

El Comercio naval de importación de Valencia
en el tercer cuarto del siglo XVII
(1.651-1.675)



Tesis doctoral dirigida por los
Doctores Emilia Salvador Esteban y Ricardo Franch
Benavent

Presentada por Vicente Blanquer Roselló
Valencia, enero de 2.016

Programa de doctorado 235

En portada: imagen del puerto de Valencia en el siglo XVII, cortesía del Archivo del Reino de Valencia

Índice

Capítulos

	Páginas
Agradecimientos	4
1 Introducción	5
2 Fuentes documentales	17
3 Marco físico.....	37
4 La trayectoria del tráfico marítimo y las áreas de procedencia de las embarcaciones	47
5 Tipología y técnica naval	121
6 Productos de importación.....	139
7 El elemento humano.....	539
Conclusiones	591
Bibliografía.....	597
Apéndices	605
Pesos y medidas	606

Apéndice documental: Represalia general, contra ingleses	663
Aproximación a la relación de carga de las naos	667
Abreviaturas de la base de datos	696

Agradecimientos

Antes de entrar en materia, quería expresar mi agradecimiento a los tutores que me han animado y me han acompañado a lo largo de estos años por sus consejos, aportaciones, orientaciones y sobre todo por sus correcciones que han hecho posible que este trabajo saliera adelante, en especial a Doña Emilia Salvador y a don Ricardo Franch, sobre todo por su paciencia y por su ánimo en los momentos difíciles, así como también a todo el personal del Archivo del Reino de Valencia por su dedicación tanto a la hora de la búsqueda como de la aclaración de dudas, a Roberto Blanes por el tiempo que me dedicó para aprender el programa informático que he usado en el presente trabajo y a Julia Lorenzo por el acceso que me dio a su listado de mercaderes franceses.

1

Introducción

El presente trabajo se inscribe dentro de una trayectoria de investigación más amplia que se centra en una serie documental de extraordinaria importancia sobre cuyo valor ya llamó la atención en su día el profesor Henry Lapeyre. El presente trabajo viene jalonado por la labor de varios investigadores de cuyos esfuerzos dan fe la publicación de cuatro Tesis Doctorales¹ y a la lectura de 19 Tesis de Licenciatura,² sin contar la que precede al trabajo presente. De entre ellas, la de Roberto Blanes incorpora a la investigación el empleo de recursos informáticos, lo cual ha permitido mayor rapidez y mayores posibilidades en la explotación de los datos recogidos. En nuestro caso, la investigación realizada nos ha permitido disponer de información sobre un total de

¹ Castillo, A. *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*. Madrid, 1.967, Salvador, E. *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia 1.970, esta Tesis fue objeto de una publicación con el mismo título en 1.972. Guiral, J., *Valencia puerto mediterráneo en el siglo XV (1.410-1.525)*, Valencia, 1.989 y Blanes, R. *Comercio de importación en la Valencia del segundo cuarto del seiscientos*, Valencia 2.001. Esta última Tesis ha sido objeto de una publicación con el título *El puerto de Valencia: Encrucijada de rutas, productos y mercaderes (1.626-1.650)*, Valencia, 2.003.

² Tesis de Licenciatura inéditas de Ibáñez, M.R., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.627*, Valencia, 1.973; de Moreno, L., *Comercio marítimo de importación en Valencia, 1.626*, leída en Valencia 1.974; Chordá, J.L., *Comercio marítimo de importación en Valencia, 1.663*, Valencia 1.975; Gastaldo, M.A., *Comercio marítimo de importación en Valencia (año 1.651)*, Valencia, 1.975; Gascón, M., *Comercio marítimo de importación en Valencia en 1.609*, Valencia, 1.978; Sánchez, *Comercio marítimo de importación en Valencia en 1.659*, Valencia 1978; Alcañiz, F., *Comercio marítimo de importación en el año 1.670*, Valencia, 1.978; Lasso de la Vega, E., *Comercio marítimo de importación por el puerto de Valencia . Año 1.688*, Valencia 1978; Alonso, M., *El comercio marítimo de importación en Valencia. Año 1.684*, Valencia, 1.980; Colomer, M.P., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.681*, Valencia 1.981; Martí, J., *Comercio marítimo de importación en Valencia, año 1.693*, Valencia, 1.981; Martí, C., *Comercio marítimo de importación de Valencia en el año 1.700*, Valencia, 1.981; Martí, A.S., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.645*, Valencia, 1.983; Torrejón, J.A., *Comercio marítimo de importación en Valencia en 1.649*, Valencia, 1.983; Maldonado, L., *Comercio marítimo de importación en Valencia (año 1.650)*, Valencia 1.983; Moll, M.C., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.701*, Valencia 1.983; Moya, G.M., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.605*, Valencia, 1.986; Puga, M., *Comercio marítimo de importación en el puerto de Valencia en el año 1.615*, Valencia, 1.986; Serrat, M.R., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.601*, Valencia, 1.987 y la de Blanquer, V., *Comercio de importación del puerto de Valencia, 1.652*, Valencia, 2.007, que precede a este trabajo.

Las fuentes del Archivo General de Simancas tienen un valor complementario pero, aun así, algunas han sido útiles por ejemplo la *Relación de embargos y represalia general contra bienes de Ingleses de orden de Su Majestad en el Reyno de Valencia 15 de septiembre de 1.655, como represalia por los ataques contra Santo Domingo y Jamaica a principios de dicho año* AGS, Est, 2989 por cuanto que nos permiten conocer el nombre de los comerciantes ingleses en el Reino de Valencia y junto con el trabajo de Julia Lorenzo sobre franceses resulta útil para afinar el análisis en algunos puertos como Alicante que aunque se trate de un puerto Mediterráneo funciona como la escala de la entrada de productos ultramarinos en el Reino de Valencia.

9.051 embarcaciones y cruzar más de 42.604 registros, obteniendo una serie de miles de datos de los cuales se ha empleado sólo una pequeña parte, al exceder lo manejable la información acumulada, procurando centrarnos en aquellos que hemos considerado más relevantes, al efecto de nuestro trabajo.

Los resultados obtenidos en la exhumación de esta serie del Peaje de Mar se pueden comparar además con los proporcionados por otros estudios sobre el comercio mediterráneo, como por ejemplo el trabajo de Andreu Bibilioni sobre el comercio de Mallorca.³ En la revisión bibliográfica publicada en 1.976 por A.M. Bernal y A. García Baquero⁴, estos autores indicaban que la historiografía había prestado una atención prioritaria al estudio del tráfico marítimo, aunque destacaban que se debía potenciar el análisis de la estructura del capital comercial y su funcionalidad; la conexión entre comercio y producción; la articulación de las áreas de mercado; y el análisis de los hombres de comercio desde el punto de vista de su entramado social. La documentación útil para esta tarea es la generada por la gestión de los negocios mercantiles o, en su defecto, la proporcionada por los protocolos notariales. Los resultados de esta línea de investigación describen un desplazamiento de los grandes ejes comerciales del Mediterráneo al Atlántico, tendencia que va a consolidarse en la segunda mitad del siglo XVII. Sin embargo, este auge del comercio atlántico no implica un desfundamiento del comercio mediterráneo sino su imbricación dentro de un contexto más amplio. Del mismo modo que la llegada de Portugal a la India afectó al comercio de las especies de las ciudades italianas con Alejandría pero no lo eliminó totalmente, tampoco lo eliminó la división del Mediterráneo que siguió a la batalla de Lepanto sino que continuó aunque de formas más complicada.⁵ Del mismo modo sucede con el comercio del Mediterráneo occidental, que va a experimentar una serie de cambios. A principios de la edad moderna España se hallaba en la confluencia de los circuitos comerciales que conectaban el norte de Italia con el sur de Países Bajos, fenómeno que se remonta a la reapertura de la navegación del estrecho de Gibraltar a finales del siglo XIII. Como consecuencia de la guerra civil catalana, (1.462-1.472) Valencia se convierte en el vértice comercial de la Corona de Aragón que participará en este comercio junto a las

³ Bibilioni, A, *El comerç exterior de Mallorca, Homes, mercats i productes d'intercanvi, (1.650-1.720)*, Palma de Mallorca 1.995.

⁴ Franch, R, "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", *Obradoiro de Historia Moderna*, núm 17/2.008, p. 78.

⁵ Salvador, E "España y el Comercio Mediterráneo en la Edad Moderna", *El Comercio en el Antiguo Régimen*, III Reunión científica de la Asociación española de Historia Moderna, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 1.995, p. 14.

ciudades italianas como Génova hasta que Sevilla se convierta en la sede del comercio con América,⁶ momento a partir del cual el comercio valenciano comienza a debilitarse. Aunque el porcentaje de naves mediterráneas sea muy elevado, se observa un importante cambio cualitativo en la naturaleza y composición del comercio atlántico y es la sustitución de las embarcaciones de la costa cantábrica, gallegas y vizcaínas, por naves de la Europa del Norte, especialmente a partir de los años setenta del siglo XVI. Desde estas fechas no llega prácticamente ninguna embarcación de la cornisa cantábrica, mientras que el goteo nórdico continúa como una lluvia fina, repartiéndose el mercado entre ingleses y flamencos, pero con una ligera ventaja de los segundos sobre los primeros, especialmente a partir de 1584 cuando se establezca la ruta entre Terranova y Valencia. Esta nueva ruta dará lugar a un comercio triangular entre las Islas Británicas, el Nuevo Mundo y el Mediterráneo, en el que el bacalao y la sardina serán la mercancía principal que llevará al Mediterráneo a cambio de aceite y vino, entre otros productos. Avanzando el siglo XVI el comercio entre la cornisa cantábrica y los Países Bajos se resiente por las guerras de Flandes y esto da lugar a una reconversión de las tradicionales rutas de la lana hacia el Mediterráneo,⁷ en especial hacia Cartagena y Alicante y de los metales preciosos hacia Barcelona, como centro de redistribución para pagar las deudas contraídas, con banqueros y asentistas. Esta irrupción del Atlántico en el Mediterráneo no tiene un efecto depresor sino dinamizador del comercio y provoca en desplazamiento de Valencia por Barcelona. Este desplazamiento se explicaría por las mejores condiciones de su puerto que desde Juan II a finales del XV, disponía de un espigón que lo protegía de la colmatación los depósitos aluviales del río Besós; pero también por la presencia de otros puertos menores como Mataró, Canet y Arenys de Mar y por la participación de las embarcaciones catalanas en la prestación de servicios navales en el comercio atlántico, como redistribuidores de mercancías. La guerra de las Germanías provocará una emigración de comerciantes del puerto de Valencia hacia otros puertos más tranquilos como Barcelona y Alicante lo que contribuirá al desarrollo de los mismos.⁸ Esta penetración del Atlántico repercute así mismo en la reestructuración del tráfico mercantil valenciano, dentro del cual cabe destacar el papel especial de Alicante en relación con Valencia pues el 85 % de las embarcaciones llegadas de este puerto durante el siglo XVI corresponden a su segunda mitad. El

⁶ Franch, R “El proceso de concentración de los negocios y las actividades marítimas de la España Moderna”, *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, 2009, p. 192.

⁷ Franch, R Ibid, p. 196.

⁸ Salvador, E, “España y el comercio Mediterráneo” p. 25.

creciente porte de los navíos y la inadecuación de los puertos para albergarlos va a provocar un desplazamiento de Sevilla por Cádiz y de Valencia por Alicante. Concretamente Alicante va a atraer a mercaderes genoveses, antes instalados en Valencia, y a mercaderes ingleses y holandeses y se va a beneficiar de las exenciones relativas a mercancías en tránsito otorgadas en 1.550.⁹

Cartagena, que deja de formar parte del señorío de los Fajardo para volver a realengo en 1.503 reúne las condiciones de puerto natural, de pesca, mercantil y militar, a las que se añade la presencia de atarazanas para reparar naves y es el primer destino hacia el que se desvía la lana castellana y donde se concentra una comunidad de comerciantes italianos, franceses, portugueses, catalanes y valencianos. Vicente Montojo en su trabajo sobre Cartagena,¹⁰ establece una fase que abarca la mayor parte del XVI en la que Cartagena actuaría bajo el impulso de las ferias castellanas y una segunda fase a partir de 1.570 en la que se beneficiaría del cierre del eje Castilla Flandes y de la quiebra de las ferias castellanas. Este puerto exportará lana hacia el norte de Italia, alumbre hacia Provenza y Bretaña, y barrilla para las industrias de jabón y de vidrio, tanto en Francia como en Italia, siendo los franceses los mercaderes predominantes (en un 71,5 %) en los primeros veinte años del XVII y las naos de origen atlántico (en el 29,87 % de los casos). Este puerto redistribuirá el pescado a cambio de lana y cereales. Pero este importante desarrollo de Cartagena quedaba subordinado a Alicante ya que tanto las remesas de lana como de barrilla estaban obligadas a hacer escala en este puerto.¹¹ Además como señala Roberto Blanes, citando a J.L. Israel, el fin de la Tregua de los Doce años afectó tanto a Alicante como a Cartagena porque la exportación de la lana se hacía en buena medida en naves holandesas.¹²

El influjo atlántico también va a dejarse sentir en Mallorca, pues si el volumen principal del comercio mallorquín en la segunda mitad del XV se llevaba a cabo con Italia (un 46 %) y con el norte de África y Levante, (el 27 %) a partir del acuerdo de la “Condotta” entre Andrea Doria y Carlos V en 1.528, se va a acentuar la competencia genovesa y la presión berberisca, forzando a los mallorquines a reconvertirse al corsarismo para sobrevivir. Por otro lado, la naturaleza del comercio también se va a ver afectada, cambiando la exportación de lana para obtener cereales por la de aceite, que

⁹ Franch, R, “El comercio en el Mediterráneo español...” p. 88.

¹⁰ Montojo, V, *El siglo de Oro en Cartagena, (1.480-1.640)*, Cartagena 1.993, citado por Salvador, E. en “El comercio en el Mediterráneo español...” p. 27.

¹¹ Franch, R, “El comercio en el Mediterráneo español...”, p. 90.

¹² Blanes, R, op, cit, p. 423.

permitirá conquistar nuevos mercados, para obtener numerario con el cual compensar el déficit cerealero del archipiélago, y más tarde se reconvertirá al cambiar una vez más la exportación, esta vez, al aguardiente, pero siempre dentro de la necesidad de compensar el déficit cerealero del archipiélago, siendo ésta la constante que también va a definir la economía mallorquina de la segunda mitad del XVII.¹³ El estudio de Bibiloni demuestra que las exportaciones de aceite para el periodo comprendido entre 1.650 y 1.720 se destinan en un 42,35 % a mercados atlánticos mientras que los mercados mediterráneos absorbían el 40,39 % y el mercado español el 14,6 %.¹⁴ Pero el comercio mallorquín también va a variar en relación al Reino de Valencia, produciéndose un desplazamiento de su capital que exportaba arroz a cambio de aceite por Alicante donde adquirirá pescado y productos coloniales. Sin embargo, en esta reconversión son los comerciantes extranjeros quienes van a impulsar el proceso sobre todo los nórdicos más que los mallorquines.¹⁵

Algo parecido le sucede a Cataluña, aunque de otro modo, en la segunda mitad del XVII, pues dentro del comercio de importación, aun manteniéndose la hegemonía de los productos textiles, éstos debieron de ceder parte de su puesto a la introducción de especias y productos coloniales. P. Vilar habla de la “descentralización”¹⁶ de Barcelona en beneficio de otros puertos como Mataró, Canet o Arenys. Descentralización relacionada con el impulso dado por los comerciantes del norte de Europa a la producción de aguardiente que les llevaba a buscar zonas próximas a un hinterland vitivinícola buscando vinos de menor calidad para su destilación. Así los productos, estrella, de la exportación catalana de finales del XVII y principios del XVIII serán el vino y el aguardiente.

Es dentro de este contexto donde se va a desarrollar el presente trabajo. El incremento de la demanda atlántica va a impulsar también el mercado valenciano, pero será Alicante la que saque mayor beneficio de esta coyuntura, ya que será la escala clave en este comercio. La documentación sobre la represalia contra ingleses de 1.656 desvela como la mitad de lo confiscado en los reinos de Valencia y Murcia procedía de Alicante. La importancia del tráfico de Alicante tiene un componente internacional claro. A mediados de la década de 1.680, la comunidad mercantil más importante es la

¹³ Bibiloni, A, op, cit., p. 63 y 92.

¹⁴ Bibiloni, A, op, cit, p. 79.

¹⁵ Bibiloni, op, cit, p. 215.

¹⁶ Franch, R, “El comercio en la España del Antiguo Régimen”, *Obradoiro de Historia Moderna*, núm 17, 2.008, p. 94.

inglesa con 23 miembros, por delante de la francesa con sólo 21 miembros, los italianos con 11 y los españoles con 19, siendo muy significativo que a pesar de que Alicante es el principal centro de operaciones de Holanda, los encargos de los holandeses eran llevados a cabo por agentes ingleses. La fuerte competencia de Alicante llevará a la ciudad de Valencia, a buscar la concesión de desgravaciones similares a las obtenidas por Alicante sobre las mercancías en tránsito, para lo cual solicitarán la concesión del privilegio de puerto franco que no se concederá hasta 1.679. También comenzará a plantearse en serio la necesidad de construir un puerto artificial de mercancías con capacidad para acoger los nuevos buques.

La actividad comercial del puerto de Vilanova del Grao se va a ver condicionada por toda una serie de acontecimientos que influirán en el contraste entre el periodo precedente y el que vamos a abordar. Así como las relaciones con Francia durante el primer cuarto del XVII están presididas por la paz de Vervins, (1.598), la guerra de Mantua (1.628-1631) dio origen a una nueva guerra fría que se saldó con la guerra franco-española (de 1.635 a 1.659). Esta situación provocará un desplome del comercio con Francia, como ya ha señalado Roberto Blanes, y una relocalización del tráfico naval mercantil de los puertos catalanes, que del Norte pasan a desplazarse hacia el Sur. Barcelona se convierte en zona de guerra tanto frente a Francia como durante la revuelta *dels segadors* y el testigo del comercio catalán pasa a Blanes, Arenys, Cambrils y sobre todo Tortosa, salida natural del trigo de Aragón a través del Ebro, que acapara el 26,2 % del tráfico de este periodo con Valencia aunque Tarragona desplazará a los anteriores, como foco comercial, a partir de 1.641.¹⁷ Génova aprovecha la coyuntura para desplazar al comercio francés, buscando Mallorca como vía de entrada hacia nuestro puerto. Gracias al análisis de la serie de Peaje de Mar se ha podido revalorar el papel del comercio mallorquín dentro de la economía valenciana, frente a la creencia generalizada de que tras la crisis de mediados del siglo XV la economía mallorquina había vuelto definitivamente las espaldas al mar.

Si la batalla de las Dunas sella la suerte de la Armada española en el Atlántico, (octubre de 1.639) frente a Holanda, cuatro años después le toca el turno a la flota del Mediterráneo, con la batalla de Cartagena, (1.643) mediante la cual Francia rompe la seguridad española en el Mediterráneo occidental. Esta coyuntura permitirá a Inglaterra introducirse en América en profundidad con la acción Cromwell sobre el Caribe.¹⁸ En

¹⁷ Blanes, R, op, cit, p. 326.

¹⁸ Ataque contra Santo Domingo y Jamaica.

efecto, la serie de guerras que tiene que librar España con Portugal y Francia fundamentalmente, proporciona la coyuntura propicia para la penetración naval y comercial inglesa en el Mediterráneo desde su base de Tánger, ofrecida por Portugal en 1.661 a cambio de su ayuda en la guerra con España.¹⁹ Además Francia no podrá explotar inmediatamente esta victoria debido a la Fronza que estalla cinco años después (1.648-1653), lo que convierte a Inglaterra, de facto, en la verdadera vencedora del Mediterráneo occidental.

El periodo a abordar se caracteriza por una inversión de alianzas como consecuencia de las paces de Westfalia, especialmente como consecuencia del Tratado de Münster. La necesidad de la monarquía de abastecer a los reinos de bastimentos navales había hecho en el periodo anterior que las relaciones comerciales nunca se interrumpieran del todo con Holanda.²⁰ España necesitaba a Holanda para facilitar el transporte del ejército desde los Países Bajos a Cataluña y a Portugal, a fin de sofocar las revueltas. Asimismo, necesitaba la protección holandesa para asegurar con sus navíos de guerra el torna viaje de los galeones, especialmente frente al bloqueo inglés en los años 1.656 y 1.657. Necesitaba a los banqueros holandeses para pagar sus delegaciones diplomáticas en el norte de Europa y sus compromisos internacionales después de la paz de Aquisgrán de 1.668.²¹ El artículo quinto de dicho Tratado permitía el acceso holandés a los puertos peninsulares. Este restablecimiento del comercio hispano-holandés se hizo a expensas de Inglaterra y será uno de los elementos que contribuya a la creciente enemistad con la República de Cromwell con la que, por otra parte, la monarquía hispánica aspira a

¹⁹ Tánger es un puerto natural en el estrecho cuya importancia se remonta a época fenicia como paso obligado en la ruta de circunvalación de África. De 1.661 a 1.684 Tánger será la base británica en el estrecho de Gibraltar, tanto para embarcaciones mercantes como de guerra que servirá para carenar y reparar buques, hacer aguada, dar refugio a embarcaciones perseguidas, centro de operaciones contra los enemigos de la Corona, especialmente contra los estados bereberes del norte de África como Argel, pero también para amenazar la ruta de la plata hacia Cádiz, como almacén, como estación de espionaje naval, etc... Las relaciones de Portugal con la república de Cromwell eran malas debido a la alianza entre la casa de Braganza y la casa de los Estuardo. La diplomacia española no consiguió convertir esta enemistad en una alianza sólida y además, después de haber cortejado a Cromwell, ello no impidió la guerra y la enemistad, primero con la Commonwealth y después con la Corona, que perduraron más allá de la Restauración, con la alianza anglo portuguesa promovida por Carlos II Estuardo. Portugal cede Tanger y Bombay, como parte de la dote de Catalina de Braganza a Carlos II Estuardo, a cambio del apoyo inglés en su guerra de independencia. Así las costas portuguesas se convierten en la primera escala de los buques ingleses en la ruta hacia el Mediterráneo. Tanger es el punto clave de la presencia naval británica en el Mediterráneo para el periodo que estudiamos. Es el enclave del comercio entre el Mediterráneo y el Atlántico, entre Europa y África y Así. En Tanger confluye el comercio de Levante y el de las Indias Orientales en dirección a la metrópoli, el lugar de donde recalca el convoy de Smyrna y el de Bombay. Tánger es el primer eslabón del imperio británico.

²⁰ Sánchez, JA “El Comercio holandés de las especias en la segunda mitad del siglo XVII” *Hispania*, 2.010, vol. LXX, nº 236, 2.010, p. 634.

²¹ Sánchez, JA, op., cit., p. 635.

mantener buenas relaciones. Así el 30 de diciembre de 1.650 le llegan a Alonso de Cárdenas sus credenciales de embajador ante la República. En estos momentos Cromwell aún está ocupado con las sublevaciones de Escocia e Irlanda. En principio si bien España simpatiza ideológicamente con los destronados Estuardos, por razón de Estado será la primera nación que reconozca a la República de Cromwell. El objetivo de España es cortar los lazos entre Portugal e Inglaterra y la ocasión se presenta bastante favorable porque los corsarios jacobitas utilizan el puerto de Lisboa para comercializar sus presas. El 8 de noviembre de 1.650 el parlamento inglés da como presa legítima los buques portugueses como represalia por el amparo que el príncipe Rupert recibe en dicho puerto. El 29 de mayo de 1.651 Alonso de Cárdenas informa que los portugueses están dispuestos a una tregua de seis meses *al precio que sea* pero que no pudo llegar a sustanciarse el acuerdo por la extremada dureza de las condiciones inglesas.²²

Desde el Tratado de 1.630 los comerciantes ingleses habían venido haciendo negocios con España. Los ingleses obtenían numerario y materia prima y, a cambio, exportaban productos manufacturados como el pescado seco o salado, el bacalao, sobre todo, y reexportaban productos como el azúcar, el tabaco y el algodón. Felipe IV mantuvo al embajador en Londres y reconoció la república, pero tras el tratado comercial de 1.654 de Inglaterra con Portugal, firmó un acuerdo secreto con Carlos II Estuardo en 1.656, que no impedirá la pérdida de Jamaica.

Westfalia inaugura un periodo de equilibrio entre las potencias, de forma tal que, a pesar de las ambiciones de Francia, sus dificultades internas no le permiten llevarlas a cabo.

Este equilibrio diplomático entre las talasocracias inglesa y holandesa, necesario para mantener las comunicaciones de un imperio esencialmente ultramarino, no puede ocultar la continuación de la guerra en dos frentes importantes contra Portugal en un intento fracasado por conservar la unidad ibérica y con Francia como continuación de la política heredada del pasado.

A lo largo de este periodo la coyuntura política lastrará las relaciones comerciales de otros varios conflictos como la Guerra de Devolución (1.667-1668) que fue menos dañina por su duración y por las pérdidas en Flandes que porque asestó el golpe de gracia a la guerra con Portugal, al abrir un segundo frente. Sus daños sólo se limitaron por las presiones diplomáticas de Inglaterra, Holanda y Suecia que temían la ruptura del

²² De Cárdenas, Alonso, Londres 29 de mayo de 1.651, recibida el 28 de julio, AGS, Est, 2527.

equilibrio continental y el avance de Luis XIV. Ello sumado a la guerra franco-holandesa en la que España interviene a partir de 1.673, revela su incapacidad para sobreponerse a la crisis. A estos conflictos cabe añadir otros, como la segunda guerra angloholandesa (1.665-1667) que si bien no afectan directamente a España, como parte beligerante, sí que tienen consecuencias comerciales, por cuanto que repercuten en el tráfico del estrecho de Gibraltar.

A estos conflictos conviene añadir la lista de embargos y represalias comerciales que en mayor o menor medida acaban afectando a las relaciones mercantiles: Las principales son los embargos de represalia contra Cromwell (1.654-1660)²³ y los embargos contra franceses en 1.667 (Devolución) y 1.674 (Guerra Franco-holandesa). La recaudación del embargo en el caso de las represalias contra ingleses ascendió a 9.136.049 reales para el conjunto de la península, 776.479 reales para Canarias²⁴ y 789.310 reales para el Reino de Valencia.²⁵ Alloza, siguiendo a McLachan añade que el impacto del embargo afectó más a Inglaterra que a España, no sólo porque Inglaterra “tenía mayor número de barcos destinados al comercio que su enemigo y por tanto en peligro de captura, sino sobre todo porque el 90 por ciento de mercaderes que traficaban con el mundo hispano se fue a la ruina: se llegó a decir incluso que el comercio de ropa de Yorkhsire se hundió a consecuencia de la guerra con España. Por lo demás, un comité comercial inglés calculó en 1.664 que sus mercaderes habían perdido un millón y medio de libras como consecuencia de las multas, imposiciones especiales y embargos ocurridos desde 1.660 y que la pérdida de oportunidades de realizar contratos con el mundo español resultaba de valor incalculable, mientras las Provincias Unidas obtenían ahora enormes beneficios de la hostilidad anglo-española.”²⁶ Lo cual, en primer lugar revela que no resulte sorprendente que la amenaza de un nuevo embargo, años más tarde, durante la tercera guerra angloholandesa fuese tomada en consideración por parte inglesa y, segundo, que los intereses comerciales en España, en aquellos momentos, seguían siendo lo suficientemente importantes, como para que fuese valorada como una amenaza muy real al comercio inglés.

²³ Alloza, A, “Guerra económica y comercio europeo en España, 1.624-1.674” *Hispania* LXV, núm 219, 2.005 p. 264.

²⁴ Alloza, A, “Comercio y rivalidad entre España e Inglaterra, Corso, ataques navales y represalias en los siglos XVI y XVII.” *XVII Coloquio de Historia Canario Americana* Las Palmas de Gran Canaria, 2.006, p. 1678.

²⁵ Alloza, A, “Guerra económica y comercio europeo...”, p. 267.

²⁶ Alloza, A, “Guerra económica y comercio europeo...”, p. 269.

Respecto a la guerra económica contra Portugal no se han encontrado trabajos, posiblemente porque durante las dos décadas primeras de guerra la prioridad de la monarquía fue la frontera francesa y la rebelión catalana²⁷ y bien por falta de medios o bien por no querer poner toda la carne en el asador en un conflicto de legitimidad política, el hecho es que la guerra económica contra Portugal no parece haber sido tan rigurosa como la llevada a cabo contra Inglaterra o Francia. En este sentido, se observa que Portugal continúa comerciando con España, en relación al puerto de Valencia, con el tabaco del Brasil a través de mercaderes franceses y con el azúcar mediante comerciantes ingleses.

Respecto a las represalias contra franceses coincidiendo con la Guerra de Devolución, éstas tuvieron menor impacto y menor eficacia, porque su tardanza a la hora de ejecutarlas hizo que los grandes comerciantes que disponían de información pusieran sus fortunas a buen recaudo mientras que el peso del embargo cayó sobre los pequeños que acabaron pagando los platos rotos. Lo recaudado para Castilla fueron unos 90.000 reales, lo cual no es mucho si se considera que la presencia comercial francesa era importante, pero sí que consiguió desarticular provisionalmente la red francesa en España y al final los beneficios aún fueron menores porque en virtud de la Paz de Aquisgrán de 1.668 se acuerda la restitución de los bienes embargados..²⁸ El resultado del segundo embargo a franceses en agosto de 1.675 fue de 22.000 ducados de vellón, 11.300 de plata en oro y 3.872 en plata blanca.²⁹ El estudio de las represalias a franceses para el Reino de Valencia es posible seguirlas a través del estudio de Julia Lorenzo.³⁰

Respecto a las guerras angloholandesas cabe decir que, si bien embarazaron a Holanda con el nuevo enemigo, ésta resistió relativamente bien, pese a perder la primera de ellas. En la segunda, además de perder Nueva Ámsterdam, su presencia se resiente en el Mediterráneo, pero es la guerra con la Francia de Luís XIV la que le brinda definitivamente al comercio inglés la victoria final permitiéndole reemplazarla en el periodo que nos ocupa dentro del tráfico valenciano como inicio de tendencia.

La defensa de las costas valencianas, tras los descalabros de las Dunas en 1.639 y de la batalla de Cartagena en 1643, descansaba en buena medida en la red de atalayas, torres

²⁷ Rodríguez, Mª Patricia: “El Consejo de Estado y la guerra de Portugal, (1.660-1.668)”, *Investigaciones históricas, Época moderna y contemporánea* nº 26, Valladolid, 2.006, p. 118.

²⁸ Alloza, A, “Guerra económica y comercio europeo...”, pps 272-273.

²⁹ Alloza, A, “Guerra económica y comercio europeo...”, cit., p 274.

³⁰ Lorenzo, J “Franceses en Valencia,” 1.674, *Los extranjeros en la España Moderna*, Actas del I Coloquio Internacional de Málaga, 2.003. pp 457-468 y base de datos de la Talla Mayor y de la Talla Memor, Valencia, 2.006.

de vigía y defensas costeras que se habían construido a lo largo del siglo XVI frente a los ataques berberiscos. Esta red de defensas estaba concebida para vigilar una costa muy accidentada, con muchas bahías y entrantes que permitía esconderse a los barcos corsarios, sobre todo en el norte de Alicante y Denia. Esta red de construcciones completaba a su vez las fortificaciones más antiguas de origen medieval de castillos y murallas como los de Alicante y Peñíscola.³¹ Pero si el sistema defensivo estaba bien concebido por su articulación pensada para alertar la reacción, sin embargo no puede decirse lo mismo de su capacidad de defensa. Así Antonio Espino López explica como el sistema que era suficiente para contener las incursiones berberiscas era claramente insuficiente frente a los rivales de España de este periodo, especialmente Francia. A principio de 1.666 llega una armada de 60 velas a Alicante y el gobernador pregunta sobre el permiso que se puede dar a los franceses para entrar en el puerto y se responde que lo acostumbrado en relación a ingleses y holandeses. *El problema de fondo era no sólo el desconocimiento de la capacidad de la artillería embarcada sino el pésimo estado de defensa de las costas valencianas.*³² Peñíscola contaba con 26 piezas de artillería y carecía de 18 piezas más. La ciudad de Alicante disponía de 900 bocas de fuego de mosquetes y arcabuces y requería 300 bocas más. Por lo que se refiere a pólvora tenía 150 quintales, pero necesitaba 50 quintales más. Si hablamos de artillería ésta disponía de 31 piezas sin embargo le faltaban 24 piezas más. La dotación de munición disponía de 3.500 balas de artillería cuando hubiera requerido en total 6.500 es decir necesitaba un envío inmediato de 3.000 balas más. El castillo de Alicante sólo disponía con 74 mosquetes y arcabuces y precisaba el envío de 400 más. De pólvora necesitaba 80 quintales. Por su parte, la artillería del castillo sólo aprestaba 7 piezas cuando lo preciso hubiera sido 18 para artillar los tres baluartes amén de 1.700 proyectiles para añadir a los escasos 300 con los que realmente contaban. Denia sólo contaba con 24 piezas y pedía 13 piezas más.

Por otro lado, la amenaza latente de la flota francesa era muy real como explica el gobernador de Menorca y artillero, Juan Bayarte Calasanz y Ávalos, a la regente Mariana a principio de 1.670, en el sentido de que la flota francesa cuenta con 75 navíos de primera a quinta clase y otros 22 de menor consideración que en total portaban

³¹ Banyuls, A, Boira, J V y Lluesma, J A, *Arquitectura i control de la defensa litoral de la Marina Alta al segle XVI*. Instituto de Cultura “Juan Gil Albert” Diputació Provincial d’Alacant, Ajuntament de Benissa, 1.996.

³² ARV, Espino, A, “*La presión de la Armada francesa sobre los reinos de la Corona de Aragón durante el reinado de Carlos II, 1.665-1700,*” *Revista de Historia Naval* 226, nº 86, 2.004, p. 8 y ss.

menos de 4.596 cañones, en contraste con la “austeridad” de las defensas españolas. Sin embargo, la preocupación por la amenaza berberisca dio lugar a reformas urbanas como la de la muralla de la ciudad o la construcción de defensas en el Grau. Cambios no sólo por temor al peligro que venía del mar, sino del deseo de asegurar, con garantías la presencia humana en la zona costera.³³

Con estas limitaciones en la defensa, la seguridad dependía, muchas veces, del equilibrio diplomático con las potencias navales para asegurar los tráficos y los flujos de la ciudad de Valencia, bien recurriendo a la protección holandesa o bien al acuerdo con Inglaterra, y con esta situación tendrá que bregar el comercio y el litoral valenciano a lo largo del tercer cuarto del siglo XVII, o sea el periodo comprendido entre los años 1.651 y 1.675.

³³ Blanes, R, *Comercio marítimo de importación en la Valencia del segundo cuarto del seiscientos* p. 292

Capítulo 2 Las Fuentes documentales

El origen de las fuentes documentales, sobre las que hemos trabajado, se remonta a la época de Jaime I, quien estableció que la administración del Real Patrimonio corriera a cargo del Baile General. En época de Pedro III existía el cargo de Maestre Racional, de origen siciliano, para el conjunto de la Corona. Este Maestre Racional ejerció sus funciones hasta 1.288, año en que Alfonso III reorganizó la administración financiera. El cargo se restauró en 1.292, pero la complejidad administrativa aconsejó en aquél momento una descentralización que será el origen del Maestre Racional del Reino de Valencia, creado en 1.419 por Alfonso el Magnánimo, como revisor de cuentas presentadas para el Baile General. Pero se trataba de una revisión técnica, ya que el Baile General seguía siendo en este sistema superior administrativo del Maestre Racional. Sin embargo, esto hace que la documentación, que en realidad correspondía al Baile, la encontramos en el Archivo del Reino de Valencia³⁴ en la sección de Maestre Racional y no en la de Bailía. Éste es el caso de la Serie de Peaje de Mar³⁵ que aparece denominada en los registros de la época como *Llibre de Petage de Mar* o *Llibre dels Manifests de la mar de la Taula de Peatge*.³⁶

Por nuestra parte hemos seguido la actividad comercial del puerto de Valencia durante dicho periodo, a través fundamentalmente, de esta fuente. Los volúmenes estudiados, corresponden al periodo comprendido entre los años 1.651 y 1.675 y se conservan dentro del ARV, en la sección de la serie aludida; en lo sucesivo dentro de cajas modernas de cartón cerradas con dos cintas de tela blanca. Los documentos son unos libros de papel de trapo,³⁷ con encuadernación de pergamino del tipo llamado “*de*

³⁴ En adelante ARV

³⁵ Salvador Emilia *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia 1.972, p. 13.

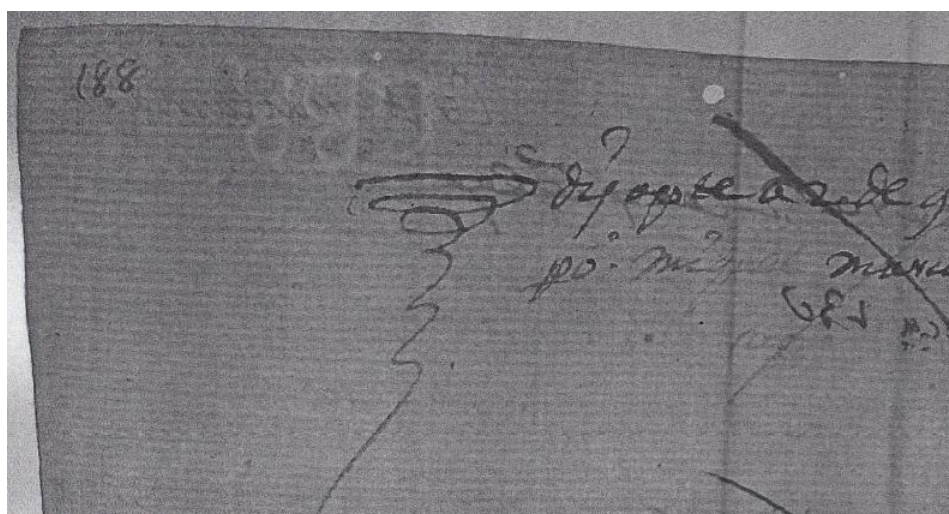
³⁶ *Op., cit.*, p. 14.

³⁷ Generalmente lino o cáñamo. Primeramente, el lino o el cáñamo se sumerge en un medio acuoso y se procede a su desfibrado con lo que se convierte en una pasta que una vez seca quedará preparada para encolarse con una cola que en principio era vegetal pero más tarde será animal. Esto permitirá obtener una superficie impermeable que permitirá retener la tinta en la superficie. La diferencia entre los papeles se puede determinar por la filigrana o marca de agua. En la segunda mitad del siglo XVII el molino papelerero hidráulico será sustituido por la pila holandesa de mayor calidad. Colocado al magnetoscopio el registro: ARV, MR, PM, 11040 correspondiente a 1.675 la filigrana o la marca de agua se encuentra en el folio 188 r en la parte superior izquierda y consiste en las letras GBR orientadas al revés, siendo ésta la marca del molino que hizo el papel. La tinta suele ser de óxido ferroso, de ahí su tono rojizo, aunque para

cartera” con dos refuerzos de piel en el lomo y rematada con una solapa de cierre, y con una cincha de cuero abrazando el cuadernillo, acabada en hebilla que algunos conservan y otros han perdido. Sobre los refuerzos de cuero se recosía un enrejado de cuerda azul y blanca (aunque los encordados de 1.659 y de 1.660 son en verde y blanco) y en la parte superior e inferior de las solapas había un enrejado con los ángulos más cerrados orientados a la vertical o una estrella de ocho puntas encordados de azul y blanco que aún pueden verse en algunos volúmenes. Estos motivos se conservan, en mejor o peor estado, en casi todos los registros, aunque en algunos prácticamente han desaparecido quedando tan sólo vestigios del cordaje cosido. La documentación se encuentra redactada en valenciano escrito en letra humanística cursiva del XVII. Las dimensiones son unos 25x 35 cm variando el grosor según los años, como puede verse en el cuadro 1, así: ARV, MR, PM,³⁸ 11021 correspondiente a 1.651 consta de 167 folios;³⁹ comenzando en el folio 2 r, 3 v, etc.

afirmarlo con certeza se requeriría un análisis en regla. Información de Joan Alonso y Mónica Descals
Departamento de restauración del ARV, Valencia, 2-X-2.014.

Imagen 1



³⁸ Archivo del Reino de Valencia, Maestre Racional, *Petage de Mar*, Registro.

³⁹ Se cuentan sólo los folios correspondientes al registro de PM y no así los folios en blanco.

Cuadro 1

Referencia documental de la Serie de Peaje de Mar, sita en la Sección de Maestre Racional, en los fondos de depósito del Archivo del Reino de Valencia

Año	Registro de PM	Nº de folios
1.651	11021	167
1.652	11022	169
1.653	11023	244
1.654	11024	309
1.658	11027	269
1.659	11028	260
1.660	11029	283
1.662	11030	187
1.663	11031	189
1.664	11032	196
1.665	11037	197
1.667	11036	246
1.670	11035	272
1.671	11034	259
1.672	11033	288
1.674	11039	254
1.675	11040	233

Si observamos los años conservados apreciaremos algunos huecos o vacíos documentales, el mayor es el correspondiente a los años: 1.655, 1.656 y 1.657. Los dos primeros no son accesibles al personal investigador porque debido a su mal estado se encuentran pendientes de restauración. El correspondiente a 1.657 no se ha conservado. Y estos tres años coinciden con la guerra de Cromwell, que intensificó la crisis que estaba experimentando el comercio valenciano en dicha década, por lo que este vacío documental no afecta sustancialmente al estudio realizado. Los restantes huecos tienen un carácter más puntual y corresponden a los años: 1.661, 1.668 y 1.669 que no se han conservado y finalmente el año 1.673 se encuentra pendiente de restauración. Sin embargo, a pesar de estas dificultades creemos que el material recogido constituye una

base significativa para reconstruir el periodo que nos ocupa. Debemos considerar que los investigadores que nos han precedido se enfrentaron a dificultades parecidas. Álvaro Castillo se enfrentó al primer cuarto del XVII contando con 13 registros disponibles y Roberto Blanes hizo lo mismo con el segundo cuarto del seiscientos. El siglo XVI está reconstruido a partir de una serie de 30 años lo que da una media de 7,4 años por cuarto de siglo. Por tanto, aun siendo conscientes de estos obstáculos pensamos que estos no son insalvables.

Hemos encontrado algunas consideraciones que hacer respecto de algunos registros, el 11021, por ejemplo, está despaginado, no correspondiendo la foliación escrita con la foliación en cifra y se ha optado por seguir la numeración en cifra. Además, a partir del folio 112v el escribano da un salto y sigue con el folio 102. Algún conservador anotó la foliación, a lápiz, pero no lo hizo bien y dio un salto al folio 110. En el presente trabajo se ha optado por seguir el orden como hubiera debido de ir, a partir de dicho folio, es decir: 112 r, 113 v, etc., sabiendo que habrá que comprobar manualmente el folio con arreglo a la fecha. En el año 1.652 a partir del registro 2796 se produce un error de paginación al producirse un salto del folio 35 r al folio 37 r al que se le asigna accidentalmente el número de registro 2797 que debiera de habersele asignado al folio 36 v que tiene asignado el número de registro 2813. A partir del registro 4536 hay un error de paginación porque no se advirtió en su momento que el escribano duplicó el folio 29 del registro 11023 correspondiente al año de 1.653. en consecuencia, hay dos folios 29, es decir dos folios 29 r y dos folios 29 v que al transcribirlos han transformado el segundo folio 29 en el folio 30. En el folio 33 v del año 1658 la barca de Pau Romaní de Capicorp aparece después de la nave San Joan Batiste del capitán Jogim Bernat de Hamburgo del folio 32 v con fecha de 2 de marzo. A pesar de estar catalogado como en mal estado de conservación por la acción de los xilófagos y las humedades se ha conseguido vaciar. Como las palabras a veces se cortaban por el principio y otras por el final, se ha combinado el empleo del *Diccionario Valenciano Catalán Balear* Alcover que ordena las palabras por la raíz y el *Diccionario de la Rima* de Francesc Ferrer Pastor que ordena las palabras por las terminaciones. En el folio 223 r del año 1.670 hay un registro apuntado fuera de orden por el escribano, es decir, después de las barcas de Esteve Sebastià de 28 de octubre y de la de Lluís Tur de 29 de octubre consignadas en el folio 222 r, consigna el laúd de Joan Estelà de Moncofa con fecha de 27 de octubre y la barca de Sebastià Esteve, con fecha de 28 de octubre para luego volver al orden normal a partir del folio 224 v. El registro aparece tachado,

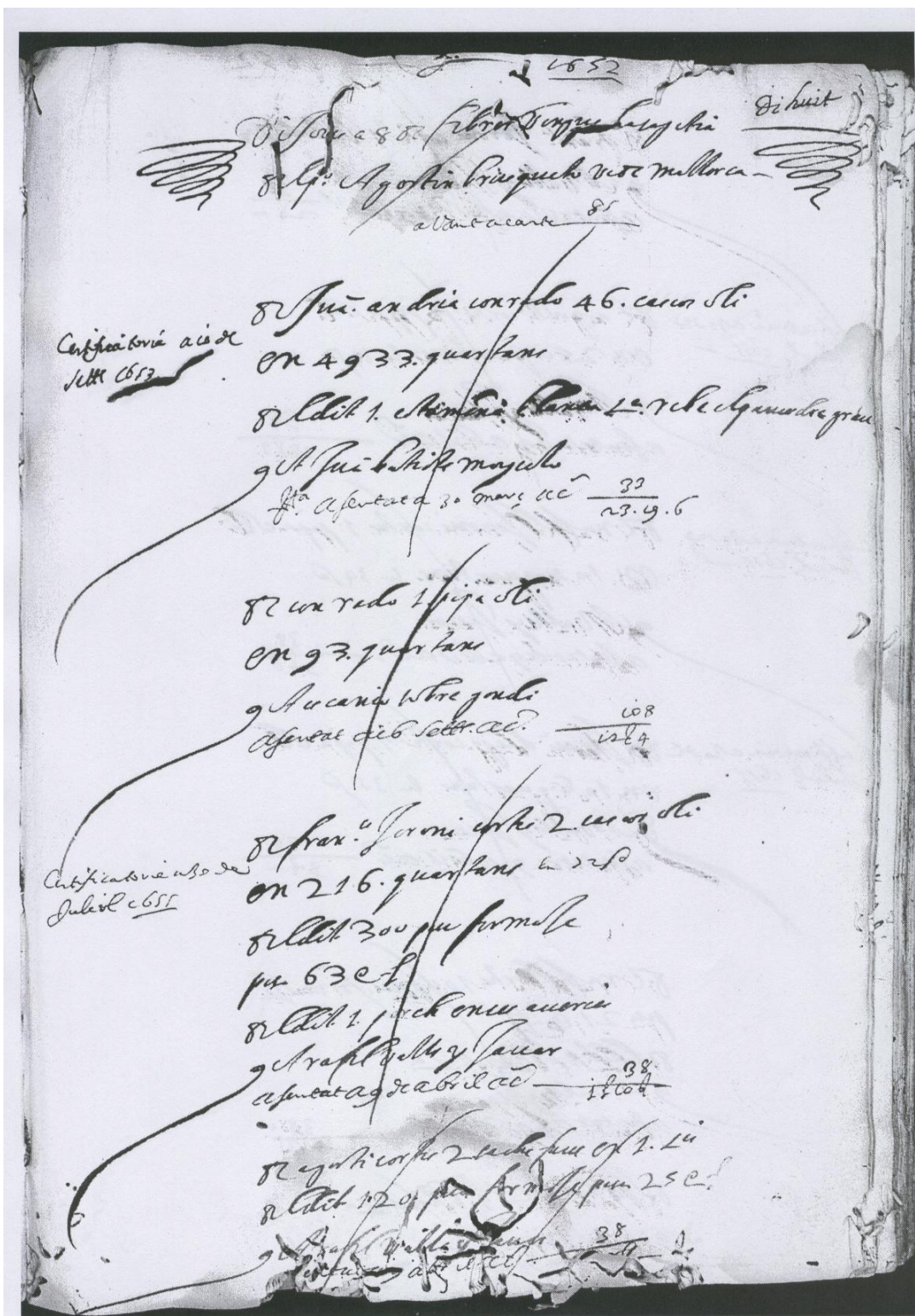
pero no como confirmación si no porque estos dos registros aparecen repetidos en el folio 222 r. En el folio 205 v del 01/12/1.675, correspondiente al navío irlandés del capitán Josué Orchard, se declaran 199 botas de sardina y 8 botas de los marineros, pero en el registro de comprobación se encuentran 203 botas del navío y 211 botas de los marineros con lo que la carga total real es de 414 Botas que equivalen a 981400 sardinas, es decir, 3686 @ de carga, por lo que, la bota de sardina pesa 8,9 @. Es decir, la carga del barco son 1806,7 @ y la carga de los marinos son 1877,9 @. El dato resulta valioso porque se trata del único caso, encontrado en la base de datos, en que se consigna la equivalencia entre la bota de sardina y su peso correspondiente en arrobas.

La relación de asientos en cada registro se inicia el día primero de enero y acaba el 25 de diciembre. Cada uno de los asientos no es otra cosa que la transcripción diaria de las pólizas de carga⁴⁰, que comprenden, en primer lugar, el día de la semana y del mes del registro de entrada; en segundo término, el tipo de embarcación con el nombre del patrón o, a veces, según la importancia de la misma, del capitán; a continuación consta la procedencia de la embarcación referida al puerto de origen y la escala o escalas, si las hay, iniciando la mención por el puerto más alejado. La segunda parte se refiere a la naturaleza y a la cantidad de la carga, así como al nombre de las personas relacionadas con la misma, bien como remitentes o bien como destinatarios. Al principio aparece el nombre del remitente seguido de la relación del producto, identificando al receptor. Y por último la cuantía del impuesto, si lo había o, en su defecto, la razón por la que no se aplicaba. Además de estos aspectos que son los fundamentales, a veces encontramos referencias a naufragios, tormentas, cuarentenas, etc...⁴¹

⁴⁰ Castillo, A., *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII* Madrid 1967, p. 12.

⁴¹ Idem, p. 17-18.

Imagen 2



La página de muestra, de la **Imagen 2**, corresponde al folio 18 r del jueves 8 de febrero de 1652 e indica que se trata de una saetía patroneada por Agostín Brusqueto, proveniente de Mallorca. Los garabatos que flanquean el encabezamiento nos informan que se procede a levantar acta de la información referida a la carga de una nueva

embarcación. En primer lugar, el escribano anota el nombre del remitente, en este caso Juan Andrea Conrado, que envía 46 cascós de aceite en 4.933 quartans, y una estameña blanca a Juan Batiste Moyselo. A continuación, nos refiere, mediante una especie de quebrado que dicha póliza ha sido asentada a 30 de marzo en la carta (es decir, en el folio) 33, perteneciente al *Llibre de Jornades de la Taula del Peatge*. En la parte inferior se anota la cuantía del impuesto que debe satisfacer, es decir, 23 libras, 9 sueldos y 6 dineros.⁴² Si el mercader se encontraba exento del pago de derechos por algún concepto, por ejemplo ser *hijo de Valencia* o *del Reino*, o en función del destino de su cargo (para *servicio del virrey*), lo hacía constar en su lugar como justificante. Estaban libres de cargas, para su uso propio, la nobleza, el clero, el rey, los vecinos de Valencia y del Grao, los cabezas de familia que tuvieran a su cargo más de doce hijos y también los comerciantes que portaban franquicia de otros puertos, como Barcelona o Vinaroz.⁴³

Cuadro 2

Referencia documental de la Serie de Peaje de Terra, Jornades, sita en la Sección de Maestre Racional, en los fondos de depósito del Archivo del Reino de Valencia

Año	Registro de PT, J.	Nº de folios
1.651	11159	181
1.652	11201	168
1.662	11163	138
1.665	11163 bis	122
1.657	11165	147
1.657	11166	117
1.672	11170	146
1.675	11173	118
1.675	11172	146

También hemos consultado en la misma sección y archivo, el *Llibre de Jornades de la Taula de Peatge*. Su misión es consignar las cantidades recaudadas por los diversos tipos de impuestos que gravaban el comercio valenciano, tanto marítimo como terrestre. En los índices del ARV aparece bajo el nombre de *Peaje de Tierra*, título que

⁴² Una libra son 20 sueldos y un sueldo son 12 dineros.

⁴³ Blanes, R. *Comercio de importación en la Valencia del segundo cuarto del seiscientos* vol I, p. 33.

no coincide con la realidad, ya que la información en él contenida incluye tanto datos referidos al *Peaje de Tierra* como datos referidos al *Peaje de Mar*.⁴⁴ Estos registros constan de una primera parte *Jornades de Mesades*, donde día a día y mes a mes se registran por orden cronológico los impuestos percibidos; en un segundo apartado mucho más reducido, *Jornades de la Rebusca*, se consigna la cuantía de los tributos que correspondientes al año del volumen en cuestión se han satisfecho con posterioridad al 31 de diciembre.⁴⁵ El formato del *Peatge de Terra, Jornades*⁴⁶ es semejante al de *Peaje de Mar* aunque de menor grosor, unos 3,5 cm, los registros disponibles son los siguientes:

Ambos libros, *Peaje de Mar* y *Llibre de Jornades*, son complementarios y la información de uno va referenciada al folio correspondiente del otro, lo cual resulta útil, sobre todo para comprobar algunos términos de lectura difícil.

Aunque el trabajo se desarrolla en castellano, se ha mantenido el valenciano en la base de datos, y, por tanto, salvo los mapas, las únicas excepciones son aquellas gráficas o consultas para elaborar índices en que, como consecuencia de operar con dicha base, el resultado obviamente es en valenciano. En los nombres de los comerciantes se ha intentado regularizar el criterio del escribano, es decir, ahí donde el escribano emplea en la mayoría de los casos el nombre del comerciante en castellano se ha mantenido en castellano, aunque el apellido sea valenciano, y viceversa, allí donde el escribano titubea, o parece no tener un criterio homogéneo si el apellido es valenciano se ha valencianizado y si es castellano se ha castellanizado. Esta diferencia de criterio se ha introducido para permitir un posible estudio sociológico.

Una de las dificultades con las que nos hemos encontrado a la hora de desarrollar el presente trabajo es el problema de las reexportaciones. Al respecto, Ling ya señaló que *goods leaving the city are recorded. These are reexports, which are specified as they are exempt from paying the Petage. There are not very common in the 16th, but become very common in the 17th century, when it is often noted whether they were destined for the kingdom or abroad.*⁴⁷ Esta cuestión ya fue reseñada por Emilia Salvador en su Tesis en el apartado correspondiente al estudio de los impuestos sobre el comercio naval. Así en los libros de arrendamientos se hace referencia al arrendamiento

⁴⁴ Idem p. 36.

⁴⁵ Idem. P. 41.

⁴⁶ ARV sección *Maestre Racional, Peatge de Terra, Jornades*, 11201, año 1652.

⁴⁷ Ling, Richard John, *Long term movements in the trade of Valencia, Alicante and the western Mediterranean (1.450-1.700)*. PhD Thesis, Berkeley, California, US, 1.970, p. 20

de los *drets reals de peatge, quema, dret genovés y dret Ytalia e Lleuda del cap de Tortosa, així de entrada com de exida, qu'es cull en la ciutat de Valencia*. También en el *Llibre de Jornades* los patrones varias veces pagan separadamente lo devengado por entrada y salida de sus embarcaciones *per spachament de la sua nau* y los mercaderes en ocasiones satisfacen una determinada cantidad por salida de algún producto *com per la entrada ya ha pagat*. Se trata, pues, de derechos de paso, de carácter aún muy medieval.

*El derecho de peaje se exigía tanto en el puerto a la llegada de las embarcaciones como en los portales de la ciudad de Valencia, habilitados al efecto. Los registros que constituyen la base del actual trabajo llevan precisamente el título de Llibres del Petage de Mar, aunque bajo este concepto se recaudase no solamente el mencionado peaje en su versión marítima sino también la lezda y los derechos italiano, genovés y de alemanes. La lezda se satisfacía también por las mercaderías en tránsito, muy similar por lo tanto al peaje, del cual se diferenciaba por cobrarse sólo en los puertos de mar y poblaciones próximas a ellos.*⁴⁸

En consecuencia, la indicación del término *de pas a* con destino a otro puerto u otra localidad tiene por objeto pagar tan sólo la lezda. Este filtro fiscal nos permite distinguir la importación real del mero tránsito de mercancías. En consecuencia, procuraremos centrar nuestro análisis sólo en aquella mercancía de la que tengamos constancia que desembarca en el puerto de Valencia.

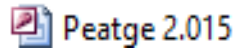
El análisis de los 17 años estudiados ha generado la obtención de una información muy voluminosa. Como hemos dicho, se han contabilizado un total de 9.051 embarcaciones y 42.604 registros. En consecuencia, con el fin de manejar esta ingente información ha sido necesario recurrir a la utilización del programa informático Acces en sus versiones 2.003 y 2.010. Por ello consideramos conveniente añadir algunas notas sobre el proceso seguido en el tratamiento de la información.

⁴⁸ Salvador, E. *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia 1.973, p. 432 y 433.

Notas sobre Acces

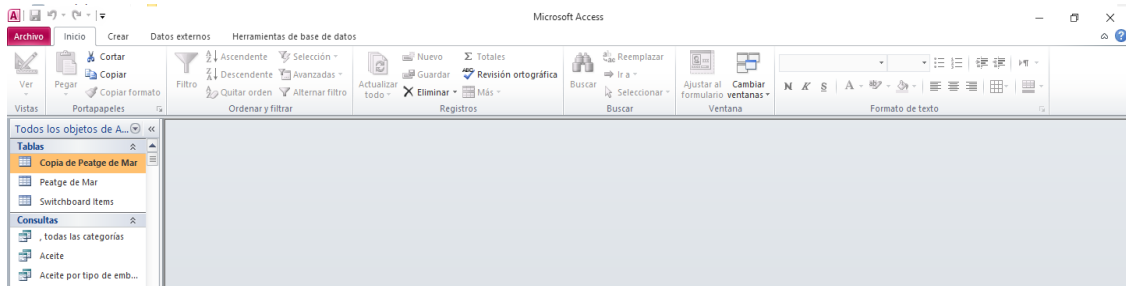
Respecto al programa de Acces, debemos decir que se trata de una utilidad de Microsoft Office que hemos bautizado como Peatge 2.015.

Icono 1



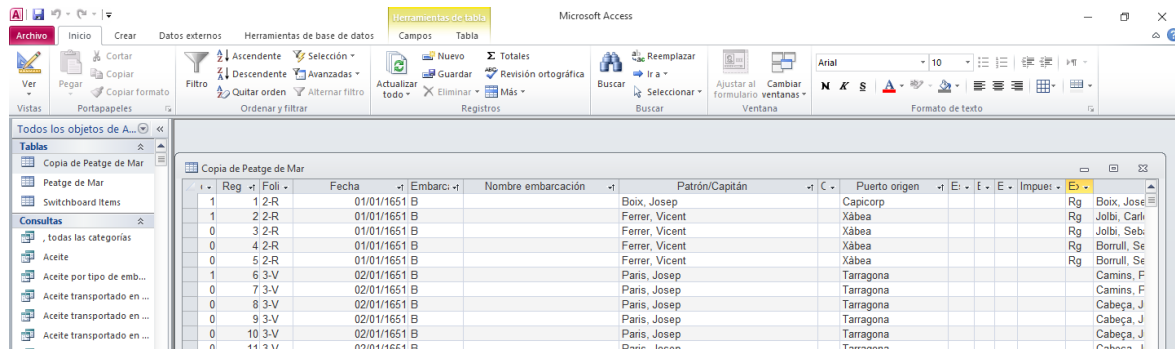
Cuando abrimos tenemos un desplegable. En el panel izquierdo tenemos todos los objetos de Acces. Si nos movemos con el ratón hasta el final veremos que estos objetos se dividen en tablas y consultas. La tabla que hemos empleado para hacer el trabajo es la que pone *Copia del Petage de Mar*.

Panel 1



Si damos sobre *Copia de Petage de Mar* se abre otro desplegable que muestra el conjunto de la tabla

Panel 2



A la izquierda aparece el *código* que está marcado con 1 o 0 para distinguir las embarcaciones entre sí, le sigue la casilla *Reg* que se refiere a la numeración de registro informático que ordena la totalidad de la tabla y, a continuación, *folio*, recto o vuelto, *fecha*, *embarcación*, *nombre de la embarcación*, el *patrón o capitán*, el *origen del patrón o capitán*, por si es posible averiguarlo, el *puerto de origen*, la *escala 1*, la *escala*

2 y la *escala 3*. Le sigue la columna de *impuestos*, la de *exenciones*, la del *remitente*, el *oficio del remitente*, el *origen del remitente*, la *cantidad*, las *unidades forales*, el *valor* y la *media*. El valor y la media son las unidades copiadas de los registros documentales y la cantidad y las unidades forales son las homogeneizaciones que hemos tenido que desarrollar para que el programa informático sea capaz de sumar cosas semejantes. A continuación, le sigue el *destinatario*, el *oficio del destinatario*, el *origen del destinatario* y los *impuestos* en libras, sueldos y dineros, el fiador, y cuatro columnas adicionales por si más adelante queremos hacer la conversión a sistema métrico decimal, el *propietario de la embarcación* y el *receptor*. Hay una columna *R* a la derecha del todo que se añadió para contar resmas de papel.

El procedimiento más sencillo para hacer consultas es ir al icono de vistas, pulsar la palabra ver, y se abrirá un desplegable. Bajar a gráfico dinámico

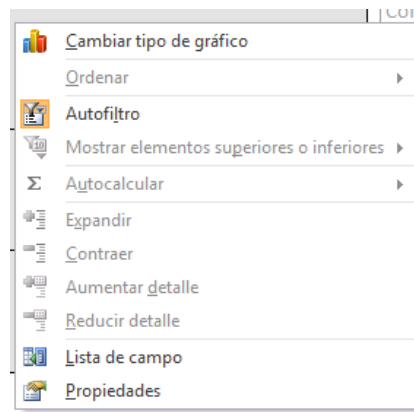
Panel 3

The screenshot shows the Microsoft Access interface with a dynamic view of a table. The table has the following columns: R, Reg, Foli, Fecha, Embarc, Nombre embarcación, Patrón/Capitán, C, Puerto origen, Ei, E, and Impu. The data rows show registration information for various dates in December 1663, all involving 'Morant, Gaspar' as the captain and 'Génova' as the port of origin.

R	Reg	Foli	Fecha	Embarc	Nombre embarcación	Patrón/Capitán	C	Puerto origen	Ei	E	Impu
0	19377	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18
0	19378	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18
0	19379	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18
0	19380	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18
0	19381	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18
0	19382	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18
0	19383	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18
0	19384	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18
0	19385	183-R	16/12/1663	S		Morant, Gaspar		Génova	Barc.		C 18

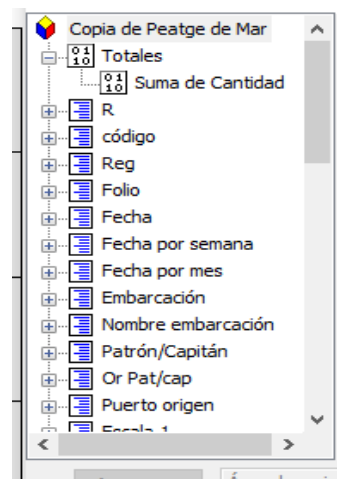
No hacer caso de la figura que pueda haber, e ir a cambiar tipo de gráfico, elegir columnas. Dar a botón derecho del ratón y se abrirá el panel 4.

Panel 4



Trabajaremos con lista de campo y con propiedades. Si le damos a lista de campo aparecerá.

Panel 5

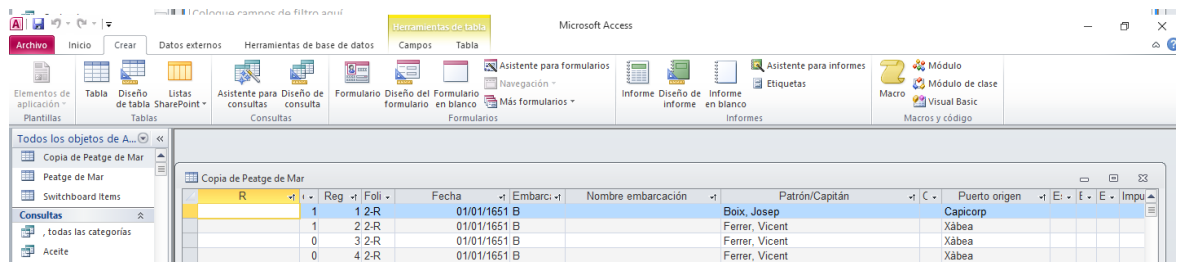


Con el ratón nos situamos en cualquiera de estas categorías y la vamos arrastrando hacia el eje de ordenadas o hacia la parte superior, inferior o lateral derecha del cuadro. Lo más normal es hacer consultas atendiendo a la parte superior y a la inferior. En la parte superior colocaremos la cantidad para valorar los productos o el código para numerar las embarcaciones. En la parte inferior colocaremos el producto y los años para ver su evolución. Los puertos podemos colocarlos, según la complejidad de la consulta, en la parte inferior o en la lateral derecha.

Si queremos obtener porcentajes lo mejor es emplear el diagrama de círculos.

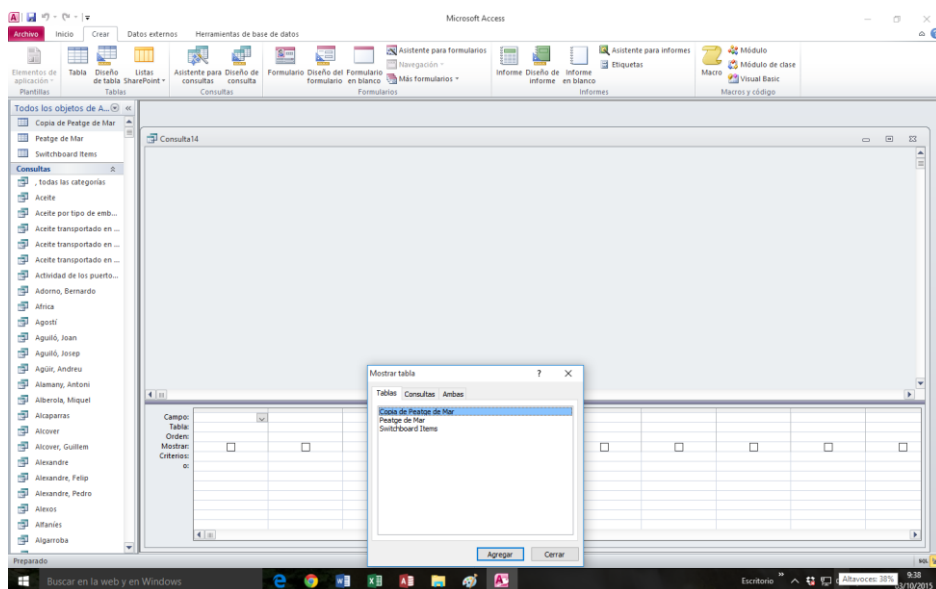
Si queremos acotar la consulta, con la tabla abierta iremos a crear Diseño de consulta.

Panel 6



Nos aparecerá el cuadro inferior donde dice Mostrar Tabla, pulsamos agregar y ahí hacemos la consulta personalizada. Esto nos permitirá ir más rápido y nos evitará muchas dificultades.

Panel 7



Una vez personalizada la consulta de este modo, o del modo que queramos tendremos esta parrilla, el panel 8.

Panel 8

Campo:	código	Fecha	Embarcación	Puerto origen	Escala 1	Remitente	Artículo	Cantidad	Destinatario
Tabla:	Copia de Peatge de M	Copia de Peatge de M	Copia de Peatge de M	Copia de Peatge de M	Copia de Peatge de M	Copia de Peatge de M	Copia de Peatge de M	Copia de Peatge de M	Copia de Peatge de M
Orden:									
Mostrar:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Criterios:									
o:									

Y ahí escogeremos la consulta concreta que queramos hacer según su amplitud, por ejemplo, si queremos hacer la consulta por puertos para estudiar un caso concreto, el puerto de Oropesa. Debajo de la casilla de puertos colocamos Oropesa, teniendo en cuenta que la base está en valenciano y saldrá todo lo relativo a ese puerto. Tengamos en cuenta que cuanto más amplia sea la consulta más le costará hacerla al programa. Por eso me visto forzado en algún momento a utilizar Acces 2.010 y Acces 2.016. El problema es que, si bien estos programas, en Acces 2.016, son algo más rápidos, sin embargo, no disponen de unos programas de gráficos tan claros como el Acces antiguo.

Y para no extendernos más porque la clave del programa es más la práctica que la teoría si que creemos que vale la pena extendernos un poco en un caso particular de consulta. A la hora de confeccionar la tabla procuramos incluir todos los detalles consignados por el escribano sin saber si podríamos darles alguna utilidad o no. Entre ellos se consignaba en especial la mercancía en tránsito, es decir cuando el escribano, generalmente a renglón seguido del destinatario especificaba si el destinatario era para recibir la carga en Valencia o en algún otro puerto por el motivo que ya comentamos anteriormente a propósito de la lezda. En consecuencia, al final se ha encontrado el modo de valorar ese tipo de mercancías. La forma es la siguiente: Cuando hagamos la consulta, tenemos que abrir la tabla de la consulta en vista de hoja de datos y buscar la columna de destinatarios. En esta columna si el destinatario es de Valencia, sólo figura su nombre. Si el destinatario es para recoger la mercancía en otro puerto: Cartagena, Marsella, Barcelona, etc. Se consigna entre paréntesis (De pas a....) Llegados a este punto debemos remontar la línea hasta la columna del remitente y del puerto y añadir un puntito, con lo cual cuando abramos el gráfico nos saldrá dos consultas una de la mercancía que desembarca en Valencia y otra de la mercancía que sigue su rumbo. Para saber que no nos hemos equivocado, normalmente aparecerá una línea azul que ocupara el eje de abscisas que va del remitente al destinatario, como puede observarse en el panel 9.

Panel 9

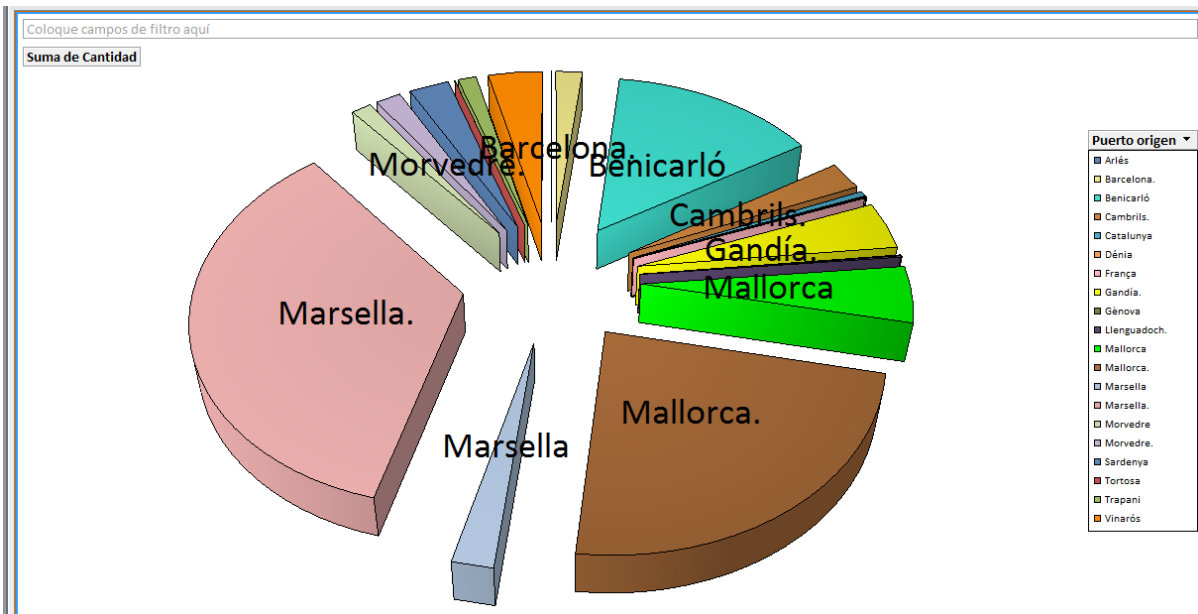
Indicador de posición de fila

Fecha	Embarc.	Puerto origen	E.	Remitente	Or.	Artículo	Cantidad	U Forales
16/01/1663	B	Benicarló		Arrendadores del Tabaco		Aguardent	180	Arrendador
25/01/1663	B	Benicarló		Arrendadores del Tabaco		Aguardent	347,4	Arrendador
29/01/1663	B	Benicarló		Arrendadores del Tabaco		Aguardent	155,7	Arrendador
10/02/1654	B	Dénia		Jaret		Aguardent	4,55	Jaret
25/02/1659	B	Morvedre		Samsada, Pau		Aguardent	80	Samsada
28/09/1651	B	Morvedre		Senti, Carlos		Aguardent	135	Senti, Carl
03/07/1658	B	Tortosa		Rato, Francisco		Aguardent	0,75	Rato, Franc
12/10/1656	Berg	Mallorca		Rubi, Sebasti		Aguardent	2	Rubi, Seba
05/06/1660	B	França		Estrila, Clau		Aguardent	4,56	Estrila, Cla
26/09/1660	Pinc.	Marsella		Vicent, Lossant		Aguardent	2,28	Lossant, V
09/02/1663	B	Vinarós		Arrendadores del Tabaco		Aguardent	367,2	Arrendador
13/02/1663	B	Benicarló		Arrendadores del Tabaco		Aguardent	175	Arrendador
28/02/1663	B	Benicarló		Arrendadores del Tabaco		Aguardent	167,4	Arrendador
27/03/1662	B	Marsella		Gaugier, Antoni	FC	Aguardent	2,28	Gaugier, A
10/08/1665	Berg	Mallorca		Llobreg, Toni		Aguardent	108,33	Llobreg, Ton
05/09/1663	B	Catalunya		Rull, Pere Pau		Aguardent	18	Rull, Pere F
11/06/1662	B	Marsella		Cuñit, Mar	Fr	Aguardent	2,28	Cuñit, Mar
09/11/1664	B	Cambrils		Vilar, Caró, Maria		Aguardent	243,74	Caró, Mag
17/12/1662	B	Benicarló					162,45	Tribas, Vice

Vamos a tomar por ejemplo el caso del aguardiente. Cuando volvemos al gráfico de barras después de haber hecho estas operaciones tenemos dos puertos de Marsella, si lo pasamos a porcentajes vemos los siguiente: El 24 % de los envíos son de Mallorca con puntito, el 35 % son envíos de Marsella con puntito, el 2 % son envíos de Morvedre con puntito, el 2 % son de Barcelona con puntito, el 2 % son envíos de Cambrils con puntito, el 4 % son envíos de Gandía con puntito. Lo cual significa que el 69 % de la mercancía que pasa por el puerto de Valencia lo hace con destino a otros puertos.

Gráfica 1

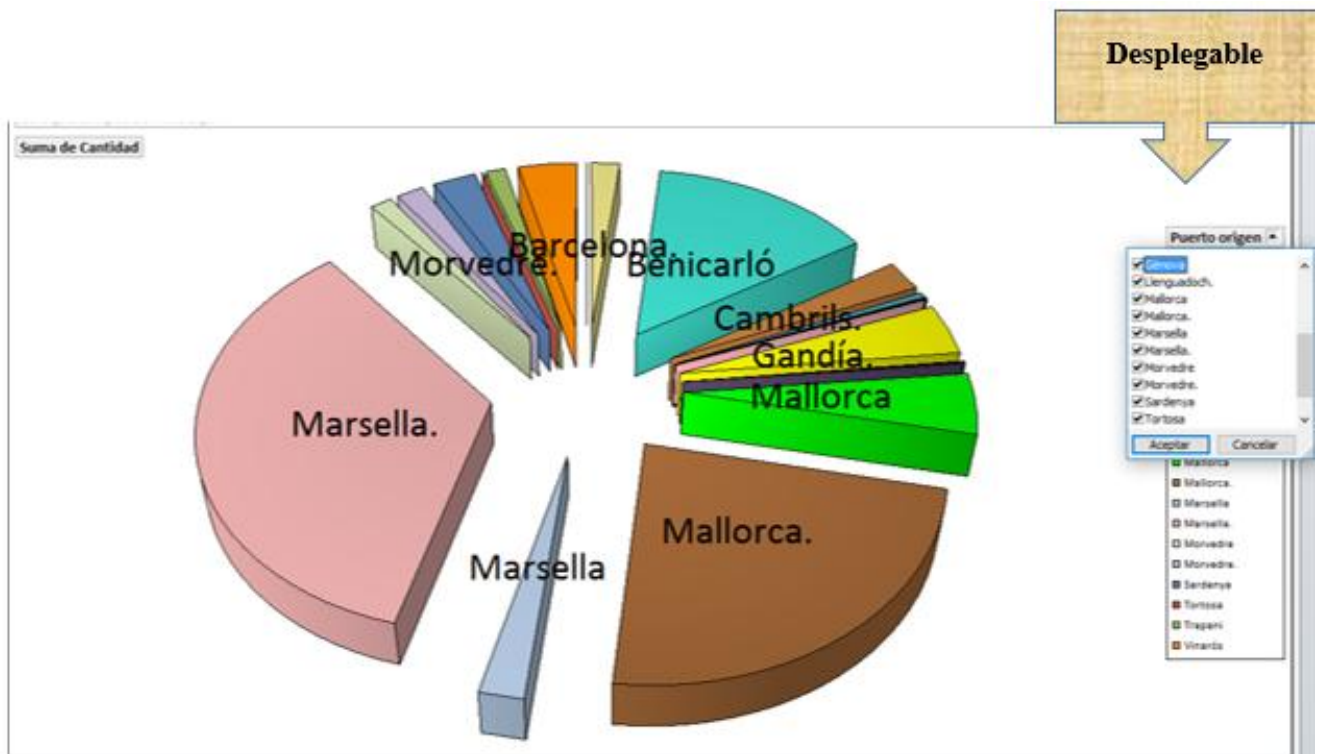
porcentaje del movimiento portuario completo de aguardiente



Para corregir el cálculo tenemos que ir a puerto de origen y veremos Marsella con puntito y Marsella sin puntito,

Gráfica 2

1^{er} paso, deshabilitar puertos en tránsito. Nos colocamos en la leyenda de la derecha puerto de origen, se abre el desplegable que señala la flecha y observamos las casillas de puertos con puntito.

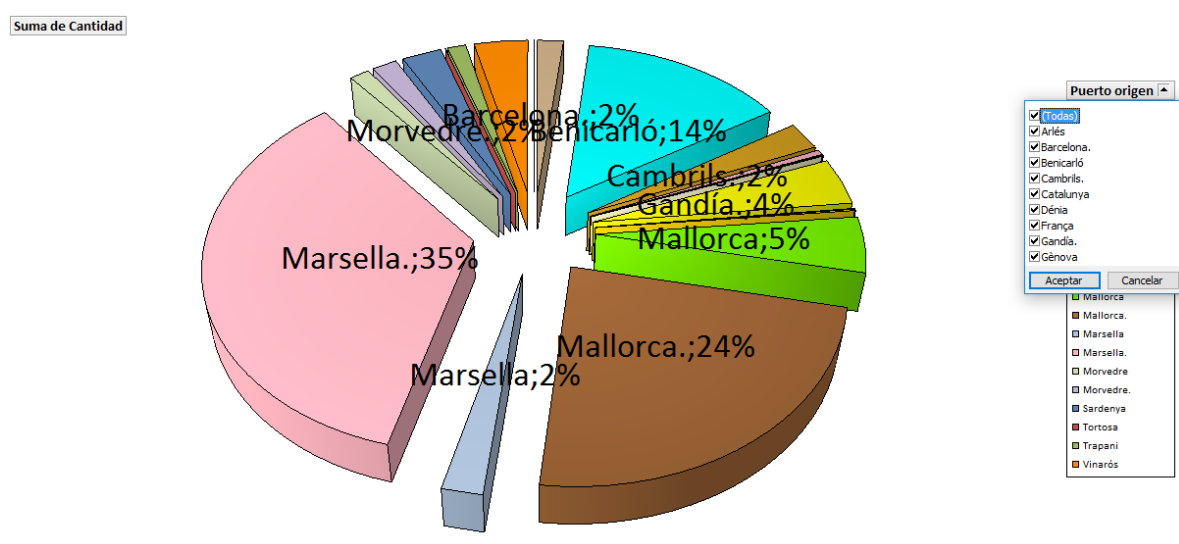


Para verlo más claro. Si colocamos el puntero sobre cualquiera de las porciones de la gráfica de porcentajes nos aparecerá el puerto, la cantidad de mercancía en números absolutos y el porcentaje. En la gráfica superior hemos dicho que tenemos duplicados los puertos con puntito y sin puntito. Los primeros calculan la mercancía en tránsito y

los segundos la mercancía desembarcada. A simple vista se ve la diferencia, pero, por si hay alguna duda, nos colocamos sobre el gráfico, le damos a botón derecho, vamos a propiedades, luego a área de trabajo del gráfico, como ya hemos hecho antes para añadir el rótulo de los puertos, vamos a rótulo de datos y rellenamos con un clic del puntero la casilla de porcentaje, que está en la quinta casilla, comenzando a contar desde donde hemos añadido el nombre de la categoría (es decir los puertos).

Gráfica 3

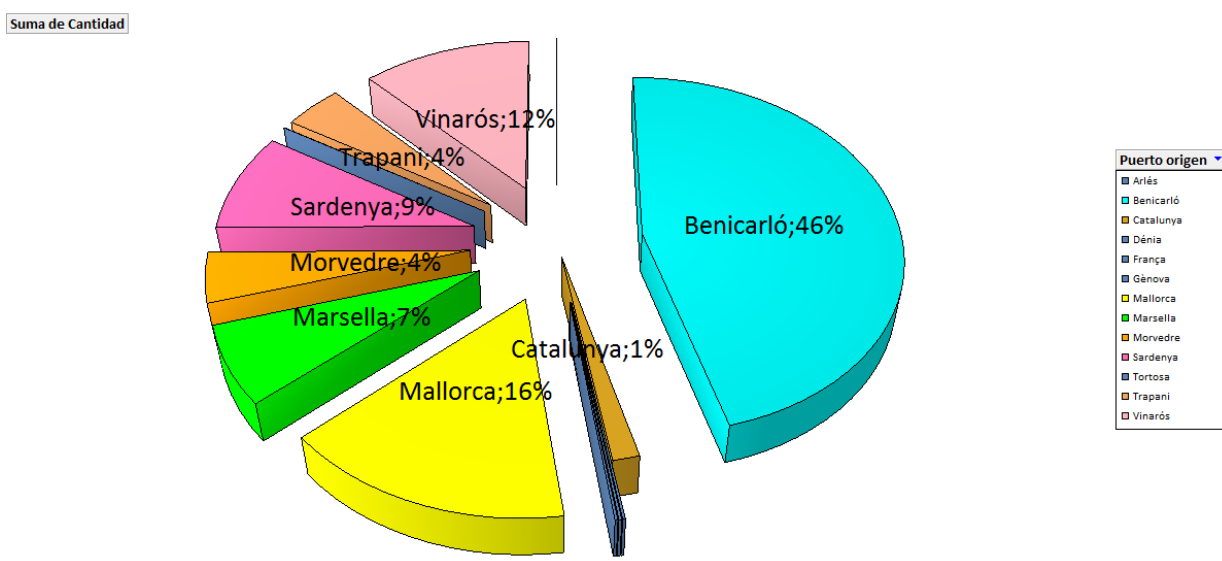
2^{do} paso comprobamos las diferencias porcentuales entre mercancía en tránsito y mercancía desembarcada y procedemos a vaciar las casillas de los puertos con puntito, que aparecen en el desplegable de la derecha que ya hemos visto en el paso anterior.



El resultado muestra que la diferencia entre la Marsella con puntito, es decir en tránsito, y la Marsella sin puntito es que a la primera le corresponde un 35 % del movimiento portuario, mientras que a la segunda le corresponde tan sólo un 2 %. En consecuencia, como a nosotros lo que nos interesa es medir el comercio del puerto de Valencia, vamos al desplegable de la derecha, del que hemos hablado en la gráfica 2 y

con el puntero del ratón deshabilitamos la casilla de todos los puertos que tengan puntito, con lo cual el programa recalcula los porcentajes a partir tan sólo del género desembarcado. El punto y coma que aparece tanto en el caso de Marsella con puntito como en el caso de Marsella sin puntito no tiene nada que ver con el filtrado, sino que aparece siempre que se colocan los puertos junto al porcentaje, por eso lo mejor es o bien poner el sólo el porcentaje o bien poner sólo el nombre del puerto, por lo menos cuando lo que busquemos sea tan sólo hacer el filtrado.

Gráfica 4
Porcentaje corregido de la importación de aguardiente



Obsérvese como, aclarado que el movimiento de Marsella no acaba en Valencia, el puerto principal que comercia con Vilanova del Grao, en realidad es Benicarló.

Por último, para variar el tamaño de la fuente y facilitar la lectura damos al botón derecho del ratón y nos vuelve a aparecer un desplegable con varias opciones. Escogemos propiedades, vamos a área de trabajo del gráfico, desplegamos la pestaña y vamos a Series de rótulos de datos. Si nos colocamos en rótulos de datos se nos abre otro desplegable en el cual podemos escoger nombre de la categoría, que se refiere a aquello que estemos analizando; puertos, remitentes, destinatarios, etc..valor (números

absolutos) y porcentaje. Si lo que queremos es destacar el porcentaje, deshabilitamos las otras posibilidades que, al fin y al cabo, están ya en la leyenda o al revés si queremos destacar la diferencia entre puertos, como en este caso, deshabilitamos el porcentaje para facilitar la visualización que de todos modos se ve al tratarse de un diagrama circular. Si lo que queremos es aumentar o disminuir el tamaño de la fuente, al lado de rótulo de datos en la parte superior hay una casilla que pone formato, nos situamos en ella y se abre otro desplegable con una línea que dice fuente para escoger el tipo de escritura que por defecto será calibri y a la derecha tenemos una casilla de números que por defecto estará en 8 que es el mínimo. Nos colocamos en ella y buscamos el tamaño adecuado para facilitar la visualización de los caracteres, letras o cifras, en general entre 18 es y 24 pero podemos usar el que más se adecue a nuestras necesidades.

Si deseamos visualizar con mayor facilidad las porciones del círculo damos a botón derecho, propiedades, general, y dentro de general aparecen cuatro casillas: *área de trabajo del gráfico, explosión, ángulo del primer sector y grosor del círculo*. Nos colocamos sobre *explosión* y podemos modificar la apertura de las porciones para separarlas o juntarlas: A nivel 10 están juntas a nivel 999 es la separación máxima. Una posibilidad es darle la separación máxima y, si queremos distinguir alguna o algunas porciones, la seleccionamos con el puntero y le damos un nivel de explosión diferente. Esto es útil si vemos que dos cifras se estorban para ver con más claridad.

El mismo sistema que hemos usado para filtrar puertos lo podemos usar para filtrar los remitentes y para los destinatarios no es necesario usar puntitos porque al lado del nombre de cada destinatario tenemos entre paréntesis el puerto de destino donde va a descargar que es lo que nos ha servido para construir este filtro. En consecuencia, repitiendo la misma operación con los destinatarios nos fijaríamos en aquellos que tengan un paréntesis de destino al lado y los deshabilitaríamos para obtener los porcentajes ajustados.

Sobre las abreviaturas empleadas en la base de datos, éstas van consignadas al final del índice general, esto es conveniente tenerlo en cuenta cuando se analice la tipología naval, pues X es abreviatura valenciana de *xabec*, es decir jabeque, y así sucesivamente.

Por último, muy importante, una vez obtenida la información sobre mercancías en tránsito y mercancías descargadas, debemos borrar los puntitos porque, de lo contrario nos distorsionará el análisis de la llegada de embarcaciones, no olvidemos que en un mismo barco hay tanto mercancía en tránsito como mercancía para descarga.

Capítulo 3 Marco Físico

El objeto de este estudio tendrá el Mediterráneo como eje del mismo ya que si bien es imposible no hacer referencia al Atlántico, el predominio de la navegación mediterránea (el 94,98 % del total) nos permite introducir un sesgo que no creemos excesivo. La diferencia entre el ámbito mediterráneo y los otros ámbitos marinos se deriva de sus características físicas, que permiten un tipo de navegación distinta a la de las otras regiones.

Formado durante el mioceno inferior a partir del antiguo mar de Tethys,⁴⁹ el Mediterráneo constituye una masa de agua de casi tres millones de kilómetros cuadrados y un volumen de 3,7 millones de kilómetros cúbicos. Estructurado por los plegamientos alpinos, se encuentra encajado por cuatro penínsulas, tres europeas: ibérica, itálica y balcánica, por un lado, y, una asiática, anatólica, por otro, que lo empujan hacia el continente africano. A su vez, de forma interna, cabe distinguir dos cuencas: el Mediterráneo occidental, constituido por el mar de Alborán, entre España y Marruecos, el mar de las Baleares, el mar de Liguria, entre Córcega y el Norte de Italia y el mar Tirreno entre Córcega, Cerdeña, Sicilia y la península itálica; y el Mediterráneo oriental que comprende el Adriático, entre la península itálica y la antigua Yugoslavia, el mar Jónico, entre Italia, Grecia y Albania, el mar Egeo, entre Grecia y Turquía, el mar de Libia, el mar de Mármara, entre el Egeo y el mar Negro y el mar de Cilicia entre Turquía y Chipre. Al Este, de forma contigua pero comercialmente muy relacionados con el Mediterráneo, no podemos ignorar el mar Negro y el mar Rojo, como foco de difusión de mercancías, ideas y gentes. Se trata de un mar profundo, con pendientes muy abruptas, especialmente al Sur de Provenza y al Norte de Argelia. El mar Tirreno alcanza una profundidad de 3.500 m; en cambio la zona afro-siciliana sólo está cubierta

⁴⁹ http://es.wikipedia.org/wiki/Paleogeograf%C3%ADa_de_la_Pen%C3%ADnsula_Ib%C3%A9rica

por una capa líquida de 300 o 400 m. de profundidad.⁵⁰ Su máxima profundidad se halla en Grecia, en la fosa de Malapán (más de 5.200 m.), y su media se sitúa en los 1.370 m. para toda la cuenca.

La parte más alargada, de Oeste (el estrecho de Gibraltar) a Este (costa de Siria) alcanza una longitud de 3.704 Km., mientras que, de Norte a Sur, su parte más ancha (desde el Golfo de Génova, al Norte, hasta Túnez, al Sur) sólo supera los 700. Km. Esta extensión alargada, de Occidente a Oriente, y reducida, de Norte a Sur, hace que el Mediterráneo posea muy pocos espacios de mar abierta, lo que favorece la navegación de cabotaje y sirve de soporte psicológico para los marinos.⁵¹ En efecto, se trata de un mar alargado cuya longitud es mayor que la distancia entre San Roque y Freetown o entre Irlanda y Terranova; pero su estrechez, hace que a cualquier barco le baste virar su rumbo para alcanzar la costa en caso de necesidad, lo cual ofrece una sensación de seguridad ajena a los vastos desiertos marinos del Atlántico. La abundancia de islas, por otro lado, permite que las embarcaciones puedan llevar a cabo aguada o aprovisionamiento con cierta comodidad. Si la navegación de altura no llega a penetrar en el Mediterráneo o lo hace de modo tardío no se debe tanto a la falta de conocimientos técnicos como a las ventajas derivadas de estar rodeado de costas y salpicado de islas.⁵² La costa proporcionaba abrigo frente a los vientos marinos como el mistral o el Levante y frente a piratas y corsarios. El cabotaje permite sacar mejor producto del flete, multiplica la ocasión de comerciar y de aprovecharse de las diferencias de precios.⁵³

Por lo que respecta a las condiciones de la costa levantina, su estructura geológica está constituida por depósitos mesozoicos (especialmente calcitas cretáceas), plegados a fines del eoceno por los movimientos alpinos que configuraron los sistemas montañosos del Norte y centro; mientras que al Sur se modela por medio de los plegamientos del mioceno inferior que dieron lugar al sistema Bético levantino, con la elevación de los bloques montañosos y el hundimiento del litoral.

Las llanuras del Turia y del Júcar están constituidas por un glacis del neógeno y cuaternario continentales con algún asomo mesozoico. El relieve valenciano en su fachada marítima se apoya en un doble cordón montañoso de rumbo Noroeste –

⁵⁰ Vallaux, C, *Geografía General de los Mares*, Barcelona, 1961, p. 463.

⁵¹ Braudel, F. *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*, p. 137 y 138.

⁵² Op., cit., p. 137.

⁵³ Op., cit., p. 138.

Sudeste, prolongación del sistema ibérico al Norte (región del Maestrazgo) y de rumbo Sudoeste – Nordeste al Sur, prolongación del sistema penibético en dirección al Cabo de la Nao y Baleares. La vegetación está constituida por un bosque natural de encinas y pinos y unos cultivos costeros de regadío de huerta (frutas y moreras; arroz y trigo) y por unos cultivos montañosos de secano (almendros, algarrobos, olivos e higueras).

El sistema hídrico comprende dos tipos de ríos, según su origen: Por un lado, tenemos ríos autóctonos, de caudal escaso e irregular, estacional en el mejor de los casos, de curso breve y fuerte pendiente, como el Senia y el Serpis; por otro lado, tenemos ríos exógenos, de curso prolongado, escasa pendiente y caudal importante y regular como el Júcar y el Segura.

Desde Puzol hasta el sur de la Albufera, el gran abanico aluvial del Turia ocupa una extensa zona de subsidencia hundida, por lo menos desde el Mioceno, que formó en el Plioceno las lomas inmediatas margosas o calcáreas. La Plana, casi horizontal, que las ciñe, estuvo hecha por los potentes depósitos de gravas y arenas que alternan arcillas y limos cubiertos también de arcillas rojas coluviales y arenas. Los suelos de la huerta – inicialmente rojos – se han vuelto marrones o grises por la acción secular del riego. El frente marino es una playa o restinga con marjales alteradas por el hombre a lo largo del tiempo. El río Turia deja su caudal (unos 14,5 m³ / seg) en las acequias que han transformado el paisaje antes de los azudes en los que nacen estas. Las dos crecidas del Turia se dan de febrero a marzo y de octubre a noviembre.⁵⁴

Esto significa que, con un caudal menguado, debemos rechazar como inexacto el papel exclusivo del Turia en los aterramientos del fondo litoral,⁵⁵ para prestar más atención a las corrientes marinas que llegan hasta nuestras costas y que obligan a construir un contradique o espigón, al este de nuestro fondeadero que no se emprenderá hasta 1.923.

En cuanto a las comunicaciones, de origen romano que convergen en la ciudad, cabe destacar, de Norte a Sur, la Vía Heraclea, que enlaza el territorio valenciano atravesándolo por la costa como un eje que va desde los Pirineos hasta Murcia. De Este a Oeste existió comunicación con la meseta castellana a través del camino que va desde Játiva-Almansa hasta Madrid. La comunicación con la ciudad de Alicante se efectuaba

⁵⁴ Martínez, F *El puerto de Valencia, estudio geográfico*, Valencia, 1.980, p. 16.

⁵⁵ Martínez, F, op, cit, p. 21.

por el interior o bien por barco. Respecto al Júcar, sólo podía ser atravesado por los carros en Alcira, de ahí su importancia para ir a Gandía, Cullera o Denia.

Pero son las comunicaciones marítimas las que enlazan al puerto de Valencia con el Mediterráneo. De entre todas las rutas posibles destacan dos: La navegación de cabotaje y la navegación a través de las islas. El predominio de la navegación de cabotaje, como se ha indicado antes, no se debe a falta de conocimientos de los marinos mediterráneos sino las ventajas derivadas de su facilidad de orientación, por su protección frente a los vientos de tierra, su utilidad para esquivar la piratería, las posibilidades que ofrece de aprovechar las diferencias de precios entre puertos, y de la posibilidad de aprovisionarse frecuentemente de víveres. Además la navegación litoral permite mantener las comunicaciones marítimas incluso en los meses invernales por el refugio que brinda a las diferentes embarcaciones.⁵⁶

Por los que se refiere a la navegación a través de las islas la que nos afecta es la que se circunscribe al Mediterráneo occidental. En este espacio detectamos básicamente dos circuitos, unos que siguen una corriente marina en sentido contrario a las agujas del reloj que traza una ruta desde el archipiélago balear hasta Sicilia y Cerdeña bordeando el Norte de África y otra de regreso, que circula desde el Sur de Italia al Suroeste de Cerdeña y a Baleares.⁵⁷

El desarrollo del puerto de Valencia constituye un caso de puerto ligado al crecimiento de la ciudad. Es el impulso de la ciudad el que exige a sus habitantes enfrentarse a unas condiciones físicas adversas a la actividad naval. Valencia, a diferencia de otros puertos como Alicante, Cartagena o Bilbao, dista mucho de constituir lo que se conoce como puerto natural o de aguas profundas; por el contrario, la costa valenciana es baja, arenosa y expuesta a todos los vientos, en particular al de Levante. La naturaleza del litoral condiciona la naturaleza de las embarcaciones que arriban a nuestras costas, siendo la barca el transporte predominante, es decir una embarcación de vela latina, de baja borda, capaz de encallar sin dificultades en cualquier playa. Este sistema, que permite una gran flexibilidad cuando se opera con pequeñas cargas, entrará en crisis cuando los cargueros atlánticos comiencen a seleccionar unos puertos, en vez de otros, en el momento en que nos ocupa. Así, por

⁵⁶ Salvador. E, *La economía valenciana en el siglo XVI, (Comercio de importación)*, Valencia, 1.972, p. 116.

⁵⁷ Salvador, E op., ci., p. 118.

ejemplo, a lo largo de este siglo, se va a ir produciendo el desplazamiento progresivo de Sevilla por Cádiz y de Valencia por Alicante y Marsella. Las embarcaciones seguirán siendo las mismas, porque, como ya hemos señalado, las condiciones naturales de los puertos seguirán siendo las mismas, pero, en cambio, los puertos de distribución de productos atlánticos marcan una reconversión de la importancia dentro de los puertos mediterráneos. Los grandes navíos escogerán puertos adecuados a su calado y el resto se repartirá entre los demás puertos.

No se han conservado restos arqueológicos de época musulmana pero en el *Llibre del Repartiment* se habla de la existencia de *rábidas* (fortificaciones costeras) en la zona de lo que más tarde sería Vilanova del Grao, a unos tres km de Valencia, en la orilla norte del Turia.⁵⁸ Con la conquista Jaime I concede a Sanç Lloris una torre llamada *rapita orationis*. En mayo de 1.249, una década después de la conquista, Jaime I ordena la ocupación de la ribera marítima favoreciendo la fundación de Vilanova del Mar a los vecinos que vivían en barracas autorizándoles a construir casas y a dotarse de recinto amurallado. En 1.250 se erige un puente sobre el Turia para enlazar Vilanova del Grao con el Camí del Mar que enlazaba la ciudad de Valencia con Vilanova del Grao. En 1.277 se crea una torre de vigilancia costera. En 1.283 Pedro III fija con estacas el emplazamiento donde debían varar las barcas para el pago de la lezda. Al año siguiente otorgó licencia a los cónsules para montar una barraca para reparar embarcaciones. Y a lo largo del siglo XIII se construyen almacenes y alhóndigas para mercancías y hostales para marinos y comerciantes.

El cronista Perales comentando las obras llevadas a cabo bajo el reinado de Alfonso IV de Aragón nos refiere: *No se concibe, sin embargo, de qué medio se valdrían para el embarque y desembarque de las tropas y mercancías en una playa sin abrigo, donde no sabemos que la naturaleza designase un punto a propósito donde pudiesen atracar las embarcaciones pequeñas, para facilitar la comunicación entre la tierra y las naves... De aquí nació sin duda la necesidad de construir un puerto; pero como reuniera tan desfavorables condiciones nuestra playa... hubieron de contentarse con instalar un embarcadero de madera de algunos metros de extensión que prolongaban cada año a medida que crecía el movimiento marítimo quizá también por*

⁵⁸Cruselles, E. "La Vilanova del Grao" *Historia del puerto de Valencia*, Valencia, 2.007, p. 113.

*el aumento de la playa a la par que retirábanse las olas y ensanchábanse las orillas con los montes de algas y arenas depositadas por la mar.*⁵⁹

Hacia 1.327 se lleva a cabo la construcción de un embarcadero de madera, *pont de fusta* para facilitar la aproximación de las naves de mayor calado que no podían varar en el arenal, pero las características del litoral valenciano, condicionado por la colmatación sedimentaria del Turia, hacía que hubiera que prolongar cada año el puente, ante el constante avance de la línea de costa. Y a principios del XVI se extiende una derivación de las acequias de Valencia para aprovisionar de agua a dulce a Vilanova del Grao y para facilitar la aguada de los barcos.⁶⁰ En 1.402 el Consejo municipal de la ciudad plantea la proyecta la posibilidad de utilizar el río Turia, pero el proyecto acabo desechándose.⁶¹

El desabrigo de las costas hacía que muchas veces se produjeran accidentes, como la tormenta desatada el 14 de octubre de 1.407 que asoló el Grao. Estos inconvenientes llevaron a buscar una nueva solución.

Fernando el Católico concedió un privilegio expedido el 28 de mayo de 1.483 en Córdoba, cediendo a mossen Antonio Juan y sus sucesores la explotación de un embarcadero de madera, que debía construir en la playa del Grao. Las obras costaron 10.000 florines, a lo que cabe añadir los costes de conservación (600 florines). Sin embargo, los derechos de carga y descarga (el 3 %) no alcanzaban para el mantenimiento, por lo que el mantenimiento se fue deteriorando.

Entre 1.491 y 1.493 el veneciano Juan Caboto presenta a Fernando el Católico un proyecto de puerto de piedra, que contó con la aprobación inicial del monarca que, a su vez, lo remitió al consejo municipal para explorar su factibilidad. La respuesta del Baile General referida a los aspectos técnicos: suministro de piedra, firmeza del fondo, etc. fue positiva, pero el proyectó naufragó ante el tema de la financiación.⁶²

Por fin, con la riada de 1.555, la ciudad decide comprar a su propietario los derechos de carga y descarga. Tras el arbitraje del virrey, la ciudad obtuvo los derechos de carga y descarga a cambio de la correspondiente indemnización. En 1.575 se

⁵⁹ Salvador, E, op., Cit, p. 206.

⁶⁰ Cruselles, E, op., cit. , p. 116.

⁶¹ Salvador, *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*. Valencia, 1.972, p. 207.

⁶² Salvador, E, op, cit, p. 210.

proyecta construir un puente de piedra, que al final resultó ser de madera, de 600 pasos de largo que debía ser prolongado de año en año conforme retrocedía la playa y se quedaba en seco el puerto de madera.⁶³

Con este panorama la situación creada por el avance del comercio atlántico llevará a la ciudad de Valencia a la necesidad de plantearse la construcción de un puerto artificial adaptado a sus necesidades. Los grandes navíos que no podían varar en la arena se veían forzados a echar el ancla a cierta distancia de la costa quedando a merced de los temporales. La proximidad del puerto de Vilanova del Grao a la desembocadura del Turia hacía que los depósitos fluviales anegasen el fondo marino dificultando la actividad de carga y descarga de los estibadores.⁶⁴

Y aunque pudiera parecer que nos salimos un poco de nuestro periodo, no está de más indagar en los proyectos fallidos de construcción de un puerto de piedra para Valencia porque nos ilustran tanto sobre las necesidades comerciales para intentarlo, especialmente en el marco de la competencia de Alicante, como sobre las dificultades técnicas y económicas para llevarlo a cabo. Sobre el particular cabe señalar el trabajo de Telesforo Hernández, “Diseños y proyectos del puerto de Valencia en los siglos XVII y XVIII”, aparecido en *Historia del puerto de Valencia*, Valencia 2.007. En él da cuenta de los diferentes proyectos que se sucedieron.

Los primeros proyectos fueron los de 1.676, bajo el beneplácito del Ayuntamiento, que corrieron a cargo de una comisión presidida por el Conde de Alcudia integrada por Tomàs Güelda y Evaristo Barberá, jurados de la ciudad y autores del diseño y por Felix Falcó y Joseph Vicent del Olm, especialistas en matemáticas y astronomía. Justificaban la posibilidad de su planteamiento en lo que habían visto en otras partes de Europa.⁶⁵

Güelda consideraba que con el desvío del tráfico marítimo hacia un área protegida por un canal interior las embarcaciones ganarían en seguridad y proporcionarían arbitrios al aproximar las mercancías a las murallas. Pero siendo cierta esta idea, basada en el mercantilismo francés, sin embargo, estaba lastrada por la pretensión ligar la reforma del muelle a las necesidades de la ciudad, renunciando a un

⁶³ Salvador, E, op, cit, p.130.

⁶⁴ Hernández, TM, “Diseños y proyectos del puerto de Valencia en los siglos XVII y XVIII” *Historia del puerto de Valencia*, Valencia, 2.007, p. 169.

⁶⁵ Hernández, TM, op., ci., p. 171.

muelle de costa, lo que plantearía ulteriores problemas técnicos. Para ello hubiera sido necesario dragar el Turia hasta la Alameda para hacerlo navegable.

La comisión optó por decantarse por el proyecto de Evaristo Barbera cuya propuesta era doble. Por un lado, planteaba crear un espacio para acoger a mercaderes y negociantes, superando el privilegio fiscal que tenía el puerto de Alicante para las mercancías en tránsito. Para ello defendía la construcción de un puerto franco para mercancías, con sus correspondientes almacenes lo que contribuiría a las arcas municipales por la vía fiscal y ello permitiría reducir la deuda acumulada por el impago de los censales. Por otra parte, el proyecto de Barberá aporta un plano del puerto consistente en dos líneas a ángulo recto de 892 varas y media valencianas por 437 varas y media. Y *Havía de tener el muelle de ancho sesenta palmos, un pretil de o baranda a la parte de las traviesas y un banco de diez palmos para escañar una fuente de agua dulce (de la) que pudieren proveerse los bageles que apostasen y según las dimensiones notadas había de fondo 43 palmos en qué habían de surgir y abrigarse los navíos y galeras.*⁶⁶

Sin embargo, el proyecto no resolvía varios problemas. El brazo del espigón protegía al puerto de los vientos de componente Norte (Mistral), Este (Levante) y Nordeste (Gregal) los más peligrosos del Golfo de Valencia, pero al no fijar un contramuelle o dique frontal en el lado opuesto hacía que los navíos quedaran expuestos a los vientos cálidos del Sur (Siroco), los cuales, aún siendo benignos, son los más persistentes. Por otro lado, el hueco que deja abierto en el lateral derecho facilitaba el ímpetu del oleaje y la circulación de las corrientes marinas y, sobre todo, no impedía la acumulación de aluviones fluviales en el fondeadero. En resumen, el muelle no cumple con los requisitos de seguridad necesarios para buques de un arqueo mínimo de 600 toneladas. El propio Barberá era consciente de que carecía de los necesarios conocimientos de ingeniería hidráulica para acometer tan ambiciosa empresa, pero al menos tuvo el arrojo de plantear la necesidad de intentarlo.

Los siguientes proyectos se plantean en 1.684 cuando el *pont de fusta* se encontraba en un estado lamentable y su mantenimiento era una sangría para las arcas municipales por lo que al final los jurados solicitan a Carlos II permiso para construir un muelle de piedra con un presupuesto de 20.000 libras que pretendía amortizarse con el

⁶⁶ Hernández, TM, op., cit., p. 173

cobro del impuesto de *cabeçoles i coradelles de corders i cabrits* que daba una renta anual de entre 700 y 800 libras y la imposición de censales (empréstitos) administrados por la *Taula de Canvis*.

El promotor del nuevo proyecto que no se parece en nada al primero fue curiosamente Tomás Güelda, que ahora plantea fabricar un dique de 460 metros de longitud desde la playa del Grao hacia mar adentro en una línea poligonal quebrada en cuatro tramos de 500 palmos, pertrechando la obra por la parte exterior a la dársena con una escarpa de piedra o escollera rompeolas. El modelo es más alargado que el de Barberá y resguardaba a los barcos de los vientos del primer cuadrante (Gregal y Levante) causantes, según Güelda, de los desplazamientos arenosos. Y por último remataba la punta con un baluarte de defensa. Proponía el montaje a partir de cajas llenas de calicanto (mampostería) colocadas en hilera que formarían la plataforma del muelle, al modo de Génova.⁶⁷ Así mismo recomendaba el desvío de la desembocadura del Turia. El planteamiento técnico era correcto pero la obra era demasiado costosa para el erario de la ciudad. El proyecto además adolecía de otros defectos: el muelle era demasiado corto al no prever el continuo crecimiento del tráfico a lo largo del tiempo con lo que arriesgaba a quedarse obsoleto demasiado pronto para una inversión de este tipo y los pilares del muelle eran demasiado frágiles para soportar las embestidas del mar. Por último, Güelda vuelve a dejar desguarnecida la fachada sur por donde sopla el Siroco.

