Baja Edad Media Alemania meridional, especialmente las regiones de Suavia y de Franconia, disponían de un conjunto de ciudades muy favorecidas por su situación geográfica en la red de los grandes caminos del tráfico transalpino. Desempeñaron un papel importante de intermediarios en el comercio con las otras partes del Imperio y el resto de Europa. Además, tanto en Suavia como en Franconia y el Palatinado superior, menos en las partes de Baviera, florecía la industria textil y metalúrgica. Se producían lienzos y fustanes en la región desde el lago de Costanza y Ulm hasta Memmingen y Augsburg, mientras que Nuremberg disponía de una artesanía muy especializada en la manufactura de artículos de metal y madera, llamados *Nürnberger Kleinwaren* o *Nürnberger Kram*. Se disponía también de materias primas, así el lino, en las regiones del Jura, la lana y en el Palatinado superior el hierro. Otros metales como el cobre y la plata se importaban de Bohemia, de Alemania central, del Tirol y de Hungría. Gracias al espíritu de empresa de los hombres de negocios de estas ciudades, el comercio de larga distancia se expandió a partir de la segunda mitad del siglo XIII hacia las diversas partes de Europa, y con los descubrimientos de los portugueses y españoles, los grandes mercaderes de Alemania meridional fueron los primeros en participar en el intercambio entre España y el mundo ultramarino. A diferencia del mercader hanseático que realizaba sus negocios solo o en compañía de dos personas por un plazo breve, los alemanes del sur preferían, como los toscanos, compañías grandes basándose en lazos familiares. La compañía más grande era la *Magna Sociedad Alemannorum de Ravensburg*. La compañía de los Diesbach y los Watt tenía su centro en Saint Gall. Otras tales empresas se podrían mencionar para Basilea, Ulm, Memmingen, Augsburg y Nuremberg.

Bastante pronto los mercaderes alemanes dirigieron su atención a los países del otro lado de los Pirineos. Ya en tiempos de los Hohensaufen existían ciertas relaciones que se extendían hasta Andalucía. Particularmente, con la decadencia de las ferias de la Champaña, el intercambio directo se intensificó. Los puertos más atrayentes eran los de la costa oriental. Hay que constatar el avanzar de los alemanes: vadearon la costa ibérica en combinación con sus intereses en Como, Milán y Génova, al otro lado con sus actividades en las ferias de Ginebra, más tarde en las ferias de Lyon y con los contactos con la corte papal en Aviñón. Así se ofrecían dos caminos principales, el uno pasaba por los pasos de los Grisones, por el Milanésado y por el territorio de la República de Génova. En Italia Superior los Visconti

favorecían el tránsito en dirección de Génova por las “provisiones Januae” a partir de 1346, concesión que más tarde fue renovada y modificada varias veces. Las facilidades del tránsito favorecían el comercio por vía Génova o por vía de Savona a Barcelona o a Valencia. Desde el sur de Francia se podía tomar el navío a Bouc o a Aigues Mortes o se podía cabalgar a lo largo de la costa pasando por Perpiñán.²

La documentación más antigua sobre contactos alemanes probablemente sea la nota del mercader nurembergués Ulman Stromer en su memorial sobre los gastos de aduana obligatorios en Barcelona. La documentación de los protocolos de Barcelona muestran que, por lo menos desde 1372, hay vestigios de alemanes en la capital de Cataluña. Encontramos nombres de miembros de familias que formaron la Gran Compañía de Ravensburg; así los Humpis, los Mötteli y los Muntprat. También Matthäus Rüntinger, un gran mercader de Regensburg, envió sus factores a Barcelona para comprar corales y azafrán que pertenecían al conjunto de los artículos de exportación más importantes.³

Desde aquella época la región del nordeste de España con los reinos de Aragón y Valencia, el principado de Cataluña y el Rosellón formó un destino de creciente importancia para la exportación y la importación de los alemanes meridionales. En el año 1420 el rey de Aragón, residente en Tortosa, otorgó un privilegio que conservó su validez hasta 1481. Según este privilegio el “dret real” se cobró a los alemanes

² Ph. Braunstein, “Wirtschaftliche Beziehungen zwischen Nürnberg und Italien im Spätmittelalter”, en: Stadtarchiv Nürnberg (ed.), *Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte Nürnbergs* I, Nürnberg, 1967, pp. 377 y ss.; H. Kellenbenz, “Oberdeutschland und Mailand zur Zeit der Sforza”, en *Gli Sforza a Milano e in Lombardia e i loro rapporti con gli stati italiani ed europei (1450-1535)*, Milano, 1982, pp. 193-225; Íd., “Die Graubündner Pässe im Rahmen der Verkehrsbeziehungen zwischen Oberdeutschland und Italien (Ende Mittelalter frühe Neuzeit)”, en U. Lindgren (ed.), *Alpenübergänge vor 1850, Landkarten-Strassen-Verkehr (Beihefte der Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 83)*, Wiesbaden, 1986, pp. 27-46; Íd., “Germania e Genova nei secoli moderni, relazioni terrestri e marittime”, en *Atti del Congresso Internazionale di studi storici. Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età Moderna, a cura di R. Belvederi*, Génova, 1983, pp. 476-501 (con más lit. pertinente).