A pesar de todo se intentó la construcción de un primer tramo de estacada en 1.686 pero la falta de artesanos y personal cualificado como peritos hicieron fracasar la tentativa aun cuando llegaron algunos ingenieros italianos o algún ingeniero militar como Joseph Chafrión. Lo cierto es que hacia 1.695 el Consell juzga que el nuevo muelle no cumple su función y causa estorbo al tráfico tradicional, por lo que en 1.698 por orden de Carlos II se procede a su desmantelamiento.

Pero el elemento unificador del Mediterráneo, como recuerda Roberto Blanes,⁶⁸ es el clima. Éste hace que ya nos encontremos en el norte de Egipto, en Túnez o en sur de Francia o en Nápoles, la temperatura en invierno oscila en torno a los 10 ° mientras que si lo hacemos durante el verano suele oscilar en torno a los 25°. A lo largo del

⁶⁷ Hernández, TM, op., cit., 176.

⁶⁸ Blanes, R op., cit., p. 49.

invierno penetran las depresiones atlánticas en el Mediterráneo atrayendo las tormentas. En cambio, en verano este panorama ya se altera por completo con la irrupción de vientos secos africanos (Siroco) que, más persistentes, suelen ser más suaves y suelen facilitar la navegación. Esta realidad llevó a suponer la existencia de un largo letargo invernal en el que el comercio, al igual que las actividades bélicas, quedaría paralizado por la intransitabilidad de un mar azotado por las tormentas. De hecho, esto era algo muy común que sucedía en otros lugares, por ejemplo, Roberto Blanes citando a Jan de Vries da cuenta como el peaje del Sund sólo registra el paso del 2,5 % de los barcos en los tres meses de invierno. En cambio, el verano sería la época de actividad comercial por excelencia que vendría a coincidir además con la época de la recolección, la siega, la vendimia y la pesca.

Para abordar este tema hemos seguido el planteamiento de Emilia Salvador para el siglo XVI, lo que nos lleva a adentrarnos en la trayectoria portuaria.

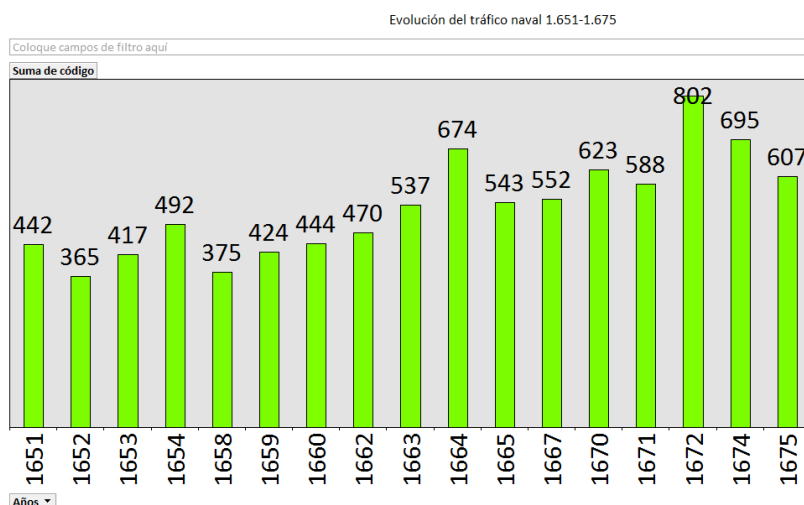
Capítulo 4 La trayectoria del tráfico marítimo y las áreas de procedencia de embarcaciones

A partir de los trabajos de Álvaro del Castillo, Emilia Salvador y Roberto Blanes es posible observar ciertas constantes. En treinta años completos del siglo XVI se registra la llegada de un total de 16.444 barcos lo que arroja una media de 548,13 embarcaciones por año. Durante trece años del primer cuarto del siglo XVII arriban 9.070 embarcaciones, es decir una media de 697,67 barcos por año y los 6.509 barcos contabilizados durante el segundo cuarto del siglo XVII representan un promedio anual de 500,69 barcos.

Por nuestra parte, la cifra de embarcaciones arribadas al Grao de Valencia a lo largo del periodo estudiado asciende a 9.051 embarcaciones, lo que, con arreglo a los 17 años trabajados da una media de 532,41 embarcaciones por año. Esto significa una diferencia, al alza, de 31,72 embarcaciones más de media anual que en el periodo inmediatamente anterior analizado por Roberto Blanes, 165,26 embarcaciones anuales menos que en el del periodo estudiado por Álvaro Castillo y 15,72 embarcaciones anuales menos que en la media de Emilia Salvador para el siglo XVI.

Gráfica 5

Evolución anual de llegada de embarcaciones al puerto de Valencia (1.651-1.675)



La tendencia general muestra una clara recuperación con respecto a los años difíciles de mediados de siglo. Hay dos momentos bajos que corresponden a los años 1.652 y 1.658 y luego se va produciendo una progresiva recuperación que es completamente clara a partir de 1.664. Los inicios modestos del comercio a mediados de siglo guardan relación con la peste de 1.647 a 1.655 que causó una mortandad de 17.000 personas, es decir un tercio de la ciudad de Valencia, a lo cual cabe añadir la riada de 1.651 que provocó la destrucción de las cosechas.⁶⁹ La segunda fecha reseñable es 1.658, el año de la pérdida de Dunquerque frente a la coalición anglo-francesa, menos relevante por la derrota en sí que por el contexto general de guerra contra Inglaterra y Francia que venía asolando el comercio desde hacía años, primero con cada potencia por separado, y, ahora, contra un frente común.

Si tomamos como base el conjunto total, podemos observar en el cuadro 3, que al semestre de verano le corresponden 4.583 embarcaciones, mientras que al semestre de invierno le corresponden 4.467 embarcaciones, lo que representa un 50,64 % frente a un 49,35 %. Por tanto, la diferencia porcentual entre el semestre de verano y el de invierno es tan sólo de un 1,29 %. Eso significa que aun considerando la cautela que cabe tener al tomar como punto de partida *el número de embarcaciones y no el tonelaje bruto de las mismas, no es menos cierto que a estos datos no se les puede negar un valor indicativo.*⁷⁰

Como ya hemos dicho, dentro del cómputo global, el tráfico valenciano a lo largo de nuestro periodo puede calificarse como de reactivación en relación al periodo anterior. A nivel político se trata de una situación de transición entre el fin de la hegemonía española y la configuración de Francia como una nueva potencia. España se encuentra aun batallando con Francia y Portugal, pero ha logrado un equilibrio, aunque no siempre fácil ni exento por completo de dificultades, con las dos principales potencias navales: las Provincias Unidas e Inglaterra.

⁶⁹ Vilar, Mercedes, “Las pestes del siglo XVII en Valencia, su incidencia y repercusión en el Hospital General, 1.600-1.700” *Estudis: Revista de Historia Moderna*, nº 18, Valencia, 1.992, p. 143.

⁷⁰ Salvador, E, *La Economía valenciana...* p. 123.

Cuadro 3

Evolución de las embarcaciones llegadas al puerto de Valencia en los semestres de verano e invierno: Números absolutos

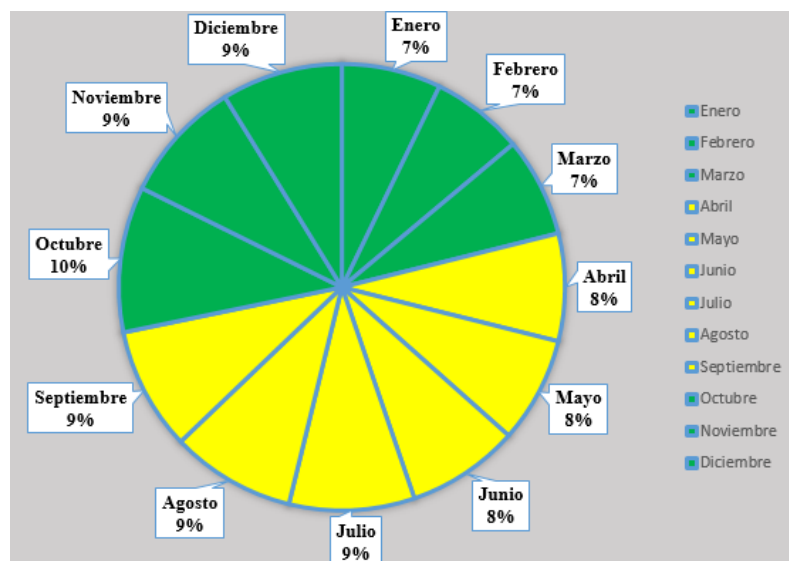
Semestres: n° absolutos

	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	S VERANO	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	S INVIERNO	Total anual
1651	41	28	52	47	42	30	240	32	50	23	34	36	27	202	442
1652	27	31	23	14	29	30	154	30	61	31	22	39	28	211	365
1653	30	36	30	34	32	41	203	37	23	55	41	27	31	214	417
1654	26	51	27	41	64	50	259	63	30	29	38	35	38	233	492
1658	29	36	35	28	34	37	199	48	25	28	10	31	34	176	375
1659	31	20	33	39	37	43	203	49	35	21	37	48	31	221	424
1660	32	18	41	43	42	50	226	54	30	48	16	32	38	218	444
1662	28	41	32	16	22	36	175	78	61	39	47	31	39	295	470
1663	38	29	32	43	44	56	242	60	55	48	50	42	40	295	537
1664	56	56	57	73	57	52	351	62	57	54	64	36	50	323	674
1665	50	43	43	42	44	42	264	75	50	51	30	24	49	279	543
1667	44	50	61	65	42	38	300	56	46	42	40	36	32	252	552
1670	29	47	45	49	62	62	294	59	59	72	50	31	58	329	623
1671	60	46	53	67	55	41	322	55	52	46	39	42	32	266	588
1672	72	66	63	57	87	99	444	95	67	79	26	48	43	358	802
1674	54	46	63	95	67	53	378	70	53	63	49	31	51	317	695
1675	57	50	49	70	57	46	329	33	51	66	59	39	30	278	607
Total	704	694	739	823	817	806	4583	956	805	795	652	608	651	4467	

Gráfica 6

Porcentaje de medias mensuales de embarcaciones atracadas en Valencia (1.651-1.675)

Semestre de invierno



Semestre de verano

Siguiendo el método trazado por Álvaro del Castillo, partiendo de un total de 9.051 embarcaciones para los 17 años ahora estudiados, eso nos da una media de 532,41 embarcaciones por año. A partir de ahí, la desviación con respecto a la media nos dirá si el año es bueno o malo.

Cuadro 4

Evaluación de los años de crisis y prosperidad, con arreglo a la diferencia respecto a la media anual del tráfico portuario, en el conjunto del periodo: 1.651-1675

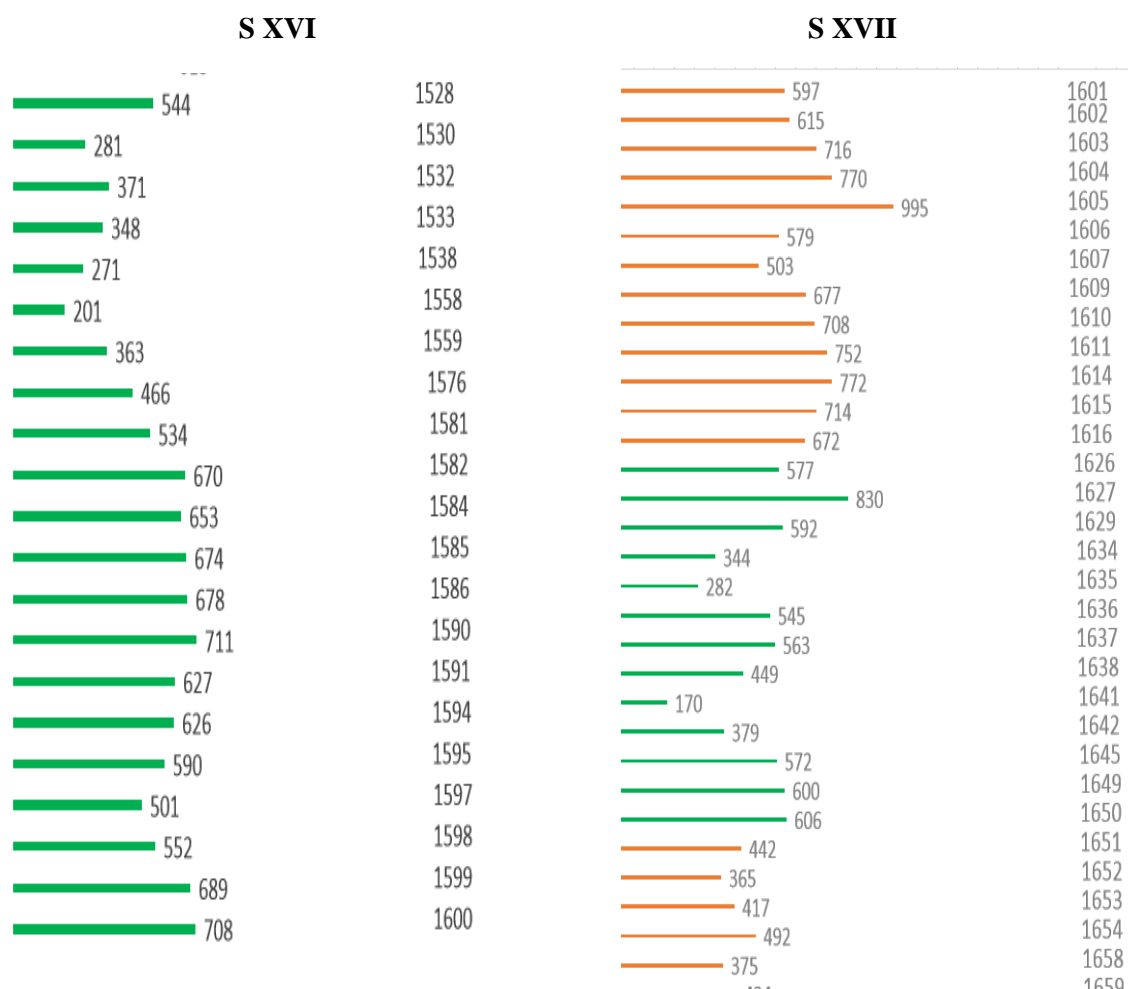
Años	Número de embarcaciones	Diferencias con la media
1651	442	-90,41
1652	365	-167,41
1653	417	-115,41
1654	493	-39,41
1558	375	-157,41
1659	424	-108,41
1660	444	-88,41
1662	470	-62,41
1663	537	-4,59
1664	674	+141,59
1665	543	+10,59
1667	552	+19,59
1670	623	+90,59
1671	588	+55,59
1672	802	+269,59
1674	695	+162,59
1675	607	+74,59

Si tuviéramos que dar una explicación del cuadro para comprender la diferencia entre ambos periodos, diríamos que la mayoría de los conflictos que están en curso en la primera mitad del periodo tienen un carácter general en que se intenta acabar con la hegemonía que España había ostentado en el concierto internacional desde la centuria anterior contando para ello incluso con la subversión interna. En cambio, el papel de España en los conflictos en el periodo estudiado ya no es el de una potencia hegemónica sino el de un país de segunda fila que participa en conflictos más localizados en los que España suele intervenir obligada por las alianzas que ha suscrito y suele ser apartada con facilidad mediante concesiones territoriales. Por ejemplo, la guerra de la Devolución (1.667-1668) no es comparable a la guerra franco-española de 1635-1659. La participación de España en la guerra franco holandesa a partir de 1.673 hasta 1.678 se desarrollaron en escenarios navales porque Francia le interesaba sobre todo romper el

eje comercial italo-español. Y, además, buena parte de las guerras se producen quedando España al margen, lo que permite dentro de la decadencia y desestructuración administrativa una lenta recuperación del comercio. Las guerras principales enfrentan a Inglaterra y a Holanda (3 guerras anglo-holandesas: 1.652-1.654; 1.655-1.667 y 1.672-1674) o a Francia y Holanda (Guerra franco-holandesa (1.672-1674) señal de que España ya no es el enemigo a batir, aunque persista una guerra de baja intensidad en el Caribe y aunque España se vea forzada, a veces, a verse involucrada en alguna de estas contiendas para mantener su crédito frente a Holanda. Se trata de guerras breves porque España ya no está en condición de librarlas. Y todos los Tratados de paz que firme España en este periodo tendrán un apartado comercial al que se le dará especial importancia y así sucederá con Holanda, con Inglaterra, con Francia e incluso con Portugal. El desafío del Estado de este periodo que se acometerá en época borbónica, es aprovechar esa energía latente del trabajo y del comercio de los españoles para articular un Estado capaz de hacer frente al reto de sus rivales.

Gráfica 7

Evolución del número de embarcaciones llegadas al puerto de Valencia según los registros de Peaje de Mar estudiados en los siglos XVI y XVII



Salvador, E S XVI (1.503-1.600)

1^{er} cuarto S XVII, Castillo, A (1.503-1.525)

2^{do} cuarto S XVII, Blanes, R (1.526-1.550)

3^{er} cuarto S XVII, Blanquer, V (1.551-1675)

En el histograma anterior (Gráfica 7) se ha plasmado la evolución del número de embarcaciones llegadas al puerto de Valencia según los registros de Peaje de Mar estudiados hasta el momento. De su lectura se desprende que, sobre un total de 16.444 embarcaciones, para el S XVI tenemos una media de 548 embarcaciones, con arreglo a

la cual podemos distinguir cuatro periodos: El primer cuarto del XVI en el que la llegada d embarcaciones supera cómodamente la media; el segundo cuarto que se inicia en 1.528 con una cifra prácticamente igual a la media para descender por debajo de la media, no alcanzando las 400 embarcaciones. De 1.558 a 1.576 se produce un crecimiento que no llega sin embargo a la media. Y por último de 1.581 al final se produce un fuerte crecimiento. Como comenta Emilia Salvador, el crecimiento del primer cuarto del XVI coincide con la coyuntura alcista general de la Monarquía Hispánica, aunque se comienza a sentir el desplazamiento hacia el Atlántico. El segundo periodo coincide con la crisis de las Germanías, que, sin embargo, no afecta de forma directa al tráfico marítimo, sino más bien a través de la represión posterior que castigó especialmente al artesanado. Es el momento que Alicante comienza a configurarse como salida de la lana castellana con el concurso genovés. Y por último, la última fase de crecimiento se corresponde con la reactivación mediterránea derivada del inicio de las guerras en Flandes y que propician la coyuntura de un desplazamiento del eje comercial Castilla Flandes por el eje Barcelona Génova.⁷¹

Para el primer cuarto del XVII, partiendo de un total de 9070 embarcaciones y una media de 697 embarcaciones, Álvaro Castillo, muestra como el tráfico portuario sigue la corriente ascendente de finales del XVI. Lo que llama la atención es que 1.609 que es el año de la expulsión de los moriscos, efectivamente hay una diferencia negativa, pero de 13 embarcaciones, que además al año siguiente, en 1.610 ya arroja cifras superiores a la media, de lo cual se deduce que si bien se trató de una medida que afectó negativamente a la economía valenciana no puede decirse que tuviera demasiado impacto en el tráfico naval. La explicación más probable se halle en que la propia expulsión de los moriscos, al repercutir en un retroceso de la producción agrícola, tuvo que compensarse por medio del recurso a la importación. Quedaría por resolver, como plantea Álvaro Castillo, el problema de si la capacidad productiva (las exportaciones del Reino) fueron capaces de compensar las importaciones o no.⁷²

Para el segundo cuarto del seiscientos, sobre un total de 6.509 embarcaciones, partiendo de una media anual de 500,69 embarcaciones, Roberto Blanes traza la siguiente trayectoria. El periodo se inicia con tres años que superan sin dificultad la media, 1.626, 1.627 y 1.629, para descender hasta 1.635 (-218), detectándose un

⁷¹ Salvador, E, op, cit, pps 570-573.

⁷² Castillo, A *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, p 512.

ascenso en los dos años de 1.636 y 1.637, para luego volver a caer hasta 1.641, el punto más bajo del periodo, momento a partir del cual se inicia la remontada hasta mediados de siglo. Las cifras indican un inicio prospero, que no puede olvidar que el fin de la tregua de los 12 años se dejará sentir como una sombra a lo largo de todo el periodo, seguido de una depresión que coincide con un progresivo deterioro de las relaciones hispano francesas a raíz de la guerra fría desatada a partir de la crisis del ducado de Mantua (1.628-1.631). La amenaza de guerra se convierte en un factor desalentador de las iniciativas comerciales al cual cabe añadir la irrupción de la peste milanesa que penetra por Rosellón y se extiende por Cataluña, en los años 1.634 y 1.635. En 1.636 y 1.637 hay un pequeño crecimiento que acaba ante el inicio de la crisis general que va a coincidir con la guerra con Francia, la secesión portuguesa y la guerra *dels Segadors*. Y finalmente los dos últimos años experimentan una leve recuperación.⁷³

Por nuestra parte, a lo largo del tercer cuarto del XVII registramos un total de 9.051 embarcaciones que con arreglo a la media antes dada divide nuestro periodo en dos tramos: uno de crisis o de números negativos que abarca de 1.651 a 1.663 y otro de recuperación, que engloba de 1.664 hasta el final. En ambos periodos la monarquía experimenta crisis y conflictos, la diferencia entre el primero y el segundo es que los conflictos de la segunda mitad del periodo podrían definirse como localizados mientras que los de la primera mitad pueden definirse como conflictos generales (Guerra de los 30 años con Francia a la que se añade Inglaterra). En la primera mitad del periodo España pugnaba por mantener la hegemonía y atraía la enemistad casi general de Francia, Inglaterra, Holanda y Portugal.

El año 1.652, es el peor de la serie abordada porque, aunque es un año aparentemente bueno, desde el punto de vista de la coyuntura política, ya que la Monarquía Hispánica, libre de sus compromisos en la guerra de Países Bajos, consigue a través de la paz de Utrecht de 1.648, que parte del cuádruple frente internacional con el que se venía enfrentando desde el periodo anterior comience a cuartearse y, al mismo tiempo, obtiene de Holanda las fuerzas navales necesarias para mantener las comunicaciones comerciales y militares del imperio. Y ello le permite reforzar la frontera norte expulsando a los franceses de Cataluña, reconquistar Dunquerque, en el Mar del Norte, y Barcelona,⁷⁴ Porto Longo y Piombino, en el Mediterráneo occidental,

⁷³ Blanes, R, op, cit, p. 120.

⁷⁴ En octubre de 1652.

con lo cual Mazarino no puede quebrar el sistema español de comunicaciones navales que une Italia con España, el segundo objetivo de la política exterior francesa cuya primera fase la destrucción del camino de Flandes había ejecutado de forma magistral el Cardenal Richelieu. Además esta recuperación de España coincidirá con el reinicio de la revuelta de la Fronda en Francia⁷⁵ y la deserción de Condé y Turenna y, a la postre, sentará las bases de una situación de comodidad para negociar posteriormente la paz con Francia. La detención de los príncipes de Condé, Contí y Longueville en enero de 1650 provoca la crisis. Se trata de la Fronda de Condé, la última fase de la Fronda (septiembre de 1.651 a agosto de 1.653), la más virulenta, que va a afectar sobre todo a las regiones del Sur de Francia. Se sublevan Normandía, Guyena, Anjou, Poitou, Provenza y Burdeos. Ésta última plaza se rinde en octubre de 1650, pero en febrero de 1652 se reinicia la guerra y no se vuelve a rendir hasta el 3 de agosto de 1653.⁷⁶ Orleáns es ocupada por Ana María Luisa de Motpensier en abril de 1652 y en junio las tropas reales se ven obligadas a levantar el cerco. Esto explicaría porque, pese a la guerra, el comercio con Francia no se paraliza si no que se canaliza a través del puerto de Marsella, que reexporta productos atlánticos, como el bacalao, a Valencia de lo cual queda constancia en el registro de *Peatge de Mar* que estamos estudiando.

En el plano naval la debilidad de España queda parcialmente compensada por la inversión de alianzas a que dio lugar la paz con las Provincias Unidas. Holanda suplirá, en parte, la carencia de una marina de guerra fuerte frente a Inglaterra y Francia, aunque al final será insuficiente no tanto frente al corso como frente al contrabando. Inglaterra en este periodo, vive la revolución de Cromwell y si bien las relaciones con España no son buenas, se mantienen contactos comerciales. Inglaterra salía de la campaña contra Escocia e intentaba acercarse diplomáticamente a Holanda. En marzo de 1651 Cromwell envía una misión a la Haya con una propuesta de alianza entre ambas repúblicas protestantes. Sin embargo, la propuesta no interesaba a Holanda porque sería la parte que más debería aportar a dicha unión. En consecuencia se rechazó el proyecto.⁷⁷ La respuesta de Cromwell es la promulgación de la primera Acta de navegación que intenta reducir el comercio holandés de intermediación y fomentar la

⁷⁵ De enero a octubre la prioridad de Luis XIV, que acaba de alcanzar la mayoría de edad, es la recuperación de París, que le interesa en este momento más que la conservación de Barcelona.

⁷⁶ J.P. Cooper, director, *Historia del Mundo Moderno. La decadencia española y la guerra de los treinta años 1610-1648-49*, Cambridge University, Barcelona 1.976, p. 350-352.

⁷⁷ Ludwig Carsten, F. director, *Historia del Mundo Moderno y la supremacía de Francia 1652-1688*, Cambridge University, Barcelona 1976, p. 211.

marina inglesa. Poco después, en mayo de 1652,⁷⁸ cuando un barco holandés se niega a pagar el diezmo del pescado capturado por sus súbditos se producirá la ruptura de hostilidades. Eso significa que hasta abril de 1654 Inglaterra no se ve con las manos libres para llevar a cabo una activa política contra España. Desde el Tratado de amistad de 1630 los comerciantes ingleses habían venido haciendo negocios con España. Los ingleses obtenían numerario y materia prima y a cambio exportaban productos manufacturados pescado seco o salado, bacalao, sobre todo, y reexportaban productos como el azúcar, el tabaco y el algodón. Felipe IV mantuvo al embajador español en Londres y reconoció a la república inglesa.

Sin embargo, esta coyuntura diplomática, aparentemente brillante, resulta insuficiente para enderezar la crisis económica que venía arrastrando España y especialmente la ciudad de Valencia. Ese año registra un descenso de un 27 % del tráfico naval respecto de la media del periodo inmediatamente anterior. Y para comprender esta situación debemos fijarnos en otros factores como la peste de 1.647-1.651 que provocó una destrucción de la masa de mercado.⁷⁹ No se registra la llegada de trigo ni de Aragón ni del norte del Reino y por último a lo largo del año no se registra ni una sola llegada de barcos procedentes de las costas atlánticas, castellanas ni portuguesas, lo cual coincide de lleno con la guerra de secesión portuguesa.

Los años 1.653 y 1.654 experimentan una cierta recuperación. Pero cuando llegamos al año 1.658 la serie sufre una fuerte inflexión en la que España lucha, a la vez contra Francia e Inglaterra. Este año se asistió a la pérdida de Dunquerque que era el puerto de aprovisionamiento de abastos navales que venían del Báltico y sostenían la construcción naval española. Golpear Dunquerque era desarticular la capacidad de conseguir repuestos. Esta circunstancia llevó a Mazarino a ofrecer a Cromwell la plaza de Dunquerque a cambio de ayuda militar contra España. Dunquerque era además un puerto de corsarios bastante incómodo que en el pasado había demostrado sus posibilidades, tanto frente a Holanda, como frente a Inglaterra o frente a Francia. Maurice Brossard explica como la ayuda inglesa fue fundamental en la toma de Dunquerque, porque, pese a la superioridad francesa, Dunquerque era una ciudad fortificada y la armada del Parlamento desempeñó un papel decisivo al cortar los

⁷⁸ Benassar, B. *Historia Moderna* Madrid 1980, p. 524.

⁷⁹ De 50.000 habitantes de los que habla Roberto Blanes *Comercio de importación...* p. 477, Valencia pierde 17.000, véase Leonor Maldonado *Comercio de importación en Valencia, año 1.650* p. 12, lo cual supone una pérdida del 34 % de la población.

aprovisionamientos de la plaza que quedó bajo un doble asedio terrestre y naval.⁸⁰ La trascendencia de la pérdida de Dunquerque fue más allá de lo meramente militar ya que, al afectar a la construcción naval, en general, acabó afectando, también, a la construcción medios de transporte del comercio mercante español, en particular. Eso no significa que España no los pueda conseguir, sino que ya no los puede conseguir directamente, sino a través de sus aliados holandeses, pagando la diferencia, lo cual viene a empeorar la, de por sí, ya maltrecha situación de la economía española.

El resto del periodo ya es más sencillo de explicar, las sucesivas paces a las que España se va viendo obligada a firmar, allanan el camino hacia una recuperación del comercio, que se verá impulsado por los “aliados” que han llevado a España a firmar estas paces y que disponen de los medios de transporte necesarios para subsanar estos problemas con los que se va a encontrar la España de Carlos II. Por ello casi todos tratados de paz de este periodo llevarán una serie de cláusulas comerciales adicionales, entre ellos destacan el Tratado de los Pirineos de 1.659, el Tratado con Inglaterra de 1.667 y el Tratado de Madrid de 1.670 con Inglaterra.

Por último, la leve bajada de 1.674 y 1.675, en realidad se inicia en 1.673 cuando España decide intervenir en la guerra franco-neerlandesa en defensa de Holanda como aliada.

Habiendo analizado la trayectoria del tráfico valenciano, pasaremos a examinar las áreas geográficas de donde proceden dichas embarcaciones.

⁸⁰ Brossard, M *Historia marítima del mundo*, Madrid 1.974, p, 363.

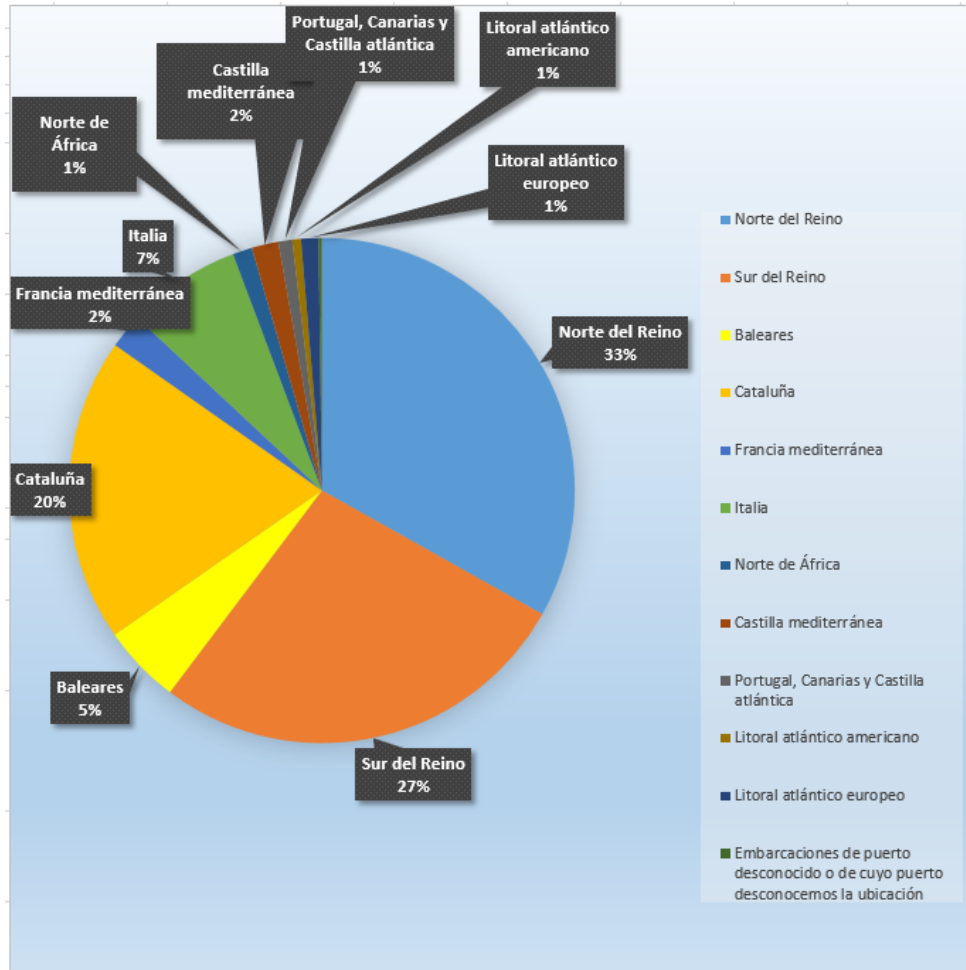
Cuadro 5

Distribución geográfica de las áreas de procedencia de los buques registrados en el puerto de Valencia entre 1.651 y 1.675

Áreas geográficas	Números absolutos	Porcentaje
Norte del Reino	2.997	33,11
Sur del Reino	2.462	27,20
Baleares	457	5,04
Cataluña	1.757	19,41
Francia mediterránea	200	2,2
Italia	660	7,29
Norte de África	113	1,24
Castilla mediterránea	155	1,71
Portugal, Canarias y Castilla atlántica	80	0,88
Litoral atlántico americano	50	0,55
Litoral atlántico europeo	101	1,11
Embarcaciones de puerto desconocido o de cuyo puerto desconocemos la ubicación	19	0,2

Gráfica 8

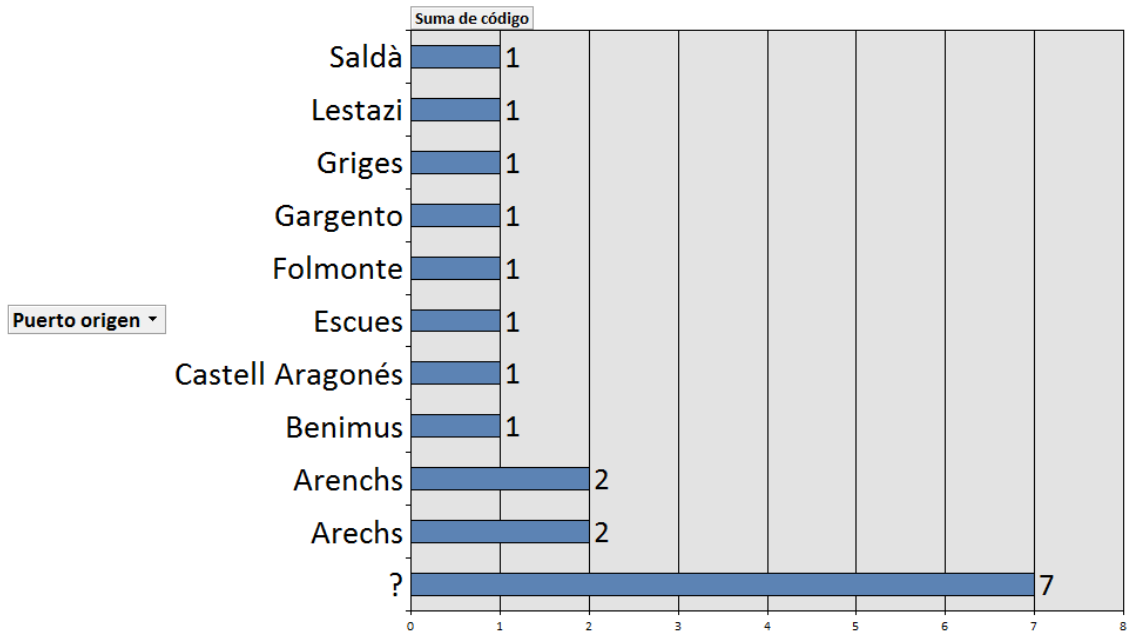
Porcentaje de embarcaciones llegadas al puerto de Valencia, según el área geográfica (1.651-1675)



La distribución geográfica de la procedencia de las embarcaciones arroja un predominio de las que llegan desde otros puertos mediterráneos, que suponen un 97,2 %, frente a un 2,8 % de procedencia atlántica. Esta última proporción es algo superior a la obtenida por R. Blanes para el segundo cuarto del siglo XVII, aunque es muy inferior al 4,85% que obtuvo E. Salvador para el siglo XVI. Por tanto, el comercio de importación de Valencia parece estar cada vez más concentrado en el área mediterránea. Sin embargo, habrá que averiguar los productos que traen esas embarcaciones mediterráneas, debido a que, por las características del puerto de Valencia, éste se convierte en un centro secundario que recibe las mercancías atlánticas a través de la intermediación de otros puertos mediterráneos que gozaban de mejores condiciones para el tráfico.

Gráfica 9

Embarcaciones de puerto desconocido o de cuyo puerto desconocemos la ubicación



En la gráfica se puede que ver que hay 7 embarcaciones que o bien el patrón no dio el nombre del puerto o el escribano no lo apuntó y 12 embarcaciones procedentes de 10 puertos, algunos de los cuales podemos sospechar de qué área geográfica pueden ser pero que no hemos sido capaces de situarlos con exactitud en el mapa.

Cuadros de rutas

Cuadro 6

Cuadro de embarcaciones del norte del Reino

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
<u>Sol de Riu</u>	9	1		1	1													12	0,40
<u>Vinaroz</u>	41	36	41	42	16	19	20	60	57	54	40	44	42	58	101	83	75	829	27,64
<u>Benicarló</u>	42	2	20	40	16	9	15	25	43	37	15	30	37	48	25	5	19	428	14,28
<u>Calig</u>			2						4	3	1	2	3				2	17	0,56
<u>Peñíscola</u>	17	10	22	13	8	8	11	3	20	26	13	18	20	19	13	24	18	263	8,77
<u>Pebret</u>																1		1	0,03
<u>Alcocebre</u>																	1	1	0,03
<u>Capicorp</u>	6	11	13	11	3	1	1		1	3	5	5	10	11	4	4	16	105	3,50
<u>Torre Blanca</u>	5	4	6	2	14	18	12	8	25	18	17	31	41	29	50	50	43	373	12,44
<u>Areñoso</u>		1																1	0,03
<u>Alcalá de Chivert</u>		5	4	4	6	12	9	9	4	14	4	11	13	9	21	21	22	168	5,60
<u>La Torre de la Sal</u>	14	11	2	5	4	10	15		8	15	6	11	7	2	7	14	9	140	4,67
<u>Oropesa</u>	6	3	1	13	9	8	12	6	8	8	13	12	7	8	11	17	10	152	5,07
<u>Cabanes</u>					2		1	3	5		1	2	5		1	1	2	23	0,76
<u>Benicassim</u>												1				1	1	3	0,10
<u>Castellón de la Plana</u>	9	1	4	25	14	15	24	8	15	18	23	15	8	6	16	27	31	259	8,64
<u>Almasora</u>					5	9	2		1	3		1	1			2	4	28	0,93
<u>Villa Real</u>			1			1												2	0,06
<u>Burriana</u>	1	5	1	5	1	8	2	1	3	4	5	4	8	8	15	10	12	93	3,10
<u>Nules</u>							1								2		2	5	0,16
<u>Almenara</u>										1		1				1		3	0,10
<u>Les Paseres</u>	1								1									2	0,06

Mon-cófar	1	3	4	2	2	6	2	1	5	5	3	6	4	2	2	2	14	64	2,13
Torre del Mardà													1		1			2	0,06
Canet			1	1	1	2	1			3								9	0,30
Mur-viedro	2		2			1								3			1	9	0,30
Puzol					1	1									1	1		4	0,13
El Puig													1					1	0,03
Total	154	93	124	164	103	128	128	124	200	212	146	194	208	203	270	264	282	2997	

De los puertos del Norte nos llegan 2.997 embarcaciones a lo largo de todo nuestro periodo, o sea una media de 176,29 barcos por año, lo que representa el 33,11 % del tráfico naval con el puerto de Valencia, eso significa un incremento de un 12,3 % respecto del tráfico del XVI para esta área, que representaba un 20,81 %. Los años positivos, con arreglo a la media son ocho: 1.663, 1.664, 1.667, 1.670, 1.671, 1.672, 1.675 y 1.675, que vienen a coincidir con la segunda parte del periodo y con la reactivación del comercio catalán. La diferencia entre el año más flojo (1.658) y el mejor (1.672) es de 188 embarcaciones. Lo que llama la atención, en primer lugar, es la primacía de Vinaroz sobre todos los demás puertos del Reino, con 829 embarcaciones representa el 27,67 % del tráfico naval de los puertos septentrionales. Esto supone un retroceso del 11,13 % respecto del periodo anterior estudiado por Roberto Blanes. La primacía de Vinaroz se mantiene en parte por la producción local sobre todo de algarroba que es forraje para las bestias y que sería el equivalente al petróleo de la época, además de alimento o pienso para la cabaña ganadera, el vino y el aguardiente locales pero lo fundamental de Vinaroz es su posición geográfica como escala obligada de diversas rutas y por lo tanto como mercado local.

Vinaroz aparece como escala de los navíos venidos de Cataluña en una treintena larga de ocasiones, se encuentra en las proximidades de la desembocadura del Ebro y por tanto de la navegación fluvial procedente de Aragón que remite trigo, madera, estameñas de Reus, avellana con cáscara, bronce, cerámica y sardina hacia nuestro puerto. Sin embargo, el trigo despachado por estos puertos distará mucho de ser el de

antaño cuando Morella era un gran centro productor porque en nuestra época de esta área sólo llega el 2 %, a través de Vinaroz, lo que contrasta con la descripción de Casey.⁸¹ Es decir, ni Morella ni Aragón son relevantes, en nuestro periodo, como proveedores de trigo para la ciudad de Valencia. No podemos tener la certeza de a qué se debe este descenso pues, para poder afirmarlo con seguridad, ello requeriría un estudio concreto que rebasa nuestras posibilidades, pero, a falta del mismo, podemos aventurar como hipótesis de trabajo dos posibilidades: por un lado, que las sucesivas pestes hubieran podido haber ocasionado una grave crisis de despoblación agrícola y ello, a su vez, acabaría incidiendo en esta evolución y, por otro lado, que el proceso de reconversión, que experimenta la agricultura catalana, como consecuencia del avance de la producción de vinos y aguardientes, impulsada por la demanda de comerciantes extranjeros del norte de Europa, esté dando lugar a un avance del área cultivada de la vid a expensas del área de producción cerealera.

Las naves que surcan esta rada, con destino a Valencia, son, en un 100 %, de embarcaciones de vela latina. Sobre una escala temporal los años más fuertes por embarcaciones son 1.651, al principio del periodo, 1659 el año de la paz con Francia y 1.670, el año del Tratado de Madrid con Inglaterra. Y los años más flojos son 1.653 y 1.662. Joaquín Villalba y Guitarte en su *Epidemiología Española o historia cronológica de las pestes, contagios, epidemias, o pizootias*⁸² nos explica como en el año 1.653, extinguida la peste en Zaragoza, ésta, sin embargo se propagó hacia los Pirineos, hacia la villa de Sallent del Valle donde mató en tres meses 550 personas y con posterioridad hacia Gerona y Osterlique en Cataluña. Y en cuanto al bajón de 1.662 no tenemos datos seguros, pero, aunque no hemos podido trabajar el año 1.661 sabemos a través de Joaquín Villalba que en enero de ese año los veedores del gremio de algodoneros de la ciudad (Barcelona) pidieron al Virrey que permitiese el desembarco de una carga por cuanto que la Junta de Sanidad de la ciudad no lo permitía por haber peste en la ciudad de procedencia (Marsella). Al final el examen fue negativo y se denegó el desembarco. Del año 1.664 no tenemos datos pero tenemos referencia del año 1.666 *En este año fue la España acometida de una enfermedad pestilente, de la cual apenas pudo librarse alguna provincia.*⁸³ Posiblemente contagio de la gran peste de Londres que acabó

⁸¹ Casey, J *El reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid, 1.683, p 35.

⁸² Villalba, J *Epidemiología Española o historia cronológica de las pestes, contagios, epidemias, o pizootias* Madrid, 1803, p 68.

⁸³ Op., cit, p. 71

pasando al continente, empezando por Francia. Los años 1.672 y sobre todo 1.673 son de pestes y de malas cosechas siendo el primer año de gran sequía y el siguiente de grandes lluvias que pudrieron las cosechas. De los barcos que emplean Vinaróz como escala, el 94 % procede de puertos catalanes.

Si nos fijamos en la evolución temporal, en líneas generales se plantea una estructura jerárquica del tráfico naval. Aunque tenemos 28 puertos, si nos centramos sólo en aquellos puertos capaces de mantener un envío mensual a lo largo de todo el periodo, la horquilla se reduce a Vinaroz, Benicarló, Torre Blanca, Peñíscola y Castellón de la Plana.

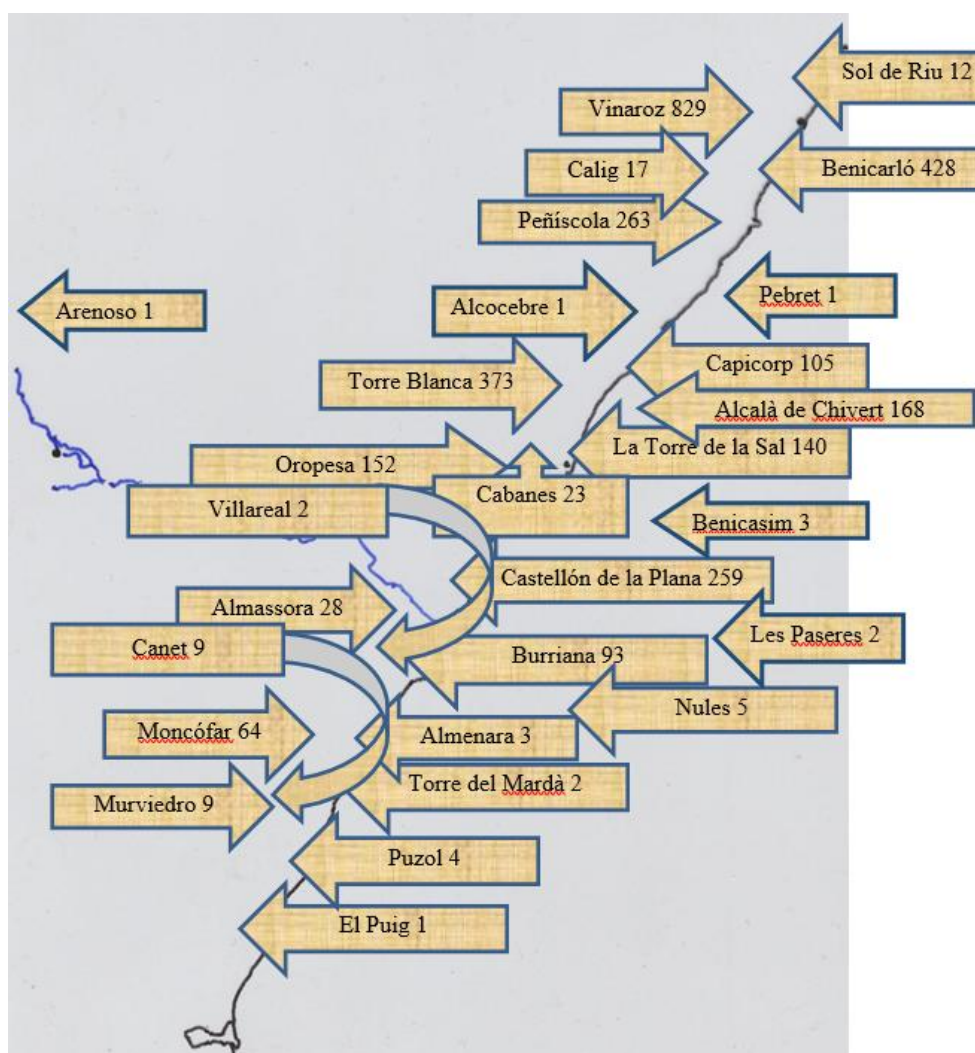
Debemos resaltar que la superioridad aparente de algunos puertos, como Benicarló, sobre otros, como Torre Blanca, en términos absolutos, oculta una irregularidad que es fruto de la compensación de unos años muy flojos con otros muy buenos, pero si nos fijamos en la tendencia comparada lo que aflora es el aumento lineal y constante de Torre Blanca que le va pisando los talones a Benicarló.

La impresión general es que se trata de una estructura portuaria muy jerarquizada en la que no se dan relevos en el tiempo. El liderazgo de Vinaroz se mantiene constante, en mayor o menor medida, a lo largo de todo el periodo y las pocas disputas que parece haber habido suelen ser por la segunda posición entre Benicarló y Torre Blanca, quedando Peñíscola como el mayor de los puertos menores. Sin embargo, cabe decir en esto que Benicarló experimenta un crecimiento respecto del segundo cuarto del XVII del 13,7 %, registrado por Roberto Blanes al 14,29 % de nuestro periodo y Torre Blanca experimenta un crecimiento del 4,4 % del periodo anterior al 12,45 % del nuestro. En cuanto a Peñíscola pasa del 11 % de del segundo cuarto seiscientos al 8,78 % de del tercer cuarto. Al sur, Castellón de la Plana, con 259 embarcaciones, desciende en términos porcentuales, del 10,3 % del tráfico portuario del segundo cuarto del XVII al 8,64 % de nuestro periodo.

Esta homogeneidad nos puede permitir coger el puerto de Vinaroz como referencia para trazar la evolución temporal y esto nos ofrece el siguiente cuadro, de 829 embarcaciones arribadas a Vilanova del Grao eso da una media de 48,76 embarcaciones por año, siendo el periodo más negativo el comprendido entre 1.650 y 1.660, es decir todo el tiempo que dura la guerra con Francia y que la economía catalana se encuentra comprometida en el esfuerzo bélico. Pero a partir de 1.662 se observa una

clara recuperación comenzando con una media de 60 embarcaciones para ese año, seguida de una estabilización a la baja y una depresión en el año 1.665 que podría estar motivada por la segunda guerra angloholandesa ya que si bien el tipo de embarcaciones que vienen de esta zona son de tipo mediterráneo, no podemos olvidar que Barcelona, al igual que Marsella, Alicante o Liorna son centros de redistribución de mercancías atlánticas e incluso aunque de esta zona no vengan mercancías atlánticas, el derrumbamiento de las previsiones comerciales, acaba afectando también al comercio tradicional. A partir de 1.670 se firma el Tratado de Madrid con Inglaterra y la paz con Francia y, aunque éste año aún es un poco flojo, a partir del año siguiente la recuperación resulta patente.

Mapa 1:
Distribución de las embarcaciones del norte del Reino,
según su procedencia



Desde los puertos del norte de Valencia se importa una diversidad de productos entre los que destacan la algarroba a través de los puertos de Vinaroz, Benicarló, Torre Blanca, Peñíscola, Castellón de la Plana, Oropesa, Alcalá, La Torre de la Sal y Capicorp a los que corresponde el 70 % de los envíos de este producto. En cuanto a pieles cabe señalar la primacía de Vinaroz en el envío de cordobanes correspondiéndole un 73 %⁸⁴ que si le sumamos el 2 % de Benicarló nos daría un 75 % para el Norte del Reino. Sus principales competidores son los ingleses que importan pieles del Nuevo Mundo. Menos importante resulta el peso del norte de Valencia en lo que se refiere al trigo pues, si bien hay una producción local del mismo, carece de capacidad para satisfacer la demanda de la ciudad. Vinaroz canaliza tan solo el 2 %. Algo similar cabe decir para el bizcocho que tan solo representa un 2 % o del bacalao inglés que sólo alcanza un 2 %. En cuanto a la cebada está algo mejor, pero, aún así, el norte de Valencia proporciona tan solo el 7 % del total. Vinaroz proporciona el 10 % del aceite. Peñíscola y Vinaroz suman el 14 % del vino. En cambio, la suma de Benicarló, un 48 %, y Vinaroz, un 13 %, dan un 61 % del aguardiente que consume la ciudad de Valencia. Al Norte de Valencia corresponde el 43 % de la miel enviada a la capital del Reino, especialmente a través de Vinaroz, al que corresponde el 36 % del total, y sus principales competidores son los catalanes. También se aprecia un peso considerable en la producción y comercialización de frutos secos, especialmente de almendra correspondiendo una cuota del 25 % dentro del cómputo general del tráfico de este producto con la ciudad de Valencia, siendo el puerto protagonista de estos envíos el de Oropesa. Por lo que respecta a la algarroba, del porcentaje ya dicho, podemos hacer el siguiente desglose: de Vinaroz procede el 20 %, de Benicarló el 15 %, de Torre Blanca el 8 %; de Peñíscola el 7 %; de Oropesa el 6 %; de Alcalá de Chivert 5 %; de la Torre de la Sal 4 %; de Capicorp 3 % y Castellón de la Plana 2 %.

En cuanto a los productos industriales cabe señalar que de esta zona procede el 14 % del hierro catalán. Al norte del Reino le corresponde, además, el 17 % de la cera amarilla, canalizada a través de Vinaroz, por delante de Argel, pero tan sólo el 3 % de la cera genérica frente a la cera genovesa, sin embargo, como la cuantía de la cera amarilla es ligeramente mayor que la de la cera genérica: unas 3.877,07 @ frente a 3.221,98 @, puede decirse que, en el balance global, el norte del Reino desempeña una función

⁸⁴ Esta cifra se refiere al cómputo general sin distinguir categorías.

relativamente importante en relación al comercio de este producto con la ciudad de Valencia.

Cuadro 7
Cuadro de embarcaciones del sur del Reino⁸⁵

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
<u>Almadrava</u>									3	5						4	9	21	0,85
<u>Almadrava del Palmar</u>		1							2				18	12	5			38	1,54
<u>Palmar</u>	1		1	2				1	1	1	1	5	1			16	1	31	1,25
<u>Montroy</u>	1								1									2	0,08
<u>Cullera</u>	3	5	10	7		4	6	6	6	10	8	14	12	10	27	5	9	142	5,76
<u>Sueca</u>					1		2		1						3	1		8	0,32
<u>Lloch Nou</u>											9				6			15	0,60
<u>Gandia</u>	2	1	4	6	2	11	20	6	9	16	20	14	16	13	17	14	17	188	7,63
<u>Miramar</u>								1			2	1			1	1	2	8	0,32
<u>Villanueva</u>					1													1	0,04
<u>Piles</u>							1	4	2						2			9	0,36
<u>Oliva</u>			5	5	2	2	10	2	6	7	6		2	3	7	11	5	73	2,96
<u>Almadracea de Denia</u>		1																1	0,04
<u>Almadrava de Denia</u>				1								4				5	11	21	0,85
<u>Palmar de Denia</u>		2	2	2		8	4					16	1	1	1	7		44	1,78
<u>Denia</u>	25	31	31	16	15	25	16	17	15	17	16	17	22	29	12	32	8	344	13,97
<u>Vergel</u>				1				1	1									3	0,12
<u>Javea</u>	28	16	8	12	9	22	11	15	6	10	17	2	7	3	11	2	3	182	7,39
<u>Teulada</u>						2		1		1				1				5	0,20
<u>Moraira</u>	2											1						3	0,12
<u>Benissa</u>							1									2		3	0,12
<u>Calpe</u>	34	21	36	29	14	20	23	7	21	48	6	28	8	6	11	3	12	327	13,28
<u>Guadalest</u>																2		2	0,08
<u>Callosa</u>		1																1	0,04
<u>Cap Negret</u>	1	4	3	2	1	1								1				13	0,52
<u>Alfas</u>					2		1			1								4	0,16
<u>Altea</u>	4	17	9	11	12	4	7	6	4		1	3	1		10	12	9	110	4,46
<u>Orxeta</u>			1															1	0,04
<u>Relleu</u>			1															1	0,04
<u>Vilajoiosa</u>	6	6	11	23	5	6	4	6	8	1	5	3	7		13	12	2	118	4,79
<u>Alicante</u>	22	25	26	44	20	29	26	26	18	20	37	25	39	19	59	44	24	503	20,43
<u>Elche</u>											1		1		1			3	0,12
<u>Guardamar</u>	1		1	7	6	1	1											17	0,69
<u>Orihuela</u>					1											1		2	0,08
<u>Campo de Orihuela</u>		7		1														8	0,32
<u>La Mata</u>	3		6	4	3	3	2	1	2	2	4	10	10	10	15	26	18	119	4,83
<u>Horadada</u>				10									1		17	6	3	37	1,50
<u>Torre vieja</u>														1	1	1		3	0,12
Mojón				1	1								1	2	22	23	1	51	2,07
Total	133	138	155	184	95	138	135	100	106	139	133	142	148	111	241	230	134	2462	

⁸⁵ La única playa que tiene Benissa es la de la Fustera que tiene muy poco calado. El Mojón es el Molló. Aunque se consigna Teulada como puerto de origen, en realidad el puerto de Teulada es Moraira. Aunque tanto Benimús como Griges parecen referirse al Reino, no hemos sido capaces de ubicarlos.

De los puertos meridionales del Reino, llegan 2.462 embarcaciones, lo que representa el 27,20 % de los arribos a la ciudad de Valencia, lo cual arroja una media de 144,82 embarcaciones por año, eso significa que, de 17 años, los años positivos del área sur son los correspondientes a 1.653, 1654, 1.670, 1.672 y 1.674 y los años peores son 1.658 y 1662. La diferencia entre el año más flojo (1.658) y el más boyante (1.672) es de 146 embarcaciones. Si tuviéramos que hacer una comparación con el tráfico naval del norte del Reino cabría decir que, si bien la media matemática es ligeramente menor, el reparto anual de embarcaciones es ligeramente más regular. Si trazásemos una curva el comercio de los puertos del norte tendría la forma de fuerte pendiente ascendente en una montaña que estuviésemos subiendo conforme nos acercamos al final del periodo mientras que el comercio meridional suele oscilar entre las 100 y las 125 embarcaciones sin demasiados altibajos. En 1.658 coincide la guerra con la República de Cromwell, la guerra de Portugal, la guerra con Francia y además de la guerra con Argel, lo cual significa que España está en guerra prácticamente con todos sus vecinos a la vez. Al mismo tiempo Vicente Montojo señala como esta coyuntura negativa se refleja para el periodo comprendido entre 1.658 a 1.660 en unas sisas inferiores a las de 1.648.⁸⁶ En cuanto a 1.662 si miramos el dietario de Joaquim Aierdi no parece que haya ningún acontecimiento en particular que destaque sobre los demás pero lo que si se observa es bandolerismo, asaltos, asesinatos e incapacidad por parte de la administración para hacerse con el control de la situación, de hecho llega ser asaltada la propia alquería de Ascanio Sobregondi⁸⁷ Y en 1663 se declara un brote de peste en Gandía⁸⁸ pero lo general es la tónica de desórdenes, asesinatos y bandolerismo.

La aparente desventaja cuantitativa podría matizarse desde el punto de vista cualitativo por la diferencia tipológica de las embarcaciones puesto que el puerto de Alicante, el más importante del Sur del Reino, es el puerto de entrada de las mercancías

⁸⁶ Montojo, V “El Comercio de Alicante a mitad del siglo XVII según los derechos y sisas locales de 1.658-1662 y su predominio sobre el de Cartagena,” *Murgetana* nº 122, 2.010, p. 50

⁸⁷ Aierdi, J *Noticies de València i son Regne*, Esplugues de Llobregat, 2.000, Transcripción y estudio de Vicent Josep Escartí. Sobre desórdenes varios de la p 201 a 282. En la p. 203, por ejemplo, el autor da cuenta del frare Aguilar, mercenari y bandoler, don Phelip Vallterra y dos mes., morts a escopetades en la alquería de Paiporta. A vint dies, estant en l’Alquería de Ascanio Sobregondi, prop de Paiporta, frare Aguilar, mercenari y bandoler ab dos companyeros més també bandits y don Phelip Valterra fill de don Vicent Vallterra que havia anat a veure’ls, aplegá el cabrero y els de la Comisió... el mataren sense dexar-lo confesar La noticia puede parecer anecdótica pero es útil porque nos da la referencia del domicilio del mercader más importante de la Valencia de la época.

⁸⁸ Op. Cit, p. 294.

atlánticas y el puerto de salida de la lana castellana. La primacía del tráfico naval del Sur del Reino la ostenta el puerto de Alicante con 503 embarcaciones, o sea el 20,43 % del total de esta área. Sin embargo, cuando analizamos las características de las embarcaciones de este periodo vemos que, con 365 unidades, el 73 % corresponde a barcas; con 469 unidades o el 19 % le sigue el laud, con 85 unidades, o el 3 % corresponde a saetías; con 30 unidades o el 1 % para los jabeques. Les siguen con 26 unidades los bergantines que les corresponde el 1 %; con 28 unidades, o el 1 % los laudes; con 26 unidades o el 1 % las tartanas; con 18 unidades o el 1 % las naos; con 13 unidades o el 1 % los pingues y con 5 unidades o el 1 % los pataches. Esto significa que las embarcaciones de velamen latino representan el 97 % del tráfico total de los puertos sureños y les siguen las embarcaciones atlánticas con el 2 % y las de remos y vela latina con el 1 %.

Ello nos obliga a reconsiderar nuestro de partida y nos obliga a tomar en cuenta dos consideraciones, primero a recordar las advertencias de Braudel en el sentido de que no existe una relación necesaria causa efecto entre grandes embarcaciones y prosperidad comercial,⁸⁹ de hecho el año que más naos llegan al puerto de Valencia es 1.652 que es el fondo de la depresión y segundo a no desanimarnos a la hora de rastrear el comercio atlántico porque el hecho de que la mayor parte de naves que se allega a nuestra rada sea de tipo mediterráneo guarda relación con las características de la costa levantina pero dicho comercio atlántico se puede rastrear atendiendo a las mercancías y en esto conviene fijarse que si bien muchas veces se señala en la documentación a Alicante como puerto de origen ello se debe a que ante la imposibilidad de descargar directamente en Valencia el comercio se ve obligado a hacer transbordo en Alicante para cambiar de embarcación. Pero esto resultará más claro en el análisis de los productos que en el análisis de las embarcaciones, productos como el bacalao, el azúcar, la pimienta, la canela, el tabaco, el palo Campeche, el palo Brasil, etc... Esta necesidad de transbordo le confiere a Alicante una indudable ventaja sobre Valencia.

Si nos fijamos en aquellos orígenes que emplean Alicante como escala el 20 % corresponde a La Mata, con 48 embarcaciones, y le siguen Inglaterra, con 31 embarcaciones o el 13 %; Terranova, con 23 embarcaciones, o el 10 %; Mallorca, con 20 embarcaciones, o el 8 %; Londres, con 14 embarcaciones, o el 6 %; Lisboa, con 14 embarcaciones, o el 6 %; Orán con 13 embarcaciones, o el 5 %; Cádiz, con 9

⁸⁹ Braudel F, op, cit, p. 395.

embarcaciones o el 4 %; Ámsterdam con 7 embarcaciones, o el 3 % y Cartagena con 6 embarcaciones, o el 3 %; Plymouth, 4 embarcaciones, o el 2 % y Faro, con 3 embarcaciones, o el 1 %. Estas cifras tienen un valor indicativo porque no reflejan los trasbordos, pero como tal pueden tomarse y, en ese sentido, lo que se aprecia es que las embarcaciones procedentes del área anglosajona suman un 31 % para todo nuestro periodo.

Si atendemos al reparto de puertos, Alicante representa el 20,43 % de los envíos, seguido por Denia con 343 embarcaciones o 13,93 %, Calpe con 327 embarcaciones o 13,28 %, Gandía con 188 embarcaciones o 7,63 %, Javea con 182 embarcaciones o 7,39 %, Cullera con 142 embarcaciones o 5,76 %, La Mata con 117 embarcaciones o 4,75 %, Villajoyosa con 116 embarcaciones o 4,71 %, Altea con 110 embarcaciones o 4,46 %, Oliva con 72 embarcaciones o 2,92%, el Mojón con 50 embarcaciones o el 2,03 %, el Palmar de Denia con 44 embarcaciones o 1,78 % y la almadraba del Palmar con 35 embarcaciones o el 1,42 %.

La evolución en el tiempo traza el siguiente panorama, de 34 puertos aquellos que son capaces de superar la media de un envío mensual durante todo el periodo serían tan sólo: Alicante, Denia y Calpe. Aunque Alicante acaba abriéndose paso como puerto líder, su posición hegemónica no resulta clara como la Vinaroz en el norte y a lo largo de todo el periodo se da un forcejeo constante con demás puertos del sur, especialmente con Calpe y con Denia. Del resto de puertos llama la atención que, pese a ocupar el sexto lugar los envíos de Cullera son muy irregulares, no pudiéndose apreciar una tendencia clara al alza o a la baja, aunque la segunda mitad del periodo a partir de 1.664 parezca un poco mejor, porque ese leve atisbo acaba en 1.672 cayendo de 27 en ese año a 5, dos años después. Debemos tener en cuenta que Cullera recoge no sólo el tráfico marítimo de los buques que se acercan a Valencia, sino también el tráfico fluvial que discurre a lo largo del Júcar, especialmente el maderero, procedente de la serranía de Cuenca, tal vez si se hiciera un estudio adicional podría averiguarse si esa irregularidad debemos relacionarla con factores marítimos o con factores fluviales. Por su parte Denia mantiene unos niveles constantes o parecidos a lo largo de todo el periodo. El retroceso de Javea puede relacionarse con la consolidación de Denia. Y algo parecido podría decirse del descenso Calpe que coincide con el ligero crecimiento de la Mata a partir de 1.667, lo cual encontraría su lógica en la competencia entre los dos puertos salineros.

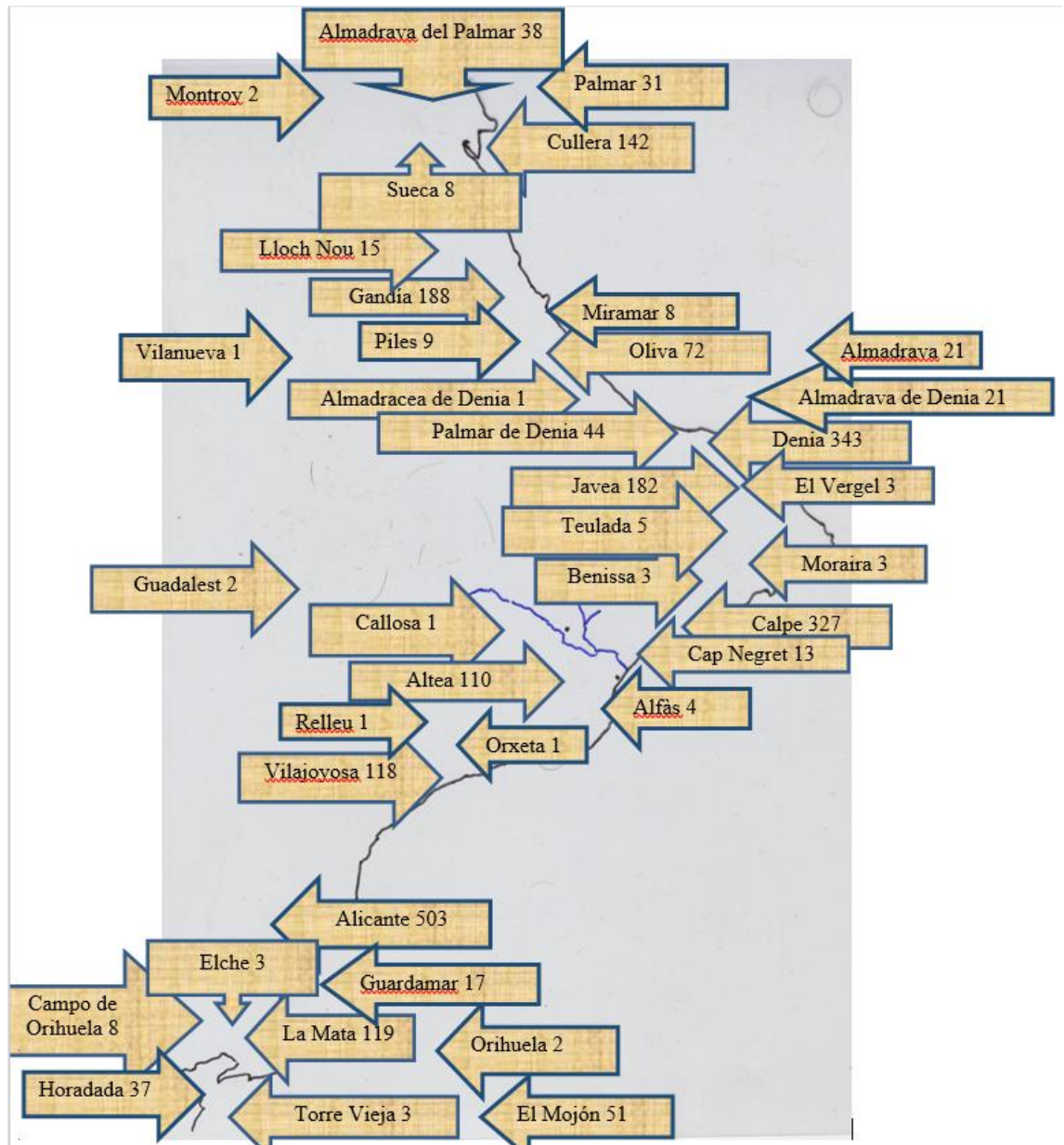
En resumen, la posición hegemónica de Alicante entre los puertos meridionales, aunque se va consolidando con el tiempo, no es tan clara como la de Vinaroz, entre los puertos del Norte, posiblemente por las características de la costa alicantina, muy montañosa y con numerosas calas y entradas que dan lugar a pequeños puertos naturales de pescadores que ejercen una competencia constante sobre Alicante, siendo sus principales rivales Calpe y Denia. Posiblemente detrás de esta competencia se encuentren las facilidades fiscales que la ciudad de Alicante buscará para consolidarse como el gran puerto del Sur.

Y de hecho lo consigue, Así Bibiloni se refiere a Alicante como al *Cadis de la Mediterránea* y como durante el último tercio del XVII, citando a Kamen, llegaban *Tres flotes d'entre 15 a 20 vaixells holandesos porten productes propis, fusta noruega i ferro, suec per valor de d'unes 80 mil lliures. Tres flotes anuals de 5 a 6 vaixells anglesos introdueixen paper i seda italiana. Altres embarcacions d'aquest pavelló porten espècies, draps, ferro suec i plom per unes 200 mil lliures. Saint Maló i Anglaterra es divideixen a parts iguals uns 40 mil quintars de bacallar sec de Canadà. La importació d'uns 6.000 barrils de sardina correspon a bretons, irlandesos i anglesos. Als francesos els pertoca la introducció de la major part dels textils (llenç de Llió i Alemanya), quincallería y blat africà, sicilià o sard. Les exportacions alacantines es reduïxen a uns 3 mil quintars de sabó i 20 o 25 mil quintars de sossa, també procedents de Cartagena i oli mallorquí.*⁹⁰ Con lo que quedaría patente la vinculación de Alicante como eje de entrada del comercio atlántico, cuestión sobre la cual tendremos oportunidad de ahondar cuando analicemos los productos. En su haber Alicante contaba, además de con una rada adecuada a la navegación atlántica, una posición clave al final de la ruta terrestre que unía el centro de la meseta con el litoral mediterráneo.

⁹⁰ Bibiloni, A, *El comerç exterior de Mallorca, Homes, mercats i productes d'intercanvi (1.650-1.720)*, Mallorca, 1.995, p. 215.

Mapa 2

Distribución de las embarcaciones del sur del Reino, según su procedencia



De entre los puertos meridionales del Reino destaca fundamentalmente Alicante que reúne la condición de puerto natural con la construcción del muelle y la remodelación del Castillo de Santa Bárbara⁹¹ que la daba protección, en época de Felipe

⁹¹ <http://blogs.ua.es/historiaalicanteforal/>

II, siguiendo el esquema de la traza italiana. La construcción del pantano de Tibi a finales del siglo XVI, dio un nuevo impulso a la huerta alicantina, y con ella al comercio local de frutos secos, esparto, vid, pasas y vino. Por su posición en relación al acceso de la Meseta a través del puerto de Almansa, lugar de paso del antiguo Camino de Santiago de Levante, Alicante se convierte en la ruta de aprovisionamiento del trigo italiano con destino a Castilla. A ello se suma su papel de escala del comercio del Reino con el Atlántico, con el Nuevo Mundo y con el comercio internacional de larga distancia, con la Europa atlántica y del Norte. A continuación le siguen: Denia, Calpe y Gandía. Denia como encrucijada entre Mallorca, Alicante y Valencia y Gandía como antepuerto del puerto de Valencia.

Al Sur del Reino le corresponde el 71 % de la sal, el 48 % del azúcar, el 20 % de la pimienta, el 20 % del tabaco, así como el 21 % del bacalao, el 51 % del arenque, canalizados todos estos productos, sobre todo a través del puerto de Alicante. El Sur del Reino envía además el 14 % del atún que se consume en la ciudad del Turia y el 1 % de la sardina.

Por lo que se refiere al arenque conviene señalar que el arenque, igual que el bacalao, es una especie de aguas atlánticas y que por lo tanto se trata de reexportaciones en las que el puerto de Alicante desempeña el papel de redistribuidor de la mercancía. Esto nos lleva a hacer un análisis un poco más cuidadoso de las cifras que dan a Alicante como suministrador principal con el 51 % de los envíos y para ello nos fijamos en que el 16 % de la carga del arenque remesado por Alicante llega a Valencia través de comerciantes ingleses, lo cual representa un 15 % dentro del total importado por Valencia que conviene sumar al arenque procedente de puertos ingleses. Y el resto del arenque aunque no podamos determinar con certeza su origen exacto está claro que no es el Mediterráneo.

Por lo que se refiere a la producción más local, cabe señalar las legumbres, entre ellas el 73 % de los garbanzos tiene este origen y el 4 % de las algarrobas. De esta área geográfica del Sur procede también el 89 % de las pasas, el 88 % del almendruco y el 71 % de la almendra con cáscara, sobre todo a través de Javea y Denia. En cuanto al vino con este origen representa el 12 %.

La producción cárnica alcanza el 18 % del porcino y un 1 % de sobrasada.

En cuanto a productos textiles el sur del Reino remite el 52 % de la lana, posiblemente como etapa del comercio entre Castilla y Valencia, el 4 % del lino y el 2 % del algodón hilado.

Por lo que se refiere a la peletería el Sur envía el 45 % de las pieles de toro con pelo y el 21 % de los cordobanes adobados y el 26 % de los cueros de toro con pelo.

En cuanto a envíos industriales el Sur del Reino envía el 58 % de la barrilla, a través de los puertos de Alicante, Javea, Altea, Calpe y Cullera, para la producción jabonera y el 9 % del hierro.

Cuadro 8

Cuadro de embarcaciones de Baleares

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
Menorca		1						1	1									3	0,65
Alcudia											1							1	0,21
Mallorca	19	11	23	16	24	20	18	21	20	21	35	24	20	20	17	21	15	345	75,49
Ibiza	2	3	1	3	7	6	7	3	7	10	8	8	12	13	6	6	6	108	23,63
Total	20	15	24	19	21	26	25	25	28	31	44	32	32	33	23	27	21	457	

Del archipiélago balear arriban al litoral valentino 457 embarcaciones, lo que arroja una media aproximada de 26,88 embarcaciones anuales y representa el 5,04 % del tráfico portuario del Grao. Los puertos principales son Mallorca de donde, 345 embarcaciones, procede el 75,49 % de los barcos pitiusos, seguido de Ibiza que totaliza el 23,63 % del tráfico restante, quedando el resto de puertos con envíos puramente testimoniales. Las embarcaciones que emplean Mallorca como escala son las de Cerdeña con 17 buques, que representa el 30 %, Cagliari, con 11, que representa el 20 %,

Génova con 6 embarcaciones o el 11 % y Tabarca con 6 embarcaciones o el 11 %, Sicilia con 4 embarcaciones o el 7 %, Liorna con 2 embarcaciones o el 4 %, Portocoscuso, Oristano y Nápoles con una embarcación cada una o el 2 % Y el resto con una sola embarcación: Ámsterdam, Túnez, Tarragona, Civitavecchia, Denia, Finale, Menorca y Nápoles. Eso significa que las embarcaciones italianas representan el 82 % de las escalas. En cuanto a aquellas embarcaciones que emplean Ibiza como ruta de entrada al puerto de Valencia el esquema es aún más sencillo porque el 75 % del tráfico corresponde a barcos mallorquines y el 25 % restante a embarcaciones sardas. La evolución del tráfico balear parte de la depresión de 1.652, con 15 embarcaciones, y crece de forma continua hasta 1.665 en que llega al máximo, con 44, para comenzar a partir de ahí un proceso de descenso progresivo hasta el mínimo de 1.675, con 21 embarcaciones, que Bibiloni ha relacionado con un progresivo cambio de preferencia en el comercio mallorquín de Valencia por Alicante. Para el periodo 1.657-1713 la ciudad de Valencia absorbía el 39 % del queso mallorquín pero Alicante ya absorbía el 20 %.⁹² El comercio Mallorquín con el Reino de Valencia, para la segunda mitad del siglo XVII, representa aproximadamente el 22,5 % del total, en concreto para los años que van de 1.660 a 1.718.⁹³ El valor de las mercaderías exportadas por el Reino de Valencia a Mallorca entre 1.698 a 1.718 es cinco veces inferior al del periodo de 1.660 a 1.691, pero dentro de la composición interna de estas cifras hay una sustitución de la ciudad de Valencia por Alicante que aumenta en un 60 %. Además el superávit de Valencia con Mallorca no se deberá al aumento de las exportaciones de Valencia a Mallorca sino al descenso de las importaciones mallorquinas.⁹⁴ Pero esta sustitución del puerto de Valencia no se va a limitar a la rada de Alicante sino que se va a hacer extensible al puerto de Denia con un producto estratégico como el arroz. Mallorca importa una media de 5.0000 quintales anuales de arroz como forma de paliar su carencia de trigo y, en este tráfico, el puerto de Valencia se va a ver desplazado por el puerto de Denia.⁹⁵

Dentro del contexto de la época moderna, a lo largo de 30 años del siglo XVI, Emilia Salvador registró la llegada de 885 embarcaciones (una media anual de 30) procedentes de Mallorca, con un mínimo de 10 naves en 1.530 y en máximo en 1.509. Esto representa el 5,73 % del tráfico del puerto de Valencia a lo largo de los años

⁹² Bibiloni, A, op, cit, p. 96.

⁹³ Bibiloni, A, op, cit, p. 212.

⁹⁴ Bibiloni, A, op, cit, p. 214.

⁹⁵ Bibiloni, A, op, cit, p. 215.

estudiados del quinientos. Entre los artículos importados, destacan: el queso, el aceite, las aceitunas, el jabón, los cerdos y sus derivados y en segundo plano los anascotes, las estameñas y en mayor medida el algodón hilado, las alcaparras, el hinojo y los esclavos.⁹⁶ Trabajando la misma serie Álvaro Castillo contabilizó 760 unidades, lo que representa una media anual de 33 naves, con un mínimo en 1.612 con 14 unidades y un máximo en 1.616 con 47 unidades. Esto representa un 8,37 % del tráfico del Grao con Mallorca en el primer cuarto del seiscientos. Los productos predominantes en estos momentos son básicamente el queso y el aceite.⁹⁷ A los que cabe añadir embutidos como la sobrasada y nuevamente confección textil: estameñas y anascotes.⁹⁸ Roberto Blanes, a continuación, registra la llegada de 295 embarcaciones con una media anual aproximada de 23. Ello representa un 4,54 % del tráfico entre el puerto de Valencia y el de Mallorca. Los productos de este momento son las aceitunas, las alcaparras, los limones, las ciruelas, las algarrobas, las almendras, las pasas, el aceite, los higos, las pasas por lo que se refiere a vegetales y los cerdos y sus derivados, embutidos, morcillas, sobrasadas, tocino, jamón y queso, por lo que se refiere a carne, y sardina, atún anchoa y boquerón por lo que se refiere a pesca. Y en cuanto a textiles: lana, lino, borra seda y trapos, ropa usada, mantos de seda, tafetán de olor verde, delantales, toallas, mantillas, medias de seda, estameñas, sombreros y alfombras.⁹⁹

Eso significa que, con un 5 % para nuestro periodo, el tráfico naval con Mallorca para este momento habría crecido en un 1 % respecto del periodo inmediatamente anterior, pero aún se encontraría lejos de las cifras relativas ofrecidas por Álvaro Castillo. Y la media anual nos situaría algo por encima de la del periodo anterior, pero muy alejada todavía, tanto de la media alcanzada en la época estudiada por Emilia Salvador, como de la época estudiada por Álvaro Castillo.

En cuanto al tipo de embarcación predominante que procede de las Baleares es, con 226 naves, el bergantín en el 58 % de los casos, seguido por la fragata con 92 unidades lo que totaliza el 20 % de las intervenciones, la barca y la saetía con 31 y 30 unidades respectivamente, o sea sendos 7 %. Y, en las últimas posiciones, quedarían el laúd, con 19 unidades, o el 4 %; la tartana, con 8 unidades, o el 2 %; la nao, con 7 unidades, o el 2 % y la falúa, con 3 unidades, o el 1 %. Es decir, se detecta un claro

⁹⁶ Salvador, E, *La Economía Valenciana en el siglo XVI...*, p. 348.

⁹⁷ Castillo, A, *Tráfico marítimo y comercio de importación...*, pps, 128-130.

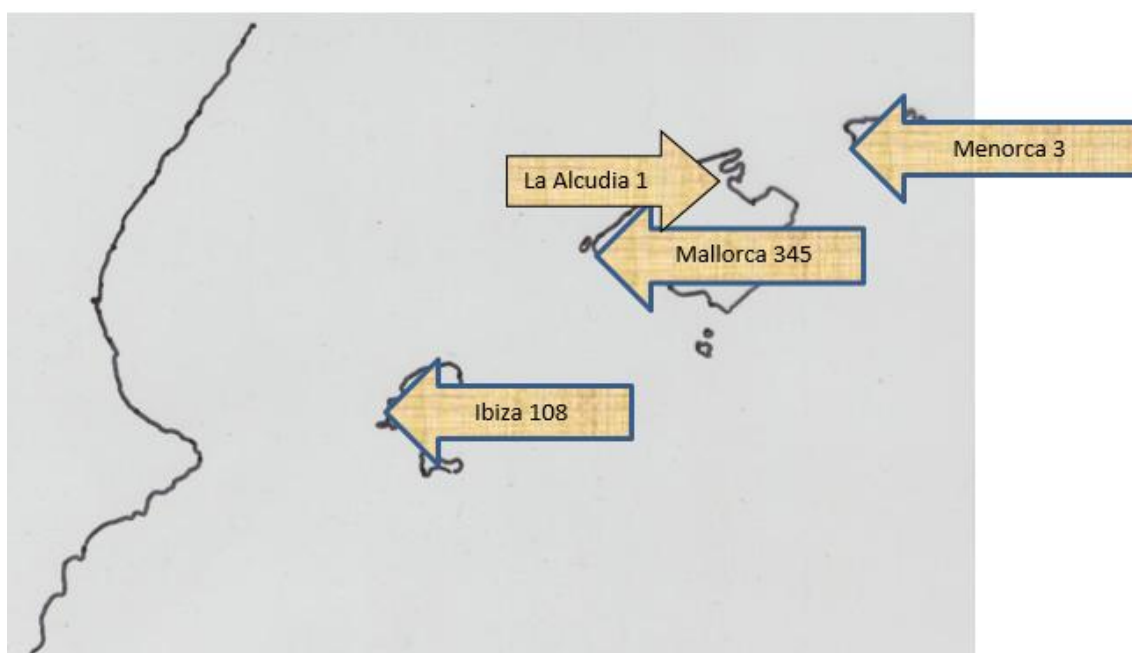
⁹⁸ Castillo, A, op, cit, p 55.

⁹⁹ Blanes, R *Comercio de importación...*, pps 412, 413.

predominio de las embarcaciones de tipo de remo con aparejo latino, en un 79 % de los casos, frente al segundo modelo mediterráneo de vela latina que representarían el 20 %, mientras que las naos sólo representarían el 2 %.

Mapa 3

Distribución de embarcaciones de Baleares, según su procedencia



Este movimiento de embarcaciones, que acabamos de ver, relativamente pequeño, sólo el 5,04 % del tráfico de la ciudad de Valencia, podría empañar la importancia cualitativa de Mallorca como origen comercial, pues, cuando descendemos al detalle Mallorca representa en el comercio valenciano de importación: el 91 % del queso;¹⁰⁰ el 83 % de las alcaparras; el 64 % de los envíos de aceite procedentes de la montaña mallorquina; el 58 % de la sobrasada; el 39 % del bizcocho; el 74 % de la estameña; el 72 % de los anascotes; el 16 % del algodón y el 19 % del algodón hilado; el 63 % de los cueros de toro adobados; el 16 % del aguardiente; el 12 % de la goma

¹⁰⁰ Valencia representa el 39 % de los envíos mallorquines de queso frente a Alicante que, si bien va creciendo, representa el 20 %. Bibiloni Amengual, Andreu, *El Comerç Exterior de Mallorca, Homes, mercats i productes d'intercanvi*, (1.650-1.700), Mallorca, 1.995, p. 96.

arábiga; el 10 % de la cera amarilla y el 5 % de la cera. Así como multitud de envíos de menor cuantía como el 6 % de reexportaciones de pimienta; y el 1 % del bacalao. Al igual que Valencia, Mallorca sufre déficit triguero que buscará compensar con los excedentes oleícolas.¹⁰¹ La exportación de aceite es la que le permite a Mallorca abastecerse de grano;¹⁰² sin embargo, a partir de los años 50 como consecuencia de las malas cosechas se va a ir produciendo un avance de la vid y una reconversión del aceite hacia el aguardiente.¹⁰³ Pero esta reconversión se hará, también, a costa del sector cerealícola lo que dará lugar a desabastecimientos que hará que Mallorca busque librarse de las trabas que prohibían en comercio con Berbería para subvenir sus necesidades con un trigo más barato y, a tal efecto, obtendrá licencias en 1.652, año de la peste, en 1.659, y en 1.671-1.673 para comerciar directamente con el Norte de África sorteando la mediación marsellesa, genovesa y liornesa,¹⁰⁴ lo que le permitirá ahorrar numerario e importar arroz de Valencia, un sustituto barato del trigo, a razón de unos 5.000 quintales anuales a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII.¹⁰⁵ El comercio mallorquín con el Reino de Valencia en el último tercio del siglo XVII representa el 22,5 % del comercio exterior de la Isla, con un superávit anual de 11.000 libras entre 1.660 y 1.691.¹⁰⁶

¹⁰¹ Bibiloni, P., cit., p. 19.

¹⁰² Bibiloni, Op., cit., p. 63.

¹⁰³ Bibiloni, Op., cit., p. 83.

¹⁰⁴ Bibiloni, Op., cit., p. 42.

¹⁰⁵ Bibiloni, Op., cit., p. 102.

¹⁰⁶ Bibiloni, op., cit., p. 212.

Cuadro 9

Cuadro de embarcaciones de Cataluña¹⁰⁷

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
Rosellón									1	2	2							5	0,28
Canet de Rosellón										1								1	0,05
Cataluña		1						8	9	32	26	28	54	57	28	17	11	271	15,42
Ampurdán									1	1								2	0,11
Roses			1	1													1	3	0,17
Gerona																	1	1	0,05
Palafreugell								1										1	0,05
Palamós		1	1							1	1			1				5	0,28
San Feliu		1			2	3	3	5	5	5	14	3	9	10	16	13	9	98	5,57
Tossa		1	2	1		8	7	3	3	7	5	6	5	4	5	6	8	71	4,04
Lloret	1	6	2	1	6	9	3	4	4	9	6	9	8	3	9	12	14	106	6,03
Blanes		1	3	1	5	6	7	13	13	14	12	7	8	5	5	2	1	103	5,86
Calella										1	4	4	2	1	1			13	0,73
Areñs		1	3		6		8	6	2	13	4	4		3		1		51	2,90
Mataró		1		1				1	1	1	1		5	2			1	14	0,79
Barcelona		6	21	14	13	19	16	12	5	11	9	7	5		3	10	12	163	9,27
Ejército	2	3																5	0,28
Hospital et					1	9						4			1			15	0,85
Torrelles													1					1	0,05
Sitges				1	1	1	2	7	10	4	4	4	4	4	9		6	57	3,24
Vilanova de la Geltrú					3	2							1	1		1		8	0,45
Vendrell																	1	1	0,05
Torre d'En Barra			1		9	4	1	2	8	11	6	4	6	4	6		6	68	3,87
Alta Fulla																	2	2	0,11
Tamarit													1	2			1	4	0,22
Tarragona	19	6	10	9	5	3	5	2	3	3	1	1	1		1	1	2	72	4,09
Camp	14	7																21	11,95
Reus	1									1								2	0,11
Vila Seca														1				1	0,05
Salou	1			1			1											3	0,17
Cambrils	5	7	14	14	21	8	5	16	38	41	9	14	18	13	14	7	15	259	14,74

¹⁰⁷ Salou es puerto de Reus

<u>Monroig</u>	1	1		1				1	2	6			1					13	0,73
<u>Coll de Bala-guer</u>				1						2								3	0,17
<u>Tortosa</u>	9	3	3	1	28	28		8	4	10	2	21	5	15	52	7	10	206	11,72
<u>Amposta</u>														1	1	1		3	0,17
<u>La Rápita</u>										5		1	2					8	0,45
<u>Alfaques</u>					1	1	5	6	9	7	7					6	3	45	2,56
<u>Ulldeco-na</u>														1				1	0,04
<u>Alcanar</u>	9	2		2	2	5	2	6	3	3		8	2	3			4	51	2,90
Total	62	48	61	49	103	106	65	101	121	191	113	125	138	131	151	84	108	1757	

De esta zona nos llegan 1.757 embarcaciones, con una media anual de 103,35 embarcaciones y a su vez representa en el conjunto del tráfico portuario del Grao un 19'41 % del total. Lo primero que llama la atención es la primacía de los puertos del sur de Cataluña sobre los del norte, especialmente Cambrils y Tortosa. Ello en parte se debe a que buena parte del periodo estudiado se desenvuelve en un marco de guerra con Francia que coincide con la *Revolta dels Segadors* pero ello es sólo parcialmente cierto porque analizando el caso de Barcelona vemos que su media anual para todo el periodo es 9,58 pero, si dividimos el periodo en dos, entre la etapa más belicista de 1.651 a 1.662 tenemos una media de 12,62 barcos anuales mientras que, aun concediéndole un año más a la segunda etapa, ésta tiene una media de 6,8 barcos. Es decir, el periodo mejor del tráfico entre Barcelona y Valencia, coincide con la guerra de Francia, salvo la inflexión de 1.652 que se debe a la peste de Valencia, y a partir de 1.659 (Tratado de los Pirineos) el comercio barcelonés con Valencia cae en picado, sin que hay ningún acontecimiento bélico que pueda justificarlo, salvo el breve lapso de la guerra de la Devolución, cuyos escenarios bélicos, además se situaron principalmente en Flandes. En consecuencia, la atonía de Barcelona no puede justificarse sólo por la guerra. Si contrastamos la curva del comercio Barcelonés con la del comercio catalán en su conjunto con Valencia observaremos que la relación es inversa, es decir el comercio barcelonés va de más a menos mientras que el comercio catalán va de menos a más, lo cual nos permite concluir que el peso del comercio barcelonés en el incremento del

comercio catalán con Valencia, en esta época, es mínimo. Ello requeriría un estudio adicional para averiguar si las preferencias de mercado de Barcelona eran otras o si son las secuelas de la destrucción pasada las que le impiden despegar. Si a esto unimos que el comercio con el área catalana es claramente ascendente hasta 1.664 en que alcanza las 191 embarcaciones, para pasar a 122 al año siguiente y a partir de ahí vuelve a subir de forma moderada pero continua hasta 1.672 en que alcanza las 152 unidades, deberemos concluir que la recuperación del comercio catalán pasa por el desarrollo de los puertos del sur que continúan manteniendo la primacía conquistada a mediados de siglo. De 1.647 a 1.655 el tráfico marino evita el puerto de Valencia por el riesgo de contagio. En 1.653 hay peste en Gerona, como ya señalamos anteriormente. Y la relativa cercanía al Reino permite que las crisis de las guerras sólo incidan en la Cataluña septentrional que es la más expuesta a los ataques franceses, por ejemplo, durante la Guerra de la Devolución (1.667-1.668) pero no a los puertos catalanes del sur, que es de donde vienen el vino, el aguardiente y los tejidos, (estameñas de Reus).

En 1.651 el 31 % de las embarcaciones proviene de Tarragona, seguido del Camp 23 %; Tortosa y Alcanar, con un 15 % cada uno. Al año siguiente son Cambrils el Camp y Lloret con un 15 %, respectivamente. En 1.653 Barcelona irrumpe con el 34 % seguido de Cambrils con el 23 % pero al año siguiente Cambrils ya ha igualado a Barcelona que ha perdido un 5 % en relación al año anterior descendiendo al 29 %. Cuatro años después el tráfico naval se lo reparten Tortosa con el 27 % y Cambrils con el 20 %. Al año siguiente Barcelona se recupera con el 20 % pero la primacía la sigue manteniendo Tortosa con un 29 %. En 1.660 Barcelona se destaca con el 25 %, seguido por Arenys con el 12 % pero en 1.662 Cambrils y Blanes vuelven a superarlo con el 16 y el 13 % sobre el 12 % de Barcelona. Y al año siguiente Cambrils se sitúa en las 38 embarcaciones o el 31 %. El año 1.664 no es de gran ayuda porque, junto a Cambrils que mantiene un 21 %, se coloca la denominación genérica de Cataluña, con un 17 %, que además no abarca toda Cataluña, porque el 82 % restante de los puertos están especificados, lo cual es un factor distorsionador que no nos permite una reconstrucción fiable de las relaciones entre puertos catalanes para ese año. Algo parecido se puede decir de 1.665, 1.667, 1.670. Lo que sí parece claro es que Barcelona se clasifica aparte de Cataluña en esos años por el escribano de turno y representa en el primer año un 7 %, en el segundo un 6 % y en el tercero un 4 %. En 1.671 no sabemos si Barcelona está incluida dentro la etiqueta genérica de Cataluña que abarca el 46 % del tráfico catalán,

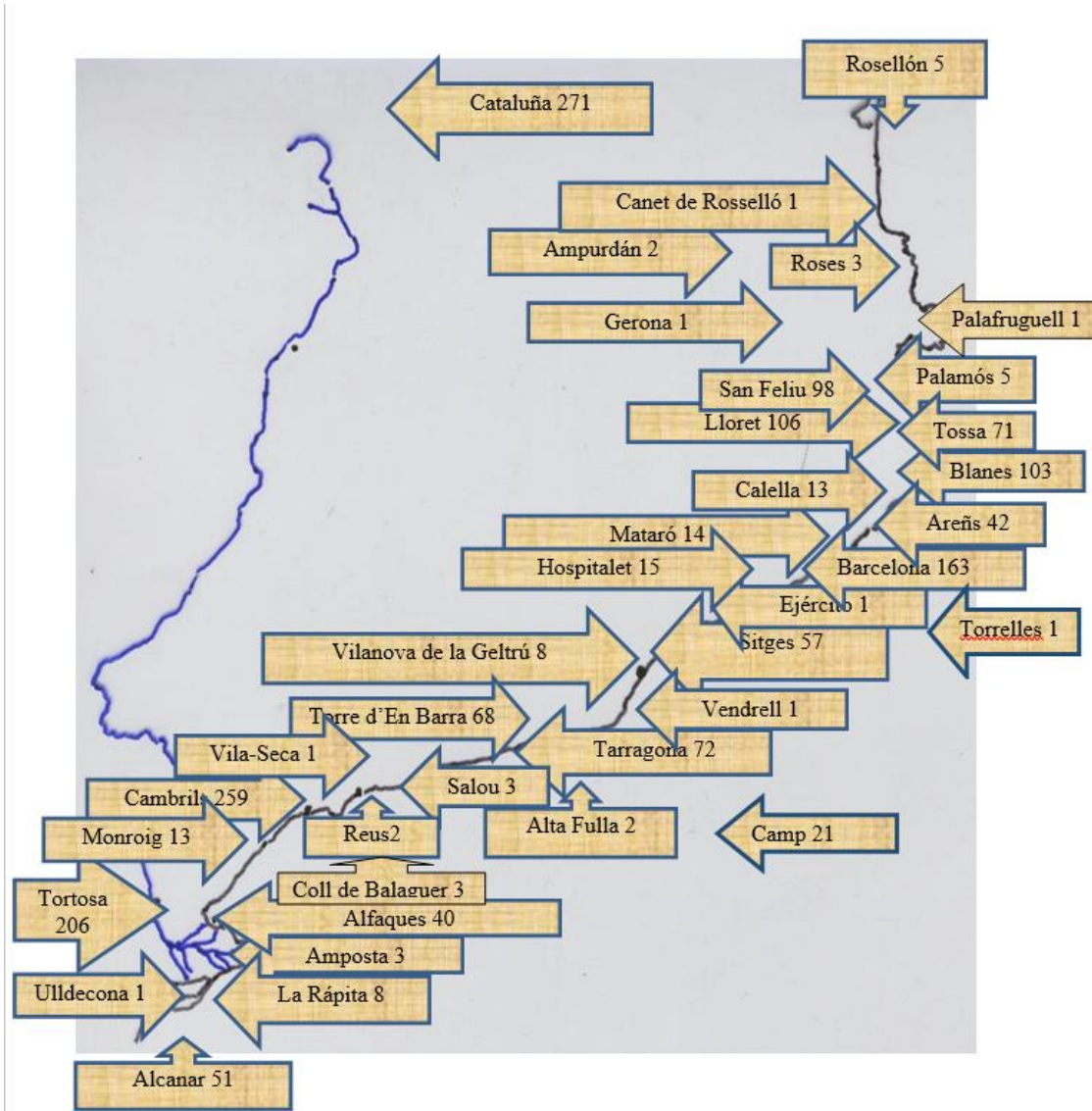
aunque la costumbre, hasta el momento, ha sido distinguirla porque no se trata de un puerto menor. Esa parece ser la pauta porque, al año siguiente, Barcelona aparece con un 2 % entre Tortosa a la que le corresponde el 34 % de las embarcaciones y Cataluña como origen genérico del 18 %.

Es en 1.674 cuando los puertos del norte de Cataluña como San Feliu y Lloret comienzan a dar señales de vida, con el 15 y el 14 %, mientras que Barcelona se mantiene en el 12 % y la etiqueta genérica de Cataluña a la que corresponde el 20 %. En 1.675 a Cambrils le corresponde el 14 %, a Lloret el 13 %, Barcelona el 11 %, a Tortosa 9 %, San Feliu 8 %, Tossa el 7 %, Alcanar 4 %, Alfachs 3 %, Tarragona el 2 %, Alta Fulla 2 %, Rosas 1 %, Mataró 1 %, Vendrell el 1 %. En suma, como no sabemos la procedencia exacta del 11 % de embarcaciones que tienen el origen genérico de Cataluña como punto de partida no podemos saber a ciencia cierta de qué lado se inclina el eje de la balanza, aunque, a primera vista, parece que haya una ligera ventaja de los puertos del Sur sobre los del Norte.

Por lo que se refiere a las embarcaciones hay un claro predominio de la barca con 1.503 unidades o el 86 % y en segundo término el laúd con 146 unidades o el 8 %, la saetía con 32 unidades o el 2 %; el jabeque con 19 unidades o el 1 %; y la tartana con 18 unidades o el 1 %, la falúa con 14 unidades o el 1 % En suma, con un 98 %, hay un predominio abrumador de las embarcaciones de vela latina sobre el segundo tipo de aparejo de vela latina con remos que correspondería básicamente a la falúa y los modelos atlánticos son absolutamente marginales.

Mapa 4

Distribución de embarcaciones de Cataluña, según su procedencia



De Cataluña vienen frutos secos propios de clima frío como la avellana y la castaña. De Cataluña procede el 91 % de la avellana con cáscara, el 84 % de la castaña, el 94 % de la castaña con cáscara, siendo sus principales competidores los orígenes italianos, especialmente ligures y sardos que sólo destacan en la comercialización de castaña seca. Cataluña envía el 63 % del vino que importa el puerto de Valencia, pero

tan sólo el 2 % del aguardiente. Le corresponde el 99 % de la arengada y el 2 % del cebo en lo referente a pesca y el 24 % en lo referente al porcino, sobre todos los puertos de Lloret y Tarragona. La miel representa el 46 % de los envíos frente a un 47 % de miel del Reino. En peletería destaca Cataluña con un 42 % de los cordobanes sin especificar.

Por lo que se refiere al hierro, a Cataluña corresponde el 16 % de los envíos de hierro y el 76 % del hierro catalán. En ferretería Cataluña alcanza el 26 % de los envíos de clavazón. En la industria papelera el peso de Cataluña suma el 31 % del papel de estraza y el 9 % del papel de imprimir.

La manufactura de la madera nos presenta el siguiente cuadro: Cataluña proporciona al puerto de Valencia el 94 % de los envíos de radios de madera, el 98 % de los ejes de madera de encina.

Conviene contextualizar la parquedad de los envíos catalanes dentro del marco de las guerras entre Francia y la monarquía hispánica en el sentido que a lo largo de estos años Cataluña, por su situación fronteriza, se convierte en campo de batalla o, como poco, en línea de frente lo cual no facilita los intercambios comerciales, pudiéndose contabilizar los siguientes episodios: Entre 1.651 y 1.659 continúa la guerra franco española iniciada en época de Richelieu. De 1.667 a 1.668 tenemos la guerra de Devolución durante la cual es atacada Puigcerdá. Y nuevamente, guerra con Francia como consecuencia de la entrada de España en la guerra franco-holandesa de 1.672 a 1.678 en el año 1.673 como aliada de Holanda.

Cuadro 10

Cuadro de embarcaciones de la Francia mediterránea

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
Francia							2	1					4					7	3,50
Sarras														1				1	0,50
Arlés							4	2		1	2							9	4,50
Orellá								1										1	0,50
Narbona							1		2	4	3		1		1			12	6
Frontignan															1			1	0,51
Martega												1		1	1			3	1,50
Marsella	7	5	7	4	8	4	13	12	12	22		9	13	13	17	2	4	152	76
Tolón		1						1							5			7	3,50
Mónaco										2								2	1
Languedoc							2			1					2			5	2,5
Total	7	6	7	4	8	4	22	17	14	30	5	10	18	15	27	2	4	200	

De esta zona zarpan 200 embarcaciones con rumbo a la ciudad del Turia, procedentes de una decena de dársenas de, entre los cuales la que descuella por encima de todas es la de Marsella de donde procede el 76 % de los fletes. El total de las embarcaciones procedentes de esta zona representa en términos porcentuales una proporción del 2,2 % mantiene una proporción semejantes a los del segundo cuarto del XVII. Si nos fijamos en la media anual hay un crecimiento respecto del periodo anterior de 10,84 embarcaciones para la época de Roberto Blanes a 11,76 embarcaciones por año en la nuestra, o sea un incremento 0,92 embarcaciones más por año.

Por años, Marsella es el único puerto que mantiene relación regular con Valencia a lo largo de todo el periodo con mayor o menor tráfico. Los demás puertos se destacan en momentos puntuales por ejemplo Arlés mantiene relación con Valencia entre 1.660 y 1.665, Mártega ente 1.667 y 1.672, Narbona entre 1.660 y 1.672, Tolón en años concretos: 1.652, 1662 y 1.672. Posiblemente los casos de Narbona y Arlés describan mejor las relaciones entre Francia y España, pues en ambos casos las relaciones

comerciales con Valencia se inician después de la paz de los Pirineos, y se interrumpen poco antes de la Guerra de Devolución. Sin embargo, lo que llama la atención es la continuidad de las relaciones comerciales entre Marsella y Valencia, incluso en época de guerra entre Francia y España. Las relaciones se mantienen y no se cortan totalmente porque Marsella no está en manos del rey de Francia sino en manos de la Fronda que son una serie de revueltas que van de 1.648 a 1.653 (fronda parlamentaria, fronda de los príncipes y fronda de Condé) pero en algunos lugares como Provenza y en especial en Marsella tendrán otra cronología. Concretamente en Marsella la Fronda va de julio de 1.658 a enero de 1.660 que es cuando Luís XIV conquista la ciudad. Estos movimientos no sólo explican por qué no se corta totalmente el tráfico comercial con Valencia, es decir porque las ciudades sublevadas desarrollan su propia política comercial, sino que también explican la razón de la caída del tráfico comercial. Y es que una cosa es que las ciudades sublevadas pretendan tener una política comercial propia y otra muy distinta que la desarticulación del tráfico producido por esa sublevación no vaya a afectarlas. Así si nos fijamos en el gráfico si dividimos el periodo de enero 1.660 que es la toma de Marsella, al final la media anual son 11,72 barcos, mientras que la media del periodo de 1.650 a 1.658 son 5,83 barcos, es decir una diferencia del 50 %. A esto se suma que el primer periodo es además la época de la peste en Valencia y ello se convierte en un poderoso factor de disuasión de la actividad comercial.

Por otro lado, la caída del tráfico marsellés de los últimos dos años guarda relación con la participación española en la guerra franco-holandesa (1.672-1678) a partir de 1.673.

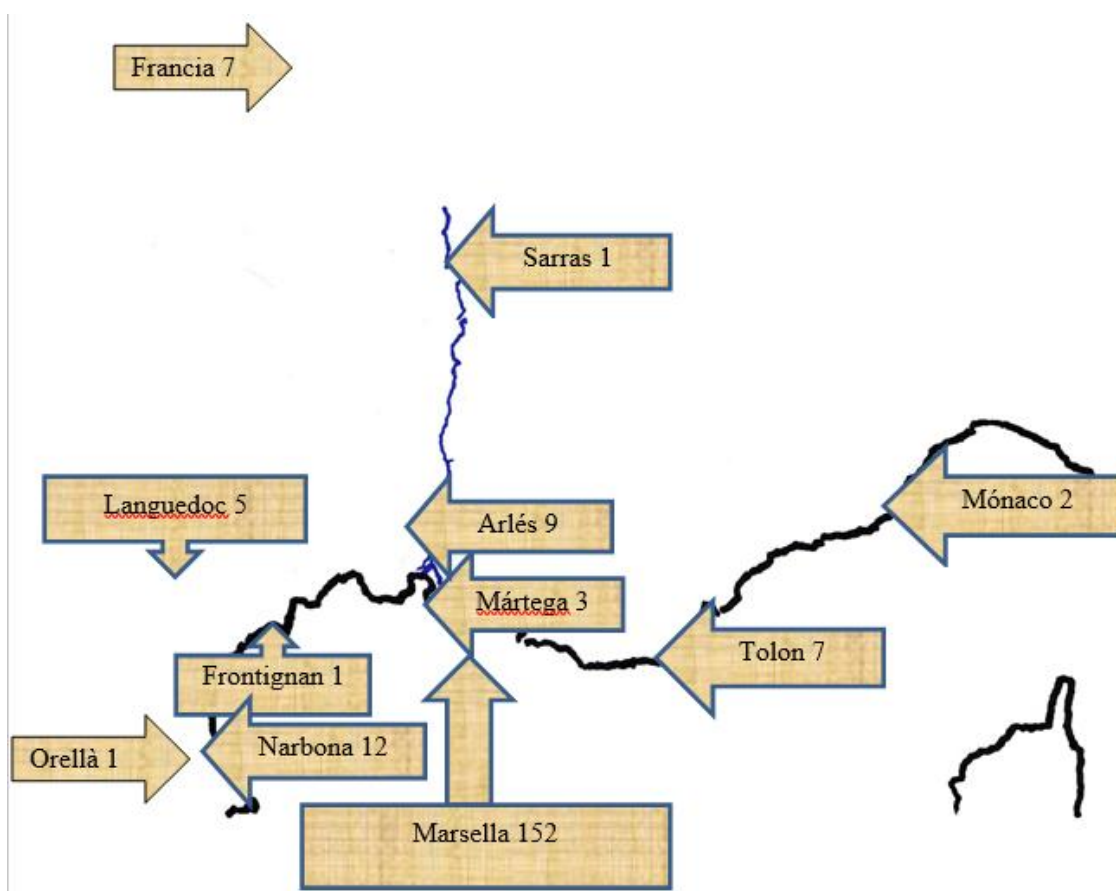
La navegación es directa en el 90 % de los casos, y en el 10 % restante tenemos tres escalas, de las cuales la principal es Barcelona que recoge el 4 % de las embarcaciones. Pero no todo son conflictos o al menos no todo son conflictos bélicos. A partir de 1.664 en adelante la reforma arancelaria de Colbert va a afectar a los productos de varios países, en primer lugar, a Inglaterra contra la que se concibe la tarifa de la lana, pero esta medida afectará igualmente a otros países, por ejemplo, a España, por cuanto afectan también a la lana castellana. Y al afectar a la importación de bienes extranjeros por parte francesa, dichas medidas acabaron afectando también a la exportación de bienes franceses hacia terceros, porque el resto de países, lógicamente reaccionó defendiéndose. Y esto es perceptible en el salto que se produce entre los años 1.664 y 1.665 en que la llegada de barcos de la costa mediterránea de Francia a Valencia

se desploma de 29 embarcaciones a tan sólo cinco. Así los dos periodos buenos entre Valencia y el mediodía francés son los que van del Tratado de los Pirineos de 1.659 a la unificación aduanera de Colbert de 1.664 y de 1.670, después del episodio de la Guerra de la Devolución (1.667-1668) hasta 1.673 en que España se involucra en apoyo de Holanda durante la guerra franco-holandesa (1.672-1.678).

Por lo que se refiere a la tipología naval, en primer lugar, figura la saetía con 65 unidades o el 33 % y le sigue la nao con 38 unidades o el 19 %, la barca con 28 unidades o el 14 %, la tartana con 26 unidades o el 13 %, el pingue con 24 unidades o el 12 %, el patache con 7 unidades o el 4 % y la polacra con 4 unidades o el 2 %, el laúd con 2 unidades o el 1 % y la naveta con 1 unidades o el 1 %. Eso significa que las embarcaciones de vela latina suman el 61 % del total, las embarcaciones de tipo velamen cuadrado mixto suman un 26 % y las que combinan vela latina y remo representadas por el pingue alcanzan el 12 %.

Mapa 5

Distribución de embarcaciones de la Francia mediterránea



Los principales productos franceses provenientes de puertos mediterráneos suelen ser de carácter industrial. A esta área geográfica le corresponde el 70 % de los envíos de algodón, el 61 % del algodón hilado; el 63 % del lino; el 52 % de las mantillas de encaje en balas y el 5 % en cajas; el 17 % de las estameñas; el 14 % de los cordobanes; el 10 % de los cueros de toro con pelo; el 10 % de los cueros de toro adobados; el 12 % del hierro, el 2 % del hierro catalán y el 2 % de la clavazón; el 6 % del bizcocho; el 4 % de la castaña con cáscara; el 3 % de la pimienta y el 2 % de las pasas; el 1 % del almendruco y el 1 % del bacalao bretón.

Cabe destacar la importancia del tabaco porque en España en 1.636 se establece el monopolio del tabaco para el Estado, pero sólo para la Corona de Castilla, razón por la cual, independientemente del contrabando que pudiera existir, la exportación extranjera se canaliza hacia otros puertos de la Monarquía hispánica, como el de Valencia. En este sentido, si bien de la Francia mediterránea provienen 11.056,66 @, fundamentalmente de Marsella de donde viene el grueso: 10.192,54 @, es decir, el 26 % de las importaciones de este género, por parte de Valencia. Estos envíos, en última instancia estos envíos proceden, a su vez, del rosario de asentamientos franceses en el Caribe (San Cristóbal, Granada, Dominica, Santa Lucía, Cayena, Martinica, Tortuga y la parte noroccidental de La Española), o sea del Atlántico.

Cuadro 11

Cuadro de embarcaciones de Italia¹⁰⁸

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
Venecia	1				1		1		1									4	0,60
La Pulla											1							1	0,15
Finale		1		1		1	1		1		2		1	1		2		11	1,66
Loano								1										1	0,15
Sestri		1																1	0,15
Gènova	16	9	6	3		1	6	19	11	8	13	17	9	10	6	14	14	162	24,54
San Remo							1		1	1		1	1					5	0,75
Rávena							1											1	0,15
Liorna	2			3	2	8	3			1	4							23	3,48
Zara													2	4	2	5		13	1,96
Córcega								1										1	0,15
Civitavecchia	1					1												2	0,30
Cerdeña	6	3	5	11	6	5	14	12	14	18	23	5	11	13	7	1	11	165	25
Sarse									1									1	0,15
Alguer		2		1														3	0,45
Oristano	2	2					3	2		1		1					1	12	1,81
Portoscuso	1																	1	0,15
Cagliari	5	20	7	6	4	2	11	21	5	7	10	11	6	3	5	7	7	137	20,75
Nápoles	3	3	3	4			3	1	2	2	3				1			25	3,78
Manfredonia		2									1							3	0,45
Barletta		1											1	1				3	0,45
Castellmare							1						1		1			3	0,45
Sicilia	7	3	3		1	4	23		6	9	5		6	1		2	1	71	10,75
Messina												1	1					2	0,30
Chaca											1							1	0,15
Trapani	1										1			1				3	0,45
Palermo		2						1			1					1		5	0,75
Total	45	49	24	29	14	22	68	58	42	47	65	36	39	34	22	32	34	660	

¹⁰⁸ El puerto de Sarse: Posiblemente sea Sassari (Cerdeña) y el puerto de Chaca posiblemente se refiera a Sciascia (Sicilia). En cuanto a Finale, aunque hay un puerto de Finale en el norte de Sicilia, por el tipo de mercancías que de allí procede, hierro y papel, lo más probable es que se refiera a Finale Ligure que es la salida al mar del Milanesado español. El puerto de Sara posiblemente se refiera a (Sitio de Zara o sitio de Zadar en Croacia, cerca de Trieste) frente a las islas Ugljan y Pasma frente al estrecho de Zadar, se trata de una ciudad portuaria escenario de la primera acción de la cuarta cruzada. http://es.wikipedia.org/wiki/Sitio_de_Zara No se ha conseguido encontrar la ubicación de Lestazzi ni de Escue aunque por el tipo de carga (atún) pudiera tratarse de algún amarradero sardo o del Tirreno.

Hay que añadir a las 25 naves de Nápoles, dos embarcaciones más porque de dicho puerto proceden tres galeras que el 13/08/1652 el escribano, al hacer el computó de la carga de las mismas, no distinguió qué artículos pertenecían a cada galera con lo que no hemos podido expresarlo de otro modo, aunque ello apenas afecte al porcentaje.

De los puertos italianos zarpan 660 embarcaciones, lo que representa el 7,29 % del tráfico marítimo con Valencia, lo cual arroja una media anual de 38,82 embarcaciones. Esto supone un ligero incremento de un 2 % respecto del total del tráfico valenciano, en la época estudiada por Roberto Blanes que daba 344 embarcaciones para toda Italia y por tanto 26,46 embarcaciones por año y un 5,29 % en el conjunto del tráfico valenciano. Y eso supone a la vez un incremento de la media anual del 46,71 % respecto del periodo anterior, es decir 12,36 barcos más por año.

De todo el enjambre de puertos italianos que mantiene relaciones con Valencia al final se distinguen dos áreas, el litoral del mar de Liguria, de donde zarpan 203 embarcaciones, lo que constituye el 30,75 % del tráfico italiano con Génova, a la cabeza, y el sur alrededor del mar Tirreno, de donde proceden 433 embarcaciones o sea el 65,60 % del total. Dentro del arco formado por este mar destacan sobre todo las grandes islas italianas sobre todo Cerdeña y en segundo lugar Sicilia, quedando Nápoles ligeramente por detrás de Sicilia. Y en último lugar quedaría el área del mar Adriático de donde tan sólo proceden 25 embarcaciones, es decir el 3,78 %. Eso significa que el comercio con la Italia occidental que supone el 96,36 % del total del intercambio entre Valencia e Italia.

La división geográfica obedece a una división de mercados o zonas productoras. Génova y la costa ligur abastecen a Valencia de productos industriales: textiles como mantillas, pero también material en bruto para los telares locales, como lino y algodón, papel, hierro y clavazón, mientras que los productos enviados por las islas suelen ser productos agrícolas trigo de Cerdeña y Sicilia, siendo Cerdeña la protagonista de este momento como ya apuntó Roberto Blanes que había comenzado a suceder en la anterior etapa. De los puertos sardos zarpa el 48,33 % de las naves italianas con destino al Grao. De los puertos sicilianos zarpa el 12,42 % de los navíos.

La trayectoria de los periplos italianos es muy variable puesto que, con arreglo al criterio de Álvaro Castillo, atendiendo a la media de 17 años tenemos 9 años malos y 8 años buenos. Los años malos son 1.653, 1.654, 1.658, 1.659, 1.667, 1.671, 1.672, 1.674 y 1.675, mientras que los años buenos son 1.651, 1.652, 1.660, 1.662, 1.663, 1.664, 1.665 y 1.670. esto hace que la década más prospera sea la comprendida entre 1.660 y 1.670, en pleno centro de nuestro periodo, coincidiendo con la paz con Francia. Los dos primeros años son buenos. En 1.654 hay una pequeña acción de Francia contra

Castellmare, a cargo del duque de Guisa, en la que se intenta reactivar la revuelta napolitana que acaba en fracaso,¹⁰⁹ pero lo que realmente provoca una fuerte contracción del comercio es la gran peste italiana de 1.656, procedente de Cerdeña, que provocó en Nápoles 240.000 muertos sobre una población de 450.000 habitantes y, de allí, pasó al norte de Italia, donde también golpeó la ciudad de Génova.

Dentro de este panorama vamos a distinguir entre el norte y el sur.

De 162 embarcaciones que zarpan de Génova, 117 llegan en navegación directa, 29 toman Barcelona como escala, 6 Mallorca, 3 Marsella, 2 Liorna, 1 Finale, 1 Italia sin especificar, 1 Tarragona y 2 el puerto de Denia. En consecuencia, las embarcaciones que navegan a través de las escalas suman 43 unidades es decir el 26,54 %, mientras que la navegación directa representa el 72,22 %. Una posible explicación de esta navegación de travesía que se acomete con embarcaciones de vela latina, siendo la saetía y la barca los transportes predominantes, podría ser la necesidad de evitar la zona de guerra de la Francia mediterránea y efectivamente si comprobamos la navegación por escalas con arreglo a los años vemos que los años de conflicto entre Francia y España son los que mayor índice de navegación directa registran, volviéndose a la navegación de cabotaje a partir de 1.660, sin embargo la navegación directa seguirá siendo importante y esto da pie a que, habiéndose desenvuelto bien en este género de navegación ahora se intente evitar la exacción fiscal de determinados puertos, porque lo cierto es que el único año en que la navegación de cabotaje genovesa supera a la navegación directa es 1.675. Por años, el año 1.654 experimenta una considerable caída, sólo se registran 3 embarcaciones. Esta caída es debida a una disputa política entre la Señoría de Génova y España a propósito de unos barcos franceses apresados por corsarios españoles afincados en Finale Ligure, que era la salida natural del Milanesado al Mediterráneo. La República de Génova aspiraba a reconquistar Finale que en el pasado había formado parte de la República, y decretaron una represalia contra bienes españoles. España respondió, a su vez decretando el secuestro de bienes, créditos y rentas de los genoveses dentro de la monarquía hispánica, especialmente en Milán y en Nápoles.¹¹⁰ La situación llegó al borde de la ruptura se reunió un contingente de 7.000 hombres y se dio permiso a los gremios para emplear las armas *contra aquellos que quisieren ultrajar la república* y el Consejo de la república acordó armar 10 galeras para luchar contra el contrabando,

¹⁰⁹ Fernández Duro, C op, cit, p. 12

¹¹⁰ Kirk, TA “La crisi del 1.654 como indicatore del nouvo equilibrio mediterraneo” *Génova y la Monarquía Hispana 1.528-1,713*, Società Ligure di Storia Patria, Génova, 2.010, pp 527-538.

aprobó la compra de 10 veleros, cuatro de los cuales eran buques de guerra. Thomas Allison explica como Génova hace una apertura diplomática hacia Francia e Inglaterra que amenaza con quebrar la alianza forjada por Andrea Doria hacía más de 100 años. Aunque la tensión venía de largo, las relaciones con Génova se habían comenzado a enfriar desde septiembre de 1.651 cuando los aduaneros de Cartagena detectaron contrabando de plata genovesa lo que llevó a España a hacer registros que fueron muy mal recibidos y, a partir de ese año, el descenso se refleja en la gráfica hasta el año 1.654. Ahora durante la nueva crisis, Génova deseaba considerar el mar comprendido entre la costa ligure y Córcega, que era posesión genovesa, como mar cerrado, sin embargo, los intereses genoveses en la monarquía hispánica aún eran muy grandes y, al final, en 1655 se llega a un acuerdo entre España y Génova: La primera restituye los bienes embargados en Milán y Nápoles, y se le concedía a Génova el derecho a gravar la sal de Finale, a cambio Génova renunciaba al resto de sus reivindicaciones.¹¹¹ La alianza con España se mantuvo hasta el bombardeo de Génova por Luís XIV en 1.684.

El año 1.658 es el peor año de las relaciones entre Valencia y Génova, pues en este año no llega ni una sola embarcación, Génova está bajo el impacto de la gran peste que va de 1.656 a 1.657¹¹² y que sobre una población de 90.000 habitantes produjo 3.000 muertes el primer año y en la primavera siguiente cayeron otros 9.000, más generalizándose la pandemia, alcanzando al final a un 50 % largo de la población. Según otros autores, como Thomas Allison calculan que la caída de la población dejó la ciudad en 40.000 habitantes.¹¹³

La depresión de 1.664 podría deberse a la competencia francesa, que, desde 1.661 cuenta con Colbert al frente de la hacienda gala, como intendente y administrador, ya que en ese mismo año llegan al puerto de Valencia 29 navíos del litoral mediterráneo francés, 22 de los cuales proceden de Marsella, la gran rival de Génova, frente a sólo 8 de República de San Jorge. Y la de 1.672 podría decirse otro tanto puesto que coincide con la llegada de 25 barcos franceses frente a 6 genoveses. En todo esto lo que puede confirmarse es lo que ya se ha observado en anteriores investigaciones, que en la medida en que España y Francia se encuentren en guerra la situación para Génova

¹¹¹ Kirk, TA, *Genoa and the Sea Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic* 1.559-1.684, Baltimore, Maryland US, 2.005, p 143.

¹¹² Da Calice, R, *La Grande Peste Genova 1.656-1657*, Génova, 2.004.

¹¹³ Kirk, TA, op, cit, p. 144.

mejora considerablemente. En época de guerra, Génova canalizaba las exportaciones francesas hacia España.¹¹⁴ En nuestro periodo este aprovechamiento de la coyuntura bélica entre España y Francia también es detectable, así si nos fijamos vemos que el año 1.667, un año bueno en el que arriban 17 bajeles, coincide con el inicio de la Guerra de la Devolución en mayo ese año y luego vuelve a aprovechar la participación española en la guerra franco-holandesa a partir de 1.673, y, de hecho, los años 1.674 y 1.675, que coinciden con esa guerra, vuelven a ser buenos, en cuanto a llegada de buques genoveses se refiere. La ecuación no siempre es matemática porque 1.662 es el mejor año del tráfico portuario genovés de todo el periodo, sin que concurra ninguna de las circunstancias antes mencionadas, por lo que ello exigiría un estudio aparte.

Y si el gran protagonista del norte de Italia es Génova, los grandes protagonistas del sur de Italia son las grandes islas del Tirreno, Sicilia y sobre todo Cerdeña, que exportan productos agroalimentarios a la ciudad de Valencia. El principal género exportado es el trigo, aunque también podemos encontrar cabaña porcina y sobre todo el atún. Las embarcaciones que zarpan de estas dos islas son 399 lo que representa el 60 % del tráfico italiano con destino al Grao. La media de esta zona son 23,47 embarcaciones anuales. Dentro de este panorama tenemos 10 años malos y 7 años buenos. Los años flojos 1.651, 1.653, 1.654, 1.658, 1.659, 1.667, 1.671, 1.672, 1.674 y 1.675 mientras que los años buenos corresponden a 1.652, 1.660, 1.662, 1.663, 1.664, 1.665 y 1.670. Al igual que en el caso genovés se aprecia una década central que abarca de 1.660 a 1.670 que puede calificarse como de próspera, con la salvedad del año 1.667 que, así como Génova aprovecha la Guerra de Devolución para hacer negocios, no sucede lo mismo con Sicilia y Cerdeña, posiblemente porque la diferencia se derive del hecho de que Génova, aunque aliada a España, es formalmente una República independiente y puede permitírsele, mientras que Cerdeña y Sicilia forman parte de la Monarquía Hispánica y, como tales, están sujetas a la acción militar de la Armada francesa que considera los buques sicilianos y sardos como presa legítima. Eso no significa que Génova se vaya a ver a salvo del corso francés, como Señala Gonçal López,¹¹⁵ pero sí que se ve libre de la acción militar directa. La caída de los años 1.658 y 1.659 como en el caso genovés coinciden con la peste de 1.656-1.657 que arrasó Italia y, aun cuando las consecuencias

¹¹⁴ Blanes, R, op, cit, p 363, citando a Emilia Salvador “Política y comercio en la Valencia del siglo XVII. El tráfico marítimo Génova-Valencia”, *Atti del II° Congresso Internazionale di studi storici. Raporti Genova-Mediterráneo-Atlántico nell’età moderna*, a cura di Raffaele Belvederi, Génova, 1.985, p. 138.

¹¹⁵ López, G, *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental, 1.652-1698, un comerç forçat*, Barcelona, 1.986, p. 21.

inmediatas de la plaga hubieran pasado, las consecuencias de la despoblación agrícola repercuten en la caída de la producción agraria y tardan en superarse. La caída de trigo del año 1.671 puede guardar relación con la tercera guerra anglo holandesa toda vez que España contaba con los barcos holandeses para asegurar el aprovisionamiento cerealícola de la Península e Inglaterra desde Tánger cierra el paso del estrecho, situación que no mejorará en nada cuando España entre en guerra con Francia como aliada de Holanda en 1.673. La leve subida de 1.675 se debe a Cerdeña, de donde zarpa el 85 % de las embarcaciones, porque en Sicilia se ha desatado la rebelión de Messina (1.674-1.678)

Si contrastamos cuantitativamente Sicilia con Cerdeña vemos que de Cerdeña zarpan 319 bajeles mientras que de Sicilia en el mismo periodo sólo parten 82. Es decir, en una relación porcentual del 78 % contra tan sólo el 21 %.

En cuanto a la navegación ésta es directa en 339 embarcaciones, es decir al 85 % de los casos, y se desarrolla a través de las escalas sólo en el 15 % de los casos, siendo Mallorca la escala preferida con 34 embarcaciones que recalán en sus costas a lo largo de 17 años. Las otras escalas son Barcelona con 10 embarcaciones o el 3 %, Denia con 5 embarcaciones o el 1 %, Alicante con 4 embarcaciones o el 1 % y Génova con 2 embarcaciones o el 1 %.

La composición de la mercancía procedente de Nápoles: tejidos: randa de encaje, abanicos, delantales, pañuelos, paños de seda, ropa, anzuelos, ropa usada, colchas, sardina inglesa, sobrasada, longaniza, queso, tocino, dulces y pasta parece guardar equilibrio entre productos manufacturados y productos alimenticios, pero en menor cantidad que Génova o las islas. De hecho, de Nápoles se hacen a la mar 25 embarcaciones lo que representa dentro del conjunto italiano un 3 % del tráfico y una media de menos de una embarcación y media al año.

En cuanto a Venecia normalmente no ha tenido grandes relaciones con Valencia, de hecho, de la República de San Marcos sólo llegan 4 embarcaciones al puerto de Valencia por lo demás la Señoría de Venecia está desangrando durante 11 años en la Guerra de Candía (1.645-1669) contra los turcos y además va a tener que hacer frente a la nueva tenaza comercial que se cerrará sobre el puerto adriático cuando Austria construya los puertos de Trieste y Fiume. A partir de ahí Trieste va convertirse en competidor de Venecia por el comercio de Levante y Venecia perderá el monopolio del

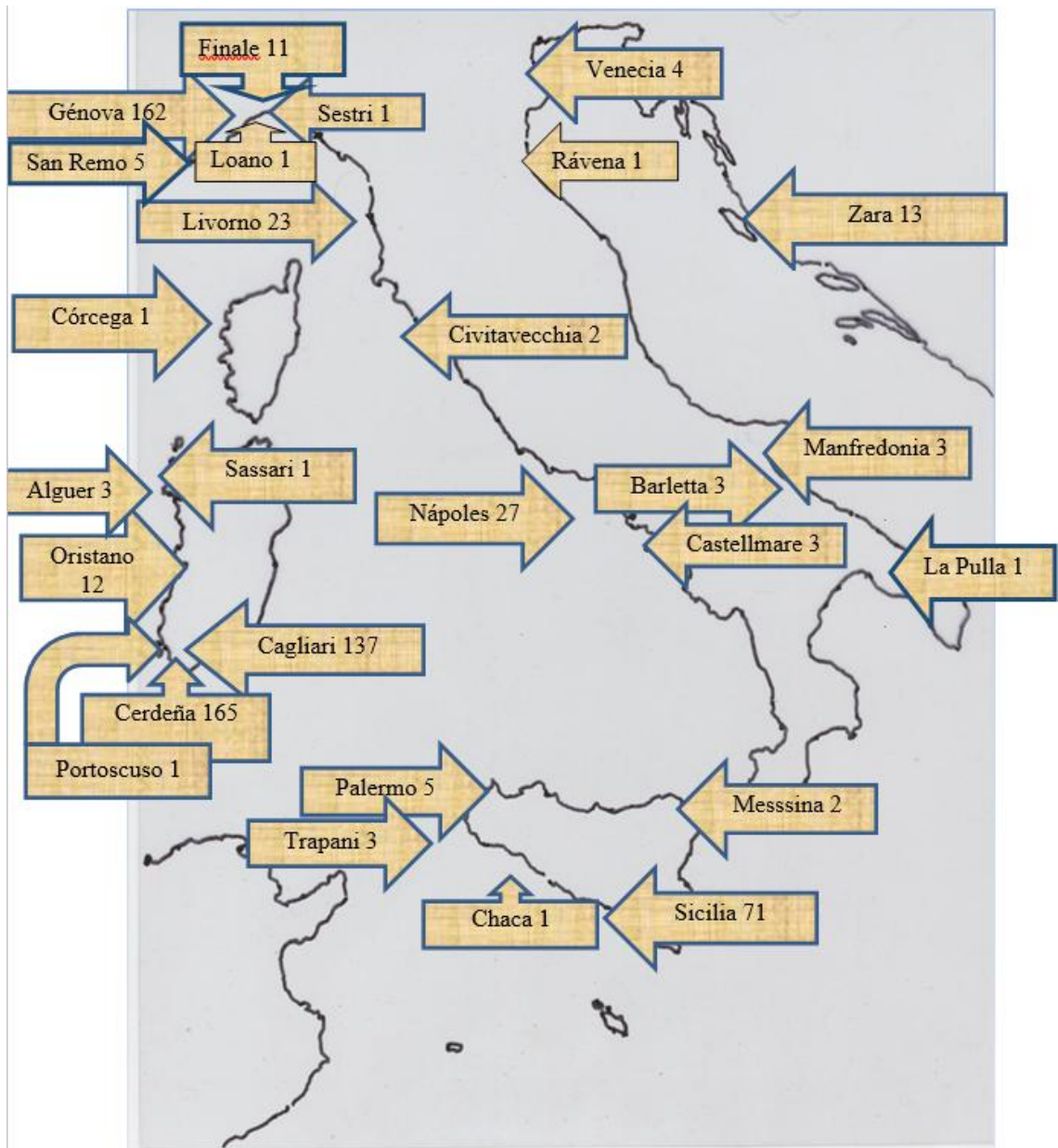
comercio de la Europa central hacia el Mediterráneo. El desastre se completará cuando los Estados Pontificios construyan el puerto de Ancona al sur del Adriático.¹¹⁶

Por lo que se refiere a los medios de transporte y a la tipología naval la saetía es el género de embarcación más empleado con 331 unidades de esta categoría que representan el 50 % de los navíos, seguido a bastante distancia por la nao que con 118 unidades le corresponde el 18 % del tráfico, le sigue la barca con 89 unidades o el 13 %, el patache con 41 unidades o el 6 %, la polacra con 22 unidades o el 3 %, la tartana con 21 unidades o el 3 % y la falúa con 20 unidades o el 3 %, el pingue con 5 unidades o el 1 % y la naveta con 4 unidades o el 1 %. Esto traza la siguiente división, en primer lugar, destacan las embarcaciones de vela latina; saetía, barca y tartana suman el 66 % de las embarcaciones. Las embarcaciones de velamen cuadrado o mixto como la nao, el patache, la polacra o la naveta suman el 28 %. Y al último grupo de vela latina y remos compuesto por la falúa y el pingue le corresponde el 4 % restante.

¹¹⁶ Bossard, M *Historia marítima del mundo*, Madrid, 2.003, p. 387.

Mapa 6

Distribución de embarcaciones de Italia



A su vez el comercio de la Italia occidental puede subdividirse en los puertos de Liguria y el Norte de Italia donde incluiríamos a Córcega que forma parte de la República de San Jorge, por un lado, y, los puertos de Cerdeña y Sicilia, por otro, y el Sur de Italia en tercera posición.

A Italia le corresponde el 70 % de los envíos de trigo (a los puertos sardos el 37 %, a Sicilia el 27 % y Génova el 3 % quedando el resto para el Adriático). Proporciona

el 50 % de la cebada, sobre todo Córcega que envía el 47 %: Italia suministra el 7 % de los garbanzos; el 9 % de la castaña, el 80 % de la castaña seca, el 2 % del aceite; el 1 % del vino; el 13 % del aguardiente; el 41 % del bizcocho; el 12 % de la pimienta; el 2 % del tabaco; el 3 % del tabaco del Brasil; el 12 % del azúcar y el 11 % de las alcaparras.

En cuanto al pescado, el bacalao, como era de esperar, constituye tan sólo el 1 % de los envíos italianos, especialmente genoveses, pero en lo referente al atún, por el contrario, cabe destacar que Italia envía el 66 % del atún correspondiendo la práctica totalidad de tales envíos a puertos sardos que despachan el 62 % de la demanda valenciana, lo que se debe a los grandes bancos de pesca de Cerdeña. Italia proporciona el 41 % de los envíos porcinos a la capital del Turia, el 12 % de la sobrasada y el 6 % del queso.

En peletería y textiles, Italia nos brinda, por un lado, el 25 % del lino, que proviene del Norte, o sea de Liorna y Génova; el 9 % del algodón y el 18 % del algodón hilado. En productos acabados distribuye el 48 % de las mantillas de encaje enviadas en balas y el 53 % de las mantillas de encajes enviadas en cajas. Y por lo que se refiere a peletería suministra el 10 % de los cueros de toro con pelo, el 6 % de los cueros de toro adobados, el 12 % de los cordobanes adobados, el 3 % de los cordobanes de curtidor y el 3 % de los cordobanes genéricos.

Por lo que se refiere a otros productos industriales, Italia suministra el 25 % del hierro y el 66 % de la clavazón; el 87 % papel de escribir, el 72 % del papel genérico; el 56 % del papel de imprimir; el 61 % del papel de estraza; el 46 % de la cera; el 15 % de la cera amarilla; el 33 % de la goma arábiga y el 14 % de la goma.

En general se observa una tendencia a la especialización entre productos industriales proporcionados por el Norte de Italia y productos agrícolas y ganaderos proporcionados por el Sur y las Islas. Desde el punto de vista de la coyuntura histórica el forcejeo con Francia va a desatar crisis centrífugas dentro del sistema español en Italia como la crisis diplomática de Génova de 1.654 y la rebelión de Mesina en 1.574 ayudada por Francia que enviara su armada destrozando a las fuerzas hispano holandesas en Stromboli y resolviéndose el litigio por la vía diplomática en el Tratado de Nimega de 1.678 por el que Francia renuncia a Mesina. La crisis genovesa de 1.654 se produjo cuando unos corsarios de Finale apresaron barcos franceses en aguas de la Señoría de Génova provocando una reacción de dicha república contra bienes de

súbditos de la monarquía católica, lo cual provocó una cadena de represalias y embargos por parte española que finalmente acabó resolviéndose por la vía diplomática porque, por muy incómoda que fuera la tutela española, los intereses mutuos estaban muy interconectados y la amenaza francesa también pesaba sobre la república.¹¹⁷

Cuadro 12
Cuadro de embarcaciones del norte de África

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
África					1													1	0,88
Ceuta			1		2		1											4	3,57
Orán		1	1	2	2	1	1			3	4	6	11	21	12	2		67	59,29
Berbería					1													1	0,88
Argel	2	1		2		1		1										7	6,19
Bastión de Francia														3	9			12	10,61
Tabarca			1	1			2						3	6	3			16	14,15
Túnez	2	1																3	2,65
Gerba					1													1	0,88
Levante						1												1	0,88
Total	4	3	3	5	7	3	4	1		3	4	6	14	30	24	2		113	

¹¹⁷ Sobre el particular se encuentra un artículo extenso de Thomas Alisson Kirk (Universidad de Oklahoma) que señala como las reivindicaciones genovesas sobre el mar de Liguria, entre Córcega y Génova y su derecho a comerciar con los enemigos de la monarquía católica no eran nuevas y cómo la variable, esta vez, era la vacilación del poder español ante la nueva escuadra francesa. *“La crisi del 1.654 como indicatore del nouvo equilibrio mediterraneo.”* Génova y la Monarquía Hispánica, 1.528-1.713, pp 527-538. Génova .2.011, Società Ligure di Storia Patria.

¡Ojo, no confundir Finale de Liguria con Finale de Sicilia! Finale de Liguria es la salida natural al mar del Milanesado español con el que la República de Génova tenía especial enemistad porque aspiraba a su reconquista.

Del norte de África zarpan 113 embarcaciones, lo que representa un 1,24 % en el conjunto del tráfico valenciano, lo cual ofrece una media de 6,64 embarcaciones anuales, de las cuales el 59,29 % proceden de Orán que forma parte de la Monarquía Hispánica desde la época de Cisneros. El segundo lugar es para Tabarca con el 14,15 % y el tercer puesto para el bastión de Francia¹¹⁸ con el 10,61 %, quedando Argel en cuarto lugar con el 6,19 % y Túnez y Ceuta con el 3,57 %, De esta área se importa trigo, dátiles, cuero, cera y miel. Con arreglo a la media los años buenos de nuestro periodo son 1.658, 1.667, 1.670, 1.671 y 1.672, mientras que los años malos son el resto. Sin embargo, en este caso lo sorprendente es que el comercio parece seguir un ritmo inverso al habitual. Lo normal es que los conflictos se conviertan en obstáculo para el comercio. Orán forma parte de un rosario de plazas avanzadas conquistadas en la época de los Reyes Católicos para controlar y asegurar la navegación a través del estrecho con un valor más estratégico que comercial. Los principales enemigos de Orán eran el Imperio marroquí y la ciudad de Argel. La primera mitad del siglo XVII en Marruecos está presidida por el Sultán saadi Ahmad al Mansur cuya política consistió en frenar a los otomanos, aliarse con los ingleses y conquistar el Sudan occidental para controlar las caravanas de la ruta del oro y los esclavos, pero a su muerte en 1.603 el país se divide en una guerra civil entre diversos pretendientes y al final el Reino acaba desintegrándose: Rabat, Salé, Tafílete, Tetuán Uxda y otros. Y esta fragmentación hizo que el principal enemigo de Orán en tiempos recientes hubiera sido Argel, desde el Este, con apoyo otomano, y ahora volverá a serlo, y desde el Oeste lo será, esta vez, el pequeño reino de Fez. En 1.661 Tánger pasa de manos portuguesas a manos inglesas y Ghaylán, Señor de Fez, intenta conquistarla, pero, tras su fracaso, firma un tratado de paz con los ingleses en 1.666 y, a renglón seguido, se lanza a la conquista Larache, que casi consigue, pero al año siguiente, la amenaza viene del Dey de Argel que pone sitio a Orán retirándose para volver a sitiarse en 1.672, por mar y por tierra. Los ataques se extienden al Peñón de Velez y a Ceuta y por fin en 1.674 Orán vuelve a ser asediado por mar y tierra por un contingente de 10.000 hombres.¹¹⁹

Si miramos el cuadro con una simple mirada observamos que el periodo más boyante de Orán abarca de 1.665 a 1.672 y que, si bien se le puede atribuir a la

¹¹⁸ De Tassy, L *Historia del Reyno de Argel, su gobierno, fuerzas de Mar y Tierra, sus Rentas Policía, Justicia, Política y Comercio*, traducida por Antonio Clariana Madrid, 1.750, p. 125.

¹¹⁹ Fernández Duro, C, *Historia de la Armada Española desde la Unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, vol V, Madrid, 1.895, p. 124.

hostilidad marroquí y argelina la caída del tráfico naval de los años 1.674 y 1.675, si observamos la totalidad de la gráfica, no es posible deducir que las relaciones comerciales entre Valencia y Orán, el mercado principal de esta zona, sean particularmente intensas. Más que de comercio, cabe hablar de comercio negativo para referirnos al curso. Así Gonçal López da cuenta de cómo entre 1.654 y 1.659 Mallorca se dedica a fracturar el comercio entre Francia y Argel, pudiéndose contabilizar 211 apresamientos mallorquines de barcos franceses y 167 apresamientos franceses de naves genovesas. Lo lógica francesa buscaba quebrar el eje comercial Génova España, mientras que la lógica española busca quebrar el eje comercial Argel Francia.¹²⁰ Así Gonçal López señala *Com tota comunicació marítima establerta pels francesos a la Mediterrània, els corsaris mallorquins irrompen dins del tràfic desenvolupant entre França i Berberia*.¹²¹ En cuanto las escasas relaciones con Orán parecen derivarse de que su función tenga un sentido más militar y estratégico que estrictamente comercial. Por su parte hacia 1.659, Argel armaba anualmente unas 40 fragatas al año, de entre 40 y 50 cañones, con las que hostilizaba el comercio cristiano, llegando incluso a adentrarse en alguna ocasión en la bahía de Cádiz con pabellón holandés.¹²² El 8 de marzo de 1.653, 3 velas argelinas estuvieron a punto de capturar a Don Juan José de Austria en el estrecho entre Mallorca y Menorca cuando regresaba de Barcelona tras recalar en l'Alcudia,¹²³ Casi todo el convoy escapó, consiguiendo llegar a Cerdeña, pero la galera *Santa Ágata* fue llevada a Argel, y fue necesario enviar emisarios con salvoconducto para negociar el rescate.¹²⁴

La navegación con Valencia es directa en el 69 % de los casos y a través de las escalas en el 31 % restante, siendo la ciudad de Alicante, con el 13 %, la escala principal, seguida de Mallorca, con el 6 % y Denia con el 5 %, quedando una serie de 8 escalas ocasionales de carácter marginal.

Por lo que se refiere a los medios de transporte en cabeza figura la saetía con 41 unidades o el 36 %, le sigue la tartana con 24 unidades o el 21 %, la barca con 18 unidades o el 16 %, el bergantín con 13 unidades o el 12 %, la nao con 5 unidades o el 4 %, el pingue con 4 unidades o el 4 %, el patache con 2 unidades o el 2 % y el laúd con 2

¹²⁰ Lopez, G. op, cit, p 21.

¹²¹ López, G, op, cit, p. 17.

¹²² Fernández, Duro, op, cit, p. 48.

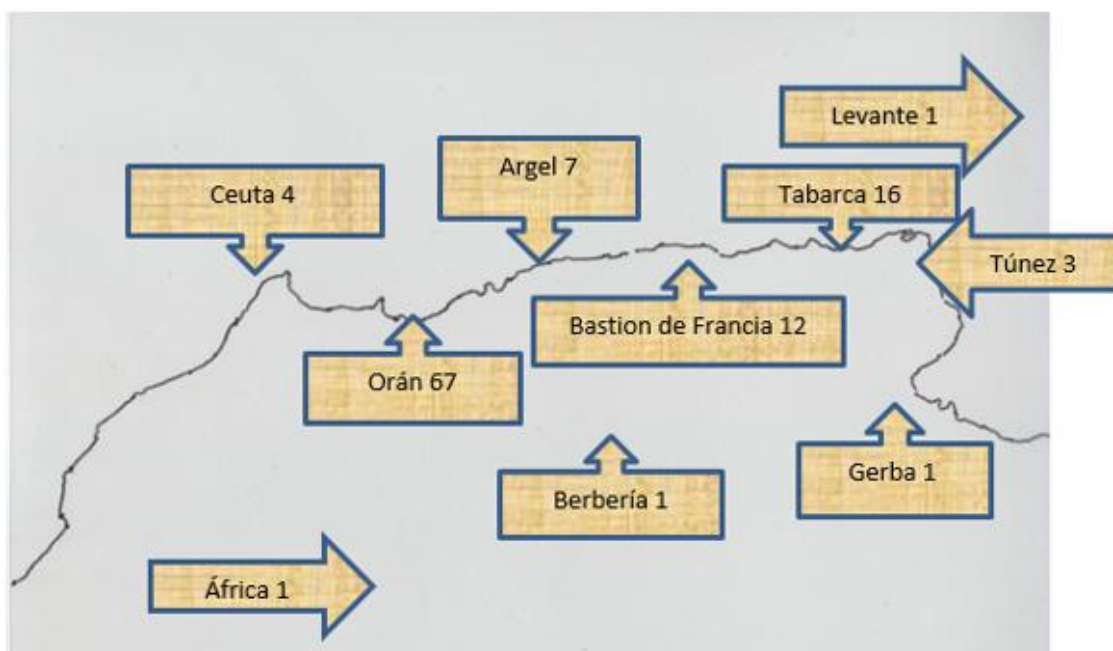
¹²³ Fernández, Duro, op, cit, p 15.

¹²⁴ Fernández, Duro, op, cit, p. 17 y 18.

unidades o el 2 %. Por debajo del 1 % quedarían el carbón, la fragata y el jabeque. En consecuencia, la tipología de la zona quedaría del siguiente modo: El primer puesto es para las embarcaciones de vela latina: saetía, tartana, barca y el laúd que representan el 78 %. A continuación, les siguen las embarcaciones de vela latina y remos, el bergantín y el pingue, con el 16 % y en tercera posición las embarcaciones de velamen cuadrado o mixto: la nao y el patache que representan el 6 %.

Mapa 7

Distribución de embarcaciones del norte de África



En 1.609 la llegada de los navegantes de Europa del Norte (Simon Danser y Jack Ward) al Magreb, permitió a los corsarios argelinos hacer acopio de las técnicas de navegación atlántica convirtiéndose en una grave amenaza para el comercio de la monarquía española al estar en condiciones de ampliar su radio de acción a zonas tan alejadas como Terranova, donde se registra un ataque argelino contra un barco de pescadores de bacalao en 1.630.¹²⁵ El siglo XVII es el siglo de oro de la ciudad de Argel que se va a ver reforzada con artesanos, comerciantes y agricultores procedentes de

¹²⁵ García Arenal, Mercedes y de Bunes, Miguel Ángel, Los españoles y el Norte de África. Siglos XVII-XVIII, Madrid, 1.992, p. 202.

España. Se calcula que unos 300.000 moriscos acabaron afincándose en el país de las islas.

La protección otomana y el comercio inglés, francés y holandés permiten crecer a la ciudad donde abrirán consulados, aumentando su flota a más de cien embarcaciones hacia 1.623. Durante el 2^{do} cuarto del siglo XVII de Orán habíamos visto llegar de Orán cueros de toro, dátiles, aceitunas y cueros de jabalí y de Argel goma arábica, lino, esmaltes, incienso e índigo lo que revela su papel como centro reexportador de productos de Levante¹²⁶ aunque en desventaja con respecto a Marsella. También se detecta *drap vert* de Inglaterra lo que atestigua un progresivo avance inglés en el Mediterráneo. En el 3^{er} cuarto del siglo XVII Orán sigue enviando las mismas mercancías: pieles de toro, de jabalí, azúcar, trigo, cebada, cera, pasas y telas, beneficiándose de su status de puerto de la monarquía. Pero Orán es una isla cristiana en un entorno, poco favorecedor del comercio y no porque no exista sino porque éste discurre por otras vías. El fortalecimiento de Marruecos a principios del Siglo XVII había significado el control marroquí de la ciudad de Sijilmasa y, con ella de la ruta de las caravanas a Tombuctú y al Sudan occidental, pero cuando el Reino saadi de Marruecos se descompone, las rutas caravaneras se desplazan hacia el Este, hacia Kanem Bornu cerca del Lago Chad y, de allí, hacia Zaquila y Trípoli y, desde este puerto, continúan por mar hacia Argel. Sin embargo, pese a este prometedor panorama, a mediados de siglo la ciudad de Argel entra en crisis como consecuencia de una combinación de factores externos e internos. Entre los factores externos figuran los excesos de los corsarios que no distinguían entre pabellones amigos y enemigos, lo que provocará la reacción de franceses, ingleses y holandeses, sus antiguos aliados, que lanzan varias expediciones de castigo y, por otro lado, en el plano interno, la desintegración de la alianza entre las autoridades otomanas locales, que controlan el poder del ejército y las autoridades locales del país, que organizan las naves corsarias, y que pasan a estar enfrentadas. Ambos factores conducirán al empobrecimiento progresivo de Argel.¹²⁷ Esta decadencia de Argel, si bien supondrá un cierto alivio para el comercio, afecto menos a España, por la debilidad de su flota, y por los conflictos con Francia que le forzaban a proteger el comercio italiano, mucho más importante que el de esta zona. Por otro lado, en estos momentos, está surgiendo en el norte de África una

¹²⁶ En cambio, de Levante propiamente sólo se registra una sola embarcación en todo nuestro periodo.

¹²⁷ Laroui, Abdallah *Historia del Magreb de los orígenes hasta el despertar magrebí*, Madrid 1.994, p. 259.

amenaza terrestre contra las plazas españolas del lugar. Es la dinastía Alawí, con el Sultán Muley Ismail, Señor de Meknes, que recurrió a tropas mercenarias negras en un intento de superar las diferencias entre beduinos (árabes) y montañeses (bereberes), mantuvo una política diplomática favorable a la Francia de Luis XIV y al final de nuestro periodo sometió a presión las ciudades de Mámora, Larache y Orán. Por otro lado Ghaylán, Señor de Fez, que acaudillaba la mayor parte de las tribus bereberes, somete a Larache a cerco asaltándola en marzo de 1.666 y al año siguiente es el Dey de Argel el que ataca Orán y la volverá a atacar en 1.672¹²⁸ y por último, en 1.674 Orán se ve asediada por tierra y mar por más de 10.000 hombres.¹²⁹

Sin embargo, la política del trueque de prisioneros acabó con el negocio del rescate de cautivos e hizo que las autoridades argelinas buscasen en el tráfico negrero una alternativa a la reacción occidental.¹³⁰ Por otro lado el papel de las ciudades de la costa de Berbería en el desarrollo del comercio valenciano, en general, fue más bien modesto representando en el periodo estudiado por Roberto Blanes, con 58 embarcaciones, un reducido 0,89 %. Cabe señalar la existencia de un comercio clandestino o de contrabando, pero que no se registra en los libros de *Petage de Mar*. Por lo que se refiere a nuestro periodo, podemos decir que tanto en términos absolutos como en términos relativos se registra la llegada de más embarcaciones que en la época anterior, pues del norte de África vienen 112 embarcaciones, lo que representa el 1,23 % del tráfico comercial valenciano, lo que supone un incremento de un 0,34 % respecto del periodo anterior. Del norte de África vienen el 63 % de los dátiles; el 35 % de los cueros de toro con pelo; el 19 % de la cera amarilla; el 14 % de la cera; el 9 % de las pieles de becerro; el 7 % de las pieles de toro con pelo; el 4 % del trigo; el 2 % del azúcar y el 1 % de la cebada. Sin embargo, estas cifras no deben de hacernos perder la perspectiva de que el volumen principal del comercio se desarrolla con Orán, es decir con un puerto de la monarquía debido a la prohibición canónica que existía de comerciar con infieles. De forma muy excepcional se concederán permisos a los mallorquines para comerciar con el Norte de África, pero en general sus mercancías debían de llegar por medio de intermediarios.

¹²⁸ Fernández Duro, C *Historia de la Armada Española desde la Unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, vol V, Madrid, 1.895, p 123

¹²⁹ Fernández Duro, C, op, cit, p. 124.

¹³⁰ Laroui, Andallah, op., cit., p. 259.

Los envíos Atlánticos, pueden ser directos, pero en muchas ocasiones encontramos escala en Cádiz o más frecuentemente en Alicante. No se encuentra por ningún lado ni rastro de trigo báltico, salvo unas pocas partidas inglesas de 1.141,8 cahices en total.

Cuadro 13

Cuadro de embarcaciones de la Castilla Mediterránea

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
Mojón de Murcia				1														1	0,64
Castilla									2	5	3		1	2	1	6		20	12,90
Cuevas de Castilla				1														1	0,64
Las cuevas														1				1	0,64
Cartagena				10	3	4		3		4			5	3	6	3	5	46	29,67
Escombreras					1													1	0,64
Lorca																3		3	1,93
Mazarrón				1						1			3		5	1		11	7,09
Cope																3	5	8	5,16
Almadrava de Cope												4						4	2,58
Vera		1		2	1	1							3		7	12	1	28	18,06
Las Águilas													1	1				2	1,29
Carboneras															1			1	0,64
Gata																1		1	0,64
Almería		1			1												1	3	1,93
Motril	1	2	4	2				1			3							13	8,38
Nerja														1				1	0,64
Almuñécar			3								1							4	2,58
Málaga											1		1		1			3	1,93
Cuevas de Granada				1														1	0,64
Gibraltar						1												1	0,64
Tarifa					1													1	0,64
Total	1	4	7	18	3	6	4	1	5	6	12	4	14	7	22	29	12	155	

De las dársenas de la Castilla mediterránea zarpan 155 navíos que recalán en Vilanova del Grao. Esto representa una media anual de 9,11 embarcaciones y dentro del conjunto del comercio con el puerto de Valencia un 1,71 % del total del tráfico. Los focos dinamizadores de la actividad comercial encuentran su epicentro en las áreas de Cartagena, Vera y Motril, de donde proceden respectivamente el 29,67 %, el 18,06 % y el 8,38 % de los fletes. Esto supone respecto del periodo anterior un incremento de 2,96 barcos por año más, es decir un incremento del 48'13 %, frente a la media anual de 6,16 registrada por Roberto Blanes.

Esta zona se especializará en el mercadeo de productos coloniales, como el palo Campeche, y cultivos tropicales, como el azúcar, siendo la escala mediterránea de la ruta con el Nuevo Mundo. Si aplicamos de forma rigurosa el método de Álvaro Catillo sólo hay un año, 1.674, que pueda considerarse un año bueno. En ello cabe señalar algunos detalles, de 1.655 a 1.660, son años que coinciden con la guerra con Cromwell, así como la guerra con Portugal, y con la Francia de Mazarino, eso conlleva tres frentes marítimos de presión abiertos, a la vez, sobre el Atlántico y ello sin contar las acciones de los corsarios del África.

Al principio del régimen del protectorado, la política de Whitehall nadaba entre dos aguas pero, ante las señales ambiguas del nuevo régimen, de las que informaba puntualmente Alonso de Cárdenas, aunque el paso de la escuadra del Parlamento al Mediterráneo era teóricamente para perseguir al príncipe Rupert, partidario de los Estuardo, ante las exigencias diplomáticas que se planteaban, con la cercanía de la escuadra desplegada ante diversos puertos y ante el tiempo considerable que pasaba dicha escuadra frente a las costas de Cádiz, recibiendo suministros de Portugal, el 30 de agosto de 1.655, cuando la Corte recibe informe de Alonso de Cárdenas, de día 4,¹³¹ informando sobre el ataque inglés contra Santo Domingo, se ordena a la escuadra de la guarda de las Indias que se haga a la mar y así lo hace, con 35 velas, 28 de guerra y seis de fuego, manteniéndose a tiro de cañón de la flota inglesa, entre agosto y octubre de 1.655. Sin embargo la flota de regreso de Indias no apareció ese año.¹³² Cuando España decreta el embargo de bienes y mercancías inglesas, la flota de Blake reacciona atacando diversos puertos del litoral español, atlántico y mediterráneo: Marbella, Cartagena, Motril, Ayamonte, San Lúcar y Málaga, quemando varios buques extranjeros y cañoneando esta última ciudad el 21 de Julio. En septiembre, regresa la flota de Blake a la bahía de Cádiz y ataca la flota de Tierra firme que embarranca en las costas, sin embargo, se consigue enviar aviso a la flota de Nueva España que se mantendrá a la altura de las Canarias, en los alrededores de Las Palmas, y ese año tampoco llegará a su destino. A esta zona se dirige el almirante Blake a finales de abril de 1.658 con 36 velas de guerra frente a ocho mercantes, dos galeones y un patache que

¹³¹ AGS, Est, 2529

¹³² Fernández Duro, C, op, cit, p 22

se acodaron en línea y aunque la victoria fue inglesa, para tratarse de unos mercantes, lo hicieron sorprendentemente bien.¹³³

A esto cabe añadir el año 1.667 en el cual, como se observa en el cuadro, no registra ni una sola embarcación de toda el área. Ello exigiría una investigación adicional que rebasaría el objeto de nuestro estudio, sin embargo, sí podemos señalar que la Guerra de Devolución, pese a su brevedad, generó una intensa movilización general para reforzar los efectivos de Flandes, que en aquella época sólo eran unos 27.000 hombres, con el envío de 12.000 más desde la península para hacer frente al contingente de más de 50.000 que el rey Sol había puesto en marcha para la conquista de Lille y otras plazas. Una posibilidad, que debería de confirmarse, sería la posible participación de embarcaciones, procedentes de esta zona, lo que explicaría el vacío de ese año.¹³⁴

La tipología naval sigue tiene las siguientes preferencias. De esta zona proceden 92 barcas lo que representa el 62 % del total; 26 laudes o el 16 %; 18 saetías o el 12; 5 tartanas o el 3 %, 4 bergantines o el 3 %; 3 jabeques o el 2 %; 1 pingue o el 1 % y 1 polacra o el 1 %. Eso se traduce en un predominio de las embarcaciones de velamen latino con 95 % sobre las embarcaciones de vela latina y remos que representan un 4 % y las embarcaciones de aparejo latino de tipo atlántico que sólo representan un 1 %.

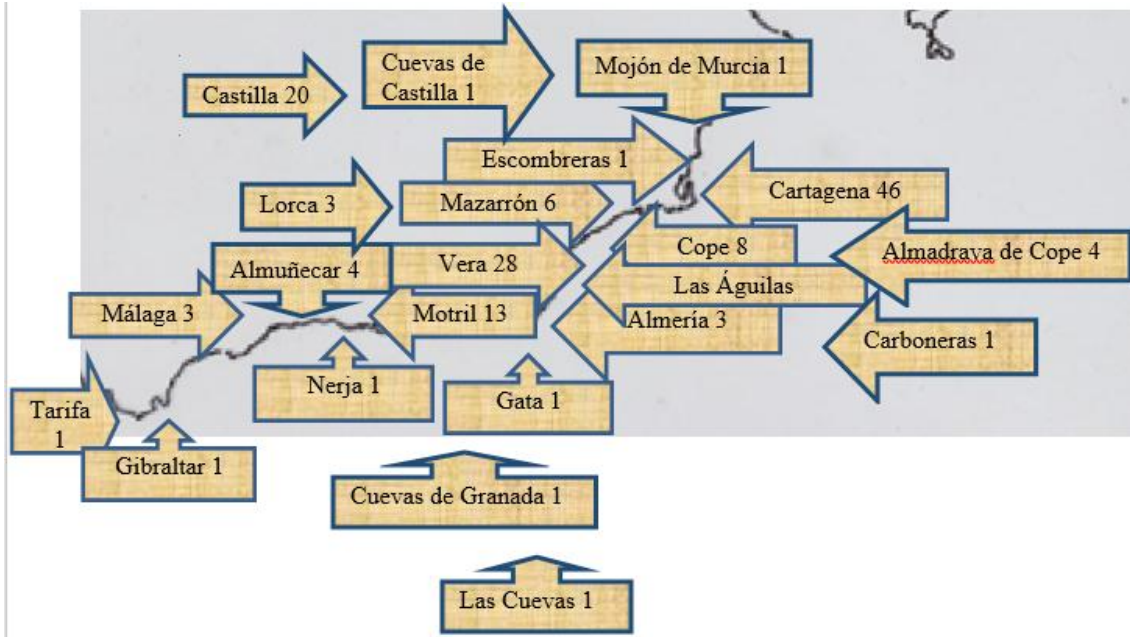
Por lo que se refiere a la navegación ésta es directa en el 86 % de los casos y a través de las escalas en el 14 % restante, pudiéndose destacar las escalas de Alicante y Denia con un 7 % y con un 6 % respectivamente como jalones de las rutas marítimas, quedando Motril, como escala, con un solo servicio en mayo de 1.665.

¹³³ Fernández Duro, C, op, cit, p. 25

¹³⁴ Rodríguez, AJ, *España, Flandes y la Guerra de Devolución (1.667-1668)*, Madrid, 2.007

Mapa 8

Distribución de las embarcaciones de la Castilla mediterránea



Así como en el siglo XVI que venían de esta zona eran, sobre todo: alumbre de Mazarrón, plomo de Almería, almagra de Cartagena y trigo de Málaga; pesca (sardina, bacalao, arenque y congrio), productos norteafricanos (cueros, dátiles, cera y esclavos) esparto y lino de Alejandría; para el primer cuarto del XVII el producto predominante es el alumbre, alcaparras, azúcar, bacalao, pieles de toro y esclavos y para el segundo cuarto del XVII las pasas, la cebada, los dátiles, y el trigo,¹³⁵ y de forma secundaria el azúcar; ahora, en nuestro periodo esta zona se especializa en productos coloniales como el palo Campeche (27 %) o los cultivos como el azúcar (11 %) si bien junto a estas mercancías clave habrá un amplia panoplia de géneros de venta entre los que cabe citar: trigo, cebada, melaza, atún, higos, pasas, almendra, cebada, aceite, tabaco, palo Brasil, vino, cera, palo Campeche, bizcocho, jengibre y dátiles.

¹³⁵ Blanes, R op, cit, p. 423.

Cuadro 14

Cuadro de embarcaciones de Portugal, Canarias y de la Castilla Atlántica¹³⁶

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
Galicia					1				1									2	2,53
Portugal			1		1			1	1						1		1	6	7,59
Lisboa							1		1				2	5	8	2	1	20	25,31
Sevilla	3						1		2	2	2							10	11,39
Lagos	1												1					2	2,53
Faro			3	1		1								1				6	7,59
Guadiana			1															1	1,26
Huelva			6															6	7,59
Cádiz				1	2		1	2	1		3	2	3	2	3	3	1	24	30,37
Conil															2			2	2,53
Canarias					1													1	1,26
Total	4		11	2	5	1	3	3	6	2	5	2	6	8	14	5	3	80	

De esta zona zarparon un total de 80 embarcaciones, con una media anual de 4,70 embarcaciones y un peso porcentual de 0,88 % en el tráfico portuario del Grao. Esto arroja un resultado de 8 años buenos: 1.653, 1.658, 1.663, 1.665, 1.670, 1.671, 1.672, y 1.674. Los años negativos serían 1.651, 1.654, 1.659, 1.660, 1.662, 1.664, 1.667, y 1.675. El año de mayores arribadas de esta zona sería 1.672 con 15 arribadas y el mínimo 1.659 con sólo 1 embarcación de registro. Lo cual traza un panorama aparentemente negativo, teniendo en cuenta que esta zona es el escalón atlántico en la ruta a la América española. Ciertamente en esta situación pesa pesan tres conflictos, por orden cronológico, la guerra con Francia (1.635-1.659), la guerra con Portugal (1.640-1.668) y guerra con Inglaterra (1.655-1.660). Sin embargo, debemos de señalar que esto es así porque gran parte del tráfico atlántico no llega al puerto de Valencia de forma

¹³⁶ Fernández Duro, C, op, cit, p 95. Citando a don Alonso de Castro, Cesáreo Fernández Duro nos refiere que el 15 de marzo de 1.671 se desató un huracán sobre Cádiz que destruyó los almacenes, levantó las casas de los tejados, arrancó las rejas, derribó muros de gran espesor, asolando cuanto hallaba a su paso, causando 600 muertos, quedando las naves embarrancadas en la bahía.

directa sino a través de Cartagena y Alicante, lo cual introduce un sesgo con el que hay que contar.

De todos estos conflictos, la guerra entre Inglaterra y España, posiblemente sea el que más incidió en el comercio de esta zona y en este sentido le es aplicable en buena medida lo que ya hemos comentado al respecto en el apartado referido a la Castilla mediterránea.

De esta área, los núcleos fundamentales del comercio mercante con Valencia son el puerto de Cádiz, de donde zarpan 24 embarcaciones lo que representa el 30 % del tráfico, seguido por el puerto de Lisboa de donde zarpan 20 embarcaciones lo que representa el 25 % del tráfico mercantil. En el comercio con Portugal conviene distinguir entre antes y después del Tratado de Lisboa de 1.668. Antes de dicho tratado sólo se registran dos embarcaciones en los años 1.660 y 1.663 y se trata de envíos llevados a cabo por mercaderes ingleses y franceses que, de forma sorprendente, sortean el bloque impuesto por España sobre Portugal y sorprende aún más como se permitieron estos desembarcos en Valencia, cuando los esfuerzos de la guerra con Portugal se orientan, en esos momentos, a cortar todo tipo de suministro.¹³⁷ La segunda fase de las relaciones con Portugal sería partir de la firma del Tratado de Lisboa, momento a partir del cual el comercio con Valencia experimenta un creciente auge, con la llegada de productos coloniales. En tercera posición quedaría Sevilla que ha perdido la primacía que anteriormente ostentara como escala de la ruta a las Indias. Así de esta ciudad zarpan 10 embarcaciones lo que representa el 13 %; de Huelva zarpan 6 o sea el 8 %; de Faro otras 6, o sea el 8 %; de Portugal sin especificar 6 embarcaciones o el 8 %; de Lagos 2 embarcaciones o el 3 %; de Conil 2 embarcaciones o el 3 % y, por último, de los puertos de Gadiana y Canarias una embarcación respectivamente lo que no llega al 1 %, cada uno. Si sumamos las radas portuguesas, éstas alcanzan un valor del 44 % del tráfico naval de toda esta área, frente al 56 % que procede de puertos de la España atlántica.

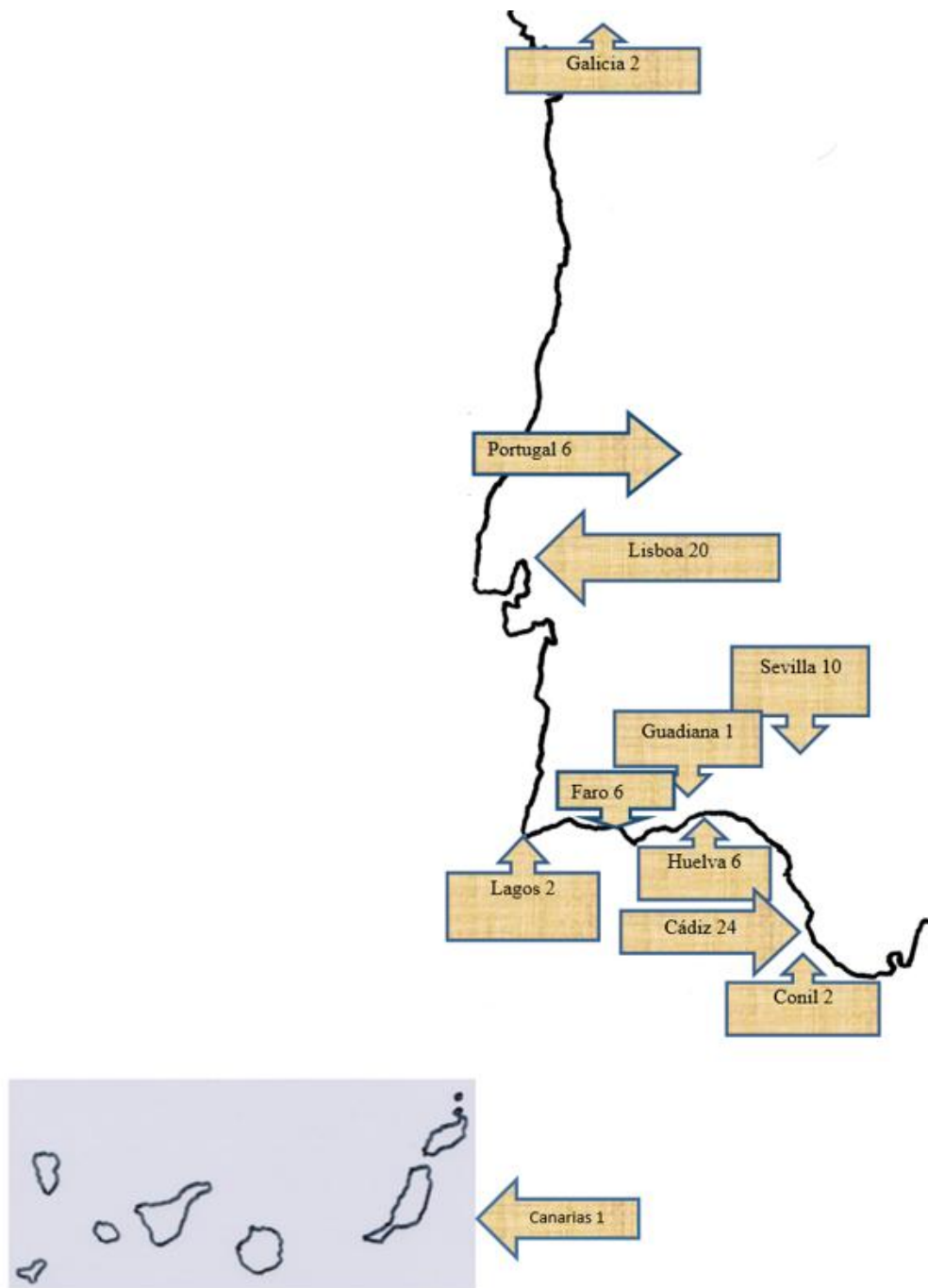
¹³⁷ Fernández Duro, C, op, cit., p 50-52 y siguientes: Carta del duque de Alburquerque al conde de Rebolledo, Cádiz, 11 de febrero de 1.663, rindiendo cuentas del estado de la flota y la misión de convoyar la flota de las Indias a lugar seguro, bloquear la desembocadura del Tajo para impedir el comercio y el socorro exterior de la ciudad de Lisboa, con copias de los tratados suscritos con Inglaterra, Francia y Holanda, ante un eventual encuentro con la flota inglesa radicada en Tánger.

La navegación desde esta zona a nuestra ciudad es directa en el 49 % de los casos y a través de las escalas en el 51 % restante, destacando entre casi una decena de puertos el puerto Alicante como antepuerto de Valencia con el 40 % de las paradas.

Por lo que se refiere a los medios de transporte, en cabeza figura la saetía, con 21 embarcaciones o el 26 % y le siguen el bergantín con 17 embarcaciones o el 21 %, la barca con 13 embarcaciones o el 16 %, la tartana con 10 embarcaciones o el 13 %, la nao con 7 embarcaciones o el 9 %, el patache con 5 embarcaciones o el 6 %, la polacra con 4 embarcaciones o el 5 %, el laúd con 2 embarcaciones o el 3 % y la falúa con tan sólo una unidad. O lo que, dicho de otro modo, significa que las embarcaciones de vela latina: saetía, barca, tartana y laúd, tienen un peso dentro del comercio marítimo con Valencia del 58 %, frente a las embarcaciones de vela latina y remo que representan el 22 %, destacando esencialmente el bergantín, y las embarcaciones de velamen cuadrado o mixto: nao, patache y polcara, que representan el 20 %.

Mapa 9

Distribución de embarcaciones de Portugal, Canarias y la Castilla atlántica



De esta zona geográfica se registra el arribo de 79 embarcaciones, es decir el 0,87 % del total del tráfico marino con Valencia. Posiblemente el producto más importante de esta zona sea el atún. Esta zona despacha un total de 84.513,02 @ que representa el 14'65 % del atún total, quedando el resto como suministro de especies mediterráneas. Esta zona remite el 2 % del tabaco, el 16 % del azúcar; el 8 % de las mantillas en caja; el 5 % del trigo; el 4 % de los cueros de toro adobados; el 2 % de los

cueros de toro con pelo; el 3 % del hierro; el 1 % del cebo y el 1 % de la goma. De Canarias proceden envíos de azúcar y horchata, pero en cantidades escasamente relevantes. La pobreza de este comercio se deriva de la guerra de restauración portuguesa 1.640-1.668 que incide en todo el comercio de esta zona con Valencia. El tabaco remitido por Lisboa, procedente de Brasil, se comercializa, en un 21 %, a través de mercaderes franceses, y, en un 17 %, a través mercaderes ingleses. Si nos fijamos el 12 % del azúcar viene de Lisboa en plena guerra con Portugal, pero si nos fijamos en los mercaderes, vemos que se trata de ingleses.

Cuadro 15

Cuadro de embarcaciones del litoral atlántico americano

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	Total	%
Terranova	2	5	2	3	3	1	2	4	3	2	2		2	7	2	3	3	46	92
Montreal																1		1	2
Yarmouth													1					1	2
Nueva Inglaterra	1																	1	2
San Cristóbal				1														1	2
Total	3	5	2	4	3	1	2	4	3	2	2		3	7	2	4	3	50	

De los puertos atlánticos del Nuevo mundo zarparon 96 navíos con destino a nuestras playas, lo que representa un 1 % del flujo marítimo con la capital del Turia. Cabe destacar como el monopolio sevillano que impedía la navegación directa y forzaba a recalar primero en Sevilla y luego en Cádiz, realmente sólo afectaba a los buques de los puertos españoles de América, pero no a los buques extranjeros, cuyo comercio discurría con arreglo a Tratados internacionales. Esto hace que el comercio con la América española deba de desarrollarse, a través de las escalas sevillanas o gaditanas mientras que el comercio con el resto del continente americano pueda disponer de un apartado propio. Con una media anual de 5,41 embarcaciones por año, cabe tomar en consideración que si bien este tráfico puede parecer modesto en realidad resulta meramente indicativo porque como se verá en el análisis de las mercancías, en la mayor

parte de los casos el género se traspasaba en Alicante a embarcaciones de tipo mediterráneo, especialmente, por la naturaleza problemática que presentaba puerto de Valencia para acoger a buques de porte atlántico o de gran arqueo. De entre el quinteto de puertos que aparecen en nuestro cuadro el principal es Terranova de donde procede el 95,83 % en los servicios, pudiéndose considerar las demás radas como marginales. Dentro del género embarcado destaca el bacalao. Los envíos bacaladeros Terranova ascienden a 292.548,52 @, o sea el 66 % de los envíos totales. El tabaco del Nuevo Mundo, es cultivado fundamentalmente por ingleses, (San Cristóbal), franceses (Tortuga y parte occidental de La Española) y portugueses (Brasil), también por españoles porque hay una prohibición de Virginia contra el tabaco español, como se verá más adelante. Sin embargo, los puertos de donde zarpan son casi todos de Europa: Londres, Lisboa o Marsella, por lo que deberemos analizarlos cuando llegemos a los productos. De Terranova procede además pasas, barrilla, pimienta, plomo, azúcar, sardina, sombreros, cerveza, azúcar, pimienta, lana, bayetas, trigo, ciruelas confitadas, manteca, hilo de Génova, etc. De Yarmouth procede arenque ahumado, aunque no en cantidad suficiente como para competir con el arenque holandés que suele pescarse en las islas Orcadas. En este periodo se van a producir cambios territoriales que van a dar lugar origen a la segunda guerra angloholandesa, como es la conquista de Nueva Ámsterdam en la desembocadura del río Hudson región estratégica por cuanto que el Valle trazado por este río es la ruta natural que atraviesa, transversalmente, los Apalaches hacia las grandes llanuras del centro de América del Norte. El tráfico marítimo en este periodo refleja un goteo constante de embarcaciones, pero con arreglo a la media antes dicha, solamente hay un año bueno que sería 1.671, con 7 embarcaciones llegadas de esta zona y es que, al ser tanto Nueva Francia como Nueva Inglaterra dependencias de Paris y Londres la misma lógica que afecta al comercio metropolitano les afecta a ellos. La caída experimentada de 1654 a 1.659, que es la mayor, coincide con la guerra con Cromwell y la experimentada en 1.672 es consecuencia de la participación española en la guerra franco-holandesa.

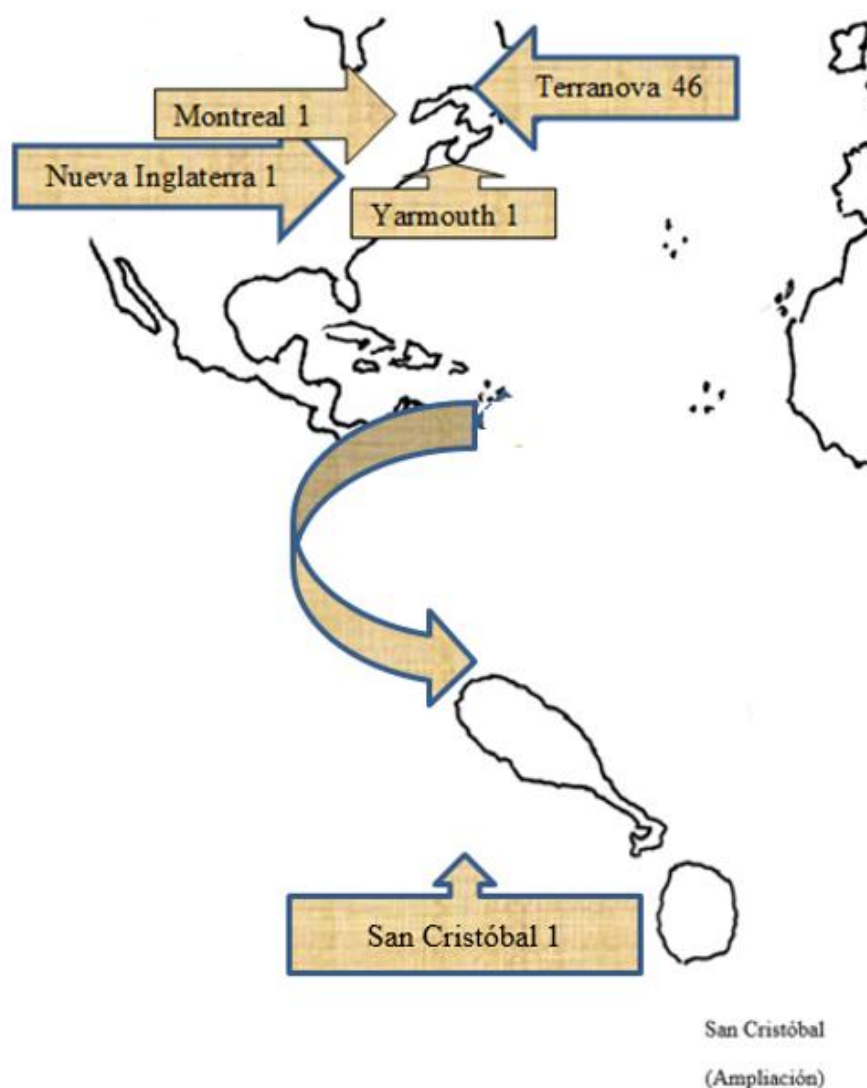
La navegación es directa en el 44 % de los casos y a través de las escalas en el 56 % restante destacando el puerto de Alicante con el 52 % como la principal de ellas, mientras que Londres y Cartagena tan sólo aparecen en el 1 % de las anotaciones.

En cuanto a los medios de transporte cabe señalar que la embarcación preferente procedente de estos lugares es la nao con 31 unidades lo que representa el 62 %, seguida

del patache con 15 unidades o el 30 %, la naveta con 3 unidades o el 6 % y la saetía que es la única embarcación de vela latina que se atreve con el Atlántico. Eso significa una clara superioridad de un 95 % las embarcaciones de velamen cuadrado o mixto sobre las embarcaciones de vela latina y las embarcaciones de vela latina y remo brillan por su ausencia. Conviene considerar, sin embargo, que el patache, de forma excepcional, aun siendo embarcación de aparejo cuadrado y mixto, por su carácter de origen militar, llevaba remos para defenderse de las encalmadas.

Mapa 10

Distribución de embarcaciones del litoral atlántico americano¹³⁸



¹³⁸ San Cristobal (Hoy Saint Kitts) es una de las islas del grupo de barlovento al oeste de Puerto Rico.

De las costas del Nuevo Mundo podemos referirnos fundamentalmente a la América septentrional, de donde procede la mayoría de los envíos, registrándose tan sólo la arribada de una nao del Caribe inglés en 1.654. Del área francesa de América del Norte sólo se registra la llegada de un patache en 1.674, por lo que podemos inscribir este comercio, a grandes rasgos, dentro del área de influencia inglesa. En concreto de Nueva Francia en el patache que llega en 1.674, el patrón es inglés y el mercader que traslada la carga principal italiano.

Si atendemos a la evolución veremos cómo hay un desplazamiento en el tiempo del tabaco de San Cristóbal que tan sólo representa el 5 %, por el tabaco de Virginia. En lo referente a la sardina Terranova aporta tan sólo 4100,25 @ o el 0,14 %; 637,32 @ de pimienta o el 2%; 870,30 @ o el 19 % de la barrilla. De allí procede el 9 % de las pieles de becerro, el 12 % del plomo y el 2 % de la canela, pero es sobre todo en el comercio del bacalao en el que Terranova aporta el principal volumen de mercancías que ascienden a 263.482,92 @, lo que representa el 63 % de la cuota de mercado en relación a Valencia.

Del Atlántico procede el 83 % de las pieles de becerro, fundamentalmente de Inglaterra o de dominios ingleses; lo mismo cabe decir de la barrilla atlántica que representa un 37 % del total y que también procede de puertos ingleses de ambas orillas.

Cuadro 16

Cuadro de embarcaciones del litoral europeo del Atlántico norte¹³⁹

	1651	1652	1653	1654	1658	1659	1660	1662	1663	1664	1665	1667	1670	1671	1672	1674	1675	total	%
Irlanda																	1	1	1,05
Inglaterra	1	1	1	5	1		1	5	6	7	3		1	4	1	2	3	42	44,21
Falmouth	1																	1	1,05
Plymouth	1											1		1	1	1		5	5,26
Londres		1		5					1	1				1		9	3	21	22,10
Hamburgo	1				1													2	2,10
Holanda			1		1													2	2,30
Ámsterdam	3	1					1	5	2				1	1				14	14,73
Amberes											1							1	1,050
Calés			1							2								3	1,050
Saint Maló								1										1	1,05
Bretaña								1	1									2	2,10
Port Louis													1	1	1			3	2,10
La Rochela														2	1			3	
Total	7	3	3	10	3		2	12	10	10	4	1	3	10	4	12	7	101	

De los muelles del mar del Norte, las Islas británicas y del norte de Francia zarpan con destino a nuestras costas 101 navíos. Si agrupamos los puertos ingleses en bloque vemos que estos suman un total 70 embarcaciones, los que representa el 69,3 % del tráfico de todo el periodo. Es decir, el comercio de Valencia con la Europa septentrional se lleva a cabo a través de puertos ingleses.

Estos 101 navíos representan un 1,11 % del tráfico portuario de la ciudad de Valencia, lo que arroja una media de llegada aproximada de 5,54 embarcaciones por año. Lo que, a su vez, se traduce en que tenemos siete años buenos: 1654, 1.662, 1663, 1.664, 1.671, 1.674 y 1.675 y diez años malos que se referirían a 1.651, 1652, 1.653, 1.658, 1.660, 1.665, 1.670 y 1.672. Si hubiera que trazar una frontera entre la época buena y la época mala, posiblemente tendríamos que fijarnos en el año 1.661. De 1.651 a 1660 los puertos anglosajones sumados registran un total de 18 embarcaciones y una media de 2,57 embarcaciones anuales, mientras que el periodo que va de 1.662 a 1.675 registra un total de 52 naves, o sea una media 5,2 embarcaciones al año, lo cual supone

¹³⁹ Falmouth o Palmur.

un incremento del 51 % del tráfico mercante respecto al periodo anterior. Y la variable distintiva es la instalación en Tánger que le brinda a la marina mercante británica una base fundamental para el comercio con el Mediterráneo.¹⁴⁰ Del norte de Francia tan sólo llegan 12 embarcaciones de Port Louis, Saint Malo, Bretaña, La Rochela y Calés. La mercancía de los tres primeros es sardina y paños, en cambio Calés (Calais) envía tabaco y canela, mientras que la Rochela remite azúcar.

Los escasos niveles de 1.651 a 1.653 pueden relacionarse con la peste de Valencia que hacía que las embarcaciones evitaran este destino. La caída de 1.655 a 1.660 guarda relación con la guerra con la república de Cromwell y el deterioro del comercio entre 1.665 y 1.670 puede guardar relación con el temor ante una nueva guerra entre España e Inglaterra y por tanto a un nuevo embargo, porque, aunque aparentemente no sucedió nada, sin embargo, las continuas acciones de los corsarios ingleses en el Caribe en esa época, fueron muy graves.¹⁴¹ Sin embargo, más grave que

¹⁴⁰ Al respecto cabe citar el artículo de Tristan M. Stein *The Mediterranean in the English Empire of Trade, 1.668-1.740*, Universidad de Harvard, 2.012, en el que precisa como el comercio Mediterraneo representa el 50 % del valor del comercio ultramarino inglés hacia 1.660, p. 1, op. cit. y como la decadencia del comercio Mediterraneo que Braudel situaba con una cronología centrada en 1.620, 1.650 y 1.680, debe ser matizada en lo que se refiere al comercio inglés, pps 9 y 16 op.cit., porque las cifras del valor del comercio de la Compañía de Levante, para 1.669 por ejemplo, ascienden a un volumen de negocio de 466.703 libras esterlinas frente al volumen de negocio de la Compañía de las Indias Orientales que sólo recauda 439.869 libras esterlinas. Tristan M. Stein, p. 16.

¹⁴¹ Consúltese la *Memoria de los daños causados por los ingleses de Jamaica desde el año 1.664 al año 1.668 en las costas de las Indias*, AGS, Est 2543; *Hostilidad inglesa en las Indias*, AGS, Est, 3955 y la *Declaración jurada de Manuel Correa, por los ataques llevados a cabo por Morgan contra varias ciudades españolas* (En violación del Tratado de 1.667) AGS, Est, 2546. Ante la imposibilidad de ocultar los hechos el 17 de julio de 1671, su Majestad Británica presenta una nota disculpas al conde de Molina que tampoco resolvió el problema. En 1.664 se apresan 5 navíos, con mercancías valoradas en 1.040.000 de pesos. En 1.665, otros tres con mercancías valoradas en 1.260.000 de pesos, amén del saqueo contra de la Villa del espíritu Santo llevada a cabo por Mansfield, con daños ocasionados, por valor de 460.000 pesos. Saqueo de la villa de la Concepción por Alarguens, con pérdidas ocasionadas por valor de 50.000 pesos. Asalto a la ciudad de Granada de Nicaragua con pérdida de oro, plata y esclavos por valor de 1.800.000 pesos. Asalto a la isla de Santa Catalina con pérdidas en oro, plata y esclavos por valor de 156.000 pesos. Apresamiento del barco de San Juan de Santiago, vecino de Cartagena, con pérdida de 16.000 pesos. Año 1.666: Saqueo de la villa del Cayo en Cuba por Mansfeld, pérdidas por valor de 385.000 pesos; saqueo de Villa de Baracoa por valor de 125.000 pesos. Apresamiento del navío de *Nuestra Señora del Carmen* de Juan Núñez, vecino de la Habana, con 6.000 cargas de cacao valoradas en 250.000 pesos. Apresamiento del barco *El Sevillano* de don Francisco Morales de la Habana con carga valorada en 45.000 pesos; Saqueo de Villa Alvarado en la costa de Nueva España, por Mansfeld con pérdidas por valor de 156.000 pesos. Año 1.667: Captura del barco *San Joseph y la Concepción* del capitán Antonio Maldonado de Campeche con carga valorada en 4.117.000 pesos. Año 1.668 asalto de Morgan a Puerto Príncipe en la Isla de Cuba sin suma calculada., en marzo, asalto a Portobelo en julio. Ciertamente los españoles también tomaban sus presas a los ingleses AGS, Est, 3955 *Carta de 13 de agosto de 1.669 del patrón Fernández del Campo* dando cuenta del apresamiento de un navío inglés *La ventura de los hermanos* navegando a siete leguas de Alicante por el capitán catalán Josep Trinchet que lo abordó sin causa llegando al golfo de Valencia y se sirve cursar la protesta del Maestre desde Barcelona y del supracargo desde Alicante para la restitución de los bienes apresados. En cualquier caso, estas circunstancias creaban un ambiente que posiblemente inhibió el comercio de esta etapa ante el temor a un posible rompimiento o a un embargo.

este deterioro es la segunda guerra angloholandesa (1.665-1.667) que aunque no afectó directamente a España sin embargo, afectó a su comercio, por cuanto que los mercantes ingleses se convirtieron en blanco del corso holandés y viceversa.

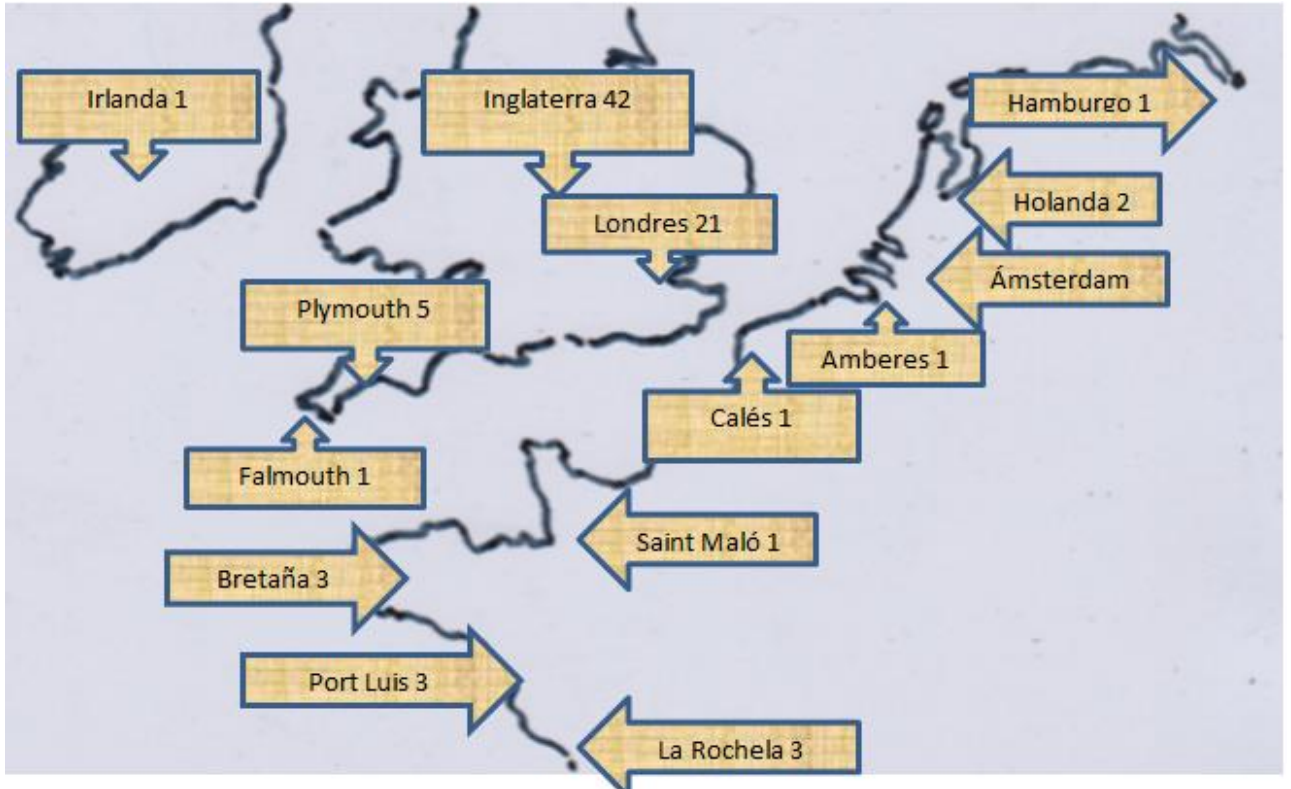
Las dificultades anglo-españolas acabaron superándose, la cosa no fue a más posiblemente porque España no tenía capacidad para librar una nueva guerra y porque Inglaterra si bien no castigo, más que simbólicamente a algunos de los autores de dichos ataques, posiblemente juzgo que tales hechos perjudicaban las posibilidades del comercio (bien legal o bien al contrabando) y prefirió una salida negociada, es decir el Tratado de Madrid de 1.670. Momento a partir del cual el comercio recupera la sensación de seguridad, aunque en el año 1.672 se aprecie un bache como consecuencia del inicio de la tercera guerra angloholandesa.

La navegación de los barcos de esta área con el puerto de Valencia transcurre a través de las escalas en el 74 % de los casos, descollando el puerto de Alicante entre las cinco escalas registradas como la única digna de mención a la cual corresponde el 69 % del tráfico marítimo. Ello confiere a Alicante una posición preeminente como nexo fundamental entre Valencia y el gran comercio atlántico.

Por lo que se refiere a los elementos de transporte, las embarcaciones empleadas en los servicios marítimos son las siguiente: En cabeza figura la nao, con el 50 % del total para esta zona, y le sigue el patache, con el 42 %, la naveta con el 4 % y la tartana y la barca, la falúa y la góndola, con un 1 % respectivamente.

Mapa 11

Distribución de embarcaciones del litoral europeo del Atlántico norte



De las Islas Británicas nos llega el 27 % del tabaco que se va a convertir en el rival más importante del mediodía francés. De esta zona procede el 27 % de la pimienta frente al 26 % de los envíos holandeses. En cuanto, al pescado los envíos bacaladeros británicos no son comparables a los de Terranova representando tan sólo el 5 %; sin embargo, por lo que se refiere a la sardina la relación es justo la inversa, es decir, así como habíamos dicho que Terranova sólo aportaba el 0,14 %, las Islas Británicas por el contrario son la fuente del suministro de más del 97 % del total de lo adquirido por Valencia. En el campo del arenque parece que se mantiene la primacía holandesa con un 31 % frente a un 14 % de las remesas británicas, sin embargo, si vemos la cronología de estos despachos, observamos cómo estos datos vienen distorsionados por los envíos holandeses de 1.653 que son el canto del cisne del comercio arenquero neerlandés en nuestro puerto, a partir de ahí, si bien es cierto que las cifras inglesas no alcanzarán las marcas anteriores, lo cierto es que sus rivales se han retirado de Valencia. En esta

variación puede haber pesado una variación de mercados por parte holandesa, pero también el resultado de la primera guerra angloholandesa en el que uno de los principales motivos de conflicto era la disputa con la república de Cromwell por la explotación de los caladeros de las Shetland.

Por lo que respecta a la pimienta, el 55 % de la pimienta tiene orígenes atlánticos frente al 45 %, procedente de puertos mediterráneos. De las costas holandesas tenemos los siguientes productos: el 26 % de la *pimienta*, cuyo origen último es el Índico, gran cantidad de productos, pero una buena parte de ellos sigue viaje hacia otros destinos, frente al 29 % de los dominios ingleses, en los que cabe la duda de si el origen es la India gracias a su adquisición portuguesa de Bombay o bien de las Antillas donde también se halla un tipo de pimienta muy parecido.

En cuanto a la canela los envíos de las Islas Británicas se elevan al 25 % frente a Ámsterdam de donde sólo llega el 19 %. Este hecho, resulta sorprendente y plantea un problema porque la canela viene de Ceylán y hasta fecha muy tardía no se plantará fuera de la Isla y el control político y comercial de Ceylán, en estos momentos, se encuentra en manos de Holanda.

Y, por último, en lo referente a la comercialización de tintes, Inglaterra envía el 4 % del palo Campeche.

Puertos sin ubicar

Finalmente quedan los siguientes puertos sin ubicación geográfica exacta, aunque algunos de ellos podamos intuir el área aproximada. En primer lugar, Lestazi, Escues, Folmonte y Gargento pudieran ser puertos italianos, pero no hemos sido capaz de localizarlos. A cada uno de estos puertos le corresponde una embarcación. Saldà, Arechs y Arenchs parecen puertos catalanes y les corresponde a Saldà una embarcación y a Arechs y a Arenchs 2 embarcaciones respectivamente. Benimús, parece valenciano, pero no lo hemos localizado, y cuenta con una embarcación. Y por último Castell Aragonés y Griges a los que corresponden 1 embarcación respectivamente. En total 12 embarcaciones, más 7 embarcaciones cuyo origen no consignó el escribano, en total ascienden a 19 que añadir al cómputo general.

Capítulo 5 Tipología y técnica naval

A la hora de analizar la tipología naval debemos marcarnos un criterio. De las distintas pautas de clasificación de embarcaciones las principales son aquellas que atienden al tamaño, tonelaje o capacidad de carga, en primer lugar, las que atienden a la morfología del buque y por último las que se centran en los sistemas de propulsión. La principal dificultad para emplear el primer sistema en la época moderna se deriva de la inexistencia de un parámetro de tonelaje o de unidad de arqueo homogéneas, ya que éstas variaban no sólo de país a país sino muchas veces incluso de región a región, de comarca a comarca.¹⁴² Tampoco resulta fácil recurrir al método empleado por el historiador francés La Róerie,¹⁴³ que distingue entre navíos redondos de un lado y planos de otro, puesto que como ya comentaba Álvaro del Castillo *la construcción redonda, en efecto, estaba ya perfectamente generalizada en aguas del Mar interior en la época que nos ocupa.*¹⁴⁴

Desechadas ambas posibilidades hemos acabado decantándonos, como los investigadores que nos han precedido, por la tercera posibilidad que nos remite a la obra de Pantero Pantera, capitán de galeras pontificias, por ser el criterio de clasificación más sencillo y que mejor se adapta a las posibilidades del registro documental que tenemos que trabajar.

De acuerdo con la clasificación de Pantero Pantera,¹⁴⁵ capitán de galeras pontificias en el siglo XVII cabe distinguir tres grupos: en primer lugar embarcaciones de velamen cuadrado o mixto (vela cuadrada o triangular); en segundo término embarcaciones de aparejo latino o triangular; y por último embarcaciones a remo con vela latina auxiliar. Es posible simplificar aún más distinguiendo entre embarcaciones a remo con vela latina y un segundo grupo de velamen cuadrado o mixto. No vamos a describir todos los tipos sino sólo los más importantes, bien por su capacidad de carga o bien por su frecuencia de aparición en la Series de *Petage de Mar*.

¹⁴² Blanes Andres, Roberto, *Comercio de importación en la Valencia del segundo cuarto del seiscientos*, p. 78.

¹⁴³ G. de la Róerie, *Naviers et marins. De la rame a l'helice*, 2 vols. 2ª edición, Paris, 1.946.

¹⁴⁴ Castillo Pintado, A *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, p. 31.

¹⁴⁵ Pantera, P. *L'Armata navale*, Roma, 1.614.

La galera es una nave de perfil bajo y estrecho, de bajo bordo y proa afilada, que va arbolada con velas latinas y excepcionalmente cuadradas, propulsadas fundamentalmente a remo, con una longitud de 47 m, encajados entre el castillo de proa, llamado arrumbada, donde se alojaban los cañones y el de popa, llamado espalada.¹⁴⁶ La galera más usada en las costas valencianas fue la de 26 remos. Constaba de dos palos: el mayor en el centro rematado por la gata o atalaya de vigía y el trinquete a proa. La galera mercante tenía mayor altura de borda y una capacidad de carga de mil botas en siglo XV. Su velocidad media oscilaba entre 3 y 5 nudos.¹⁴⁷

Furttembach califica el bergantín de cuarto de galera. Según el almirante Guillem, se trataba de una galera pequeña sin arrumbada ni cubierta, de 8 a 10 bancos que disponían, según unos autores de uno a dos remos y según otros de 10 a 15, manejados por un solo hombre. Al igual que la galera empleaba aparejo latino y alcanzaba una gran velocidad,¹⁴⁸ (de 6 a 15 nudos).¹⁴⁹

La fragata es un barco aún más pequeño, sin cubierta, de 6 a 12 bancos, con un solo remo por banda, aunque otros autores sostienen la existencia de 10 remos por banda.¹⁵⁰

La nao es una embarcación cuya diferencia entre eslora y manga es menor que en las galeras, siendo la media entre una y otra de uno a tres, aunque en ocasiones puede llegar de uno a cuatro. Su capacidad de carga rebasa las cien toneladas.¹⁵¹ Por lo que se refiere a su estructura, sobre la proa se levanta una sobrecubierta, llamada castillo de proa, y encima de la proa una media cubierta, conocida con distintos nombres, aunque el de tolda es el más frecuente. Por encima de la tolda se alza la cámara de popa, reservada para el comandante de la nave. La nao del siglo XVI tenía cuatro árboles, el botalón,

¹⁴⁶ *La Economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)* Salvador, E. Valencia, 1.970, p. 306-312.

¹⁴⁷ De Brossard, Maurice, *Historia Marítima del Mundo*, Madrid 1.974, p. 113; un nudo equivale a una milla por hora, es decir 1,9 Km/por hora. Cinco nudos son 9,5 Km/por hora y quince nudos unos 28,5 Km./por hora http://www.historialago.com/av_0007-introduccion.htm Una mula con 120 Kg de carga hace una media de 6 Km/por hora y un carro de mulas unos 70 Km diarios, es decir unos 3 Km/por hora <http://www.ffil.uam.es/equus/carros%20FQuesada.pdf> p. 69. Para el siglo XVII Roberto Blanes da las siguientes cifras; para carros de bueyes de dos o tres leguas diarias, es decir de 11 a 16 Km diarios y para carros de mulas de 6 a 8 leguas diarias (El Comercio p. 146) es decir de 33 a 34 Km diarios que divididos entre 24 horas apenas llegan a los 2 Km/por hora. Es posible alcanzar velocidades mayores aumentando el número de recuas y estableciendo el relevo de animales, pero, con todo, queda claro la supremacía del transporte naval, también en este punto.

¹⁴⁸ Ídem p.321.

¹⁴⁹ http://66.102.9.104/search?q=cache:hR_D-Sw6rGoJ:club.telepolis.com/mgarciasa/var/navegant.htm+Bergantin+nudos+velocidad+historia&hl=es&ct=clnk&cd=9&gl=es

¹⁵⁰ Ídem p. 322.

¹⁵¹ Salvador, E *La Economía valenciana...* Valencia, 1.970, p. 327.

llamado más tarde bauprés, el trinquete mayor, el de mesana, y el de contramesana,¹⁵² colocados por este orden de proa a popa y emplea velas cuadradas. A lo largo del quinientos se generalizan los masteleros sobre el mayor y el trinquete, conocidos como mastelero mayor y mastelero de proa o borriquete.¹⁵³ Su alto de bordo lo hacía ser un buque pesado y lento que solía desplegar una velocidad de unos 5,2 nudos.¹⁵⁴

La polacra es una embarcación descrita por Furttembach como una pequeña nao de 21 metros de eslora por algo más de siete de manga, con una proporción de tres a uno, de vela latina, cuyo porte no solía exceder de las 55 toneladas. De alto de bordo, tenía dos cubiertas y dos palos, mayor y trinquete. Sin embargo, otros autores como Jouvé se refieren a una polacra con una sola cubierta, explicando la diferencia por la orientación más bélica que comercial de este segundo tipo.¹⁵⁵

La Saetía es una embarcación de vela latina con dos cubiertas que emplea 20 remos por banda, posee una capacidad de carga de unas 300 toneladas y dispone de un par de cañones “agalerados” en proa y otro par en popa, con 8 “pedreros” de 25 quintales por banda y 30 esmeriles que equivalen a 150 arcabuces.

En último término cabe destacar por su importancia la barca. Es el tipo de embarcación que aparece de forma más habitual en la documentación de Peaje de Mar. Se trata de un transporte con una capacidad de carga de 10 a 100 toneladas cuya arboladura consta de un solo palo, aparejado con dos velas latinas.

Sobre un total de 9.051 embarcaciones, con 6.266 unidades, la barca representa el 69 % del total de embarcaciones arribadas a lo largo del periodo estudiado, seguida del laúd con 925 unidades o el 10 %; la saetía con 641 unidades o el 7 %; el bergantín con 332 unidades o el 4 %; la nave con 283 unidades o el 3 %; la tartana con 144 unidades o el 2 %; el patache con 123 unidades o el 1 %; la fragata con 107 unidades o el 1 %; el jabeque con 60 unidades no llega al 1 %; la falúa con 56 unidades o el 1 % y el pingue con 48 unidades no llega al 1 %; la polacra con 37 unidades no llega al 1 % y con tan sólo siete¹⁵⁶ unidades observamos la práctica desaparición de la galera.

¹⁵² Parada, MJ Tesis Doctoral, *El Galeón como resultante de la confluencia de dos tipologías, de construcción naval, la atlántica y la mediterránea*, La Coruña 2.004, p 216

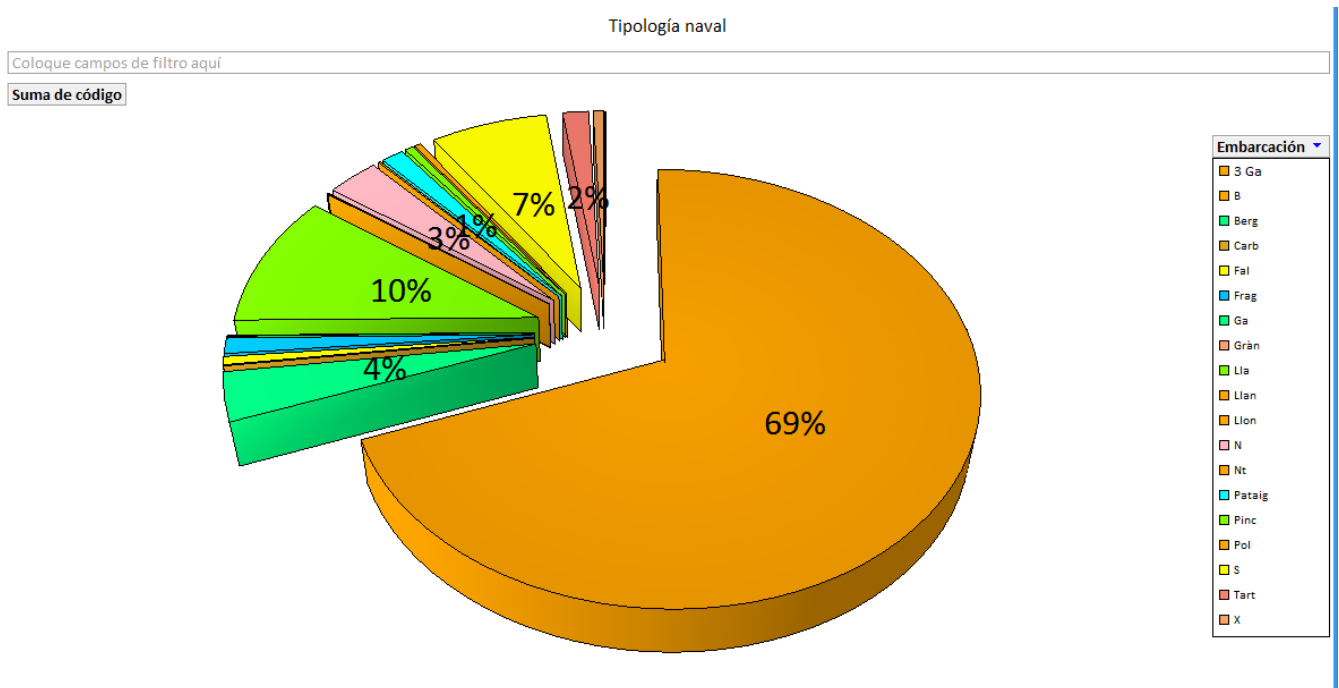
¹⁵³ *La Economía valenciana...* Salvador, E. Valencia, 1.970, p. 328.

¹⁵⁴ http://www.elmundoviajes.com/elmundoviajes/especiales/2004/12/naovictoria/cronica02_html

¹⁵⁵ *La Economía valenciana...* Salvador, E. Valencia, 1.970, p. 338.

¹⁵⁶ El programa informático contabiliza sólo cuatro porque el escribano en el acta del 13 del 08 de 1.652 contabiliza la carga de tres galeras, pero no especifica a qué galera corresponde cada carga por lo que no hemos podido expresarlo de otro modo.

Gráfica 10
Embarcaciones con velas latinas, porcentaje



Cuadro 17
Embarcaciones con velas latinas

BARCAS	6.266
LAUD	925
SAETÍA	641
TARTANA	144
JABEQUE	60
CARBÓ	1

Total 8.037 o sea el 88,79 %

Cuadro 18

Embarcaciones con velas cuadradas-mixtas

NAO	283
PATACHE	123
POLACRA	37
NAVETA	12

Total 455 o sea el 5,02 %

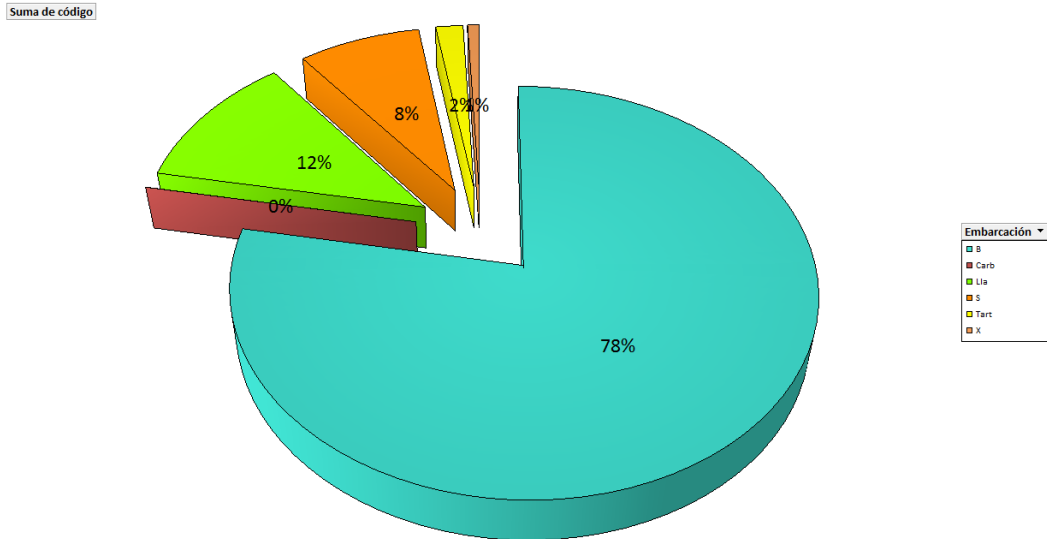
Cuadro 19

Embarcaciones con remos y aparejo latino

BERGANTÍN	332
FRAGATA	107
FALUA	56
PINGUE	48
GALERA	7
LIONDRÓ	2
GÓNDOLA	1

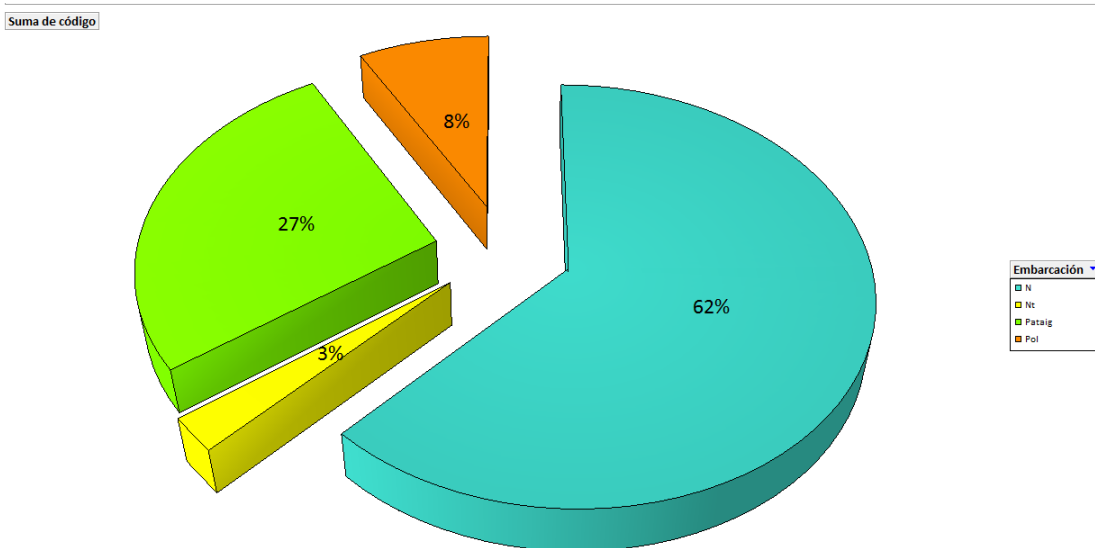
Total 553 o sea el 6,1 %

Gráfica 11
Embarcaciones de vela latina



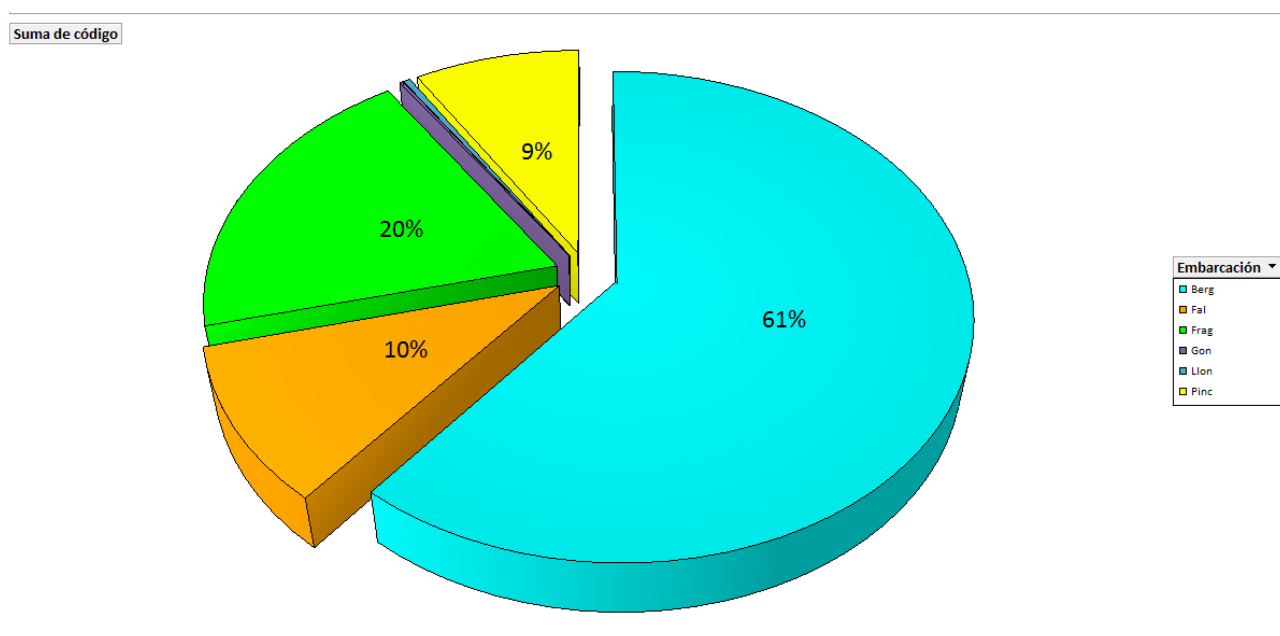
La relación porcentual de embarcaciones de vela latina describe el siguiente cuadro: En cabeza figura la barca con el 78 % del total y le sigue el laúd con el 12 %, la saetía con el 8 %, la tartana con el 2 % y el jabeque con el 1 %. El carbó quedaría en la marginalidad con un solo registro.

Gráfica 12
Embarcaciones de vela cuadrada mixta



Las embarcaciones de vela cuadrada mixta ofrecen el siguiente panorama: En cabeza figura la nave con el 62 % de los resultados de su categoría, quedando en segundo lugar el patache una embarcación muy veloz y maniobrera que se adapta con facilidad tanto a ámbitos mediterráneos como atlánticos, con un 27 %, en tercer lugar, figura la polacra con el 8 % y en cuarta posición la naveta con el 3 %.

Gráfica 13
Embarcaciones con remos y aparejo latino



Las embarcaciones con remos y aparejo latino se distribuyen del siguiente modo: En primera posición destaca el bergantín con el 61 % del total de su categoría y le sigue la fragata con el 20 %, (conviene no confundir la fragata mediterránea de carácter comercial con el modelo atlántico del mismo nombre que surge en Dunquerque por necesidades militares y que se trata de un prototipo completamente atlántico), en tercer posición le sigue la falúa con el 10 % del total, el pingue con el 9 % y la galera con un exiguo 1 %. Al margen quedaría el llondró con tan sólo dos unidades.

Esta somera descripción nos da materia para adentrarnos en el análisis de la evolución temporal de los diferentes tipos en embarcación.

Evolución de las embarcaciones 1.503-1.675

Con los datos obtenidos vamos a realizar un estudio comparado con los aportados por Emilia Salvador, Álvaro Castillo y Roberto Blanes:

- a) Treinta años completos comprendidos entre 1.503 y 1.600, estudiados por Emilia Salvador.
- b) Dieciséis años completos y seis incompletos entre 1.598 y 1.621 investigados por Álvaro Castillo.
- c) Trece años completos entre 1.625 y 1.650 investigados por Roberto Blanes.
- d) Diecisiete años completos entre 1.651 y 1.675 que son el objeto del presente trabajo.

Al examinar las tres grandes familias de embarcaciones lo que primero que llama la atención es el predominio de las embarcaciones de vela latina cuya presencia en nuestras playas experimenta un crecimiento notable. Así este género de embarcaciones pasa de representar el 73,3 % en el siglo XVI a un 85,3 % en el primer cuarto del siglo XVII, a un 95 % en el segundo cuarto del XVII, para acabar estabilizándose en un 88,79 %, lo cual significa un ligero descenso de un 6,21 % en relación al periodo inmediatamente anterior.

Por lo que se refiere al velamen cuadrado mixto las cifras son de 13,4 % en el siglo XVI, 9,3 % en las dos primeras décadas del seiscientos, un 4,6 % en el segundo cuarto del XVII y un 5,05 % mientras que para el tercer cuarto del XVII se produce un leve incremento de casi medio punto.

En las embarcaciones a remos la trayectoria es igualmente tiende a la baja, con un 13,2 % en el XVI, un 5,4 % a principios del XVII, un 4,4 % en el segundo cuarto del seiscientos y 5,57 %. Es decir, en nuestro periodo se produce un alza de un 1,17 %, pero ello no altera en lo sustancial el progresivo postergamiento de este método de transporte.