³ Concerniente eso y lo siguiente, cf. H. Kellenbenz, “Las relaciones económicas y culturales entre España y Alemania alrededor de 1500”, en *Anuario de Estudios Medievales* 10, Barcelona, 1980, pp. 545-554 (con más lit. pertinente). Mencionamos particularmente las publicaciones de A. Schulte, H. Ammann, W. V. Stromer, H. C. Peyer, Ch. Schaper y de la parte de Barcelona los trabajos de M. Mitjá. Para Colonia cf. las contribuciones de F. Irsigler, H. Kellenbenz y S. Gramulla en H. Kellenbenz y Kl. van Eyll, *Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft* I, Köln, 1975, pp. 261, 284, s., 294, 391, 469, 474, 785; además F. Irsigler, *Die wirtschaftliche Stellung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 65), Wiesbaden, 1979, índice, los lugares pertinentes, y G. S. Gramulla, *Handelsbeziehungen Kölner Kaufleute zwischen 1500 und 1650* (Forschungen zur internationalen Sozial und Wirtschaftsgeschichte 4), Köln/Wien, 1972, índice, los lugares pertinentes.

como a los savoyardos por separado. Las cuentas de aduana se conservaron en tres series durante algunos años. Forman una fuente muy valiosa para el conocimiento del intercambio de los mercaderes alemanes con Cataluña y, también en parte, con Aragón.

Sin embargo, no dan la información completa sobre las transacciones alemanas. Lo prueban las anotaciones de la Crónica de los Diesbach. Otras empresas que mantenían contactos con la región pirenaica eran las sociedades de los Halbysen y de los Wiss de Basilea, pero la más importante era la Compañía de Ravensburg que, en los años anteriores a 1443, participó con más del 50 %, y en dicho año con el 69'3 %. Sus miembros importaban productos textiles, particularmente lienzos de Suavia y fustanes, además telas, hilos y cañamazos de los Países Bajos, metales y artículos de metal. En el lado de la exportación sobresalió el azafrán.

Los mejores años del comercio alemán decayeron durante el reinado de Alfonso el Magnánimo (1416-1458). Después de su muerte, cuando la guerra civil provocó dificultades al comercio internacional, el abasto del azafrán se trasladó a Zaragoza, siguiendo desde allí el camino terrestre a través de los Pirineos. En el año 1481 se publicó una nueva tarifa aduanera que suspendió los privilegios y cargó la importación con unos derechos de hasta el 50 %. Como consecuencia de tales dificultades la Compañía de Ravensburg anunció su intención de retirar su factoría de Barcelona. Sin embargo Hans Hinderofen continuó sus actividades; lo mismo hizo Noffre Humpis. En 1494 el médico nurembergués, oriundo de una familia de mercaderes, cuando hizo su viaje a España, encontró a varios mercaderes alemanes residentes en Barcelona que le obsequiaron con un hospedaje magnífico. Münzer menciona sus nombres: eran Georg Rasp de Augsburgo, Erhart Wigant llamado Frank, de Mergentheim, y Wolfgang Ferber de Ulm. Sobre las actividades de Ferber tenemos una nueva publicación alemana de Kurt Kohler.⁴

El mismo Münzer dice que, hacia algún tiempo, la principal parte del comercio se había trasladado a Valencia. En verdad, desde el principio del siglo xvi encontramos pocos vestigios de alemanes en Barcelona. En 1504 Hans Olbrich, probablemente no de origen suave, estaba en Barcelona. A partir de aquella época los nombres alemanes desaparecen en Barcelona, tampoco en los papeles de los Paumgartner de Augsburgo que conservan la documentación de varios factores de

⁴ K. Kohler, *Handelsakten der Ulmer Gesellschaft Färber-Ehinger um 1495*, Böblingen, 1968. Después de la crítica de W. V. Stromer en *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 59, 1972, pp. 563-565, Kohler ha publicado su tomo interpretativo, *Die Ulmer Gesellschaft Färber-Ehinger (Beiträge zur schwäbischen Geschichte 7)*, Stuttgart, 1987, un trabajo muy concienzudo.

Augsburgo y de Nuremberg, la capital de Cataluña aparece como centro comercial importante.

Cuando la compañía de los Fugger de Augsburgo trasladó sus actividades a la península ibérica, su centro se hallaba entre las ferias de Castilla, los maestrzgos de las Órdenes Militares y Sevilla. Carlos V de vez en cuando visitó Barcelona cuando hizo un viaje a Italia o volvió de allí y cuando las Cortes se celebraron en Monzón. Del mismo modo Felipe II visitó el país solamente cuando vino a Monzón. Así no era necesario para la compañía de los Fugger mantener una agencia permanente en Barcelona. En la primavera de 1519 cuando la elección de Frankfurt estaba en preparación, Carlos pasó algún tiempo en la capital de Cataluña. En aquel entonces Wolf Haller y Jorge Reihing, representantes de Jacob Fugger, estaban "en la corte". Otra vez, el mes de mayo de 1535, cuando el emperador preparaba su primera expedición de África, Caspar Weiler, entonces factor de la compañía, pasó unos días en Barcelona.⁵

Mucho más importante era Zaragoza, la capital del reino de Aragón. Este país se abría difícilmente al comercio exterior, pero disponía de azafrán, el producto tan estimado en Alemania meridional. Otro artículo de exportación era la lana. Las cuentas del *dret real* de 1430 muestran que el valor del azafrán era bastante superior al valor de los géneros importados. Los negocios más importantes los hicieron los Humpis de la *Magna Societas* de Ravensburg y Caspar Watt de Saint Gall, además los Spidelli de Isny, Johann Blanc (Hans Wiss) de Basilea, Johann Ryff de Freiburg y Thomas Hallberger de Nuremberg, un típico importador de los artículos metálicos de la metrópolis de Franconia. En los años noventa una compañía de Ulm, concluida entre Jacob Ehinger y Wolfgang Ferber, ya mencionada, mantenía, además de contactos con Barcelona, con Zaragoza y otros lugares como Calatayud. Sus agentes eran Clemens Ankenreute, joven de una familia de Ravensburg y Wolf im Graben que pertenecía a las familias mercantiles de Saint Gall. En el catálogo de los artículos importados encontramos fustanes y mercería como cuchillos, telas y pieles. Se exportaban azafrán y corales y se hizo el negocio del cambio. En 1506, según Aloys Schulte, la importación se compuso en su 65 % de textiles de Alemania meridional, de los Países Bajos y de Milán; además hubo una gran variedad de artículos especialmente de la industria metalúrgica. Entre los artículos exportados aparecen, al lado de azafrán, lana y pieles de cordero. Los clientes eran miembros de varios grupos sociales, españoles, cristianos nuevos y moriscos. Para la Compañía trabajaron alemanes y españoles. Desde

⁵ H. Kellenbenz, *Die Fugger in Spanien und Portugal* (en prensa).

Zaragoza esta gente hacía viajes por el país comprando azafrán y vendiendo sus artículos importados, visitando lugares como Huesca y Barbastro o Alcañiz más hacia el interior. Lugares de trasbordo al Mediterráneo eran Tortosa en el delta del Ebro y su puerto propio llamado Puerto de los Alfaques. En 1450 Wilhelm Sevell estuvo allí y para el año 1508 Antonio Algraf aparece mencionado.⁶

Poco a poco la Compañía de Ravensburg perdió su firmeza. Los Mötteli se separaron y después los Ankenreute siguieron. Algunos representantes como Hans Hinderofen y Ulrich Ehinger buscaron sus propios intereses. En 1523 la Compañía mandó a Heinrich Stüdlin y Ulrich Gessler a Zaragoza para vender el inventario restante de la factoría a Jacob Hochreutiner de Saint Gall y para cobrar deudas en varios lugares del país. En 1526 otro representante de la Compañía cobró créditos pendientes y Miguel Almazán le ayudó. Pero la decadencia de la Compañía de Ravensburg no es el caso típico de las relaciones hispano-alemanas de aquella época. Los cambios fundamentales que fueron una consecuencia de los descubrimientos y de la expansión ultramarina desde Portugal y desde Andalucía atrayeron particularmente mercaderes de Alemania meridional. El hecho de que el Imperio de los Habsburgo en el período de Carlos V incluía España y sus colonias en "Indias" ayudó a intensificar los contactos. En primer lugar los asientos de los Fugger y los Welser despertaron el interés en las rentas de Castilla y en la administración de los maestrazgos de las Órdenes Militares que cayeron en las manos del futuro emperador. Es muy interesante que descendientes o parientes de los mercaderes mencionados aparecen en la corte de Castilla, en Andalucía y en Lisboa como factores de los Fugger o los Welser.⁷

El azafrán de Aragón no perdió su interés totalmente. Lo muestran mercaderes de Saint Gall, de Nuremberg y de Augsburgo. En 1519 Heinrich Ehinger de una familia de Costanza y Sebastián Schöpferlin en su calidad de representantes de los Welser de Augsburgo participaron en las letras de cambio destinadas a ayudar al rey D. Carlos en la elección de Frankfurt. Fue tal vez uno de los factores alemanes quien escribió la relación sobre las entradas de Carlos como duque de Brabante y rey de Castilla que se conservaba en el archivo de los

⁶ Para eso y lo siguiente cf. otra vez Kellenbenz, *Las relaciones económicas y culturales*, 548, 551 ss.

⁷ Cf. H. Hellenbenz, *Die Fuggersche Maestrazgopacht (1525-1542). Zur Geschichte der spanischen Ritterorden im 16. Jahrhundert (Studien zur Fuggergeschichte 18)*, Tübingen, 1967; Íd., *Die Fugger in Spanien und Portugal*.

Paumgartner de Augsburgo.⁸ También desde las ferias de Lyon en Francia meridional hubo la posibilidad de organizar las compras de azafrán en la región de los Pirineos y más al sur. Al lado de los Welser los Tucher y los Imhoff de Nuremberg pertenecían a las compañías alemanas interesadas en el mercado de azafrán que al mismo tiempo buscaban monopolizar en combinación con el de Aquila en Italia.⁹

Con la crisis de Barcelona, Valencia se aprovechó del cambio. Aquí, para el siglo xv, existe documentación sobre varios mercaderes de Alemania meridional y de Suiza, además de tales de Colonia. Particularmente activos eran Jos Humpis de Ravensburg y Caspar Watt de Saint Gall. Es una lástima que los libros del *dret real* de Valencia no se conserven, debido al hecho de que la aduana se arrendó a almojarifes, entre ellos los Santángel que probablemente llevaron la documentación consigo. Buenos contactos con la Compañía de Ravensburg tenía Bernart Catalá almojarife desde 1484 hasta 1488. Varios jóvenes alemanes hicieron el viaje a Valencia para perfeccionar sus conocimientos en la técnica mercantil bajo la dirección de los factores de Ravensburg. La Compañía tenía una propiedad en la Puerta Nueva, al lado de la cual los factores vendían en una bodega "por menut". Uno de los alemanes, Jos Koler, fundó un monasterio que fue regalado magníficamente por la Compañía. Después de un cierto estancamiento alrededor de 1480 hubo otra fase de buenos negocios con el gobierno de D. Fernando de Aragón.¹⁰

Como en Barcelona y en Zaragoza el catálogo de los géneros importados incluye los lienzos de Suavia que tenían mejor demanda a principios del siglo xvi que anteriormente. Además se vendían fustanes, no solamente suavos sino también milaneses. Artículos metálicos como planchas, cuchillos, bacías y alambre de latón venían por parte de la Lombardía, de Nuremberg, de la Renania o de los Países Bajos. Nuremberg, debido a sus buenas relaciones con el este de Europa, podía suministrar también pieles preciosas como la marta cibelina. La Compañía vendía también productos de la industria textil de los Países Bajos, particularmente tela de lana de Arras, hilos de Oudenarde, finalmente cañamazos y cuchillos de la región del Ródano. En Génova

⁸ K. O. Müller (ed.), *Quellen zur Handelsgeschichte der Paumgartner von Augsberg (1480-1570)* (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit IX), Wiesbaden, 1955, pp. 113 y ss.