Estas cifras debemos manejarla con precaución, debido a que, con el paso del tiempo las naves experimentan procesos de hibridación, de intercambios de características técnicas en los nuevos prototipos que, sin embargo, conservan la denominación antigua.

Ante estos porcentajes, se confirma el predominio de los buques de pequeño y mediano tonelaje sobre los de gran tonelaje. Ya advertía Emilia Salvador que *a la vista de estos resultados debe ser tomada con ciertas reservas la difundida opinión según la cual se produjo un progresivo aumento del tonelaje... durante la segunda parte del quinientos*¹⁵⁷ Opinión que debe seguir siendo mantenida toda vez que la variación de las cifras resulta mínima. En este sentido Braudel resultó clarividente al señalar como no existe necesariamente una relación de causa efecto entre grandes navíos y prosperidad comercial y como *Cuando encontramos navíos grandes solos es señal de que los negocios van mal; pero si a los navíos grandes les acompañan otros pequeños, las cosas sin duda son excelentes.*¹⁵⁸

Dentro de las embarcaciones de vela latina, la barca pasa de un registro del 48,9 % en el siglo XVI a una cota del 77,3 % a principios del XVII, para subir al 89 % en el segundo cuarto del XVII y finalmente descender de forma llamativa al 78 %, en nuestro periodo. El laúd, de un nivel del 28,5 % en el XVI, se desploma al 1,2 % a principios del XVII, remonta al 5,2 % en el segundo cuarto del XVII y alcanza al 12 % en nuestra época. La saetía pasa del 17,7 % en el XVI al 18,2 % a principios del XVII cayendo al 2,6 % en el segundo cuarto del seiscientos para acabar remontando al 8 %. La tartana y el jabeque también experimentan variaciones pero que apenas modifican los resultados generales.

La evolución de las embarcaciones impulsadas por velas cuadradas ofrece el siguiente panorama: La nao de constituir el 41 % de este tipo de embarcaciones en el XVI marcará una cuota del 56,9 %, a principios del XVI que se incrementará hasta un máximo del 92,6 % en el segundo cuarto del XVII para descender luego al 62 % en el momento que nos ocupa.

Este descenso se debe a la irrupción del patache como embarcación mercantil que pasa de ser una embarcación militar, con carácter marginal en las épocas precedentes, a contar con un cómodo 27 %. El patache¹⁵⁹ ofrece dos cualidades al comercio trasatlántico con Valencia, en primer lugar, la velocidad, que permitía a estos navíos escapar del acecho de las embarcaciones berberiscas en cuanto se adentraban en el

¹⁵⁷ Salvador, Emilia, *La economía valenciana en el siglo XVI*, p. 229.

¹⁵⁸ Braudel, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1.953, vol I, p. 395.

¹⁵⁹ Características del patache en las ordenanzas de 1.613, Rubio, J.L. *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias (1.590-1690)* Málaga, 1991, vol II, p. 118 y variaciones en las ordenanzas de 1.618, en la p. 46.

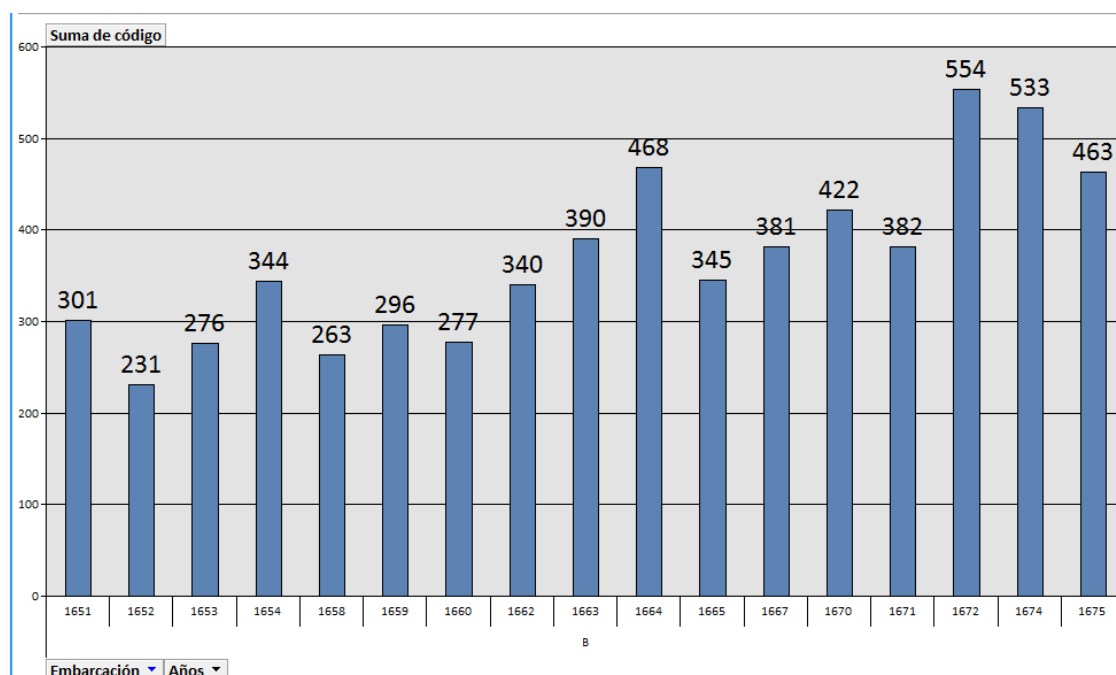
Mediterráneo y en segundo lugar su poco calado que convertían a este prototipo en la nave ideal para recalar en el puerto de Valencia.

Por último, nos resta referirnos a la polacra cuyos porcentajes se sitúan, para el XVI, en el 6,7 %, crecen hasta el 36 %, para principios del XVII, en el segundo cuarto del seiscientos descienden al el 6,4 % y, finalmente, en el tercer cuarto del siglo XVII alcanzan el 8 %.

El tercer grupo de embarcaciones con remos y aparejo latino experimenta la siguiente evolución. El bergantín pasa del 21,5 % en el XVI al 34 ,5 % a principios del XVII, para alcanzar el 64,1 % en el segundo cuarto del XVII y llegar al 66 % en nuestra etapa, lo que confirma la tendencia general.

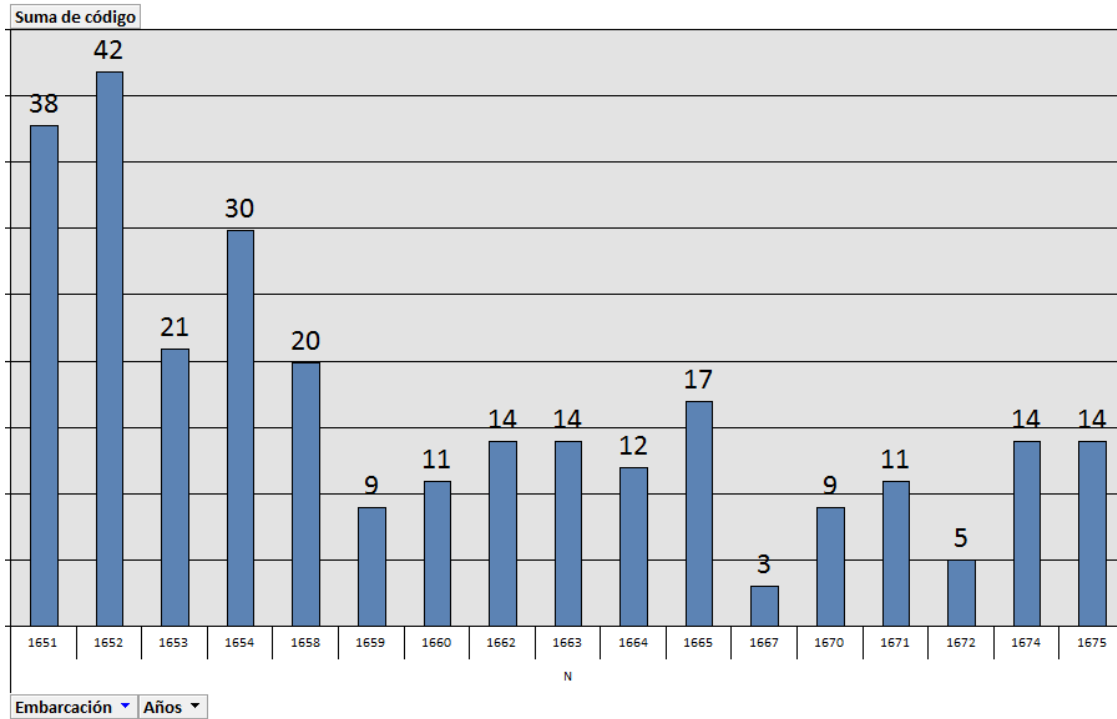
La falúa de unos niveles mínimos de un 1,5 % en el siglo XVI pasa a un 33,5 % en el tercer cuarto del siglo XVII y por último desciende ligeramente a un 11 % en la etapa que nos ocupa.

Gráfica 14
Evolución anual de barcas 1.651-1675:



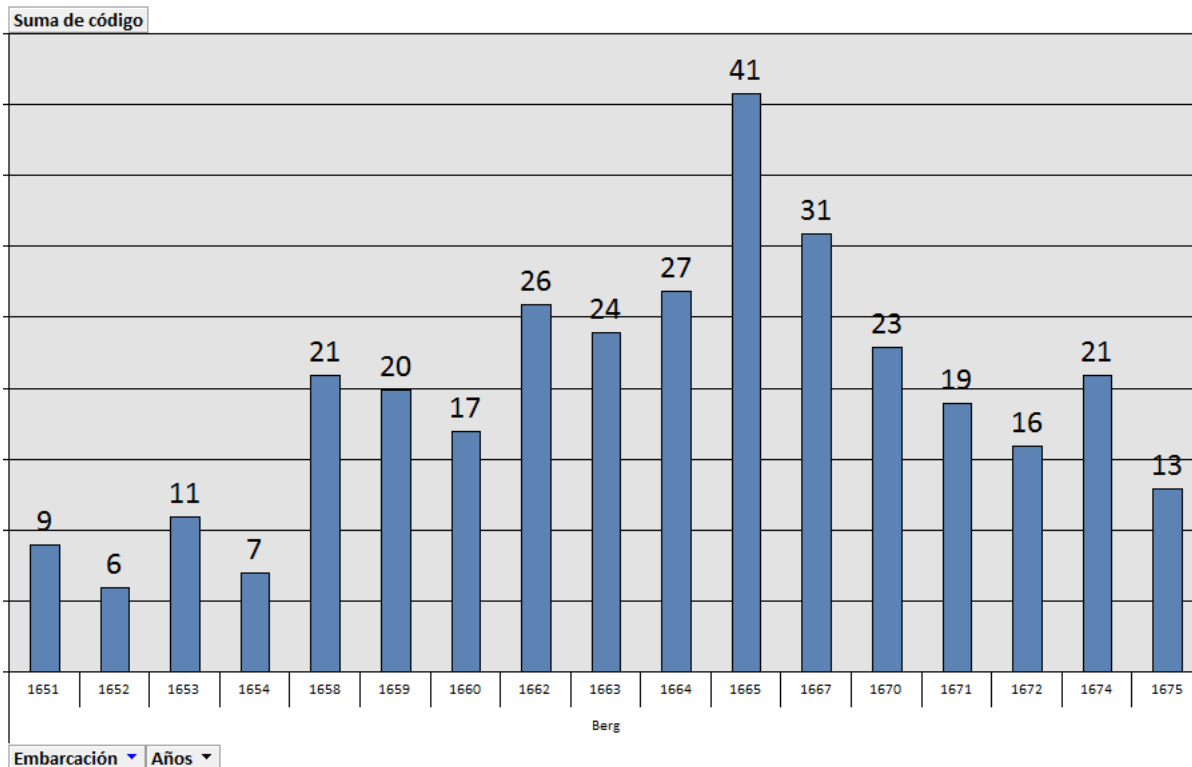
Gráfica 15

Evolución anual de naos 1.651-1675



Gráfica 16

Evolución anual de bergantines 1.651-1675



Dentro de los prototipos de vela latina se destaca, sobre todos, la barca con el 77,97 % del total, siguiéndole el laúd a mucha distancia con el 11,51 %, la saetía con 7,97 %, la tartana con 1,79 % y el jabeque con el 0,74 %. Por años observamos vemos una clara progresión al alza a lo largo de todo el periodo, partiendo de 301 embarcaciones en 1.651, para pasar a 344 en 1.654, un leve descenso en 1.658 a 263, manteniéndose casi estable hasta 1.660 con 277, para remontar año tras año hasta 1.664 en el que alcanza la cifra de 468 para caer al año siguiente a 345 y emprender la escalada hasta 1.670 en que alcanza las 422 embarcaciones y tras un ligero descenso en 1.671 reemprende la marcha ascendente llegando a 554 en 1.672. A partir de ahí se observa un descenso de hasta 464 embarcaciones, en el último año de nuestro periodo. Por tanto, la tendencia general es de crecimiento moderado a lo largo de todo el periodo. El uso de la saetía también crece, pero no es tan claro. Hay que entender que parte de unos niveles muy bajos 18 en 1.651, hay dos años excepcionales al principio, 1654 y 1.660, pero el verdadero crecimiento no comienza a experimentarse hasta 1.663 en que se sitúa en 36 embarcaciones. A partir de ahí crecerá hasta 64 unidades en 1.665 y, a partir de ahí se estabilizará con una media aproximada de en torno a las 43 unidades anuales hasta el final del periodo. En la evolución de la tartana puede hablarse de un claro contraste entre la etapa que va de 1.651 a 1.665 en la que hay años en que parece que esta embarcación esté casi a punto de desaparecer y la etapa que va de 1.665 al final en la que se aprecia una nueva vitalidad en el uso de esta embarcación que además no sabemos si va a tener continuidad porque pasa de las seis unidades en 1.665 a las 31 en 1.672 pero para volver a caer al final a 7 en 1.674 quedándose prácticamente en ese nivel. Por último, para las velas latinas, el jabeque tiene una curva que comienza en un nivel alto, se hunde hasta un mínimo en 1.662 y recupera al final llegando a 12 unidades en 1.674. Sin embargo, estas cifras, al partir de una masa reducida de datos tienen una significación relativa que no consigue ocultar su carácter marginal en relación a la barca que es la embarcación estrella de la vela latina.

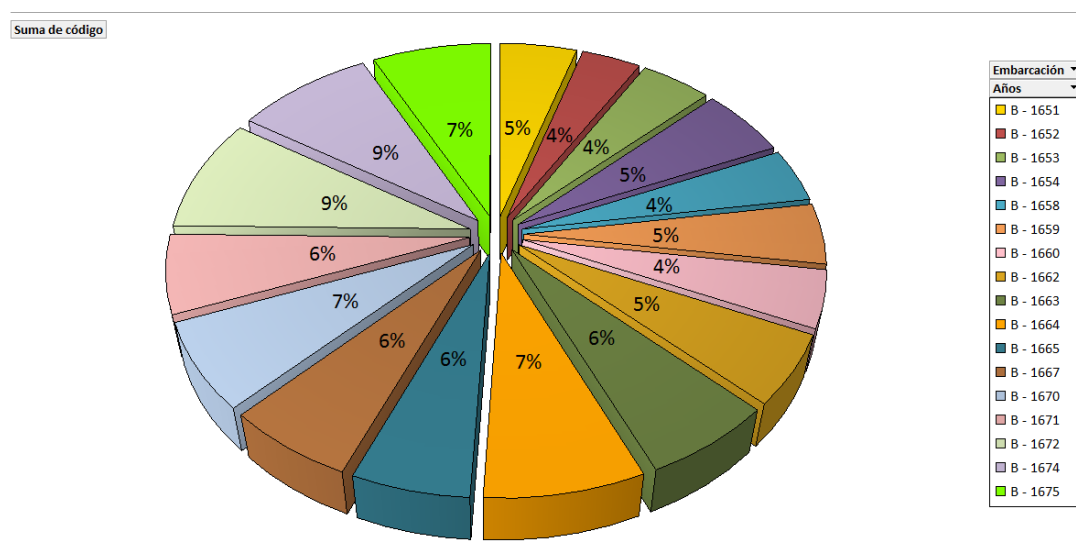
La evolución de la nao demuestra una clara tendencia descendente desde un nivel máximo en 1.652 a un nivel mínimo en 1.667. Aquí se aprecia con toda su crudeza la observación de Braudel de que la llegada de embarcaciones de gran tonelaje no se corresponde necesariamente con periodos de prosperidad y en nuestro caso así es porque 1.652 es un año de gran depresión económica dentro del conjunto que con 365

barcos representa un descenso de un 27 % con respecto a la media del segundo cuarto del XVII que es de 500 buques como se observó en el trabajo de investigación precedente.¹⁶⁰ Y sin embargo la gráfica nos lo da como el año de mayor número de navíos de todo el periodo.

El patache es la sorpresa de nuestro periodo, comienza a usarse hacia 1.658 y partir de ahí se va a disparar hasta 24 unidades en 1.660 para descender doce puntos al año siguiente y remontar nueve al siguiente. En 1.667 tiene sus peores cifras y se recupera de 1.670 a 1.674, con una caída final en la que regresa a los niveles de principio del periodo. La polacra tiene una tendencia descendente con carácter general desde 9 unidades en 1.651 a 1 en 1.675. La naveta tiene un carácter muy modesto que sólo corresponde a la primera década con un máximo en 1.662 de tan sólo 2 unidades.

El bergantín experimenta una crecida hasta 41 unidades en 1.665 y a partir de ahí desciende. La fragata tiene una trayectoria discontinua con una crecida de 4 en 1.651 a 9 en 1.653 para caer al mínimo de 1 en 1.659 y partir de ahí crece modestamente a 3 en 1.660 y 1.662 y da el salto en 1.663 estabilizándose en unas 9 unidades hasta casi el final empezando el declive en 1.672 con 6 unidades. La falúa tiene los tres primeros años destacados como los más importantes para luego desplomarse.

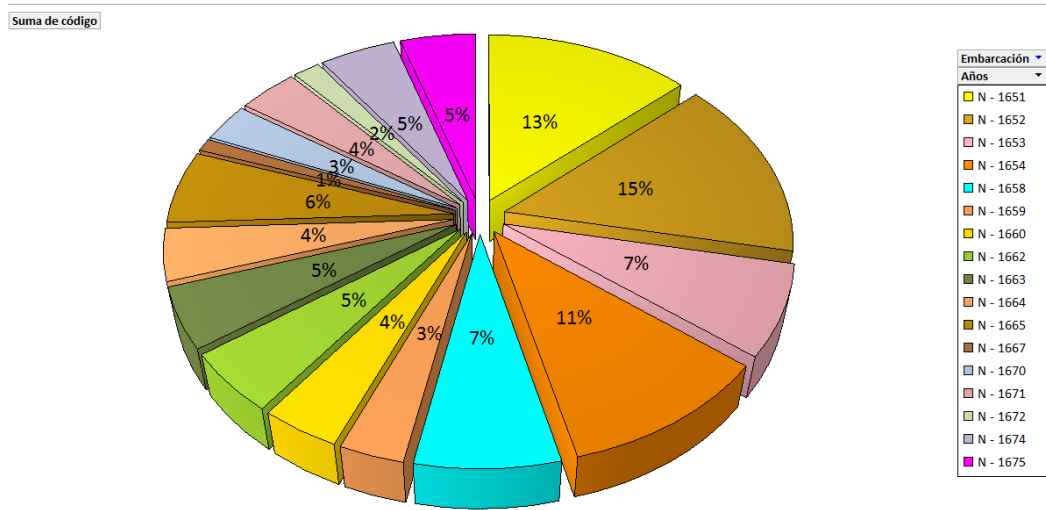
Gráfica 17
Relación porcentual de barcas por año:
(media anual de 388,58 barcas por año)



¹⁶⁰ Blanquer, V. *Comercio de Importación del puerto de Valencia, 1.652*, p. 220.

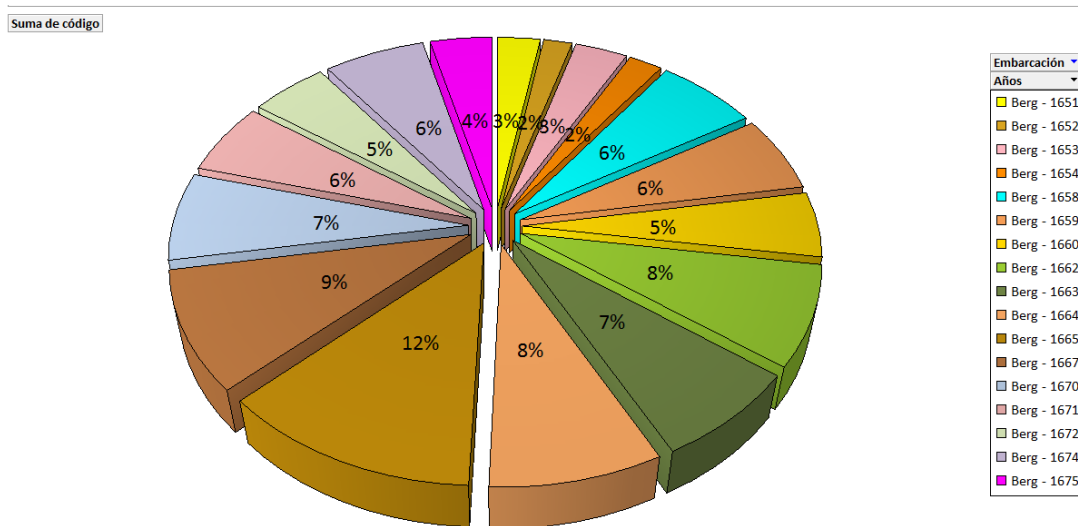
Gráfica 18

**Relación porcentual de naos por año:
(media anual de 16,7 naos por año)**



Gráfica 19

**Relación porcentual de bergantines por año
(media anual de 19,52 bergantines por año)**



Siguiendo el método trazado por Álvaro del Castillo, partiendo de un total de 9.051 embarcaciones para 17 años, eso nos da una media de 532,41 embarcaciones por año, luego, a partir de ahí la desviación con respecto a la media nos dirá si el año es bueno o malo.

Distribución geográfica

Geográficamente al norte del Reino le corresponde un 94 % de barcas y un 6 % de jabeques. Al sur del Reino, el panorama varía con un 75 % de barcas, un 20 % de laúdes, un 3 % de saetías, un 1 %, de naves y un 1 % de tartanas. Cabe destacar que parte de la variación que hace que la nave se abra paso en un contexto fuertemente mediterráneo es consecuencia del papel de Alicante como puerto de entrada al Reino de la navegación atlántica. El predominio del aparejo latino, sin embargo, se mantiene en una correlación de 99 % a un 1 % sobre la nave.

El entorno mallorquín se diferencia claramente del valenciano en lo que a la navegación se refiere al preferir el bergantín en el 58 % de los casos, seguido de la fragata en el 19 % de los casos, la barca nos queda en tercer lugar con el 7 %, la saetía tiene el 6 %, el laud el 5 %, la tartana el 2 % y la nave el 1 %. O sea, hay un predominio de las embarcaciones con remos y aparejo latino de un 77 % frente a un 18 de % la vela latina y a un 1 % del velamen mixto de la nave. En Cataluña tenemos un 93 % de barcas, un 6 % de laúdes y un 1 % de saetías. Con lo que el predominio de la vela latina no ofrece lugar a dudas.

La Francia mediterránea despliega los siguientes resultados: La embarcación preferida de esta área es la saetía con el 34 %, seguida por la nave con el 19 %; la barca y la tartana con sendos 14 %, respectivamente, el pingue con el 12 %, el patache con el 4 %, la polacra con el 2 % y el laúd con el 1 %. Esto representa un predominio de la vela latina en un 76 %, frente al velamen mixto con el 26 %.

A Italia le corresponden las siguientes cifras: En primer lugar, figura la saetía con el 47 %, frente a la nave con el 15 %; la barca con el 11 %; el patache con el 5 %, la polacra con el 2 %, la tartana con el 2 % y la falúa con el 2 %. O sea, el 62 % de vela latina frente al 22 % de velamen mixto y el 2 % de embarcación a remo.

El norte de África muestra la siguiente situación: En cabeza va la saetía con el 38 % y le siguen la tartana con el 22 %, la barca con el 17 %, el bergantín con el 12 %, la nave con el 5 %, el pingue con el 4 %, el laud y el patache con el 2 % respectivamente,

y por último la fragata, el jabeque y el carbón con un 1 %, respectivamente. Esto representa un 68 % de la vela latina frente al 7 % del velamen mixto y 1 % de la embarcación con remos y aparejo latino.

En la Castilla mediterránea el 85 % de las embarcaciones son barcas y el laúd queda en segunda posición con el 14 %.

En Portugal y la Castilla atlántica las embarcaciones principales son el bergantín con el 22 % y la saetía el 22 %, respectivamente, y les siguen la barca con el 16 %, la tartana con el 12 %, la nao con el 9 %, el patache con el 6 % y la polacra con el 5 %, el laúd con el 3 %, la falúa con el 1 % y el laúd con el 1 %. Lo cual nos da un 42 % de velamen mixto sobre el 53 % de vela latina y un 1 % de embarcaciones remos y aparejo latino que en este caso se refiere a la falúa.

Del Atlántico y del Nuevo mundo el 61 % son naves, el 29 % pataches, el 6 % navetas, y el 5 % saetías. Con lo cual la relación de velámenes es inversa al Mediterráneo con un predominio del velamen mixto en el 96 % de los casos, aunque se registra una minoría de embarcaciones de vela latina que siempre serán saetías.

El último espacio a verificar es el de las costas anglo francesas atlánticas y el Mar del Norte. Aquí figura a la cabeza la nao con el 51 %, seguida del patache con el 40 %, la naveta con el 4 % y la tartana, la barca, la falúa y la góndola con un 1 %, respectivamente. Ello implica el abrumador predominio de la embarcación de velamen mixto con el 95 % de los casos, frente a un 2 % de embarcaciones de vela latina y un 2 % de embarcaciones con remos y aparejo latino.

Para concluir, si hubiera que hacer alguna observación en lo referente al modo de interaccionar entre el transporte con el comercio deberíamos hacer notar que la relación del capitán se establece con la carga más que con la embarcación, es decir la responsabilidad del capitán, al que contrata el naviero, se inicia con la carga de la mercancía, continua con su organización y disposición dentro del barco para que éste no cabecee durante la travesía, continúa con la custodia a lo largo del periplo y finaliza con la entrega de los pedidos. Por esta razón se aprecia, por parte de los capitanes, cambios relativamente frecuentes de embarcación. Desgraciadamente este hecho no aparece suficientemente documentado en la base de datos salvo de forma excepcional, posiblemente porque no añadía nada a la misión del funcionario encargado del registro de la carga. Por los datos consultados la relación entre propietario y capitán es más fácil de establecer en el caso de la barca que en el de la nave y aún en este caso la muestra no llega a ser sistemática y por tanto significativa sino meramente indicativa. Así, por

ejemplo, el propietario de barca Vicent Domingo trabaja con el capitán Antoni Tarifa en 1.664, con Pere Linares en 1.667, con Jaume Vitoria en 1.665 y de nuevo en 1.670 y con Joan Batiste Molinari en 1.672 por poner tan sólo el ejemplo más destacado de los pocos que aparecen.

Capítulo 6 Productos de importación

Relación de Mercancías

Los productos del puerto de Valencia a lo largo del periodo comprendido entre 1.651 y 1.675 fueron de muy variada naturaleza, registrándose más de 3.500 productos diferentes. De ahí la necesidad de ofrecer una clasificación agrupándolos por categorías para su posterior estudio, de los cuales vamos a limitarnos a una pequeña muestra a fin de obtener una aproximación a los más significativos.

Se ha procurado seguir la clasificación establecida por Emilia Salvador en su obra *La economía valenciana en el siglo XVI* a fin de facilitar el trabajo de comparación con los distintos años estudiados. No siempre resulta fácil esta clasificación porque hay productos que podrían encajar dentro de más de una categoría, sin embargo, a grosso modo, se ha optado por esta clasificación que tiene por objeto ofrecernos una panorámica de las posibilidades de la base de datos de este periodo.

Listado

Productos Alimenticios

Vegetales

Cereales:

Trigo
Cebada
Sémola
Arroz

Leguminosas:

Habas
Garbanzos
Judías
Algarrobas

Frutos Secos:

Almendras
Almendruco
Nueces
Avellana
Castañas
Pasas
Dátiles

Licores:

Vino
Ron de bota
Aguardiente
Cerveza

Aceite:

Otros:

Bizcocho
Sal
Olivas
Alcaparras

Especias:

Pimienta
Canela

Clavo
Nuez moscada

Animales:

Pescados y salazones:

Alacha
Anchoa
Arenque ahumado
Atún
Bacalao
Boquerón
Caballa
Carnada
Congrio
Chanquete
Lucio
Mojama
Salmón
Salmonete
Sardina
Sardineta
Ventresca de atún.

Carnes:

Longaniza
Morcilla
Tocino
Manteca
Grasa
Cerdos
Jamones

Sobrasada
Longanizas
Grasa de carnero
Menudillos de cerdo.

Queso:

Ganado:

Mulas
Caballos
Martas
Cabras

Productos manufacturados:

Textiles:

Lana
Lienzo
Lino
Seda
Aldúcar
Mantas
Jubón de tela de oro
Ropa
Ropa usada
Delantales de lana
Delantales de hombre
Mantillas de encaje
Paño catalán

Estameñas
Sombreros
Sombreros de lana
Calzas de lana de embotar
Telillas de Seda
Puntilla de encaje
Hilo
Hilo de lana
Hilo blanco de Génova
Hilo de algodón
Hilo morado de Sastre
Anascotes
Pañuelos de Gascón
Algodón
Paños desechos de lana
Chamellots
Sempiternas
Sangales
Vintenas

Muebles:

Sillas
Taburetes
Mesas
Escritorios
Aparadores
Camas
Literas

Libros:

Papel

Tabaco

Droguería:

Almidón

Colo

Agua de mirto

Alcohol de perfumería

Azahar

Tártaro

Goma

Aceite de linaza

Jabón de losa

Resina

Incienso

Cera

Ceniza

Barrilla

Barniz

Trementina

Arsénico

Aleaciones

Bronce

Pieles y curtidos:

Cabelleras

Vaquetas

Vaquetas de Moscovia

Cerámica y alfarería:

Caja de obra de tierra
Banastas de obra de tierra
Piedras de fuego obrada
Platos
Bandejas
Jarritas de Manacor
Jarros

Instrumentos musicales:

Guitarras
Violines¹⁶¹

Herramientas y quincallería:

Quincalla
Clavazón
Tornillo (instrumento de carpintero o herrero)
Tornillos encina
Clavos escopeta
Yunques de hierro
Eslabones con piedras
Calderas
Paellas
Palas
Remos de barca

Armas:

Cañones
Cañones de escopeta
Espadas

Elementos de transporte:

Carroza

¹⁶¹ Es interesante este dato porque, conforme a lo creído hasta el momento en historia de la música, el violín se habría introducido en España en fecha más tardía, pero ahí están. La primera noticia que tenemos de violines en nuestra base de datos son los desembarcados por el patrón de la falúa Álvaro Domingo el 9 de mayo de 1.667 remitido por él mismo desde Barcelona con destino a Castilla desde donde se había hecho el pedido.

Pinas
Pie de rueda de encina
Radios
Radios de encina
Radios coche

Cuchillos
Espejos

Materias primas:

Minerales:

Hierro
Plomo
Cobre
Plata

Tintes:

Alumbre
Azul
Azulete
Gala fina
Gualda
Azogues
Granadillo
Palo Campeche
Palo Brasil
Palo de Granadillo

Esclavos

6.1 Productos alimenticios

El tráfico comercial más importante era el que buscaba garantizar el abastecimiento de las ciudades. Las reglamentaciones municipales intentaban asegurar la alimentación de dos formas: primero prohibiendo la venta de excedentes alimentarios del entorno urbano y segundo requiriendo los productos para su venta directa a la población en los mercados públicos. Dado su impacto en la estabilidad política de la población urbana, la más cercana a los centros administrativos y la que mayor incidencia podía tener en caso de revuelta, las autoridades públicas, reales, pero sobre todo municipales, procurarán regular el abastecimiento urbano con medidas tendentes a facilitar la arribada de mercaderes, siguiendo en este sentido una política diferente a la seguida con los productos artesanos. En el primer caso se intenta proteger la manufactura local.

6. 1.1 Vegetales

6.1.1.1 Cereales

Trigo

Al abordar el estudio del trigo debemos tener en cuenta que se trata de un producto estratégico con gran valor dentro de la sociedad de Antiguo Régimen y cuyo suministro constituía una de las principales prioridades de la monarquía ya que su disminución solía derivar en motines de subsistencia. La adquisición de trigo consumía una parte importante del presupuesto de las clases populares. Hamilton calculó que un cabeza de familia media, que dependía de los ingresos de su trabajo, con exclusión del alquiler de su vivienda, gastaba en la adquisición de trigo un 20 % del presupuesto total. En época de hambre se expulsaba a los extranjeros, se controlaba la calidad del pan

evitar fraudes, se racionaba el consumo, se enviaban embajadores extraordinarios a la busca de granos y, si todo fallaba, asaltaban los mercantes cargados aunque, a posteriori, se indemnizase al dueño.¹⁶² A partir del estudio del tercio diezmo, Casey ha estudiado la producción triguera de Valencia durante el periodo comprendido entre 1.600 a 1.650. Según este estudio las tres cuartas partes de la producción agrícola de Valencia eran cereales. Y entre las zonas productoras cabe destacar las más áridas del interior, donde esta producción tenía mayor peso. Constituía el 90 % de la producción de Morella, el 77 % de las zonas montañosas de secano del Sur, pero también era abundante en los valles del Júcar (un 70 %) y en Játiva y representaba el 60 % en Castellón, Villareal, Burriana y Sagunto. Se carece, sin embargo, de datos sobre el área referida a la huerta de Valencia. El mismo Casey, citando una carta de 14 de agosto de 1.635 del virrey al rey, señala como la producción de trigo es *tan corta que no basta para la mitad del año*.¹⁶³

En consecuencia, el resto de la producción consumida debía de ser importada del exterior, principalmente por vía naval, de puertos del Reino, como Vinaroz, que reexportaba el trigo de Morella y Zaragoza, pero, sobre todo, de Italia y de Cerdeña, fundamentalmente.

Con respecto al papel del norte del Reino como suministrador de cereales Casey nos dice: *Era en las zonas áridas del interior donde los cereales tenían más peso: el 90 por ciento de las cosechas de Morella, el 77 por ciento de las tierras montañosas de secano del oeste y del sur, pero sólo el 77 por ciento de las llanuras del valle del Júcar y en Játiva y el 60 por ciento en las llanuras costeras de Castellón, Villareal, Burriana y Sagunto*,¹⁶⁴ sin embargo esta afirmación no parece verse corroborada por el estudio de los datos de la serie de Peaje de Mar, pues ni de Morella, ni de Castellón, ni de Villareal, ni de Burriana ni de Sagunto se aprecian cantidades significativas de cereal, desde el punto de vista del tráfico del puerto de Valencia, es más ni siquiera se aprecia el único comercio a gran escala de Morella *donde se enlazaba con una ruta importante de exportación desde Aragón hasta la costa mediterránea. Según esto El trigo de Morella y Zaragoza se embarcaba para Valencia, la ciudad más importante del Levante español*.¹⁶⁵ Lo cierto es que las remesas de trigo de esta zona resultan más bien escasas,

¹⁶² Blanes, R. *Comercio de Importación en la Valencia del segundo cuarto del seiscientos* Valencia 2.001, p. 145.

¹⁶³ Casey, J. *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid 1.982, p. 81.

¹⁶⁴ Casey, J. *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, p. 55.

¹⁶⁵ Casey, J, op, cit, p. 59.

al menos en el periodo que estamos analizando, como ya hemos dicho, posiblemente, en parte debido a la peste, y, en parte debido, también, al proceso de sustitución del cereal por la vid que se viene produciendo a lo largo del siglo impulsado por los comerciantes del norte de Europa y que está detrás del nuevo impulso a la industria, vitivinícola y de aguardientes, catalana. Eso significa que el vacío cerealícola del norte de Valencia no se trata de un vacío coyuntural sino estructural porque el mercado valenciano ya cuenta con proveedores regulares, especialmente el mercado sardo. Hay que tener en cuenta que la expulsión de los moriscos no afectó sólo a Valencia, sino también a Aragón de donde salen 16.000 moriscos, que no parece mucho, pero que representaba el 18 % de la población aragonesa en 1.610, a lo cual se une la peste de Zaragoza de 1.651-1.654, que hace que Aragón pase de 70.000 fuegos hacia 1.650 a 60.000 fuegos, hacia 1.670. Esto supone un descenso poblacional aproximado del 14,28 % de la población. Este estancamiento demográfico determinó una caída de la demanda y, consiguientemente, una reducción del precio que propició la reconversión hacia cultivos agrícolas más rentables como la vid.¹⁶⁶

La importación del trigo corría a cargo del concejo municipal que la organizaba mediante el envío de delegados especiales (síndicos) que se asentaban en los principales mercados con el cometido de negociar licencias de compra.¹⁶⁷ Las remesas de trigo que llegaban al Grao se trasladaban al almudín, donde se organizaba la venta. El sistema estuvo vigente hasta 1.573 en que se empezaron a usar por primera vez los Silos¹⁶⁸, ubicados en Burjassot. El sistema se adoptó para evitar las pérdidas que se producían por un almacenamiento inadecuado en el almudín o en las *botigues*, además del alza de los precios y del costo de los paleadores de Valencia.¹⁶⁹

A lo largo del periodo estudiado se registra la arribada al puerto de Valencia de un total de 388.525,87 cahíces, que se dividen en cinco categorías, de las cuales la única relevante es el trigo a secas que suma la cifra de 385.981,78 cahíces, es decir el 99 % del total y que es la que vamos a abordar.

De esta cantidad convendría detraer 7.563,66 cahíces correspondientes a Sicilia, con destino a Castilla, Cullera, Génova y Cádiz; 5.861,07 cahíces correspondientes a

¹⁶⁶ Mateos Royo, J.A. “La política municipal y de abastos en Aragón durante los siglos XVI y XVII: Fiscalidad y mercado preindustrial” *Revista de la historia de la economía y la empresa* N° 4, 2.010, pp 321- 349.

pp 17-18

¹⁶⁷ Blanes, R, op. Cit. P. 149.

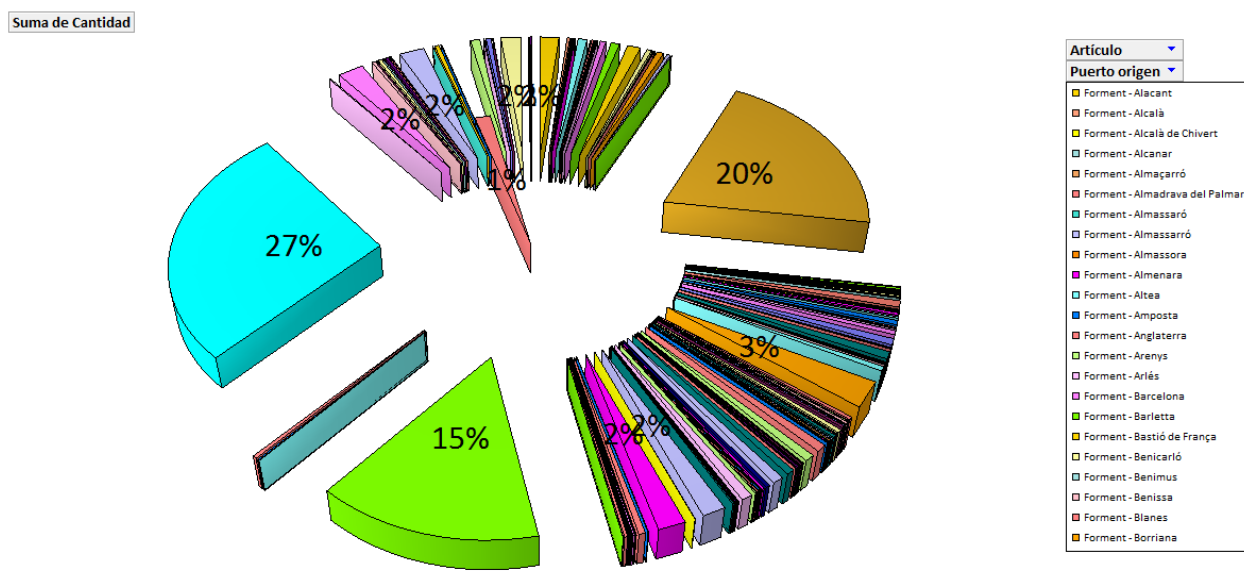
¹⁶⁸ Blanes, R. *Los Silos de Burjassot (1.573-1.600)*, Valencia, 1.992, p. 45.

¹⁶⁹ Blanes, R, *Comercio de importación en la Valencia del segundo cuarto del seiscientos*. Valencia 2.001, p. 150.

Cerdeña con destino a Castilla, y 5.519,64 cahíces correspondientes a Cagliari con destino a Castilla, que en conjunto representan un 5 % del movimiento del puerto de Valencia, por citar tan sólo las más relevantes a efectos estadísticos.

Por puertos el trigo arriba a la ciudad de Valencia destaca en primer lugar Sicilia con 99.296,97 cahíces o el 27 %; pero ese aparente predominio debe de matizarse porque los orígenes de puertos sardo sumados pesan más que Sicilia, así Cagliari con 73.580,02 cahíces o el 20 % más Cerdeña con 54.198,69 cahíces o el 15 % más Oristano con 6.739,97 cahíces o el 2 %, aun despreciando los 350 cahíces de l'Alguer, suman 85.738,68 cahíces, o sea un cómodo 37 %; a continuación le sigue Génova con 1.1155,3 cahíces, el 3 %¹⁷⁰ Tabarca con 9.490,27 cahíces, el 2 %; Tortosa con 8.204,68 cahíces, el 2 %; Vinaroz con 6.724,13 cahíces, el 2 %; Orán con 6.505,25 cahíces, el 2 %; Alicante con 6.267,21 cahíces, el 2 % y Túnez con 4770 cahíces o el 1 % Bastión de Francia con 5.051,75 cahíces, el 1 %. El resto de remitentes del 1 % representan un 14 %.

Gráfica 20
Porcentaje de trigo por puertos

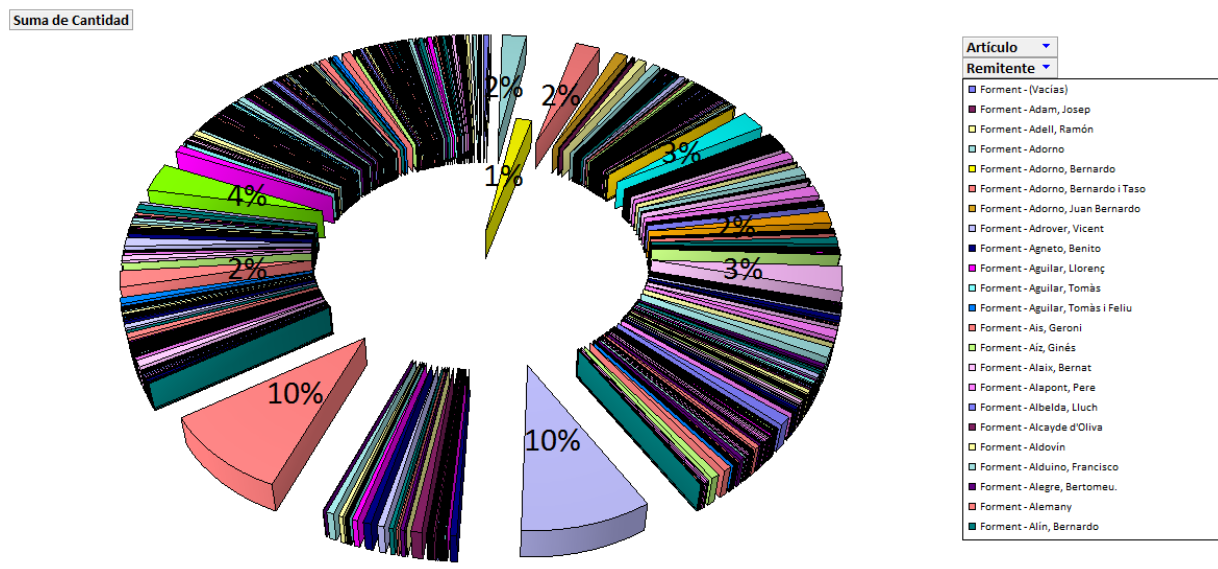


La lista de remitentes llega a 547 comerciantes.

¹⁷⁰ Y dentro del conjunto del comercio valenciano los orígenes italianos sumados con Barletta, Liorna, y Manfredonia, despreciando orígenes menores como Palermo, Trapani o Messina, alcanzan un 70 %.

Por lo que se refiere a los principales remitentes, en primer lugar destaca Tomas Giberti con 34.732,21 cahíces, el 10 %; seguido de los herederos de Ascanio Sobregondi con 36.159,01 cahíces, el 10 %; Antonio Maynón con 11.886,5 cahíces, el 4 %; Jacamo de Amico con 10824,83 cahíces, el 3 %; Estéfano Burnengo con 9.091,26 cahíces, el 2 %; Bernardo Adorno i Taso con 8.778 cahíces, el 2 %; Adorno con 8.598 cahíces, o el 2 %; Martín Ambrosio con 7.125,29 cahíces, el 2 %; el Conde Masa con 5.466 cahíces, el 2 %; Bernardo Adorno con 5.355 cahíces, el 1 %. Juan Bernardo Adorno con 4.374,22 cahíces, el 1 %; No consignaremos a todos los comerciantes que alcancen el 1 %, para agilizar la exposición, pero diremos que, en conjunto, estos pequeños comerciantes representan el 28 %. Nuestra intención, en principio es omitir los remitentes con cantidades inferiores al 0 %, sin embargo, como vemos que la cantidad de esta abigarrada serie podría afectar al cómputo general, para no falsear la lectura de porcentajes, de forma excepcional, los hemos tenido en cuenta, aunque, para facilitar la lectura, se los omite en el gráfico. Debemos considerar que la suma de los remitentes con % inferior a 0 alcanza los 120.582,63 cahíces, es decir, el 31,24 % del total y en dicho conjunto se observa que, en general, por debajo de los 250 cahíces de carga los envíos suelen coincidir con puertos del Reino o de la monarquía y se relacionan con la producción local de trigo. Si sumamos las cifras absolutas, en cahíces, de los comerciantes que representan el 1 % con las cifras absolutas en cahíces de los comerciantes que los comerciantes que representan el 0 % y calculamos el porcentaje respecto del total, observaremos que esta masa de mercancía representa el 59 % del volumen de carga., esto significa que el comercio minorista de trigo, en conjunto, posee un peso específico considerable dentro del conjunto del comercio cerealero valenciano, aunque, por motivos prácticos, no vayamos a trabajar con ellos.

Gráfica 21
Porcentaje de trigo por remitentes



La actividad de los comerciantes es la siguiente: en primer lugar tenemos a Tomàs Giberti que trabaja desde los siguientes puertos: Sicilia con 33.369,95 cahíces, distribuidos en cinco años: 1.660 con 1.688 cahíces, 1.662, el mayor año, con 2.041 cahíces, 1.663 con 3.795 cahíces, seguido por el año 1.664 con 2.935 cahíces y 1.665 con 4.410,95 cahíces; Génova con 1.687 cahíces en 1.682; Tortosa con 1.389,38 cahíces, muy espaciados entre los años 1.658 con 667,6 cahíces y 1.672 con 485 cahíces; la Pulla con 1.230 cahíces en 1.665; Vinaroz con 458 cahíces en 1.672; Cagliari con 550 cahíces, distribuidos entre 375 cahíces en 1.660 y 175 en 1662, Chaca con 474,57 cahíces en 1.665, Palermo con 389,57 cahíces, también en 1665; Orán con 260 cahíces, divididos entre 200 cahíces en 1.670 y 60 en 1.665; Benicarló con 105 cahíces en 1.659; Castellón de la Plana 160 cahíces, en 1675; Castellón con 100 cahíces; La Rochela con 225,83 cahíces, divididos en 190 cahíces 1.672 y 35,83 cahíces en 1.671; Nules con 131 cahíces en 1675; Finale con 122,16 cahíces en 1.674; Lestazi con 61,65 cahíces y finalmente Molló con 57 cahíces, distribuidos en dos años: 1.671 con 27

cahices y 1.672 con 30 cahices. En esta actividad Tomás Giberti actúa siempre en solitario desde el puerto de origen hasta el puerto de destino, como remitente y destinatario a la vez, controlando la totalidad del proceso importador. Conviene señalar en estas cifras que deben de descontarse los envíos procedentes de La Pulla, Lenguadoc Sicilia, Vinaroz y la Rochela por un volumen de carga de 1.230 cahices que pasan a Cádiz, 12,62 cahices que pasan a Castilla, 4.686,66 cahices que pasan a Castilla, 75 cahices que pasan a Cullera y 190 cahices que pasan a Génova.

A continuación, tenemos a los herederos de Ascanio Sobregondi que por su parte envían trigo desde Cerdeña: con 22.077,42 cahices, con un máximo de 13.668,22 cahices en el año 1.662, y luego envíos más o menos regulares a lo largo del periodo, Cagliari con 13.214,96 cahices, con un comportamiento parecido, Oristano con 885,13 cahices, distribuidos entre 1.660 y 1.662, con 467 y 355 cahices respectivamente; Mataró con 225 cahices en 1.665 y Sicilia con 112,5 cahices en 1662. Al igual que en el caso anterior los herederos de Ascanio Sobregondi actúan sin intermediarios tanto en origen como en destino. Hay una pequeña cantidad de 375 cahices que sigue su viaje hacia Castilla. Jotric Lac que trabaja sólo desde Sicilia cuya cantidad ya hemos consignado y cuenta en Valencia con dos contactos: Francisco Granada y Ascanio Sobregondi que se reparten la carga a partes iguales. Gaspar Malonda que envía 1.316 cahices desde Cagliari y 905,19 cahices desde Cerdeña. Este comerciante trabaja con los herederos de Ascanio Sobregondi, con el propio Ascanio Sobregondi y con el virrey de Valencia, siendo el mayor de sus socios en Valencia Ascanio Sobregondi que recibe 962 cahices frente a los demás que están por debajo de los 460 cahices,; Gaspar Malonda asociado con Esteve Burnengo que hace lo propio con 1.454 cahices de Cagliari y 341 cahices de Cerdeña, siendo su factor comercial en Valencia Ascanio Sobregondi; a continuación tenemos a Martín Agustín cuya actividad se despliega sobre todo entre el año 1.652 y 1.653 entre los meses de marzo y septiembre y envía el trigo desde Oristano en 1.652, por un volumen de carga de 544,59 cahices, Cagliari en 1.652 con 1.965,89 cahices y un pequeño remanente de 135,72 cahices desde Cerdeña años más tarde en 1.658. Por lo que se refiere a sus contactos comerciales, Martín Agustín cuenta en la ciudad de Valencia con once destinatarios con quien mantiene correspondencia comercial. De estos conviene puntualizar que se refieren a los siguientes destinatarios: En primer lugar, Francisco Cases que recibe 904,16 cahices en este período de Cagliari, seguido de Francisco Rato que recibe 747,34 cahices también de Cagliari, a continuación le siguen: Bartolo Alexos en colaboración con Francisco

Cases que reciben 500 cahíces de Oristano; Ascanio que recibe de este comerciante 140,77 cahíces procedentes de Cagliari; Bernardo Adorno que recibe 157,82 cahíces, en dos partidas una de Cagliari y otra de Cerdeña; el siguiente es Martín Ambrosio que trabaja con cuatro orígenes: Cagliari, Oristano, Cerdeña y Denia, remitiendo desde allí: 4.92138,38, 1.050, 728,91 y 425 cahíces respectivamente que se distribuyen del siguiente modo: Cagliari cubre el periodo comprendido entre 1.651 y 1.654: 179 cahíces en 1.651, 334,57 cahíces en 1.652, 2.657,81 cahíces en 1.653 y 1.750 cahíces en 1.654, momento a partir del cual irrumpe el protagonismo de Denia en ese mismo año con 425 cahíces y Cerdeña con otros 650 y que en 1.658 bajará a 78,91 cahíces, para ser reemplazado por Oristano en 1.660; Martín Mosur sólo trabaja con Liorna en 1.651 con un solo envío en el mes de abril; lo mismo cabe decir de Masá aunque este trabaja con Sicilia y el envío lo hace en julio; la sociedad entre Antonio Maynón y Solano se inicia con una actividad modesta en 1.667 con 175 cahíces de Cagliari, en 1670 se incrementa un poco con 189,38 cahíces, también de Cagliari pero se introduce además un volumen de carga de 835,52 con origen en Cerdeña, y al año siguiente se destinan a Valencia 700 cahíces del Bastión de Francia y se triplican los envíos de Cerdeña que alcanzan la cifra de 2.800 cahíces; y el negocio parece disminuir al año siguiente el qué se busca el trigo en Marsella con 705 cahíces y Orán con 104,16 cahíces, quedando Cerdeña con tan sólo 94,69 cahíces; Antonio Maynón también llega a trabajar asociado con Nicolás Danvila aunque sólo durante un año, con el envío de remesas por un volumen de 3.116,65 cahíces desde Sicilia y 101 cahíces desde Cerdeña; seguimos con Antonio Maynón, esta vez en solitario, que trabaja desde seis orígenes diversos: Cagliari, Cerdeña, Sicilia, Palermo, Ibiza y Tabarca, del siguiente modo: su actividad comercial queda registrada a partir del año 1.664 con 187,59 cahíces de Cagliari, más 700 de Cerdeña y 100 de Ibiza, a partir de ahí al año siguiente da el salto y se sitúa en 5.350 cahíces procedentes de Cagliari, más 2.890 procedentes de Cerdeña y desciende en 1667 a 1.750,69 cahíces de Cagliari qué en el año 1.670 ya sólo son 385 cahíces. Al año siguiente se ve forzado a recurrir al mercado local haciendo sus fletes en Tabarca desde donde envía 629,27 cahíces y al año siguiente, si bien recupera parte de la actividad de Cagliari con 535,64 cahíces, el grueso del comercio triguero pasa a desplazarse hacia Sicilia, con 850 cahíces de Palermo y 3.683,33 cahíces con la denominación genérica de Sicilia, con escala en Mallorca, siendo su receptor él mismo en sociedad con Nicolás Danvila, entrando en declive hacia 1.675 con 263,56 cahíces de Cagliari y 169 cahíces de Cerdeña; a continuación tenemos a Guillermo Micó con un único envío desde Barletta

en 1.652; le sigue Joan Batiste Palavezino que en año 1.654 hace tres envíos desde Alicante, Cartagena y la Foradada con 240, 650 y 1.389 cahíces respectivamente; Francisco Roger, por su parte, utiliza los puertos de Cerdeña y de Cullera para enlazar con Valencia. Desde Cerdeña Francisco Roger envía 500 cahíces en 1.658, 125 en 1.659 y 1.140 en 1.660 junto con 750 cahíces a través de Cullera. Debemos tener en cuenta que Cullera no sólo refleja la posible actividad del comercio local, sino que en muchas ocasiones es utilizado como antepuerto de Valencia en el comercio de larga distancia. Geroni Romero emplea cinco puertos en su actividad comercial que despliega a lo largo de este periodo comenzando con 205 cahíces en 1.663 desde Sicilia, le sigue con 25 cahíces de Blanes al año siguiente, pero a partir de ahí remonta a 165 cahíces de Benicarló, más 52 de Vinaroz y 975 cahíces de Manfredonia, y en 1.670 envía desde Sicilia 1.037 cahíces y desde Cerdeña 450, descendiendo en 1.672 a 100 cahíces de Burriana. Adorno actúa a través de cuatro puertos en dos años: Cagliari, Génova, Cerdeña y Sicilia en 1.662 con 538, 567, 362 y 7.481 cahíces respectivamente y desde Cagliari con 625 cahíces en 1664. Bernardo Adorno trae el trigo de Cerdeña y Sicilia del siguiente modo: En 1.659 hace llegar 650 cahíces de Cerdeña, al año siguiente 175 de Cagliari, en 1.663 750 cahíces de Cerdeña y 1.000 de Sicilia, y al siguiente 150 de Génova, 340 de Cerdeña y 2.290 de Sicilia, para caer la actividad al año siguiente con 300 cahíces de Cerdeña. Adorno Bernardo y Taso tienen un envío importante en marzo del 62 por un volumen de carga de 8.778 cahíces, pero aislado de Sicilia. Juan Bernardo Adorno abarca 11 puertos casi todos de larga distancia que podemos ir secuenciando: Comienza el periodo con puertos del Reino como Tabarca con 483 cahíces en 1.660 pero en seguida pasa a Génova con 258 cahíces en 1.662, y Sicilia en 1.664 con 1781 cahíces que al año siguiente desciende un 38,47 %, a 1.096 cahíces, que compensa parcialmente con la introducción de trigo americano que comienza muy modestamente con una pequeña remesa de 358 cahíces de Terranova, en 1.667, mantiene su actividad de larga distancia con 208 cahíces de Cagliari y 684 de Génova y se interesa en un mercado más próximo al Reino, como es el de Tortosa, con 190 cahíces; en 1.670 vuelve a puertos de larga distancia: Barletta 68,41 cahíces, Cádiz con 366,66 cahíces, Génova con 18,93 cahíces, pero por las cifras se trata de un año flojo, en 1.671 los envíos de Barletta mejoran comparativamente ascendiendo a 564,53 cahíces, aparece el Bastión de Francia con 344,67 cahíces y Génova con 316,2 cahíces, al año siguiente llegan 600 cahíces de Lisboa, y 82,06 cahíces de Cerdeña, y, por último tenemos el año 1.674 que acaba con 189,72 cahíces de Génova. Aldovin sólo tiene un envío sencillo de

Sicilia que amarra en el puerto de Valencia en agosto del 51. Francisco Alduino también tiene un solo envío en el mismo año, pero en el mes de abril. A continuación, tenemos a Burnengo Estéfano que trabaja exclusivamente con puertos de origen sardo: principalmente Cagliari que agrupa las remesas correspondientes a los años: 1651 con 200 cahíces, 1.653 con 2.375 cahíces, 1.654 con 962 cahíces, 1.658 con 625 cahíces a los que hay que sumar 126,26 cahíces, 1.659 con 1.050 cahíces también de Cagliari y 1.660 en el que se aprecia 3085 cahíces de Cagliari y 668 cahíces de Oristano. Los Celicofres o la familia Celicofre¹⁷¹ envía trigo a Valencia desde ocho puertos en momentos distintos: Desde Arlés hace llegar en 1.662 una carga de 410 cahíces, en 1.663 una de 104 cahíces procedente de Rosellón y otra de 680 procedente de Cerdeña; al año siguiente los envíos desde Cerdeña disminuyen hasta los 500 cahíces, en relación al año anterior y el centro de actividades comienza a desplazarse a Cagliari con 100 cahíces, que no es sino una variante de Cerdeña, y a otros puertos como Canet de Roselló con 290 cahíces; en 1.665, dejando de lado Alicante con sólo 10 cahíces, destaca el puerto de Mallorca con 1.544,55 cahíces, el mayor envío en este periodo para este remitente, y que plantea la duda del origen del trigo ya que Mallorca es un destino de reexportación pero también produce algo en la llanura (en el plà) de la isla, es más, como señala Andreu Bibiloni, a partir de 1.665 se produce una recuperación de la producción local.¹⁷² Pero como esta producción está comprometida por el aprovisionamiento de los presidios africanos y las galeras de la monarquía y sus aliados existe la posibilidad de que se trate de una escala, bien del trigo sardo, bien del trigo de Tarragona y Vinaroz o bien del trigo francés, pues como podemos observar al año siguiente unos años después en 1.671 nos aparece también Marsella con 498 cahíces.¹⁷³ Ceró Felip con un único envío en marzo de 1.670. Enrique Chalón y Joan Labarta actúan durante dos años, 1.671 y 1.672. Durante 1.671 los envíos provienen de Marsella y de Tabarca con 140 y 907,73 cahíces respectivamente, durante el mes de mayo; en agosto y septiembre del 71 provienen de Cerdeña con 340 y 375 cahíces respectivamente; en mayo del año siguiente se envían 500 cahíces desde Tolón, y en junio 350 desde Orán; en octubre se hacen llegar 580 cahíces del Bastión de Francia y

¹⁷¹ Aunque en la base de datos suele aparecer como Celicofre y en menor medida como Selicofre y, por comodidad, nos hayamos decantado por el uso general, posiblemente la transcripción más correcta sea Solicofre.

¹⁷² Bibiloni, Op., cit., p. 25.

¹⁷³ Sobre este particular Bibiloni destaca como del trigo importado por Mallorca entre 1.661 y 1.662 el 73 % procede del sur de Francia, Sicilia y Cerdeña y el 36,8 % de las embarcaciones proceden del Sur de Francia, especialmente de Narbona.

552 de Tabarca, para cerrar el año en noviembre en un envío de 450 cahíces desde el Bastión de Francia. Joan Clausell emplea Túnez como base de operaciones desde la que remite a Valencia 4.770 cahíces, distribuidos en dos envíos: uno en febrero que alcanza los 2.770 cahíces y otro en mayo que alcanza sólo los 2.000 cahíces. El Conde Massa sólo trabaja con Sicilia durante los años 1.660, en el mes de julio, 1.663, en el mes de abril, y 1.664, en el mes de mayo, enviando sucesivamente trigo por un volumen de 3.366 cahíces, 2.100 cahíces y 3.824,99 cahíces. Contomaso también trabaja desde Sicilia con un envío en mayo de 1.652. Vicent Domingo Menor de Díez hace traer a Valencia durante 1670, 1671 y 1672 trigo en dos partidas una abultada desde Tabarca con 880 cahíces, en marzo del primer año y otra en agosto del mismo año desde Cerdeña por una cantidad menor de 400 cahíces; al año siguiente los envíos de Tabarca se retrasan a mayo y descienden a 550 cahíces, lo qué lleva a este comerciante a recurrir al trigo siciliano que alcanza el máximo de su actividad comercial con 1632 cahíces. El año restante registra una actividad constante pero irrisoria, cantidades inferiores a 100 cahíces, en la qué la única novedad es la extensión de su radio de acción a los puertos de Cataluña, Vinaroz, Foradada, Tortosa, Molló y por último otra vez Tabarca con un pequeño repunte de 316,2 cahíces en septiembre de 1.672. A continuación, tenemos Joan Batiste Fàbrega que comercia desde los puertos de Arenys, Cagliari, Cartagena, Orán, Vinaroz y Cerdeña. Comienza en marzo de 1665 con 150 cahíces de Arenys, y a partir de ahí sigue 7,4 cahíces desde Cagliari en abril; 290,82 cahíces en agosto del mismo año y 343 cahíces de Orán en diciembre; para pasar a 117 cahíces en marzo del año siguiente, y a 224,79 cahíces en abril que se distribuyen entre 63,13 cahíces de Cagliari y 161,66 cahíces de Orán, qué en mayo descienden a 36. En cuanto al último año de este remitente cabe señalar que se inicia con una partida de 230 cahíces de Vinaroz en abril, seguido por un envío suelto de 24,29 cahíces de Cerdeña, en octubre, seguido por un envío de 72,58 cahíces de Cagliari en noviembre y otro en diciembre que llega a 154,66 cahíces, quedando para el final la mayor cantidad del periodo de este comerciante que asciende a 2.000 cahíces en el último mes del año. Antoni Gaugier desde Barcelona, Cagliari y Oristano expende cuatro partidas distribuidas en tres meses febrero, junio, octubre y noviembre para el año 1662, de éstas cuatro proceden de Cagliari, con 23,67 cahíces, 100 cahíces, 36,56 cahíces y 350 cahíces, una de Oristano con 387,6 cahíces y la mayor de Barcelona con 1.084 cahíces. Mientras que al año siguiente sólo encontramos 101 cahíces en enero y 150 cahíces en abril. Francisco Gaugier registra actividad comercial durante los años 1665, 1671 y 1672. En 1.665 lo

vemos enviar remesas de trigo en abril, 460 cahíces desde Cerdeña, en abril de 1.671 envía la mercancía desde Orán por una cantidad de 126,66 cahíces, en mayo de ese mismo año se envía un pequeño remanente de 11,85 cahíces de Cerdeña y se despacha género por un monto de 500 cahíces procedentes de Tabarca, en febrero del año siguiente se entregan otros 500 cahíces esta vez procedentes de Alicante en abril y en marzo otros 126 con el mismo origen. En junio el trigo llega de Portugal con una partida de 183,33 cahíces, en agosto de Almazarrón con 166,66 cahíces, en septiembre reaparece Tabarca con 311,47 cahíces y el año se remata con 500 cahíces del Bastión de Francia. Jacamo De Amico sólo trabaja con Cagliari desde donde despacha tres envíos en 1.652 a lo largo de tres meses, febrero con 2.537 cahíces, mayo con 3.218 cahíces y septiembre con 347,22 cahíces. Jacamo D'Amigó¹⁷⁴ también trabaja sólo con Cagliari desde donde remite 372,42 cahíces en abril. En 1654 remite tres partidas en septiembre 325 cahíces, en noviembre 3.100 cahíces y en diciembre 925 cahíces. Luca Del Cantó tiene un envío único en marzo del 54 procedente de Sicilia y el remitente dado como diferentes mercaderes actúa en los años 1651 y 1652. Con una suma de partidas para el primer año que alcanza los 2.138 cahíces que arriban a puerto en noviembre desde Cagliari y dos envíos que llegan en abril del año siguiente, uno de Cagliari con 388,24 cahíces y otro de Oristano con 520,81 cahíces, seguido de un último envío en mayo procedente de Cagliari.

Aunque con un modesto 8 %, del negocio del trigo, vamos a comenzar por Ascanio Sobregondi, porque por cronología cubre las remesas de trigo correspondientes al principio de nuestro periodo. Como recuerda Roberto Blanes, su actividad se inicia en Valencia hacia 1.642, asociado con Juan Sernessio para la compra de trigo, trabajando con los puertos de Génova.

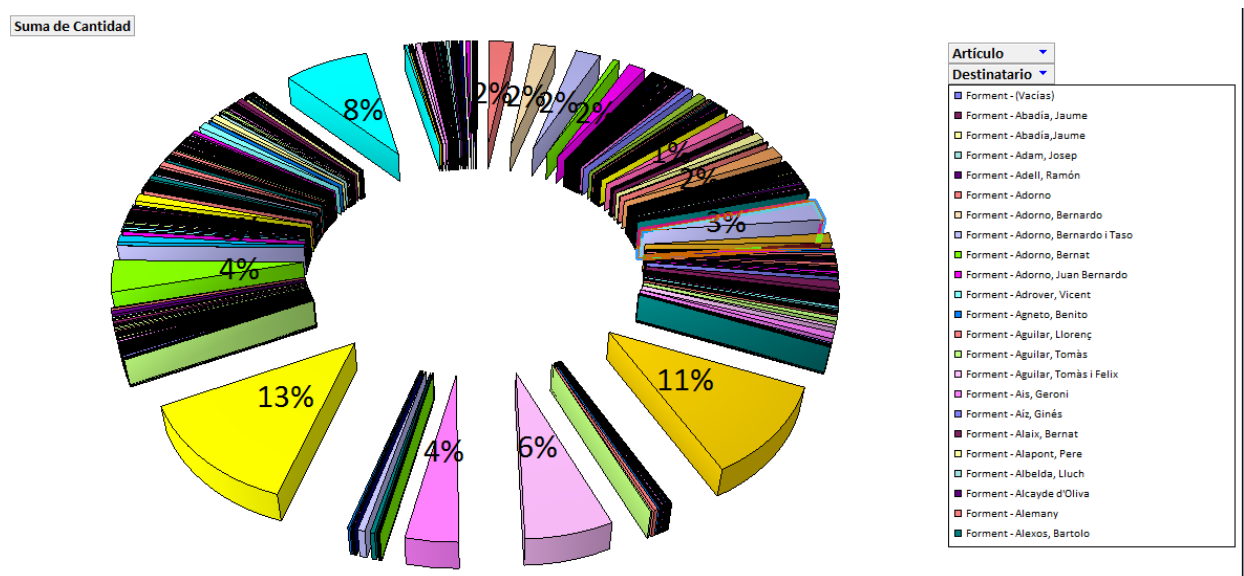
Los principales destinatarios son: los herederos de Ascanio Sobregondi que reciben 47.860,34 @ o el 13 % de los envíos; Tomás Gibertí con 40.141,21 @, que recibe el 11 % de los envíos; Ascanio Sobregondi con 30.171,33 @ que recibe el 8 % de los envíos; Francisco Granada¹⁷⁵ con 23.247,43 @ o el 6 % que recibe el 4 %; Antonio Maynón con 14.083,09 @ o el 4 %; Vicent Domingo Menor de Díez con 9.055,17 @ o el 2 %; Adorno con 8.598 @ o el 2 %; Bernardo Adorno con 7.832 @ el 2 %; Bernardo Adorno i Tasso con 6.778 @ o el 2 %; Juan Bernardo Adorno con 6.103,22 @ o el 2 %;

¹⁷⁴ Como existe la posibilidad de que se trate del mismo comerciante si fuera necesario podrían contarse sus partidas de forma conjunta.

¹⁷⁵ Posiblemente Francisco Granada y Francisco Granada sean el mismo, pero como existen ambos apellidos, se mantiene cautelarmente ambas formas de modo separado.

Enrique Chalón y Labarta con 5.402,8 @ o el 2 %; Francisco Cases con 5.88,44 @ o el 1 %. El resto de destinatarios del 1 % suman un 17 %.¹⁷⁶ Los destinatarios por su importancia suelen ser mercaderes extranjeros, sobre todo italianos que están implicados a la vez en las operaciones de los puertos de origen y el puerto de destino. La navegación es directa para más del 94 % y las escasas escalas que hay se refieren a pequeñas paradas en Mallorca del trigo italiano.

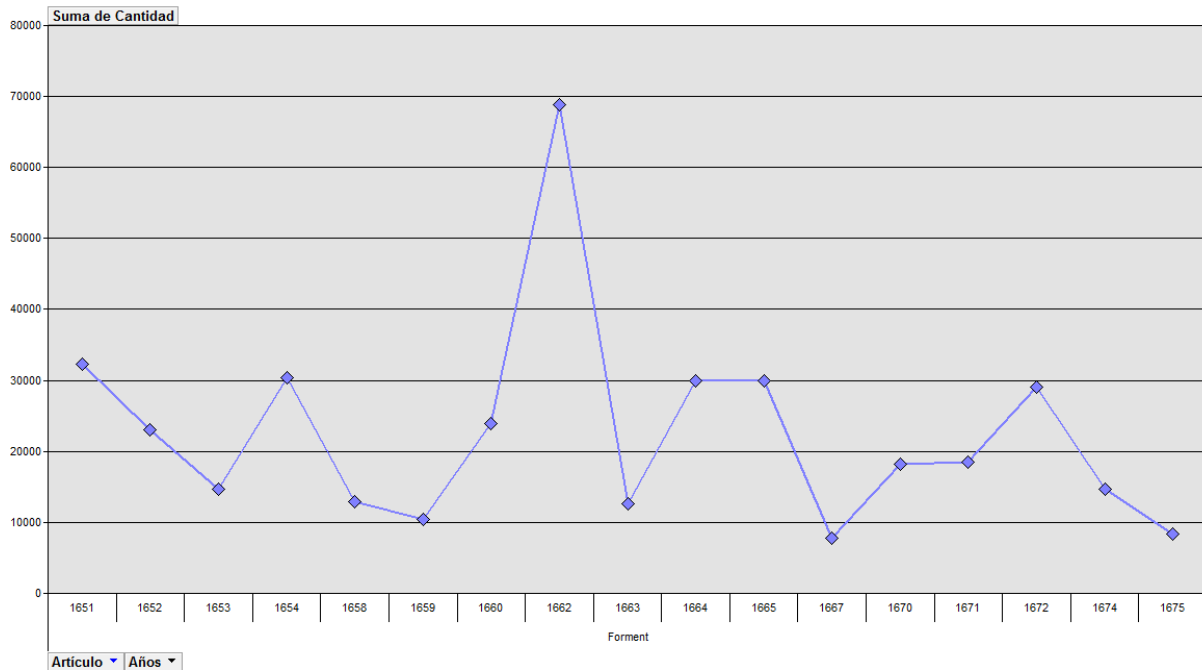
Gráfica 22
Porcentaje de trigo por destinatarios



¹⁷⁶ Juan Bernardo Adorno, el Conde Masa, Tomàs Giberti, Antonio Maynón y Solano, y Antonio Maynón manejan mercancía en tránsito.

Gráfica 23

Evolución de la llegada de trigo a Valencia (1.651-1675)



En cuanto a secuenciación temporal, según años en 1.651 el mes principal fue junio con 4.511 cahíces de Génova; en 1.652 el mes principal fue mayo con 4621,68 cahíces de Cagliari; en 1653 el mes principal fue mayo con 6361,81 cahíces de Cagliari; en 1.654 el mes principal fue noviembre 5.592,59 cahíces de Cagliari, en 1.658 hay 1.800 cahíces de Cerdeña; en 1.659 hay 3.115 cahíces de Cerdeña en noviembre; en 1.660 hay 3.366 cahíces de Sicilia en junio; en 1.662 hay 18.617 cahíces de Sicilia en mayo; en 1.663 hay 2.305 cahíces de Sicilia en abril;¹⁷⁷ en 1.664 hay 5.565,82 cahíces de Sicilia y 3.814,6 cahíces de Cerdeña en marzo; en 1654 hay 3848,34 cahíces de Cagliari en abril; en 1667 tenemos 2.443,09 cahíces de Cagliari en el mes de junio; en 1670 tenemos 3.408 cahíces de Sicilia siendo el mes fuerte septiembre; en 1671 llegan 2.858,2 cahíces en junio procedentes de Cerdeña;¹⁷⁸ en 1672 los meses fuertes son

¹⁷⁷ Y no se recibe trigo del Reino porque en estas fechas hay una revuelta campesina que pone sitio a la ciudad de Valencia de la cual dan cuenta tanto Ignacio Benavent como Josep Agramunt en sus respectivos dietarios. *Memoria escrita, historia viva Dos dietarios valencianos del seiscientos* Ignacio Benavent, José Agramunt Transcripción de Callado Estela, Emilio y Esponera Cerdán, Alfonso, Ayuntamiento de Valencia 2.004 “En el año 1663, a 25 de junio, fue el motín de los labradores contra el gobierno. Cerraron los portales y quitaron todo bastimento. Duró dos días tener la ciudad sitiada.” Benavent, Ignacio *Cosas más notables* f2v Y luego José Agramunt trata esta revuelta de forma más amplia y extensa en su *Libro de casos sucedidos en la ciudad de Valencia...*, pps 297-310. Tema tratado por Guía Marín, L.J. “La revolta dels llauradors de l’Horta de 1.663” Estudios dedicados a Juan Peset Aleixandre, Valencia 1.982, pp. 302-306 y Giménez Chornet, V *Administración fiscal municipal y conflictividad de los labradores (1.663)*, Tesis de licenciatura inédita, Valencia, 1.983.

¹⁷⁸ Ese año José Agramunt nos refiere “En el año 1.671, a los últimos del dicho año, contando desde miércoles a 11 de noviembre, día de san Martín, diciembre, enero y febrero del año 1.672. Empezó a

octubre que recibe 2.013,08 cahíces del Bastión de Francia y diciembre que recibe 2.000 cahíces de Cerdeña, en 1674 el mes principal es diciembre que recoge 3.683,33 cahíces de Sicilia; y finalmente 1675 tiene enero como mes principal con 3.116,65 cahíces de Sicilia. La caída de los envíos de trigo de finales del periodo 1.671 al final guarda relación con la tercera guerra angloholandesa. Tengamos en cuenta que España cuenta con los barcos de Holanda para abastecerse y sobre todo para dar protección a sus cargueros, Inglaterra controla Tánger y cierra, en cierta medida, el paso a sus enemigos y en esta situación la intervención de España para ayudar a Holanda frente a Francia a partir de 1.673 fue desastrosa porque no tenía nada que oponer a la acción francesa en el mar cuyo objetivo más evidente es el corte de suministros de trigo a España.

Por años, tenemos: de 388.525,87 cahíces entre 17 años comprobados una media de 22.854,46 cahíces anuales que luego en la gráfica real varían siendo el mejor año 1.662 con 68.798,18 cahíces y el más flojo 1667 con 7.837,7 cahíces. No sabemos a qué se debe esta caída lo cual requeriría una información adicional que no hemos sido capaces de encontrar.

La cosecha del trigo se realiza en los meses de mayo, para el trigo de invierno, y de julio para el trigo de primavera, pero muchas veces se almacena en silos a la espera de ajustarse a un precio concreto lo que hace que los envíos no coincidan siempre con las cosechas.

llover a 11 de noviembre y llovió hasta diez de febrero del año 1.672, sin haber habido más de doce días buenos” y añade más adelante: “fueron las aguas tantas y tan recias que los trigos del campo todos se ahogaron” pps 370 y 371 op cit. Por su parte Alfonso Esponera Cerdan citando a Onofre Esquerdo en su obra Memorias Valencianas añade: “En dicho año de 1.672 a 11 de diciembre, llovió en Valencia hasta febrero de 1.673 cosa que puso en grande aprieto a la ciudad y reyno pues no dexó de llover más que dos o tres días que en todo dicho tiempo las calles estuvieron sin poderse navegar; los ríos salieron de madre muchas veces anegando los trigos; causando muchos males” f94v

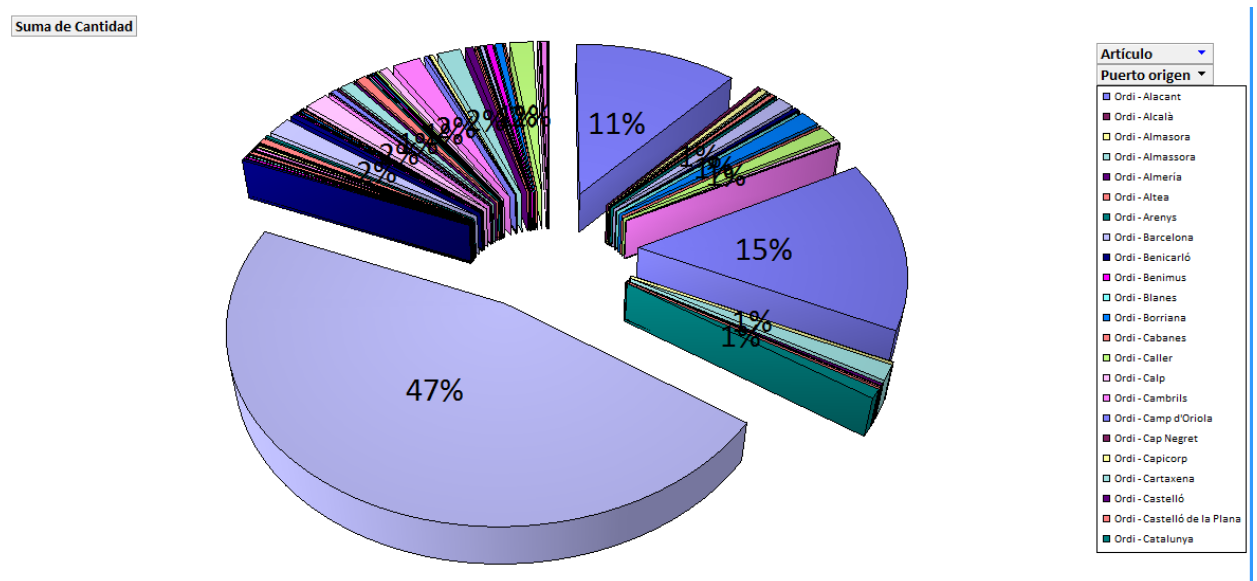
Cebada

A lo largo del tercer cuarto de este siglo el puerto de Valencia recibe la llegada de 85.933,31 cahíces que podemos ordenar del siguiente modo: La mercancía en tránsito la despreciamos por tratarse del 1 %.

Por puertos, el primero de la lista es Córcega, bajo soberanía genovesa, con 40.165 cahíces, o sea el 47 %, seguido del Campo de Orihuela con 12.852,79 cahíces, o sea el 15 %; Alicante con 9.795, 55 cahíces, el 11 %; Sicilia con 1.687,65 cahíces, el 2 % ; Villajoyosa con 1412,33 cahíces, el 2 % ; Lloch Nou con 1.401,5 cahíces, el 2 %; Tolón con 1.400 cahíces, el 2 %; Moncada con 1.391,5 cahíces, el 2 %; Cartagena con 1.131,99 cahíces, el 1 %; Burriana con 1.212 cahíces, o el 1 %; Cagliari con 1038,37 cahíces, o el 1 %; Orán con 776,64 cahíces, o el 1 %; Cataluña con 679,3 cahíces, o el 1 %; Oropesa con 603,5 cahíces, o el 1 %; Cerdeña con 507 cahíces, o el 1 %; Torre Blanca con 474,5 cahíces, o el 1 %; Vera con 451 cahíces, o el 1 % y La Torre d'En Barra con 439,87 cahíces o el 1 %.

Gráfica 24

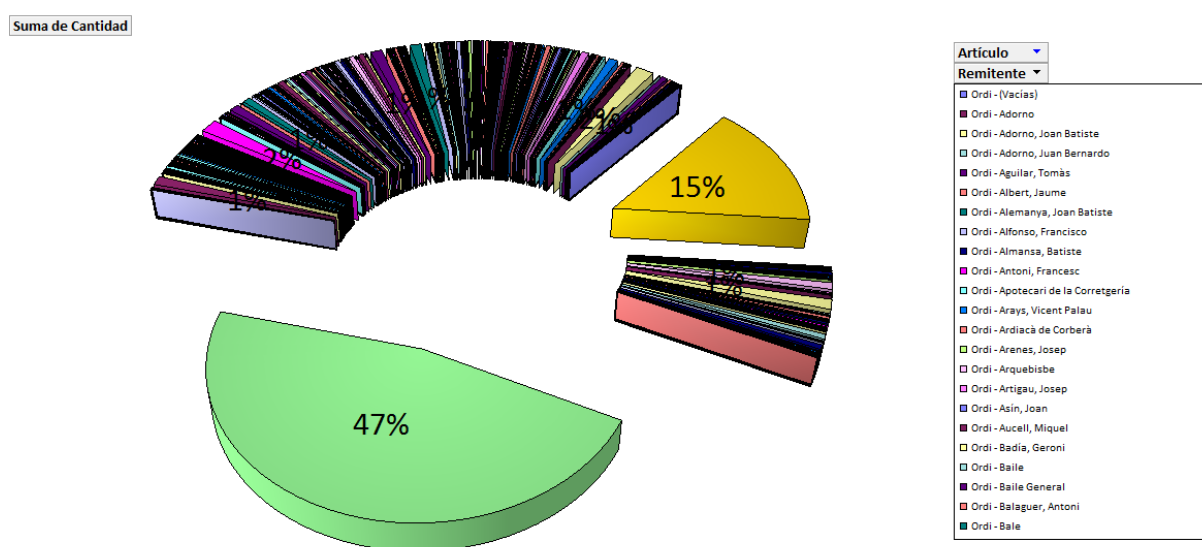
Porcentaje de cebada por puertos



Entre los remitentes destacan, según porcentajes, en primer lugar: Franguelo que es el que acapara la totalidad de los envíos de la cebada corsa, en origen y en destino, el 47 %, seguido de Agustín de Codar que envía cebada a Vicent Prats en la ciudad de Valencia desde el Campo de Orihuela, el 15 %; le siguen: el conde de Masa con 1441,65 cahíces o el 2 %; Abram Mitar con 1400 cahíces o el 2 % y Tomàs Giberti con 916 cahíces o el 1 %. El resto de los remitentes del 1 % suman un 12 %.

Gráfica 25

Porcentaje de cebada por remitentes



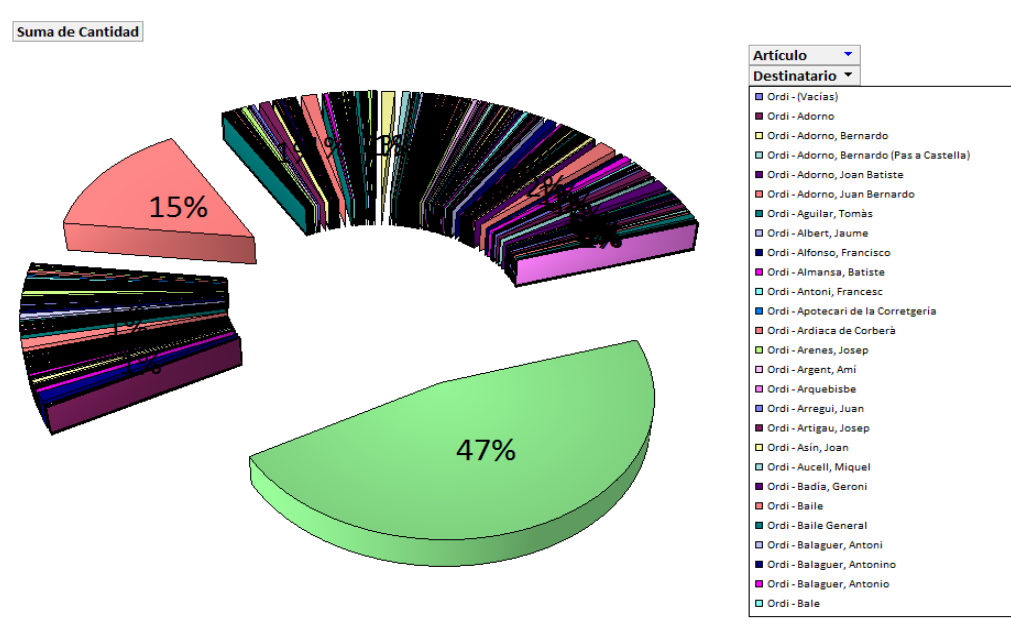
Por puertos, los remitentes se distribuyen del siguiente modo:

En Alicante encontramos 115 remitentes, de los cuales los principales son: Gaspar Moxica con 750 cahíces, segundo del conde de Parcent con 625 cahíces y el Senyor Virrey con 460 cahíces que por las fechas deben corresponder a tres virreyes, a don Luís Guillén de Moncada, duque de Montalto las cantidades enviadas del año 1.654 al 1.658, a don Manuel de los Cobos, marqués de Camarasa las cantidades correspondientes al año 1.659, y a don Vespasiano Manrique de Lara Gonzaga, conde de Paredes, las cantidades correspondientes a los años 70 y en último lugar cabe citar a Cosme Rodríguez con 412 cahíces; En Sicilia con los envíos de reparten entre dos remitentes: el conde Masa con 1441,69 cahíces y Tomás Giberti con 246 cahíces; En Villajoyosa los principales remitentes son Jaume Llinares con 107 cahíces, Marcelo Bufort con 102 cahíces y Vicent de Aragón con 80 cahíces, Geroni Ferrer con 72 cahíces, Andreu Selles

con 70 cahíces, y Miguel Mayor con 68 cahíces; En Lloch Nou tenemos diez remitentes de los cuales los principales son: Cepriano Moyà con 361,5 cahíces, Francisco Calatayut con 320 cahíces y el conde de Penyalva asociado con Alonso de Calatayut que envían 205 cahíces; En Tolón de la totalidad de la cebada es enviada por Abraham Mitar; En Moncofa hallamos veintinueve remitentes de los cuales los principales son: Pedro Corella con 154 cahíces y el Balle de Moncofa con 100 cahíces; En Cartagena los principales comerciantes son: Tomás Giberti con 600 cahíces y Joan Batiste Fàbrega con 460,66 cahíces; En Burriana el principal remitente es el virrey, que en este momento es don Manuel de los Cobos, marqués de Camarasa, con 290 cahíces; En Cagliari los principales remitentes son Pau Corbella que envía 450 puesto que los 315,64 cahíces del rey son mercancía en tránsito a Barcelona; En Barcelona la práctica totalidad de los envíos corresponde a Felip Elies; En Orán destacan Joan Escrig y el Virrey que por las fechas debe tratarse de don Basilio de Castellví que envían respectivamente 183,32 y 166,66 cahíces; En Cataluña los principales comerciantes son Batiste Paris y Jaume Morera con 169,15 y 121,01 cahíces respectivamente; En Oropesa el principal remitente de este puerto es Vidal con 138 cahíces; En Cerdeña reconocemos cuatro remitentes, de los cuales el más destacable es Antoni Ferrer con 402 cahíces; En Torre Blanca hay diez remitentes, de los cuales los principales son Pere Pons con 170 cahíces y Geroni Romero con 150 cahíces; En Vera con hay tres remitentes de los cuales los más reseñables son Nicolás Denvila con 250 cahíces y Pedro Ponce con 141 cahíces y en La Torre d'En Barra los principales factores son Vicent Domingo con 138,3 cahíces y Bernat Qüell con 103 cahíces, y Benito Perier con 77 cahíces.

Los destinatarios, según porcentajes, son los siguientes: En primer lugar, Franguelo con 40.165 cahíces o sea el 47 %, seguido de Vicent Prats con 12852 cahíces o el 15 %; Duarte De Silva con 1400 cahíces o el 2 %; el Señor Virrey con 1164 cahíces o el 1 % y el resto de los remitentes con 1 % suman un 9 %.

Gráfica 26
Porcentaje de cebada por destinatarios

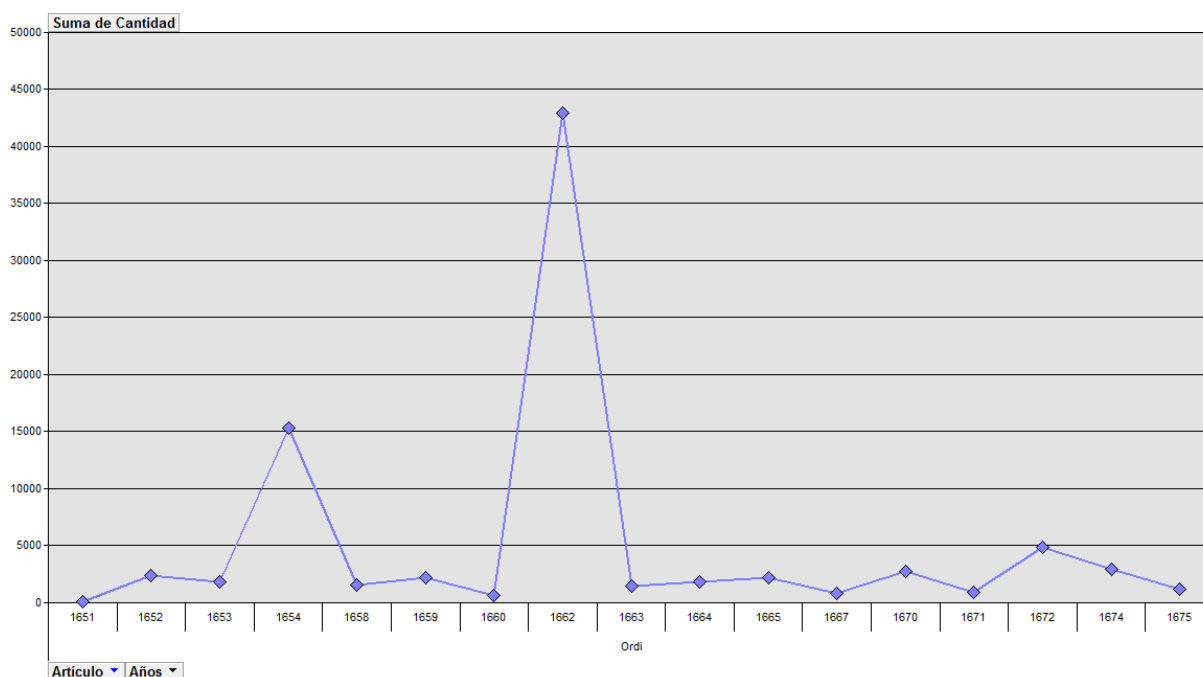


Las correspondencias comerciales se harán atendiendo a la importancia del destinatario y de los remitentes ya consignados como principales. Los virreyes envían y reciben la cebada que manejan, al igual que el conde de Parcent. Las únicas variantes son las del comercio en el que participan remitentes y destinatarios diversos en dos casos: Gaspar Moxica que envía la mayor parte de su carga, 600 cahíces a la atención de Jordi Méndes de Valencia, y dos pequeñas partidas a nombre de Antoni Ferrer y Antoni María Franguelo, con 100 y 50 cahíces respectivamente. El segundo caso es el de Cosme Rodríguez que envía 170 cahíces a Jordi Méndes, 124 cahíces al Señor Virrey que en este caso es don Luís Guillén de Moncada, 100 cahíces a Vicent Sancho, y por último 20 cahíces a Joan Gabriel Gómez. De Sicilia el Conde Masa envía 14.441,65 cahíces a Bernardo Adorno como destinatario en Valencia, de los cuales 875 cahíces quedan en la ciudad de Valencia y 566,65 cahíces siguen camino a Castilla, quedando el resto del negocio de la cebada en manos de Tomás Giberti tanto en origen como en destino. En el caso de Villajoyosa Jaume Llinares es el principal proveedor de Vinyes, por un volumen de carga de 107 cahíces, seguido de Mateu Vinyes al que suministra 83 cahíces y por último de Gaspar Vinyes al que proporciona 45 cahíces. Andreu Selles importador o destinatario de Valencia que envía y recibe 70 cahíces, Vicent de Aragó

que envía y recibe 80 cahíces, Miguel Mayor que envía y recibe 68 cahíces, y Marcelo Bufort que envía y recibe 102 cahíces. En Lloch Nou los tres principales remitentes actúan tanto como remitentes como destinatarios de la ciudad de Valencia por las cantidades ya consignadas anteriormente. En cuanto a los envíos de Tolón el corresponsal de Abraham Mitar es Duarte Da Silva. En Moncofa Pedro Corella actúa como remitente de ese puerto y destinatario de la ciudad de Valencia y el segundo comerciante, en este caso el balle de Moncofa, mantiene relación con Guillem Carrós de Valencia. Los remitentes y los destinatarios de Cartagena coinciden absolutamente en origen y destino. En Burriana remitente y destinatario coinciden. En lo referente a Cagliari las remesas reales siguen su camino para atender a las necesidades de la guerra y Pau Corbella entrega 450 cahíces a Llàcer Delmor de Valencia. En lo referente a Barcelona Elies Felip es remitente y destinatario a la vez. En Orán, Cataluña, Oropesa y en Cerdeña coinciden los remitentes y los destinatarios de los principales comerciantes. Y en Torre Blanca Pere Pons mantiene correspondencia comercial con Joan Fàbregues importador y destinatario de la ciudad de Valencia, mientras que Geroni Romero actúa tanto en origen como en destino. En Vera coinciden remitentes y destinatarios. De la Torre d'En Barra los remitentes coinciden con los destinatarios salvo el caso de Bernat Quell que mantiene relación con Domingo Jauar de Valencia.

En cuanto a las rutas: La ruta Córcega Valencia pasa por Barcelona y es la única ruta de escala reseñable porque en todos los demás casos salvo partidas muy pequeñas se puede decir sin temor a desviarnos demasiado que la navegación es absolutamente directa.

Gráfica 27
Evolución de la llegada de cebada (1.651-1675)



Por años los dos mejores años, con diferencia, son 1.662 y 1.654 correspondientes a envíos de Córcega y Orihuela respectivamente.

Si nos fijamos en la temporalidad mensual podemos ver que la cebada italiana de Córcega suele cosecharse en mayo, mientras que la cebada próxima al Reino suele cosecharse en junio, este desfase en la producción permite la complementariedad entre mercados por medio de los excedentes.

Por años la evolución es la siguiente: En 1.651 la hegemonía es de Cagliari al que corresponde el 51 % de los envíos, seguido de Denia con el 25 %. En 1.552 Tolón coge el relevo con el 58 % frente a Cagliari que sólo retiene el 1/ %. En 1.653 de Alicante viene el 42 % y de Cagliari el 25 %, En 1.654 el 85 % procede del Campo de Orihuela. Cuatro años después Alicante va en cabeza con el 27 %. En 1.659 Barcelona da la sorpresa con el envío del 43 % pero Tortosa le sigue con el 16 % y Burriana con el 14 %. En 1.660 Burriana ya ha pasado a la primera posición con el 26 % seguido de cerca por Moncófar con el 17 %. Y 1.662 es el gran año de Córcega, cuando llegan

40.160 @ o el 94 %. En 1.663 el mercado se reparte entre Alicante que envía el 20 %, Tarragona el 12 %, Moncófar el 11 % y Castellón de la Plana el 9 %. En 1.664 los dos primeros puertos son para Cataluña con el 19 % y para Moncófar con el 15 %. En 1.665 la antorcha cambia de mano y Lloch Nou se sitúa delante con el 47 % y Alicante con el 33 %, con lo que el sur del Reino desplaza de nuevo al norte. Pero en 1.667 el norte vuelve a tomar la delantera al sur y Moncófar, Torre Blanca, Oropesa, Almazara, Burriana suman el 58 % frente a al sur que suma el 28 % y los orígenes catalanes no pasan del 12 %. En 1.670 la cebada viene de Cartagena que ocupa el 40 % de las reservas, alicante 16 % y Málaga 14 %. En 1.671 Orán irrumpe en escena alzándose con el 38 % de los envíos, seguido por Cataluña con el 22 % y por Burriana con el 17 %. En 1.672 Alicante es el puerto líder con el 46 % y en 1.674 conquista una situación de predominio con el 73 % de los envíos, quedando por último en 1.675 con un 40 %. La tendencia general del periodo se ha iniciado sobre todo en Cerdeña y en Córcega y a medida que las islas dejan de suministrar mercancía se entabla una competencia entre el norte y el sur de Valencia por el mercado de la capital, competencia en la que va imponiéndose la cebada del sur del Reino o de Castilla frente a la cebada del norte del Reino y de Cataluña.

La cebada suele cosecharse, según los lugares, en mayo o en junio, con independencia de que pueda haber silos en los que se guarde el grano en espera de la subida de precios.

6.1.1.2 Leguminosas

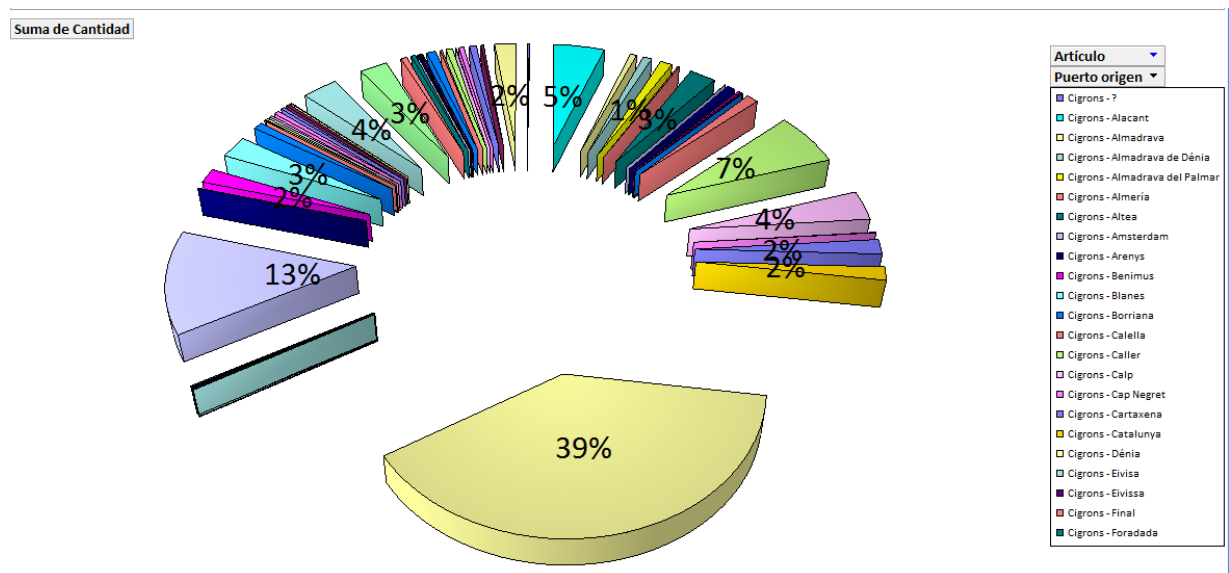
Garbanzos

A lo largo del periodo consultado se observa la llegada al puerto de Valencia de 1.801,62 cahíces.

De los cincuenta y tres orígenes registrados para esta legumbre, por puertos, los resultados son los siguientes: En primer lugar destaca Denia con 702,42 cahíces o el 39 %, seguido de Gandía con 230,38 cahíces o el 13 %; Cagliari con 123,07 cahíces o el 7 %; Alicante con 92,05 o el 5 %; Calpe con 66,78 cahíces o el 4 %; Morvedre con 63,5 cahíces o el 4 %; Guardamar con 51,3 cahíces o el 3 %; Oliva con 49,96 cahíces o el 3 %; Altea con 47,36 cahíces o el 3 %; Javea con 38,62 cahíces o el 2 %; Génova con 33,4 cahíces o el 2 %; Cartagena con 33,33 cahíces o el 2 %; Cataluña con 29,69 cahices o el 2 % y Almadrava del Palmar con 21,57 cahíces o el 1 %.

Gráfica 28

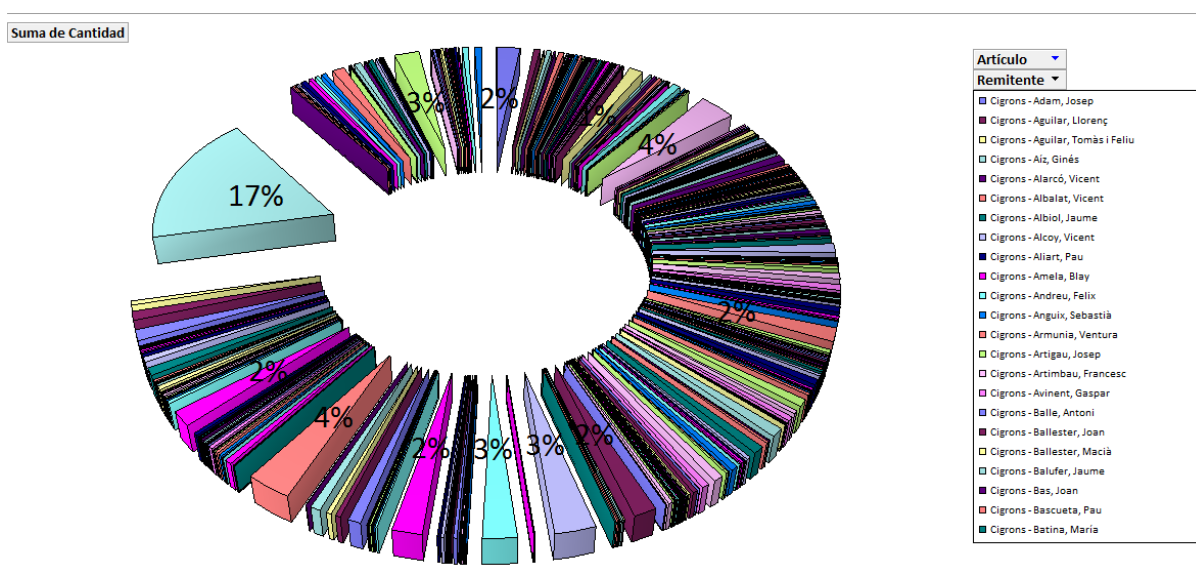
Porcentaje de garbanzos por puertos



Los remitentes según porcentajes son: Joaquín Sancho de Denia con 209 cahíces o el 17 %; seguido de Joan Carbó de Gandía con 65,05 cahíces o el 4 %; Felip Peris con 63,5 cahíces o el 4 %; Antonio Maynón con 55,86 cahíces o el 3 %; Josep Miralda con 46,48 cahíces o el 3 %; Joan Batiste Palavezzino con 41 cahíces o el 2 % y Josep

Bregante con 25,29 cahíces o el 1 %. pero éste último se trata de mercancía con destino a Málaga por lo que su puesto corresponde a Esteve Sancho con 24,1 cahíces o el 1 %.

Gráfica 29
Porcentaje de garbanzos por remitentes



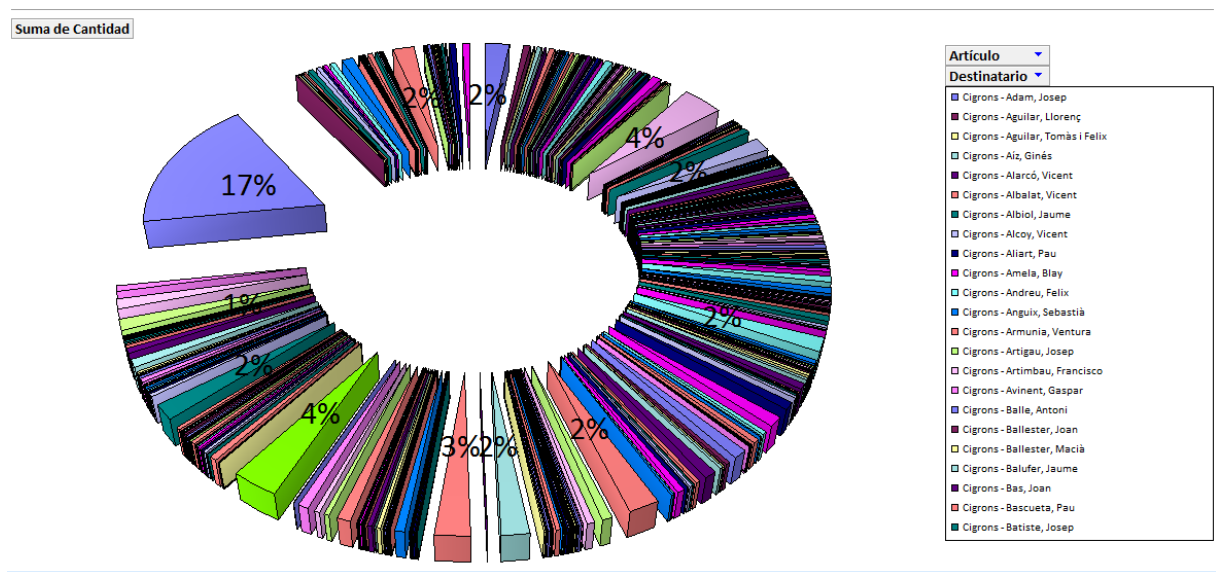
El principal destinatario de garbanzos es Joaquín Sancho con 309 cahíces, el 17 %, seguido de Joan Carbó de Gandía con 71,01 cahíces, el 4 % y Felip Peris con 63,5 cahíces, o el 4 % y Josep Miralda con 46,48 cahíces o el 3 %; Josep Adam con 43,25 cahíces o el 2 %; Herederos de los Sobregondi con 41 cahíces o el 2 %; Joan Verdeguer con 37,81 cahíces o el 2 %; Antonio Maynón con 36,86 cahíces o el 2 %; La reina con 33,33 cahíces o el 2 %; Francisco Cases 32,05 cahíces o el 2 %; Francesc García y Joan de Tafalla con 30 cahíces o el 2 % y Esteve Sancho con 24,1 cahíces o el 1%.

En el caso de Antonio Maynón conviene destacar que de los 55,86 cahíces que envía a Valencia, 24 siguen viaje hacia Castilla.

La llegada de garbanzos se produce principalmente en marzo, el 19 %, en agosto el 16 %, en septiembre el 9 % y en diciembre el 8 %. La media anual son 105,97 cahíces que varían cuando abordamos las cifras reales siendo el mejor año 1.664 que totaliza la

suma de 364,32 cahíces y el año peor 1.654 con sólo 27,19 cahíces. Por años destaca el año 1.664 sobre todos los demás y luego 1.674.

Gráfica 30
Porcentaje de garbanzos por destinatarios



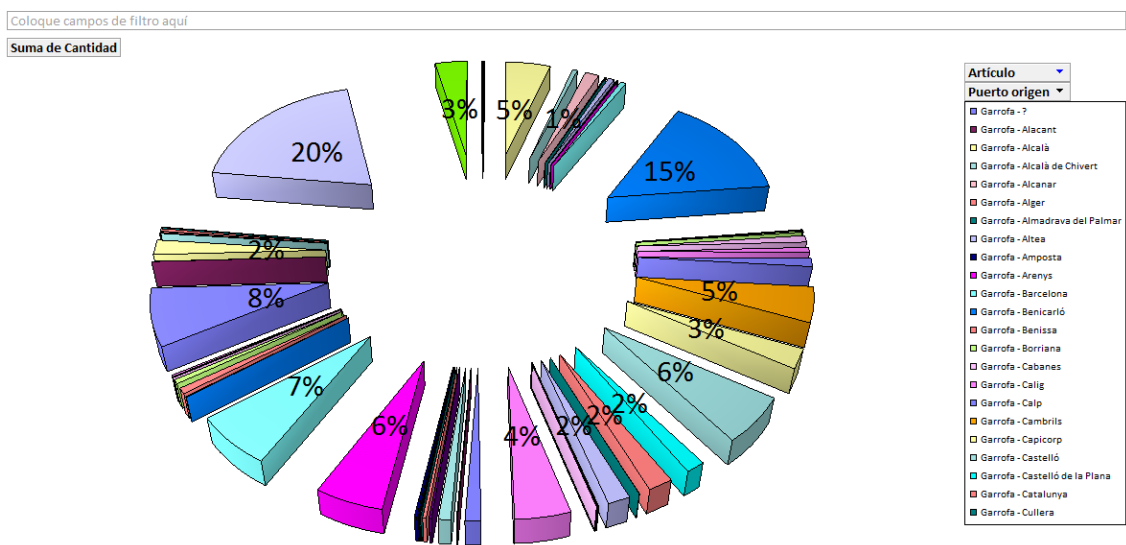
Algarroba

Se trata de un producto fundamental del que depende el forraje para el sustento de caballerías y bestias de carga y labranza cuyo mercado natural es el mundo agrícola o el militar. A lo largo del periodo estudiado al puerto de Valencia llegan 1.536.225,23 @ que pueden clasificarse en tres categorías; la algarroba, la algarroba catalana y la algarroba de Calig. La primera constituye el 96 %, la segunda el 3 % y la de Alcanar y la de Calig no llegan al 1 %. En consecuencia, nos centraremos preferentemente en la primera categoría.