⁹ Sobre eso y lo siguiente cf. Kellenbenz, *Las relaciones comerciales y culturales*, pp. 549 y ss.

¹⁰ H. Kellenbenz, "Nürnberg Safranhändler in Spanien", en Íd., *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel* (Kölner Kolloquien zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 1), Köln/Wien, 1970, pp. 197-225.

los alemanes se proveían con camelote oriental y con terciopelo de algodón.¹¹

En general el valor de los géneros importados excedía al de los exportados, un hecho típico del intercambio. El capital sobrante sirvió para comprar azafrán, particularmente en el mercado de Zaragoza.

Las mercaderías exportadas reflejan la riqueza del hinterland del reino de Valencia. Al lado del azafrán, ya mencionado, estaba el azúcar. El doctor Münzer hablaba de las grandes cantidades de caña de azúcar que se cultivaban en los campos de los alrededores de Valencia, y la Compañía de Ravensburg tenía su propia refinería en la propiedad de D. Hugo de Cardona, situada en el pueblo Real de la Vega de Gandía que estaba bajo la dirección de un hombre del país. Los obreros eran moriscos en su mayoría. El azúcar exportado por los factores de la Compañía de Ravensburg se vendía en Lyon, en Ginebra, en Italia y en los diversos lugares de Alemania meridional, especialmente en las ferias de Frankfurt y en los Países Bajos. El mercado en los Países Bajos se perdió con el aumento de la producción azucarera en las telas del Atlántico, en Madeira y en las Canarias. Por eso la Compañía ya en 1477 se resolvió a abandonar su molino de azúcar y la refinería, pero continuó vendiendo el azúcar de Valencia en los otros mercados mencionados.

Otro producto de Valencia era la seda que, por cierto, era de peor calidad que la seda de Almería. El arroz que se producía en los pantanos fuera de Valencia encontró buen mercado en Flandes. Se exportaba mucho vino de Alicante para Inglaterra y los Países Bajos, pero la Compañía se interesaba más por el comercio de uvas, pasas y de los otros frutos del país, así de dátiles, almendras, higos, limones, conservas, cidra confitada, anís y comino.

Estaba además la grana, el saflor de Alicante y los productos del campo seco, la cera que en parte venía de Berbería, la lana, vellones de carnero, pieles de cordero, cueros y telas, productos de cerámica y algodón para el embalaje.

En Valencia clientes importantes eran D. Juan de Cardona, los Massiza, Martín y Rodrigo de Fagasa. En Alicante la Compañía tenía un delegado, Antonio Myngott, que compraba saflor, comino, anís, grana de escarlata y cera. Cuando Münzer visitó Alicante encontró a Jos Schedler de Kempton, un representante de la Compañía ya por muchos años. Según Schulte este Schedler trabajaba particularmente con los Ankenreute que se separaron de la Compañía de Ravensburg.

¹¹ Sobre eso y lo siguiente cf. Kellenbenz, *Las relaciones económicas y culturales*, pp. 550 ss.

En Almería los Mötteli tenían un representante ya en la época en que este puerto pertenecía al reino moro de Granada (1479). Almería exportaba la mejor seda española. Aquí Münzer encontró a dos alemanes, pero no mencionó los nombres. En Málaga, en 1513 vivía un Valentín Alemán, platero que estaba en relación con el impresor Cromberger de Sevilla. No hay que olvidar Granada donde la Compañía de Ravensburg también tenía su factoría. Münzer vio allí los escudos de algunos alemanes, pero no mencionaba los nombres. Mallorca tampoco faltaba en la red comercial de la Compañía.

III

Falta de estudios, pero también falta de suficiente documentación son la causa de nuestros rudimentarios conocimientos de las relaciones comerciales con la costa levantina de España a partir de mediados del siglo XVI. Sin embargo se encuentran vestigios. La empresa de los Fugger cuyas actividades se concentraron en Castilla y en Andalucía, mantenía desde allí contactos con Valencia y con Málaga. En Valencia se juntaron los dineros del servicio que las Cortes del Reino concedieron al rey D. Carlos y mercaderes establecidos en la capital como Juan Antonio Dadda, miembro de una familia milanesa, ayudaron a transferir las sumas debidas a los Fugger para el reembolso de las cantidades anticipadas en la forma de asientos. Dadda ayudó también cuando se trataba de comprar conservas que se mandaron a Alemania por la vía de Génova y de Milán.¹²

Un importante punto de apoyo de la armada española en el Mediterráneo era Málaga con talleres para el armamento de las flotas y la fundición de cañones. Se necesitaban cobre y otros pertrechos y para el sustento de las tripulaciones se compraba trigo y otros bastimentos de los maestrazgos de las Órdenes Militares. Considerables cantidades de cobre pasaron por los puertos de los Países Bajos y de las ciudades hanseáticas a Sevilla, a Cádiz y a Málaga. Un negocio bien conocido se hizo en el año 1541. En este año Sebastián Kurz, factor de los Fugger, concluyó un asiento sobre 6.000 quintales de cobre "húngaro" (es decir cobre de Eslovaquia) de los cuales 4.500 se transportaron a Málaga. Para la fundición de cañones de bronce se necesitaba, además de cobre, estaño. Estaño se producía en Inglaterra y en Europa central, particularmente en Sajonia y en Bohemia. Hay documentación sobre estaño

¹² H. Kellenbenz, "I Borromeo e le grandi casate mercantili milanesi", en *San Carlo e il suo Tempo. Atti del Convegno Internazionale nel IV. centenario della morte* (Milano, 21-26 maggio 1984), Roma, 1986, pp. 805-835; Íd., *Die Fugger in Spanien und Portugal*.

que los factores de los Fugger vendían en Sevilla y en Cádiz. Probablemente los talleres de Málaga recibían estaño por la mediación de los factores de los Fugger aunque no haya documentación directa. En Augsburgo y en Innsbruck Gregor Löffler, el fundidor más famoso de su época, fundió cañones para la exportación a España por vía de los Países Bajos. Todavía no se sabe en qué escala Málaga fue proveída con tales cañones. Para librarse de las circunstancias de la fundición en Alemania o en los Países Bajos y de los riesgos del transporte marítimo, el gobierno hizo venir fundidores alemanes a Málaga. Los detalles de sus actividades todavía no los conocemos.¹³

Otros artículos buscados por la Corte y los nobles eran armas, particularmente arneses suntuosos hechos por los maestros de Augsburgo, Nuremberg, Múnich y Landshut. Escritorios y otros artículos de los ebanistas de Augsburgo y pergaminos de Nuremberg recibió, por ejemplo D. Carlos, el infeliz hijo de Felipe II. Los mencionamos porque el transporte se hizo por vía de Milán y Génova a Alicante. Desde Alicante a la Corte dos carreteros estaban 21 días en el camino. Conocemos los gastos para el transporte desde Augsburgo a Génova, pero no lo que supuso el transporte desde Génova a Alicante y desde Alicante a la Corte.¹⁴

Desde el momento que el Milanesado se encontraba en las manos de la casa de Austria, es decir a partir de 1535 y más tarde, con Felipe II, en las manos de España, la ruta tradicional por vía de Milán y de Génova a España facilitó las relaciones comerciales con la costa levantina de España. Lo muestran las sacas de metales preciosos que los Fugger recibían por sus asientos por la vía marítima con Génova como puerto de trasbordo. La misma ruta siguieron los pagos en favor de los embajadores en la Corte imperial, por ejemplo el conde Oñate.¹⁵ En un trabajo, basado sobre la documentación del Archivo Municipal de Augsburgo, Friedrich Blendinger ha publicado una serie de casos que confirman la viabilidad de la línea Milán-Génova para la exportación

¹³ H. Kellenbenz, "Oberdeutsche Geschütze und Harnische für Spanien", en F. Mathis y J. Riedmann, *Exportgewerbe und Aussenhandel vor der Industriellen Revolution Festschrift Georg Zvanowetz* (Veröffentlichungen der Universität Innsbruck 142), Innsbruck, 1984, pp. 199-210; íd., "Sächsisches und böhmisches Zinn auf dem europäischen Markt", en *Historia socialis et oeconomica*, Festschrift für Wolfgang Zorn zum 65. Geburtstag, ed. por H. Kellenbenz y H. Pohl (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 84), Wiesbaden/Stuttgart, pp. 235-258.

¹⁴ Kellenbenz, *Oberdeutsche Geschütze und Harnische*, pp. 203 ss.

¹⁵ H. Kellenbenz, "Los Fugger en España en la época de Felipe II. ¿Fue un buen negocio el arrendamiento de los maestrazgos después de 1562?", en A. Otazu (ed.), *Dinero y crédito (siglos XVI al XIX)*, *Actas del primer coloquio internacional de historia económica*, Madrid, 1978, pp. 19-36; íd., Kellenbenz, "Geldtransfer für Graf Onate, en *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel I*, Toulouse, 1973, pp. 277-298.

de los productos de la industria textil y metalúrgica de Alemania meridional, particularmente después de la conquista de Augsburgo por el partido católico, es decir después de 1635. Hay que suponer que una parte de las exportaciones destinadas, según las fuentes, a Milán o a Génova hayan tenido España como último destino. Algunos ejemplos lo prueban. En 1645 el mercader Elías Schröck envió 6 "legel" (barriles) de fustanes de Augsburgo (cada uno de 45 piezas) a España por la mediación de las agencias de transportes Eckolt en Lindau y Rusca en Milán. El mismo año Jacob Hoser, otro de los grandes mercaderes de Augsburgo, envió 6 "legel" de fustanes vía Lindau, Milán y Génova donde los agentes de transportes Johann Anton y Josef Maroni los reexpidieron a España.

En 1648 Johann Georg Schluderspacher exportó 4 cajas de armaduras de cama fabricadas de hierro con ornamentos de plata, además un retrato de la beata virgen María y del santo Francisco de Asís, seis candeleros de plata dorada con las enseñas de la Inquisición. El envío, en total cuatro cajas, pasó, por vía de Génova, a Madrid. Las cuatro cajas contenían además dos cajitas con cruces de madera, cinco fascículos con limas de hierro y tres barriles de cebada triturada. En julio de 1649 los herederos de Jacob Bauhof y Jacob Brechles enviaron diez "legel" con fustanes colorados por mediación de la casa Bensperg de Lindau a Milán, desde allí por Giulio Monicelli a Génova y desde allí a "Cecilia" (?) en España al procurador Antón Noci di Crema.¹⁶

IV

Desde mediados del siglo XVII hasta fines del siglo XVIII la documentación sobre el comercio por los Alpes y los puertos de la costa de Liguria es bastante escasa, pero los datos que están a nuestra disposición nos apoyan en la convicción de que la ruta de Milán y Génova haya conservado su importancia, excepto períodos de guerra y otras dificultades políticas.^{16a} Según las investigaciones de Heinz-Theo

¹⁶ F. Blendinger, "Augsburger Handel im Dreissigjährigen Krieg nach Konzepten von Fedi di Sanita, Politen, Attesten u.ä. en J. Schneider et al, *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege II* (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 5), Stuttgart, 1978, pp. 287-309.