Tenemos 85 orígenes distintos. De los cuales los principales son: Vinaroz con 291.149,96 @, que representa el 20 %, del volumen de las remesas, seguido de Benicarló con 218.905 @, que supone el 15 %, a continuación Torre Blanca con 11.3730 @, que totaliza el 8 %, Peñíscola con 99.710 @, es decir el 7 %, Castellón con 91.113 @, o el 6 %, Oropesa con 82.252 @, un 6 %, Alcalá con 72.052 @, o el 5 %, Cambrils con 69.635,74 @, lo cual hace un 5 %, La Torre de la Sal con 66.360 @, o el 4 %, Javea con 51.397,03 @, o el 3 %, Capicorp con 38.555 @, es decir el 3 %; y aparte: Cataluña con 29943,91 @, Tortosa con 29.619,66 @, Denia con 26.814,07 @, Castellón de la Plana con 23.340 @, que hacen un 2 % cada uno y Alcanar con 22.108,47 @ o el 1 %. Por años, la tendencia general es al alza, con una bajada grave en el año 1.652, año de fuerte depresión económica, y luego dos inflexiones en los años 1660 y 1665.

Gráfica 31

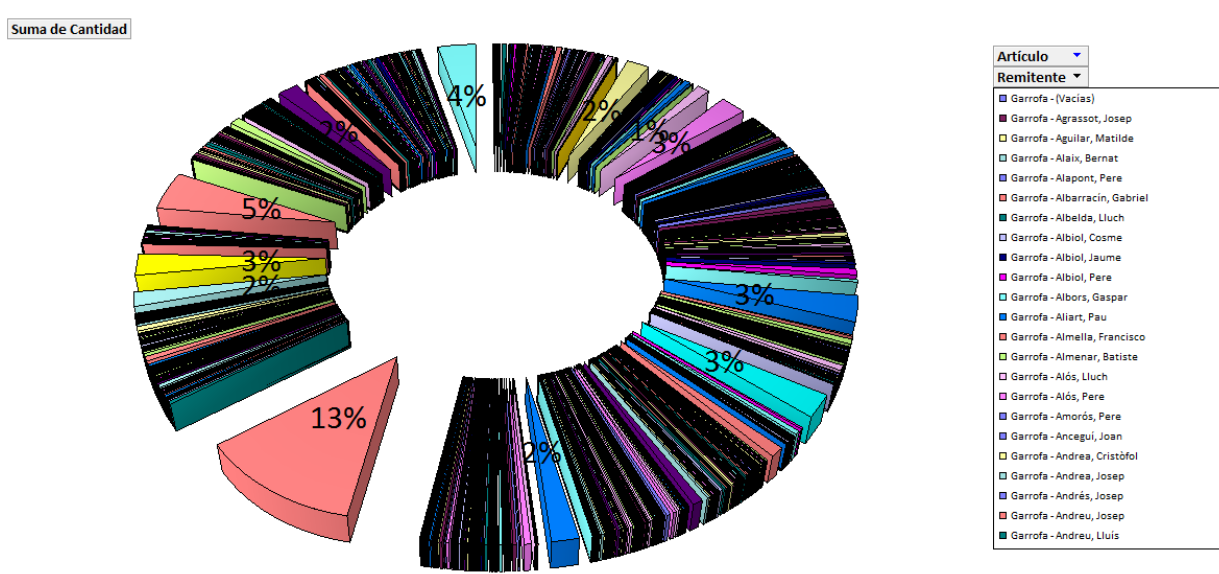
Porcentaje de algarroba por puertos



Los principales remitentes de algarroba son: Batiste Paris con 185.371,22 @, lo que significa el 13 %; seguido, muy por detrás, por Pau Romaní con 71.550 @, o sea el 5 %; Vicent Ximeno con 55.906,99 @, o el 4 %; Vicent Domingo con 46.978,17 @, o el 3 %; Batiste Estopinyà con 40.679,07 @ lo cual también representa 3 %; Jaume Remoy con 39.513,32 @, es decir otro 3 % y Mateu Boix con 38.636 @, o el 3 %; Geroni Benavent con 33.429 @, o el 2 %; Carlos Sentí con 30.550 @, o el 2 %; Cebrià Martínez con 30.100 @, o el 2 %; Gaspar Remoy con 25.615,38 @, o el 2 % y Josep Boix con 17.970 @, o el 1 %.

Gráfica 32

Porcentaje de algarroba por remitentes

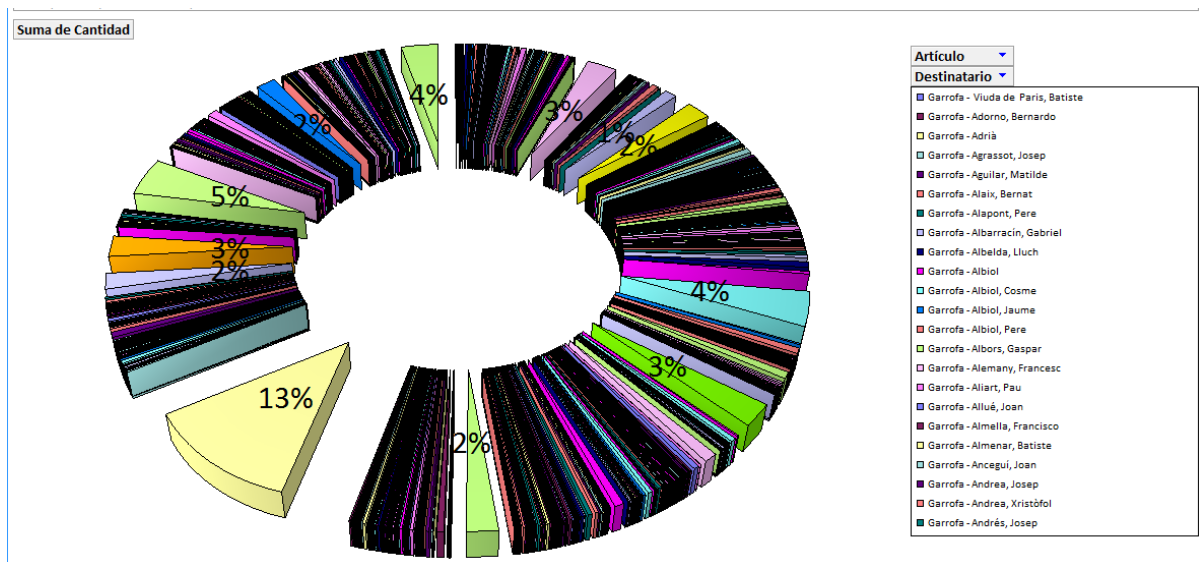


Estos remitentes trabajan desde una amplia diversidad de puertos: Batiste Paris, por ejemplo envía algarroba desde veinte puertos distintos, de los cuales los principales son: Benicarló con 40.110 @, para el periodo estudiado; Torre Blanca con 28.740 @; Vinaroz con 22.550 @; Alcalá con 21.100 @; La Torre de la Sal con 12.200 @ y Castellón con 10.500 @; por su parte, Pau Romaní trabaja también desde Benicarló con 25.600 @, Torre Blanca con 18.350 @, Alcalá con 8.500 @, Oropesa con 5.800 @ y otros doce puertos. Vicent Ximeno trabaja con Vinaroz, con 15.100 @, Benicarló con 13.400 @, Torre Blanca con 6870 @ y otros ocho puertos. Batiste Estopinyà trabaja con Peñíscola, con 11.200 @, Benicarló con 49.500 @, Cambrils, con 4.390 @, Cataluña, con 3.968,29 @ y con otros 10 puertos. Vicent Domingo actúa desde Castellón con

9190 @, Torre Blanca con 4800 @, Oropesa 4.400 @ Cambrils con 4169,46 @ y otros 16 orígenes. El denominador común de la algarroba parece sentir preferencia por los puertos del Norte del Reino y Cataluña.

Los destinatarios son: Batiste Paris que recibe 187.472,22 @ o sea el 13 % y le siguen Pau Romaní con 71.950 @ o el 5 %; Vicent Domingo con 63.825,91 @ o el 4 %; Vicent Ximeno con 56.395 @ o el 4 %; Geroni Benavent con 45.449 @ o el 3 %; Batiste Estopinyà con 41.179,07 @ o el 3 %; Jaume Remoy con 39.113,32 @ o el 3 %; Mateu Boix con 36.886 @ o el 2 %; Martínez Cebrià con 35.550 @ o el 2 %; Gaspar Remoy con 29.154,81 @ o el 2 %; Carlos Sentí con 28.400 @ o el 2 % y Josep Boix con 18.510 @ o el 1 %.

Gráfica 33
Porcentaje de algarroba por destinatarios



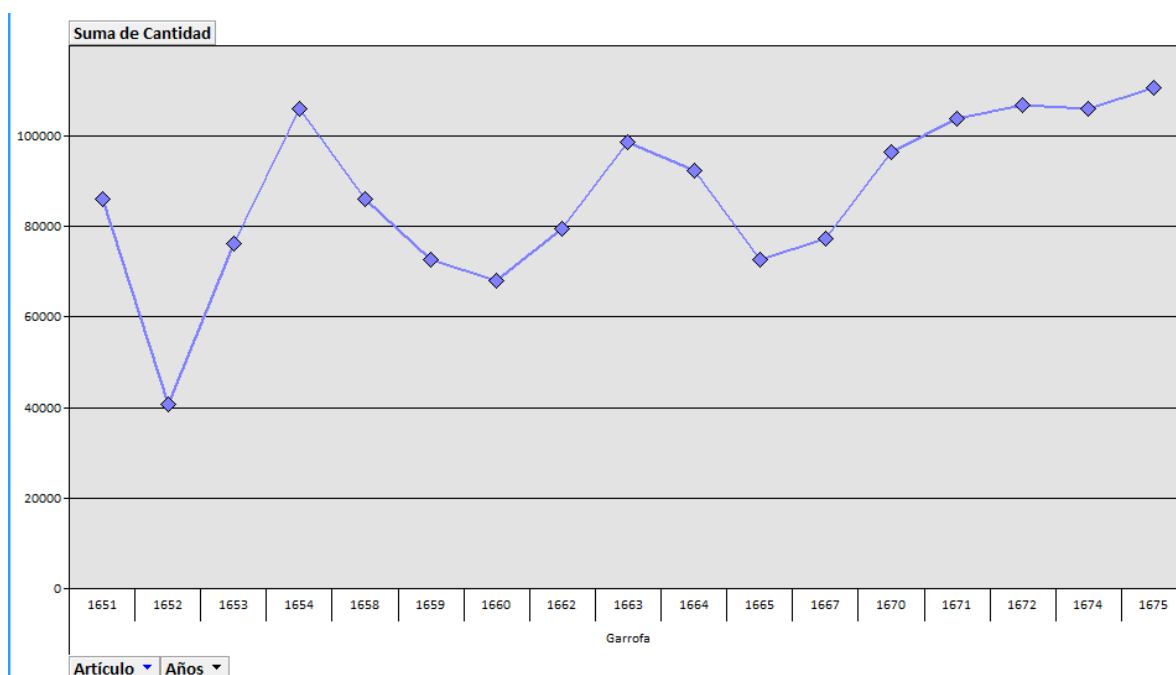
En cuanto a las relaciones comerciales de este producto, éstas se establecen del siguiente modo: Batiste Paris, como principal importador de algarroba,¹⁷⁹ salvo tres casos testimoniales, lleva a cabo la gestión comercial sin ningún socio y en esta actividad trabaja con Benicarló por un volumen de 40.100 @, Torre Blanca con un volumen de 28.740 @, Alcalá con un volumen de 21.100 @, Vinaroz con un volumen de 22.550 @, Oropesa con un volumen de 17.700 @, La Torre de la Sal con 12.200 @

¹⁷⁹ Por un error a la hora de transcribir, de falta de uniformización aparece Batiste Peris como comerciante distinto de Batiste Paris, se trata del mismo comerciante, en consecuencia, las 600 @ que aparecen a parte conviene contabilizarlas con el cómputo general.

y Castellón con un volumen de 10.500 @. Por su parte Pau Romaní actúa sin socios trabajando con diecisiete puertos, de los cuales los principales son: Benicarló con un volumen de 25100 @, Torre Blanca con un volumen de 18350 @ y Alcalá con 8500 @. Vicent Domingo trata con otros comerciantes, pero la parte principal de su negocio la impulsa personalmente de diecinueve puertos, su principal zona de actuación es Castellón de donde hace traer 7790 @, Torre Blanca con 4800 y Oropesa con 4400. El resto de comerciantes opera del mismo modo actuando como factores comerciales tanto al principio como al final de las operaciones comerciales.

Gráfica 34

Evolución de la llegada de algarroba (1.651-1.875)



Puede observarse como, pese al año 1.652 que registra una profunda inflexión, debido a la peste, la tendencia general del periodo resulta relativamente homogénea y tendente al alza, con unos descensos en los años de crisis como 1.658 (pérdida de Dunquerque) y 1.665-1.667 (guerra angloholandesa) pero, como se trata de mercancías producidas cerca del puerto de Valencia, la profundidad de las inflexiones no es comparable a la que se registra en el comercio de larga distancia.

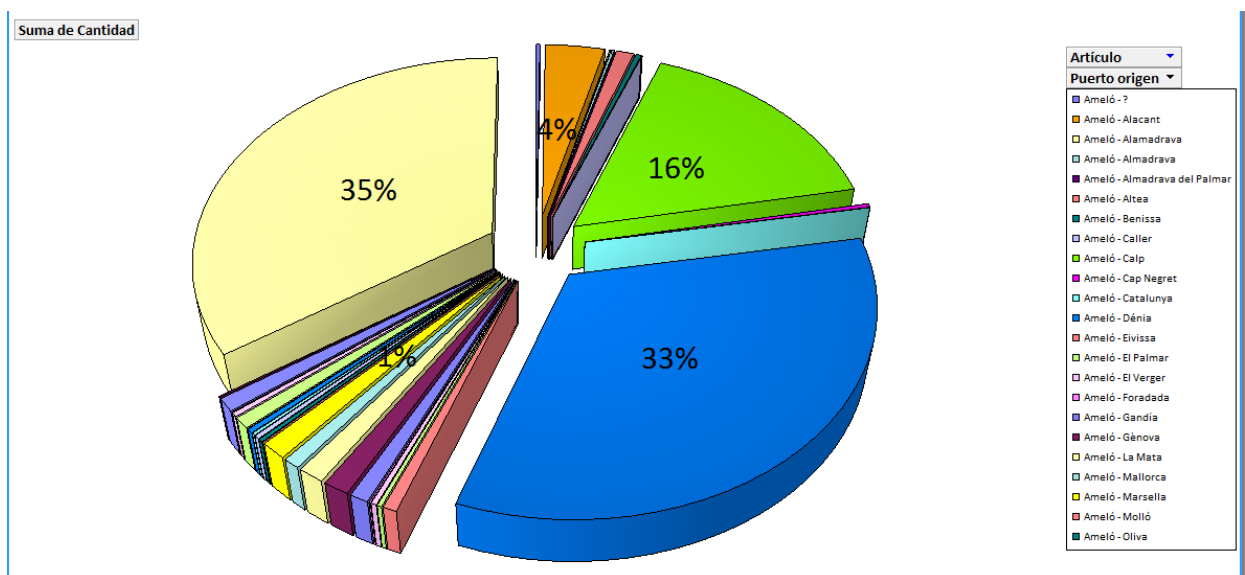
6.1.1.3 Frutos Secos

Almendruco

El almendruco es el fruto del almendro con la primera cubierta verde, es decir se trata de almendra tierna.

De las diversas categorías de almendruco: almendruco, almendruco mojado, almendruco bueno, almendruco de limosna, almendruco de diezmo, almendruco con cáscara, y almendruco roto, la principal es el almendruco a secas, que totaliza la suma de 50.102,7 @, es decir el 97 %, y que es aquella con la que vamos a trabajar. En una primera aproximación para determinar el origen de la mercancía lo que se aprecia es un claro predominio de los puertos del Norte de Alicante, a saber: Javea que remite en este periodo 17.330,08 @, o sea el 35 %, Denia que hace lo propio con 16.670,43 @, o el 33 %, seguido de Calpe con 8.097,74 @, o el 16 %; Alicante con 1853,51 @, o el 4 % y Marsella con 646 @, o el 1 %;

Gráfica 35
Porcentaje de almendruco por puertos

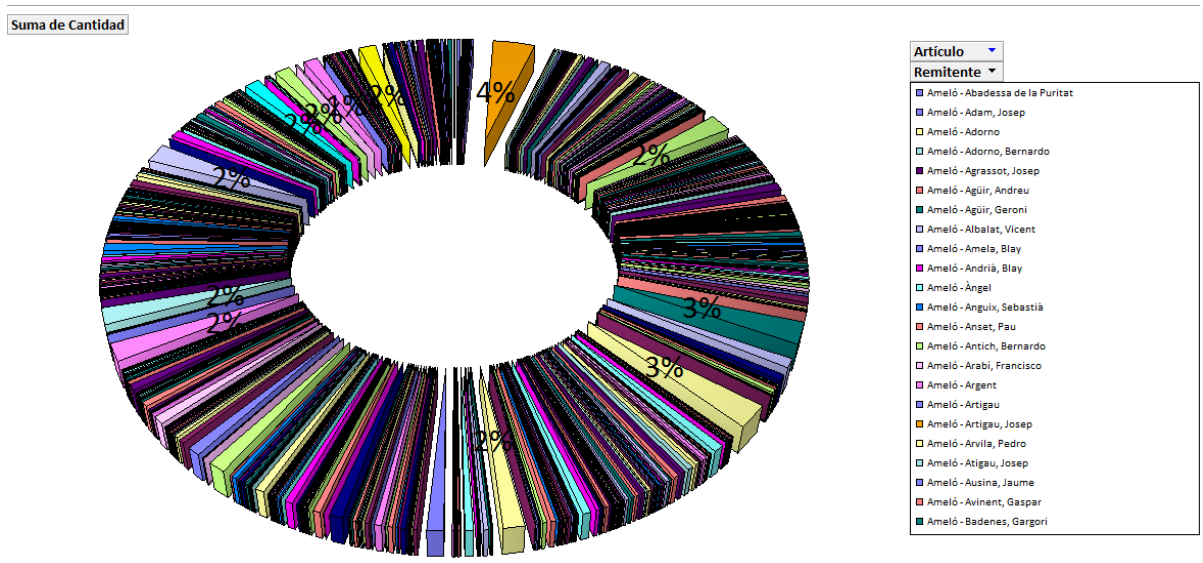


Los remitentes aparecen fragmentados en un bloque amplio, heterogéneo y amasado de comerciantes, de los cuales, los principales son: Josep Artigau que suministra 2.143,91 @, o el 4 %, dividido en dos partidas una de Javea por un volumen de 1741,91 @ y otra de Denia por un volumen de 402 @; seguido de Vicent Ferrer que hace llegar 1.409,14 @, o el 3 %, principalmente de Javea con 1212,88 @, quedando cantidades testimoniales de Alicante, Denia, Altea y la Almadrava del Palmar, ; Joan Feliu que proporciona 1.347,5 @, o el 3 %, fundamentalmente de Calpe con 1203,5 @ y muy por detrás Denia; Pere Saona que despacha 1.201,11 @, o el 2 %, y sólo trabaja con Javea; Pere Campamar que aporta 1153,72 @, o el 2 %, de lo cual lo principal del producto procede de Denia con 678 @ y la diferencia se repartiría entre Calpe, con 216 @, Altea con 132 @ y Javea con 127,72 @; Pere Pichó que remite 1.099,17 @, o el 2 %; desde Denia con 914,92 @, y el resto lo canaliza a través de Calpe, Ibiza, Villajoyosa y Alicante, con 144,23 @, 30 @, 4 @ y 6 @; Miquel Pons con 1.030,5 @, un 2 % que hace llegar desde tres puertos, a saber: Javea con 666 @, Alicante con 292,5 @ y Calpe con 72 @; Joan Verdeguer que consigna 851,41 @, o el 2 %, principalmente desde Denia con 796,41 @, con cantidades muy inferiores desde Alicante y La Mata; Joan Jorro que entrega 807,59 @, es decir un 2 %, que procede de Denia, es decir 534 @, Calpe con 191,29 @ y Javea con 82,29 @; Torres que expende 774 @, o el 2 %, sobre todo desde Calpe, Alicante y Javea, con 325 @, 265 @ y 157 @, respectivamente; Trilles que envía 772 @, o el 2 % y Guillem Trilles que suministra 715 @, o el 1 %.¹⁸⁰

¹⁸⁰ Hay treinta y tres comerciantes más que actúan con un volumen del 1 % y aunque los hemos omitido para simplificar la lectura y facilitar el análisis, conviene tenerlo en cuenta por su peso conjunto.

Gráfica 36

Porcentaje de almendruco por remitentes



Los destinatarios son: Josep Artigau con 2943,91 @ o el 6 %; Miquel Estruch con 1604,11 @ o el 3 %; Vicent Ferrer con 1409,14 @ o el 3 %; Nicolau Navarques con 1234 @ o el 2 %; Pere Pichó con 1110,28 @ o el 2 %; Pere Campamar con 1009,72 @ o el 2 %; Joan Verdeguer con 851,41 @ o el 2 %; Joan Jorro con 783,59 @ o el 2 %; Pere Lleonart con 781,21 @ o el 2 % y Torres con 670 @ o el 1 %.¹⁸¹

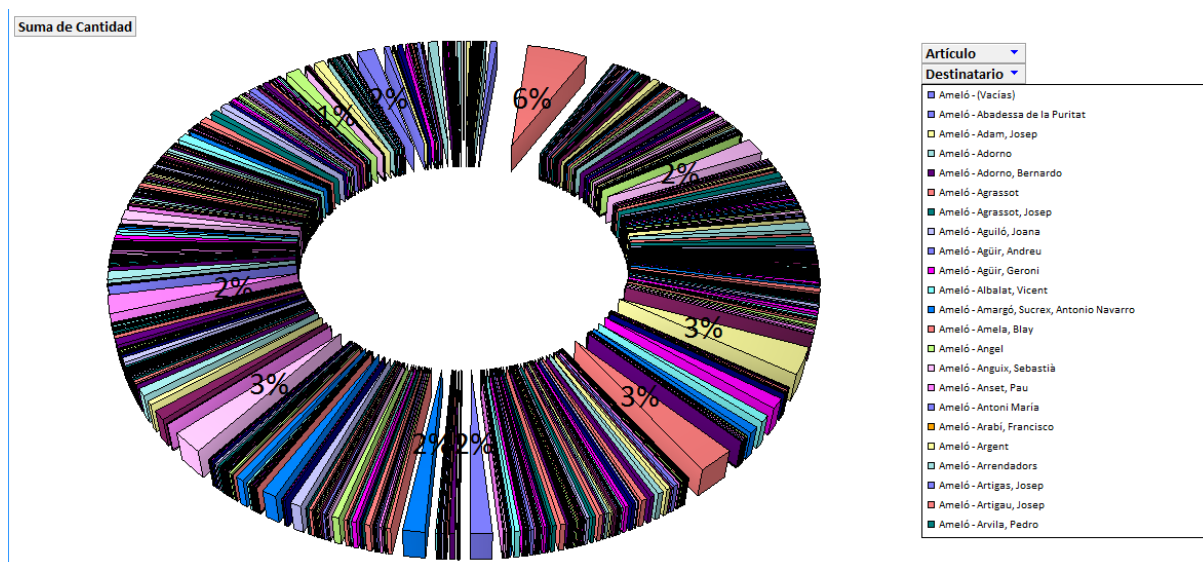
Y la mercancía en tránsito por el puerto de Valencia es un 5 % correspondiente a los siguientes tráficos: La carga de 309,65 @ de Bartolomé Blanco, patrón de la polacra San Antonio de Padua, con fecha primero de octubre de 1.675 corresponde al círculo comercial entre Denia y Génova y representa un 1 % que debe ser excluido del cómputo del comercio del puerto de Valencia; la carga de Jacamo Laquarino, patrón de la Saetía de Génova que embarca 310 @ procedentes de Denia con destino a Génova; la carga de Vicent Vilanova comerciante que envía 433,53 @ en la nave inglesa Roberto Ricardo capitaneado por Foggy en el periplo Terranova, Alicante, Valencia Inglaterra el 29 de octubre de 1.651 por cuenta del capitán del barco que le remite la carga; la carga de Pere Campamar, pescador, que envía 600 @ desde Denia a Génova haciendo escala en Javea y Valencia en la Saetía capitaneada por Costanço Bobón el 12 de octubre de 1.665. Y por último también sería mercancía en tránsito la carga correspondiente a Agustín

¹⁸¹ Los demás comerciantes que manejan respectivamente un volumen de carga de un 1 % son unos veintinueve.

Moyseló que envía 355,11 @ en la saetía de Tomás Lizaraldo el 5 de octubre de 1.665 en la ruta Denia, Valencia, Barcelona.

En consecuencia, el gráfico quedaría del siguiente modo:

Gráfica 37
Porcentaje de almendruco por destinatarios



El proceso importador suele estar controlado por un mismo comerciante tanto en origen como en destino con alguna pequeña excepción. A modo de ejemplo si tomamos los principales remitentes, observamos que, coinciden en buena medida con el destinatario. Josep Artigau que envía, como hemos dicho, 2.143,91 @, a la ciudad de Valencia distribuye esta cantidad en dos partidas; una que maneja por cuenta propia, la principal que asciende a 1657,91 @ y otra que entrega a la atención de Joan Utrello que asciende a 486 @. Pere Campamar trabaja en solitario y la única novedad es que la carga consignada 553,72 @ se destinan al mercado valenciano mientras que 600 @ siguen su camino rumbo a Génova. Joan Feliu maneja personalmente 447 @ y el resto lo distribuye a otros factores de Valencia como son: Francesc Siurana¹⁸² al que entrega 396 @, Pere Campamar al que entrega 204 @, Valero Verger al que entrega 120 @, Francesc Ciurana y Pau Goya a los que entrega 96 @, Domingo Fico Campamar al que entrega 48 @, Pere Blasco al que entrega 48 @ y a Joana Aguiló a la que le entrega 12

¹⁸² Francisco Siurana y Francesc Siurana es el mismo, aunque aparezca transcrito de dos modos.

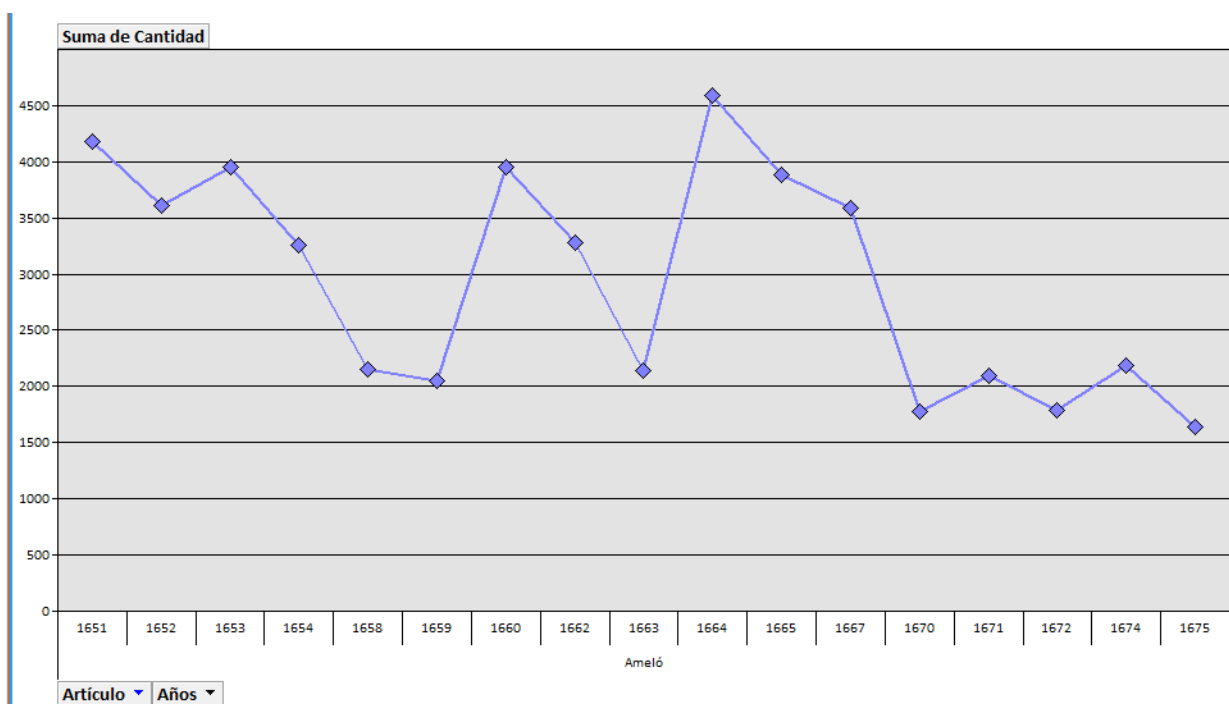
@. Vicent Ferrer trabaja en solitario tanto en origen como en destino y Joan Jorro también salvo una cantidad mínima de 24 @ que entrega a Sivera. Pere Pichó también trabajo solo. Miquel Pons trabaja en origen y destino por un volumen de 508,5 @ y secundariamente a través de Miquel Siurana que recibe 354 @, Vicent Domingo que recibe 120 @ y Francesc Siurana que recibe 48 @. Pere Saona, en cambio trabaja como suministrador de Miquel Estruch que le compra toda la mercancía. Torres trabaja en mayor medida por cuenta propia con un volumen de 584 @, dejando sólo 142 @ a Antonio Gaugier de Valencia y 48 @ a Francesc Sapuerta de Valencia. Por último, tendríamos a Joan Verdeguer que actúa como remitente y destinatario a la vez.

Por último, la navegación es directa sin escalas.

El mes predominante a lo largo de todo el periodo suele ser octubre, después de la recogida de la cosecha de septiembre y suele prolongarse a lo largo de los meses de noviembre, diciembre y enero hasta marzo por tratarse de un fruto altamente duradero.

Gráfica 38

Evolución de la llegada de almendruco (1.651-1.675)



La secuenciación temporal indica un descenso progresivo a lo largo del periodo estudiado, desde una cota de más de cerca de 4.200 @ en el año 1.651 hasta un mínimo

de unas 1.600 @ en 1.675, con importantes recuperaciones en los años 1.660 y sobre todo en el año 1.664, que alcanzará el máximo del periodo con más de 4.500 @. Si vemos que los orígenes son los mismos posiblemente pueda relacionarse estas variaciones con malas cosechas.

De 1.650 a 1.655 la caída de la producción podría relacionarse con el impacto de la peste,¹⁸³ la caída de 1.667 se relaciona con el pedrisco como nos refiere Ignacio Benavent en su famoso dietario,¹⁸⁴ la caída de 1668, en 1.671 se producen unas sequías que afectan a la agricultura y a finales de año de noviembre a febrero lluvias torrenciales.¹⁸⁵ La situación degeneró en el desbordamiento del Turia de 13 de marzo de 1.672. No olvidemos que la almendra tiene su floración en febrero y un proceso de maduración muy lento que la vuelve especialmente vulnerable a las heladas que matan la flor o a las lluvias que impiden su polinización. Los máximos anuales se registran en octubre o en noviembre justo después de las cosechas de septiembre, dependiendo los retrasos del regateo en los precios.

¹⁸³ Vilar Devis, Mercedes “Las pestes del siglo XVII en Valencia, su incidencia y repercusión en el Hospital General 1.600-1.700” Valencia Revista de Historia Moderna nº 18, 1.992, p 143. Y también Primitivo J. Pla Arberola “Hambre, peste y guerra: Los embates en el condado de Concentaina 1.609-1.709.” Revista de historia Moderna, Anales de la Universidad de Alicante. 5, 1.985, p. 78.

¹⁸⁴ Benavent, Ignacio *Libro de casos sucedidos en la ciudad de Valencia, tanto antiguos como modernos* que abarca de 1.657 a 1.726 “La vispera de San Matheo, a 20 de setiembre 1.667 vino un nublado tan negro y malicioso que después de grandísimo ruido que truxo, descargó tanta piedra y tan gordas que yo pesé una que pesava una libra. No dexó a lo último ningún árbol verde; hasta las ramas y los troncos lo peló todo” p 30. De la obra *Memoria escrita, historia viva dos dietarios valencianos del seicientos* Ignacio Benavent y José Agramunt, transcrito por Callado Estela, Emilio y por Esponera Cerdán Alfonso, Ayuntamiento de Valencia 2.004.

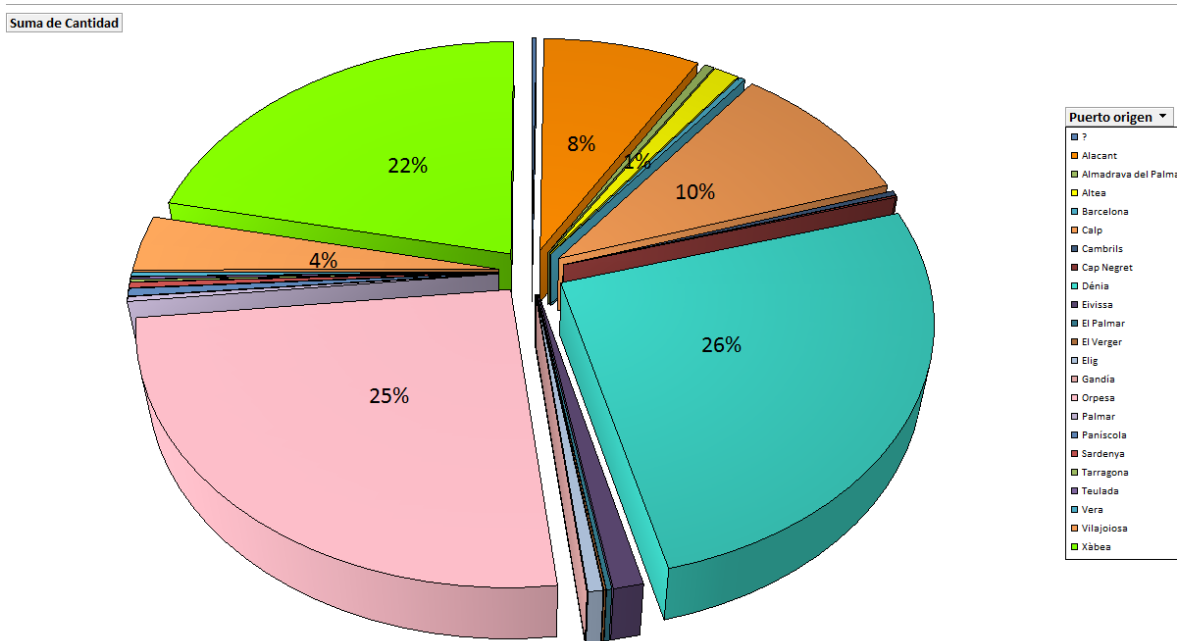
¹⁸⁵ Y Agramunt, Josep op, cit p 169 y 170. “El año 1.671 hubo gran falta de agua de tal manera que todo el invierno no llovió gota de agua por lo cual se hicieron grandes rogativas y plegarias, ya sacando la Virgen de los Desamparados desde su capilla a la cathedral, estando patente el Santísimo Sacramento y puestas en el altar mayor las reliquias de más devoción como el cuerpo de san Luís Obispo, la cabeza de Santo Thomás de Villanueva, arzobispo de valencia, las reliquias de san Vicente Ferrer y de san Vicente Mártir y de otros santos... pero como nuestros pecados eran grande tampoco su Divina Majestad nos quiso dar agua.” Y a finales de año comienzan unas lluvias torrenciales el 11 de noviembre de 1.671 que se prolongaron hasta febrero y destrozaron las cosechas. Agramunt, Josep op cit p. 174 “En el año 1.671, a los últimos del dicho año, contanto desde el miércoles a 11 de noviembre, día de san Martín, diciembre, enero y febrero de 1.672 fueron tantas las aguas que cayeron en Valencia que los nacidos no tal vieron. Empezó a llover a 11 de noviembre y llovió hasta diez de febrero del año 1.672, sin haber habido no más de doce días buenos”

Almendra

La almendra se divide en dos grupos: La almendra a secas y la almendra con cáscara. La relación cuantitativa entre ambas se decanta por la almendra con cáscara que representa el 98 % del total. En consecuencia, es en este producto en el que nos vamos a centrar.

El total de la almendra con cáscara arribada a nuestro puerto asciende a 3.115,74 @. Dentro de este panorama cabe destacar el protagonismo de los puertos meridionales con 804,01 @ o el 26 % para Denia, más 670,02 @ de Javea, o el 22 %, más 300,08 @ o el 10 % de Calpe, más 248,27 @ o el 8 % de Alicante, más 110,37 @ o el 4 % de Villajoyosa, más 40 @ o el 1 % de Altea suman un 71 % frente a las 785,38 @ de Oropesa que representarían el 25 % del total.

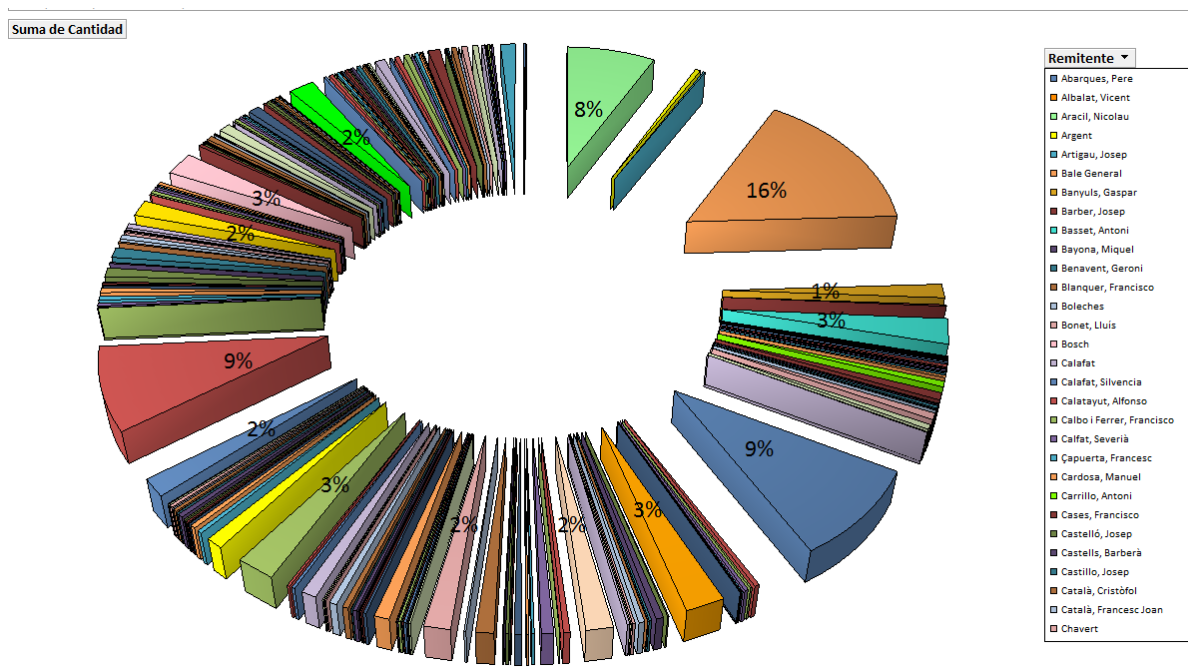
Gráfica 39
Porcentaje de almendra por puertos



Por lo que se refiere a los remitentes, estos son, por orden de importancia: el Bale General de Oropesa. Que remite 499,11 @, es decir el 16 %, del producto, le sigue en segundo lugar el conde de Corvella con 290,75 @, o el 9 %, cuya carga procede de

Oropesa con 275,74 @ y de Peñíscola con 15,01 @; por Miró con 270,79 @, o el 9 %, que trabaja desde Javea y Nicolau Aracil con 234 @, el 8 % que envía desde Denia. Le sigue Antoni Basset con 81,99 @, o el 3 %¹⁸⁶ de Alicante, Jaume Costa con 78 @ o el 3 %; Llehona Javert con 78 @ o el 3 %; Geroni Pasqual con 78 @ o el 3 %; Gaspar Ruinet con 66,6 @ o el 2 %; Miquel con 57,25 @ o el 2 %; Vicent Palau con 54,02 @ o el 2 %; Esteve con 53,01 @ o el 2 %; Vicent con 52 @ o el 2 % y Gaspar Banyuls o 45,02 @ o el 1 %. Los demás remitentes del 1 % suman un 15 %.

Gráfica 40
Porcentaje de almendra por remitentes

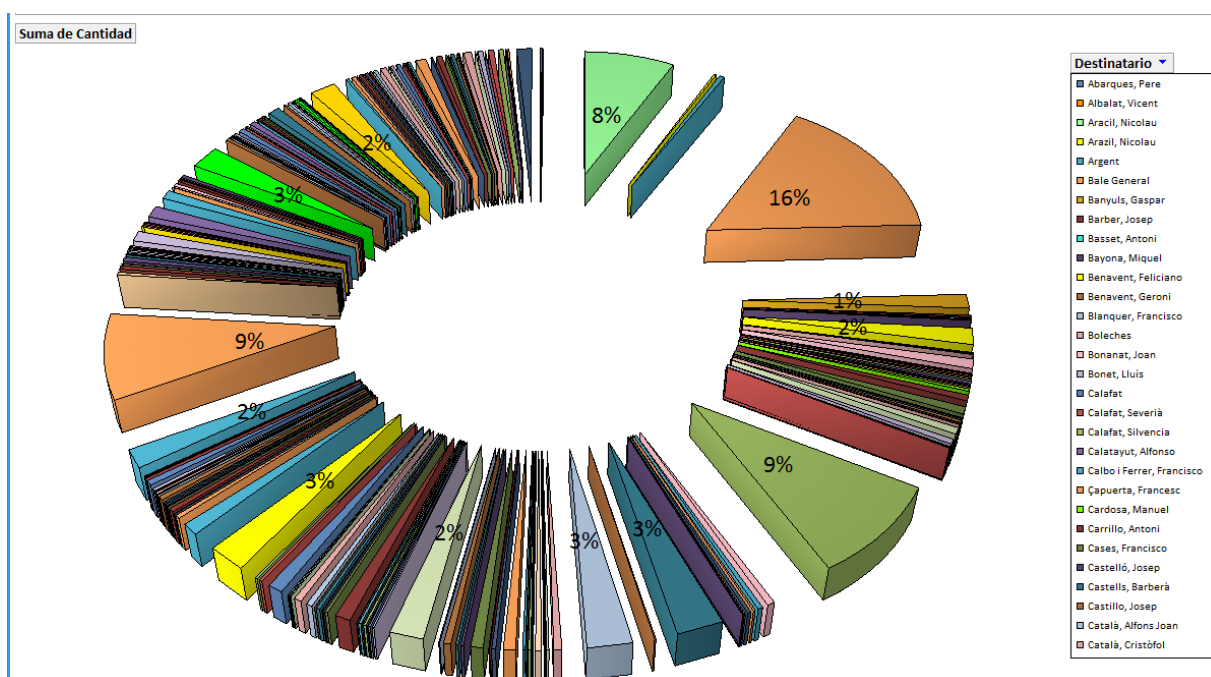


Los destinatarios son: el Bale general con 499,11 @ o el 16 %; el segundo es el conde de Cervelló con 290,75 @ o el 9 %; el tercero es Miró con 270,79 @ o el 9 %; Nicolau Aracil con 234 @ o el 8 %; Jaume Costa con 90,5 @ o el 3 %; Francisco Cuper con 86, 73 @ o el 3 %; Llehona Javert con 78 @ o el 3 %; Geroni Pasqual con 78 @ o el 3 %; Gaspar Ruinet o el 66,6 @ o el 2 %; Joan Ferrer con 65,04 @ o el 2 %; Miquel con 57,25 @ o el 2 %; Feliciano Benavent con 52 @ o el 2 % y Gaspar Banyuls con 45,02 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 15 %.

¹⁸⁶ El resto de los comerciantes cuyo porcentaje es el 1 % suman el 10 % del total.

Gráfica 41

Porcentaje de almendra por destinatarios

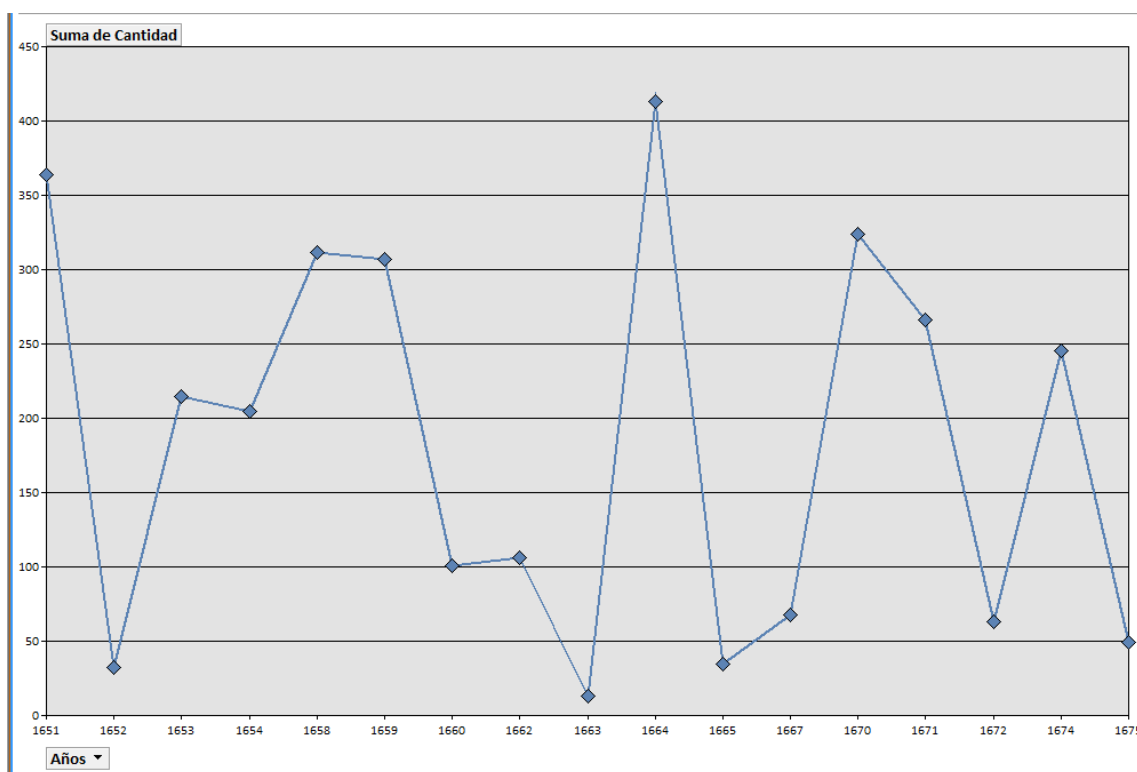


El proceso importador es controlado por el mismo comerciante en origen y en destino salvo algún caso aislado que maneja cantidades muy pequeñas. Las excepciones serían: Francisco Cuper de Valencia que trabaja con Antonio Basset de Alicante, ambos ingleses, Joan Bonanat de Valencia que trabaja con Esteve de Calpe y Denia; Feliciano Benavent de Valencia que trabaja con Vicent Ferrer de Javea y Diego Palau de Valencia que trabaja con Vicent Palau. Todos estos casos manejan cantidades entre 78 @, 52 @, 30 @ y 24 @.

En cuanto a la navegación al tratarse de distancias cortas a localidades del propio Reino se trata de una navegación directa.

Gráfica 42

Evolución de la llegada de almendra (1.661-1675)



Por años cabe destacar el año 1.664 como el más sobresaliente en todo el periodo abordado y los peores: los años 1.652 que es un año de depresión y peste y luego los años 1.663, 1.665, 1.667, 1.672 y 1.675. Teniendo en cuenta que el producto estudiado es similar al anterior el análisis aplicable también sería parecido, 1.667 se relaciona con desastres naturales como los ya comentados por Benavent en su dietario y en 1.671 encontramos desastres naturales en el dietario de Agramunt. El año 1.663 es también el año de la revuelta de labradores contra la ciudad de Valencia que estalla en junio relatada por Agramunt¹⁸⁷ como por Benavent¹⁸⁸ como por Aierdi¹⁸⁹

¹⁸⁷ *Memoria Escrita, historia viva, dos dietarios valencianos del seiscientos*, transcritos por Emilio Callado Estela y Alfonso Esponera Cerdán, Valencia 2.004, p. 140. Agramunt describe como se apostaron 6.000 hombres armados sobre el llano de Zaidía y como el día 26 de junio cercaron la ciudad cortándole el suministro de alimentos.

¹⁸⁸ Op cit, p. 26

¹⁸⁹ *Dietario de Joaquim Aierdi*, a cura de Vicent Josep Escartí, Barcelona 1.999, p. 299.

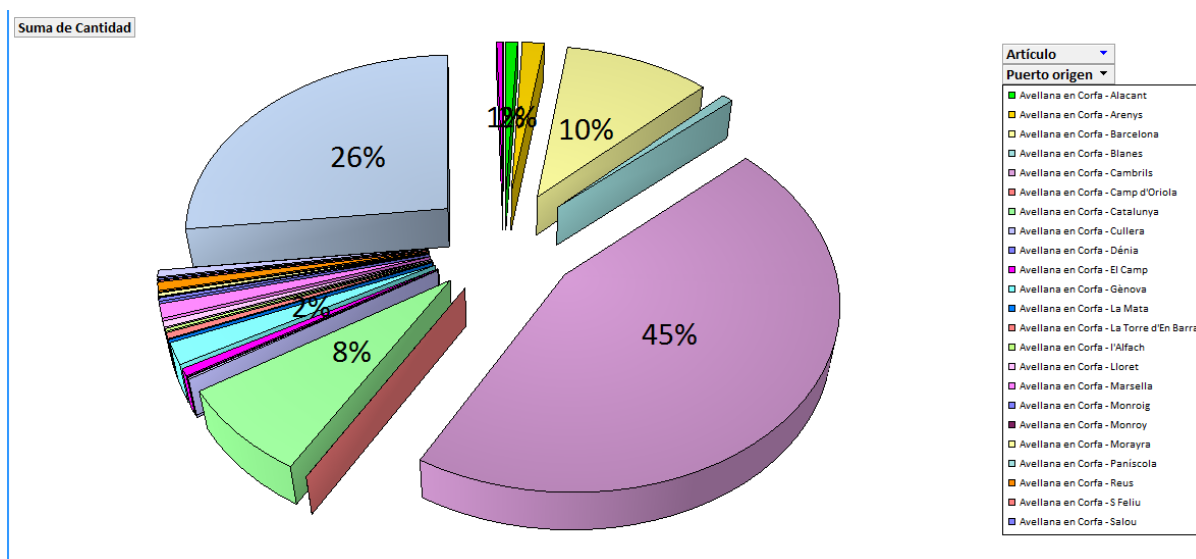
Avellana

La base de datos recoge los siguientes tipos de Avellana: *Avellana*, *Avellana Mojada con cáscara*, *Avellana con cáscara*, *Avellana con cáscara y nueces*, *Avellana en grano*, *Avellana con hierba*, *Avellana y nueces* y *Avellana tierna en manojo*. De todos estos tipos el predominante es la avellana con cáscara con 110.782,72 @, el 93 % del total, seguida de la avellana con 6.055,28 @, el 5 % y la avellana en grano con 2.704,94 @ que representa el 2 %. En consecuencia, centraremos nuestra atención en la primera categoría. Por orden la importancia de los puertos es: Cambrils que envía 49.777,77 @, es decir que hablamos del 45 %, seguido de Tarragona que factura 29.265,57 @, o sea el 26 %; seguido, a su vez, de Barcelona con 11.317,48 @, o el 10 %; de Cataluña sin especificar con 8.439,73 @, o el 8 %; Génova con 2.038,94 @, o el 2 %; Arenys con 1.692,4 @, o el 2 % y Alicante con 916,83 @ o el 1 %.

Si sumásemos todos los puertos catalanes añadiendo los orígenes menores como Reus; Blanes; Sitges; Lloret, El Camp y La Torre d'En Barra; deberemos destacar que el 95 % del producto tiene como origen puertos catalanes.

Gráfica 43

Porcentaje de avellana por puertos



Conviene advertir que el comercio en tránsito corresponde al 17 % del tráfico del registro, en consecuencia, debemos tomar precauciones a la hora de hacer el cómputo.

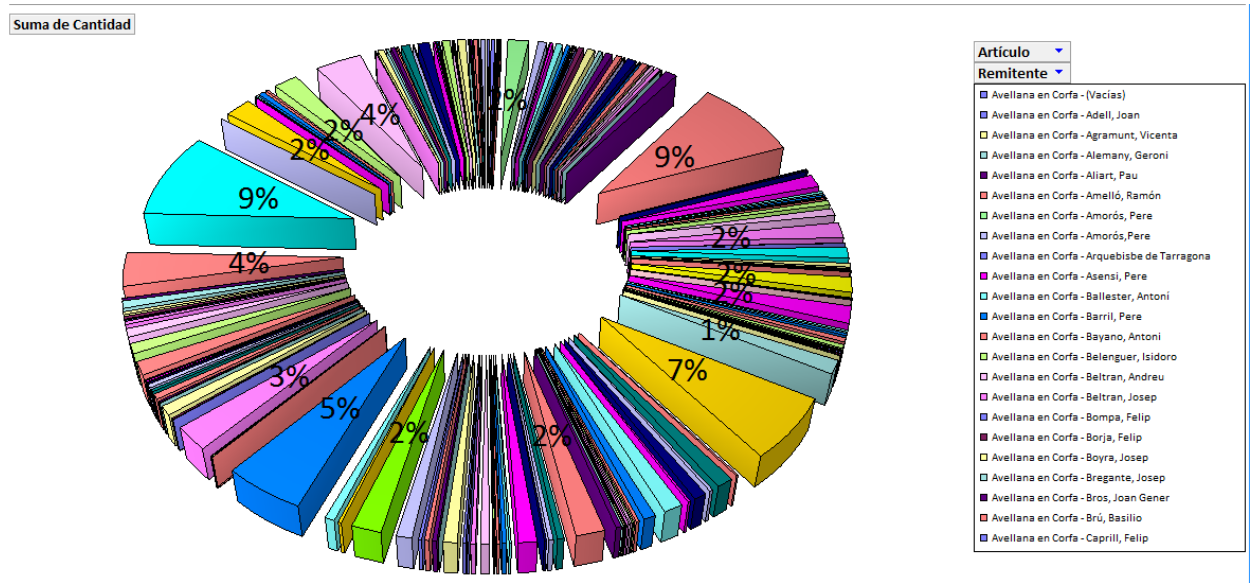
Ello nos lleva a excluir de nuestro análisis las partidas correspondientes a Pere Camins, que representan 10.302 @ o el 9 % que corresponde al circuito comercial entre Tarragona y Alicante; a Josep Mallols con 1.647 @ o el 2 % que corresponde al circuito comercial entre Barcelona y Alicante; y una de las dos partidas de Joan Batiste Fàbrega por un volumen de 8.235 @ que sigue rumbo a Castilla mientras que desembarca 1.509,75 @ en el puerto de Valencia; y una de las dos partidas de Geroni Romero de 1.180,34 @ que sigue rumbo a Castilla mientras que desembarca 2.261,87 @. Así mismo deben excluirse las partidas del doctor Esturí unas 1.098 @ correspondientes al tráfico entre Cataluña y Alicante; de Griramba Batiste de 823,5 @ con destino a Manuel Botasso en el puerto de Cartagena procedente de Reus. Y finalmente deberían excluirse las partidas del doctor Castells de 603,09 @ como correspondientes al comercio entre Cambrils y Castilla y las de Antoni Camps de 563,38 @ como correspondientes al comercio entre Marsella y Castilla.

El comercio se presenta repartido entre una amplia gama de remitentes entre los que destacan:

Francesc Roig que remite 8784 @ lo que supone un 9 % del total; seguido, a su vez por Basilio de l'Olm que envía 8428,5 @ o el 9 %; Joan Ginebrosa con 6170,75 @ o el 7 %; Antoni Nou Cases con 5.000 @ o el 5 %; Pere Ripollés con 3415,9 @ o el 4 %; Magí Pastor con 2361,88 @ o el 3 %; Geroni Romero con 2.129,13 @ o el 2 %; Baltasar Salva con 1939,11 @ o el 2 %; Batiste Natán con 1800 @ o el 2 %; Antoni Llombart con 1740 @ o el 2 %; Vicent Fita con 1.680 @ o el 2 %; Pere Amorós con 1677 @ o el 2 %; Pere Escuder con 1.592,09 @ o el 2 %; Joan Batiste Fàbrega con 1.509,75 @ o el 2 % y Gaspar Ginebrosa con 1.350,53 @ o el 1 %.

Gráfica 44

Porcentaje de avellana por remitentes



Los remitentes por puertos trabajan del siguiente modo:

Con Cambrils trabajan ochenta y un comerciantes de los cuales los más relevantes son: Basilio De l'Olm que envía desde esta plaza 5672,51 @, es decir el 11 % de este puerto; le siguen Antoni Nou Cases con 5.000 @ o el 10 % y Joan Ginebrosa con 4853,15 @ o el 10 %.

Con Tarragona trabajan treinta y un comerciantes, de los cuales los principales son: Francesc Roig que, al excluir a Pere Camins, queda con el 46 % del tráfico con destino a la capital del Turia. Le siguen Batiste Natán con 1.800 @ o el 9 % de los envíos y Antoni Llombart con 1.668 @ o el 9 %.

Con Barcelona trabajan veintidós comerciantes, de los cuales los principales son: Magí Pastor que con 1647,88 @ envía el 17 % de los flujos locales con destino a Valencia; le sigue Pere Escuder con 1.592,09 @ o el 16 % y Josep Mallol con 1098 @ y del cual sólo hemos tenido en cuenta la partida con destino a Valencia.

Con Cataluña tenemos quince remitentes, de los cuales los más relevantes son Basilio de l'Olm que con 2454,03 @ alcanzaría el 38 % de los envíos; Joan Ginebrosa con 1317,6 @ o el 20 % y Cosme Moixí con 823,5 @ o el 13 %. Se ha excluido del análisis al doctor Esturí y respecto de Joan Batiste Fàbrega debemos excluir del análisis la partida de 823,5 @, mientras que la partida de 274,5 @ de Cataluña se sumaría a la

partida de 1235,25 @ de Cambrils para hacer un todo compacto de 1.509,75 @ que desembarcaría en el puerto de Valencia.

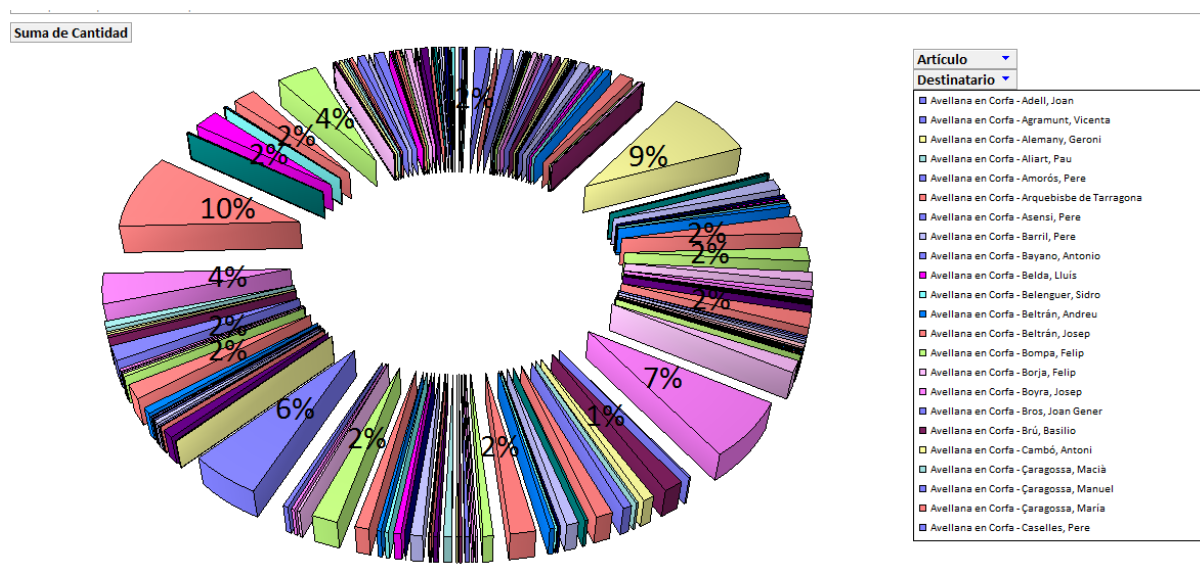
En Génova tenemos como principal remitente a un colectivo anónimo de mercaderes que al que corresponde el 1.312,10 @ o el 60 %.

En Arenys el comercio se lo reparten a partes iguales entre Josep Portell y Josep Grau.

Por último, en Alicante tenemos el monopolio de Joan Antoni Tasso.

Los destinatarios son los siguientes, en primer lugar, Francesc Roig con 8.784 @ o el 10 %. Le siguen: Basilio de l'Olm con 8.181,45 @ o el 9 %; Joan Ginebrosa con 6417,8 @ o el 7 %; Antoni Nou Cases con 5.000 @ o el 6 %; Martí Sanchís con 3.753,9 @ o el 4 %; Pere Ripollés con 3.415,9 @ o el 4 %; Geroni Romero con 2.261,87 @ o el 2 %; Vicent Domingo con 2.080,42 @ o el 2%; Baltasar Salva con 2.070,86 @ o el 2 %; Batiste Natán con 1.800 @ o el 2 %; Antoni Llobart con 1.740 @ o el 2%; Vicent Fita con 1.680 @ o el 2 %; Miquel Puig con 1.647,88 @ o el 2 %; Tomàs Pons con 1.613,36 @ o el 2 %; Pere Amorós con 1.407,27 @ o el 2 % y Mateu Gonçalvo con 1.356,02 @ o el 1 %.

Gráfica 45
Porcentaje de avellana por destinatarios

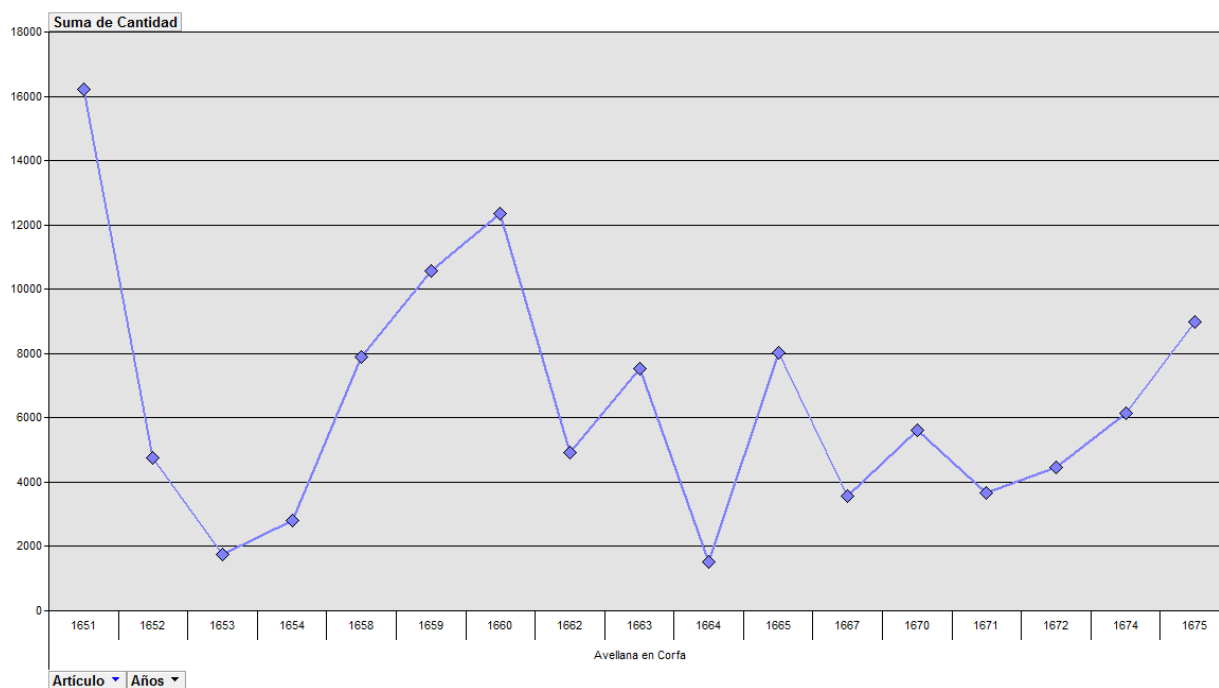


Las relaciones se entablan del siguiente modo: Francesc Roig actúa en solitario en origen y destino. Basilio de l'Olm también, Joan Ginebrosa prácticamente también salvo una partida testimonial que recibe de Basilio de l'Olm. Antoni Nou Cases

también, Martí Sanchís también, Pere Ripollés también; Geroni Romero también salvo una partida testimonial de Josep Mallol. Los colaboradores comerciales sólo empiezan a verse cuando desciende el volumen de carga, así Vicent Domingo mantiene correspondencia comercial con Pere Amorós, con Geroni Romero y con Josep Sabater, pero no en el gran comercio.

La navegación es directa en un 95 % salvo algunas escalas menores que trazan la ruta Cambrils –Vinaroz –Valencia, el 2 %; Barcelona –Cambrils –Valencia, el 1 %; Barcelona –Tarragona- Valencia, el 1 % o Marsella Barcelona Valencia que no llega ni al 1 %.

Gráfica 46
Evolución de la llegada de avellana (1.651-1675)



Por lo que se refiere a la evolución del periodo, se observa de 1.651 a 1.653 una gran caída de las importaciones que cabe relacionar con el hecho de que Cataluña es el teatro de operaciones de la guerra con Francia. Desde 1.660 hasta 1.664 se observa una caída importante. No sabemos las causas exactas, lo que sí podemos observar es la competencia de los puertos catalanes entre sí por el mercado valenciano. Así de 1.651 a 1.654 el panorama está dominado por la primacía de Tarragona. Los años 1.658 y 1.659 están dominados por el retroceso total de Tarragona y por el relevo de Barcelona primero y de Cambrils después, hasta que en 1.660 parece que Tarragona consigue

rehacerse, pero año 1.662 supone la desaparición de total de Tarragona y los niveles tanto de Cambrils como Barcelona se revelan insuficientes para mantener los ritmos anteriores. Pero de 1.665 hasta el final se produce una sustitución completa de Tarragona por Cambrils y de 1.665 hasta el final se aprecia la recuperación que se produce junto al relevo portuario.

Castaña

Dentro de este producto encontramos las siguientes categorías: Castaña 61.796,33 @, el 49 %, Castaña con cáscara,¹⁹⁰ con 41.545,24 @, el 33 %, castaña seca con 15.596,46 @, el 12 %, castaña en grano con 2.873,53 @, el 2 %, castaña seca a granel con 1.856,9 @, el 1 % castaña pelada con 511,41 @ y castaña podrida con 360,67 @, menos del 1 %, respectivamente. En consecuencia, abordaremos los tres tipos principales que suman el 94 % del total. Entre estos tres tipos de castaña, Castaña considerando las tres variantes estudiadas como un todo, podemos concluir a lo largo de nuestro periodo arriban al puerto de Valencia un volumen de carga de 120.040,61 @.

Podríamos haber intentado unificar los tres tipos, pero, según la castaña sea pelada, con cáscara, o no, estaríamos hablando de precios diferentes, en consecuencia, se ha optado por dejarlo de esta forma y analizarla de forma separada, aunque pueda parecer un poco engorroso.

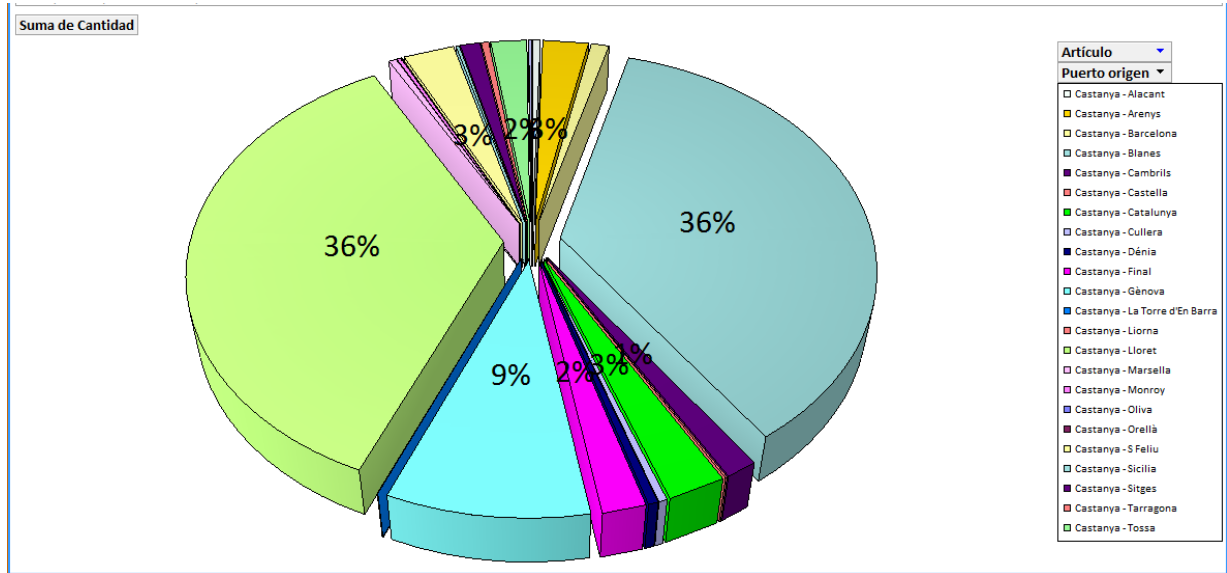
Empezaremos por el primer tipo.

Por puertos tenemos el siguiente panorama: En primer lugar destaca Blanes con 22.358,53, que representa un 36 %; seguido de Lloret con 22.097,33 @, que representa otro 36 %; a continuación figura en tercer lugar Génova con 5.537,83 @, lo que hace un 9 %; en cuarto lugar aparece San Feliu con 1.721,94 @, es decir un 3 %; en quinta posición Arenys con 1.672,28 @, o el 3 %; en sexto lugar queda Cataluña, como origen genérico, con 1.617,33 @, o el 3 %; Tossa con 1.324,39 @, o el 2 %; Finale con 1.200 @, o el 2 %; y Cambrils con 882,68 @, o el 1 %.

¹⁹⁰ Conviene observar que corfa en valenciano se refiere a la cubierta verde y el clafoll a la corteza dura.

Gráfica 47

Porcentaje de castaña por puertos

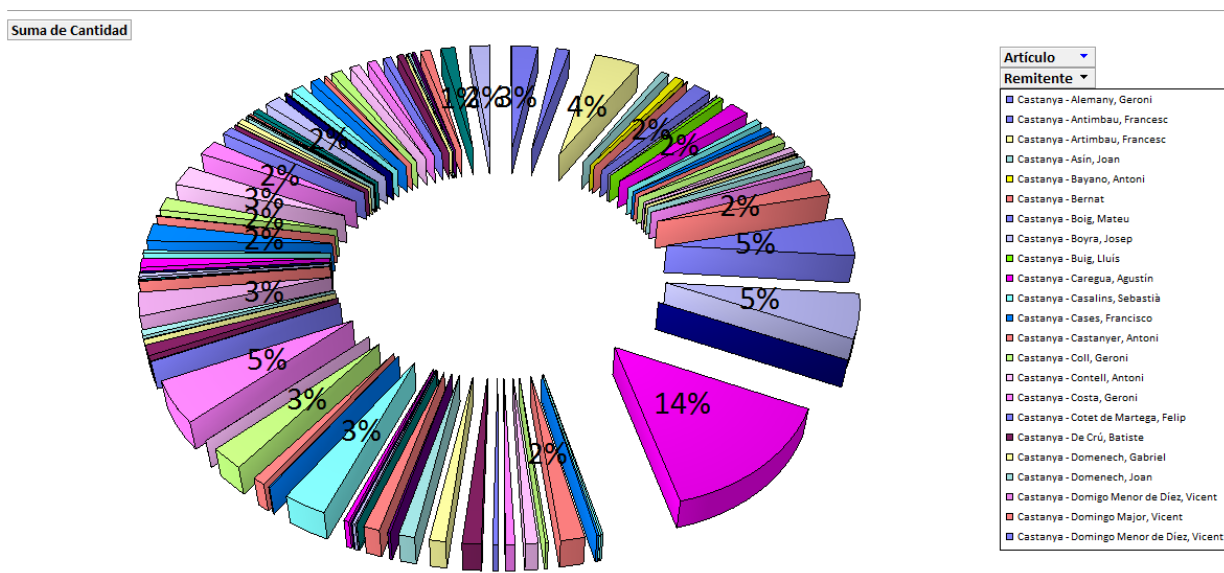


Por puertos, Blanes agrupa a veinte comerciantes de los cuales los principales son: Joan Oliu que representa el 14 % de los envíos de esta procedencia, Francesc Artimbau que representa el 12 % y Rafel Mares que representa el 9 %. Lloret agrupa a diez y ocho, de los cuales los principales son Vicent Domingo que representa el 35 % de los envíos y Vicent Domingo Menor que representa el 14 %. Y Génova nueve, de los cuales los principales remitentes son: Joan Agustí Moyselo que representa el 29 % de los envíos y Lucas Rato que representa el 25 % de los envíos. Barcelona agrupa nueve remitentes; San Feliu a ocho; Cataluña a cinco; Arenys, Tarragona y Tossa a tres comerciantes respectivamente y Finale a uno, pero ya se trata de cantidades más modestas. La mercancía en tránsito puede despreciarse por no ser más de un 1 %.

Los remitentes, por orden de importancia, son: Vicent Domingo con 8.839,94 @ o el 14 %; seguido por Vicent Domingo Menor con 3.356,76 @ o el 5 %; Joan Oliu con 3.169,95 @ o el 5 %; Francesc Artimbau con 2776,96 @, lo que representa el 4 %; Rafael Mares que remite 2.014,08 @, es decir el 3 %; Gaspar Pachés que gestiona a lo largo de este periodo el envío de 1.769,95 @, o el 3 %; Josep Romaní fleta 1586,84 @, o el 3 %; Felix Romero remite 1220,65 @, o el 2 %; Batiste Estopinyà dispensa 1098,58

@, o el 2 %; Sebastià Roig envía 1007,01 @, o el 2 % y Pere Vieta remesa 854,46 @, o el 1 %.

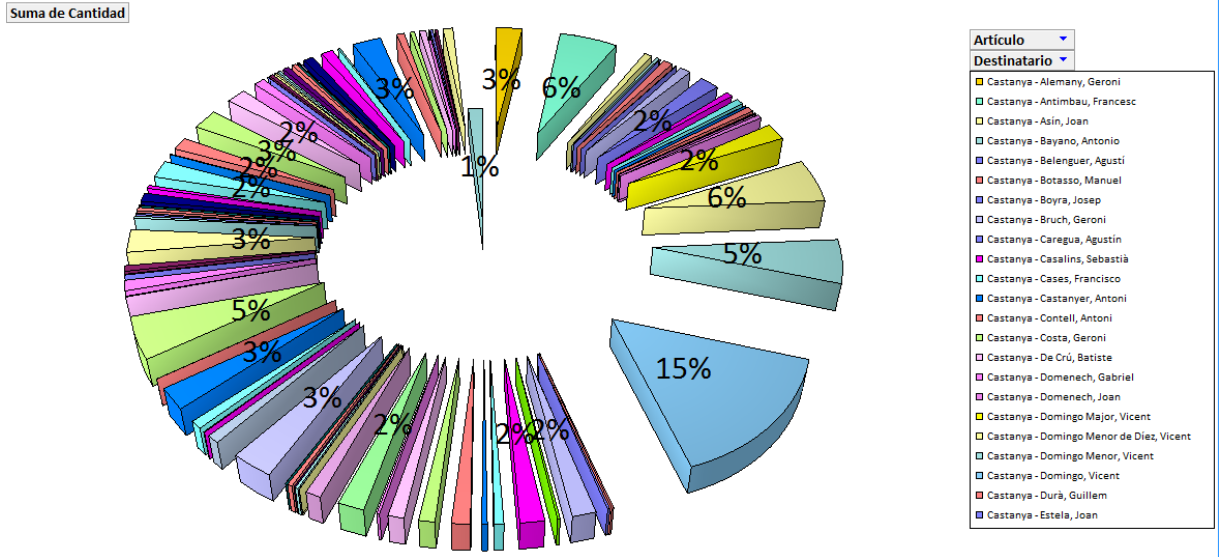
Gráfica 48
Porcentaje de castaña por remitentes



Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar destaca Vicent Domingo con 9572,33 @ o el 15%; le siguen Vicent Domingo Menor de Díez con 3.417,82 @ o el 6 %; Francesc Artimbau con 3.600,9 @ o el 6 %; Vicent Domingo Menor con 3.356,76 @ o el 5 %; Joan Oliu con 3.169,95 @ o el 5 %; Rafel Mares con 2.014,08 @ o el 3 %; Francesc Segot con 1.772,99 @ o el 3 %; Gaspar Pachés con 1.769,95 @ o el 3 %; Geroni Alemany con 1.647,88 @ o el 3 %; Joan Agustí Moyselo con 1.621,9 @ o el 3 %; Josep Romaní con 1.586,84 @ o el 3 %; Lucas Rato con 1.359,17 @ o el 2 %; Vicent Domingo Major con 1.342,71 @ o el 2 %; Tomasso Giberti con 1.228,11 @ o el 2 %; Felix Romero con 1.220,65 @ o el 2 %; Agustín Caregua con 1.200 @ o el 2 %; Baltasar Foga con 1.122,98 @ o el 2 %; Batiste Estopinyà con 1.098,58 @ o el 2 %; Sebastià Roig con 1.007,01 @ o el 2 %; y Pere Vieta con 854,46 @ o el 1 %.

Gráfica 49

Porcentaje de castaña por destinatarios

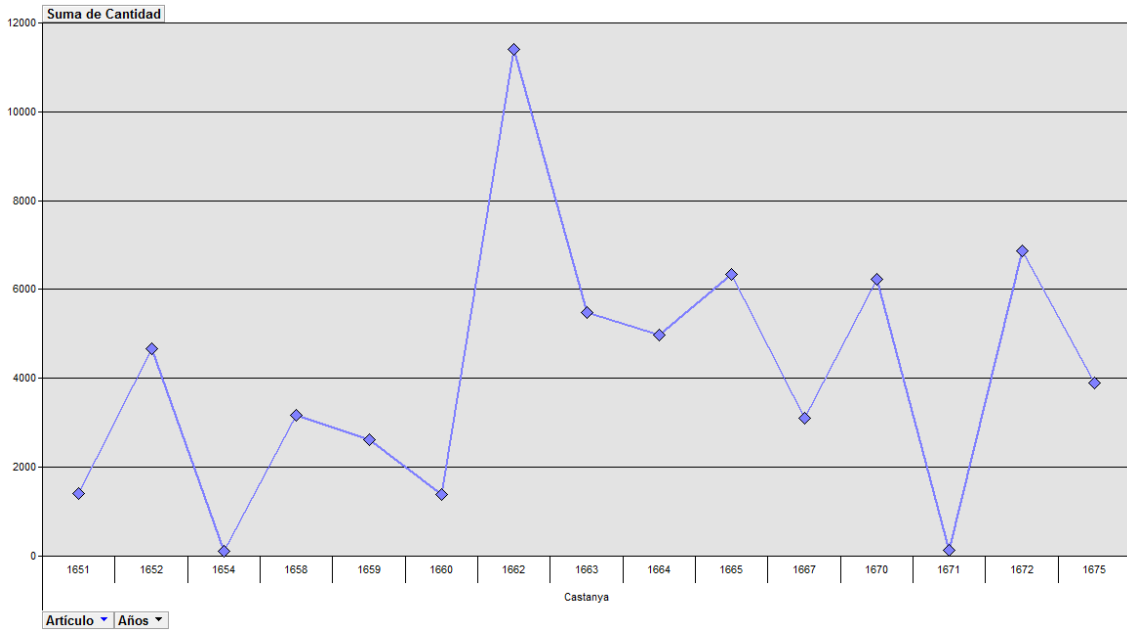


Las relaciones suelen ir impulsadas en destino y en origen por el mismo comerciante siendo el caso de Tomasso Giberti de Valencia que mantiene trato con Benedito Vigó de Génova el único que vale la pena destacar.

La navegación es directa en el 98 % de los casos y la única ruta a través de las escalas de cierta relevancia es la ruta Finalé –Mallorca –Valencia que representa el 2 %.

Gráfica 50

Evolución de la llegada de castaña a Valencia (1.651-1.675)



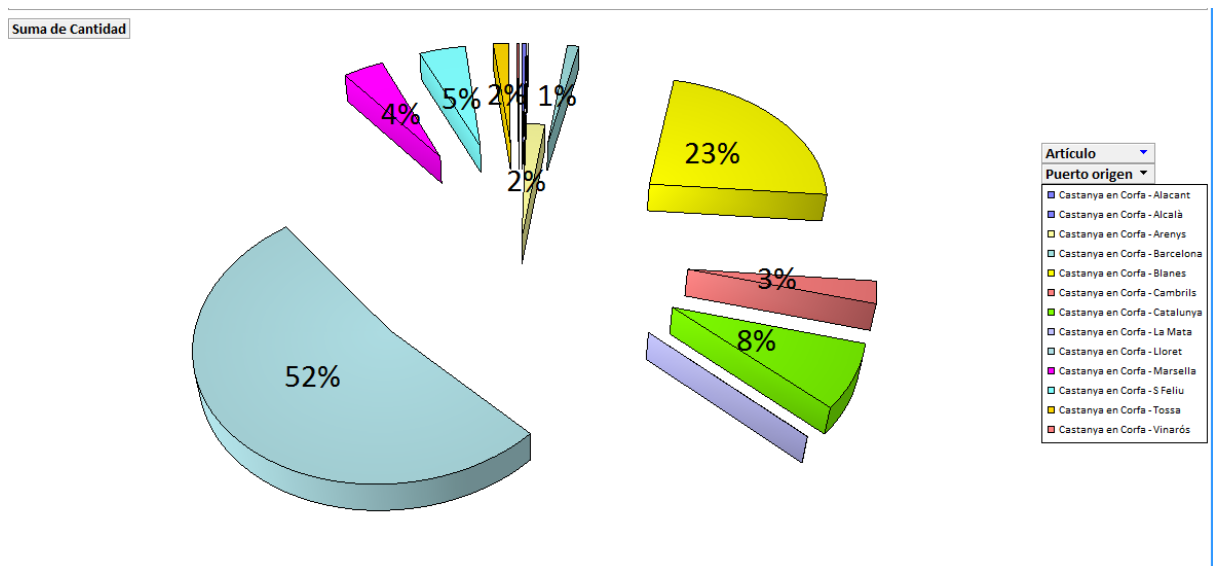
La llegada de las castañas al puerto de Valencia se produce entre octubre y enero según se adelante o se atrase la cosecha siendo los meses de noviembre y diciembre los preferentes y lo que no alcanza a comercializarse en el Principado se envía al Reino. La década de 1.661 a 1.671 se caracteriza por inviernos duros, pero, sobre todo, secos, lo cual afecta al castaño que necesita mucha humedad. En 1.663 hay un desbordamiento del Llobregat. Estas sequías suelen acabar en inundaciones como sucedió en el invierno de 1.672. Así la gráfica describe estas sequías comenzando aproximadamente en 1.662 y sufriendo una caída progresiva hasta 1.671.

Castaña con cáscara

A lo largo de este periodo nos llega al puerto de Valencia la cantidad de 41.545,24 @ que podemos desglosar según su procedencia del siguiente modo: Por orden de importancia en primer lugar tenemos a Lloret de donde nos viene 2169,7 @, o sea el 50 %, seguido de Blanes con 9582,08 @, o el 23 %, Cataluña con 3299,03 @, o el 8 %, San Feliu con 1946,73 @, el 5 %, Marsella con 1701,42 @, o el 4 %, Cambrils con 1150,02 @, el 3 %, Arenys 732,39 @, el 2 %, Tossa con 640,83 @, el 2 % y Barcelona con 488,26 @, o el 1 %.

Gráfica 51

Porcentaje de castaña con cáscara por puertos



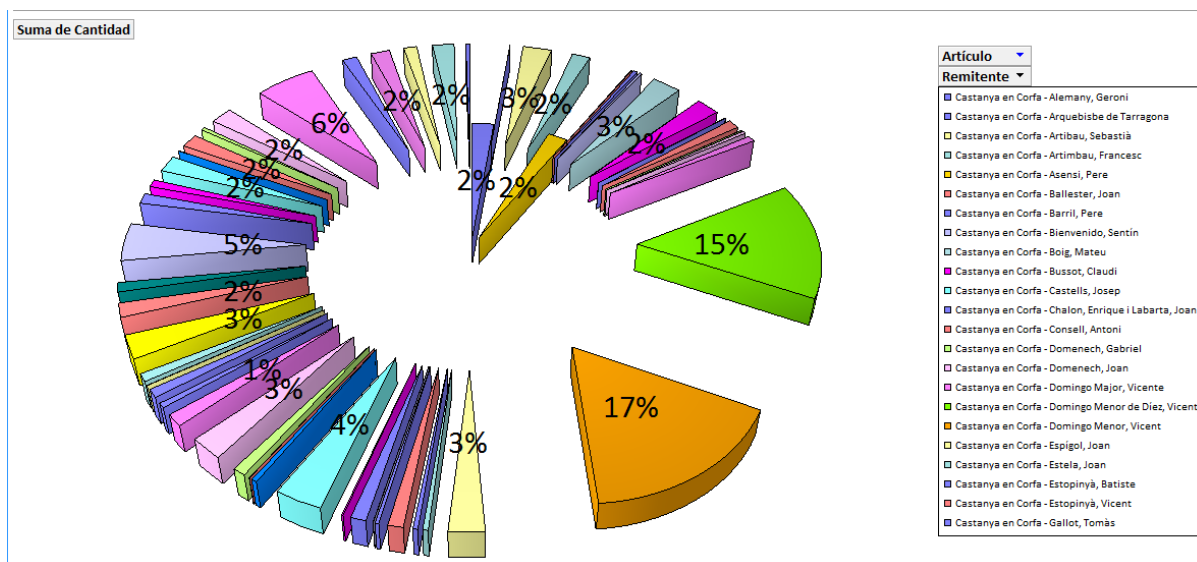
Según puertos: En Lloret tenemos catorce comerciantes; en Blanes trece; en Cambrils ocho; en Cataluña seis; en Marsella cinco; en San Feliu cuatro; en Tossa dos y en Vinaroz otros dos; En Alicante, Alcalá, Arenys, Barcelona y La Mata tenemos uno respectivamente.

Los remitentes, por orden de importancia son: Vicent Domingo Menor con 6.988,21 @ o el 17 %; seguido de Vicent Domingo Menor de Díez con 6164,25 @ o el 15 %;¹⁹¹ Antoni Sala con 2.532,35 @, o el 6 %; Un remitente desconocido que fleta 1.990,59 @, o el 5 %, desde Lloret y desde Marsella; Jaume Francesc con 1.525,81 @ o

¹⁹¹ Posiblemente tanto Vicent Domingo Menor como Vicent Domingo Menor de Díez se traten de una misma persona porque los puertos desde donde operan: Lloret y Cataluña son los mismos.

el 4 %; Sebastià Artimbau con 1.220,65 @ o el 3 %; Mateu Boig con 1.220,65 @ o el 3 %; Joan Pons con 1.220,65 @ o el 3 %; Joan Espígol con 1.136,88 @ o el 3 %; Rafel Mares con 1.129,09 @ o el 3 %; Claudi Bussot con 995,52 @ o el 2 %; Pau Roure con 915,48 @ o el 2 %; Jaume Vitoria con 915,48 @ o el 2 %; Miquel Roca con 884,96 @ o el 2 %; Geroni Alemany con 854,46 @ o el 2 %; Pere Asensi con 793,41 @ o el 2 %; Bertomeu Salvador con 793,41 @ o el 2 %; Francesc Artimbau con 762,9 @ o el 2 %; Josep Portell con 732,39 @ o el 2 %; Josep Romaní con 732,39 @ o el 2 %; y Joan Oliu con 610,32 @ o el 1 %.

Gráfica 52
Porcentaje de castaña con cáscara por remitentes



En Lloret trabajan catorce remitentes, de los cuales, los principales son: Vicent Domingo Menor¹⁹² que representa el 27 % de los envíos de este origen, Vicent Domingo Menor de Díez que representa el 24 % y Antoni Sala, que representa el 12 %.¹⁹³

En Blanes los principales remitentes son: Jaume Francesc, con el 16 % de los envíos de este origen, Sebastià Artimbau con el 23 % y Joan Pons con el 13 %.

En Cambrils los principales remitentes son: Vicent Domingo Major que representa el 29 %; Rafel Mares que representa el 27 % y Joan Estela que representa el 1 %.

¹⁹² Los envíos de Lloret Vicent Domingo Menor representan el 85 % del volumen de su negocio.

¹⁹³ Los envíos de Lloret de Vicent Domingo Menor de Díez representan el 85 % de su negocio, los de Cataluña el 11 % y los de Tossa el 4 %.

En Cataluña los principales remitentes son Vicent Domingo Menor con el 31 %, Vicent Domingo Menor de Díez con el 21 % y Joan Puig con el 15 %.

En San Feliu tenemos a Joan Espígol al cual corresponde el 58 % de los envíos, a Joan Siurana al cual corresponden el 29 % de los envíos y a Vicent Estopinyà al cual corresponden el 13 % de los envíos.

En Marsella tenemos a Claudi Bussot al que corresponden el 59 % de los envíos y un remitente desconocido al que corresponden el 38 % de los envíos.

En Arenys la totalidad de lo enviado corresponde Josep Portell.

En Tossa el comercio se reparte entre Vicent Domingo Menor de Díez que representa el 63 % de los envíos y Jaume Remoy al que corresponde el 38 % restante.

En Barcelona tenemos a Antonio Consell como único remitente.

Los destinatarios son los siguientes: En cabeza figura Vicent Domingo Menor con 6.988,21 @ o el 17 %; le sigue Vicent Domingo Menor de Díez con 6.164,25 @ o el 15 %; Pere Asensi con 2.446,84 @ o el 6 %; Vicent con 1.525,81 @ o el 4 %; Josep Vila con 1.342,71 @ o el 3 %; Sebastià Artimbau con 1.220,65 @ o el 3 %; Mateu Boig con 1.220,65 @ o el 3 %; María Çaragossa con 1.190,14 @ o el 3 %; Rafel Mares con 1.129,09 @ o el 3 %; Claudi Bussot con 995,52 @ o el 2 %; Francesc Segot con 976,52 @ o el 2 %; Miquel Puig con 915,48 @ o el 2 %; Miquel Roca con 884,96 @ o el 2 %; Geroni Alemany con 854,46 @ o el 2 %; Bertomeu Salvador 793,41 @ o el 2 %; Francesc Artimbau con 762,9 @ o el 2 %; Josep Romaní con 732,39 @ o el 2 %; Geroni Romero Major con 732,39 @ o el 2 %; Diferentes Mercaderes con 647,88 @ o el 2 % y Joan Ballester con 610,32 @ o el 1 %.¹⁹⁴

¹⁹⁴ Hay otros dos comerciantes que alcanzan esta cifra pero por claridad de exposición se intenta acabar con el mayor que represente los porcentajes del 1 % y, si hay más de uno en igualdad de condiciones, en el primero por orden alfabético.

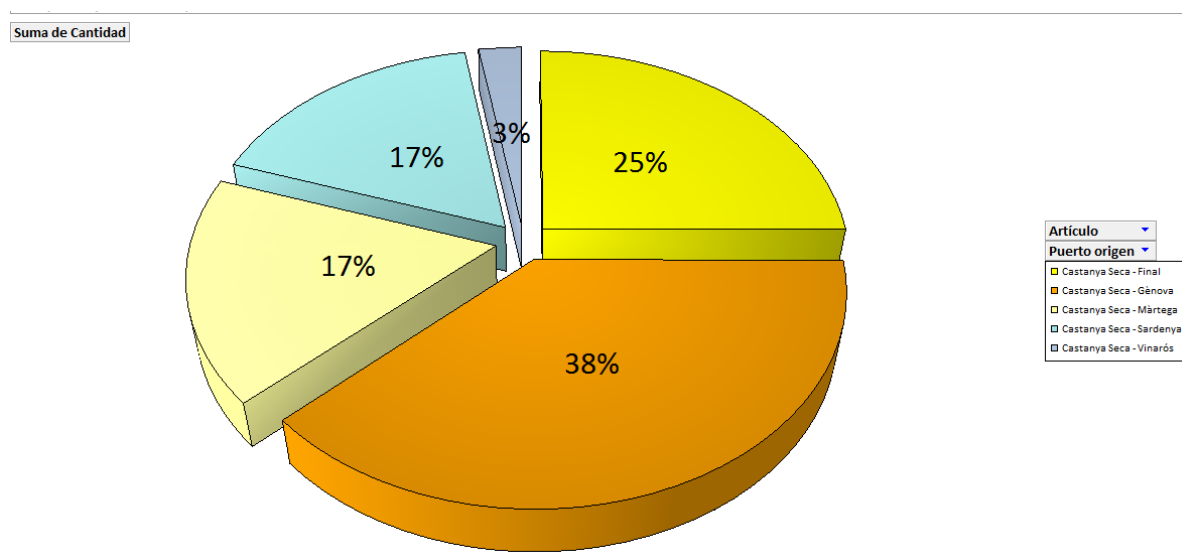
Castaña Seca

La castaña seca se conoce también como castaña pilonga y es la castaña cuando ha sido secada al humo para hacerle perder su humedad que queda reducida al 20 %, esto le da un sabor dulce especial y suele usarse para hacer salsas o espesantes.

A lo largo de este periodo con arreglo al registro llega al puerto de Valencia un total de 15.596,46 @ que pueden distribuirse con arreglo a su origen del siguiente modo: En cabeza tenemos a Finale con 7036,72 @, o el 45 % que agrupa a cinco remitentes; seguido de Génova con 5.113,66 @, o el 33 % que agrupa a diez y seis; Mártega con 1.603 @ o el 10 %, con un solo remitente; Cerdeña con 1600 @ o el 10 %, con un solo remitente y finalmente Vinaroz con 243,17 @, o el 2 % con dos remitentes. Debemos observar, sin embargo, que dichas cantidades deben reevaluarse puesto que el 40 % del género se trata de mercancía en tránsito con destino a Castilla principalmente, en total 4.697,08 @ de Finale con destino a Castilla y 1568,98 @ de Génova con destino a Castilla o Cádiz.

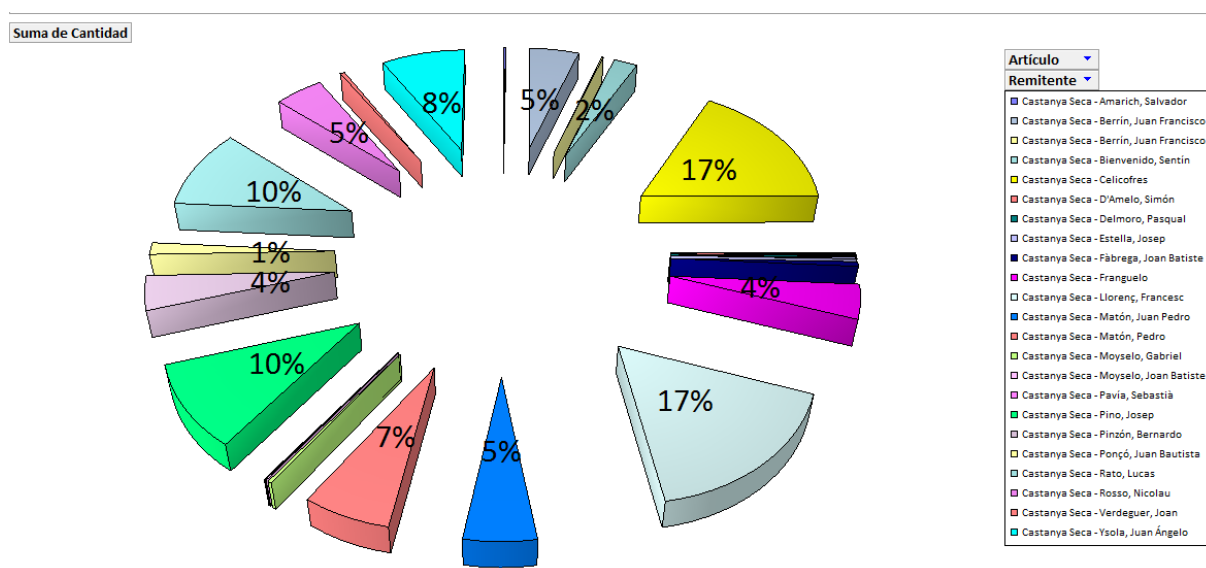
En consecuencia, las cifras deberían corregirse en el siguiente sentido: En primer lugar, destaca Génova con 3.551,85 @ o el 38 %; en segundo lugar, Finale con 2.339,53 @ o el 25 %; Mártega con 1.603 @ o el 17 %; Cerdeña con 1.600 @ o el 17 % y Vinaroz con 2.43,17 @ o el 3 %.

Gráfica 54
Porcentaje de castaña seca por puertos



La relación corregida de remitentes queda del siguiente modo:
 En cabeza figuran los Celicofres con 1.603 @ o el 17 %; les siguen Francesc Llorenc con 1.600 @ o el 17 %; Josep Pino con 968,35 @ o el 10 %; Juan Àngelo Isola con 790 @ o el 8 %; Pedro Matón con 622,84 @ o el 7 %; Juan Pedro Matón con 509,17 @ o el 5 %; Nicolau Rosso con 451,29 @ o el 5 %; Juan Francisco Berrín con 470 @ o el 5 %; Bernardo Pinzón con 401,17 @ o el 4 %; Franguelo con 400 @ o el 4 %; Setín Bienvenido con 223,17 @ o el 2 % y Juan Bautista Ponçó con 140 @ o el 1 %.

Gráfica 55
Porcentaje de castaña seca por remitentes



Por remitentes tenemos aquellos que trabajan con Finale entre los que destacan: En primer lugar Lucas Rato que con 958,23 @ representa el 41 % de los envíos de Finale a Valencia para este periodo; en segundo lugar Juan Ángel Ysola que tras excluir 192,47 @ que siguen su rumbo que hacia Castilla se queda en 790 @ que representan el 34 % de los envíos de este puerto¹⁹⁵ y por último Nicolau Rosso que excluyendo 2.624,6 @ que siguen rumbo a Castilla, las 421,9 @ que desembarcan representan el 19 % de los envíos de esta procedencia y las distribuye en dos partidas a la atención de son Joan Batiste Fàbrega de Valencia por un volumen de carga de 406,21 @ y para Josep Miquel el resto.

Por lo que se refiere a los remitentes de Génova, estos son: Josep Pino representa el 27 % de los envíos de este puerto; Pedro Matón representa el 17 % y Juan Pedro Matón el 14 %.¹⁹⁶

Del resto de puertos, los más relevantes son: Mártega que es monopolio de los Celicofres y Cerdeña que lo es de Francesc Llorenç.

Entre los destinatarios debemos excluir a Fernando Lorenzo con 1880 @ con destino a Castilla, Bernardo Pinzón con 211 @ con destino a Castilla, Antoni Poyo con 038,06 @ con destino a Cádiz, Nicolau Rosso con 2624,6 @ con destino a Castilla, Sebastià Vigueto con 400 @ con destino a Castilla y Juan Ángel Ysola con 192,47 @. Así el cómputo final de destinatarios nos quedaría del siguiente modo:

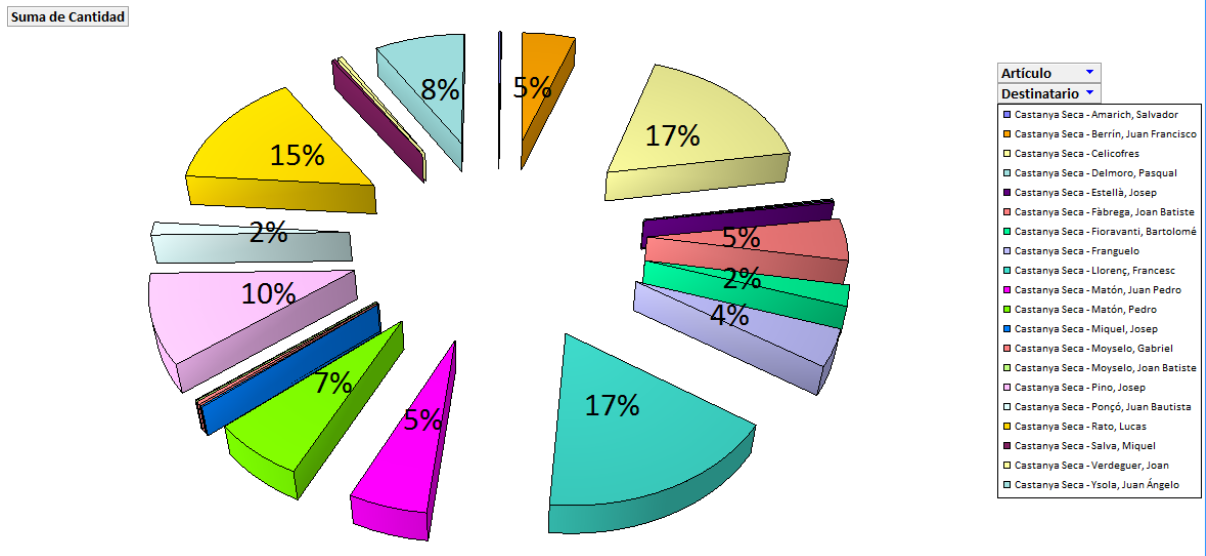
En primer lugar tenemos a los Celicofres con 1.893 @ o el 17 % y le siguen: Francesc Llorenç con 1.600 @ o el 17 %; Lucas Rato con 1.359,41 @ o el 15 %; Josep Pino con 968,35 @ o el 10 %; Juan Ángel Ysola que, descontada la carga en ruta, la carga que desembarca asciende a un total de 790 @ o el 8 %; Pedro Matón con 622,84 @ o el 7 %; Juan Pedro Matón con 509,17 @ o el 5 %; Juan Francisco Berrín con 470 @ o el 5 %; Joan Batiste Fàbrega con 460,47 @ o el 5 %; Franguelo con 400 @ o el 4 %; Bartolomé Fioravanti con 223,17 @ o el 2 % y Juan Batista Ponçó con 140 @ o el 2 %.

¹⁹⁵ La carga de 1.880 @ de Fernando Lorenzo no recalca en el puerto de Valencia sino que sigue camino hacia Castilla quedando excluida de este cómputo.

¹⁹⁶ No se ha podido concluir si Pedro Matón y Juan Pedro Matón son la misma persona o no.

Gráfica 56

Porcentaje de castaña seca por destinatarios



Las relaciones suelen llevarse a cabo en origen y destino por el mismo comerciante siendo las excepciones más notables los casos de Nicolau Rosso de Finale que se relaciona con Joan Batiste Fàbrega de Valencia y por último Bernardo Pinzón de Génova y Lucas Rato de Valencia.

La navegación es directa, después de excluir la mercancía en tránsito, representa el 85 % de los casos quedando la ruta de las escalas con carácter residual: Final Génova Valencia con 790 @ o el 6 % y Génova Barcelona Valencia con 684,92 @ el 5 %

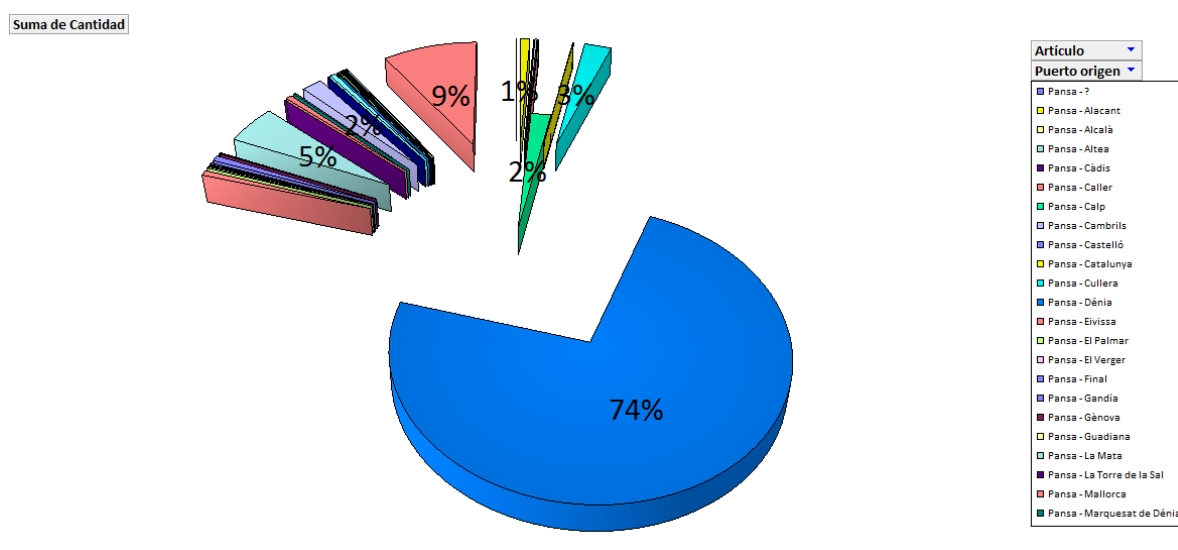
Pasas

La fabricación de pasa es una práctica de origen morisco y, al igual que sucede con el resto de frutos secos, es un producto muy utilizado en los barcos para prevenir el escorbuto. Aunque las pasas, en ocasiones aparecen asociadas a otros productos como los higos y las almendras, vamos a centrarnos exclusivamente en la categoría de pasas que constituye el 84 %, dejando las pasas mojadas, como una mera excepción. A lo largo del periodo estudiado llega al puerto de Valencia la cantidad total de 33.856,9 @, de las cuales cabe descontar 4.256 @ de mercancía en tránsito que podemos desglosar en dos partidas de 4.000 y 256 @ respectivamente, correspondientes a los circuitos comerciales entre Terranova¹⁹⁷ e Inglaterra por un lado y entre Alicante y Marsella por el otro.

Con los porcentajes corregidos, las cifras quedan del siguiente modo: La mercancía proviene fundamentalmente de Denia 21.761,88 @, o el 74 %; seguido de Javea con 2.780,61 @, o el 9 %; La Mata con 1489 @, o el 5 %; Cullera con 847,17 @, o el 3 %; Marsella con 594 @, o el 2 %; Calpe con 555,01 @, o el 2 % y Alicante con 270 @, o el 1 %

Gráfica 57

Porcentaje de pasas por puertos

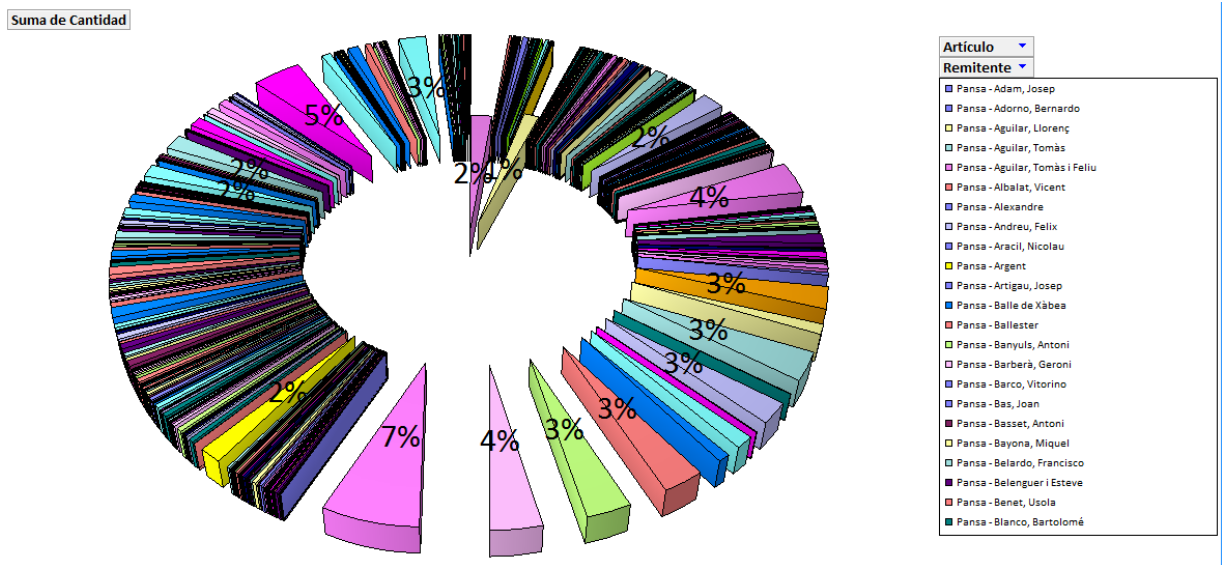


¹⁹⁷ Las 4.000 @ de Terranova sólo pueden provenir de Carolina del sur, la única colonia inglesa que las producía en estos momentos.