^{16a} Durante las guerras entre el Imperio y Francia la política mercantilista de Francia favoreció el tránsito por vía de Ginebra. Así, cerca del 1700, el tránsito por vía de Milán y de Génova perdió en favor de la ruta desde Ginebra a Marsella: H. Lüthy, *Die Tätigkeit der Schweizer Kaufleute und Gewerbetreibenden in Frankreich unter Ludwig XIV und der Regentschaft*, Zürich, 1943, pp. 54 ss.; I. Bog, *Der Reichsmerkantilismus, Studien zur Wirtschaftspolitik des Heiligen Römischen Reiches im 17. und 18. Jahrhundert* (Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 1), Stuttgart, 1955, pp. 32 y ss., 142, 145, 153 y ss.

Niephaus, alrededor del 60 % de la exportación de Génova se dirigían a los puertos españoles de donde un cierto porcentaje se reexportó a las colonias. Eso valía particularmente para la segunda mitad del siglo XVIII. Eso permite llegar a la conclusión de que artículos de la industria textil y metalúrgica de Alemania hayan mantenido el favor del mercado español. Niephaus menciona la producción textil de centros en Württemberg como Urach, Laichingen y Calw y varios lugares de la región del lago de Costanza, particularmente Arbon y Rorschach al margen de la zona suiza industrializada de Appenzell y Thurgau. En parte los centros Ulm, Memmingen, Kempten (con otros lugares del Allgäu) y Augsburgo sufrieron por la nueva concurrencia. Sin embargo, como sustitución, hubo exportación de manufacturas de Sajonia y Silesia en cuanto que no pasaba por vía de Hamburgo. Nuremberg mantenía su posición dominante en la exportación de artículos de la industria metalúrgica. Al otro lado los puertos españoles continuaron la exportación de metales preciosos particularmente de plata a Génova en la dirección de Alemania. Tomamos algunos ejemplos ilustrativos de la situación. La casa de C. F. Hailbronner, la más importante en Ulm, especializada en textiles, vivió una restricción de su abasto. En Memmingen en el segundo decenio del siglo XVIII la casa Zoller y Furtenbach tenía contactos con Cádiz, Alicante, Málaga y Valencia. Una innovación de la industria de Augsburgo era la manufactura de telas de algodón estampadas y el "Augsburger Zitz" era un producto famoso, pero todavía no sabemos en qué medida fue exportado a España. La venta de productos metalúrgicos de Nuremberg y su región ilustra el ejemplo de la casa Förster & Günther. Clientes eran las casas P. J. Blache en Murcia, Joseph Rouson, Andrés Pescetto, Bernardo Ayoardo, Cayetano Mordella en Cartagena, Areco y Borrell, además Salvien Pelissier y Compañía en Valencia y Francesco Busca en Barcelona. Otro comprador de productos de Franconia era Juan Fernández en Valencia. En Lindau actuaron como agencias de transportes las casas Seutter, Halder, Ruepprecht y Pfister.¹⁷

¹⁷ W. Zorn, *Handels- und Industriegeschichte Bayerisch-Schwabens 1648-1870*, Augsburgo, 1961, pp. 21, 39, 75, 78; Íd., "Zur Geschichte der schwäbischen Wirtschaft, 1368-1869", in W. Zorn y L. Hillenbrand, *Sechs Jahrhunderte schwäbische Wirtschaft, Beiträge zur Geschichte der Wirtschaft im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben*, Augsburgo, 1969, pp. 49 ss.; H.-Th. Niephaus, *Genuas Seehandel von 1745-1848, Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zur Iberischen Halbinsel, zu West- und Nordeuropa sowie den Überseegebieten* (Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 8), Köln/Wien, 1975, pp. 32, 83 ss.; H. Lebbe, *Förster & Günther, Die Geschichte einer Nürnberger Kaufmannsfamilie in den Wirren der Französischen Revolution und der napoleonischen Ära*, Diss. Erlangen, 1953 (ms).

V

Málaga y otros puertos más al sur recibían remesas de Nuremberg y otros centros del sur alemán también por vía de Hamburgo o Amsterdam. Con eso observamos una tradición que ya existía al final del siglo XVI.¹⁸ La navegación hanseática con los puertos del Mediterráneo vivió un ascenso remarcable justamente al final del siglo XVI durante la gran crisis cerealícola, pero con las actividades nuevamente crecientes de los corsarios norteafricanos ya desde el segundo decenio del siglo XVII retrocedieron ante tal peligro. Sin embargo, en 1624 nada menos que 27 buques tornaron de Málaga a Hamburgo. Málaga fue el puerto más visitado. Menos interesantes eran Vélez Málaga, Almuñécar, Solobreaña, Motril y Almería. Una fuente de Hamburgo, los "Schifferbücher", mencionan además Cartagena, Valencia y Barcelona. Alicante fue visitado por su vino y por la sal que se producía en sus alrededores. Grandes buques que volvieron de Italia pasaron por un puerto de Francia meridional u ibérico para completar su flete.¹⁹

El peligro de los corsarios hizo necesario la organización de convoyes. Los holandeses fueron los primeros a defenderse de tal manera en el segundo decenio del siglo XVII. Los ingleses siguieron, los hamburgueses organizaron un almirantazgo a partir de 1623, pero se limitaron a visitar los puertos menos amenazados de la península. Pero Málaga no faltaba en la lista. En 1647, en la fase de la paz westfálica, 16 buques salieron destino de Málaga.²⁰

En la segunda mitad del siglo los puertos más importantes para los convoyes de Hamburgo eran, en España, Cádiz y Málaga. Verdad es que extender el viaje a Málaga y a Alicante causó problemas, porque justamente la región entre Gibraltar y Málaga era una de las más

¹⁸ H. Kellenbenz, "Oberdeutsche Portugal- und Spanienhändler in Hamburg um 1600", en *Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig*, Lübeck, 1953, pp. 513 ss.; Íd., *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590-1625*, Hamburg, 1954, pp. 153 ss.; E. E. Unger, "Nürnbergers Handel mit Hamburg im 16. Jahrhundert", en *Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg* 54, 1966, pp. 1-85.