Tras excluir las cargas del capitán Foyg de la nave Roberto Ricardo y de Francisco Corell, por tratarse de mercancía en tránsito de Terranova a Inglaterra y de Alicante a Marsella respectivamente, el resultado corregido de remitentes ofrece las siguientes cifras: En primer lugar figura Gabriel Gisbert con 2.160 @ o el 7 % y le siguen: Esteve Sancho con 1.442 @ o el 5 %; Joan Femenía con 1.201,02 @ o el 4 %; Esteve Gisbert con 1.140 @ o el 4 %; Lluís Gavilà con 1.028 @ o el 3 %; Esteve Gisbert Major con 1.000 @ o el 3 %; Josep Giralt con 940 @ o el 3 %; Joan Verdeguer con 803 @ o el 3 %; Guillem Gavilà con 800 @ o el 3 %; Tomàs Giberti con 753,17 @ o el 3 %; Francisco Costa con 676 @ o el 2 %; Tomàs y Feliu Aguilar con 574 @ o el 2 %; Pere Rioner con 571 @ o el 2 %; Vicent Lossants con 528 @ o el 2 %; Antonio Remírez de Arellano con 474 @ o el 2 %; y Joan Batiste Botín con 428 @ o el 1 %.

Gráfica 58

Porcentaje de pasas por remitentes



Por puertos, los remitentes se distribuyen del siguiente modo:

Con Denia trabajan doscientos cuarenta y un comerciantes, de los cuales los principales son: En primer lugar, a Gabriel Gisbert con 2160 @, o el 10 % de los envíos de este origen; Esteve Sancho con 1374 @, o el 6 % y Joan Femenía con 1.201,02 @ o el 6 %.

Con Javea trabajan cien comerciantes, de los cuales los más relevantes son: Pere Rioner al cual corresponden el 411 @ o el 11 % de los envíos de esta procedencia; Miquel Pons con 272 @ o el 10 % y Bertomeu García con 200 @ o el 7 %.

Con la Mata trabajan doce remitentes, de los cuales los principales son: Esteve Gisbert Major con 400 @ o el 27 % de este origen; Nuestra Señora de Montserrat con 276 @ o el 19 % y Joan Rossengues con 240 @ o el 16 %.

Con Cullera sólo tenemos dos comerciantes dignos de mención: Tomàs Giberti al que corresponde 753,17 @ o el 94 % de los envíos de este lugar y Baltasar Foga al cual corresponde el 6 % restante.

Con Marsella trabajan Vicent Lossants al que corresponde 528 @ o el 89 % y Jaume Vives al cual corresponde el resto.

Con Calpe actúan veinte ocho comerciantes, de los cuales los principales son: Guillem Noguera al que corresponde 120 @ o el 20 % de los envíos de esta plaza; Molina con 86 @ o el 16 % y Joan Martí con 80 @ o el 15 %.

Por último, en Alicante hallamos veinticuatro remitentes, de los cuales los más relevantes son: Antoni Gavilà con 60 @ o el 22 % de los envíos; Bartolomé García con 28 @ o el 10 %; y Esteve Sancho con 28 @ o el 10 %.

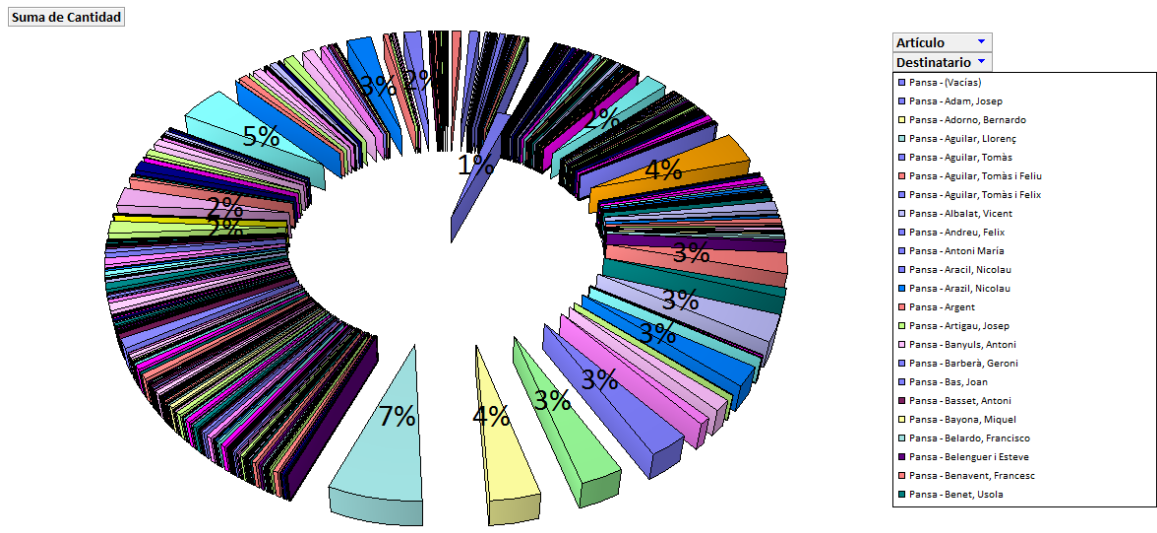
Tomàs Aguilar, que suele tener una actividad comercial diversificada con puertos de largo recorrido, desde Marsella hasta Cerdeña, aparece asociado con mossen Feliu que suele moverse en torno a Calpe.

Entre los que trabajan con varios puertos tenemos a: Esteve Gisbert Major con el 60 % de su carga procede de Denia y el resto de La Mata; Joan Verdeguer con el 94 % de su negocio se lleva a cabo con Denia, repartiéndose el resto en cantidades testimoniales entre Alicante y Javea; Pere Rioner con el 72 % de su carga procedente de Javea y el resto de La Mata; Antonio Remírez de Arellano trabaja con Denia salvo una cantidad testimonial de Javea; Joan Rosengues con el 63 % de La Mata y el resto de Denia; Nostra Senyora de Montserrat con el 76 % de La Mata y el resto de Denia y Miquel Pons con el 92 % de Javea, el 7 % de Denia y el resto de Calpe.

Los destinatarios, después de depurar las cargas de Francisco Corell y Vicent Vilanova que son destinatarios de Marsella e Inglaterra, son los siguientes: En primer lugar Gabriel Gisbert con 2160 @ o el 7 % y le siguen: Esteve Sancho con 1.442 @ o el 5 %; Joan Femenía con 1201,021 @ o el 4 %; Esteve Gisbert con 1164 @ o el 4 %; Lluís Gavilà con 1028 @ o el 3 %; Esteve Gisbert Major con 1000 @ o el 3 %; Josep Giralt con 940 @ o el 3 %; Guillem Gavilà con 800 @ o el 3 %; Joan Verdeguer con 754 @ o

el 3 %; Tomàs Giberti con 753,17 @ o el 3 %; Pere Rioner con 711 @ o el 2 %; Francisco Costa con 676 @ o el 2 %; Lossants Vicent con 528 @ o el 2 %; Antonio Remírez de Arellano con 484 @ o el 2 % y Botín el 1 %.

Gráfica 59
Porcentaje de pasas por destinatarios

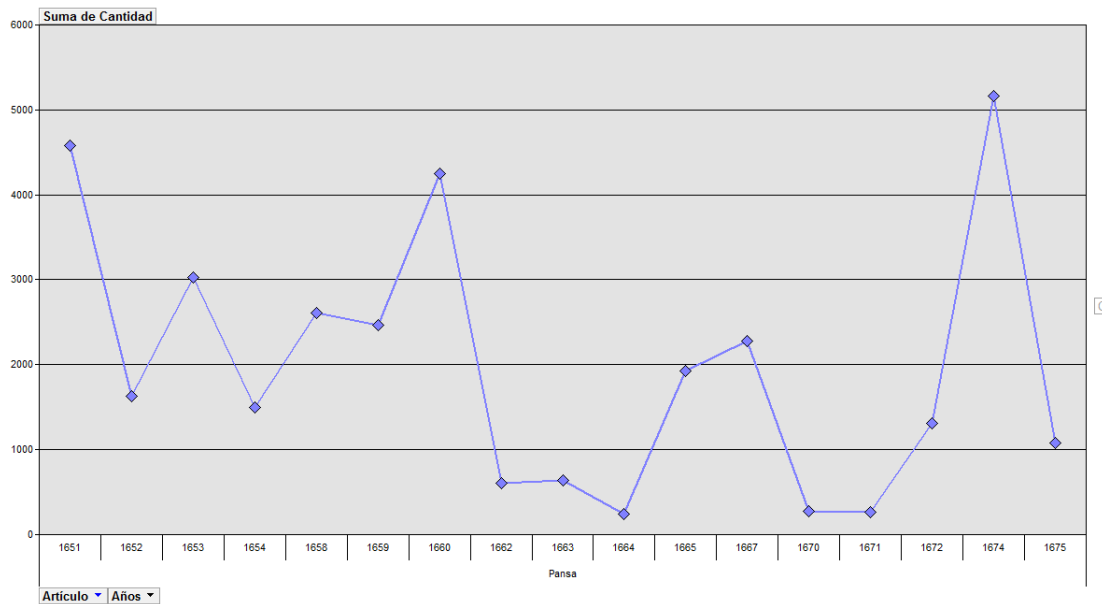


Salvo el caso de la relación entre el capitán Foyg y Vicente Vilanova en los demás casos suele coincidir remitente y destinatario o si hay relaciones suelen ser al margen del negocio principal.

La navegación es directa en un 79 % y a través de las escalas podemos observar las siguientes rutas: Terranova – Alicante – Valencia que representa el 12 % Denia Javea Valencia que representa el 6 %, Denia Oliva Valencia con el 1 % y Denia Javea Valencia con el 1 %.

Gráfica 60

Evolución de la llegada de pasas a Valencia (1.651-1.675)



Si miramos una gráfica de evolución temporal, vemos que hay un ligero desplazamiento de Javea por Denia, sin embargo, la aparente progresión de la pasa de Nueva Inglaterra en el mercado valenciano no se da porque la carga está destinada a Inglaterra. Esta llegada curiosamente decae con el inicio de la paz entre Inglaterra y España en 1.660, al final de la guerra con Cromwell, para remontar ligeramente en 1.663, volver a caer en 1.664 e iniciar otra remontada que se detiene en 1.667, con el inicio de la guerra de devolución posiblemente por la acción del corso francés. Posiblemente, aunque las relaciones con Inglaterra mejoraron ostensiblemente con la restauración de Carlos II Estuardo, la posibilidad de un embargo ante las tensiones que se producían sobre todo en América contribuyeron a que los comerciantes se retrajesen en su actividad. Entre 1662 y 1664 no se registran acontecimientos atmosféricos importantes. El año 1.661, sabemos que fue muy lluvioso. Si el tiempo en estos otros años no varió podría ser un factor que incidiera negativamente en la cosecha de viña y por tanto en la elaboración de la pasa.

Dátiles

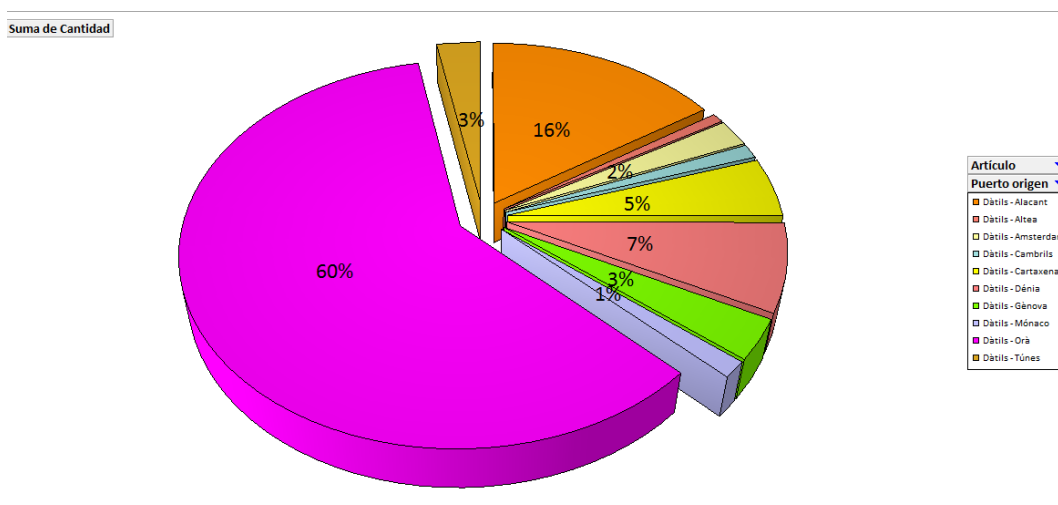
A lo largo de este periodo llega al puerto de Valencia un volumen de carga de unas 3.403,96 @ de *dátiles* y 1.635,12 @ de *dátiles de Berbería*, en total unas 5.039,08 @. Se ha mantenido la diferencia porque así lo consignó y por si acaso hubiera diferencia entre el primer grupo de dátiles como procedente de Orán o de Alicante, es decir de Elche, y el segundo viene de los escasos intercambios con las poblaciones musulmanas del Norte de África, sin embargo, esto no es así porque en el primer grupo se registra un envío mínimo, 26,36 @, de Argel que se califica de *dátiles* sin más. En el segundo grupo el único puerto musulmán importante que se menciona en esta última categoría es Túnez, por lo que, como, salvo la excepción de Orán, la mayoría de los envíos procede de puertos europeos, resulta muy posible que estos productos nos lleguen a través de intermediarios. Los puertos que comercian con *dátiles* o con *dátiles de Berbería* son prácticamente los mismos y las proporciones muy parecidas con la única salvedad de Túnez en el segundo caso. Por esta razón creemos que no deformaremos demasiado el análisis si los contamos de forma conjunta, aunque en la base de datos nos aparezcan de forma separada. En consecuencia, partiendo del total antes citado tenemos las cifras que vamos a consignar.

Descontando la mercancía en tránsito, generalmente del puerto de Orán, unas 1.071,06 @ o sea el 22 % del tráfico portuario, lo que desembarca en el puerto de Valencia son 3.968,02 @ y sobre esa cantidad la relación porcentual de los envíos es la siguiente:

En primer lugar, a Orán le corresponde el primer puesto con el envío de remesas que ascienden a 2.269,12 @ lo que representa el 60 % del volumen consignado; le sigue en segundo lugar Alicante con 595,59 @ o sea el 16 %; Denia con 281,42 @ o el 7 %; Cartagena con 191,56 @ o el 5 %; Génova con 128,19 @ o el 3 %; Túnez con 112,23 @ o el 3 %; Ámsterdam con 87,12 @ o el 2 %; y Mónaco con 52 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 2 %.

Gráfica 61

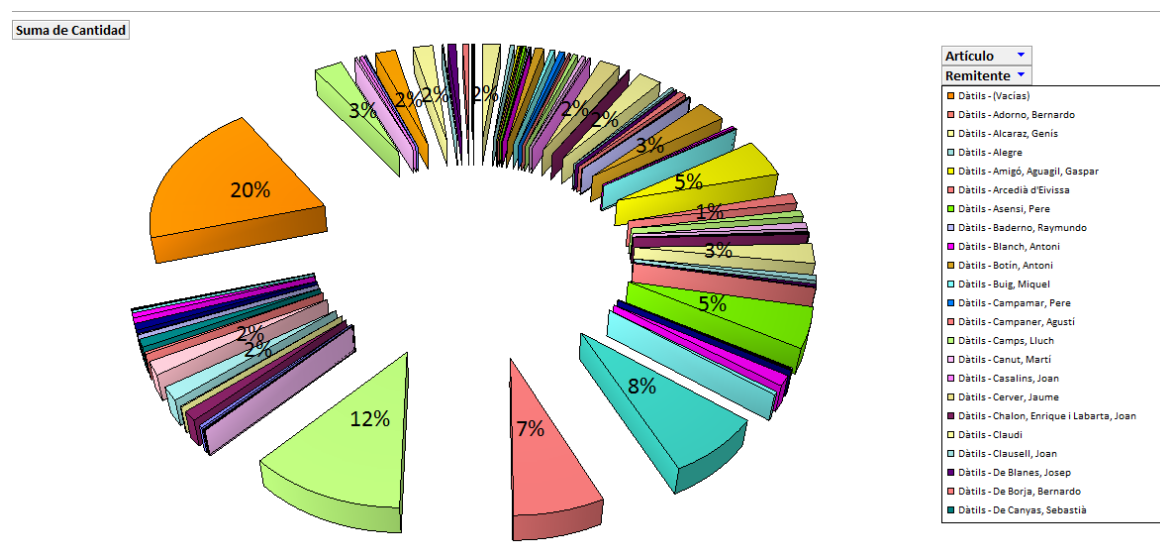
Porcentaje de dátiles por puertos



Los remitentes, por orden de importancia son los siguientes: Agustí Sastre con 780.80 @ o el 20 %, seguido de Benito Perier con 479,56 @ o el 12 %; Esteve Oliver con 305,23 @ o el 8 %; Pere Antoni Padrines con 278 @ o el 7 %; Pedro Martínez con 206,17 @ o el 5 %; Lluch Estarelles con 200 @ o el 5 %; Josep Simó con 117, 59 @ o el 3 %; Vicent Domingo Menor de Díez con 117,12 @ o el 3 %; Felip Goya con 102 o el 3 %; Claudi con 97,23 @ o el 2 %; Jaume Cerver con 85,3 @ o el 2 %; Gabriel Valls con 84,13 @ o el 2 %; Josep Vaquero con 81 @ o el 2 %; Genís Alcaraz con 72,18 @ o el 2 %; Francisco Ribes con 68,18 @ o el 2 %; Francisco Reynaldo con 68 @ o el 2 %; y Joan Batiste Fàbrega y Pedro Matón con 53,29 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suma un 12 %.

Gráfica 62

Porcentaje de dátiles por remitentes



Según puertos, con Orán trabajan veintiocho remitentes, de los cuales los principales son: Agustí Sastre que representa el 34 % de los envíos de esta plaza y le sigue Benito Perier al que le corresponde el 16 % de los envíos; Esteve Oliver al que le corresponde el 13 % de los envíos y, ya a cierta distancia, Lluch Estarelles al que le corresponde el 9 %.

Con Alicante trabajan nueve comerciantes de los cuales los principales son Pedro Martínez al que le corresponde el 35 % de los envíos locales; a Jaume Cerver al que le corresponde el 14 %; Josep Vaquero al que le corresponde el 14 % de los envíos y a Genís Alcaraz el 12 %.

Con Cartagena trabajan siete remitentes de los cuales los principales son Gabriel Valls al que le corresponde el 44 % y Joan Batiste Ferrer al que le corresponde el 18 %.

Con Génova trabajan dos comerciantes y el principal es Josep Simó al que le corresponde el 92 %.

Con Ámsterdam trabaja Benito Perier; Con Mónaco Joan Agustí Moyselo y con Altea Bernardo de Borja.

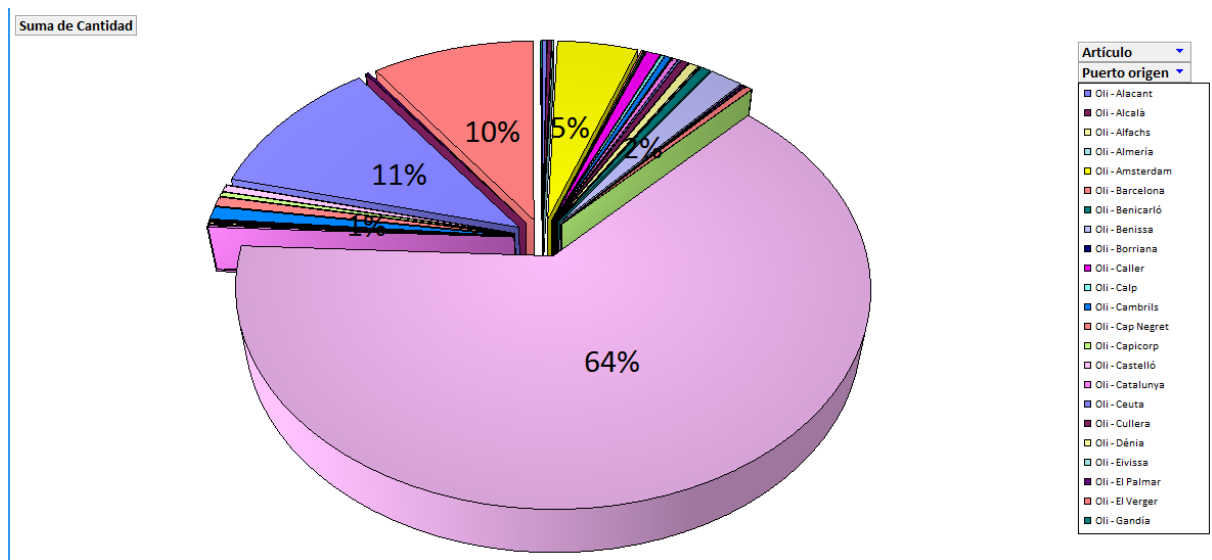
Por lo que se refiere a los destinatarios los principales son: Domingo Jauar al que con 780,8 @ le corresponde el 20 %; Benito Perier con 479,56 @ o el 12 %; Esteve Oliver con 305,23 @ o el 8 %; Pere Roca con 278 @ o el / %; Jordi Méndes con 206,17 @ o el 5 %; Lluch Estarelles con 200 @ o el 5 %; Baltasar Salva con 142,83 @ o el 4 %; Vicent Domingo Menor de Díez con 117,12 @ o el 3 %; Felip Goya con 102 @ o el 3 %; Pere Campamar con 98,42 @ o el 2 %; Claudi con 97,23 % o el 2 %; Gabriel Valls con 84,13 @ o el 2 %; Josep Vaquero con 81 @ o el 2 %; Genís Alcaraz con 72,18 @ o el 2 %; Francisco Ribes con 68,18 @ o el 2 %; Francisco Reynaldo con 68 @ o el 2 %; y Joan Batiste Fàbrega y Pedro Matón con 53,29 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suma un 18 %.

6.1.1.4 Aceite

La importancia de este producto, se debe no sólo a su carácter de condimento y de aporte de grasa no animal, sino además a su condición de unguento en medicina, combustible para el alumbrado, conservante alimentario, como lubricante para el cardado de la lana, y materia prima para hacer jabón casero lo que lo convertía en materia prima de muchos otros productos.

A lo largo del periodo estudiado se registra la llegada al puerto de Valencia de 158.743,4 @, de las cuales debemos restar 5.616,32 @ o sea un 9 % por tratarse de mercancía en tránsito.¹⁹⁸ Hecha esta consideración previa las cifras corregidas se refieren a cincuenta y cinco puertos diferentes, de los cuales los principales son: En primer lugar Mallorca con 93.083,24 @ o el 64 %; seguido de Tortosa con 16.201,66 @ o el 11 %; Vinaroz con 14.272,08 @ o el 10 %; Ámsterdam con 7.084,07 @ o el 5 %; Génova con 5.958,23 @, o el 2 %; y San Remo con 1408,31 @, o el 1 %.

Gráfica 64
Porcentaje de aceite por puertos



Debemos excluir las cargas de Jacomo Manito, 4.333,27 @ por tratarse de mercancía correspondiente al comercio entre de Mallorca y Génova; de Antonio Arnaldo 1.624,97 @ por tratarse de mercancía correspondiente al comercio entre

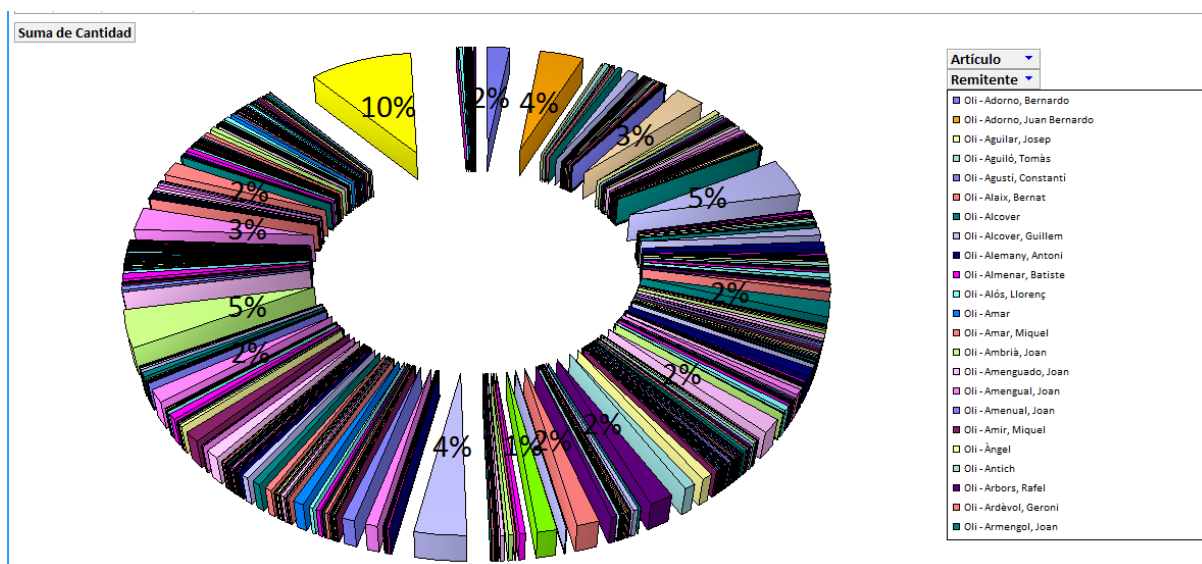
¹⁹⁸ Un 3 % corresponde al tráfico entre Mallorca y Génova y el 5 % restante al comercio de Mallorca con Castilla, Sevilla, Cádiz, Orán y Cataluña.

Génova y Castilla; de Ferragut Sebastià 1.264,09 @ por tratarse de mercancía correspondiente al comercio entre Mallorca y Cataluña; de Bernat Vaquer 1.119,43 @ por tratarse de mercancía correspondiente al comercio entre Mallorca y Sevilla; de Guillem Fàbregues 1.092,22 @ por tratarse de mercancía correspondiente al comercio entre Mallorca y Cádiz; y de Geroni Castany 1.083,31 @ por tratarse de mercancía correspondiente al comercio entre Mallorca y Orán. Cabe señalar que, salvo Bernat Vaquer, todos estos remitentes en tránsito son los patrones de la embarcación.

Hechas estas salvedades los remitentes por orden de importancia son: Lluís Viguet con 15.445,68 @, o el 10 %; seguido de Calafat con 7.273,09 @, o el 5 %; Francisco Pastor con 6.908,25 @ o el 5 %; Juan Bernardo Adorno con 6.602,7 @ o el 4 %; Herederos de Ascanio Sobregondi con 5.709,07 @ o el 4 %; Andreu Barceló con 4.409,07 @ o el 3 %; Pere Joan Roca con 4.260,07 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 3.462,18 @ o el 2 %;¹⁹⁹ Juan Andrea Conrado que envía 2.827,11 @, o el 2 %; Sebastià Salom con 2.785,48 @ o el 2 %; Forner con 2.678,81 @ o el 2 %; Vicent Domingo Menor de Díez con 2.527,72 @ o el 2 %; Tomàs Giberti con 2.481,24 @ o el 2 %; Tomàs con 2.481,24 @ o el 2 %; Gaspar Orient con 2.347,16 @ o el 2 % y Nofre Gilibert con 2.151,31 @ o el 1 %. Con porcentaje de un 1 % tenemos a veintitrés remitentes, es decir constituyen en conjunto un 23 %.

Gráfica 65

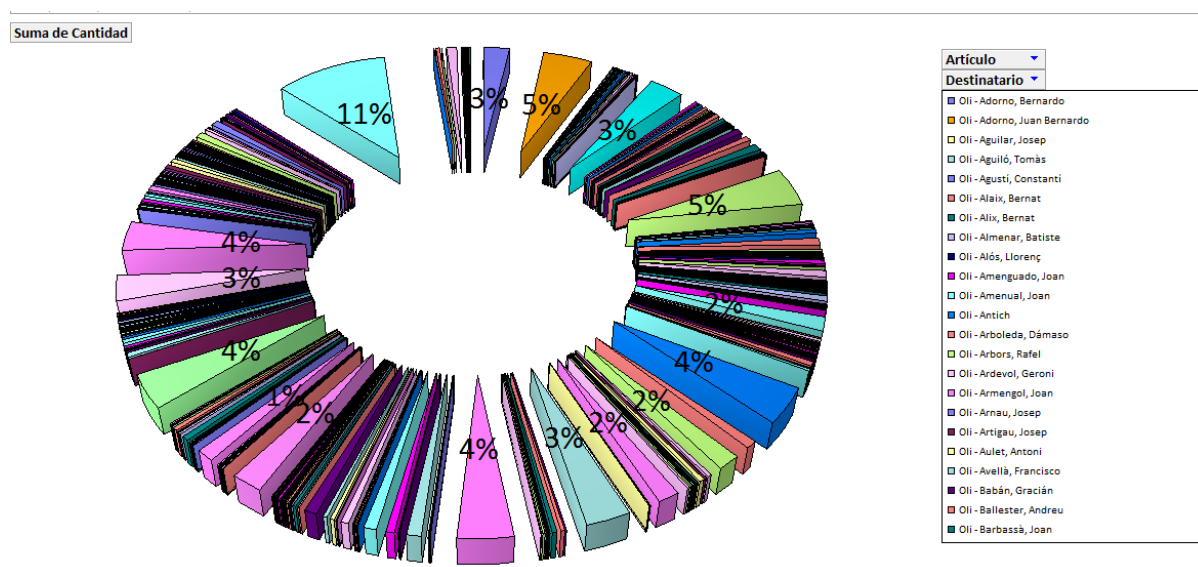
Porcentaje de aceite por remitentes



¹⁹⁹ Como no hay forma de determinar si se trata de un hermano o del mismo, se ha dejado de forma separada.

Los destinatarios, excluidos los comerciantes antedichos, son los siguientes: En primer lugar Lluís Viguet con 16.855,99 @ o el 11 %; seguido de Juan Bernardo Adorno con 7.397,12 @ o el 5 %; Calafat con 7.310,8 @ o el 5 %; Miquel Fiol con 6.592,51 @ o el 4 %; Herederos de Ascanio Sobregondi con 6.215,68 @ o el 4 %; Francisco Pastor con 6.200,08 @ o el 4 %; Pere Joan con 5.510,43 @ o el 4 %; Andreu Barceló con 5.159,22 @ o el 3 %; Nofre Gilabert con 5.056,63 @ o el 3 %; Pere Roca con 4.713,43 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 3.933,06 @ o el 3 %; Joan Batiste Moyselo con 3.621,52 @ o el 2 %; Forner con 2.678,81 @ o el 2 %; Vicent Domingo Menor de Díez con 2.527,72 @ o el 2 %; Tomàs Giberti con 2.481,24 @ o el 2 % y Gaspar Orient con 2.094,39 @ o el 1 %.

Gráfico 66
Porcentaje de aceite por destinatarios



La masa de mercado se nos presenta fragmentada entre más de ciento cincuenta remitentes diferentes de los cuales los principales son de Mallorca, destacando entre ellos a: Lluís Viguet con 15445,68 @, o el 10 %; seguido de Calafat con 7273,09 @, o el 5 %; Juan Bernardo Adorno con 6602,7 @ o el 4 % de Mallorca y Bernardo Adorno con 3462,18 @, o el 2 %; los Herederos de Ascanio Sobregondi con 5.709,07 @ o el 4 %; Andreu Barceló con 4409,07 @ o el 3 %; Pere Joan Roca con 4260,07 @ o el 3 %; Juan Andrea Conrado que envía 2.827,11 @, o el 2 %, Joan Batiste Moyselo de Valencia; Tomàs Giberti con 2481,24 @ o el 2 %; Con porcentaje de un 1 % tenemos a

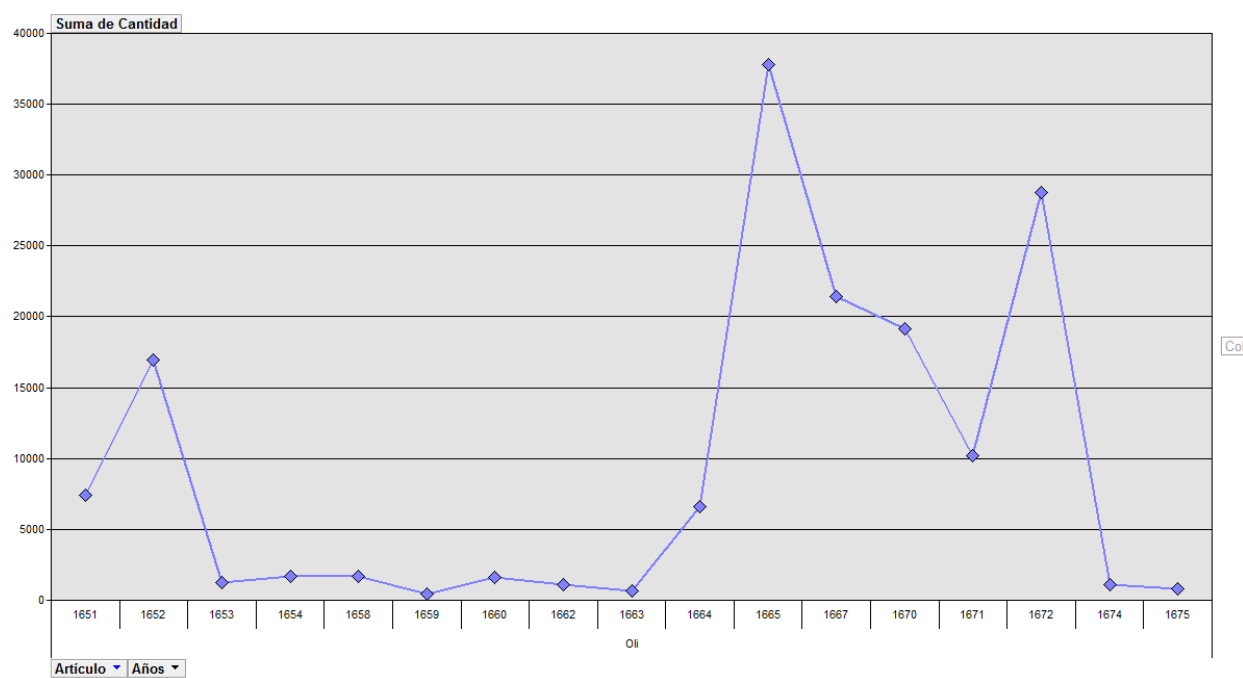
treinta y un remitentes, entre ellos el principal es: Gaspar Orient con 2.347,16 @ de Vinaroz.

Entre aquellos que trabajan con más de un origen tenemos a: Francisco Pastor con 6.908,25 @ o el 4 %, de las cuales 5.382,24 @ son de Tortosa y el resto de Vinaroz; Vicent Domingo Menor de Díez con 2.527,72 @, o el 2 %, de los cuales 2.166,62 @ son de Mallorca y el resto de Tortosa.

Los comerciantes que operan desde el resto de puertos son: Jacomo Manito que transporta 4.388,05 @, o el 3 %, de Génova con destino a Castilla y Sebastià Salom de Ámsterdam que entrega 2.785,48 @ o el 2 % a Pere Roca, listero de Valencia; Forner con 2.678,81 @ o el 2 %, de Vinaroz. Salvo los casos consignados el proceso importador lo lleva el mismo comerciante en origen y destino.

Gráfica 67

Evolución de la llegada de aceite a Valencia (1.651-1.675)



La tendencia es la presencia constante del aceite de Mallorca a lo largo de todo el periodo. Ámsterdam sólo aporta algo el principio del periodo, es decir en el año 1.652 y luego desaparece. Y dentro de este periodo el momento fuerte es la segunda mitad del periodo, a partir del año 1.654 con un pico en el año 1.655 de 32.484,08 @ y luego un descenso suave hasta 1672 para decaer a partir de 1.674. El recurso a Tortosa y a

Vinaroz parece que pueda relacionarse con el descenso de Mallorca, o al revés. Cabe señalar que la década de 1.653 a 1.663 fue una época marcada por la llegada de muy escasas remesas.

La navegación es directa en un 78 % de los casos, procedente de Mallorca y en el 22 % restante pueden apreciarse las siguientes escalas: Mallorca canaliza el 8 % del comercio de este producto a través de las siguientes rutas: Ámsterdam Mallorca Valencia y Génova Mallorca Valencia. En otro orden de cosas Mallorca Denia Valencia representa el 7 % de este comercio; Mallorca Alicante Valencia representa el 2 % y Tortosa Vinaroz Valencia con un 2 %.

En conjunto se observa el peso del aceite mallorquín que Roberto Blanes relaciona con la necesidad de compensar el déficit trigüero de la isla.²⁰⁰

6.1.1.5 Vinos y licores

Vino

La base de datos distingue entre vino genérico el 77 %, vino tino el 11 %, vino blanco el 9 % y vino rojo el 2 %. Según orígenes distingue entre vino de Génova, vino de Benicarló y vino blanco de Benicarló, pero sin entidad cuantitativa. En consecuencia, abordaremos el grueso del producto. A lo largo del periodo estudiado llegan al puerto de Valencia 32.667,1 @ pero debemos ser muy prudentes con estas cifras porque la mercancía en tránsito hacia otros destinos asciende a 24.894,61 @,²⁰¹ es decir a un total de un 78 % del registro de la serie de *Petage de Mar*, para este producto, posiblemente

²⁰⁰ Blanes, R. *Comercio de importación..* p 19.

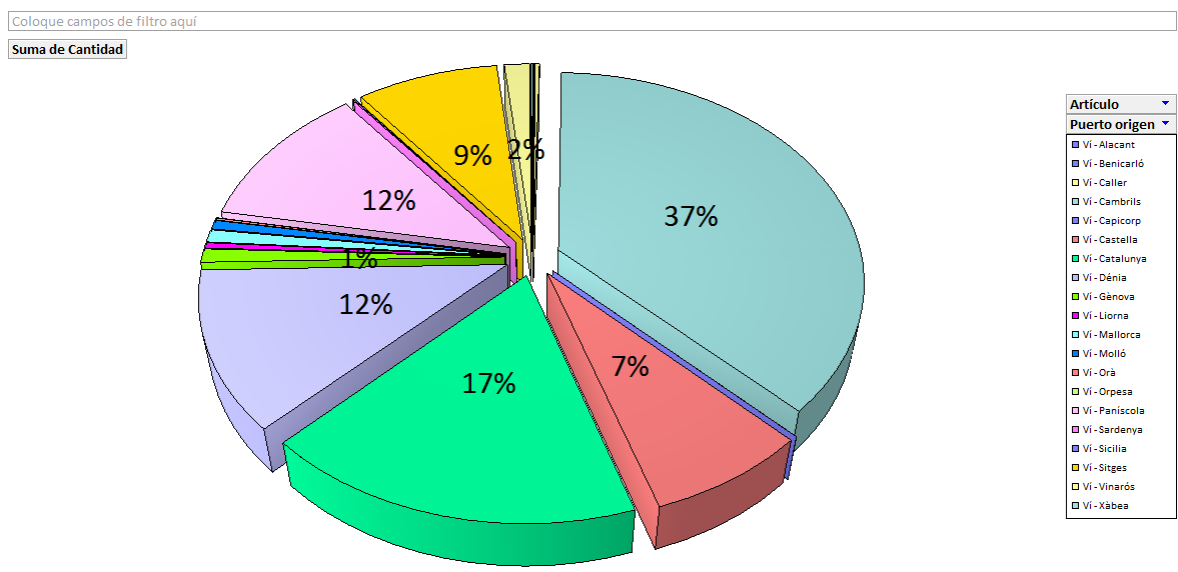
²⁰¹ Estas cifras se desglosan del siguiente modo: 12.924 @ corresponden al tráfico entre Marsella y Castilla; 10.291,53 @ corresponden a un envío extraordinario del 28 de septiembre de 1.651 de Murviedro con destino al ejército; 541,65 @ corresponden al tráfico entre Alcalá y Castilla; 270,82 @ corresponden al tráfico entre Marsella y Castilla; 243,74 @ corresponden al tráfico entre Cambrils y Cartagena; 406,28 @ corresponden al tráfico entre Cataluña y Cartagena y 216,66 @ corresponden al tráfico entre Mallorca y Castilla. El tráfico de Marsella parece mucho, pero debemos considerar que, aunque España y Francia están en guerra, Francia libra, a la vez, una guerra civil en su interior y en el momento del envío Marsella está en manos de la Fronda y es a partir de 1.652 que el comercio se va a ir reduciendo como consecuencia del bloqueo que el rey sol impone a la ciudad hasta que en marzo de 1.660 sea conquistada definitivamente.

porque Valencia es una zona productora de vino.²⁰² No obstante aunque este dato es interesante como una pieza para el estudio de otros circuitos comerciales y por eso lo reseñamos, nos vemos forzados a eliminarlo de nuestro análisis para poder centrarnos exclusivamente en nuestro objeto de estudio.

Hechas estas consideraciones, las cifras obtenidas son las siguientes:

En primer lugar, se sitúa Cambrils con 2.888,43 @ acaparando el 37 % de los envíos; le siguen: Cataluña con 1.354,4 @ o el 17 %; Denia con 942,32 @ o el 12 %; Peñíscola con 899,43 @ o el 12 %; Sitges con 677,07 @ o el 9 %; Castilla con 582,27 @ o el 7 %; Vinaroz con 120,62 @ o el 2 %; y Génova con 81,19 @ o el 1 %.

Gráfica 68
Porcentaje de vino por puertos

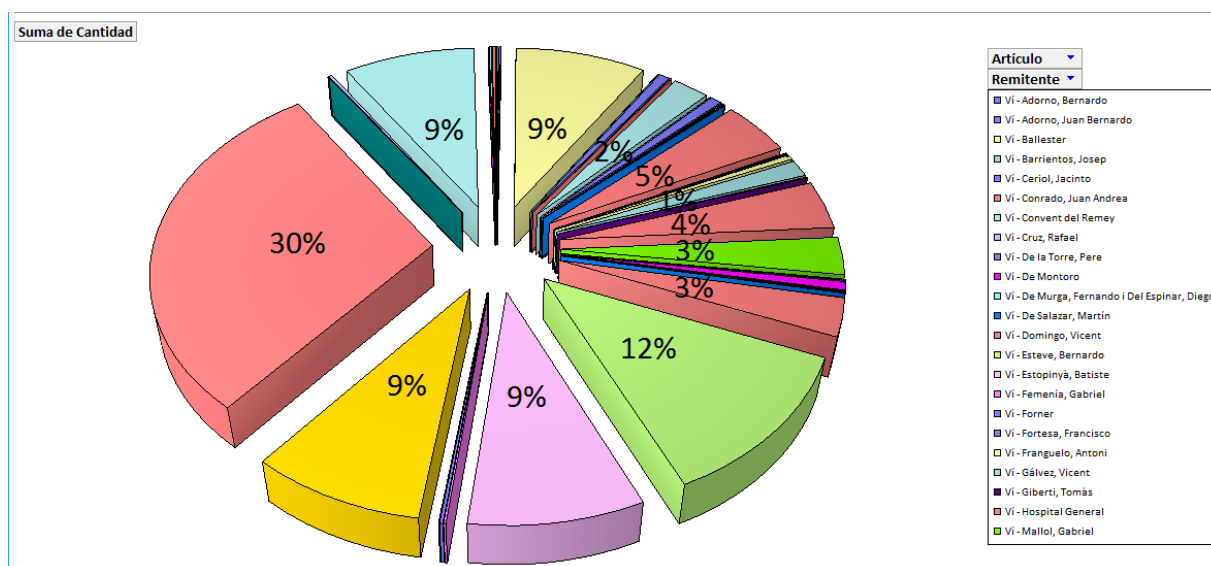


Los remitentes son los siguientes: En primer lugar figura Baltasar Salva con 2.302,02 @ o el 30 %, le siguen: Geroni Mur con 938,86 @ o el 12 %; Ballester con 677,07 @ o el 9 %; Josep Nadal con 677,07 @ o el 9 %; Pere Pau con 677,07 @ o el 9 %; Tapia con 677,07 @ o el 9 %; Vicent Domingo con 361,1 @ o el 5 %; Hospital General con 315,95 @ o el 4 %; Gabriel Moll con 243,74 @ o el 3 %; Gabriel Mallol

²⁰² Se observa que, en general, los comerciantes de la mercancía en tránsito suelen ser, además, los patrones de la embarcación salvo el caso de Félix Goya que factura su carga en la barca de Benet Pérez de Alcalà. Así Carlos Sentí, Felix Goya, Maguire Cardó son patrones de barca. Por su parte el francés Francisco Marigó, es patrón de Saetía, Pau Valmany de Laud, Nicolau Berla de Tartana y Miguel Fàbregues de Bergantín

con 243,74 @ o el 3 %; Convento del Remedio con 189,58 @ o el 2 % y Vicent Gálvez con 110 @ o el 1 %.

Gráfica 69
Porcentaje de vino por remitentes

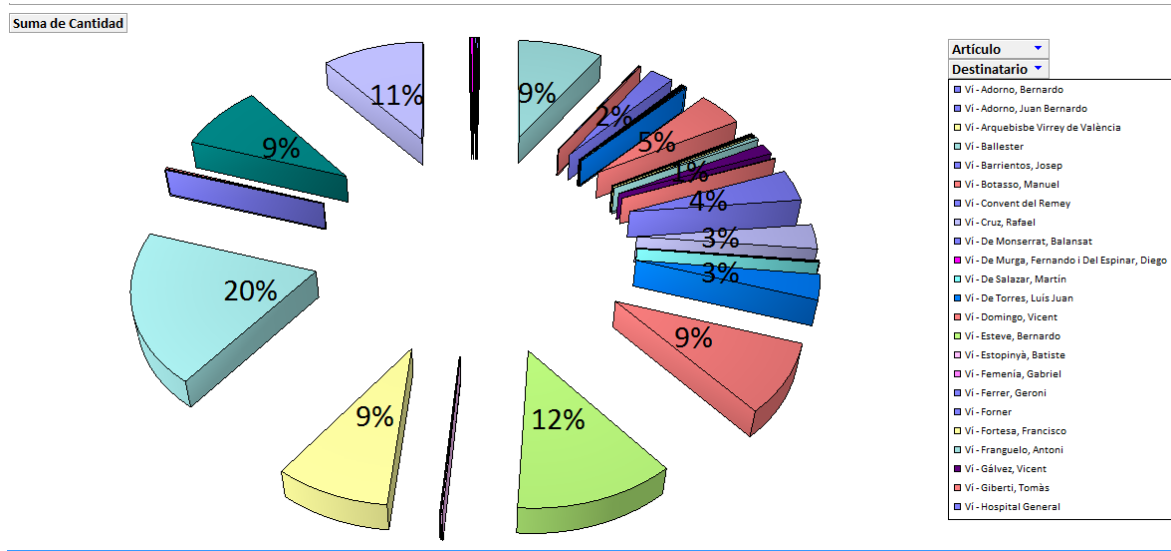


Por puertos, los resultados son los siguientes: En Cambrils tenemos a Baltasar Salva que representa el 80 % de los envíos de esta plaza, seguido muy de lejos por Josep Nadal y Gabriel Moll. En Cataluña el mercado se lo reparten a partes iguales entre Pere Pau Rull y Tapia. En Denia tenemos Geroni Mur en solitario. En Peñíscola tenemos en primer lugar Vicent Domingo con el 40 % de las remesas de este origen, seguido del hospital general con un pedido que asciende al 35 % y del convento del Remedio al que corresponde un 21 %. Con Sitges trabaja Ballester. Los envíos de Castilla se los reparten entre Josep Nadal al que corresponden el 58 % y Gabriel Mallol al que corresponde el resto. Con Vinaroz trabaja Vicent Gálvez al que corresponde el 91 % de los envíos de este puerto. Y con Génova trabajan Joan Batiste Manito que representa el 67 % de los envíos; Juan Bernardo adorno con el 11 % y Tomàs Giberti con el 8 %.

Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar tenemos a Baltasar Salva con 1489,54 @ o el 20 %, le siguen: Pimienta con 938,86 @ o el 12 %; Bernat Verdera con 812,47 @ o el 11 %; Ballester con 677,07 @ o el 9 %; Josep Nadal con 677,07 @ o el 9 %; Pere Pau con 677,07 @ o el 9 %; Pere Pau Rull con 677,07 @ o el 9 %; Tapia con 677,07 @ o el 9 %; Vicent Domingo con 361,1 @ o el 5 %; Hospital General con

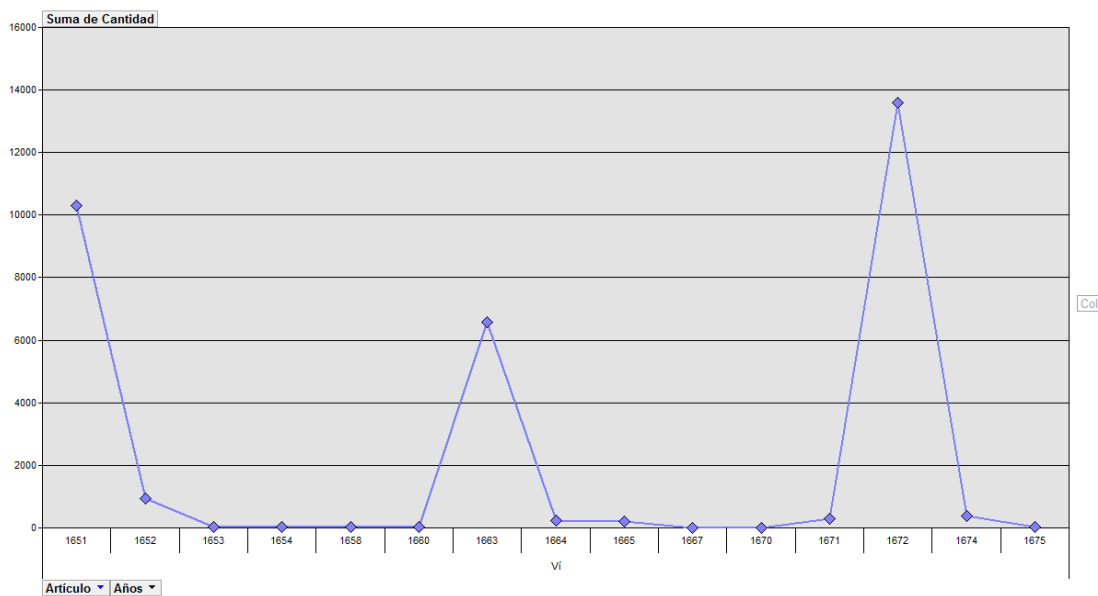
315,95 @ o el 4 %; Gabriel Mallol con 243,74 @ o el 3 %; Gabriel Moll con 243,74 @ o el 3 %; Convento del Remedio con 189,58 @ o el 2 % y Vicent Gálvez con 110 @ o el 1 %.

Gráfica 70
Porcentaje de vino por destinatarios



En cuanto a las relaciones, salvo el caso de Baltasar Salva en el resto de casos coinciden remitentes y destinatarios.

Gráfica 71
Evolución de la llegada de vino a Valencia (1.651-1.675)



La tónica general de la tendencia es más bien escasa hasta 1.667 en que Francia reemprende la guerra por la cuestión de la devolución. El pico del año 1.672 se produce justo antes del inicio de la guerra Franco Holandesa que atraerá a España del lado de Holanda, al año siguiente, y no parece que obedezca a una tendencia sino más bien a una maniobra especulativa para volver a derrumbarse la actividad comercial en el año 1.674 y siguiente.

La navegación se realiza de modo directo en el 99 % de los casos salvo un uno % que corresponde a la ruta Cambrils Vilanova Valencia que además tampoco es significativa porque la mayor parte del comercio de Cambrils es a través de vía directa.

Aguardiente

En una primera aproximación observamos que, a lo largo del tercer cuarto del siglo XVII se registra la llegada de un volumen de carga de unas 9.771,95 @²⁰³ de capacidad al muelle del grao de Valencia. Este producto surge como una curiosidad médica al utilizar el alambique para destilar el vino, con fines médicos, pero, su carácter imperecedero, que, en principio, se usaba para “salvar” el vino que estaba en trance de perderse o el vino de mala calidad que tenía difícil salida de mercado, hizo que, poco a poco, fuera abriéndose paso en el mercado y, aunque un poco por detrás del vino, ya comienza a percibirse su importancia. Cabe señalar que Valencia era un mercado tanto importador como exportador de aguardiente. Encontramos destilerías en el Monasterio mercedario de *Nuestra Señora de los Ángeles* de El Puig.²⁰⁴

Antes de proceder al análisis de la mercancía conviene hacer unas consideraciones previas sobre la mercancía en tránsito que en este caso es muy importante pues de lo contrario podríamos ofrecer cifras falsas en relación al comercio valenciano. Si nos atuviéramos únicamente a lo que llega sin tomar en consideración el destino tendríamos que concluir que el puerto de Marsella representa el 37 % del volumen de carga de las importaciones y el de Mallorca el 28 %, sin embargo, por fechas, conviene tener en cuenta que la llegada de carga procedente de Marsella no se

²⁰³ Las 124 @ de *Ayguardient Rosolí* de Tolón, no las incluimos por tratarse de un envío aislado sin efectos estadísticos.

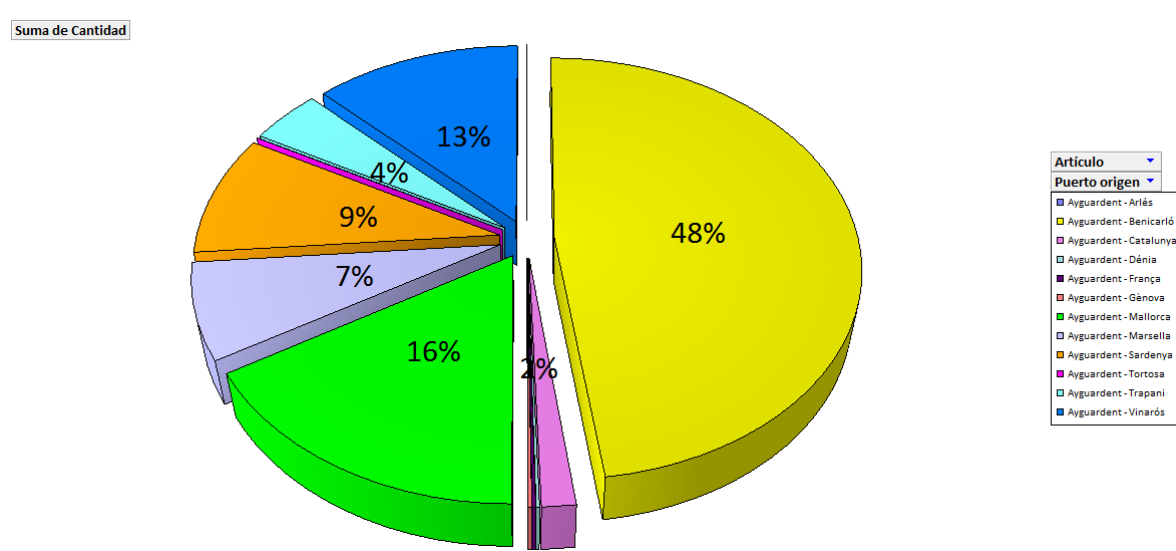
²⁰⁴ Benítez, R “Técnicas de cultivo de la vid y elaboración del vino y del aguardiente en el “Camp de Morvedre” a fines del siglo XVII. (1.671-1.691)” *Saitabi* 1.988, N° 38.

produce dentro de un contexto comercial que pueda interpretarse como una tendencia de mercado si no como un envío extraordinario de mayo del año 1.672 que coincide en casi su totalidad con el despacho de Francisco Marigó, 3.412,44 @ que contrasta con el tono bajo de la propia ciudad de Marsella a lo largo de los años: 1.651, 1660, 1.662, 1.663, 1.664, 1.667, 1.670, 1.671, 1.674 y 1.675. Pero, cuando hacemos la consulta por destinatarios, observamos que, además, aunque quisiéramos incluirlo, tampoco nos sería lícito porque ese envío extraordinario de Marsella pasa íntegramente rumbo a Castilla, en consecuencia, debemos excluirlo del cómputo del comercio de importación valenciano. Y si seguimos viendo los envíos que no desembarcan en el puerto de Valencia, tenemos que el porcentaje debería de reelaborarse descontando las cargas de los siguientes destinatarios²⁰⁵ porque todos están referidos a otros destinos distintos al puerto de Valencia, entre ellos, además de Francisco Marigó debemos añadir: Francisco Castellano cuya carga de 1.017,52 @ corresponde el tráfico comercial entre Mallorca y Castilla; Geroni Castany cuya carga de 879,9 @ corresponde al tráfico entre Mallorca y Cataluña; Miquel Valls, cuya carga de 405 @ corresponde al tráfico entre Gandía y Cataluña; Magvire Cardo cuya carga de 243,74 @ corresponde al tráfico entre Cambrils y Cartagena; Antoni Llumbier cuya carga de 198,07 @ corresponde al tráfico entre Mallorca y Cartagena; Joan Escrig cuya carga de 180 @ corresponde al tráfico entre Barcelona y Orán; Toni Llorenç cuya carga de 108,33 @ corresponde al tráfico entre Mallorca y Castilla; Pau Samasada cuya carga de 90 @ corresponde al tráfico entre Morvedre y Cataluña; Antoni Pachés cuya carga de 72,22 @ corresponde a al tráfico entre Mallorca y Castilla; Josep Cabrelles cuya carga de 40,5 @ corresponde al tráfico entre Morvedre y Castilla; Baltasar Salva cuya carga de 40,5 @ corresponde al tráfico entre Morvedre y Cartagena; Escrivá cuya carga de 25,13 @ corresponde al tráfico entre Mallorca y Cataluña; Antoni Moyrel cuya carga de 12,56 @ corresponde al tráfico entre Languedoc y Castilla; Bertomeu Beltrán cuya carga de 6,19 corresponde al tráfico entre Marsella y Castilla. Esto totaliza la cifra de 6.732,1 @. En consecuencia, ello significa que, de todo el tráfico portuario de aguardiente, el tráfico externo, es decir, el que no desembarca en la ciudad de Valencia, constituye el 69 %, lo cual cuadra bastante con las referencias que tenemos de Valencia como centro exportador de aguardiente. Ello nos lleva a tomar como base de la medida de los porcentajes la cifra del aguardiente desembarcado que tenemos que cifrar en 3.039, 85 @.

²⁰⁵ Se observa, al igual que en casos anteriores, que en el caso de mercancía en tránsito, salvo alguna excepción, ésta suele estar encomendada a cargo de los patrones de las embarcaciones.

Esto nos obliga a introducir las correspondientes correcciones en el análisis de los puertos que dan los siguientes resultados: En primer lugar, destaca Benicarló que remesa 1.391,88 @ con destino a Valencia o el 48 %; seguido de Mallorca con 477,13 @ o el 16 %; Vinaroz con 367,2 @ o el 13 %; Cerdeña con 270,82 @ o el 9 %; Marsella que realmente sólo desembarca en Valencia 212,42 @ o el 7 %; Trapani con 125,73 @ o el 4 %; y Cataluña con 45,07 @ o el 2 %.

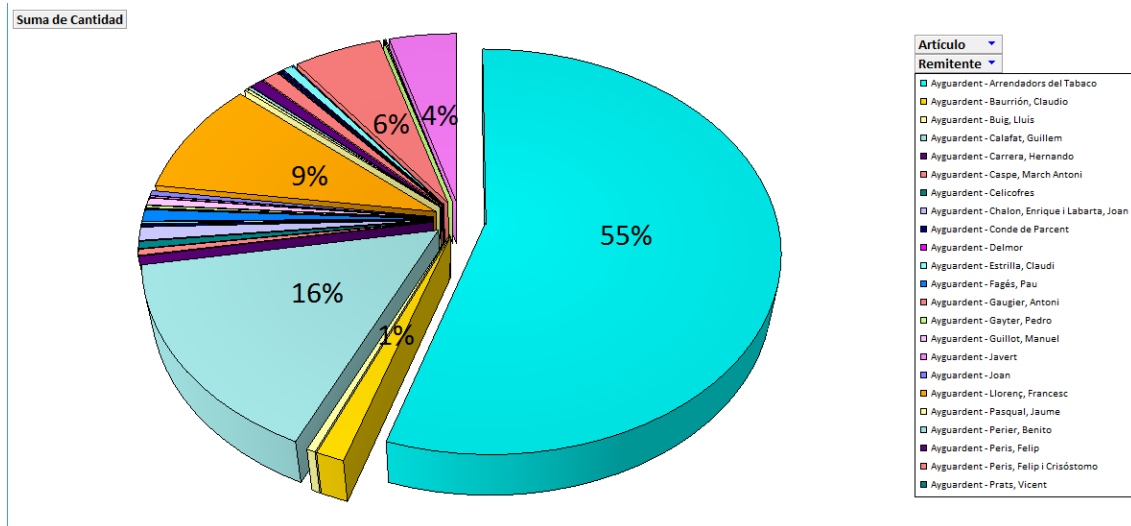
Gráfica 72
Porcentaje de aguardiente por puertos



Por lo que se refiere a los remitentes, el cálculo corregido ofrece las siguientes cifras: En cabeza figuran los *arrendadores del tabaco* con 1.596,59 @ lo que representa el 55 % de los envíos a Valencia de este producto; le siguen Guillem Calafat con 451,37 @ o el 16 %; Francesc Llorenç con 270,82 @ o el 9 %; Vicent Trilles con 162,49 @ o el 6 %; Francisco Vizcaíno con 125,73 @ o el 4 % y Claudio Baurrión con 39,76 @ o el 1 %.

Gráfica 73

Porcentaje de aguardiente por remitentes



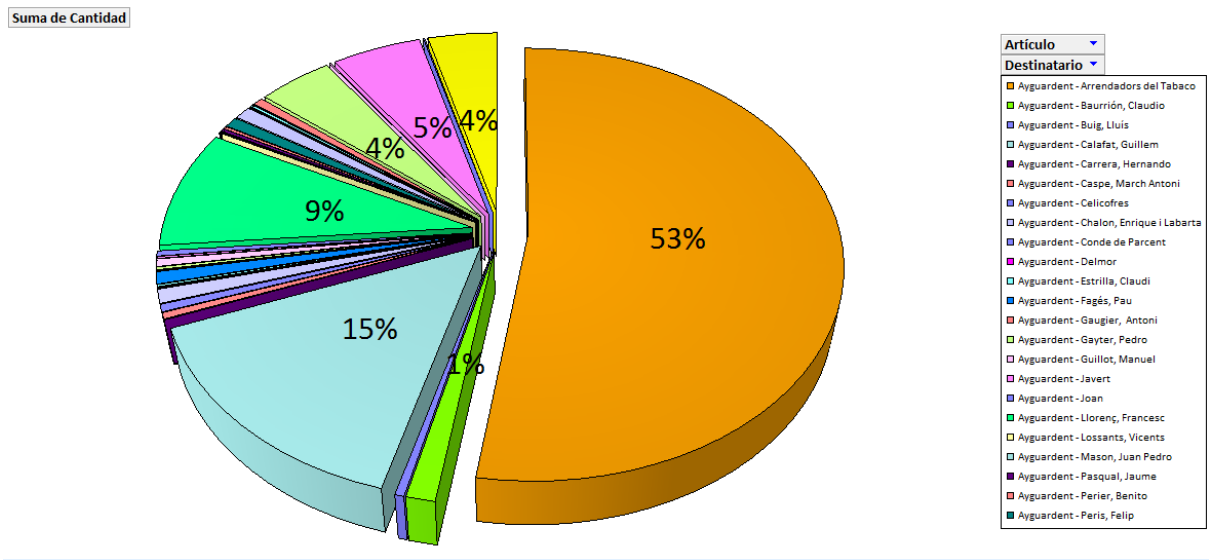
En cuanto a la actividad de los remitentes, por puertos, debemos señalar que los *arrendadores del tabaco* trabajan con Benicarló por un volumen de carga de 1.229,39 @ , es decir el 70 %, del volumen de su negocio para este periodo, a lo cual cabría añadir las remesas que a su vez transfieren al mismo destino desde el puerto de Vinaroz, 367,2 @, o el 23 % de su negocio, estos van seguidos de Guillem Calafat de Mallorca; en tercer lugar tendríamos a Francesc Llorenç de Cerdeña; a continuación a Vicent Trilles de Benicarló; a Francisco Vizcaíno de Trapani; a Felip y Crisóstomo Peris de Marsella y a Claudio Baurrión de Marsella.

Marsella agrupa a diez y siete comerciantes; Mallorca a cinco; Benicarló a dos; Vinaroz a uno colectivo; Cerdeña a uno, Trapani a uno y Cataluña a dos.

Los destinatarios, hechas las correcciones pertinentes son: Los arrendadores del tabaco que, con 1596,59 @ copan el 53 % de las importaciones; seguidos de Guillem Calafat con 451,37 @ lo que representa una cuota del 15 %; Francesc Llorenç con 270,82 @ o el 9 %; Vicent Trilles con 162,49 @ o el 5 %; Carlos Sentí con 135 @ o el 4 %; Francisco Vizcaíno con 125,73 @ o el 4 % y Claudio Baurrión con 39,76 @ o el 1 %.

Gráfica 74

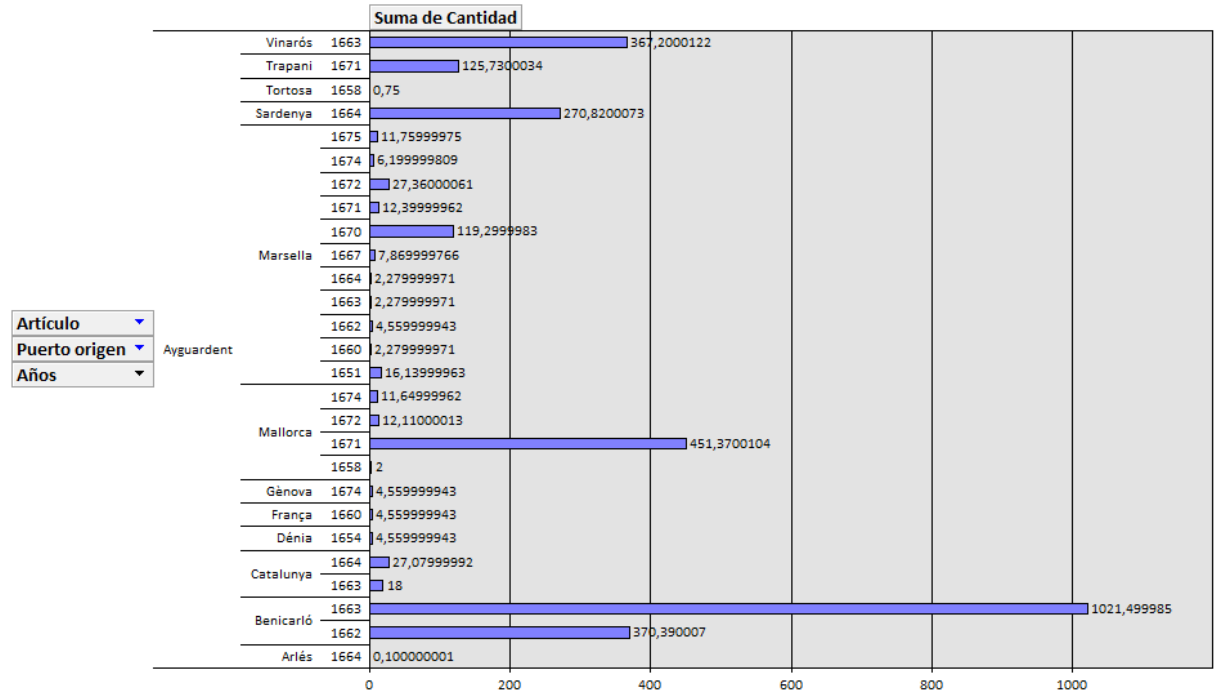
Porcentaje de aguardiente por destinatarios



El volumen del tráfico mercantil que pasa por Valencia con otros destinos nos obliga a hacer una consulta específica para reducir el margen de error. El criterio de la consulta incluye: el artículo, la cantidad, los años, el puerto de origen y el remitente. En circunstancias normales el remitente no sería necesario para un gráfico de tendencia, pero como podemos excluir aquellos remitentes que no son pertinentes, ello nos permite corregir el error de cálculo de una consulta hecha tan sólo con arreglo a puertos y fechas. El análisis de la evolución cronológica nos ofrece el siguiente resultado: Los primeros envíos importantes son de localidades del Reino, fundamentalmente Benicarló en 1.662, pudiendo calificarse la presencia internacional de puramente testimonial, bien por las guerras, bien porque el mercado interno ya está provisto. El pico de producción se alcanza en 1.663 con los envíos de 1021,49 @ de Benicarló y 367,2 @ de Vinaroz y es a partir de 1.664 que empieza a notarse el influjo foráneo a partir de Cerdeña, 1.671 con Mallorca, 451,37 @ y Trapani con 125,73 @ para luego desplomarse las importaciones en los últimos años del periodo.

Gráfica 75

Evolución de la llegada de aguardiente a Valencia (1.651-1.675)



Por último, la navegación es directa sin escalas en el 95 % de los casos.

6.1.1.6 Bizcocho

El bizcocho es un producto de panadería cuya importancia radica en la facilidad para su conservación y para el transporte y, en consecuencia, para su comercialización. Constituía el ingrediente fundamental en la dieta de los marinos. El término catalán *bescuyt* es incluso más próximo a su etimología latina, *bis coctus*, dos veces cocido, característica que le permite convertirse en un producto altamente duradero. La base de datos distingue unas diez clases de bizcocho atendiendo bien a sus características gastronómicas o bien a su procedencia. Así se nos habla de bizcocho blanco, bizcocho moreno, bizcocho esponjoso, bizcocho blanco y negro, bizcocho de monja, bizcocho bastardo, bizcocho y queso, y bizcocho de Cagliari. Sin embargo, nosotros nos centraremos en la variedad genérica que constituye el 96 % del total que registra la llegada al puerto de Valencia de 4.689,95 @ a lo largo de todo el periodo. A la hora de analizar el comercio de este producto conviene atender a dos cuestiones previas: En primer lugar la mercancía en tránsito²⁰⁶ y en segundo lugar conviene descartar lo que se trata de la intervención extraordinaria del Estado por necesidades de guerra, aprovisionamiento de tropas etc.²⁰⁷ En parecida situación podría encontrarse el envío de Jacinto Boysón, factor de galeras, a don Alonso Mercado,²⁰⁸ ya que el volumen de este envío, 1.600 @, por las fechas, da la impresión de guardar relación con el sitio de Barcelona.

En consecuencia, en este caso particular debemos descartar los envíos de Alexandro Justiniano de Cartagena con destino a Génova, 908 @, y hacer notar que el encargo de la reina de Cartagena a Valencia, 1.200 @, se trata de un envío extraordinario de la Corona que no forma parte de la acción comercial habitual.

Con los porcentajes corregidos los resultados serían los siguientes: En primer lugar destaca el puerto de Mallorca²⁰⁹ con 327,55 @ o el 39 %; Cagliari con 276,79 @ o

²⁰⁶ Especialmente las cargas de Alejandro Justiniano que ascienden a 908 @, que corresponden al tráfico comercial entre Cartagena y Génova y de Bernat Vaquer 63 @ que corresponden al circuito entre Mallorca y Sevilla.

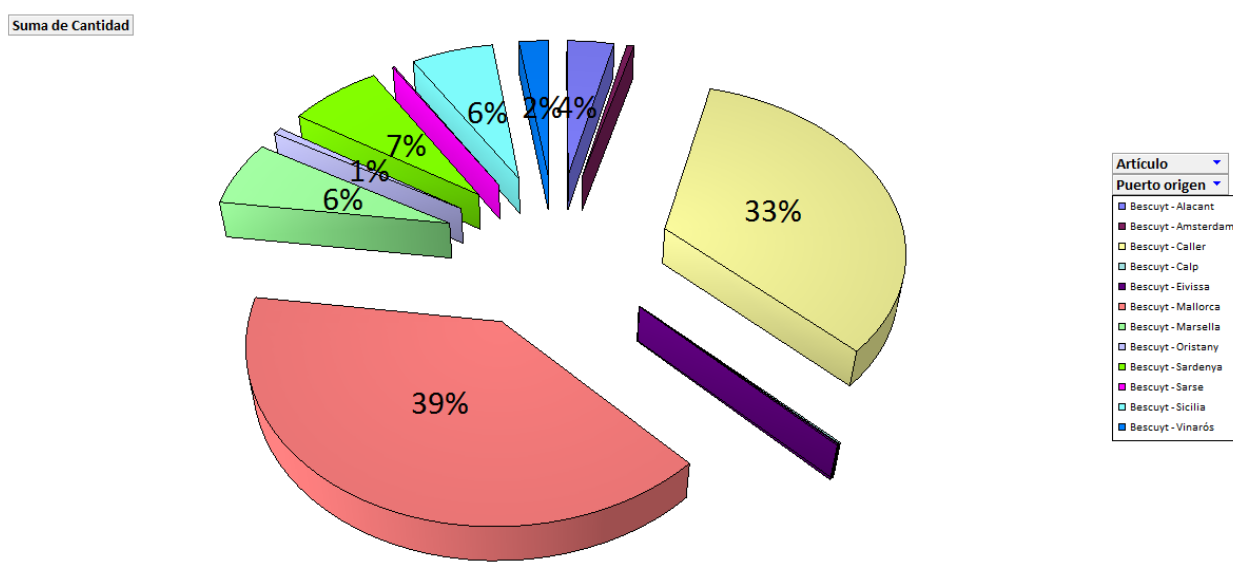
²⁰⁷ Aunque la base de datos no lo especifica, por las fechas, muy probablemente el destino final de ese bizcocho sea Mesina. Tengamos en cuenta que un mes antes, al amparo de una revuelta local, Francia intervino derrotando a las fuerzas hispano neerlandesas en esa zona y seguían amenazando con tomar toda la isla. Con lo cual estos son envíos que reflejan las necesidades del Estado, pero no la dinámica de mercado y, como tales, convendría hacerlos a un lado.

²⁰⁸ Posiblemente don Alonso Mercado y Villacorta, caballero leridano, en estos momentos capitán de caballería y futuro gobernador de Tucumán. Fuente: *Semanario Erudito* Valladares Sotomayor, Antonio 1.790 pp. 11 y 203.

²⁰⁹ Después de descontar los envíos de Bernat Vaquer de Mallorca con destino a Sevilla.

el 33 %; Cerdeña con 58,65 @ o el 7 %; Marsella con 52,68 @ o el 6 %; Sicilia con 52,68 @ o el 6 %; Alicante con 30,18 @ o el 4 %; Vinaroz con 19,12 @ o el 2 %; y Oristano con 5,59 @ o el 1 %:

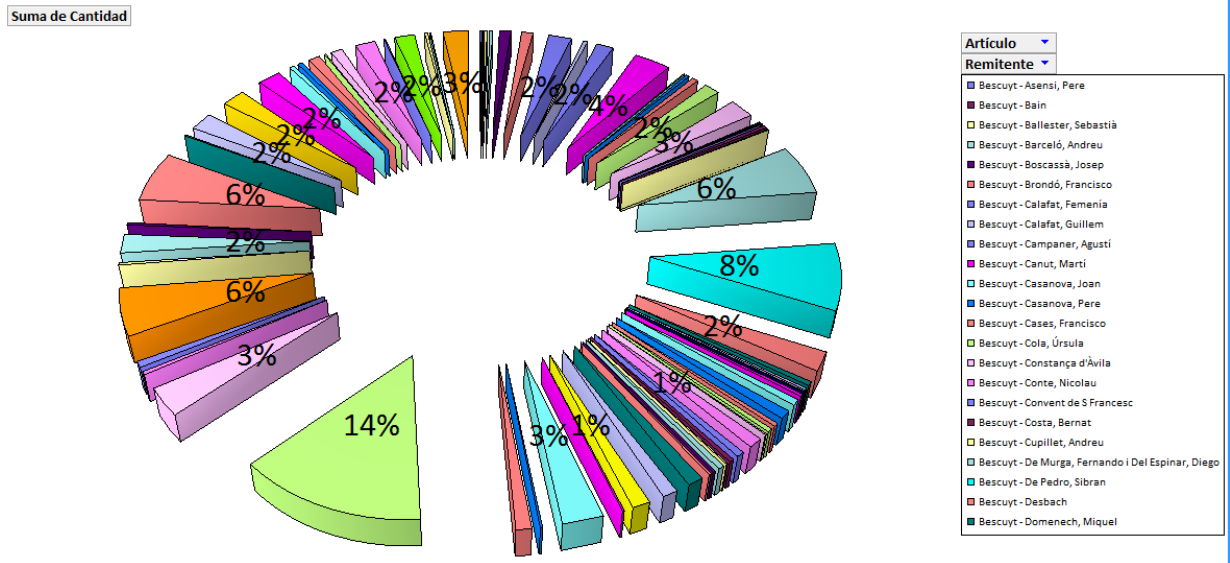
Gráfica 76
Porcentaje de bizcocho por puertos



Los remitentes, con las cifras corregidas, son los siguientes: Víctor Papagin con 117,12 @ o el 14 %; Sibran de Pedro con 68,3 @ o el 8 %; Fernando de Murga y Diego del Espinar con 52,68 @ o el 6 %; Felix Romero con 52,68 @ o el 6 %; Antonio Puig d'Orfila con 47,79 @ o el 6 % y Martí Canut con 30,18 @ o el 4 %; Felip y Crisóstomo Peris el 28 %; Jacomo Montero con 25,36 @ o el 3 %; Costança d'Avila con 21 @ o el 3 %; Virrey que fonch de Mallorca con 21 @ o el 3 %; Pere Joan Roca con 19,20 @ o el 2 %; Bertomeu Simbor con 19,12 @ o el 2 %; Baltasar Salva con 19,12 @ o el 2 %; Antoni Sales con 19,12 @ o el 2 %; Desbach con 19,12 @ o el 20 %; Calafat Femenía con 19,12 @ o el 2 %; Úrsula Cola con 12,84 @ o el 2 %; Un Mariner con 16,5 @ o el 2 % y Pedro Mella con 11, 23 @ o el 1 %.

Gráfica 77

Porcentaje de bizcocho por remitentes



Los destinatarios, corregidas las cifras, son los siguientes: En primer lugar Landoma Ros con 117,12 @ o el 14 %; Pere Asensi con 69,3 @ o el 8 %; Fernando de Murga y Diego del Espinar con 52,68 @ o el 6 %; Felix Romero con 52,68 @ o el 6 %; Antonio Puig d'Orfila con 47,79 @ o el 6 % y Claudi Bussot con 30,18 @ o el 4 %; Felip y Crisóstomo Peris con 28 @ o el 3 %; Jacomo Montero con 25,36 @ o el 3 %; Costança d'Avila con 21 @ o el 3 %; Virrey que fonch de Mallorca con 21 @ o el 3 %; Pedro Matón con 19,2 @ o el 2 %; Desbach con 19,12 @ o el 2 %; Calafat Femenía con 19,12 @ o el 2 %; Bertomeu Simbor con 19,12 @ o el 2 %; Antoni Sales con 19,12 @ o el 2 %; Lluís Viguet con 16,5 @ o el 2 %; Agustí Campaner con 14 @ o el 2 %; Úrsula Cola con 12,84 @ o el 2 %; y Pedro Mella con 11,23 @ o el 1 %.

6.1.1.7 Especias

Pimienta

A lo largo de nuestro periodo se registra la llegada de 22.046,8 @ de pimienta. La mercancía en tránsito es menos del 1 %, en consecuencia, podemos despreciarla por no afectar al cómputo general. Las condiciones climáticas de esta planta 25 ° y entre 2.000 y 4.000 mm de precipitaciones nos llevan a señalar que los orígenes últimos de este producto siguen siendo las Molucas, que desde 1.640 son conquistadas por los holandeses a los portugueses, desde sus posiciones primeras de Yakarta que poseían desde 1.619, también tomadas a Portugal. También de Elmina, en Costa de Oro, arrebatada a Portugal en 1.642, desde donde desarrollarían un comercio triangular: herramientas, licores, baratijas a cambio de esclavos para América y pimienta para Europa. Si bien los portugueses habían descubierto el Cabo de Buena Esperanza, sus escasos intentos por establecerse fracasaron ante la hostilidad de las tribus locales y preferirán establecerse en la zona, económicamente más atractiva, de Mozambique y no será sino, hasta 1.652 cuando los holandeses de la Compañía de las Indias Orientales se den cuenta de la importancia estratégica en el eje de paso del Atlántico al Índico y creen un asentamiento permanente con la creación del Castillo de Buena Esperanza, núcleo de la futura Ciudad del Cabo. Por último, en 1.663 se instalan en la costa malabar de la India. La importancia de la pimienta se asocia a la conservación de los alimentos, especialmente de la carne, lo que lo convierte en un producto lo suficientemente valioso como para amortizar los gastos del viaje. Si nos fijamos en las fechas podemos apreciar que el tráfico neerlandés con Valencia se ve afectado por las guerras con Inglaterra que se encuentra en mejor posición para bloquear sus envíos, así como por la peste de Ámsterdam de 1.663 que cerró el comercio. Así entre 1.652 y 1.654 no llega un solo envío de Ámsterdam.²¹⁰ Aunque no poseemos datos y habrá que esperar a la restauración, probablemente los años en cuestión también se vean afectados por la segunda guerra anglo holandesa (1.665-1.667). Pero un poco antes de eso, en 1.660 los holandeses vuelven a Valencia. Mientras tanto el mercado que tenían se ha visto forzado a buscar nuevos socios y la vuelta no es fácil pero acaban recuperándose con 610 @ en

²¹⁰ No obstante, conviene señalar que carecemos de datos referidos a los años 1.655, 1.656 y 1.657. Los dos primeros por su mal estado de conservación que no permite el acceso a la investigación y el año 1.657 por haberse extraviado el registro.

1.670 y ya con fuerza en 1.671 con 1.699,05 @, para desaparecer completamente al año siguiente con el inicio de la tercera guerra anglo holandesa y acabar siendo sustituidos definitivamente por los ingleses a partir de 1.674.²¹¹

La paz de Münster 1648 marca el inicio de unas relaciones comerciales que se habían comenzado a fraguar mucho antes. España necesitaba abastecerse de bastimentos navales y transferir numerario a los Países Bajos españoles y las Provincias Unidas, a su vez, necesitaban acceso a los mercados españoles e italianos, a través de los cuales accedía indirectamente a la plata americana que necesitaba para su comercio con el Báltico y Levante. La principal fuente de conflicto es la exigencia holandesa de permiso para extraer sal de Araya para su industria de salazones, y para introducir esclavos en las Indias desde Curaçao. Así mismo, España necesitaba el adelanto del dinero de los banqueros holandeses para mantener el comercio de las especias. Entre 1.640 y 1.650 debido a la guerra con Portugal el precio de la pimienta se dispara por desabastecimiento de los mercados tradicionales pero entre 1.651 y 1.660 cae casi al 50 %.²¹²

Por puertos, en cabeza tenemos Ámsterdam con 5674,13 @ lo que representa el 26 %; a continuación tenemos Londres con 4.698,64 @ o el 21 %; Alicante con 4.470,4 @ o el 20 %; Génova con 2262,31 @ o el 10 %; Inglaterra con 1.374,42 @, o el 6 %; Marsella con 6621,82 @ o el 3 %; Liorna con 443,2 @ o el 2 %; Calpe con 367,18 @ o el 2 %; Terranova²¹³ con 637,32 @, o el 2 % y Arlés con 280 @ o el 1 %.

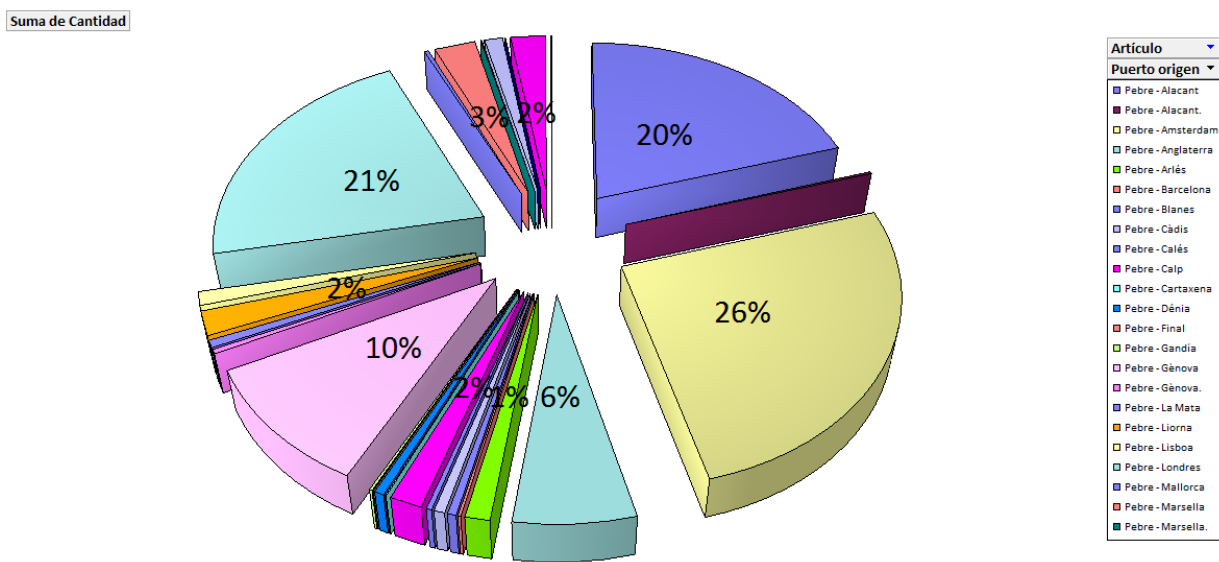
²¹¹ Belen Sánchez, Juan A. “*El Comercio holandés de las especias en España en la segunda mitad del siglo XVII*,” Hispania Revista Española de Historia 2.010, vol. LXX, núm. 236, septiembre- diciembre, págs. 633-660, ISSN 00818-2141.

²¹² Conviene ser cautos porque, en el caso del comercio holandés, muchas veces es más difícil de rastrear por el uso que hacen de testaferreros españoles y por su costumbre de desviar su comercio por puertos neutrales para evitar la acción de los corsarios ingleses o franceses Op., cit., pp., 640 y 653

²¹³ Aunque figura como puerto de origen se trata de una escala en la ruta entre el Caribe y Valencia.

Gráfica 79

Porcentaje de pimiento por puertos

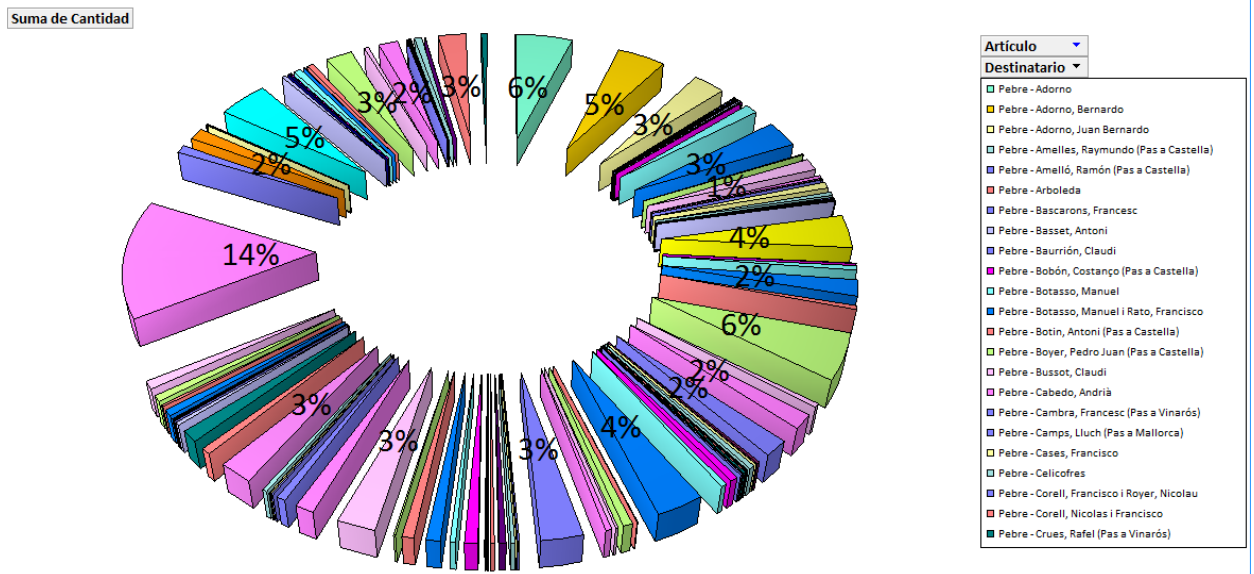


Los remitentes por orden de importancia son los siguientes: En cabeza figuran Felip y Crisóstomo Peris con 2872,24 @ o el 13 % y les siguen: Nicolas Denvila con 1324,77 @ o el 6 %; Adorno con 1239,35 @ o el 6 %; Antonio Maynón y Solano con 934,47 @ o el 4 %; Francisco Rato con 912 @ o el 4 %; Tomàs Giberti con 786,23 @ o el 4 %; Pedro Engasa Guillem con 681,17 @ o el 3 %; Gabriel Moyselo con 566,17 @ o el 3 %; Geroni Romero con 565,29 @ o el 3 %; Aron Micó con 522,72 @ o el 2 %; Bernardo Adorno con 516,35 @ o el 2 %; Pere Bos con 490 @ o el 2 %; Antoni Basset con 470,23 @ o el 2 %; Natanael Derret con 422,1 @ o el 2 %; Jacinto Forner con 419,17 @ o el 2 %; Remitente desconocido con 407,35 @ o el 2 %; Felip Cuper con 407,08 @ o el 2 %; Polín Pavitos con 399,6 @ o el 2 %; Felip Peris con 392,3 @ o el 2 %; Nicolas Denvila y Felip Ruiz con 379 @ o el 2 %; Joan Batiste Moyselo con 378,02 @ o el 2 % y Ricardo Onzell con 328,19 @ o el 1 %.²¹⁴

²¹⁴ Ricardo Onzell, en realidad es Richard Houncell. Véase *Mercaderes Ingleses en Alicante en el siglo XVII*, estudio y edición de la correspondencia comercial de Richard Houncell & Co. De José Ignacio Martínez Ruíz y Perry Gauci. Alicante, 2.008. Se trata de un comerciante que trabaja con treinta y nueve destinos diferentes, llegando a Alepo y Esmirna. Su lugar de residencia es Alicante. En agosto de 1.651 envía el buque Jonas con destino a Yarmouth donde cargará 230 tortugas de plomo y 24 last de arenques. En Alicante se vendieron 160 tortugas de plomo adquiriéndose con el producto de la venta 420 searnes de barrilla y seguiría rumbo a Venecia donde vendería el resto de las tortugas de plomo y del pescado, así como la barrilla para los talleres de cristal venecianos, cargando jabón en Venecia y aceite en Tolón para

Bernardo Adorno con 688,35 @ o el 3 %; Pedro Engasa Guillem con 681,17 @ o el 3 %; Antonio Maynón y Solano con 625,29 @ o el 3 %; Vicent Vilanova con 605,31 @ o el 3 %; Gabriel Moyselo con 566,17 @ o el 3 %; Duarte de Silva con 427,83 @ o el 2 %; Natanael Derret con 422,1 @ o el 2 %; Ascanio Sobregondi con 419,17 @ o el 2 %; Nicolás Denvila y Felip Ruiz con 379 @ o el 2 %; Felip Peris y Nicolau Denvila con 332 @ o el 2 %; y Claudi Bussot con 328,3 @ o el 1 %.

Gráfica 81
Porcentaje de pimienta por destinatarios



En cuanto al análisis que podemos hacer respecto del comercio de Alicante es conveniente tener en cuenta que Alicante es el puerto de entrada y de salida del Reino de Valencia al Nuevo Mundo y la suma de los comerciantes ingleses del puerto de Alicante en lo referente a este producto asciende al 23 %; Con lo cual los orígenes anglosajones sumados serían: un 30 % al que cabría sumarle aproximadamente un 5 % del comercio de Alicante, o sea un total de un 35 %. Respecto de la pimienta inglesa su origen muy posiblemente sea el Nuevo Mundo, la llamada pimienta de Chile de origen mexicano, una vez secada y tratada tiene un gusto similar a la pimienta clásica, siendo su origen probable San Cristóbal y Barbados primero y Jamaica después. Aunque porcentualmente los ingleses representan una cifra inferior a la presencia holandesa en el plano general la tendencia es al crecimiento del comercio inglés y el decrecimiento

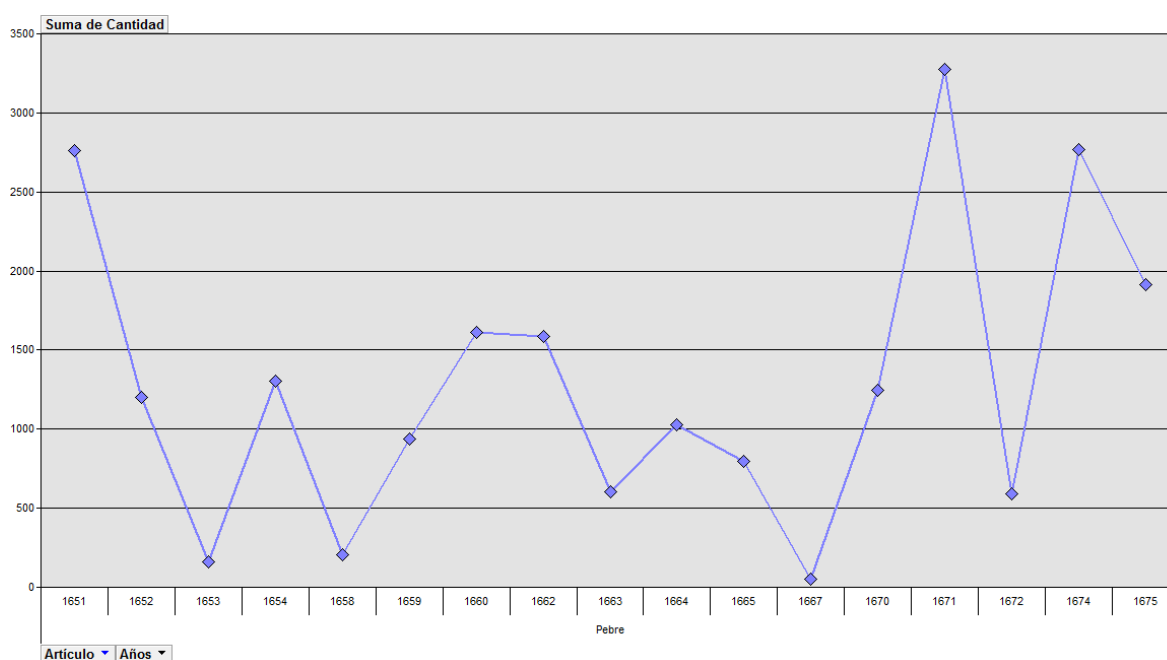
del holandés en lo que se refiere a la ciudad de Valencia. Los franceses representan el 12 % del total del comercio de Alicante con Valencia. El más importante es Nicolas Denvila, con 423,18 @, o un 9 %, seguido de un remitente sin nombre que posiblemente, si coincide con el destinatario se trataría de Duarte de Silva²¹⁵ de Valencia al que correspondería el 7 %, siendo responsable del envío de 322,23 @ al puerto de Valencia desde Alicante a lo largo del periodo en cuestión. A continuación, tenemos a Felip Peris con 101,12 @, o el 2 % y Antoni Jaufre con 35,25 @, o el 1 %; Génova representa con 2342,11 @, el 11 %. De ese 11 %, Francisco Rato suma 912 @, es decir el 39 % del comercio de Génova con Valencia, seguido de Salvi Mallol que suma 210 @ o el 9 % de este comercio. Génova representa la permanencia en el tiempo del antiguo comercio medieval de las especias que mantiene una cantidad pequeña pero constante a lo largo del tiempo. Marsella con 637,32 @ representa el 3 % el cual, a su vez se distribuye del siguiente modo: En cabeza destaca un grupo de mercaderes que controla el 33 % del tráfico de esta ciudad con el puerto de Valencia, seguido de Celicofre, comerciante suizo al que corresponde el 19 %, del comercio de esta ciudad. A continuación, tenemos a Baltasar Ruíz de Marsella con 77,5 @, o el 12 %; a Francisco Cases con el 8 % y el resto se lo reparten otros ocho comerciantes. Cádiz con 123 @ o el 1 % aun sumándole los comerciantes españoles de Alicante, un 39 %, su peso es mínimo porque representaría menos del 9 % en el comercio valenciano; por su parte para Calpe el análisis hecho en el caso de Alicante revela aún de forma más clara la penetración internacional pues de esas 367,18 @ o el 2 %, el 52 % es de Felip Peris (francés), 58 @ o el 16 % son de Antonio Basset (inglés) y Guillermo Paulin (inglés) con 49 @, el 13 %, y entre ambos suman el 29 %, quedando el resto en manos españolas (Jacques Llop); en Orán con 273,66 @, o el 1 %, la situación no es diferente: un 36 % está en manos inglesas (Felip Cuper); un 36 % en manos francesas (Nicolas Denvila) y el resto 29 % en manos italianas (Bernardo Adorno); Lisboa con 251, 29 @ o el 1 %. Lo que revelan estas cifras es que los portugueses de ser los reyes de la pimienta han acabado en situación marginal, aunque aún poseen Goa, Daman, Diu y Timor y han conseguido reconquistar Brasil en 1.654, pero su peso en el tráfico internacional es irrelevante, pues dicha situación de marginalidad se mantiene en relación al puerto de Valencia más allá de la firma de la paz entre España y Portugal. En un análisis pormenorizado vemos que el 75 % de ese volumen está en manos de la

²¹⁵ Según Harry Stein el apellido podría ser sefardita portugués <http://www.lusaweb.com/>

sociedad compuesta por los hermanos Peris (Felip y Crisóstomo) (franceses) y Antonio Maynón, mientras que Victor Fogassa se quedaría con el 12 % restante. En Denia con 112,72 @ o el 1 %, la cosa parece cambiar, pero conviene ser cautos porque por el hecho de que Joan Verdeguer controle el 75 % del comercio de este puerto con la ciudad de Valencia no podemos saber con certeza el origen último de su mercancía y en cualquier caso son ingleses los que controlan el 25 % restante. Por otro lado, aunque su valor global es mínimo Denia sustituye a Alicante durante el año 1.653. En cuanto a Arlés con 280,12 @, o el 1 %, lo que llama la atención es que el 91 % del comercio de esta ciudad está en manos de Antoni Basset (inglés), aunque como se trata de un caso aislado, en 1.660 y, en consecuencia, no podemos concluir una tendencia.

Gráfica 82

Evolución de la llegada de pimienta a Valencia (1.651-1.675)



Si nos fijamos en la tendencia, vemos que al principio del periodo predomina Ámsterdam, el 44 %, del total, seguido de Alicante con el 19 %, Marsella con el 16 %; Terranova el 9 %; Inglaterra el 4 %; Génova con el 7 %. Alicante es el puerto de entrada de la pimienta de forma continua y en cuanto a la pimienta de Levante llega desde puertos italianos y franceses. La presencia inglesa comienza a través de su participación en el comercio de Alicante y al final acaban comerciando directamente con Valencia. El penúltimo año del periodo los ingleses acaparan el 94 % del comercio de la pimienta con Valencia y el año 1.675 bajan un poco, pero mantienen un cómodo 87 %, a

considerable distancia de Alicante que sólo llega al 9 % y de Génova que sólo llega al 4 %. Si nos fijamos en los principales socios de Holanda en Valencia durante este periodo: Bernardo Adorno, Nicolas Denvila, los hermanos Peris, Ascanio Sobregondi, Tomàs Giberti, Pedro Engassa Guillem y Antonio Maynon y Solano, vemos que, en los dos últimos años, o sea 1.674 y 1.675, Bernardo Adorno, Crisóstomo Peris asociado esta vez con Agustín y Nicolas Denvila se adaptan a la nueva situación continuando con el negocio de la pimienta bajo control inglés mientras que Ascanio Sobregondi, Tomàs Giberti, Pedro Engassa Guillem y Antonio Maynon i Solano desaparecen de la escena, surgiendo nuevos actores como Nathanael Derret y Gabriel Moysel.

Los peores años para el negocio de la pimienta son 1.653 a mitad de la primera guerra anglo holandesa, 1.658, el año de la batalla terrestre de las Dunas, frente a Francia e Inglaterra, y el año de la pérdida de Dunkerque que selló la suerte de los países bajos españoles; y finalmente el año 1.667 durante la segunda guerra anglo holandesa, para recuperarse bajo impulso inglés al final del periodo.

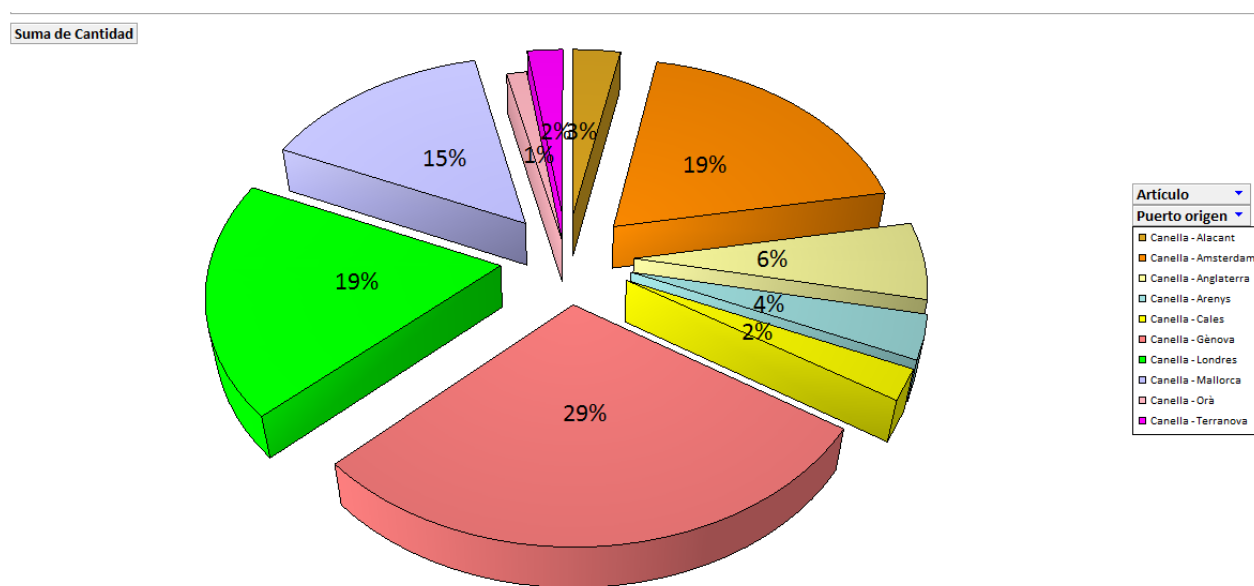
Por lo que se refiere a la navegación, debemos destacar que ésta es directa en un 45 % de los casos e indirecta a través del puerto de Alicante en un 53 % de los casos, que realmente debería ser corregida al alza, debido a la naturaleza del producto, en realidad sería indirecta en su totalidad.

Canela

A lo largo del periodo que nos ocupa se registra la llegada de 1.397,93 @,²¹⁶ que se distribuyen según su procedencia del siguiente modo: En primer lugar figura Génova de donde procede 384,3 @ o el 29 % de los envíos y le sigue Ámsterdam con 254,8 @ o el 19 %; Londres con 254,29 @ o el 19 %; Mallorca con 197,05 @ o el 15 %; Inglaterra con 83,69 @ o el 6 %; Arenys con 47,27 @ o el 4 %; Alicante con 41,3 @ o el 3 %; Cales con 33 @ o el 2 %; Terranova con 30,42 @ o el 2 % y Orán con 17 @ o el 1 %.

Los orígenes anglosajones sumados alcanzan un 27 % frente a los envíos holandeses. La canela procede de Ceylán cuyas costas dominaban los portugueses, no así el interior que permaneció independiente como Reino de Candy hasta que obtuvo ayuda holandesa en los años 40, con la cual son los holandeses quienes van sustituyendo a los portugueses en sus costas y quienes mantienen el monopolio de la canela. Como los ingleses no rompen el monopolio holandés de la canela hasta época napoleónica ni consiguen cultivarlo en otras latitudes, como la costa malabar, hasta que no obtienen el control de la isla, debemos deducir que el aparente predominio de la canela inglesa sobre la canela holandesa se trata, en realidad, de un comercio indirecto.

Gráfica 83
Porcentaje de canela por puertos



²¹⁶ De esta cantidad sólo hay un 2 % de mercancía en tránsito correspondiente al tráfico entre Ámsterdam y Mallorca fundamentalmente.

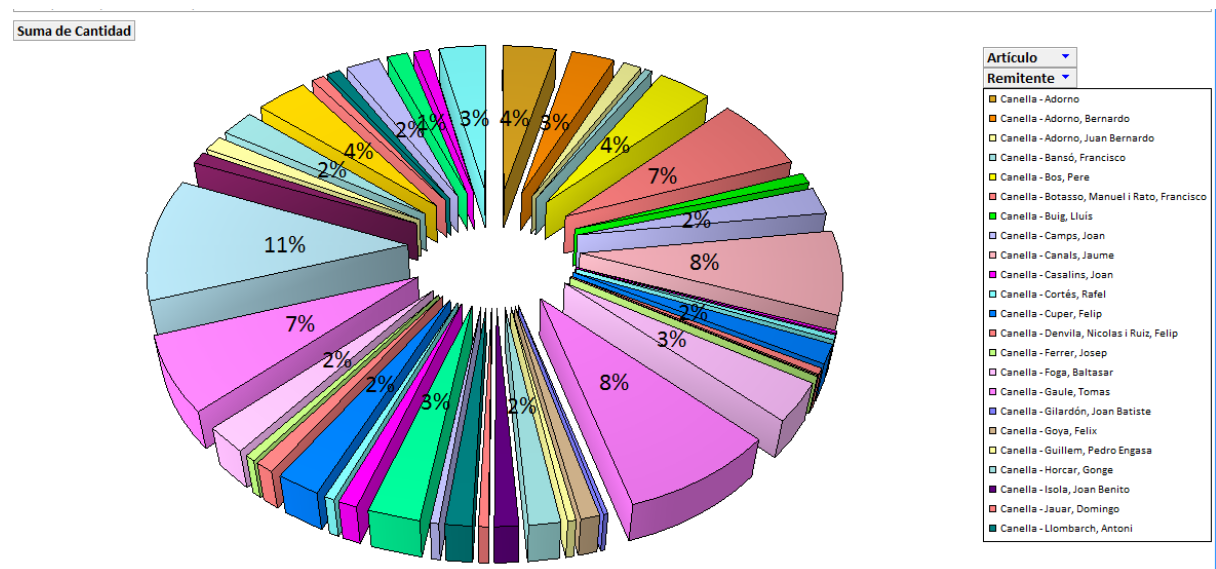
Los remitentes según su importancia se ordenan del siguiente modo: Felip y Crisóstomo Peris aparecen en primer lugar con 150,29 @ lo que representa el 11 % y les siguen Tomás Gaule con 115,18 @ o el 8 %; Jaume Canals con 102,23 @ o el 8 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 92,3 @ o el 7 %; Estevan Odón con 92,3 @ o el 7 %; Adorno con 52,18 @ o el 4 %; Pedro Silva con 50,18 @ o el 4 %; Baltasar Foga con 47,27 @ o el 3 %; Felip Vriel con 46 @ o el 3 %; Alexandre Marengo con 38,24 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 42,3 @ o el 3 %; Joan Camps con 33,49 @ o el 2 %; Joan Verlinyian con 33,24 @ o el 2 %; José María Sedombra con 33 @ o el 2 %; Antonio Maynón y Solano con 32,18 @ o el 2 %; Arón con 32 @ o el 2 %; Felipe Cuper con 23,3 @ o el 2 %; Gonge Horcar con 23,06 @ o el 2 % y Vigó con 20 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 17 %.

En Ámsterdam tenemos a Pere Bos al que le corresponde el 21 % de los envíos locales, seguido de Joan Verlinyian con el 13 % de los envíos y Antonio Maynón y Solano con otro 13 %.

Los envíos de Londres se los reparten entre Felipe y Crisóstomo Peris a los que corresponde el 55 % y Tomás Gaulé al que le corresponde el resto.