¹⁹ L. Beutin, *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen* (Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte 1), Neumünster, 1953, pp. 1 ss.; Kellenbenz, *Unternehmerkräfte*, p. 13; Íd., "Gens de mer nordiques dans la Méditerranée: le cas de Hambourg", en *Le genti del mare Mediterraneo a cura di R. Ragosta*, Napoli, 1981, pp. 814 ss.

²⁰ E. Baasch, *Hamburgs Convoysschiffahrt und Convoywesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und der Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert*, Hamburg, 1896, pp. 9 ss.; Kellenbenz, *Gens de mer*, pp. 815, 819. Para 1648 cf. M. Reissmann, *Die hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht*, Hamburg, 1975, pp. 38, 58 ss.

siniestradas por los corsarios. El gobierno de Hamburgo hizo largas consultas sobre la cuestión si se debía extender el viaje hasta Málaga y Alicante o no. Los mercaderes estaban a favor de la extensión, y así en 1669 el gobierno aprobó tal extensión. Otras duras discusiones tardaron la salida del convoy en 1694. En general Málaga fue visitada por los convoyes con destino a Italia; otros visitaron Málaga directamente. En algunos casos se incluía Alicante en la ruta.²¹

Durante la guerra nórdica y los años posteriores fue más y más difícil pasar por el estrecho de Gibraltar. Según el memorándum de un mercader del año 1740, la navegación de los hamburgueses progresivamente cedió a los ingleses y a los holandeses. La consecuencia era que los que poseían buques capaces de hacer el viaje a Cádiz y a Málaga se vieron obligados a venderlos. En el año 1746 el convoy hamburgués hizo el viaje una vez más. Después de una escala a Cádiz llegó a Málaga el 14 de octubre con tres buques. Aquí el capitán, Joachim Wilhelm Brockes, escribió sus observaciones hechas durante el viaje. El resultado: contra la preponderancia de los corsarios un solo buque armado no era suficiente, se necesitaban dos buenas fragatas, y el cónsul residente en Cádiz, Dathe, escribió a Hamburgo que era necesario armar "un par de buques de 20 cañones". Brockes salió de Málaga con un navío hamburgués y un holandés para Gibraltar continuando su viaje a Lisboa. De Lisboa salió en febrero de 1747 para Cartagena donde llegó el 6 de marzo, el 13 continuó a Alicante donde llegó el 19 y el 14 de abril llegó a Málaga. Aquí tres buques se juntaron, dos hamburgueses que vinieron de Livorno y de Zette y un bremense. Con ellos Brockes salió del puerto en dirección a Cádiz. La experiencia de este viaje confirmó al capitán Brockes en la convicción de que un solo buque de convoy no bastaba para defender los buques de mercancía y que las naciones que habían hecho la paz con los berberescos eran superiores concurrentes de los hamburgueses. Durante los años siguientes Hamburgo en su delicada situación buscó adaptarse a las circunstancias. Una de las soluciones era fletar buques con pabellón extranjero, escandinavo u holandés, o armar fragatas bien armadas con cañones pagando, en el último caso, subvenciones. Una tal fragata visitó Málaga y "el mar mediterráneo" en 1747. Finalmente los hamburgueses prefirieron concluir un tratado con Argel en 1751 con la promesa de proveer armas y municiones. La consecuencia era un conflicto con España que rompió las relaciones con la ciudad. El comercio con España era más importante, por eso Hamburgo renunció al tratado con

²¹ Véase Baasch, *Hamburgs Convoyschiffahrt*; Beutin, *Der deutsche Seehandel*, y Kellenbenz, *Gens de mer*, p. 819.

Argel, mientras que Suecia y Dinamarca (con Noruega) siguieron con su política de tratados. En los años ochenta la navegación de Hamburgo en dirección de puertos ibéricos se incrementó, pero no tenemos cifras exactas de los buques que pasaron el estrecho de Gibraltar. En todo caso el número de los buques que cargaron en Málaga era superior al de los que hicieron escala en Cádiz.²²

Ciertas indicaciones sobre el papel de los diferentes puertos permite la existencia de colonias de mercaderes alemanes. Wilhelm von den Driesch ha estudiado la situación particularmente en el siglo XVIII. A base de su publicación se puede concluir que en Barcelona los catalanes mismos dominaban el comercio mientras que en los otros puertos los extranjeros mantenían posiciones fuertes. De un cierto interés es la casa danesa Roberto Herries y Compañía establecida en Barcelona. Su socio era el alemán Andrés Tilebein. Hay que ver las actividades danesas en Barcelona en combinación con la Real Compañía de Comercio de 1755 que tenía el privilegio de comerciar con Santo Domingo y con Puerto Rico. Como propietarios de las Islas Vírgenes con un punto de apoyo comercial en Santo Tomás los daneses tenían el mismo interés en las actividades de la Compañía de Barcelona como en la de Caracas cuya base era Guipúzcoa porque facilitaba su comercio en el Caribe. Los intereses de mercaderes de Hamburgo y de Altona (que entonces se hallaba bajo la dominación de Dinamarca) coincidieron con las aspiraciones danesas.²³

En Valencia los franceses poseían un papel dominante sobre los genoveses y malteses. Ya oímos de algunos como compradores de artículos de la industria metalúrgica de Nuremberg. En Alicante, interesante por su vino y otros frutos del país, las ciudades hanseáticas ya tenían un cónsul en la segunda mitad del siglo XVII, una tradición que se perdió con la guerra nórdica. Verdad es que su puerto era más activo que el de Valencia. En Alicante también los franceses domina-

²² Véase Baasch, *Hamburgs Convoyschiffahrt*, pp. 58, 484 ss. y 494 ss.; Beutin, *Der deutsche Seehandel*, pp. 59 ss.; Kellenbenz, *Gens de mer*, pp. 820 ss., 827 ss.; H. Pohl, *Hamburgs Beziehungen zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, 1963, pp. 68 ss., 73 ss.; W. Kresse, *Materialien zur Entwicklungsgeschichte der Hamburger Handelsflotte 1765-1823*, Hamburg, 1966, no menciona casos de pasaje del Estrecho; Niephaus, *Genuas Seehandel*, pp. 67 ss.: menciona el caso de dos buques dinamarqueses.

²³ J. Vicens Vives, *Manual de Historia de España*, Barcelona, 1959, pp. 515 ss.; W. von den Driesch, *Ausländische Kaufleute während des 18. Jahrhunderts in Spanien und ihre Beteiligung am Kolonialhandel* (Forschungen zur internationalen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 3), Köln/Wien, 1972, pp. 348 ss. y 445 ss. Cf. también H. Kellenbenz, "Die Deutschen in der Karibik" en H. Fröschle (ed.), *Die Deutschen in Lateinamerika, Schicksal und Leistung*, Tübingen/Basel, 1979, pp. 615 ss. (con lit.).

ban. Por lo demás S. Portes está mencionado como cónsul de Dinamarca en 1765.²⁴

Málaga se convirtió en el puerto más importante para el comercio alemán. Ciertamente el valor del comercio alemán en Cádiz era más alto por el peso de la exportación de textiles, de la categoría de lienzos y de las cargazonas de productos coloniales. La atracción de Málaga se fundaba en el rico catálogo de los frutos del país, incluso el vino de Málaga. En el año 1779, 17 hamburgueses vivían en Málaga como "transeúntes", la "nación" se limitaba a cerca de 13, pero el número de genoveses, franceses e ingleses superaba en un alto grado el de los alemanes. Las ciudades hanseáticas, es decir, en primer lugar Hamburgo, eligieron sus cónsules entre los miembros de la nación.²⁵

Además de los puertos hanseáticos hay que considerar las actividades de los otros puertos alemanes de la costa del mar del Norte como del mar Báltico. Ya mencionábamos los intereses de los daneses. No hay que olvidar a los prusianos y sus posibilidades desde Alemania meridional siguiendo la vía del puerto austriaco de Trieste, pero con eso tocamos un campo en que todavía faltan trabajos exhaustivos.²⁶

VI

Era nuestra intención resumir el actual estado de investigación sobre las relaciones comerciales entre Alemania y la costa levantina de España desde fines de la Edad Media hasta fines del siglo XVIII dejando fuera los cambios que se iniciaron con la Revolución Francesa y las guerras que la siguieron. El resultado es un panorama con las líneas más o menos generales. A varios puntos las líneas son más detalladas gracias a la documentación particular como lo muestra la historia de la Gran Compañía de Ravensburg. A partir del siglo XVI la documentación alemana es menos abundante, y para la investigación queda la tarea de llenar las lagunas tan pronto como sea posible. Pero de la misma importancia es la obligación de explorar las ricas fuentes

²⁴ Von den Driesch, *Ausländische Kaufleute*, pp. 330 ss., 340 ss.

²⁵ Beutin, *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet*, p. 155; H. Pohl, "Die diplomatischen und konsularischen Beziehungen zwischen den Hansestädten und Spanien in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts", en *Hansische Geschichtsblätter* 83, 1965, pp. 72 ss.; Íd., "Die hanseatischen Nationalen in Cádiz und Málaga im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts", *ibid.* 84, 1966, pp. 88-101; Íd., *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien, índice: Cádiz, Málaga*; von den Driesch, *Die ausländischen Kaufleute*, pp. 418 ss.

²⁶ Beutin, *Der deutsche Seehandel*, pp. 87 ss., 117 ss., 155 ss.; von den Driesch, *Die ausländischen Kaufleute*, pp. 423 ss.

italianas, por ejemplo las de Génova y los archivos españoles pertinentes.²⁷ Solamente con semejantes esfuerzos será posible completar el armazón estadístico que la investigación ha preparado desde José Canga Argüelles hasta Hans Pohl.²⁸

²⁷ Cf. E. Salvador Esteban, "Relaciones comerciales Génova-Valencia en el siglo XVI", en *Atti del Congresso Internazionale di studi storici, Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età Moderna*, pp. 175-212; ead., "Política y comercio en la Valencia del siglo XVII", en *Atti del II Congresso Internazionale di studi storici, Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età Moderna* a cura di R. Belvederi, Genova, 1985, pp. 111-155.

²⁸ Cf. Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien*, particularmente pp. 218 ss.; von den Driesch, *Die ausländischen Kaufleute*, pp. 418 ss.; H. Kellenbenz, "Der deutsche Aussenhandel gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts", en F. Lütge (ed.), *Die wirtschaftliche Situation in Deutschland und Österreich um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert* (Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 6), Stuttgart, 1964, p. 55; Íd., *Deutschland und Spanien*, pp. 36 ss.