En Arenys tenemos a Baltasar Foga.

Gráfica 84
Porcentaje de canela por remitentes



Según puertos los remitentes se distribuyen del siguiente modo:

Con Génova trabajan doce remitentes, de los cuales los principales son los siguientes: En cabeza tenemos la sociedad de Manuel Botasso y Francisco Rato a los que corresponde el 24 % de los envíos igualados con Estevan Odón que presenta unos resultados semejantes y les siguen Pedro Silva al que le corresponde el 13 % de los envíos de este puerto y Alexandre Marengo con el 10 % de los envíos, pudiéndose obviar los demás remitentes.

En Mallorca hay diez remitentes, pero los principales son Jaume Canals al que corresponde el 52 % de los envíos de la isla en lo referente a este producto y en segundo lugar Jan Camos al que le corresponde una cuota del 17 % de los mismos.

En Inglaterra tenemos tres remitentes: Felip Vriel al que le corresponde el 55 % de los envíos; Gonge Horcar al que le corresponde el 28 % y por último a Mateu Ricart al que le queda el 17 % restante.

En Alicante hallamos tres remitentes: Arón Micó al que le corresponde el 48 % de los envíos; Adorno al que le corresponde el 34 % y Domingo Juar al que le corresponde el resto.

Con Cales sólo actúa Joan María Sedombra.

En Terranova encontramos a Bernardo Adorno que remite el 40 % de los envíos; a Arón Micó al que le corresponde el 39 % y por último a Felip Cuper que se ocupa del 21 % restante.

Para finalizar a Felip Cuper lo volvemos a encontrar en Oran en solitario remitiendo el 100 % de los envíos de esta plaza.

En cuanto a las relaciones, Felip y Crisóstomo Peris aparecen simultáneamente como remitentes y destinatarios; sin embargo Tomás Gaule de Londres aparece como socio de Francisco Rato de Valencia al que le remite la carga correspondiente; el principal socio de Jaume Canals de Mallorca es Domingo Juar de Valencia; el principal socio de Estevan Odón de Génova es Manuel Botasso de Valencia; y Manuel Botasso y Francisco Rato que figuran como remitentes de Génova probablemente sean a la vez destinatarios de dicha carga aunque el escribano, posiblemente por ir más de prisa dejó de consignar el destinatario sobreentendiéndolo; Alexandre Marengo de Génova aparece como socio de Francisco Cases de Valencia; Pere Bos de Ámsterdam aparece como corresponsal de Juan Bernardo Adorno de Valencia; Pedro Silva de Génova aparece como socio de Francisco Gaspar Donatro y Moxica; Baltasar Foga aparece

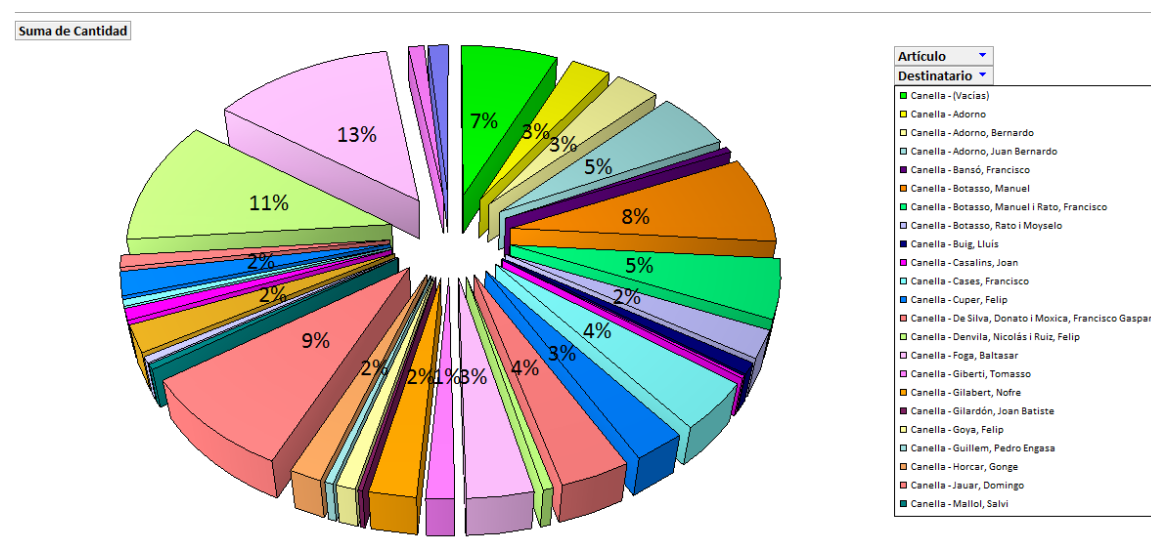
como remitente y destinatario; Felip Vriel de Inglaterra aparece como socio de Francisco Rato; Joan Camps de Mallorca aparece como socio de Nofre Gilabert de Valencia.

En suma, lo que sorprende en el caso de la canela es que, así como en la mayoría de los productos suele haber una coincidencia general entre remitente y destinatario en el caso de la canela parece haber un reparto de funciones entre remitente y destinatario posiblemente por el mayor valor del producto que exigía una vigilancia en origen más allá de la mera orden de importación.

Por lo que se refiere a los destinatarios, por orden de importancia tenemos los siguientes: En cabeza figura Francisco Rato con 173,18 @ o el 13 % y le siguen: Felip y Crisóstomo Peris con 150,29 @ o el 11 %; Domingo Jauar con 116,65 @ o el 9 %; Manuel Botasso con 104,48 @ o el 8 %; destinatario sin consignar (posiblemente Manuel Botasso y Francisco Rato, en cuyo caso habría que sumarlo al porcentaje de estos dos comerciantes que se dará a continuación y que se elevaría al 12 %) con 92,3 @ o el 7 %; Juan Bernardo Adorno con 71,3 @ o el 5 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 70,54 @ o el 5 %; Francisco Cases con 57,54 @ o el 4 %; Donato de Silva y Francisco Gaspar Moxica con 51,18 @ o el 4 %; Baltasar Foga con 47,27 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 42,3 @ o el 3 %; Adorno con 38 @ o el 3 %; Felip Cuper con 37,3 @ o el 3 %; Nofre Gilabert con 33,49 @ o el 2 %; Botasso, Rato y Moyselo con 33 @ o el 2 %; Antonio Maynón y Solano con 32,18 @ o el 2 %; Joan Batiste Moyselo con 28,23 @ o el 2 %; Gonge Horcar con 23,06 @ o el 2 %; y Tomasso Giberti con 20,12 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 12 %.

Gráfica 85

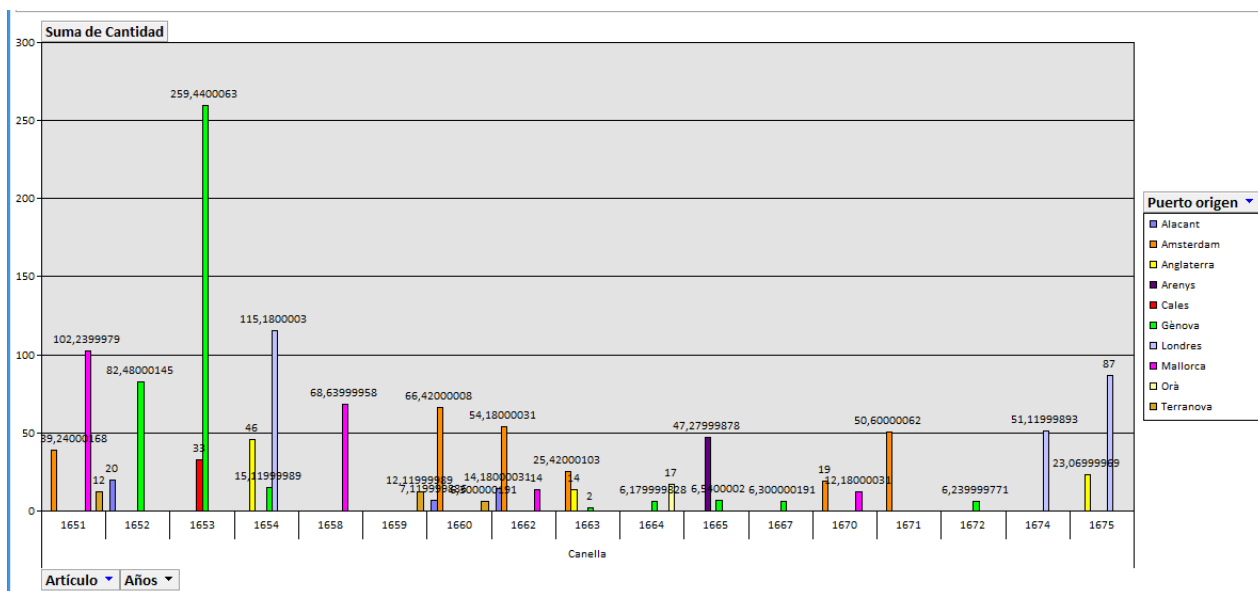
Porcentaje de canela por destinatarios



La tendencia nos obliga a matizar la importancia de Génova toda vez que, además de ser escala o centro de redistribución, el predominio de este puerto se corresponde con los envíos extraordinarios del año 1.653. Alicante, Mallorca y Arenys son destinos de redistribución. La importancia de Inglaterra en lo referente a este producto se esboza en 1.654 quedando desplazada por Holanda que retoma el mercado valenciano a partir de 1.660. De 1.664 a 1.667, el comercio de la canela llega a Valencia a través de Arenys, Génova y Orán, la posible causa de esta estrategia es la segunda guerra angloholandesa que empuja tanto a ingleses como a holandeses a buscar pabellones de conveniencia para seguir comerciando como es el caso de Felip Cuper que transporta esta mercancía desde Orán hasta Valencia en el bergantín de Geroni Castany. De 1.670 a 1.671 Holanda vuelve a Valencia, pero en 1.672 con el estallido de la tercera guerra angloholandesa en la que también va a implicarse Francia, Génova vuelve a convertirse en puerto de redistribución y, aun así, el descenso del tráfico naval resulta un hecho notable. Los ingleses se ven obligados a desengancharse de la guerra y, a partir de 1.674, reemplazan a los holandeses que se encuentran embarazados en guerra con la Francia de Luís XIV.

Gráfica 86

Evolución de la llegada de canela a Valencia (1.651-1.675)



Por lo que se refiere a la navegación el 48 % se da como navegación directa. Alicante aparece como escala en el 41 % de los casos, Liorna en el 4 %, Tarragona en el 3 %, Javea en el 2 % y Mallorca en el 1 %. Las rutas a las que se refieren dichas escalas

son Londres Alicante Valencia con 253,29 @ o sea el 18 %; Ámsterdam Alicante Valencia con 194,68 @ o sea 14 %; Génova Liorna Valencia con 50,18 @ o sea 3,58 %. Tarragona Arenys Valencia con 47,27 @ o sea el 3 %; Inglaterra Alicante Valencia con 37,06 @ o sea 2,65 % y Cales Mallorca Valencia con 33 @ o sea 2,36 %. Alicante se configura como la escala clave de este comercio.

Dentro del conjunto del periodo se aprecia de 1651 a 1.654 una fase de envíos importantes, a partir de 1.655, la guerra con la República de Cromwell comienza el descenso cuyo momento más agudo parece 1.659 pero en realidad son los meses desde abril hasta fin de año de 1658. Sin embargo, los problemas internos en Inglaterra hacen que, de hecho, la guerra se ralentice hasta paralizarse un año antes de la suspensión oficial de armas en junio de 1.660, aunque el tráfico comercial no se reanude hasta septiembre y el Tratado de paz no se firme hasta 1.667. Entre 1.665 a 1.667 el tráfico comercial se ve afectado por la segunda guerra anglo holandesa y en 1.672 por la guerra franco holandesa que le hará sitio a Inglaterra en el mercado valenciano de final de nuestro periodo.

6.1.1.9 Azúcar

El origen del azúcar se sitúa en el norte de Bengala y el sur de China. Hacia el 500 a.C. llega a conocimiento de los persas con la expedición de Darío al Indo, y con Alejandro se introduce en Europa; sin embargo, no es un producto que haga fortuna en Europa sino de forma tardía. Los venecianos se interesarán por él y los nazaríes lo producen a principios del siglo XV, pero es el descubrimiento del Nuevo Mundo el que permite el acceso a vastas extensiones de terreno de clima apropiado para su cultivo. Se trata de otro producto industrial fundamental en la alimentación como producto base para la fabricación de melazas y conservas y como ingrediente fundamental para la elaboración de medicamentos o productos farmacéuticos. Se relaciona con el tabaco en la medida en que su comercialización acabará desplazando en importancia a la primera. La caña de azúcar se introduce en las Antillas con la llegada de Colón que la trae de Canarias, al objeto de crear una industria que hiciera rentable la empresa colonizadora, al modo portugués. Este producto, que había sido plantado de forma intensiva en el

Reino de Valencia en el Cuatrocientos y en el Quinientos, se verá reducido a comienzos del siglo XVII a las huertas de Valldigna, Gandía y Villalonga, como consecuencia de la reducción de mano de obra provocada por la expulsión de los moriscos en 1.609.

Su elaboración requiere el cultivo y la recolección de la caña, la molienda en el trapiche o molino de donde se extrae el jugo la cocción con la se saca el agua y el refinado de impurezas usando cal hasta que cristalice el azúcar. A continuación, se produce a su secado, almacenamiento y embarque. La producción de azúcar se acabará relacionándose con la producción de otros subproductos como el aguardiente que tenía la ventaja de conservarse mejor que el vino y se convertirá en un producto destinado sobre todo a la gente del mar porque, el agua en barriles se pudría y dejaba de ser potable con lo que el alcoholismo se convertía en el mal menor, ante la dificultad de hacer aguada en periplos largos.

Respecto al precio del azúcar, por fuentes indirectas hemos hallado lo siguiente:
C-68

[279/9] **1670, julio, 19. Valencia. De Cristóbal del Mor.**

*“Señor mío, el dador de esta es el señor Miguel de Campos, que a más de lo que el dicho referirá a Vuestra Merced por no haberle podido entregar los seis mil reales, me ordenó en su carta de 13 del corriente las diligencias que se han hecho para vender 5 cajas azúcar, para darle satisfacción con ellas en dichos 6 mil reales plata valenciana y me huelgo haya venido por haber visto las calidades de él con las cajas que se han abierto, que hay de muy mala calidad y le habiéndose esforzado **el mayor precio para hacer dinero de contado** no se ha podido hacer que se excediese de **43 reales la arroba en plata valenciana** y dicho señor y yo según la calidad y estado de la plaza éramos de sentir de venderle todo a dicho precio, no obstante que se considera no hay en él ningún útil y sin embargo de lo dicho me ha hecho reparo el darle como no le quería dar y dicho señor Miguel de Campos tomó a su cargo el que Vuestra Merced aprobase lo hecho y aunque me bastaba su sola palabra me ha hecho un papel de ello, que si Vuestra Merced quiere se lo remitiré con por correo o se lo volveré a dicho señor Miguel de Campos y **insisto siempre en que Vuestra Merced no remita más azúcar a esta plaza porque está abatidísima de este género, como ya Vuestra Merced entenderá de este caballero, que es cuanto por esta se ofrece decir a Vuestra Merced, a quien Nuestro Señor guarde como deseo.***

Valencia, 19 de julio 1670.

Cristóbal del Mor.

Señor Don Felipe Moscoso.”²¹⁷ (el realce es nuestro)

En este estudio nos encontramos con 44 variedades de azúcar atendiendo bien a su origen, bien a su calidad o bien a una combinación de ambas,²¹⁸ de entre todas éstas

²¹⁷ Montojo Montojo, Vicente, op., cit., p. 177.

²¹⁸ El azúcar aparece en la base de datos como: *Sucre Trencat, Sucre Rosat, Sucre Romput, Sucre Roig de Gandía, Sucre Roig, Sucre Refinat en Pa, Sucre Refinat, Sucre Piló Moscavat, Sucre Piló, Sucre Panet,*

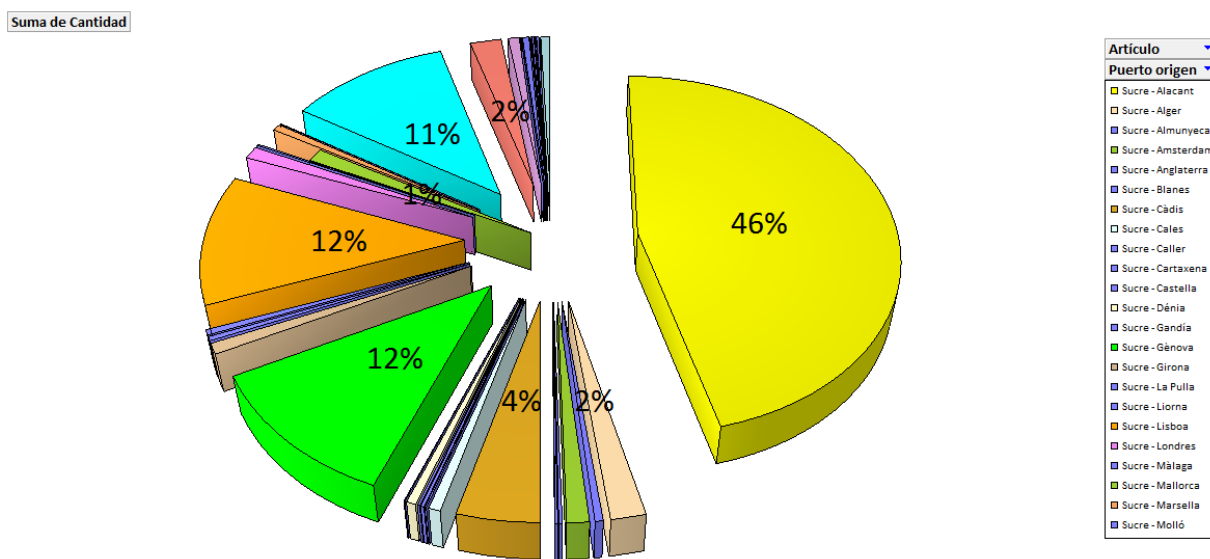
las principales son: el azúcar genérico que representa 61.322,59 @ o el 50 %, seguido del azúcar blanco con 26.041,94 @ o el 21 %, el azúcar menudo con 6.012,87 @ o el 5 % y el azúcar de panet con 5.029,31 @ o el 4 %.

En consecuencia, comenzaremos por el estudio del azúcar genérico. A lo largo del tercer cuarto del seiscientos se registra la llegada de 61.322,59 @ de azúcar al puerto de Valencia, del cual debemos descontar 20.714,66 @²¹⁹ o sea el 33,77 % con lo que nos queda 40.607,93 @ que es lo que realmente se desembarca en el puerto de Valencia. Así el resultado por puertos queda del siguiente modo:

En cabeza tenemos a Alicante con 18.850,8 @ o el 46 % y le siguen: Génova con 4.771,28 @ o el 12 %; Lisboa con 4.754,36 @ o el 12 %; Motril con 4.652,53 @ o el 11 %; Cádiz con 1.790,07 @ o el 4 %; Oliva con 911,41 @ o el 2 %; Argel con 763,17 @ o el 2 % y Mallorca con 485,4 @ o el 1 %.

Gráfica 87

Porcentaje de azúcar por puertos



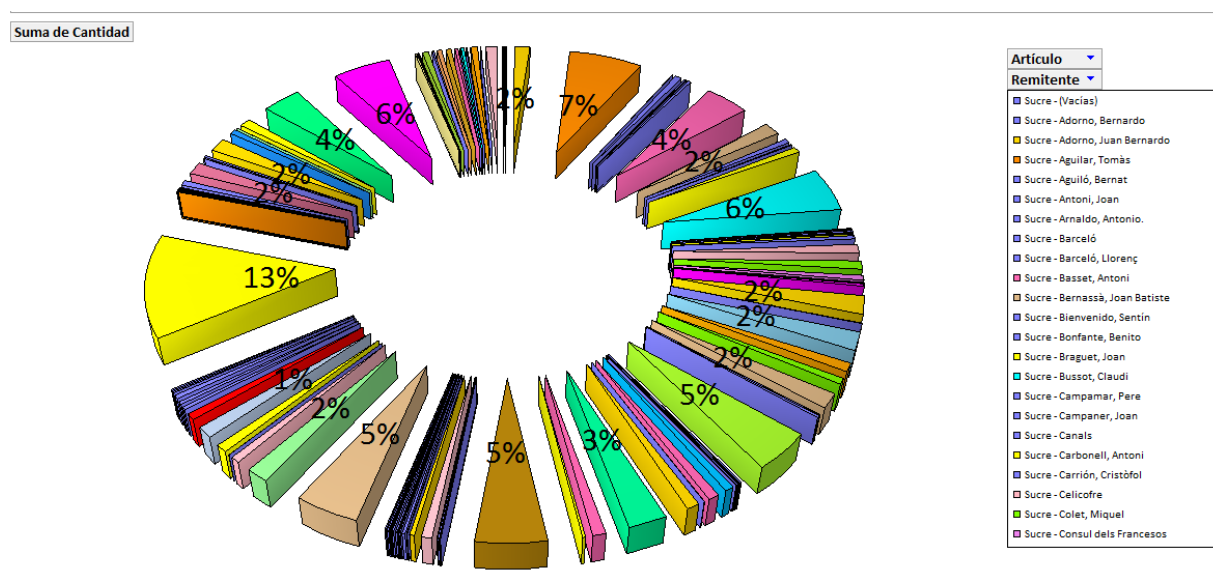
Sucre Moscavat, Sucre Moreno, Sucre Molt, Sucre Menut Blanch, Sucre Menut, Sucre en Pols, Sucre en Panet, Sucre en Pa, Sucre del según Garbell, Sucre en Solage, Sucre de Primera Grita, Sucre de Primera Cuyta, Sucre de Panets, Sucre de Panet Anglés, Sucre de Panet, Sucre de Motril Menut, Sucre de Motril de Mala Qualitat, Sucre de Motril, Sucre de Mestures, Sucre de la segona Sort, Sucre de Grita, Sucre de Grilles, Sucre de Canaries, Sucre de Motril en Pa, Sucre Candi, Sucre Blanch Piló, Sucre Blanch Menut, Sucre Blanch en Pols, Sucre Blanch en Pà, Sucre Blanch de Panets, Sucre Blanch de Panet, Sucre Blanch, Sucre Rosat y Sucre.

Nota: el Sucre Moscavat y el Sucre Moreno es el mismo tipo de azúcar.

²¹⁹ Correspondiendo la mayor parte de la mercancía en tránsito al puerto de Lisboa con 16.150,4 @ y su circuito comercial se relaciona con Italia.

Después de cribar la mercancía en tránsito, los remitentes son: Felip y Crisóstomo Peris con 5.255,36 @ o el 13 %, seguido por Tomàs Aguilar con 3.004 @ o el 7 %; Nicolas Ruys de Castro²²⁰ con 2.367,21 @ o el 6 %; Claudi Bussot con 2.278,54 @ o el 6 %; Tomàs Giberti con 2171,54 @ o el 5 %; Juan Pedro Matón con 1989,56 @ o el 5 %; Bartolomé Fioravanti con 1921,42 @ o el 5 %; Antoni Basset con 1798 @ o el 4 %; Nicolas Ruys con 1549,65 @ o el 4 %; Joan Batiste y Francisco Gaugier con 1191,77 @ o el 3 %; Felip Cuper con 919,59 @ o el 2 %; Joan de Tafalla con 907,23 @ o el 2 %; Vicent Domingo con 738,4 @ o el 2 %; Pedro Matón con 720,11 @ o el 2 %; Geroni Romero con 709,43 @ o el 2 %; Joan Batiste Bernassà con 687,65 @ o el 2 % y Juan Bernardo Adorno con 634,35 @ o el 2 % y Agustí Moyselo con 553,18 @ o el 1 %.

Gráfica 88
Porcentaje de azúcar por remitentes



Los remitentes, por puertos, quedan del siguiente modo: Desde Lisboa operan trece remitentes sobre los cuales conviene advertir que la mayor parte del tráfico sigue rumbo a Italia, con lo cual podemos tener una visión de la importancia de estos comerciantes, pero excluyendo su carga del cómputo referido al puerto de Valencia. El grueso del azúcar que entra en el puerto de Valencia procedente de Lisboa recalca con

²²⁰ Si Nicolas Ruys de Castro y Nicolas Ruys fueran el mismo comerciante habría que sumar los porcentajes.

rumbo a Liorna por cuenta de Samuel Chaves, remitente y destinatario; seguido de Jacques Beson²²¹ que se dirige a Génova; Mateu Espinari que se dirige a Barcelona; Enrique Ayler que se dirige a Marsella y Bertomeu Alegre que se dirige a Génova; Jean Pierre Bompa que continua hacia Italia y Jacamo Bompa que va a Marsella.

Entre los remitentes que trabajan desde Alicante tenemos en cabeza a Felip y a Crisóstomo Peris que representan el 23 % del género despachado desde este puerto a la ciudad de Valencia; seguidos a continuación por Tomàs Aguilar que representaría el 16 % y por Claudi Bussot que a su vez representa el 11 %, en este puerto, Antoni Basset que le sigue con el 10 % y Tomàs Giberti con el 8 %. Por orígenes el 10 % de los comerciantes que trabajan con este producto son ingleses, el 10 % son italianos y el 1 % franceses, quedando, al menos nominalmente, la mayoría de comerciantes como súbditos de la monarquía y, en consecuencia, el origen más probable sean las Antillas españolas.

Entre los comerciantes que trabajan con Génova tenemos a Juan Pedro Matón con el 31 % y a Pedro Matón con el 15 %, que posiblemente sean el mismo. Con lo cual sería el comerciante principal respecto a éste producto en relación al puerto de Valencia, en esta plaza. Y en segundo lugar figuraría Juan Bernardo Adorno con un 13 %, seguido de otros 11 comerciantes menores.

Entre los remitentes de Motril tenemos a Nicolas Ruys de Castro con el 46 % y a Nicolas Roys con el 30 % que si se trata del mismo coparía el 76 % del mercado azucarero de este puerto en relación con el puerto de Valencia para el periodo estudiado. Quedando bastante por detrás Guillermo Roys con el 9 % y Joan Labarta con el 8 %.

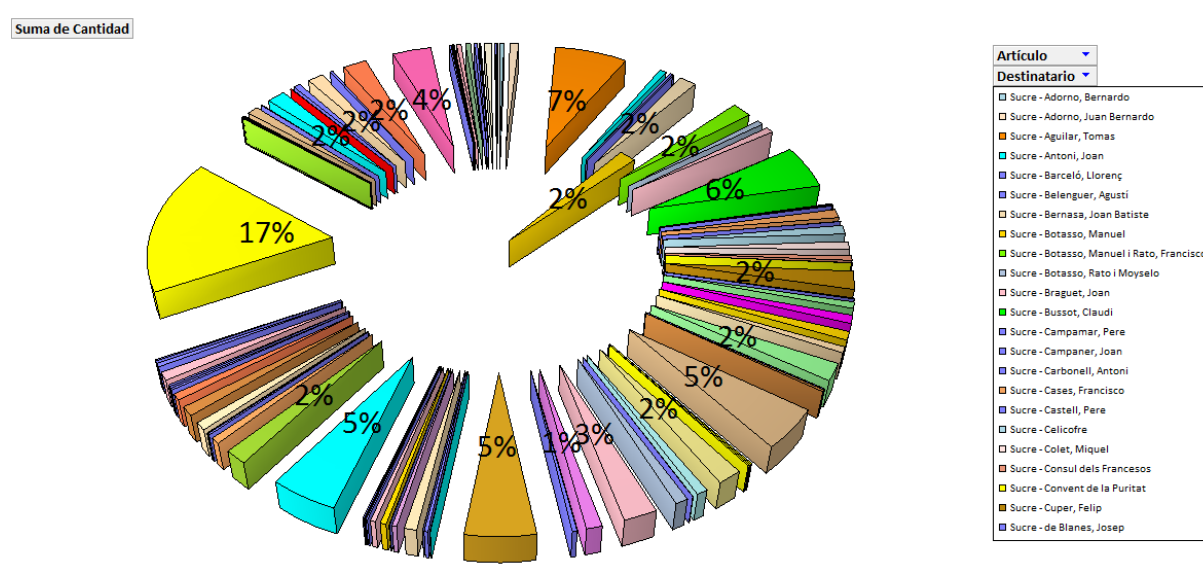
Respecto a los remitentes de Londres tenemos en cabeza a Diego Esteiter que representa el 50 % del volumen de los envíos de Londres con destino a Valencia, seguido en segundo lugar por Tomas Gaule que representaría el 33 % en la jerarquía de importancia dentro del comercio de este puerto en relación con Valencia, y Cepriano Moya con un 14 %, quedaría en tercer lugar.

Y en lo referente a Cádiz el primer lugar lo ocupa Joan Batiste Bernassà con un 37 %; seguido de Miquel Colet con un 23 %; y Joan Batiste y Francisco Gaugier con un 14 % y otros cuatro remitentes menores.

²²¹ Aunque no figura en los listados de represaliados por los ataques a Santo Domingo el apellido Beson podría tratarse de una deformación de Benson, patronímico inglés bastante común, pues si bien el apellido Besó existe, éste no acompaña al nombre de Jaques o Jacks sino al de Jaume.

En cuanto a los destinatarios, estos son los siguientes: En primer lugar Felip y Crisóstomo Peris con 7053,36 @ o el 17 % y le siguen Tomas Aguilar con 3004 @ o el 7 %; Claudi Bussot con 2278,54 @ o el 6 %; Tomas Giberti con 2171,54 @ o el 5 %; Juan Pedro Matón con 2106,56 @ o el 5 %; Bartolomé Fioravanti con 2040,6 @ o el 5 %; Nicolas Ruys de Castro con 1604,61 @ o el 4 %; Joan Batiste y Francisco Gaugier con 1047,77 @ o el 3 %; Geroni Romero con 971,43 @ o el 2 %; Felip Cuper con 919,59 @ o el 2 %; Vicent Domingo con 864,58 @ o el 2 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 799,17 @ o el 2 %; Francisco García de Tafalla con 764,83 @ o el 2 %; Francisco rato con 750,47 @ o el 2 %; Pedro Matón con 720,11 @ o el 2 %; Joan Batiste Bernassà con 687,65 @ o el 2 %; Manuel Botasso con 668,84 @ o el 2 %; Joan Pere Roca con 650,29 @ o el 2 % y Francisco Gaugier con 485,35 @ o el 1 %.

Gráfica 89
Porcentaje de azúcar por destinatarios



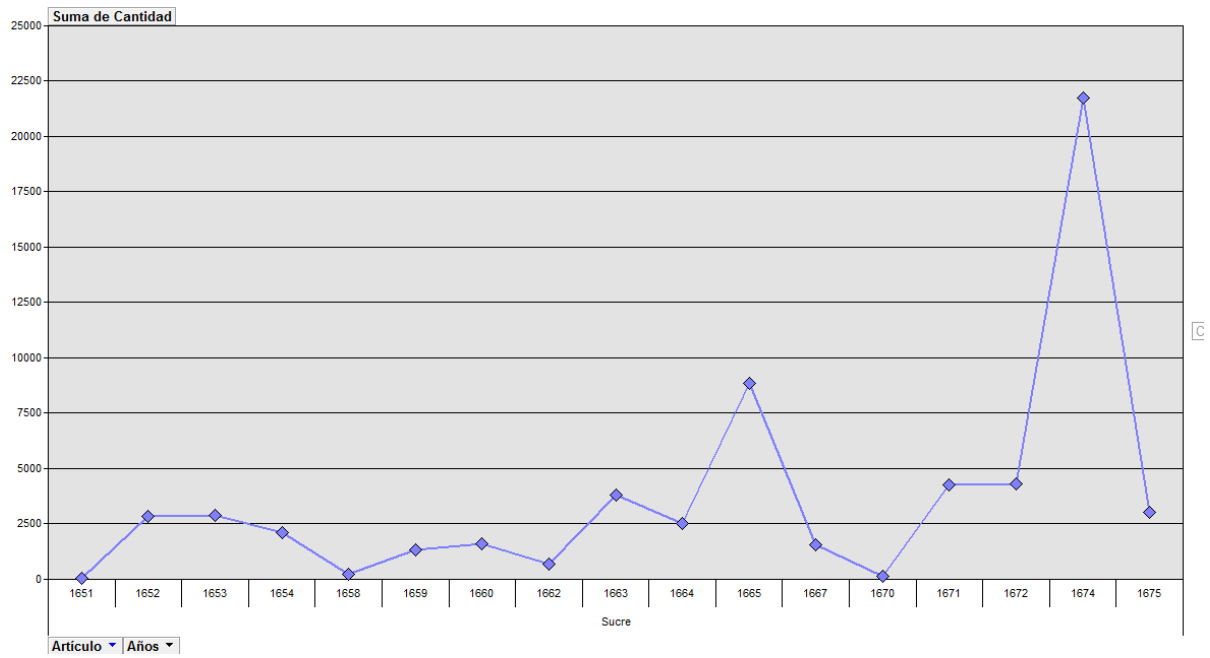
Si nos fijamos en la tendencia observamos que al principio del periodo la presencia de Sevilla ya en 1.651, es meramente testimonial, 38,39 @, lo cual podría ser indicio de que, aunque la obligación de ultramar de comerciar, a través del puerto de Sevilla, seguía vigente la aplicación de la misma se fue dejando caer en desuso. En el año 1.652 el protagonismo pasa a Argel y, sobre todo a Motril con 2362,74 @ que se mantiene al año siguiente con 2167,81 @ y en el año 1.654 comienza el avance del comercio inglés, pero se interrumpe al año siguiente por la toma de Jamaica. Los años

1.658, 1.659, 1.660 y 1.662 son años flojos en que llegan remesas cortas de Alicante, de Génova, de Mallorca, e incluso de Portugal. Y no es hasta 1.663 en que los envíos de azúcar comiencen a llegar con fuerza. El motivo de este flujo escaso es la guerra anglo española de 1.655 a 1.660 que hace que la carrera de las Indias pierda vigor. Lo que llama la atención es la llegada de 3.095,59 @ procedentes de Lisboa en 1.653, en plena guerra entre España y Portugal, pero no lo es tanto por que la carga no llega en barcos portugueses sino en barcos ingleses,²²² pero sí es indicio, tal vez, de que se está comenzando a valorar la independencia portuguesa como inevitable, pues a pesar de que la mayor parte de la mercancía sigue rumbo a Italia parte ya desembarca en el puerto de Valencia. El despegue del puerto de Alicante en 1.665 es un signo de que las comunicaciones con las Antillas españolas vuelven a recuperarse. Sevilla ha desaparecido y Cádiz comienza a tomarle el relevo con el envío de 976,24 @. Génova aporta 1.216,91 @ y a partir de junio de 1.665, batalla de Montes Claros, España da por perdida la guerra con Portugal y aunque el Tratado de paz aún tardará tres años en firmarse, deja de haber operaciones militares de envergadura y en 1671 el comercio con Lisboa se encuentra perfectamente restablecido, llegando un volumen de carga de 4.100,17 @ y al año siguiente 3.889,2 @ y en 1.674 con 9.734,58. Pero el fin de la guerra supone la normalización de las comunicaciones marítimas y el despegue del comercio del puerto de Alicante, con 9.717,36 @ en 1.674, que aunque más modesto será el que se mantenga al año siguiente, como el puerto de Indias por excelencia del Reino de Valencia.

²²² La situación es análoga a la que señala Roberto Blanes, citando a Emilia Salvador, refiriéndose al papel de Génova como canal de comercio entre España y Francia en tiempo de guerra y que fue causa de las crecientes tensiones entre España y la República de San Jorge. Blanes Andrés, R. “*Aproximación a las relaciones comerciales marítimas entre Génova y Valencia en el reinado de Felipe IV (1.621-1.665)*” p. 177, Génova y la monarquía hispánica (1.528-1.713) VVAA, Génova, 2.011.

Gráfica 90

Evolución de la llegada de azúcar a Valencia (1.651-1675)



La guerra hispano portuguesa explica el perfil de la gráfica no sólo por la imposibilidad española para acceder al azúcar brasileño sino por la dificultad que la propia dinámica bélica impone al comercio normal entre las Antillas españolas y los puertos peninsulares.

6.1.1.10 Encurtidos

Se trata de productos tratados con salmuera o vinagre para su conservación, su elaboración es muy sencilla dejándolos macerar unos quince días y pudiendo durar algo más de un año, lo que los convierte en un producto fácilmente comercializable.

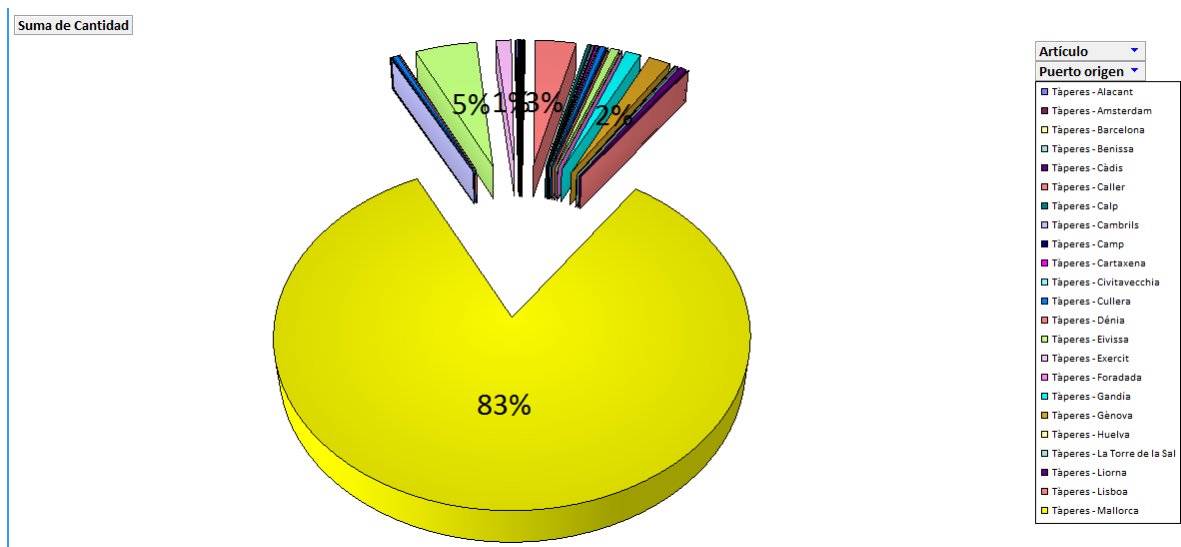
Alcaparras

A lo largo del periodo estudiado se observa la llegada de unas 4.3066,89 @ que debemos analizar del siguiente modo. La mercancía en tránsito asciende a 4.496,06 @ o sea que representa el 10 % del registro y fundamentalmente corresponde al comercio de Mallorca con otros circuitos comerciales,²²³ pero por lo que se refiere a Valencia, al menos en este producto, se puede decir que la ciudad del Turia se trata del socio principal ya que en este puerto se desembarca 31.668,24 @. Si eliminamos la mercancía en tránsito el resultado por puertos es el siguiente:

En primer lugar, figura Mallorca con el 83 % de las remesas, seguido de a muchísima distancia por Cerdeña con 1962,92 @ o el 5 %; Cagliari con 1305,18 @ o el 3 %; Génova con 694,99 @ o el 2 %; y Sicilia con 489,23 @ o el 1 %.

Gráfica 91

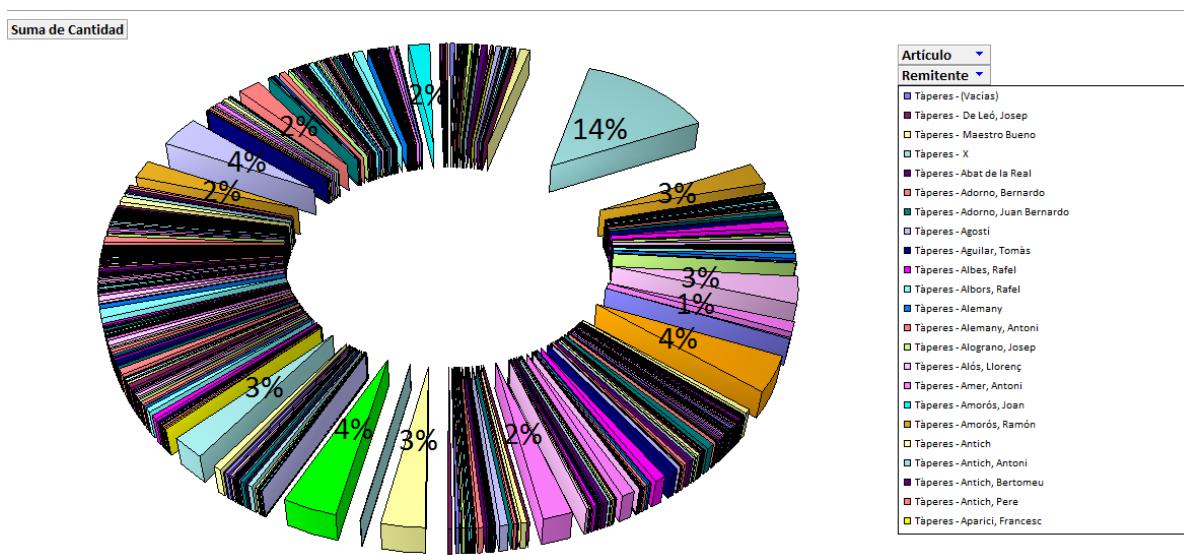
Porcentaje de alcaparras por puertos



²²³ Y secundariamente a Génova, a Cerdeña y a Sicilia. Se registran unos cuarenta y ocho envíos en tránsito.

Por orden de importancia los remitentes son: Andreu Barceló que envía 5.221,27 o sea el 14 % y le siguen Joan Camps con 1714,33 @ o el 4 %; Nofre Gilabert que envía 1.590,05 @ o el 4 %; Pere Joan Roca que envía 1.578,51 @ o el 4 %; Jaume Campaner que envía 1.309,09 @ o el 3 %; Lluís Gibau que envía 1.162,89 @ o el 3 %; Antoni Barceló que envía 1.095,66 @ o el 3 %; Josep Llopis que envía 1035,1 @ o el 3 %; Pere Roca con 905,6 @ o el 2 %; Sebastià Sabater con 878,26 @ o el 2 %; Joan Ferragut que envía 869,1 @ o el 2 %; Lluís Viguet con 844,48 @ o el 2 % y Joan Campaner con 490,6 @ o el 1 %.

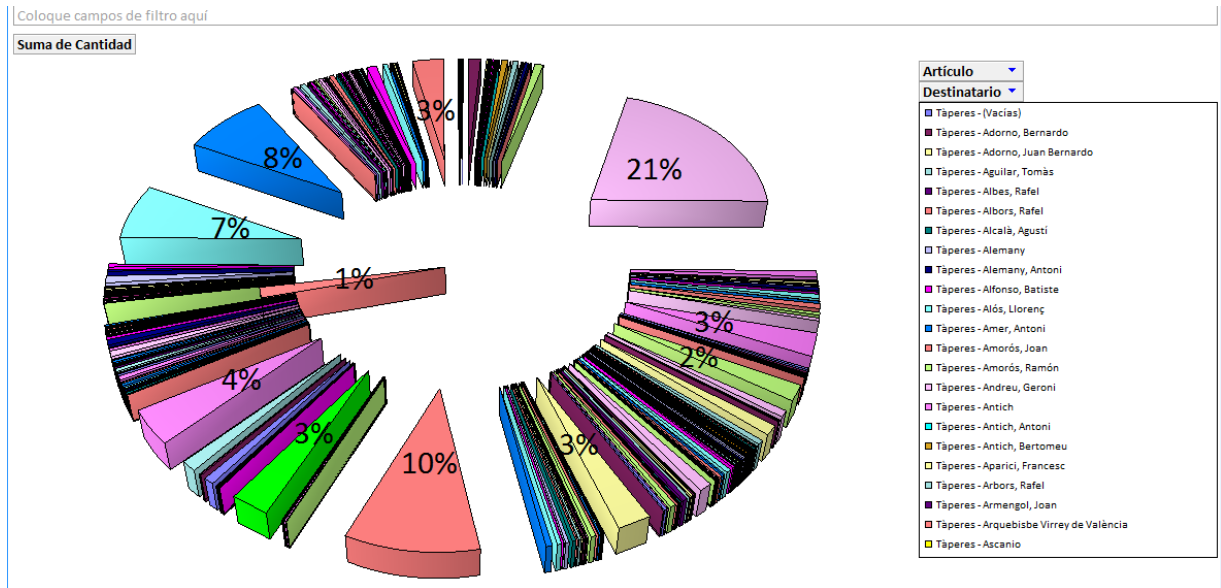
Gráfica 92
Porcentaje de alcaparras por remitentes



Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar, Andreu Barceló con 7.879,31 @ o el 21 % y le siguen Nofre Gilabert con 3.823,11 @ o el 10 %; Pere Joan Roca con 3.225,1 @ o el 8 %; Pere Roca con 2.704,58 @ o el 7 %; Josep Llopis con 1.616,52 @ o el 4 %; Lluís Viguet con 1.200,57 @ o el 3 %; Domingo Jauar con 1136,67 @ o el 3 %; Antoni Bover con 1071,91 @ o el 3 %; Miquel Fiol con 980,8 @ o el 3 %; Agustí Campaner con 736,23 @ o el 2 % y Pere Pichó con 501,49 @ o el 1 %.

Gráfica 93

Porcentaje de alcaparras por destinatarios



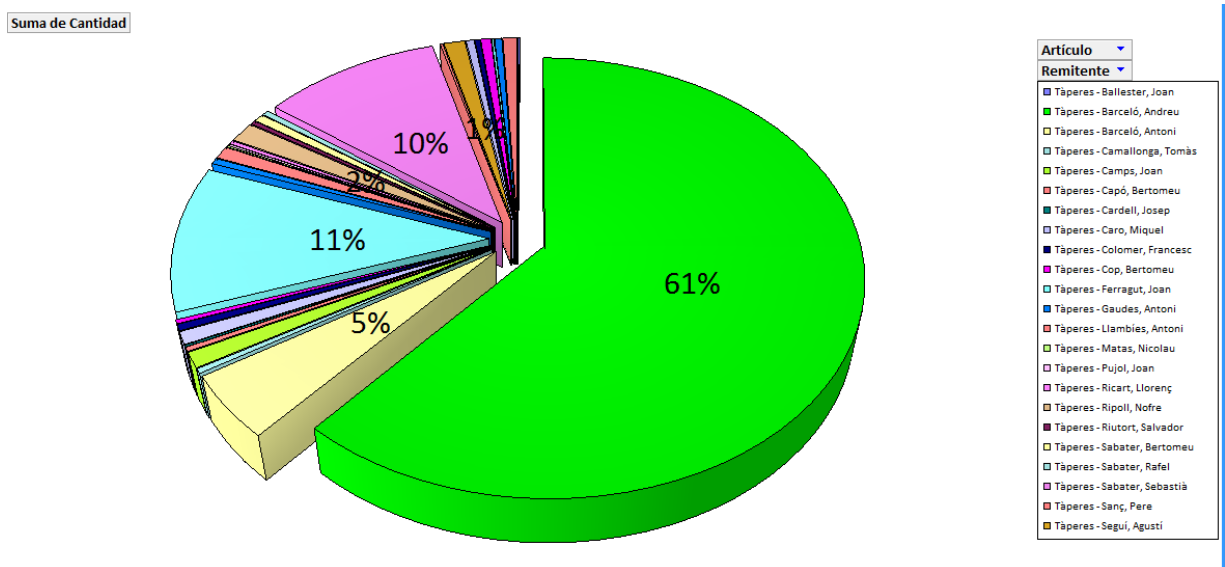
Los destinatarios coinciden con los remitentes, aunque con algunos matices: Andreu Barceló es el importador máximo de este producto, copando el 21 % del volumen de importaciones a lo largo de este periodo en la ciudad de Valencia y maneja la mayor parte de su comercio en origen y destino y recibe, pero actúa además como principal comprador de veintiocho comerciantes, veintisiete de los cuales corresponden al puerto de Mallorca. Siendo sus contactos comerciales en la Isla: La viuda Juana Campaner o Campanar, Josep Valls, Bertomeu Tur, Pere Torrago, Jaume Tauler, Agustí Seguí, Pere Sanç, Sebastià Sabater, Rafel Sabater, Bertomeu Sabater, Salvador Riutort, Nofre Ripoll, Llorenç Ricart, Joan Pujol, Nicolau Matas, Antoni Llambies, Antoni Gaudes, Joan Ferragut, Bertomeu Cop, Francesc Colomer, Miquel Caro, Josep Cardell, Bertomeu Capó, Joan Camps, Tomàs Camallonga y Joan Ballester, sin contar las gestiones comerciales que lleva a cabo personalmente en la Isla que constituyen el grueso de su negocio. En Cerdeña Antoni Barceló actúa como factor suyo enviándole una pequeña partida de 369,6 @. Para comprender el peso de sus proveedores, debemos retener que estos aportan el 39 % del volumen de su negocio, quedando el 61 % restante como actividad completamente propia. Para saber esto ha sido necesario recurrir a una consulta aparte de este comerciante.

A Nofre Gilabert le corresponde el 10 % de lo importado y su acción comercial se despliega sobre cuatro puertos: Cerdeña, Mallorca, Denia y Cagliari, de los cuales la

principal actividad corresponde al puerto de Mallorca donde mantiene correspondencia con diecinueve socios sin contar con la actividad que realiza directamente por cuenta propia que mueve un volumen de carga de 1.540,29 @ para el periodo en cuestión. Sus principales factores en dicho puerto son: Antoni Taverner, Surera, Rafael Sancho, Sebastià Salom, Salom, Sebastià Sabater, Antoni Riera, Rafel Maltés, Pere Maltés, Maltés, Mallés, Joan Manuel, el conde de Formiguera, Guillem Colom, Joan Camps, Antoni Busquet, y Francesc Ballester.

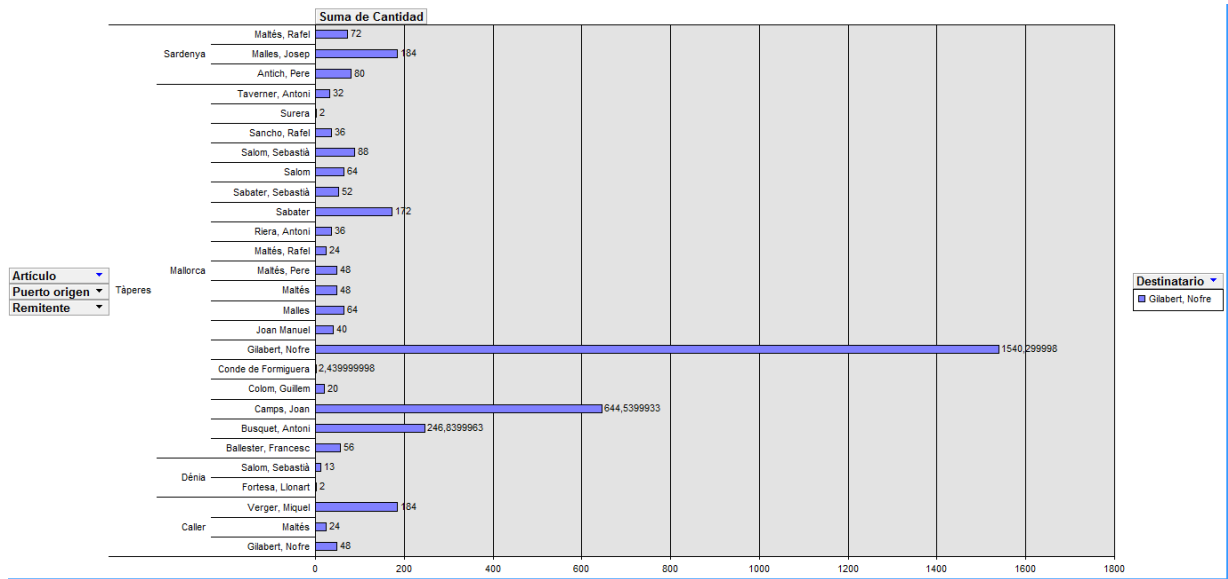
Gráfica 94

Porcentaje de ventas de alcaparra por remitentes que se relacionan con Andreu Barceló como destinatario de Valencia



Gráfica 95

Corresponsales de Nofre Gilabert



Por su estructura, el comercio de Nofre Gilabert a diferencia del de Andreu Barceló es más dependiente de sus contactos comerciales. Así cuando consultamos la relación porcentual de su comercio, la actividad de Nofre Gilabert en solitario representa el 40 % del total de las transacciones, mientras que lo aportado por los proveedores constituye el 60 %, es decir una situación prácticamente inversa a la anterior. Y de estos comerciantes que actúan desde Mallorca el principal es Joan Camps que representa el 17 % del volumen de mercancía de Nofre Gilabert para este periodo.

Pere Joan Roca representa el 8 % de la actividad comercial, trabaja con cinco puertos, a saber: Cerdeña, Mallorca, Cullera, Cartagena y Calpe, de los cuales el principal vuelve a ser Mallorca donde cuenta con la colaboración de trece corresponsales descontando su actividad propia. La situación de Pere Joan Roca es parecida a la de Nofre Gilabert, es decir su actividad comercial personal cubre el 40 % del total quedando el 60 % restante cubierto por la acción de los diversos socios en los puertos de origen. Sus principales factores son: Joan Camps de Mallorca con 4.37,7 @ o el 14 % referido a la actividad de Pere Joan Roca, seguido de Pere Tarrago con el 12 % y por Antoni Barceló con el 11 %.

Pere Roca representa el 7 % de los destinatarios que trabaja con seis puertos: Cerdeña, Mallorca, Ibiza, Gandía, Cartagena y Cagliari, de los cuales destaca Mallorca donde cuenta con 13 contactos comerciales. El peso de Pere Roca en solitario dentro del conjunto de su actividad comercial es parecida a Nofre Gilabert, así vemos como

representa el 29 % desde Mallorca más 168 @ el 6 % desde Gandía, es decir un 35 % frente al 65 % que es actividad compartida con sus socios, el principal de los cuales es Lluís Gibau que actúa tanto desde Mallorca, desde donde le suministra 776 @, el 29 % de la actividad del periodo, como desde Cagliari, desde donde le proporciona 286 @, el 11 %, como desde Cerdeña desde donde envía 96 @ o sea el 4 %. Si añadimos los remitentes conocidos como Gibau de Mallorca un 5 %, vemos que Lluís Gibau es su principal socio comercial que le proporcionaría el 49 % del producto.

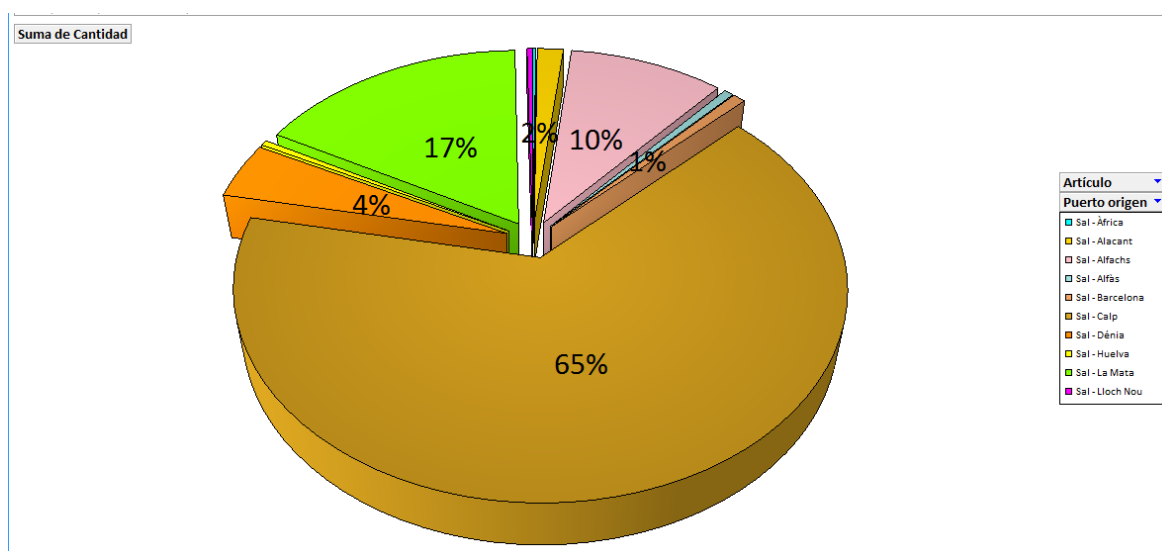
En cuanto a la navegación, al tratarse de un producto de corto recorrido por tener su origen principal en el archipiélago balear, ésta suele ser directa en un 79 % y las escalas se refieren a Mallorca un 10 %, sobre todo procedente de Italia, y a través de Denia y Alicante como escalas en un 6 y un 4 % respectivamente

6.1.2 Sal

La sal la tratamos aparte por tratarse de un producto alimentario mineral, es decir que no es ni vegetal ni animal. La importancia de la sal radica en ser un conservante alimentario fundamental. Además, en el caso de Valencia la importación de sal parece concordar bastante con la importación de pescado lo cual induce a pensar en la posibilidad de la existencia de una industria de salazones. A lo largo del periodo estudiado, por el puerto de Valencia pasan 30.726,35 cahíces de sal y aunque hay mercancía en tránsito, esta no pasa del 1 % y se refiere al tráfico entre La Mata y Castellón. La explotación de la sal estaba sujeta a régimen de monopolio según el cual las únicas salinas que se podían explotar eran las de Calpe, Játiva y Anna. Más tarde el privilegio se amplió en época de Fernando el Católico a otras seis localidades y aunque la explotación de salinas particulares al margen del monopolio real era ilegal, la incapacidad para cubrir la demanda del mercado hizo que se fuera haciendo la vista gorda. Las salinas romanas de Calpe se encuentran sumergidas en lo que hoy se conoce como los baños de la Reina, pero la actividad calpense no cesó ni en época medieval ni en época moderna.

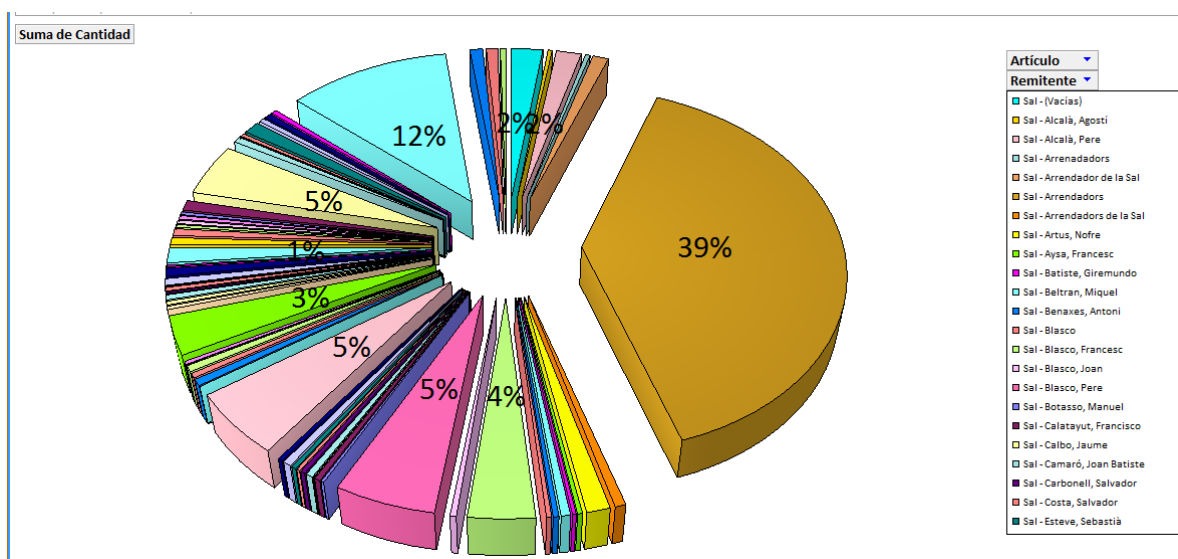
Por puertos los envíos se distribuyen del siguiente modo: A Calpe le corresponden 19.696 cahíces o sea el 65 % y le siguen la Mata con 5.031,13 cahíces o el 17 %; los Alfaques con 2.597 cahíces o el 10 %; Denia con 1.325 cahíces o el 4 %; Alicante con 487,96 cahíces o el 2 % y Barcelona con 240 cahíces o el 1 %.

Gráfica 96
Porcentaje de sal por puertos



Los remitentes por orden de importancia son: En primer lugar los arrendadores de la sal a los que, con 11.950 cahíces les corresponde el 39 % de la cuota de mercado, seguidos de Miquel Siurana con 3.403 cahíces o lo que es lo mismo el 12 %; Miquel Font con 1668 cahíces o el 5 %; Pere Blasco con 1638 cahíces o el 5 %; Miquel Pons con 1320 cahíces o el 5 %; Francesc Blasco con 1070 cahíces o el 4 %; Felix Goya con 1.020 cahíces o el 3 %; remitente desconocido con 685 cahíces o el 2 %; Pere Alcalá con 542,82 cahíces o el 2 %; Miquel con 400 cahíces o el 1 % y el resto de los remitentes del 1 % suman un total de 16 %.

Gráfica 97
Porcentaje de sal por remitentes



Los remitentes se distribuyen según puertos del siguiente modo: Con Calpe trabajan cuarenta y un comerciantes, de los cuales los principales son los arrendadores de la sal a los que corresponde el 37 % de los envíos de este puerto, seguidos por Miquel Siurana al que con 3075 cahíces le corresponde el 16 % de los envíos del mismo; Miquel Font con 1.628 cahíces que representa el 8 % y Miquel Pons con 1.360 cahíces o el 7 %, estos suman el 68 % y luego viene una riada de comerciantes menores que suma el resto.

A continuación, tenemos aquellos comerciantes que trabajan con La Mata. En este puerto el 50 % de los envíos, es decir 2500 cahíces les corresponden a los arrendadores de la sal, el segundo puesto, a distancia le corresponde a Felix Goya que con 750 cahíces representa un 15 % de los envíos de este lugar y en tercer lugar tendríamos a quince comerciantes que se repartirían el 35 % restante de la cuota de mercado local.

En los Alfaques tenemos en primer término a los arrendadores de la sal con 1.595 cahíces o el 55 % de los envíos, seguido de Francesc Blasco con 790 cahíces o el 27 % y el resto se lo reparten otros cinco comerciantes.

Con Denia entre tenemos los siguientes protagonistas, en primer lugar: Miquel Siurana con 310 cahíces o el 23 % de los envíos de este puerto, seguido del arrendador de la sal

con 300 cahíces o el 23 %; un remitente sin identificar con 190 cahíces o el 14 %; entre estos tres suman el 60 % y el resto se lo reparten entre otros siete.

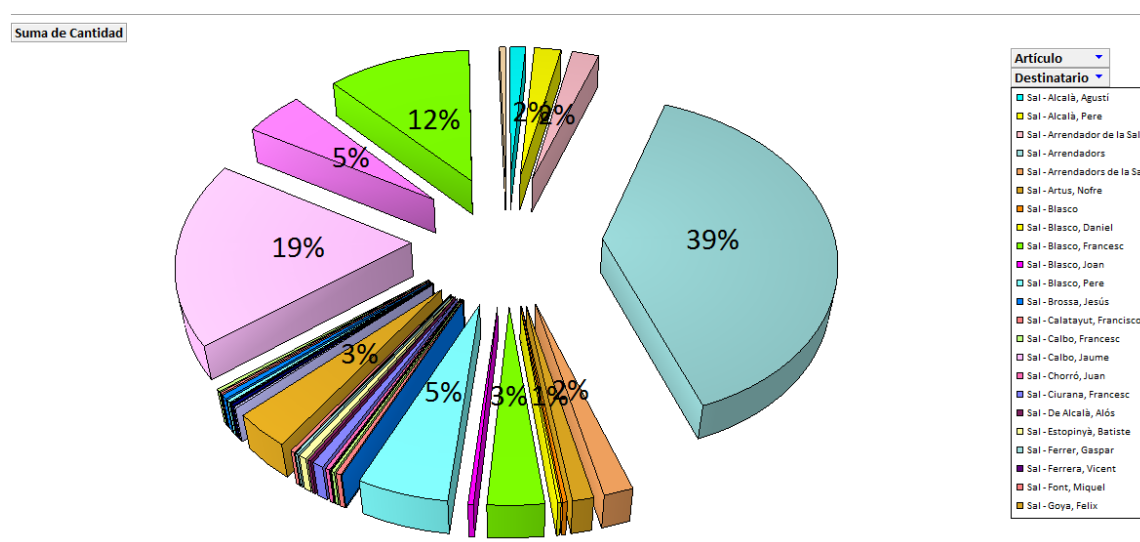
En Alicante el peso de los arrendadores de la sal vuelve a ser determinante al corresponderles con 280 cahíces el 57 % de los envíos quedando en segundo lugar Agostí Alcalá con 90 cahíces o el 18 % y en tercero los seis comerciantes restantes que se reparten el resto de los envíos.

Por último, en Barcelona tenemos a tres remitentes de los cuales los más importantes son Antoni Llobart y Felix Goya a los que corresponden respectivamente 100 cahíces, es decir el un 42 % de los envíos a cada uno.

Por lo que se refiere a los destinatarios, en cabeza figuran los *arrendadores* a los que, con 11.827 cahíces, les corresponde el 39 % de los envíos y les siguen: Francesc Siurana con 5.659 cahíces o el 19 %; Miquel Siurana con 3.505 cahíces o el 12 %; Pere Blasco con 1.648 cahíces o el 5 %; Francisco Siurana con 1.430 cahíces o el 5 %; Felix Goya con 1959 cahíces o el 3 %; arrendador de la sal con 664 cahíces o el 2 %; Pere Alcalá con 650,38 cahíces o el 2 %; arrendadores de la sal con 537 cahíces o el 2 % y Nofre Artus con 381,05 cahíces o el 1 %. El resto de los remitentes del 2 % sólo son un 2 %. Los arrendadores y los arrendadores de la sal podrían contarse como lo mismo y entonces a estos les correspondería un 41 %.

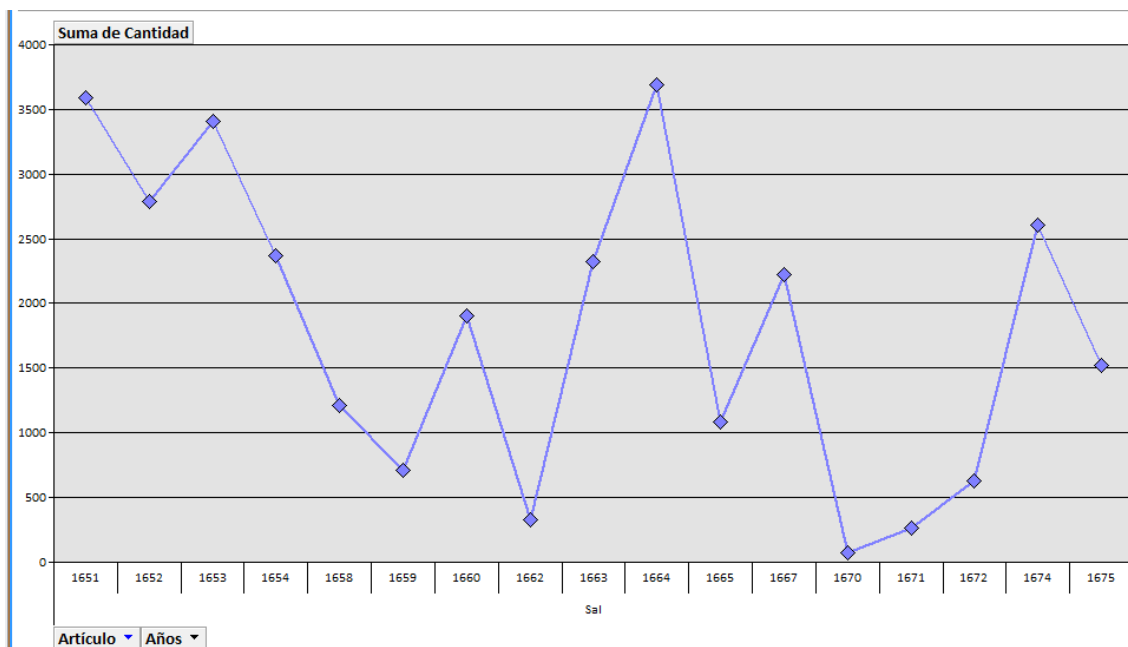
Gráfica 98

Porcentaje de sal por destinatarios



Las relaciones suelen corresponder a los mismos comerciantes en origen y destino salvo algunas excepciones como son las de Miquel Font que se relaciona con Francesc Siurana, o Miquel Pons y Miquel Siurana o Miquel Pons y los arrendadores de la sal.

Gráfica 99
Evolución de la llegada de sal a Valencia (1.651-1.675)
(en cahíces)



Si observamos la evolución temporal, detectamos que los peores años de Calpe son 1.659,²²⁴ 1.665²²⁵ y 1.671.²²⁶ A partir de 1.667 parece que la Mata vaya a sustituir a Calpe pero el último año del periodo Calpe recupera su fuerza. Como en 1.655 no se observan desastres climatológicos ni tampoco acciones de guerra pues la guerra con Portugal no afecta directamente al escenario mediterráneo; podría tratarse de la competencia de otro puerto, sin embargo, las cantidades de los puertos competidores de Calpe en ese año como los Alfaques, la Mata o Alicante no compensan ni de lejos las cantidades remesadas por Calpe hacía tan sólo un año luego no cabe tampoco hablar de

²²⁴ *Memoria Escrita Viva, dos dietarios valencianos del seiscientos* transcripción de Emilio Collado Estela y Alfonso Esponera Cerdán, Ayto de Valencia, 2.004. El Dietario de Benavent, *Cosas más notables sucedidas en Valencia*, consigna como “el día de San Vicente empezó a llover y (cuan)do ya no se confiaba en tener cosecha por estar los trigos se(cos) hubo muy buena” La lluvia que beneficia al campo afecta negativamente a la producción salinera, Op. cit., p. 24.

²²⁵ No está clara la razón de la caída de los envíos de Calpe pero una posibilidad podría ser que la salina de la ciudad de Valencia hubiera conseguido subvenir las necesidades locales de ese año.

²²⁶ Op.cit., p 174 en el Dietario de José Agramunt *Libro de casos sucedidos en la ciudad de Valencia, ...* se consigna: “En el año 1.571, a los últimos de dicho año, contando desde el miércoles a 11 de noviembre, día de San Martín, diciembre, enero y febrero del año 1.672 fueron tantas las aguas que cayeron en Valencia que los nacidos, tal no vieron. Empezó a llover a 11 de noviembre y llovió hasta el diez de febrero de 1.672, sin haber habido más de doce días buenos.”

competencia comercial, la única posibilidad es que las remesas de la salina de Valencia hubieran cubierto ese año las necesidades del mercado.

La navegación es directa en el 93 % de los casos y a través de la escala de Alicante, procedente de la Mata en el 5 % de los casos y a través de Calpe, procedente de Huelva y Denia en el 1 % de los casos.

6.1.2 Animales

6.1.2.1 Pescado

En la mayoría de los países costeros europeos el pescado desempeñaba un papel fundamental en la dieta de las personas y tenía un peso considerable en el conjunto de los recursos alimentarios. Su consumo se prolongaba durante los periodos correspondientes a las prescripciones eclesiásticas sobre abstinencia de consumir carne, especialmente en los países de tradición católica. Sin embargo, además del peso de la cultura o la religión existían otros factores que contribuían a la extensión de estos hábitos de consumo; en primer lugar, el precio que hacía de éste un producto al alcance de todas las economías, especialmente de las más menesterosas. Según Hamilton el consumo de pescado representaba un gasto del 5 % del salario medio. Debido a su carácter de producto perecedero, la mayor parte del pescado a destinado a la exportación y a la explotación comercial se transportaba conservado, bien en salazones, bien en aceite, secado o ahumado. De las diferentes especies de pescado las que hemos destacado son el atún, el bacalao, la sardina el arenque y el cebo o carnada.

Bacalao

El bacalao es un pez de aguas frías del Atlántico norte, dentro del cual cabe distinguir dos especies, las migratorias transoceánicas con origen en las costas de Noruega, Labrador, Terranova, Islandia, y Groenlandia, y, las sedentarias, que viven en los fiordos o en zonas cercanas a las costas. Ha llegado a acercarse hasta las costas africanas de Cabo Verde, pero nunca se ha capturado en el Mediterráneo. Su introducción viene asociado a la práctica de la abstinencia de comer carne en viernes o en Cuaresma.²²⁷ El desove tiene lugar habitualmente de enero a marzo aunque, en Noruega se produce de febrero a abril, en el mar del Norte de diciembre a mayo y en

²²⁷ <http://www.salimar.net/Bacalla/Informacio/elbacalla2.htm>

Groenlandia de marzo a junio.²²⁸ Sus dimensiones oscilan alrededor de 1'8 m., pudiendo alcanzar los 90 Kg. de peso. El bacalao es pez que habita el fondo de los lechos marinos por lo que la forma de pesca que se le adecua es la pesca de arrastre. El sistema es de cordel (handline fishing). Consiste en varias piezas de cordel de grueso inferior a una pluma de escribir²²⁹ de 20 a 35 brazas. Los cordeles, con las redes, se tiñen con cocimiento de corteza de pino, de sauce o de encina hecha polvo. Para emprender la pesca se anudan a cada una de las piezas el anzuelo, a la inmediación de él colocan una plomada y así sucesivamente, hasta una longitud de 100 o 200 brazas o más, conforme a la altura del agua en la que se ha de pescar. Con semejante aparejo se hacen a la vela ocho o doce hombres, empleando cebo de jurel, sardina u otros pescados. Se lanzan los plomos y cuando pican se inicia el arrastre. En época fría el arrastre se hace en alta mar y en época templada cerca de las costas.

Esta mercancía puede encontrarse dividida en veinte tres categorías; a saber: bacalao bretón, 215.722, 98 @, 47 %, bacalao inglés, 133.148,99 @, 30 %; bacalao genérico 64.641, 97 @, 14 %; bacalao bretón con hueva, 16.900 @ o el 4 %, bacalao bretón roto y sentinado 10.694, 59 @, 2 % y bacalao malo 6.256 @, el 1 % y bacalao roto 3964 @, el 1 %. Las restantes dieciséis categorías no llegan al 1 % cada una, en consecuencia, sólo merece la pena considerar tres: el *bacalao bretón*, el *bacalao inglés* y el *bacalao* genérico.

En el periodo comprendido entre 1.651 y 1.675 por el puerto de Valencia pasan 459.312,84 @ de bacalao, de más de 23 categorías diferentes; a saber: bacalao bretón, 215.722, 98 @, 47 %, bacalao inglés, 133.148,99 @, 30 %; bacalao genérico 64.641, 97 @, 14 %; bacalao bretón con hueva, 16.900 @ o el 4 %, bacalao bretón roto y sentinado 10.694, 59 @, 2 % y bacalao malo 6.256 @, el 1 % y bacalao roto 3964 @, el 1 %. Las restantes dieciséis categorías no llegan al 1 %, sin embargo, por motivos prácticos vamos a analizarlo como una categoría única, aunque luego puedan hacerse estudios adicionales.

De todo el bacalao que atraviesa el puerto de Valencia cabe descontar 13.394,03 @, es decir el 2,91 %, que siguen ruta hacia otros destinos, lo que arroja una cantidad desembarcada de 445.918,81 @, que es sobre la que hemos trabajado. La relación de

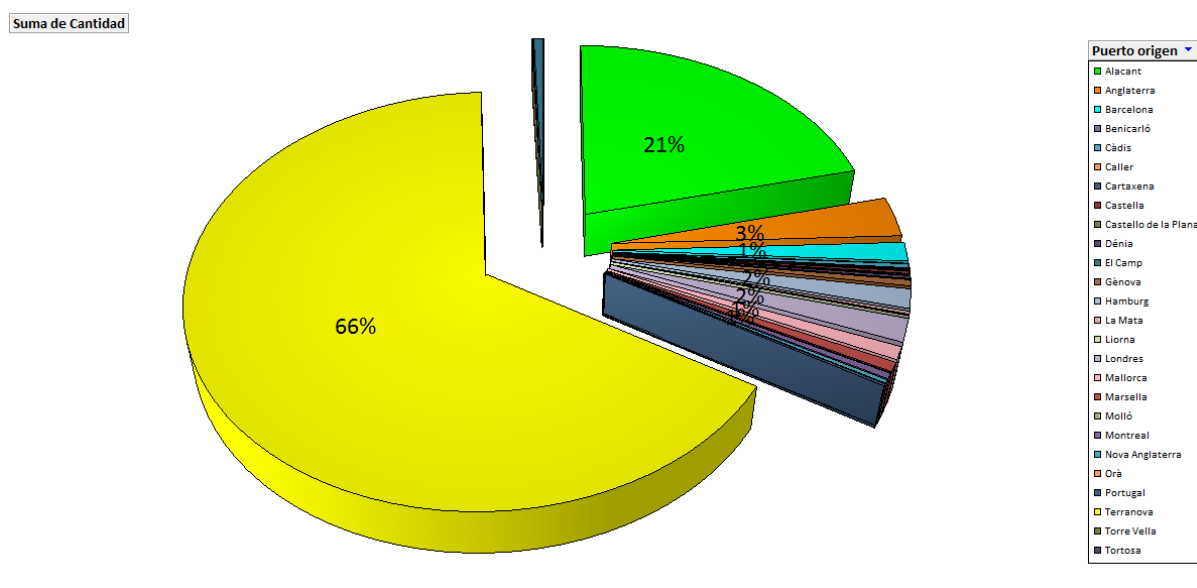
²²⁸ <http://www.euskalnet.net/inasier/bacalao.html>

²²⁹ Sáñez Reguart, A., *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, Madrid, 1.791, vol. II, p. 355 y ss.

orígenes de la carga presenta los siguientes resultados: En cabeza figura Terranova²³⁰ que ofrece una cifra de 292.548,52 @ lo que representa el 66 % de los envíos, seguido de Alicante que despacha 94.173,7 @ o el 21 %, Inglaterra que fleta 14.134,11 @ o el 3 %, Londres que expende 8.060,79 @ o el 2 %, Hamburgo que entrega 6.700,7 @, o el 2 %, Barcelona de donde proceden 6.659,6 @ o el 1 %, Mallorca que remite 4.404,37 @ o el 1 % y Marsella que factura un volumen de carga de 3.186,88 @ o el 1 %.

Gráfica 100

Porcentaje de bacalao por puertos

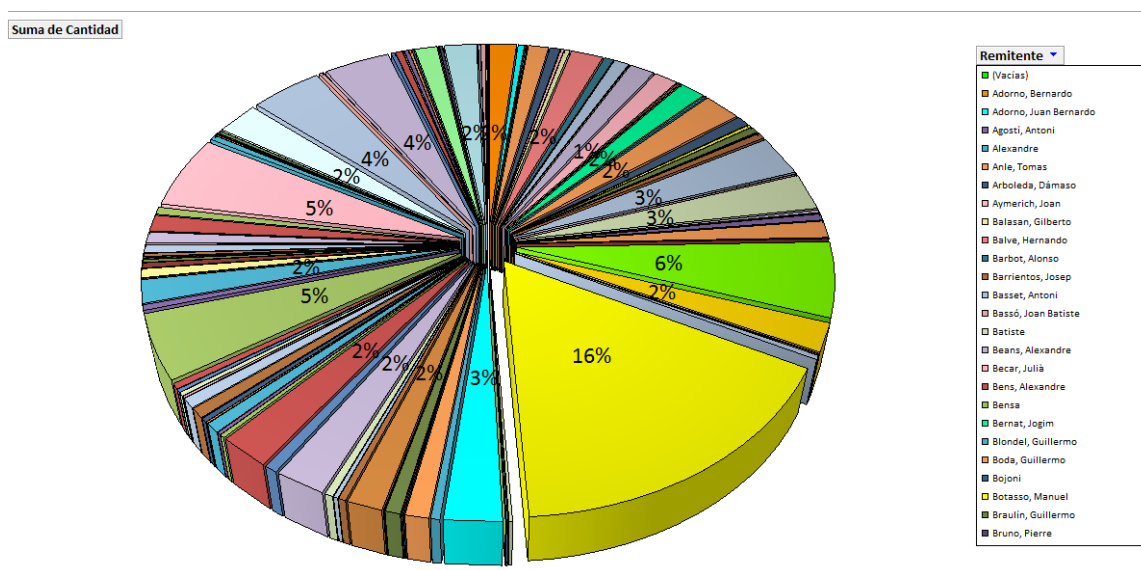


Entre los remitentes sobresalen los siguientes: Joan Eivissa al que le corresponden 73.196 @ o el 16 %; Nicolás Denvila con 24.557,52 @ o el 6 %; Felip y Crisóstomo Peris con 24.150,87 @ o el 5 %; Gaspar Moxica con 21.251,18 @ o el 5 %; Geroni Romero con 18.589,33 @ o el 4 %; Matías Sem con 17.319,12 @ o el 4 %; Vicent Çaragossa con 13.449,03 @ o el 3 %; Joan Castell con 12.163,17 @ o el 3 %; Guillermo Gaudó con 11.362,12 @ o el 3 %; Felix Romero con 11.118,72 @ o el 2 %; Herederos de Ascanio Sobregondi con 10.464,59 @ o el 2 %; Julià Guisardo con 10.160 @ o el 2 %; Nicolás Denvila y Felip Peris con 9.252 @ o el 2 %; Guillermo Boda con 9.856 @ o el 2 %; Diego Vicent con 8.583,17 @ o el 2 %; Bernardo Balve con 8.480,48 @ o el 2 %; Gabriel Moyselo con 7.596,28 @ o el 2 %; Bernardo Adorno con 7.058,6 @ o el 2 %; Jogim Bernat con 6.694,6 @ o el 2 %; Joan Giralt con 7.044 @ o el 2 % y Julià Becar con 6.256 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 18 %.

²³⁰ El origen de Terranova es complejo porque en Terranova conviven asentamientos franceses, en Plaisance, e ingleses, en Saint John, y las fronteras no están delimitadas.

Gráfica 101

Porcentaje de bacalao por remitentes



Por puertos, los remitentes se distribuyen del siguiente modo:

Con Terranova trabajan 39 remitentes, de los cuales los principales son: Joan Eivissa al que le corresponde 73.196 @ o el 25 % de los envíos de esta procedencia; Nicolas Denvila con 22.017,12 @ o el 8 %; Matías Sem con 17.319,12 @ o el 6 %; Joan Castell con 12.163,17 @ o el 4 %; Geroni Romero con 12.112,59 @ o el 4 %; Guillermo Gaudó con 11.366,12 @ o el 4 %; Juilà Guisardo con 10.160 @ o el 3 %; Guillermo Boda con 9.856 @ o el 3 %; Felix Tomero con 9.315,7 @ o el 3 %; Nicolás Denvila y Felip Peris con 9.252,12 @ o el 3 %; Felip y Crisóstomo Peris con 9.080,52 @ o el 3 %; Hernando Balve con 8.480,48 @ o el 3 %; Joan Giralt con 7.044 @ o el 2 %; Bernardo Adorno con 6.458,6 @ o el 2 %; Jack Tyler con 5.894,6 @ o el 2 %; Herederos de Ascanio Sobregondi con 5.912 @ o el 2 %; Diego Vicent con 5.883,17 @ o el 3 %; Diego de la Haya con 5.605,18 @ o el 2 %; Tomas Anle con 5.324,72 @ o el 2 % y Francisco Gaugier con 3437,9 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % de este origen suman el 10 %.

Los remitentes que trabajan con Alicante son: Gaspar Moxica que despacha 21.251,18 @ lo que representa el 23 % de los envíos alicantinos al puerto de Valencia, seguido por Alexandre Beans que cursa fletes por un volumen de 6.612 @ o el 7 %; Crisóstomo Peris que expende 5.384 @ o el 6 %; la sociedad compuesta por Felip y Crisóstomo Peris que aporta 4.758,31 @ o el 5 %; los herederos de Ascanio Sobregondi

que entregan 4.554,59 @ o el 5 %; Geroni Romero con 4.830,61 @ o el 5 %; Bonjoni con 3.514,37 @ o el 4 %; Guillermo Paulín con 3.473,11 @ o el 4 %; Antoni Basset con 3.354,44 @ o el 4 %; Arón Micó con 3.173,11 @ o el 3 %; Dámaso Arboleda con 2.747,78 @ o el 3 %; Vicent Çaragossa con 2.579,23 @ o el 3 %; Francesc Moxica con 1.774,78 @ o el 2 %; Agustí y Gabriel Moyselo con 1.745,48 @ o el 2 %; Felip Cuper con 1.740,23 @ o el 2 %; Juan Bernardo Adorno con 1.686,89 @ o el 2 %; Felix Romero con 1.432,01 @ o el 2 % y Gabriel Moyselo con 1.382,91 @ o el 1 %. El resto de los remitentes del 1 % suman un 14 %.

Con Inglaterra trabajan 9 remitentes, de los cuales los principales son Gabriel Moyselo que recoge 3.630,17 @ o el 26 % de los envíos de esta plaza; la sociedad de Felipe y Crisóstomo Peris que expende 3.051,23 @ o el 22 %; Nicolás Denvila que envía 2.540,39 @ o el 18 %; Gilberto Balasan que despacha 1.407 @ o lo que es lo mismo el 10 %; Geroni Romero que entrega 1.320 @ o el 9 %; Joan Batiste Moyselo a quien le corresponde 9451,11 @ o el 7 %, Tyler que factura 704 @ o el 5 %; Felip Cuper que fleta 349 @ o el 2 % y Felip Peris que registra 187,17 @ o el 1 %.

Con Londres sólo tenemos dos remitentes: La sociedad de Felip y Crisóstomo Peris con 7.260,79 @ a la que le corresponde el 90 % de los envíos y el resto que encargan los herederos de la viuda de Gaugier.

Con Hamburgo sólo trabaja Jogim Bernat al que corresponde el 100 % de este puerto.

En Barcelona hay dos remitentes de los cuales el único relevante es Julià Becar al que corresponde el 95 % de los envíos.

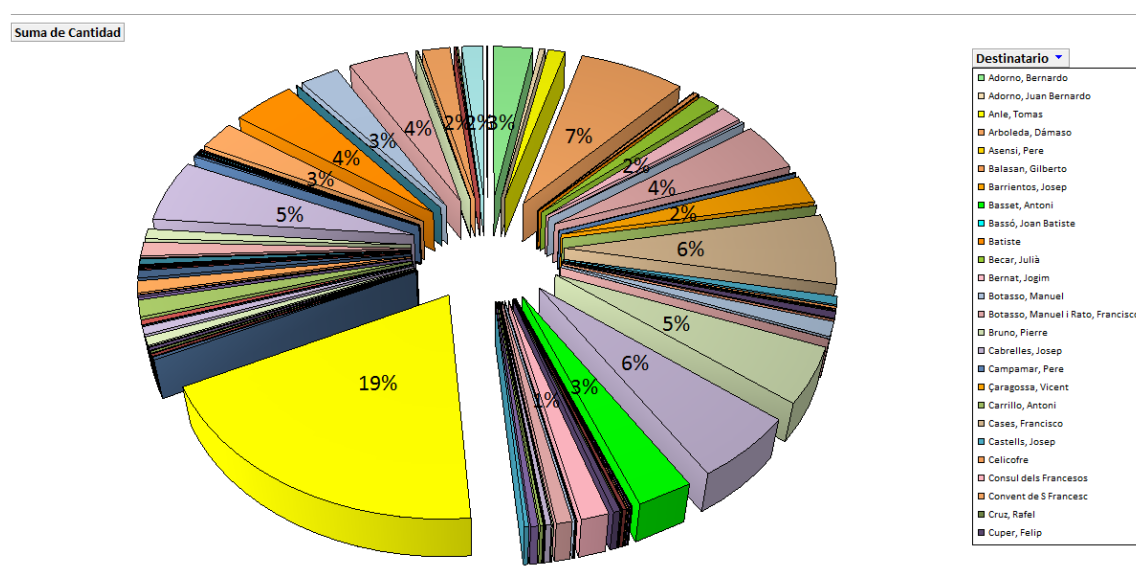
Con Mallorca trabajan 7 remitentes, de los cuales los fundamentales son Canals que despacha 2.033,11 @ o el 46 % y Joan Batiste Sunyer con 1042,11 @ o el 24 %.

Y con Marsella trabajan 5 remitentes, de los cuales los fundamentales son Guió que envía 1716,18 @ o el 54 % de los servicios y Celicofre al que corresponden 875,17 @ o el 27 % de los fletes.

Por lo que se refiere a los destinatarios, estos son, por orden de importancia, los siguientes: En primer término, figuran los herederos de Ascanio Sobregondi a los que corresponde la recepción de 84.681,71 @ o el 19 % y le siguen Dámaso Arboleda con 32.542,85 @ o el 7 %; Francisco Cases con 27.060 @ o el 6 %; Nicolás Denvila con 24.557,52 @ o el 6 %; Felip y Crisóstomo Peris con 24.013,75 @ o el 5 %; Llàcer Delmor con 21.319,26 @ o el 5 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 19.222,02 @

o el 4 %; Geroni Romero con 19.151,51 @ o el 4 %; Carlos Sobregondi con 18.182,24 @ o el 4 %; Nicolás Denvila y Felip Peris 12.987,42 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 12.217,02 @ o el 3 %; Matías Sem con 12.000 o el 3 %; Felix Romero con 11.118,72 @ o el 3 %; Vicent Çaragossa con 10.869,79 @ o el 2 %; Diego Vicent con 8.583,17 @ o el 2 %; Vicent Vilanova con 6.681,67 @ o el 2 %; y Jogim Bernat con 6.694,6 @ o el 2 % y Francisco Gaugier con 6.406,32 @ o el 1 %. El resto de los remitentes del 1 % suman un 13 %.

Gráfica 102
Porcentaje de bacalao por destinatarios



Las principales relaciones que se establecen se llevan a cabo del siguiente modo: Los herederos de Ascanio Sobregondi actúan a través de Joan Eivissa que es su agente en Terranova que les factura 73.196 @ o el 86 % del género, actuando directamente, desde Terranova, con 4.900 @ o en el 6 % de los casos y, desde Alicante, por un volumen de 4.552,59 @ o el 5 %, y a través de Canals desde Mallorca por una partida de 20.33,11 @ o el 2 %. Los contactos de Dámaso Arboleda, en Terranova, son Joan Castell que le remite 12.163,17 @ o el 37 % de los envíos, Guillermo Gaudó que le remite 1.1362,12 @ o el 44 %, Diego Gomar que le remite 1.520 @ o el 6 % y Joan Hay que le remite 967,23 @ o el 4 %. Y en el puerto de Alicante cuenta con Dámaso Arboleda que le despacha 2.777,48 @ o el 8 % y Vicent Çaraçossa que le traslada 2579,23 @ o el 8 %. Por su parte los contactos de Francisco Cases también son de Terranova, destacando en cabeza Juilà Guisardo que le remite el 38 %, Guillermo Boda

que le remite el 36 % y Joan Giralt que le envía el 26 %. Nicolás Denvila, y la sociedad compuesta por Felip y Crisóstomo Peris actúan, cada uno, por su cuenta sin intermediarios, con Terranova como campo de operaciones. Llàcer Delmor cuenta con cuatro contactos en Terranova, Hernando Balve que remite el 40 % de los envíos; Jack Tyler que le remite el 28 %; Diego de la Haya que le remite el 26 % y en último término Cristòfol D'Or que le remite el 6 %. Manuel Botasso y Francisco Rato por su parte cuentan con Matías Sem, con Ibens y con Guillermo Micó como agentes que les remiten desde Terranova respectivamente: 5.319,12 @ o el 28 %, 30.75,12 @ o el 16 % y 590,59 @ o el 3 %, o sea el 49 % de los envíos para este destinatario proceden de Terranova. Pero además cuenta con contactos en Alicante que son los envían el resto de la carga, en especial Alexandre Beans que le entrega 6.612 @ o sea el 34 %, Joan Josep y Compañía que le remiten 1.242 @ o el 6 % y una pequeña partida de 359,17 @ de Alexandre de Alicante que muy posiblemente sea la misma que la de Alexandre Beans. En última posición quedarían como agentes de Manuel Botasso y Francisco Rato, Plangadet en Vinaroz que les entregaría 1700 @ o el 9 % y Bensa de Cagliari que les despacharía tan sólo 324 @ o el 2 % de su negocio.

Geroni Romero suele actuar en solitario en relación con Terranova que le reporta un volumen de 1.2112,59 @ o el 60 % de su negocio, con Alicante que le supone 4.830,61 @ o el 25 % del mismo, con Inglaterra que le proporciona 1.320 @ o el 7 %, con Cádiz de donde obtiene 3.26,11 @ o el 2 % y tan sólo hay un caso en que recurra a un socio y es en relación con una partida de Denia que le sirve Joan Ostalnou que no pasa de 562,17 @ o el 3 %.

Carlos Sobregondi actúa únicamente a través de un puerto, Alicante y a través de un solo agente que es Gaspar Moxica.

El tándem compuesto por Nicolas Denvila y Felip Peris actúa directamente en relación con Terranova que cuya carga alcanza 9.252 @ o el 71 % de su negocio, y a través de contactos en esta plaza, Guillermo Totsants que les expende 1.843 @ o el 14 % y de Antoni Basset que les entrega 5.56,11 @ o el 4 %. Mientras que en Alicante cuentan con Antoni Basset que les remite 13.36,3 @ o el 10 @.

Bernardo Adorno importa, en solitario la mayor parte del volumen de carga de 6.758,6 @, procedente de Terranova, lo que representa el 55 % de su negocio, sin embargo, cuenta en dicha con un socio, Joan Hay que le traslada 1.685,3 @ o el 14 %, mientras que en Alicante cuenta con Guillermo Paulin que es el que le sirve 3.473,11 @ o el 28 % del mismo.

Matías Sem actúa en solitario en relación con Terranova.

Felix Romero actúa en solitario en relación con Terranova de donde importa 9.315,7 @ lo que representa el 84 % de sus operaciones, mientras que el 13 % restante viene de Alicante y el 3 % de Mallorca, lugares donde también actúa sin intermediarios.

Vicent Çaragossa y Diego Vicent actúan, cada uno, en solitario en relación con Terranova.

Vicent Vilanova cuenta en Alicante con Bonjoni que le manda 3.514,37 @ o el 53 % de lo que recibe, con Mestre Sala que le envía 1139 @ o el 17 %, Isach Tyller de Alicante que le envía 521,29 @ o el 17 %, con Ricardo Onzell que le envía 367 @ o el 5 % y, por último, con Guillermo Trivill que es su contacto en Nueva Inglaterra y que le remite 1.140 @ o el 17 %.

Jogim Bernat actúa en solitario con el puerto de Hamburgo.

Y, por último, Francisco Gaugier actúa en solitario en Terranova en relación con 3437,9 @ o el 54 % de la carga, en Alicante con 1256,11 @ o el 20 %, y a través de Joan y Benjamin Neulant de Alicante que le envían 1.7123 @ o el 26 %.

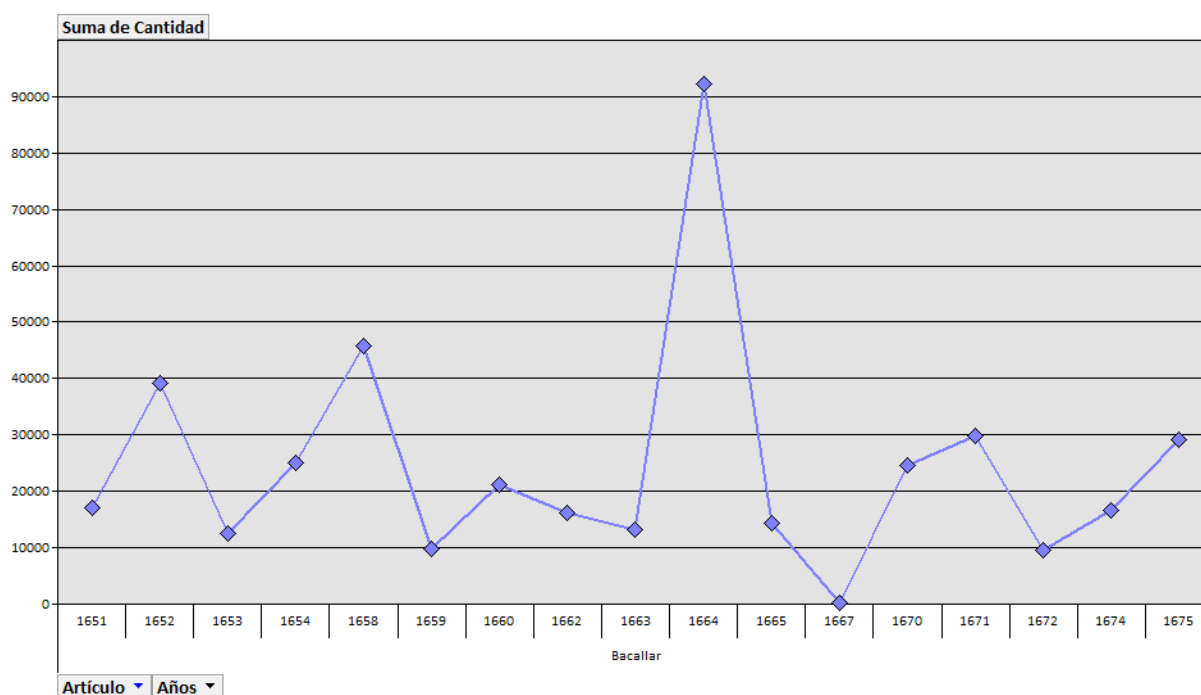
La navegación desde Terranova es directa en el 65 % de los casos y a través de las escalas en el 35 % de los casos. De las escalas utilizadas, la más habitual es la del puerto de Alicante que alcanza el 27 % de los periplos, mientras que Londres sólo es utilizada en el 6 % de los casos y Cartagena sólo en el 2 %. La embarcación más usada es la nao en el 65 % de los casos, seguida del patache en el 30 %. Posiblemente este empleo creciente del patache se deba a que por sus características ésta era una nave que aunaba las ventajas de la nao y las ventajas de las embarcaciones mediterráneas, aunque emplea aparejo mixto, y es utilizada en las grandes travesías oceánicas, mantiene rasgos de la goleta y del bergantín, sus precedentes inmediatos, incluso el empleo de remos para sortear las encalmadas. Una de sus principales características es la velocidad lo que le confiere cualidades de ataque como barco militar o de defensa como barco mercante para huir de la acción de corsarios o piratas. En cualquier caso, en lo referente al bacalao lo que parece claro es que se intenta evitar, si es posible, hacer trasbordo de mercancías en Alicante. Y en relación al puerto de Valencia la característica más señalada del patache es el poco calado que necesita, menos de 2 m.

Si nos fijamos puramente en los porcentajes parece que la nao ostente la primacía, sin embargo, si nos fijamos en la evolución temporal se aprecia que, en el último tramo del periodo, el empleo de la nao tiende a descender, mientras que el patache tiende a crecer. Este fenómeno resulta particularmente apreciable en la

navegación transoceánica desde Terranova a partir de 1.663. A partir de este momento el patache irrumpe y en el corto periodo que le queda, de 1.664 a 1.670, iguala a la nao, en 1.671 la supera ampliamente en proporción de 5 a 2, en 1672 mantiene la paridad y en 1.674 vuelve a superarla. Ciertamente en 1.675 la nao recupera el protagonismo perdido, pero posiblemente la competición entre las dos embarcaciones esté lejos de haber concluido en tanto las dificultades del puerto de Valencia no se hubiesen resuelto. El problema quedaba paliado parcialmente porque la capacidad de carga del patache era menor que la de la nao, pero probablemente esta solución contribuyó a dar argumentos a aquellos que juzgaban que la construcción de un puerto artificial era extremadamente cara.

Las llegadas suelen producirse entre octubre y noviembre con un 28 % en el caso de octubre y un 64 % en el caso de noviembre.

Gráfica 103
Evolución de la llegada de bacalao a Valencia (1.651-1675)



La primera dificultad para analizar debidamente esta gráfica se deriva del vacío documental por falta de acceso a los años 1.655, 1.656 y 1.657, años que van a coincidir precisamente con la guerra entre España y la república de Cromwell. Este hueco hace

que tengamos un salto de cuatro años entre 1.654 y 1.658, salto en el que se observa un incremento de las importaciones inglesas en plena guerra, sin embargo cuando analizamos los comerciantes vemos que la guerra afectó de algún modo al comercio, por un lado la mayoría de remitentes son “españoles.”²³¹ Tanto Cesareo Fernández Duro²³² como Enrique Otero Lana²³³ consideran que ante el desarbolamiento de la Armada por Blake, la defensa española se centró en el corso, es decir en el ataque contra el comercio inglés. Esta estrategia no produjo grandes victorias, pero paralizó la acción de la Armada inglesa y la obligó a dividir sus fuerzas y a replegarse para proteger su propio comercio, lo que acabará conduciendo a la guerra a un punto de estancamiento. Esta retracción de la presión naval inglesa contribuyó, a su vez, a aliviar el bloqueo inglés sobre el comercio español. Y aunque, tras la pérdida de Dunquerque, España se ve forzada a la paz con Francia, Inglaterra pierde el interés por la guerra y en 1.660 Carlos II decreta el fin de las hostilidades. A partir de ahí las relaciones van a experimentar un incremento considerable en 1.664 que se verá truncado a partir de 1.665 por el inicio de la segunda guerra angloholandesa, la gran peste de Londres, y Francia no coge el relevo porque emprende la guerra de la Devolución, pero a partir de esta última fecha vuelve a latir el pulso del comercio.

En cuanto a la evolución de las embarcaciones. En 1.651 el 62 % de los envíos procede a Alicante, mientras que de Terranova directamente sólo procede el 31 %.

Si nos fijamos en las embarcaciones empleadas en 1.651 el 62 % de los envíos de Alicante lo hacen en naos, pero el 38 % lo hacen en barcas, eso significa que en Alicante se procede al trasbordo de mercancía debido a las dificultades que presenta el puerto de Valencia y las naos que prefieren ahorrarse el coste de trasbordo arriesgan que los seguros marítimos quieran pagar, o no, en caso de pérdida de la mercancía por el mal tiempo a la altura de Valencia. En 1.652 los envíos de Alicante llegan en barca en un 95 % de los casos y un 5 % en laúd, en 1.654 llegan en saetía en el 80 % y en barca en el 19 % de los casos. En 1.658 el 91 % de los envíos alicantinos vienen en barca y el

²³¹ Si nos fijamos en 1.658 el 64 % de los comerciantes son españoles, los ingleses son tan sólo el 7 % del comercio bacaladero, (lista de represalias a ingleses AGS) circunstancia que los franceses aprovechan en una coyuntura en la que comienza a vislumbrarse el final de la guerra y alcanzan en este negocio el 27 %. (listado de Julia Lorenzo)

²³² Fernández Duro, C op, cit, p. 25.

²³³ Otero, E, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, El corso español del atlántico peninsular en el siglo XVII (1.621-1.697)* Madrid 1.999, p, 298-305. Aparte de a españoles, se extendió patente de corso a todos los enemigos de la república: escoceses, irlandeses, holandeses, daneses y realistas ingleses. Ciertamente la pérdida de Dunquerque fue un fuerte golpe a esta política, sin embargo, las bases de apoyo al corso se reubicaron en Galicia, Asturias y País Vasco para actuar sobre el Mar del Norte y el Canal de la Mancha y en Málaga y Mallorca para actuar en el Mediterráneo.

9 % en saetía. En 1.659 el 90 de los envíos de Alicante viene en barca y el 6 % en laúd. En 1.660 el 85 % de los envíos viene en barca y el 15 % en saetía. En 1.662 el 100 % de los envíos alicantinos viene en barca. E igual sucede en 1.663. En 1.664 el 91 % de los envíos bacaladeros de Alicante viene en barca mientras que el 8 % lo hace en saetía. En 1.665 es la saetía la que toma el relevo con un 71 % de los envíos frente a la barca que recoge el 29 %. En 1.667 la llegada de bacalao se materializa a bordo de laúd como único medio de transporte. En 1.668 la barca representa el 64 %, la tartana el 19 % y el bergantín el 16 %. En 1.671 la barca representa el 85 % y el pingue el 15 %. En 1.672 la nao representa el 67 %, la tartana el 24 % y la barca el 9 %. En 1.674 el 100 % de los envíos de Alicante se llevan a cabo en saetía. Y por último en 1.675 la barca es el 53 %, la saetía el 19 % y el patache el 28 %.

En resumen, la escala de Alicante se utiliza para hacer trasbordo de naves atlánticas a naves mediterráneas capaces de atracar en el puerto de Valencia. Y cuando se evita hacerlo, se debe a que se prefiere afrontar el riesgo de echar el ancla a distancia del puerto y desembarcar en noviembre que es cuando suelen llegar que tener que pagar los gastos del trasbordo alicantino.

En 1.651 el 31 % llega en naos de Terranova, y el 39 % en naos de Alicante, mientras que el 24 % lo hace en barcas de Alicante. En 1.652 el 72 % de los envíos llega en naos de Terranova y el 13 % en saetías de Alicante, en 1.653 el 100 % llega en naos de Terranova, en 1.654 el 73 % llega en naos de Terranova y el 18 % en saetías de Alicante. En 1.658 el 45 % llega en barcas de Alicante, el 33 % en naos de Terranova y el 15 % en naos de Hamburgo. En 1.659 el 36 % viene en naos de Barcelona, el 24 % en naos de Terranova y el 34 % en barcas de Alicante. En 1.660 el 65 % llega en naos de Terranova, el 17 % en barcas de Alicante y el 10 % en saetías de Mallorca. En 1.662 el 76 % viene en naos de Terranova, el 8 % en navetas de Terranova, y el 12 % en barcas de Alicante. En 1.663 el 67 % viene en naos de Terranova, un 9 % en pataches de Terranova y un 8 % en pataches de Inglaterra. Mientras que el 11 % viene en barcas de Alicante. Pero en 1.664 el 90 % viene en pataches de Terranova. En 1.665 el 64 % viene en naos de Terranova y el 25 % en saetías de Alicante. En 1.667 sólo vienen laúdes de Alicante, por otro lado, es el peor año de todo el periodo. En 1.670 el 54 % viene en pataches de Terranova y el 26 % en barcas de Alicante. En 1.671 el 50 % de la carga viene en pataches de Terranova, el 40 % en naos de Terranova y el 7 % en barcas de Alicante. En 1.672 el 55 % viene en naos de Terranova, el 5 % en pataches de Terranova, el 27 % en naos de Alicante, el 10 % en tartanas de Alicante y el 4 % en

barcas de Alicante. En 1.674 el 26 % viene en naos de Terranova, el 24 % viene en pataches de Terranova, el 22 % en pataches de Inglaterra, el 11 % en pataches de Montreal, el 5 % en naos de Londres, el 4 % en saetías de Génova, el 6 % en bergantines de Castilla y el 2 % en saetías de Alicante. Finalmente, en 1.675 el 37 % llega en naos de Terranova, el 36 % en naos de Inglaterra, y el 7 % de barcas de Alicante.

A pesar de lo prolijo de este despliegue resulta necesario para explicar cómo Alicante toma ventaja de las limitaciones del puerto de Valencia, convirtiéndose en centro de trasbordo de mercancías, pero no consigue mantenerlo porque los comerciantes comienzan a ensayar medios de sortearlo, a veces arriesgándose al naufragio, otras recurriendo a embarcaciones distintas a las barcas, como la saetía o el bergantín, otras veces variando el puerto de recalada, como Mallorca o Barcelona y finalmente ensayando embarcaciones atlánticas de escaso calado como el patache, capaces de recalar en el puerto de Valencia.

Análisis del bacalao por categorías

Después de haber analizado el conjunto, se añade un apartado sobre el bacalao por categorías: bretón, inglés, etc. que siempre puede ser útil si algún día se hace un seguimiento por precios para hacer un estudio de la evolución de las preferencias de mercado.

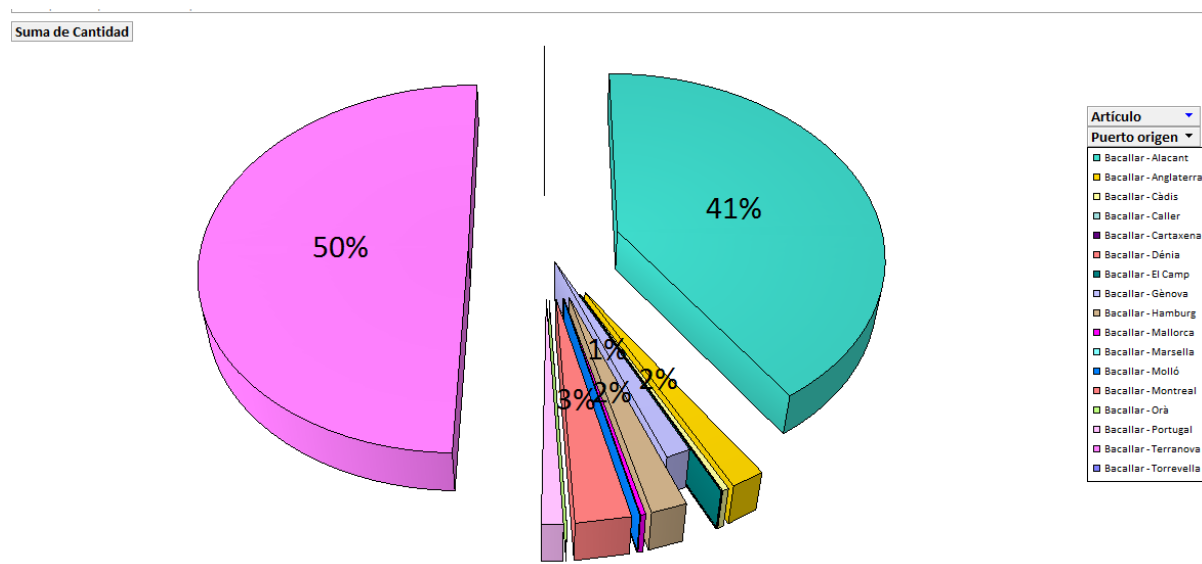
Bacalao

Del bacalao genérico tenemos: 64.641,97 @,²³⁴ distribuidas del siguiente modo, por puertos tenemos los siguientes resultados: El 50 % del volumen de carga procede de Terranova con unas cifras absolutas de 32.146,06 @; seguido de Alicante con el 41 % del total y 26.256,59 @, que en realidad es un puerto de reexportación por todo lo antes dicho; y muy por detrás los puertos de Montreal con un 3%, y 1.863,18 @, que podría incluirse perfectamente con el procedente de Terranova; Hamburgo e Inglaterra con un

²³⁴ La mercancía en tránsito, para este producto, representa tan sólo el 4 % en consecuencia hemos despreciado el margen de error.

2 % respectivamente, con una ligera ventaja de Hamburgo con 1.217,59 @ sobre Inglaterra con 1.157,21 @, y los restantes orígenes de Génova con 852,23 @ o el 1 %.

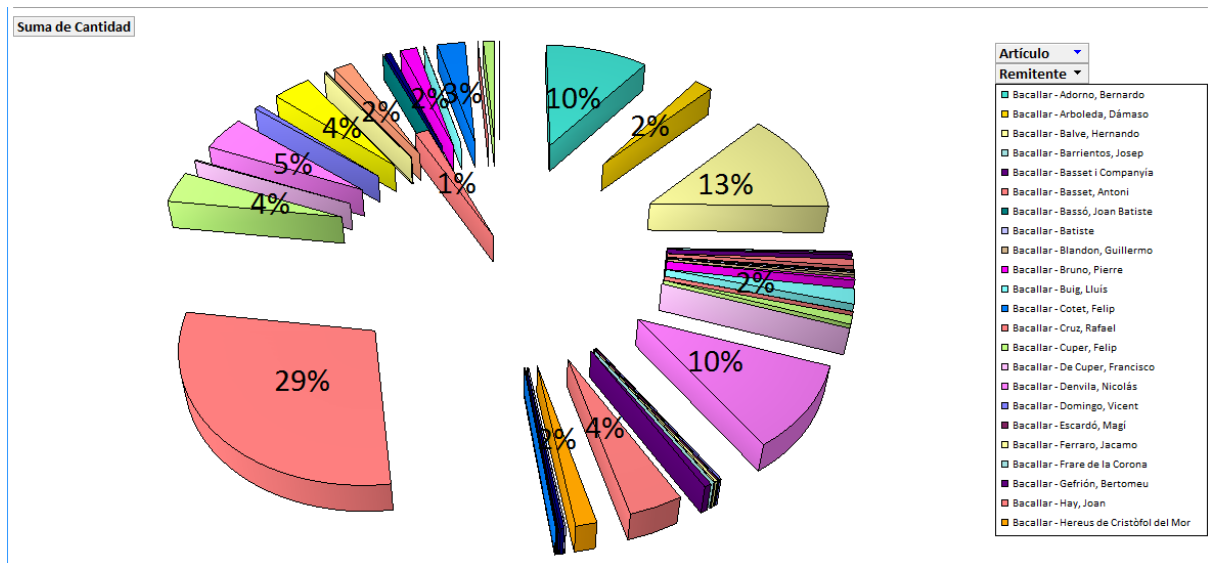
Gráfica 104
Porcentaje de bacalao genérico por puertos



Entre los remitentes cabe destacar, en cabeza, a Gaspar Moxica con 18.907,54 @, es decir el 29 %, que actúa a través del puerto Alicante. A continuación le siguen: Hernando Balve, con 8.480,48 @, o el 13 % y Nicolas Denvila y Bernardo Adorno con 6.784 @, y con 6.758,6 @, es decir, el 10 % respectivamente, con embarques procedentes directamente de Terranova; y muy en tercer lugar tendríamos cantidades menores correspondientes a Joan Agustí y Gabriel Moyselo, con 2.911,12 @, o el 5 %, el cual trabaja desde dos puertos de origen, desde Montreal desde donde fleta 1.863,18 @ y desde Portugal desde donde envía tan solo 720 @, viéndose seguido en volumen de carga por Joan Hay, con 2.652,54 @, o el 4 %; Gabriel Moyselo, con 2.583,18 @, o el 4 % y Guillermo Paulín con 2515,11 @, o el 4 %; Guillermo Totsants con 1.843 @ o el 3 %; Felip Peris con 1226,59 @ o el 2%; Dámaso Arboleda, desde Alicante envía 1.164,18 @, o el 2 %. A continuación, tenemos a los herederos de Cristòfol del Mor con 1.031,59 @, o el 2 % y a Geroni Romero, con 1.080,59 @, o el 2 %, desde Terranova. Le sigue Lluís Buig, con 1.217,59 @ o el 2 %, desde Hamburgo y finalmente Felip y Crisóstomo Peris con 851,23 @ o el 1 %, desde Inglaterra.

Gráfica 105

Porcentaje de bacalao genérico por remitentes



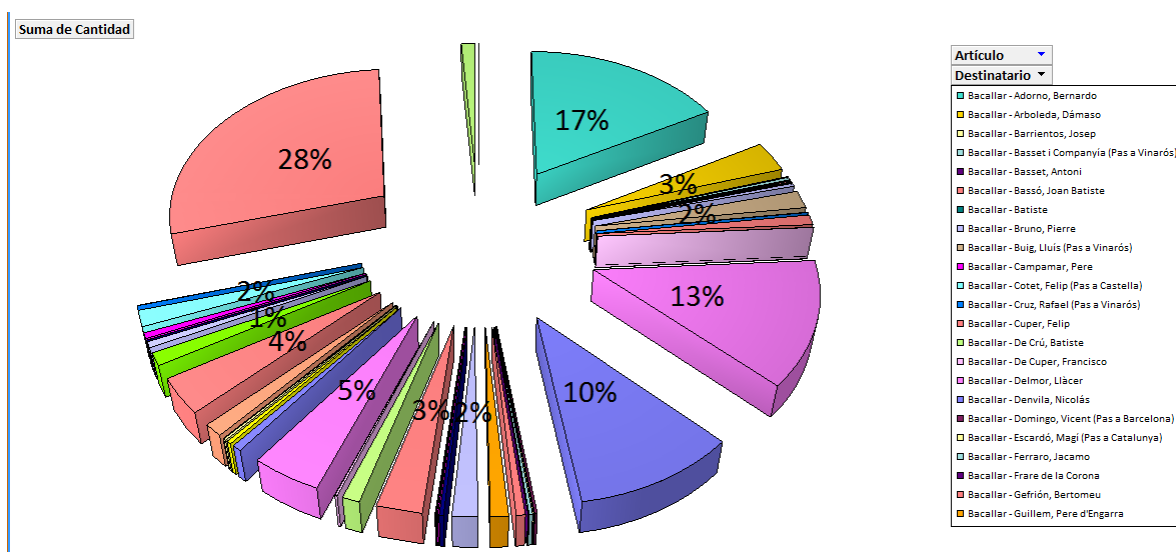
Sólo hay un par de comerciantes que trabajen con la ciudad de Valencia desde dos puertos de origen como Gabriel Moyselo desde Montreal y Portugal, y Felip Peris que opera desde Alicante e Inglaterra,

En cuanto a los destinatarios estos son: Carlos Sobregondi con 18182,24 @ o el 28 %, seguido de Bernardo Adorno con 10959,02 @ o el 17 %; Llàcer Delmor con 8485,48 @ o el 13 %; Nicolas Denvila con 6784 @ o el 10 %; Joan Batiste y Gabriel Moyselo con 2911,12 @ o el 5 %; Peris Felip y Denvila, Nicolau con 2399,11 @ o el 4 %; Dámaso Arboleda con 2.131,42 @ o el 3 %; Gabriel Moyselo con 1.863,18 @ o el 3 %; Lluís Buig con 1.257,19 @ o el 2 %²³⁵ Geroni Romero con 1.080,59 @ o el 2 %; herederos de Cristòfol del Mor con 1.031,59 @ o el 2 % y Peris, Felip y Crisóstomo con 851,23 @ o el 1 %.

²³⁵ En realidad, este envío va a Vinaroz.

Gráfica 106

Porcentaje de bacalao genérico por destinatarios



Las principales relaciones se establecen entre Carlos Sobregondi de Valencia como destinatario importador y Gaspar Moxica que actúa como proveedor suyo a través del puerto de Alicante. Le siguen Bernardo Adorno que trabaja con Terranova tanto por cuenta propia como a través de Joan Hay y con Guillermo Paulín de Alicante. Es decir, el 61,68 % de su negocio lo lleva personalmente y el 38,32 % lo lleva a través de sus socios. Llàcer Delmor tiene como principal socio o remitente a Hernando Balve de Terranova Nicolas Denvila, por su parte, actúa como remitente y destinatario. La navegación directa representa el 78 % y a través de las escalas la principal es Alicante con el 22 %.

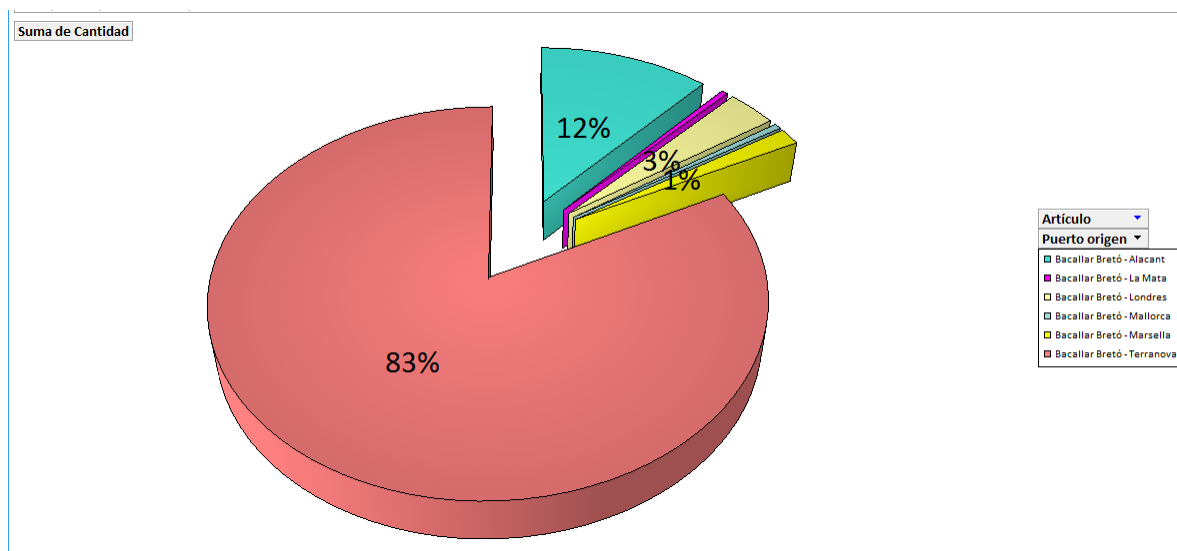
Bacalao bretón

Del bacalao bretón tenemos un total de 215.722,98 @, del cual la mercancía en tránsito son 9.764 @ o el 4 %. Por tanto, lo desembarcado son: 205.958,98 @. De la mercancía en tránsito ésta corresponde fundamentalmente a los puertos de Alicante con 5.480 @ y Terranova con 4.284 @ contra 19.728,61 @ de Alicante que se desembarcan en Valencia y contra la cifra más espectacular de 173.760,22 @ que se envían de Terranova a Valencia. En consecuencia, despreciaremos el margen de error, limitándonos a señalar cuales son las cargas afectadas.

Por puertos Terranova encabeza la lista con 178.044,2 @, el 83 %; seguido de Alicante con 25.208,61 @, o el 12 %; Londres con 7.260, 79 @, o el 3 % y Marsella con 3.186, 88 @ o el 1 %.

Gráfica 107

Porcentaje de bacalao bretón por puertos



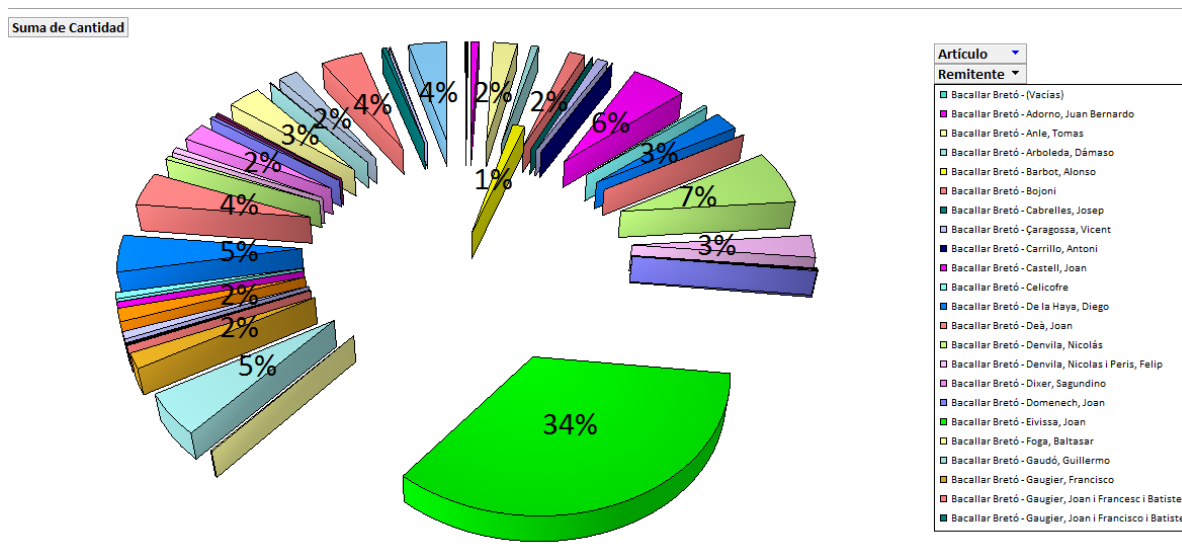
Los remitentes son Joan Eivissa, de Terranova, con 73.880 @, o el 34 %, seguido de Nicolás Denvila, con 12.012 @, o el 7 %; Joan Castell, con 12.163, 17 @, el 6 %; Guillermo Gaudó, con 11.359, 12 @, o el 5 %; Julià Guisardo 10.160 @, el 5 %; Nicolas Denvila asociado con Felip Peris, con 6.168 @, o el 3 %; Geroni Romero con 9.200 @, 4 %; Diego Vicent con 8.583, 17 @, o el 4 %; Diego de la Haya con 5605, 18 @, o el 3 %; Bergamín Olan con 5.200 @, o el 2 %; Tomas Anle con 5324, 72 @, o el 2 %; Bergamín Olan con 5.200 @ o el 2 %;²³⁶ los herederos de Ascanio Sobregondi con 4.900 @, o el 2 %, desde Terranova y 4.552, 59 @, o el 2 %, desde Alicante; Felix Romero con 4.354, 6 @, el 2 %; Diego Gomar con 3.600 @ o el 2 %;²³⁷ Bojoni con 3.514, 37 @, el 2 %; Francisco Gaugier con 3437, 9 @, el 2 % y Alonso Barbot 2464 @, o el 1 %.

²³⁶ Esta carga en realidad va Alicante a Vinaroz.

²³⁷ Esta carga en realidad va de Terranova a Marsella.

Gráfica 108

Porcentaje de bacalo bretón por remitentes



Por puertos la actividad importadora se efectúa desde dos orígenes principales Terranova y Alicante. En Terranova tenemos a Joan Eivissa, a Nicolás Denvila, por cuenta propia y asociado con a Felip Peris, a Diego Vicent, a Geroni Romero, a los herederos de Ascanio Sobregondi, a Guillermo Gaudó, a Julià Guisardo, a Diego Gomar, a Diego de la Haya, a Joan Castell, a Vicent Çaragossa, a Alonso Barbot y a Tomas Anle. Y en el puerto de Alicante encontramos a los herederos de Ascanio Sobregondi, a Bergamín Olan, a Vicent Çaragossa, a Gaspar Moxica, a Dámaso Arboleda, a Juan Bernardo Adorno, a Francisco Gaugier, a Joan Domenech, a Baltasar Foga, a Antoni Grau, a Segundino Dixet, a Bojoni, a Antoni Carrillo, a Josep Puig y a Nicolás Tamblet. Quedando el puerto de Londres con la presencia de los hermanos Peris, Felip y Crisóstomo.

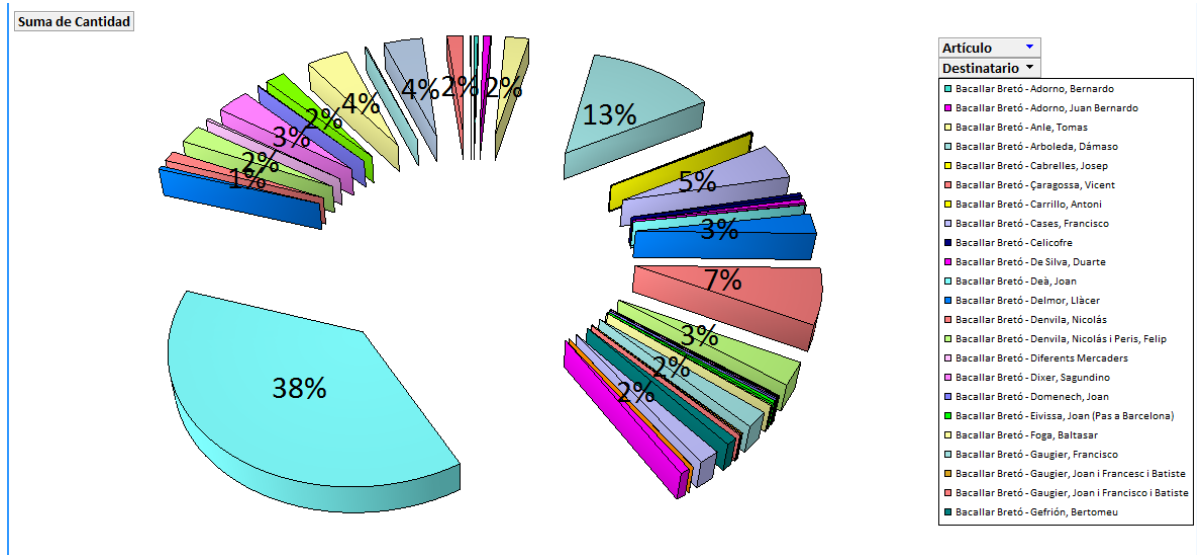
Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar los herederos de Ascanio Sobregondi con 82.648,59 @ o el 38 % y les siguen Dámaso Arboleda con 28.480,43 @ o el 13 %; Nicolas Denvila con 15.233,12 @ o el 7 %; Francisco Cases con 10.160 @ o el 5 %; Geroni Romero con 9.200 @ o el 4 %; Diego Vicent con 8.583,17 @ o el 4 %; Felip y Crisóstomo Peris con 7.260,79 @ o el 3 %; Nicolas Denvila y Felip Peris con 6.168 @ o el 3 %; Llàcer Delmor con 5.605,18 @ o el 3 %; Tomàs Anle con 5.324,72 @ o el 2 %; Diego Gomar con 3.600 @ o el 2 %, ²³⁸ Bergamín Olan con 5.200 @ o el 2

²³⁸ Que ya hemos visto que es mercancía en tránsito.

%,²³⁹ Felix Romero con 4.354,6 @ o el 2 %; Francisco Gaugier con 4.159,02 @ o el 2 %; Vicent Vilanova con 3.514,37 @ o el 2 % y Jordi Méndes con 2.922,1 @ o el 1 %.

Gráfica 109

Porcentaje de bacalao bretón por destinatarios



Las principales relaciones comerciales se entablan entre los herederos de Ascanio Sobregondi y Joan Eivissa que es su corresponsal en Terranova; entre Dámaso Arboleda y Joan Castell de Terranova que le envía 12.163,17 @, Guillermo Gaudó, también de Terranova que le envía 11.3959,12 @ quedando tres envíos residuales de Alicante, uno por cuenta propia y los otros dos con dos socios menores. Les siguen Denvila Nicolas que actúa en solitario con Terranova; Francisco Cases que se relaciona con Julià Guisardo de Terranova; Geroni Romero que actúa por cuenta propia en relación con Terranova; Diego Vicent que está en la misma situación; Felip y Crisóstomo Peris que actúan por cuenta propia en relación con Londres; Llàcer Delmor que se relaciona con Diego de la Haya de Terranova; Tomàs Anlé que actúa por cuenta propia en relación con Terranova; Diego Gomar que actúa entre Terranova y Marsella; Bergamín Olan que actúa entre a Alicante y Vinaroz; Romero Félix que actúa por cuenta propia en relación con Terranova; francisco Gaugier que actúa por cuenta propia en relación con Terranova y, en menor medida, con Alicante; Vicent Vilanova se relaciona con Bojoni de Alicante y, por último, Jordi Méndes se relaciona con Alonso Barbot de Terranova y en menor medida con Gaspar Moxica de Alicante.

²³⁹ Ídem.

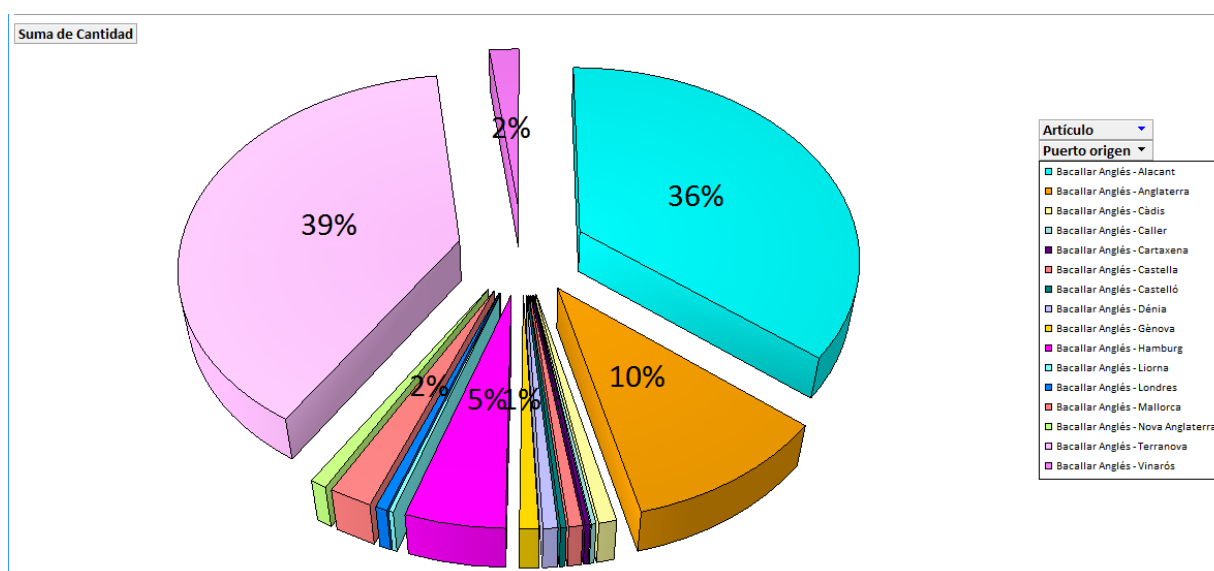
Bacalao inglés

Por último el bacalao inglés registra la llegada al puerto de Valencia de 136.208,59 @ y la mercancía en tránsito representa 3.053,04 @,²⁴⁰ lo que representa un 2 % del tráfico.

Por puertos, los resultados serían los siguientes: quedaría del siguiente modo: Terranova sigue manteniendo la primera posición con 53.292, 66 @, o el 39 %; seguido de Alicante con 48.791,5 @, o el 36 %, en tercer lugar, Inglaterra con 14.144, 69 @, o el 10 %; y ya muy por detrás Hamburgo con 6.694, 6 @, 5 %; Mallorca con 2921, 65 @, 2 %; Vinaroz con 2.665, 23 @, 2 % y Génova con 1264, 11 @ o el 1 %.

Gráfica 110

Porcentaje de bacalao inglés por puertos



En cuanto a los remitentes, el comercio aparece más fragmentado entre diversos mercaderes que concentrado. Entre los remitentes destacan: Matías Sem con 17.319, 12 @, 13 %; a continuación tenemos a Felip y Crisóstomo Peris con 16.034,66 @ o el 12 %; a Geroni Romero con 7.312,43 @ o el 5 %; Jogim Bernat con 6.694,6 @ o el 5 %; Alexandre Beans con 6612 @ o el 5 %; Felix Romero con 6.391 @ o el 5 %; Jack Tyler con 5.894,6 @ o el 4 %; Felip y Crisóstomo Peris con 5.384 @ o el 4 %; Gabriel Moyselo con 5.013,09 @ o el 4 %; Antoni Basset con 3.354,44 @ o el 2 %; Arón Micó con 3.173,11 @ o el 2 %; Juan Pedro Matón con 3.133,12 @ o el 2 %; Ibens con

²⁴⁰ 1.660,04 @ corresponden a Alicante y 1.393 @ a Inglaterra.

Con Mallorca trabajan cuatro remitentes de los cuales el principal es Canals que acapara el 70 % de los envíos de esta procedencia.

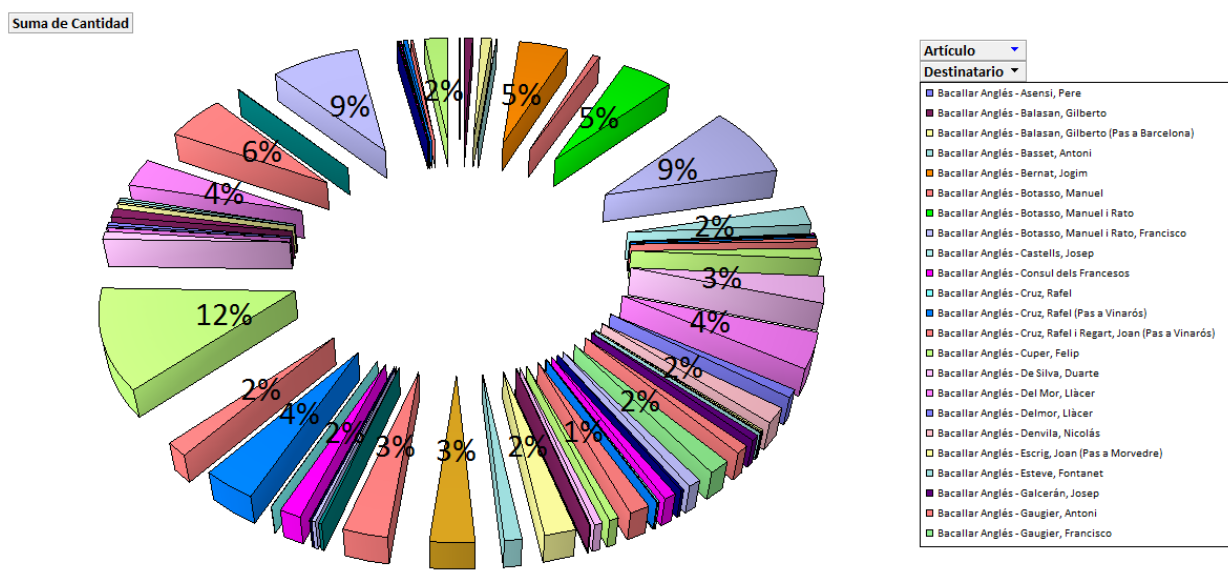
Con Vinaroz trabajan Plangadet y Manuel Botasso que se reparten respectivamente el 64 y el 36 % de los envíos.

Y con Génova tenemos a Bendito Vigó.

Los destinatarios son los siguientes: Felip y Crisóstomo Peris con 16.748,78 @ o el 12 % y les siguen Manuel Botasso y Francisco Rato con 12.286,02 @ o el 9 %; Matías Sem con 12.000 @ o el 9 %; Geroni Romero con 7.874,61 @ o el 6 %; Manuel Botasso y Rato con 6.936 @ o el 5 %; Jogim Bernat con 6.694,6 @ o el 5 %; Llàcer Del Mor con 5.894,6 @ o el 4 %; Felix Romero con 4.868,7 @ o el 4 %; Crisóstomo Peris con 5.384 @ o el 4 %; Joan Batiste Moyselo con 4.489,19 @ o el 3 %; Gabriel Moyselo con 4.410,91 @ o el 3 %; Duarte de Silva con 4.391,1 @ o el 3 %; Josep Castells con 3.173,11 @ o el 2 %; Vicent Vilanova con 3.167,29 @ o el 2 %; Pedro Matón con 3.133,12 @ o el 2 %; Nicolas Denvila con 2.540,39 @ o el 2 %; Felip Peris con 2.362,07 @ o el 2 %; Francisco Gaugier con 2.247,3 @ o el 2 % Ricardo Onzell con 2.176 @ o el 2 % y los herederos de Ascanio Sobregondi con 2.033,11 @ o el 1 %.

Gráfica 112

Porcentaje de bacalao inglés por destinatarios



Las principales relaciones son las que llevan a cabo Felip y Crisóstomo Peris con los puertos de Terranova por un volumen de 9.080,17 @ e Inglaterra por cuenta propia con unos volúmenes respectivos de 9.080,17 y 4.754,13 @ y finalmente con Alicante por cuenta propia con una carga de 4.754,13 @ y a través a Antoni Basset para un envío menor de 714,11 @. Le siguen Manuel Botasso y Francisco Rato que mantienen relaciones con Matías Sem de Terranova por un volumen de 5.319,12 @; Ibens de Terranova por un volumen de 3.075,12 @; Plangadet de Vinaroz por un volumen de carga de 1.700 @; con Josep Joan y Compañía por un volumen de 1.242 @; con Guillermo Micó de Terranova por un volumen de 590,59 @ y con Alexandre de Alicante por un volumen de 359,17 @. Matías Sem actúa en solitario en relación con Terranova. Geroni Romero actúa en Alicante, Terranova, Inglaterra y Cádiz por cuenta propia con unos volúmenes de carga de 3.874,31, 1832, y 1280 y 326,11 @ respectivamente y a través de Joan Ostalnou en Denia con 562,17 @. Manuel Botasso y Rato se relacionan fundamentalmente con Alexandre Beans de Alicante en más del 95 % quedando una relación marginal con Cagliari. Jogim Bernat actúa por cuenta propia tanto en destino como en origen en relación con Hamburgo. Llàcer del Mor se relaciona

con Jack Tyler de Terranova. Felix Romero actúa en relación con Terranova, Alicante y Mallorca y, en los tres casos, por cuenta propia. Felip Peris se relaciona con Antoni Basset de Alicante, con Tyler de Inglaterra, con Vicente Trecul y Compañía de Castellón y maneja una pequeña partida por cuenta propia entre Alicante y Valencia. Joan Batiste Moyselo se relaciona principalmente con Guillermo Braulín de Terranova y maneja una partida de Inglaterra y otra de Alicante por cuenta propia. Y por último se relaciona con Guillermo Blondel de Alicante. Gabriel Moyselo actúa por cuenta propia en relación con Inglaterra y secundariamente con Alicante. Duarte de Silva se relaciona con Francesc Moxica del que recibe 1.774,78 @, con Cosme Rodríguez por una cantidad de 933,11 @, con Gaspar Moxica por una carga de 6.82,23 @ y finalmente maneja personalmente envíos por un volumen de carga 1.000,96 @ todo ello en relación con el puerto de Alicante. Josep Castells se relaciona con Arón Micó de Alicante. Vicent Vilanova se relacionan con Guillermo Trevill de Nueva Inglaterra, con Mestre Sala de Alicante, Isach Tyler de Alicante y con Ricardo Onzell de Alicante por unos volúmenes de carga de 1140 @, 1139 @, 529,29 @ y 367 @. Pedro Matón actúa en solitario en relación con Terranova y Nicolás Denvila lo hace en relación con Inglaterra. Felip Peris sostiene relaciones con Antoni Basset de Alicante por un volumen de carga 720,89 @, con Tyler de Inglaterra por un volumen de 704 @, con Vicent Trecul y compañía de Castellón por un volumen de 385,17 @ y al mismo tiempo maneja una partida de alicante por cuenta propia con un volumen de 552 @. Francisco Gaugier se relaciona por un lado con Joan Neulant y Compañía²⁴¹ y por otro con Benjamín y Joan Neulant, todos de Alicante. Al mismo tiempo Francisco Gaugier maneja una mercancía por cuenta propia una partida mercancía del mismo origen. Ricardo Onzell actúa en solitario en relación con Terranova. Y por último los herederos de Ascanio Sobregondi se relacionan con Canals de Mallorca.

La navegación sigue las siguientes pautas. De los tres grupos estudiados el primero, que se refiere al bacalao genérico, muestra que la navegación directa desde el puerto de Alicante copa un 52 %, en términos absolutos son 26.256,59 @ para el periodo estudiado entre 1.651 a 1.675 del volumen de carga, seguida de la navegación directa desde Terranova que afectaría a 20.828,14 @, el 41 %; y en cantidades bastante

²⁴¹ Posiblemente Benjamín Neilant sea la “compañía” de Joan Neulant y, en ese caso, habría que considerarlos un solo grupo de comerciantes.

menores las que tienen su origen en Hamburgo, con 1.217, 59 @, el 2 %; Génova, con 852,23 @, el 2 %; e Inglaterra, con 851,23 @, el 2 %.

Para el caso del bacalao inglés las cifras van referidas al puerto de Alicante que acapara el 69 % del tráfico de este producto que representa un volumen de 46.260,43 @; seguido de Hamburgo con 6.694,6 @ y el 10 % del flujo; seguido de Terranova con 5.057,72 @ y el 8 %; a continuación, Inglaterra con 3.630,17 @ y el 5 %; Vinaroz con 2.665,23 @, y el 4 %; Génova con 1264,11 @, con el 2 %; y por último tenemos a Denia y a Mallorca, con 988,29 @ y 517,53 @, es decir con un 1 % respectivamente.

Por lo que se refiere al último grupo, el del bacalao bretón los tráficos se organizan del siguiente modo: en primer lugar, destaca sobre todo la ruta directa desde Terranova en un 84 % con un volumen de carga de 147.736,2 @; seguido por la ruta Alicante Valencia que representa 24.262,31 @, el 14 %; Marsella con 3.186,88 @, el 2 %; y Mallorca con 1.042,11 @, el 1 %.

Las conclusiones son que el comercio bacaladero de importación en términos generales parece sentir preferencia por la navegación directa. En el caso del bacalao el 65 % del volumen de carga con origen en Terranova llega a su destino de forma directa y el 35 % restante seguiría la ruta: Terranova, Alicante, Valencia; el bacalao con origen en Portugal, 720 @, llegaría íntegramente a través del puerto de Alicante; Montreal también usaría a Alicante como escala en su comercio con Valencia, 1863,18 @; Cádiz también usaría a Alicante como escala, con 223,24 @; y por último Inglaterra usaría tanto la navegación directa con 851,23 @, el 74 %, como la indirecta a través de Alicante con 305,97 @, el 26 %. Y los demás puertos: Mallorca, Hamburgo, Génova y Alicante comerciarían directamente con Valencia. Esta preferencia aparente por la navegación directa debe ser matizada por el carácter del producto, cuando el origen se refiera puertos mediterráneos, y lo que sí queda claro es el papel destacado de Alicante como puerto clave en el comercio de importación bacaladero de Valencia.

El peso de los comerciantes por orígenes

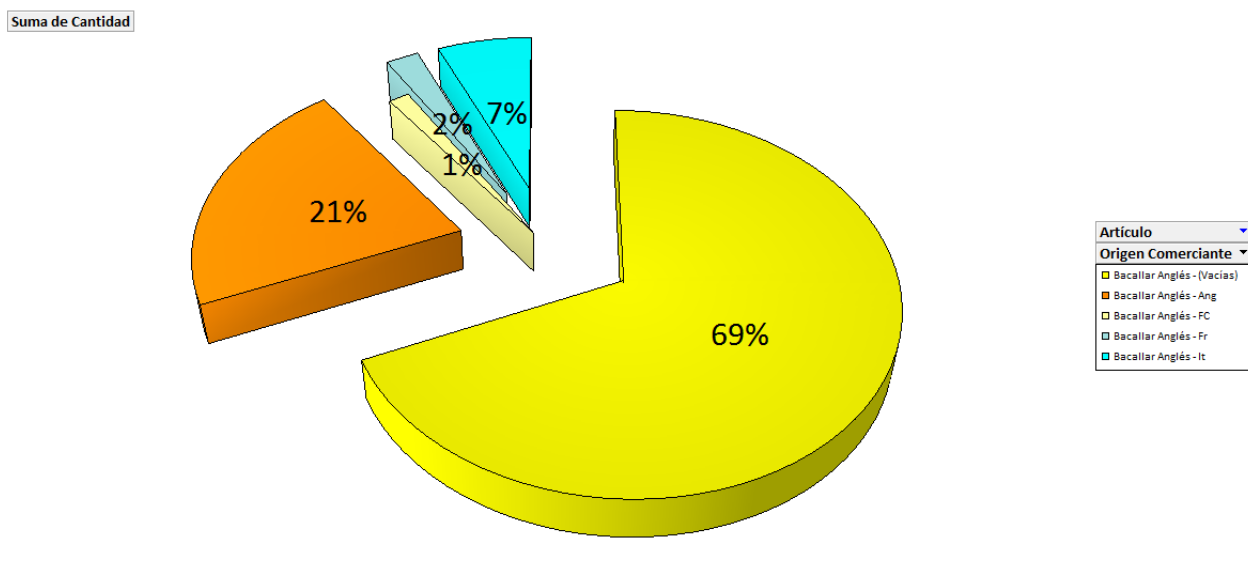
A través de los archivos de represalia que se encuentran en las series de Estado de Simancas. *Relación de embargos de represalia contra bienes de ingleses de orden de su Majestad en el Reyno de Valencia, 15 de septiembre de 1.665*²⁴² que se decretaron como respuesta a las acciones inglesas contra Santo Domingo de ese mismo año y a partir de los datos de Julia Lorenzo extraídos de la *Relación de franceses en Valencia en el año 1.674* del ARV tenemos, a partir de los listados de la talla mayor y la talla menor, podemos hacer una aproximación al influjo del comercio internacional dentro de la actividad importadora del puerto de Valencia. Por lo que se refiere al bacalao tenemos los siguientes datos: Las casillas vacías se corresponderían con al comercio interior o harían referencia al comercio con países neutrales o aliados, que comprendería 39.809,51 @, el 62 % del tráfico, en segundo lugar, estarían los mercaderes italianos con 12.435,14 @, con el 19 %; a continuación, los franceses con 8.237,83 @, con el 13 %, y por último los ingleses con 4.159,47 @, el 6 %. No obstante, estas cifras deben matizarse pues por un lado llama la atención al ver como en la secuenciación temporal el grueso de las importaciones tiene lugar entre los años 1654 y 1662 para caer y no recuperarse hasta el año 1.674, lo cual coincide con la guerra con la república de Cromwell 1.655-1660, teóricamente los peores años. Por un lado, parece lógica una menor presencia de ingleses debido a la guerra, pero por otro lado debido a la naturaleza del producto y a su procedencia, Terranova copa 32146,06 @, es decir el 50 % de los envíos, es decir de una región que, desde 1.610, está en la esfera de influencia inglesa. Como el origen del producto antes y después de la guerra con Cromwell es el mismo cabe aventurar la hipótesis de que Inglaterra se halle continuando el comercio con el enemigo por medio de intermediarios o testaferreros, extranjeros o de la propia monarquía hispánica. Y la monarquía hispánica no lo impidió posiblemente porque, desde la derrota naval de las Dunas 1.639, las revueltas internas y la guerra con Francia 1635-1.659, habrían impedido emprender las necesarias obras de reconstrucción y aquella carecía, ahora, de medios para llevar a cabo una guerra total y porque además ello

²⁴² AGS, Est, 2981. El contenido resulta útil porque permite conocer no sólo los mercaderes ingleses en los puertos del Reino de Valencia sino sus contactos españoles en la zona.

hubiera repercutido negativamente en la opinión pública interna al afectar a un producto crucial como lo era la comida de cuaresma.

Gráfica 113

Comerciantes que negocian con el bacalao inglés, según su origen



Si de lo que hablamos es del bacalao inglés las cifras son ligeramente más elevadas que las anteriores. La presencia inglesa, algo superior, sería del orden de un 20 %, 26832,36 @), seguido de los italianos con 8866,47 @ o el 7 %, y los franceses con 3092,39 @, el 2 %, quedando el 69 % del tráfico restante en manos de comerciantes de la monarquía o de países amigos, lo cual no prejuzga si estos lo eran por cuenta propia o en calidad de agentes de terceros.

En el caso del bacalao bretón se observa la presencia francesa, 3543,59 @, el 16 %, que posiblemente sea aún mayor si incluyésemos a algunos comerciantes como Bergamín Olàn (u Oland) o si hiciésemos las mismas observaciones que las hechas para los ingleses. El 80 % restante 172.176, 28 @ quedaría en manos de súbditos de la monarquía o de naciones amigas. No se ha incluido a Francisco Gaugier como francés porque, a pesar del apellido, éste es originario del Franco Condado y, en consecuencia, en esta época los naturales del Franco Condado, hasta el Tratado de Nimega de 1.679, no tienen la consideración de extranjeros para la monarquía hispánica.

Según las secuenciaciones temporales llama la atención que el grueso del volumen de las importaciones tiene lugar entre los años 1.654 y 1.662 para caer y no recuperarse hasta el año 1.674, lo cual coincide paradójicamente con la época de la guerra con la república de Cromwell 1.655-1.660, teóricamente los peores años. En este período Alicante registra 21.434,66 @, (1.658), Terranova 8.480,48 @ en 1.654, 10.543,59 @ en 1.662, 2.652,54 @ en 1.658, 4.079,6 @ en 1.659 y 2.399,11 @ en 1.660, lo cual plantea el problema de quienes llevaban a cabo ese comercio. Una posibilidad serían los holandeses que hasta 1.664 tienen en Nueva Ámsterdam, un puerto natural de aguas profundas en la desembocadura del río Hudson, su base de operaciones, desde la que tienen acceso a los bancos de Terranova. Por meses, los meses más importantes suelen ser noviembre con 15.810,92 @, es decir el 25 %, diciembre con 3.523,48 @, el 17 % y enero, con 2.0301,66 @, es decir el 31 % del total. Estos tres meses suponen el 73 % del volumen de las importaciones del bacalao genérico. Si hablamos del bacalao inglés la cosa está más repartida, pero noviembre el mes fuerte con 44.732,08 @, un 33 % y en el caso del bacalao bretón noviembre vuelve a ser el mes destacado con 136.217,14 @, el 64 % del total. El denominador común de las fechas se debe a la época de pesca en que los bacalaos se juntan en grandes bancos para el desove que se inicia en diciembre y va hasta mayo. No cabría hablar para este producto de ningún letargo invernal sino más bien de lo contrario.

Sardina

La sardina es una especie pelágica que vive en la plataforma continental que se acerca a la costa en la época de reproducción y que en invierno se va a zonas próximas al talud continental, de fondos de unos 150 m. La *sardina pilchardus* o europea es común desde el Mediterráneo occidental hasta el Adriático y mide unos 25 cm. y pesa aproximadamente unos 40 gr. El procedimiento de pesca es diverso²⁴³: Se emplea el cerco, semejante al del atún, pero con malla más fina. El cerco²⁴⁴, propiamente dicho, tiene una magnitud 18 a 24 brazas de ancho por 900 o mil de largo. La malla suele tener de 1 ½ a dos pulgadas en cuadro. Se suele usar una combinación de dos barcas ligeras con unos 100 hombres que acorralan la presa y la acercan a la costa. Pero también se emplea el sardinal²⁴⁵ que también se emplea es una red de lino delgado de 54 a 55 brazas de largo por 11 o 12 de ancho, con 800 mallas de media pulgada en cuadro. Se arma con dos cuerdas de esparto majado de tres líneas de grueso, sobadas por la llama para que queden finas, lisas y flexibles. Los corchos son pequeños y redondos y los plomos pesan aproximadamente una onza. Las barcas son de pequeño porte, ya que sólo constan de cuatro bancos, con capacidad para cinco o 6 hombres, más el patrón y un grumete. La vela de la barca que se suele emplear es de cotonina (mezcla de esparto y algodón). Se trata de un procedimiento de deriva.

De todas las categorías de sardina, el escribano las clasifica parte con arreglo a su origen: inglesa, irlandesa, bretona, francesa, galisiana, catalana, portuguesa, holandesa o de la tierra, parte con arreglo al procedimiento de conservación: anchoada, salada, en caldo, arengada, y, parte, con arreglo a su calidad o utilidad: podrida, para pescar y para cebo. A lo largo del periodo estudiado arriba al puerto de Valencia un volumen de carga que se eleva a 2.901.560,14 @. De todas estas categorías la predominante es la sardina genérica: con 2.441.246,49 @, es decir el 90 % del total. Muy por detrás va la sardina inglesa con 150.380,68 @, con el 6 %, la sardina francesa con 33.598,2 @, con el 1 %, la sardina catalana con el 19.408,03 @, con el 1 %, la sardina holandesa con 18.930,21 @, con el 1 %, la sardina galisiana con 17.645,42 @,

²⁴³ Para abordar el tema de las artes de la pesca se ha utilizado la obra de don Antonio Sáñez Reguart, según dicho autor el cerco es más común en Galicia y el sardinal en Valencia.

²⁴⁴ Sáñez Reguart, A, *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*, Madrid, 1.791, vol II, p. 12 y ss.

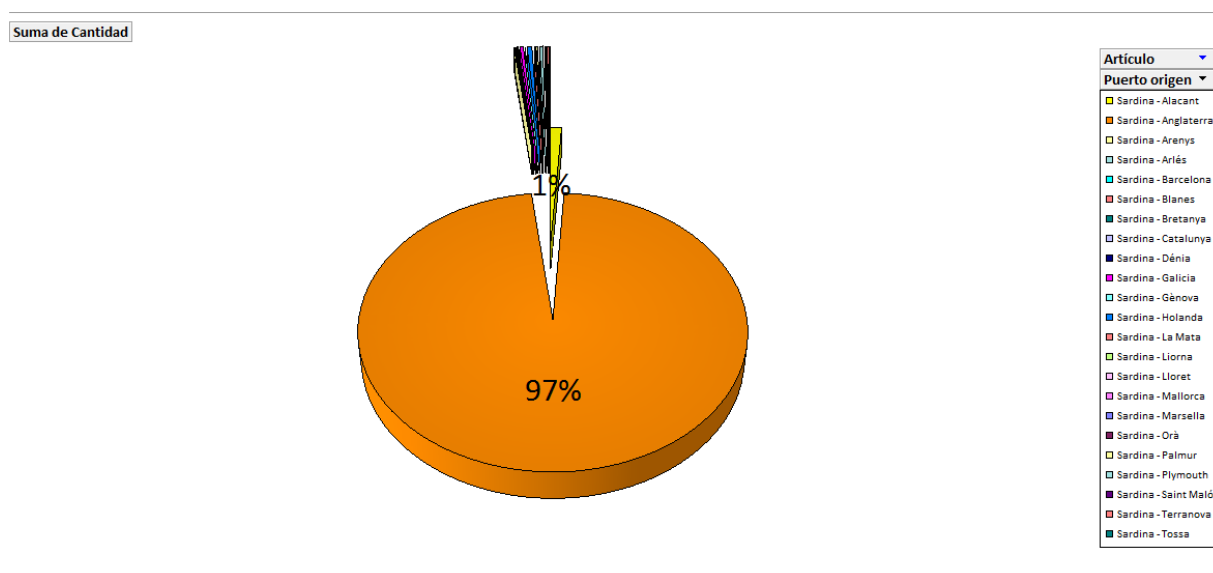
²⁴⁵ Sáñez Reguart, A, Op., cit., vol V p. 13 y ss.

con el 1 %, y el resto con cantidades que no pasarían del 0 %. Se ha procedido a simplificar algunas notas que cada escribano las anotaba de un modo particular para poder homogeneizar la base de datos, por ejemplo, Sardina de Francia y Sardina Francesa se reducen a Sardina Francesa y así sucesivamente.

Si nos fijamos en la distribución por puertos el predominio indiscutible lo tiene Inglaterra con 2.369.601,17 @, agrupando el 97 %, al cual cabría sumar Palmur (posiblemente una mala transcripción de Phalmouth o Falmouth, el puerto natural más grande de Europa en la desembocadura del río Fal, en las costas de Cornualles) con un modesto volumen de 3.492,56 @, Plymouth con 8.199,79 @ y Terranova con 4.100,25 @. El resto se repartiría entre orígenes mediterráneos entre los que destaca el puerto de Alicante con 25.285,31 @, con el 1 %, seguido de Barcelona con 1.735,5 @ u orígenes atlánticos del resto de Europa comenzando por Holanda con 11.733,04 @, Galicia con 8.367,32 @, Bretaña con 1.829,95 @, y Saint Maló con 2.670 @, todos estos últimos con porcentajes inferiores al 1 %.

Gráfica 114

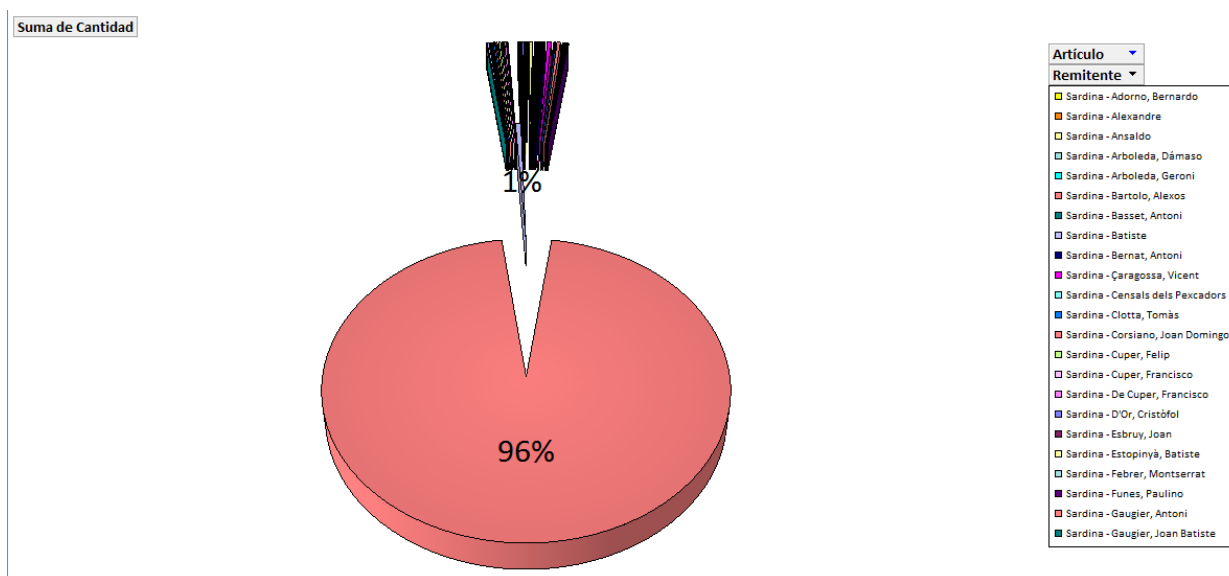
Porcentaje de sardina por puertos



Entre los remitentes ciertamente hay comerciantes ingleses, sin embargo, el mayor de todos, Gabriel Moyselo, (remitente y destinatario) con 23.36.525,75 @, que maneja el 96 % de los envíos, no figura como inglés lo cual podría ser indicio de que podría tratarse de un testaferro. En segundo lugar, figura Geroni Romero 1.326,35 @ o

el 1 %. La estructura de mercado no ofrece ninguna complicación, pero deberemos fijarnos en las fechas para afinar más el análisis.

Gráfica 115
Porcentaje de sardina por remitente



Si atendemos a las fechas, el auge de las importaciones inglesas de sardina tiene lugar en 1.674 con 2.336.525,75 @, el 96 % del total, es decir cuatro años después del segundo Tratado de Madrid, el de 1.670, que confirmaba los extremos del de 1.667 y, al menos en Europa, suponía la normalización de relaciones comerciales. Debemos tener en cuenta que estas cifras no indican una tendencia de mercado por corresponder esta remesa a un solo envío de Gabriel Moyselo de 25 del 9 de 1.674 en el patache patroneado Juan Huchins de Inglaterra con escala en Alicante.

En la cronología de este producto, al igual que en el caso anterior, el factor clave es la época del desove que es cuando se juntan grandes bancos de sardinas y se convierten en objetivo de los pescadores, destacando, en este caso, el mes de septiembre. Para evitar el sesgo del año 1.674, que es el gran año de importaciones inglesas, se ha hecho una consulta separada del resto de años y la tendencia es que el periodo de la sardina se inicia en septiembre, crece en octubre, decrece algo en enero y se mantiene hasta febrero, es decir la época alta es el pleno invierno.

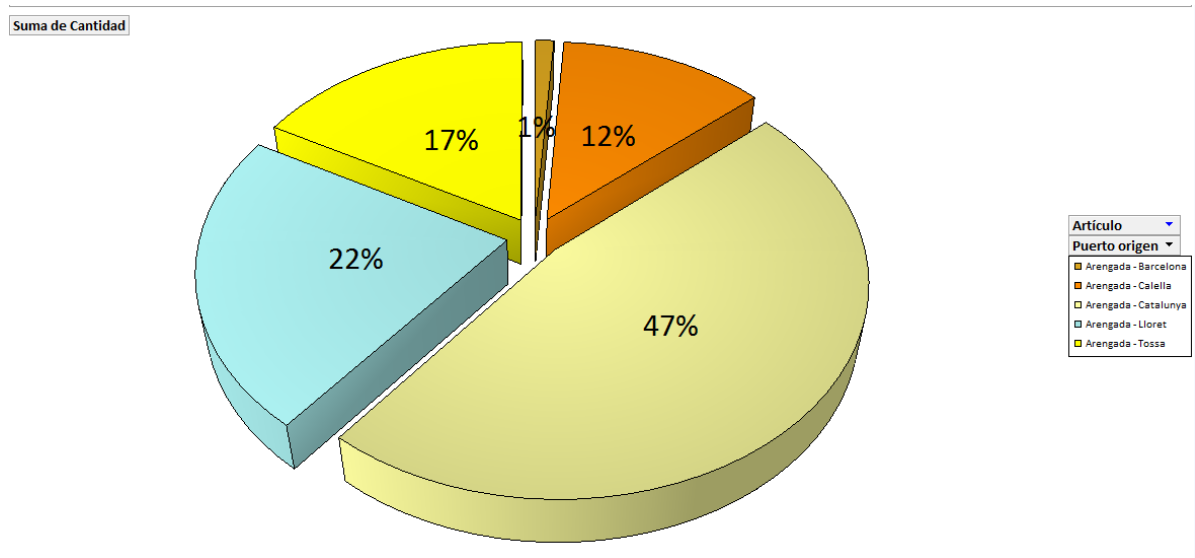
En cuanto a las escalas, Alicante vuelve a ser el puerto clave de enlace con el comercio internacional de gran distancia por el que entra la práctica totalidad de la

sardina procedente de Inglaterra, Holanda, Plymouth, Phalmouth, Saint Maló y Terranova quedando como rutas directas las de Alicante, Barcelona y Bretaña.

Arengada

A pesar del nombre, la arengada se refiere a un proceso de conservación que se aplica siempre a la sardina consistente en la salazón de la misma. Por los puertos de origen vemos que en general se llevaba a cabo en Cataluña, es decir, procedía de localidades relativamente próximas al Reino, y en este caso la razón de este proceso estaría menos relacionado con el propósito de conservación en sí que con la necesidad del comerciante de no estar acuciado por la necesidad de venta ante la competencia del mismo producto que pudiera venir, como sucedía, de puertos más lejanos. A lo largo de este periodo llega al puerto de Valencia una cantidad de 2348,87 @ que se distribuyen del siguiente modo: En cabeza tenemos Cataluña con 1.106,95 @, 47 %; seguido de Lloret con 525,82 @, el 22 %; Tossa con 396,86 @, el 17 %; Calella con 292,95 @, el 12 %; y por último Barcelona con 26,29 @, el 1 %.

Gráfica 116
Porcentaje de arengada por puertos



Por remitentes tenemos a Jaume Remoy que envía 751,16 @, el 32 %, desde Cataluña a la ciudad de Valencia, encargándose él mismo en destino de asegurar su comercialización; a continuación tenemos a Miquel Ortoll de Lloret que hace lo mismo por un volumen de 525,82 @, el 22 %, desde Lloret; Antoni Labrossa que envía y recibe 225,35 @, un 10 %, desde Calella; Geroni Romero que hace lo propio con 217,83 @, el 9 %, desde Tossa; Francesc Girona por su parte fleta en este periodo un total de 187,78 @, el 8 %, desde Cataluña; Vicent Domingo Menor desde Tossa con 179,02 @, el 8 %; Pere Mauri de Cataluña presenta un balance de 85,37 @, el 4 %; Joan March también de Cataluña 82,62 @, el 4 %; Batiste Estopinyà de Calella 67,59 @, el 3 %; y por último Baltasar Salva de Barcelona suma 26,29 @, o sea el 1 %. En cuanto a los destinatarios la coincidencia entre remitente y destinatario es absoluta en todos los casos y la navegación es directa sin escalas.

Atún

El atún es un pez pelágico muy longevo que crece hasta medir tres metros y puede llegar a pesar 650 Kg.²⁴⁶ La pesca del atún en las costas españolas estaba sujeta a derechos feudales que regulaban el uso de las almadrabas en régimen de monopolio. En la costa alicantina existían en aquel momento almadrabas dedicadas a la captura del atún, concretamente en Denia cuyo funcionamiento fue regulado en 1602 y 1603 por privilegios del Duque de Lerma.²⁴⁷

Las torres de vigilancia costera para prevenir los ataques berberiscos funcionaban en tiempo de paz para controlar la llegada de bancos atuneros a las costas valencianas, especialmente en la zona de Denia, aunque lo habitual era la caza al acecho esperando el paso regular de los atunes. La almadraba era el arte de pesca del atún por excelencia aunque este también podía ser capturado mediante otros procedimientos como el sardinal o la andana de nasas, que en Valencia se llamaba verderol, pámpano o llampuga.²⁴⁸ La almadraba es un arte de pesca al cerco con malla gruesa a corta distancia de la costa que busca el acorralamiento de los bancos.

La almadraba consta de 30 anclas de hierro, 300 cuerdas de esparto, 200 piezas de red de esparto para formar las divisiones, 60 pedazos de red malla para cerrar las comunicaciones entre divisiones, 6 piezas de red de cáñamo para las levadas, cuerda de cáñamo de 8 quintales, cordel para coser y unir las redes de 200 quintales y 200 unidades de corcho en paquetes. El organizador de la captura es el arráez (arrais) que es el que dispone las barcas con arreglo al viento y a las corrientes, a las brazas de calado, al fondo marino y a la dirección de marcha de los atunes. Suele elegirse una zona de suelo de algas que no exceda las 24 brazas de agua.²⁴⁹ Las redes deben quedar sujetas al

²⁴⁶ Para una información más exacta es tenemos la base internacional de especies marinas, Main Ref Froese, R. and D. Pauly. Editors. 2007. FishBase. World Wide Web electronic publication. [www.fishbase.org](http://fishbase.org/Summary/SpeciesSummary.php?id=147), version (04/2007). <http://fishbase.org/Summary/SpeciesSummary.php?id=147>

²⁴⁷ Blanes, R. *Comercio de Importación...* p. 176.

²⁴⁸ Sáñez Reguart, A, Op., cit. p. 78.

²⁴⁹ Sáñez Reguart, A op., cit., p 23,

fondo con unos 600 quintales de piedra para mantenerlas fijas hasta que lleguen los atunes y evitar su deterioro, en la parte superior se mantiene una serie de flotadores para mantener la red en posición vertical cuando se utiliza. Cuando los atunes llegan se arrían las redes y se ejecuta la captura con arpones y palos.

El atún hacia marzo se desplaza del Adriático y el Egeo hacia el Atlántico siguiendo las temperaturas de las corrientes donde tiene lugar la puesta de huevos por junio a orillas de Cádiz, Barbate y Marruecos para los atunes atlánticos y en las costas de Baleares, Sicilia, Cerdeña y Túnez para los atunes mediterráneos, destacando las zonas del mar de Liguria y del mar Tirreno. Siguiendo a don Antonio Sáñez, los atunes del Mediterráneo tienen dos emigraciones anuales: Una en el equinoccio de invierno y otra en verano, después de San Juan. La primera se relaciona con el desove cuando los atunes se desplazan desde el Atlántico hasta el Ponto, porque en esta zona no tienen depredadores. Ésta primera emigración es ligeramente menor que la siguiente porque en esta viajan los futuros progenitores solos, mientras que en la emigración de verano regresan acompañados por las crías rumbo al mar de los sargazos a pasar el invierno. El atún hacia marzo se desplaza del Adriático y el Egeo hacia el Atlántico siguiendo las temperaturas de las corrientes donde tiene lugar la puesta de huevos por junio a orillas de Cádiz y Barbate y Marruecos para los atunes atlánticos (desove que puede afectar al comercio pero no a la pesca mediterránea) y en las costas de Baleares, Sicilia, Cerdeña y Túnez para los atunes mediterráneos, destacando las zonas del mar de Liguria y del mar Tirreno.²⁵⁰

Encontramos clasificaciones de 50 tipos de atún con arreglo a criterios diversos que podemos resumir en criterios de origen de la mercancía, criterios de conservado, criterios de calidad o naturaleza de la mercancía, criterios de uso y, a veces, criterios mixtos que por comodidad los citaremos por separado aún a riesgo de repetirnos. Según origen el atún procede de Cartagena, el Palmar, Cerdeña, Portugal, Sara, de la Almadrava (Denia), de Castilla, de Callosa, de Taranto, de Inglaterra y de la Tierra. Con arreglo al criterio de conservación encontramos: atún salado, atún fresco, en caldo, a granel, en escabeche, en salmuera, anchoado y adobado. Por último con arreglo a calidades el escribano del Peaje de Mar distingue entre *tonyina*, *tonyina bosonalla*, *tonyina de sorra* y *tonyina de bada* de las cuales la *tonyina bosonalla* es la menos

²⁵⁰ <http://www.clubdelamar.org/migraciones.htm> p. 3-5.

importante por lo que nos centraremos en las restantes.²⁵¹ Por lo que respecta a los criterios de uso tenemos atún de limosna y atún de regalo. De todas estas categorías aquellas que son relevantes son tres la *tonyina de bada* con 298.668,26 @, el 47 %, la *tonyina* con 187.129,72 @, el 30 % y la *tonyina de sorra* con 74.626,42 @, el 12 % y muy por detrás tendríamos la *tonyina de la terra*, con 15.666,68 @, un 2 %; la *tonyina bosonalla* con 11.316,71 @, un 2 %, la *tonyina de bada* de Portugal con 9.686,25 @, un 2 %, la *tonyina bosonalla* con 11.316,71 @, un 2 % y la *tonyina adobada* con 5.912 @, o sea un 1 %.

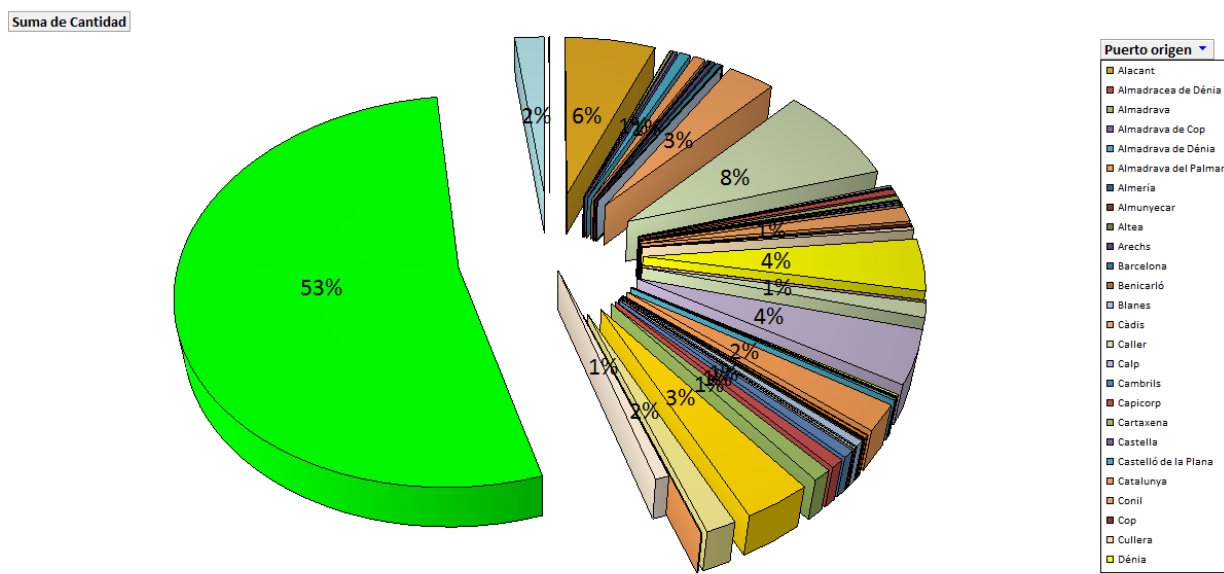
No obstante, hechas estas diferencias, por motivos prácticos, las consideraremos de forma homogénea para facilitar el análisis.

A lo largo de nuestro periodo por el puerto de Valencia pasan 632.272,06 @, de las cuales 55.576,3 @ se refieren en mercancía en tránsito hacia otros destinos, o sea el 8,78 %, por lo tanto, lo desembarcado se computa en 576.695,76 @. A partir de ahí los resultados, según puertos, son los siguientes: En cabeza figura Cerdeña de donde proceden 308.209,71 @ o el 53 % y le siguen; Cagliari con 48.565,58 @ o el 8 %; Alicante con 35.347,51 @ o el 6 %; Faro con 25.961,07 @ o el 4,4 %; Denia 25.336,72 @ o el 4 %; Portugal con 19.945,65 @ o el 3,45 %; Cádiz con 18.468,56 @ o el 3 %; Lagos con 12.755,14 @ o el 2,2 %; Sicilia con 11.454,5 @ o el 2 %; Rávena con 8.868 @ o el 2 %; Conil con 7.382,6 @ o el 1 %; Escues con 7.027,89 @ o el 1 %; Palmar de Denia con 5.702,46 @ o el 1 %; Almadrava del Palmar con 4.675,07 @ o el 1 %; Almadrava de Denia con 4.332,11 @ o el 1 %; Palmar con 4.244,93 @ o el 1 %; Sara con 4.166,93 @ o el 1 %; Oristano con 3.768,89 @ o el 1 %. Esto significa que de los puertos sardos proceden 360.544,18 @ o el 62 % de los envíos. De Sicilia el 2 % y del Adriático el 3 %. Del Atlántico procede el 16 % de los envíos, que pueden desglosarse en un 9 % de Portugal y un 4 % de la Castilla atlántica. Del Reino de Valencia cabe destacar el protagonismo de los puertos del sur del Reino, de donde procede el 14 %. De Escues, que no hemos sido capaces de ubicar, procede tan sólo el 1 %. A grosso modo, puede decirse que 446.363,68 @ o el 77,4 % del atún, que se comercializa en Valencia,

²⁵¹ La *tonyina* sin especificar probablemente se refiere al *Tunus Thynus*, al atún rojo del Mediterráneo, frente a la *tonyina bosonalla*, de color argenteo *Tunus Alalunga*, atún blanco, se trata de una especie cosmopolita pero, que puede pescarse en el Mediterráneo, y, por último, la *tonyina de bada*. No se ha podido determinar el significado exacto del término *bada* más allá de que haga referencia a un tipo de atún, *Diccionari Català-Valencià-Balear* Alcover-Moll, Tomo II, p. 198. La *tonyina de sorra* es *ventresca de atún*. *Diccionari Català-Valencià-Balear* Alcover-Moll, Tomo X, p. 17. En consecuencia, nos referiremos a él como *atún de bada*.

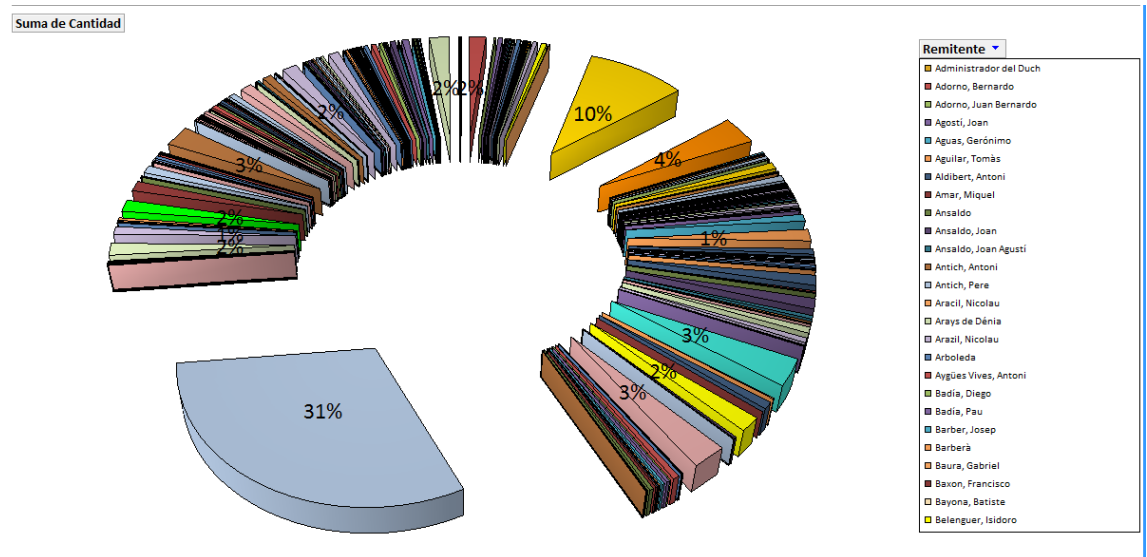
se pesca en el Mediterráneo mientras que 84.513,02 @ o el 14'65 % procede del Atlántico.

Gráfica 117
Porcentaje de atún por puertos



A su vez los remitentes se despliegan del siguiente modo: En cabeza destacan los herederos de Ascanio Sobregondi que envían 178.601,52 @ o sea el 31 % y les siguen Estéfano Burnengo con 58.092,82 @ o el 10 %; la sociedad de Estéfano Burnengo y Gaspart Malonda con 21.431@ o el 4 %; Antoni Gaugier con 19.332,24 @ o el 3 %; Tomás Giberti con 16.152,14 @ o el 3 %; Joan Batiste Montoniu con 15.792,42 @ o el 3 %; Jaume Vitoria con 11.835,2 @ o el 2 %; Bertomeu Gaxi con 10.279,48 @ o el 2 %; Adorno Bernardo con 9.850,86 @ o el 2 %; Francisco Lo Bueno con 8.868 @ o el 2 %; Agustín Martín con 8.866 @ o el 2 %; Antoni Rato con 8.794, 1 @ o el 2 % y Agustí Hernández con 8.683,25 @ o el 1 %. Y el resto de los remitentes del 1 % suman un 19 %.

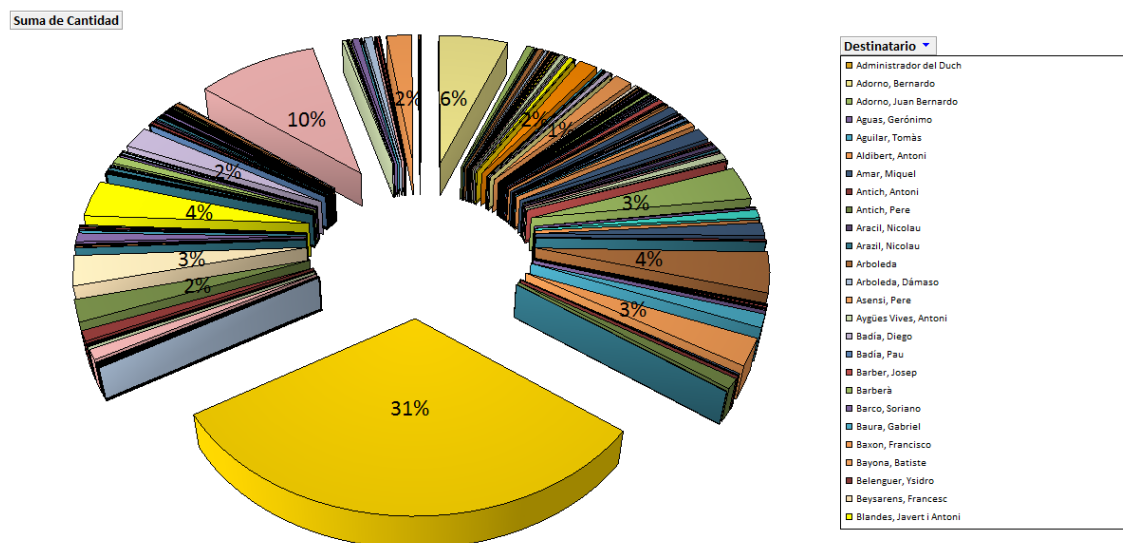
Gráfica 118
Porcentaje de atún por remitentes



Los principales destinatarios son los herederos de Ascanio Sobregondi que reciben 18.0397,32 @ o el 31 %; Ascanio Sobregondi con 56.910,39 @ o el 10 %; Bernardo Adorno con 32.757,67 @ o el 6 %; Tomás Giberti con 23.423,91 @ o el 4 %; Joan Batiste Moyseló con 21.453,16 @ o el 4 %; Antoni Gaugier con 19.819,98 @ o el 3 %; Glauadí Menoy con 17.388,67 @ o el 3 %; Francisco Granara con 15.792,42 @ o el 3 %; Francisco Rato con 13.043,35 @ o el 2 %; Vicent Medrano con 12.777,31 @ o el 2 %; Jaume Vitoria con 11.835,2 @ o el 2 %; Esteve Burnengo con 8.868 @ o el 2 % y Francisco Cases con 8.232,45 @ o el 1 %. El resto de destinatarios del 1 % suman un 15 %.

Gráfica 119

Porcentaje de atún por destinatarios



Las principales relaciones son las organizan los herederos de Ascanio Sobregondi en relación con Sicilia, Cerdeña, Oristano, Cagliari, La Mata y Alicante. En general prefieren actuar por su cuenta sin intermediarios, o si los hay que sean familiares, lo cual no significa que no cuenten con socios de confianza en algunos casos. De los puertos sardos se hacen traer directamente 141.548,05 @ de la denominación genérica de Cerdeña lo que representa el 83 % del conjunto sardo, donde cuenta asociado a esta denominación genérica con Estéfano Burnengo que le remite 17.906 @ lo que representa el 11 % del conjunto sardo. En tercera posición hay una serie de partidas que salen concretamente de Cagliari cuyo remitente y destinatario son los herederos de Ascanio Sobregondi por un volumen de 8.291,57 @ o el 5 % del conjunto sardo. Por último, de Oristano los Sobregondi reciben 3.177,69 @, en calidad de remitentes y destinatarios, lo que representa el 2 % de los envíos sardos a estos importadores. En total los puertos sardos representan el 95 % de las importaciones de la familia Sobregondi, que es la más importante dentro de este campo. De forma muy subsidiaria les llegan 3.835,4 @ o un 2 % de Denia y 3.621,1 @ o un 2 % de Sicilia, donde actúan también sin intermediarios.

En segundo lugar, Ascanio Sobregondi también cuenta con Cerdeña como centro de operaciones y se diferencia de su familia en que los puertos subsidiarios son Cullera y Murviedro. Pero su principal diferencia es que él sí que actúa con factores comerciales en todas sus intervenciones. Dentro del conjunto sardo, Ascanio Sobregondi recibe

21.431 @ de Cerdeña a través de Estefano Burnengo y Gaspar Malonda lo que representa el 40 % de los orígenes sardos. A renglón seguido recibe a lo largo del periodo una cantidad parecida gracias a las gestiones de Estéfano Burnengo que asciende a 21.305,37 @ o el 40 % y en último término recibe 10.279,48 @ de Bertomeu Gaxí lo que representa el 19 % de los envíos sardos y que sabemos que, en este caso concreto, proceden concretamente de Cagliari.

En tercer lugar, Bernardo Adorno trabaja con 5 orígenes: Alicante, Barcelona, Blanes, Escues y Cerdeña, de los cuales el principal de todos es Cerdeña, de donde se hace traer una serie de envíos por un volumen de carga de 9.555,26 @ personalmente sin intermediarios y cuenta con tres contactos en la zona: Francisco Rico Bueno que le remite 6.089,36 @, Agustín Martín que le remite 5.910 @ y Carlos Martí que le remite 19.58,35 @. Esto significa que, de Cerdeña, Bernardo Adorno recibe 23.512,97 @ o el 72 %. Esto supone, además que Bernardo Adorno lleva a cabo el 30 % de sus operaciones en solitario, Francisco Rico Bueno representa el 19 % del volumen de negocio de Bernardo Adorno, mientras que Martín Agustín representa el 18 % y Carlos Martí, por su parte representa tan sólo el 6 %. De Escues, que no hemos sido capaces de ubicar, recibe 7.027,89 @ o el 21 % a través de Pedro i Barbe. Y de los puertos menores el más destacado es Alicante de donde Moscateli le remite 1.182,4 @ o el 4 %.

En cuarto lugar, Tomás Giberti trabaja con 7 orígenes: Cádiz, Cartagena, Finale, Rávena, Cerdeña y Sicilia, de los cuales los principales son Rávena, los puertos sardos y Sicilia. En Rávena cuenta con Francisco Lo Bueno que le remite 8.868 @ o el 38 % de sus envíos y le siguen los puertos sardos de donde Tomás Giberti importa 8.165,95 @ o el 35 %, como remitente y destinatario. De Sicilia importa 4.530,07 @, lo que representa el 19 % de sus pedidos, de los cuales, 4.064,5 @ o sea el 90 % lo hace a través de su socio Geroni Confaso y 465,07 @ o el 10 % lo hace por cuenta propia. Por último, de Cádiz importa 1.108,05 @ o el 5 % y en última posición quedan Finale y Cádiz, con un 3 y un 2 % respectivos, actuando siempre sin intermediarios en los tres últimos casos.

En quinto lugar, Joan Batiste Moyselo actúa en relación con puertos sardos y portugueses. De puertos portugueses proceden 15.075,59 @, o sea el 70 % de sus importaciones, de Cagliari 5.912 @, o el 28 % y en último lugar de Calpe 243,86 @, o el 1 % y de Mallorca 221,69 @ o el 1 %. Sobre los orígenes portugueses debemos de tener la precaución de advertir que la fuente documental asigna como origen genérico a Portugal, sin especificar, más un volumen de 3.695 @, lo que representa el 25 %,

distinguiendo con respecto a Faro de donde procede 10.641,59 @ o el 71 % y Lagos de donde procede 739 @ o el 5 %. En Faro cuenta con Enriques que le remite 5.099,09 @ o el 48 % de los envíos de esta plaza; con Miquel Gisbert que le envía 2.956 @ o el 28 % y Guillermo Brodón que le envía 2.586,5 @ o el 24 %. En relación al origen genérico de Portugal su contacto es Agustí Pavía que le remite 3.695 @. Y de Lagos Onorat Rafel le expende 739 @. Dentro del Mediterráneo, Estéfano Burnengo es su hombre de confianza en Cagliari, desde donde le hace llegar 5.912 @ y como operaciones marginales quedan las de Ansaldo en Calpe y las de Joan Batiste Sunyer en Mallorca.

En sexta posición, Antoni Gaugier también combina el mercado sardo con el portugués, pero su preferencia comercial es no recurrir a intermediarios y así se hace traer de Portugal 14.033,61 @ o el 71 % y de Cagliari 5.298,63 @ o el 27 %. Tan sólo recurre a un socio en una pequeña partida de Cagliari que le remite Tomás Giberti que no pasa del 2 % del volumen de su negocio.

En séptima posición Glaudí Menoy recibe 17.388,67 @ de los Herederos de Ascanio Sobregondi que le remiten el género desde Cerdeña.

En octava posición Francisco Granara sostiene correspondencia con Joan Batiste Montoni de Cádiz que le remite 15.792,42 @.

En noveno lugar, Francisco Rato sostiene una correspondencia comercial de tipo familiar con Antonio Rato que le remite desde Portugal 100.388 @ o el 67 @ de sus envíos, mientras que Estéfano Burnengo le remite desde Cerdeña 3.510,24 @ o el 27 % de lo que importa. Una vez más, se ve en este caso la combinación de mercado sardo y portugués. En última instancia recibe un pequeño envío de Orán remitido por Arón Micó y Compañía por un volumen de 739 @ o el 6 %.

En décima posición Vicent Medrano combina el mercado de las almadrabas del sur del Reino de donde obtiene 7.759,5 @, a través de su factor en Alicante Agustí Hernández que le remite el 61 % del total de las importaciones. Y su segundo gran contacto es Onorat Rafel, que ya lo hemos visto antes comerciar con Joan Batiste Moyselo también en relación con el puerto de Lagos, y que le remite, en este caso, 4.434 @ o el 35 % de los envíos.

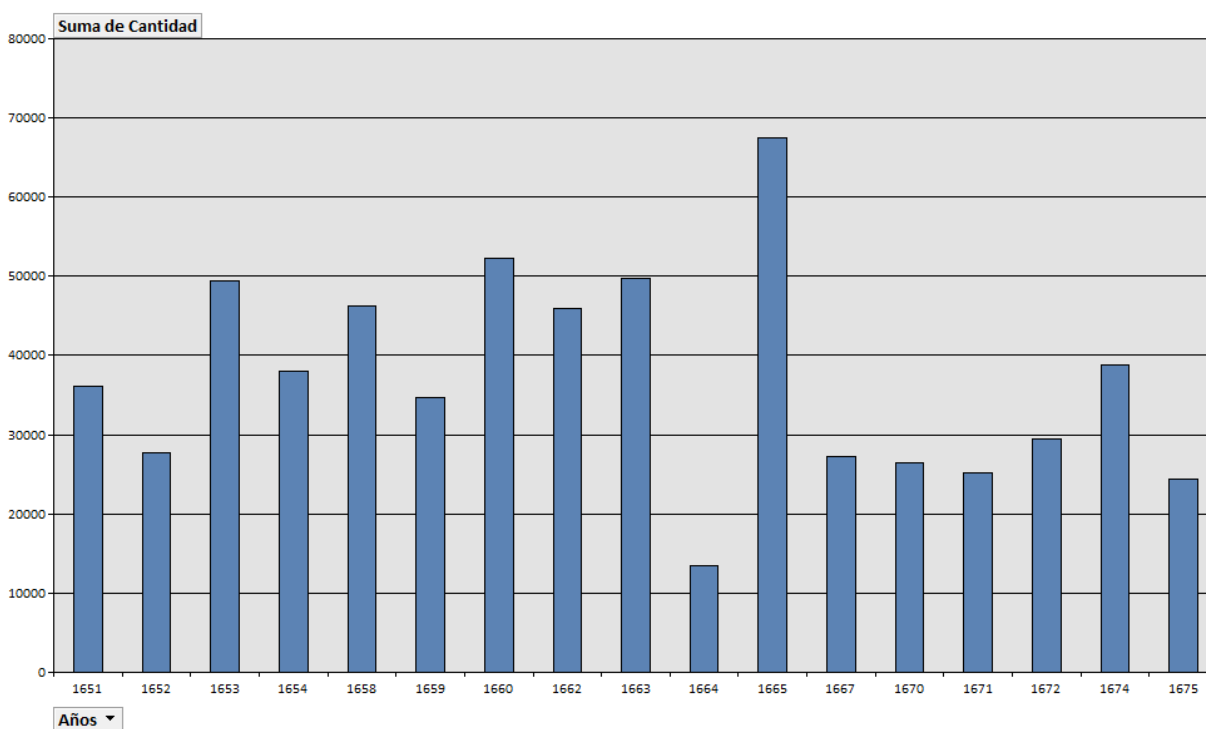
En duodécimo lugar, Jaume Vitoria sólo comercia con Denia y sin recurrir a ningún socio.

En décima tercera posición Esteve Burnengo actúa en solitario en relación con Cagliari.

Por último, Francisco Cases trabaja fundamentalmente con 2 orígenes: Cerdeña, el principal, de donde recibe 6.747,06 @ o el 82 % y Alicante de donde recibe 1.478 @ o el 18 %. En Cerdeña cuenta con dos corresponsales: Francisco Bueno y Agustín Martín que ya hemos visto actuar anteriormente en relación con Tomás Giberti y con Bernardo Adorno. Ahora éstos le remiten respectivamente 3.022,51 @ o sea el 45 % y 2.956 @ o el 44 %, mientras que Josep Navarra tan sólo le enviaría 768,55 @ o el 11 % de los envíos de Cerdeña. Por último, en Alicante cuenta con Francesc Rich que es quien le remite la cifra ya dada.

Gráfica 120

Evolución de la llegada de atún al puerto de Valencia (1.651-1.675)



Evolución: A simple vista destaca la diferencia entre la primera mitad del periodo que va de 1.651 a 1.653 y la segunda mitad que va de 1.664 al final. La línea divisoria entre ambas sería el eje de coordenadas a partir del nivel 30.000 @. Si nos fijamos en el primer tramo del periodo observaremos que los índices del histograma rebasan sobradamente esta cota, mientras que tras la profunda depresión de 1.654, si bien se registra una vigorosa recuperación al año siguiente, sería necesario un estudio monográfico concreto para averiguar las causas de estas oscilaciones. Por de pronto se

mantiene una continuidad en el suministro sardo, aunque reducida sin que tengamos más datos para saber si debemos atribuirlo a un exceso de explotación de los caladeros o a una nueva orientación de mercado. El espectacular pico que sigue a la depresión de 1.654 podría tratarse de un movimiento puramente especulativo. Si las condiciones de pesca no han variado, una explicación posible sería el almacenamiento del pescado salado a la espera de la subida de precios. Y algo de eso es posible que haya habido porque cuatro años después el atún atlántico, procedente de Lagos ya representa un 29 % y en 1.673 el atún atlántico ya rebasa el 50 %. Si el mercador importador valenciano se ha visto presionado por los proveedores sardos su reacción ha sido buscar nuevos proveedores o al menos indicar que no son imprescindibles.

De 17 años, 12 tienen el suministro de más del 50 % cubierto por las remesas sardas, o sea el 70 % del periodo y del resto Cerdeña sigue teniendo un peso considerable, aunque tenga que compartir cuota de mercado con otros competidores. La importancia de Cerdeña en la captura del atún se remonta a la época de Felipe II, momento en el que se introducen los sistemas de almadrabas.²⁵² El peso del Atlántico es escaso, pero es perceptible en un 27 % en 1.651 %, procedente de Lagos y en 1.672, el único año en que el atún atlántico le gana la partida al atún mediterráneo, con un 54 % al sumar el 36 % de Conil con el 18 % de Faro frente al 40 % de Cerdeña. Hay un pequeño remanente de atún del Sur del Reino que no suele ser suficiente para abastecer el mercado de la ciudad de Valencia y sólo hubo un año, en 1.674, en que los envíos del sur del Reino superaron el 50 %. Se puede decir que la media de lo remitido por los puertos de sur del Reino está en torno al 13 %. La pesca del atún en Cerdeña se lleva a cabo entre mayo y junio y las llegadas se producen al puerto de Valencia entre julio y octubre, aunque a veces pueden adelantarse un mes a junio o retrasarse un mes a noviembre.

En navegación, de los puertos sardos nos llegan 291.524,52 @, o sea el 81 % de los envíos mientras que a través de Mallorca lo hacen 61.881,63 @ o el 19 %.

En navegación directa del Atlántico nos llegan 60.037,33 @ y a través de diversas escalas como Faro o sobre todo Alicante, 24.025,74 @. Es decir, estamos ante

²⁵² B Longo, S., Clausen, R y Clark, B. *The Tragedy of the Commodity: Oceans, Fisheries, and Aquaculture*, Nueva Jersey 2.015 p 72.

una proporción del 71,03 % favorable a la navegación de travesía frente al 29 % que emplea la navegación a través de las escalas.

Por último, del Reino la navegación no suele usar escalas por tratarse de rutas cortas. En el caso de Alicante que es el más significativo por su proximidad a las almadrabas meridionales y por volumen de exportación, el 91 % de los envíos son directos.

Los medios de transporte preferentes son las saetías que acarrearán el 332.347,99 @ o el 53 % de los envíos, siendo la embarcación más usada por los transportistas sardos. A considerable distancia le sigue la barca que trae el 20 % restante de los envíos, que suele estar asociada a puertos del Reino en el 43 % de los casos, siendo el principal Alicante con el 24 %, de su uso, de los puertos sardos cabe hablar del 27 % de las actuaciones. Por su parte a la zona atlántica portuguesa y castellana le corresponde un 10 %. El patache representa como medio de transporte tan sólo un 9 % y su uso suele ir asociado al área atlántica en un 49 % de los casos, aunque también se lo usa en Cerdeña, pero en menor medida que la saetía o la barca.

Análisis de atún por categorías

Habiendo analizado el atún en conjunto, adjuntamos de forma complementaria, el análisis por categorías por si hubiera interés en estudiar preferencias comerciales.

Atún genérico

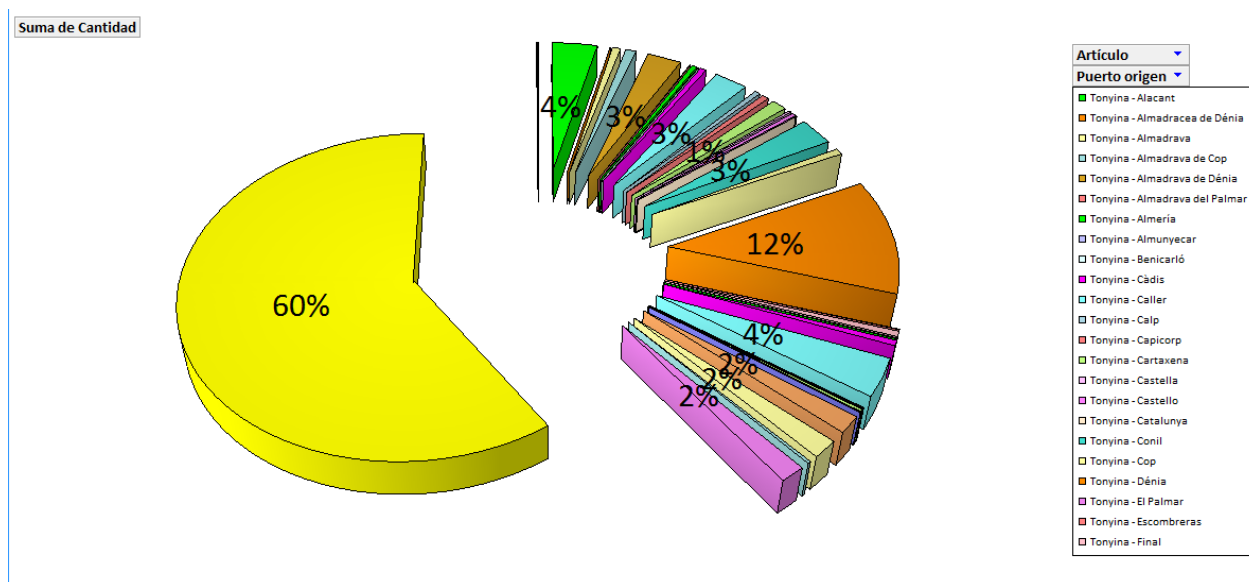
Respecto del atún, de un total de 187.129,72 @, debemos descartar la mercancía en tránsito que asciende a 30.552,78 @ o sea un 27,7 %.²⁵³ Por tanto lo que realmente desembarca son 156.576,94 @ y los resultados, con las cifras corregidas, son los

²⁵³ Las cargas se refieren al comercio entre Cerdeña, Alicante, Cope, Cádiz, Cagliari, Capicorp, Cartagena, Faro, Lisboa, Nápoles, el Palmar de Denia, el Palmar, Sara, Sarrás, Sicilia y Vera con ptros destinos distintos al puerto de Valencia.

siguientes: En primer lugar destaca Cerdeña con 93.328,16 @ o el 60 % y le siguen Denia con 18.453,8 @ o el 12 %; Lagos con 5.912 @ o el 4 %; Alicante con 5.790,87 @ o el 4 %; Conil con 4.507,89 @ o el 3 %; Almadrava de Denia con 4.312,61 @ o el 3 %; Cagliari con 4.271,42 @ o el 3 %; Palmar de Denia con 2.716,36 @ o el 2 %; Palmar con 2.592,7 @ o el 2 % y Cartagena con 1.886,28 @ o el 1 %. De todos estos la única duda es saber en el caso del puerto de Alicante hasta qué punto este atún genérico tiene su origen en el Mediterráneo o se trata de reexportaciones atlánticas pues caben perfectamente ambas posibilidades.

Gráfica 121

Porcentaje de atún genérico por puertos

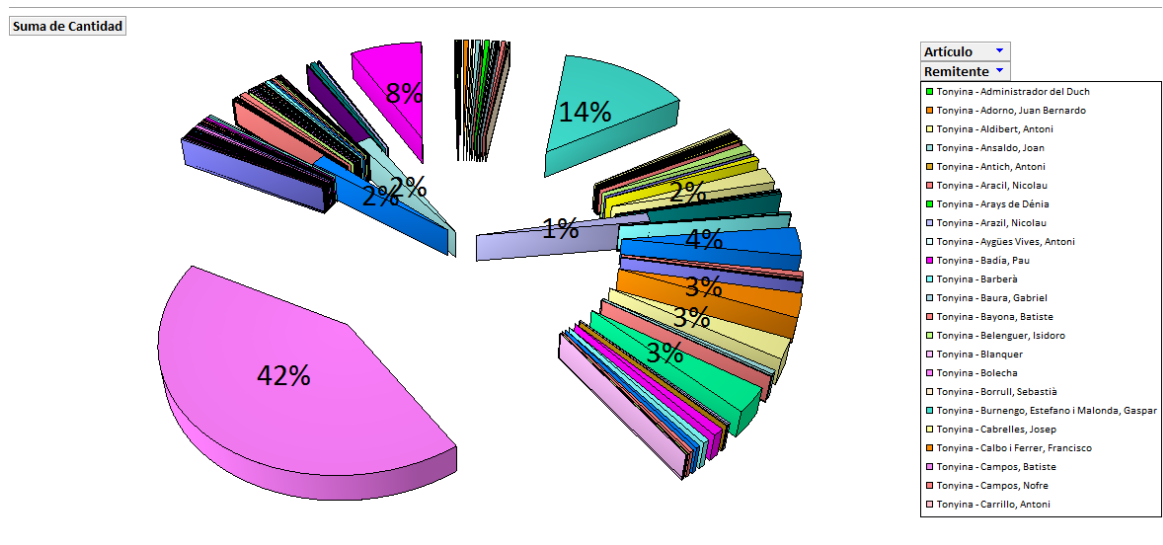


Por remitentes de Atún, de noventa comerciantes registrados, tras corregir los cálculos los resultados son los siguientes: En primer lugar los herederos de Ascanio Sobregondi,²⁵⁴ que serían quienes manejarían el comercio sardo, con un volumen de 66.155,27 @ de este producto o sea el 42 %; a continuación los comerciantes asociados Estéfano Burnengo y Gaspar Malonda que lo compartirían en menor medida con 21.431 @ o el 14 %; y Jaume Vitoria de Denia que trabajaría en los bancos pesqueros cercanos al Reino enviando 11.835,2 @, o el 8 %, a la ciudad de Valencia. Les siguen: Miquel Fogaça con 5912 @ o el 4 %; Tomàs Giberti con 5091,7 @ o el 3 %; Joan Batiste y Francisco Gaugier con 4862,62 @ o el 3 %; Joan Escrig con 3320,39 @ o el 2 %; Pedro

²⁵⁴ O Sebregondi. El apellido parece de origen florentino.

Palacios con 2416,53 @ o el 2 %; Joan Verdeguer con 2414,69 @ o el 2 % y Joan Batiste Fàbrega con 1847,5 @ o el 1 %.

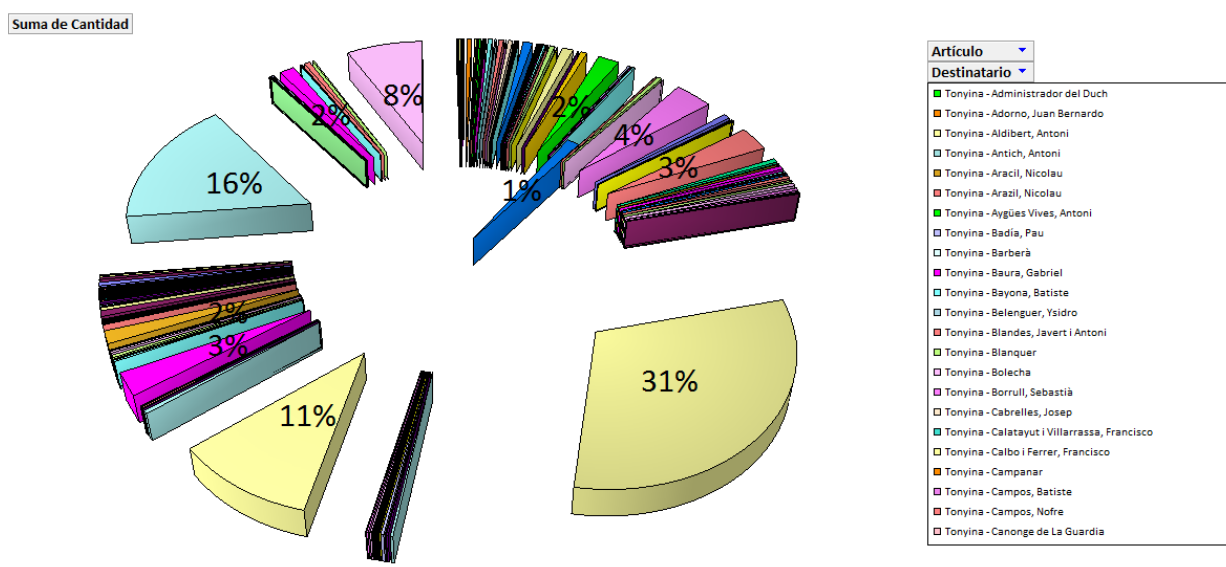
Gràfica 122
Porcentaje de atún genérico por remitentes



Los destinatarios, con las cifras corregidas, son los siguientes: los herederos de Ascanio Sobregondi con 49.158,27 @ o el 31 %; Ascanio Sobregondi con 25.495,5 @ o el 16 %; Galudi Menoy con 16.97 @ o el 11 %; Jaume Vitoria con 11.835,2 @ o el 8 %; Miquel Fogaça con 5.912 @ o el 4 %; Joan Batiste y Francisco Gaugier con 4.862,62 @ o el 3 %; Jaume Monlló con 4.345,31 @ o el 3 %; Joan Escrig con 3.320,39 @ o el 2 %; Felip Peris con 2.416,53 @ o el 2 %; Joan Verdeguer con 2.385,2 @ o el 2 % y Joan Batiste Fàbrega con 1.847,5 @ o el 1 %.

Gràfica 123

Porcentaje de atún genérico por destinatarios



Por puertos los remitentes trabajan del siguiente modo:

Con Cerdeña trabajan siete remitentes: En primer lugar, los herederos de Ascanio Sobregondi, Estéfano Burnengo y Gaspar Malonda en segundo lugar que se reparten el 66 y el 25 % de los envíos respectivamente.

Con Denia trabajan treinta y dos remites de los cuales los principales son Jaume vitoria al que corresponde el 64 % de los envíos de este puerto y le siguen los herederos de Ascanio Sobregondi con el 21 % de los envíos.

Con Lagos trabaja Miquel Fogaça.

Con Alicante diez remitentes, de los cuales los principales son: Pedro Palacios al que corresponde el 42 % de los envíos y Genís González con el 26 % de los mismos.

Con Conil trabaja Joan Escrig al que corresponde el 59 % de los envíos y Joan Batiste Fàbrega al que corresponden el 41 %.

Con la almadraba de Denia trabajan veintidós remitentes de los cuales los principales son: Batiste Bayona al que corresponde un 14 % de los envíos y Gaspar Remoy al que corresponde otro 14 % de los envíos.

El comercio de Cagliari está en manos de Bertomeu Gaxi que controla el 95 % de los envíos.

Con el Palmar de Denia trabajan veinte remitentes de los cuales los principales son: Diego Vicente al que corresponde el 13 % de los envíos y Joan Domenech con el 12 %.

Con el Palmar trabajan catorce remitentes entre los que destacan a nivel local Joan Domenech al que corresponde el 21 % y Joan Verdeguer al que corresponde el 20 %.

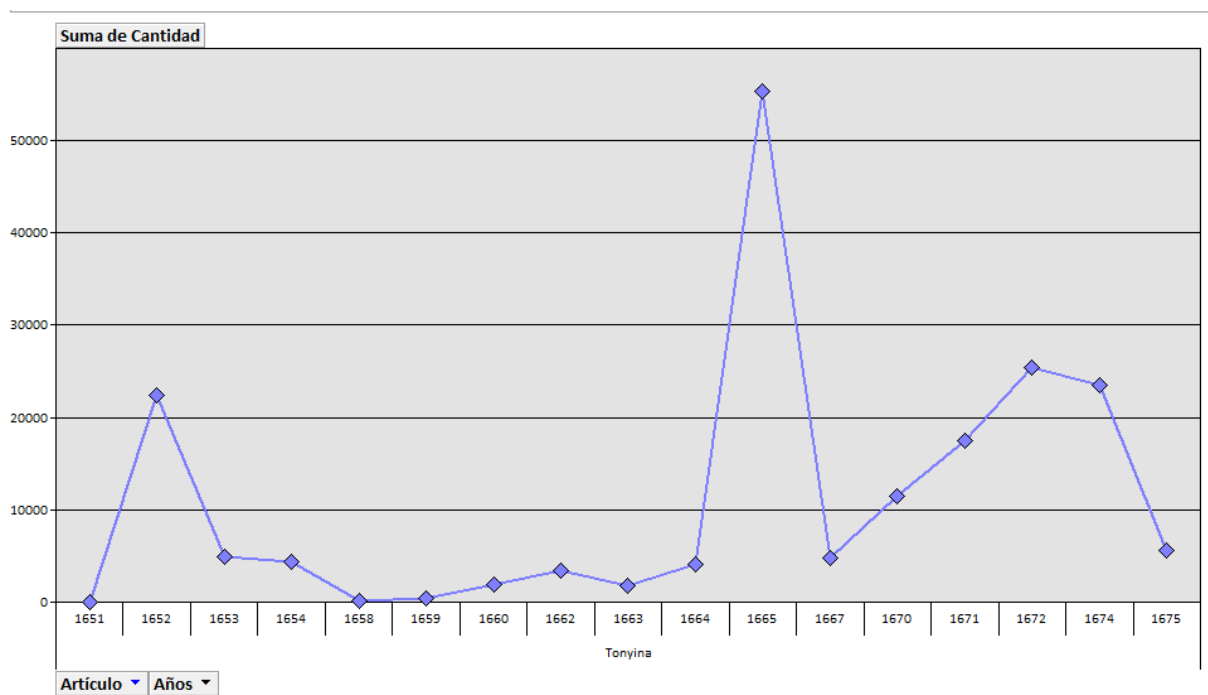
Y con Cartagena trabajan once remitentes y los principales son: Pau De Goya al que corresponde el 20 % de los envíos y Josep Cabrelles al que corresponde el 19 % de los mismos.

El resto relaciones se llevan en origen y destino por los mismos comerciantes siendo las pocas excepciones las que se establecen entre Jaume Monlló y Tomàs Giberti por un lado y entre Felip Peris y Pedro Palacios por otro.

Respecto del atún existe un predominio total de la navegación directa en un 84 % de los casos. Las rutas del atún siguiendo las escalas serían las siguientes: Lagos Alicante Valencia con 5912 @; Sara Alicante Valencia con 420 @; Faro Alicante Valencia con 1478 @; Caller Mallorca Valencia con 4116,23 @; Cerdeña Mallorca Valencia con 10803,57 @; Denia l'Almadrava de Denia Valencia con 112,2 @ y Denia Oliva Valencia con 7,38 @.

Gráfica 124

Evolución de la llegada de atún genérico a Valencia (1.651-1.675)



La gráfica temporal describe un inicio importante en el año 1.652, seguido de una caída considerable en la década comprendida entre 1.653 y 1.664 para remontar en 1.665 caer en 1.667 (guerra de devolución) y remontar hasta el año 1.674 momento en el que se aprecia una caída hacia final del periodo. La depresión coincide con el encadenamiento de la primera guerra angloholandesa, (1.652-1.654) la guerra anglo española con la república de Cromwell (1.655-1.660) y se suma a la peste que azota Valencia de 1.647 a 1.655. El año 1661 se firma el Tratado de la Haya que libra a Portugal de la presión marítima holandesa permitiéndole volverse contra España y si bien los principales escenarios son terrestres la actividad económica tarda en recuperarse hasta 1.664 para volver a caer en 1.667 con la segunda guerra angloholandesa y de nuevo al final del periodo con la intervención española en la guerra franco holandesa a partir de 1.673.

Atún de Bada

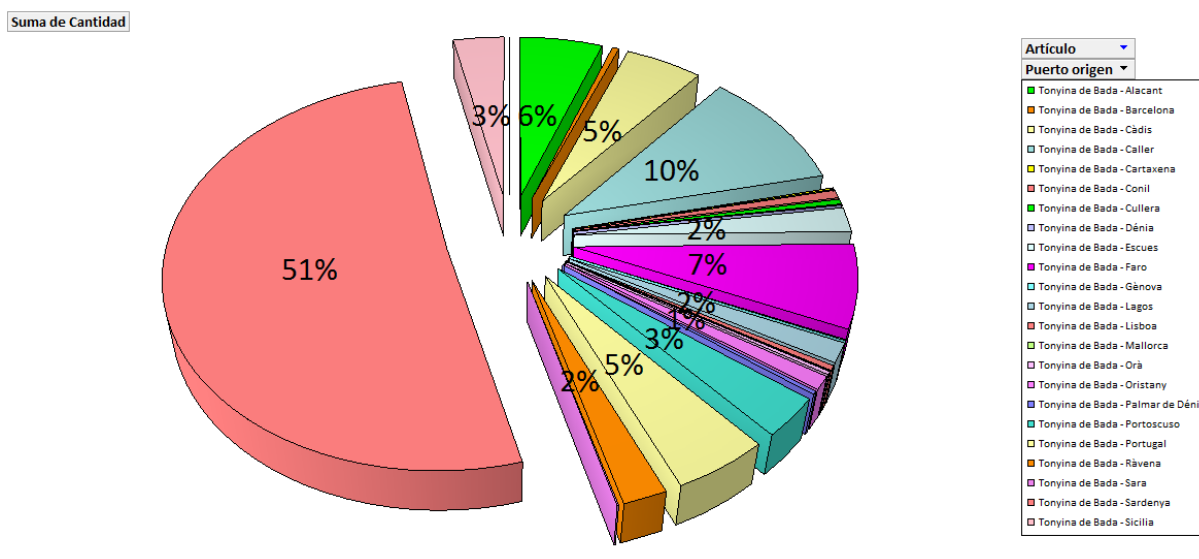
Por lo que se refiere al atún de Bada de un total de 298.668,26 @ unas 10.179,06 @ se refieren a mercancía en tránsito o el 3,4 % y en consecuencia lo que desembarca son 288.488,94 @, sin embargo, nos limitamos a indicar que las cargas se refieren a los puertos de Portoscuso, Lagos, Denia y Vinaroz y a aplicar el criterio ya antedicho.

En consecuencia el resultado por puertos es el siguiente: En cabeza figura Cerdeña de donde proceden 151.849,75 @ o el 51 %, al cual podríamos sumarle 30.767,17 @, o el 10 % de Cagliari y el resultado de Portoscuso con 9.747,41 @, el 3 % y Oristano con 3.244,2 @ o el 1 %; seguido de Faro con 20.595,93 @, el 7 %, al cual habría que sumarle el de Portugal con 14.536,13 @, el 5 %; a continuación, tendríamos a Alicante con 16.546,21 @, el 6 %; Cádiz con 15.304,68 @, el 5 %; Sicilia con 10.124,29 @, el 4 %; y en menor cuantía tenemos a Rávena con 6.651 @ y a Escues²⁵⁵ con 6.178,04 @, estos dos últimos con el 2 % respectivamente. En suma, Cerdeña representaría en total el 65 % del volumen total, seguido de Portugal que tendría un 12 %.

²⁵⁵ Puerto sin determinar.

Gráfica 125

Porcentaje de atún de bada por puertos



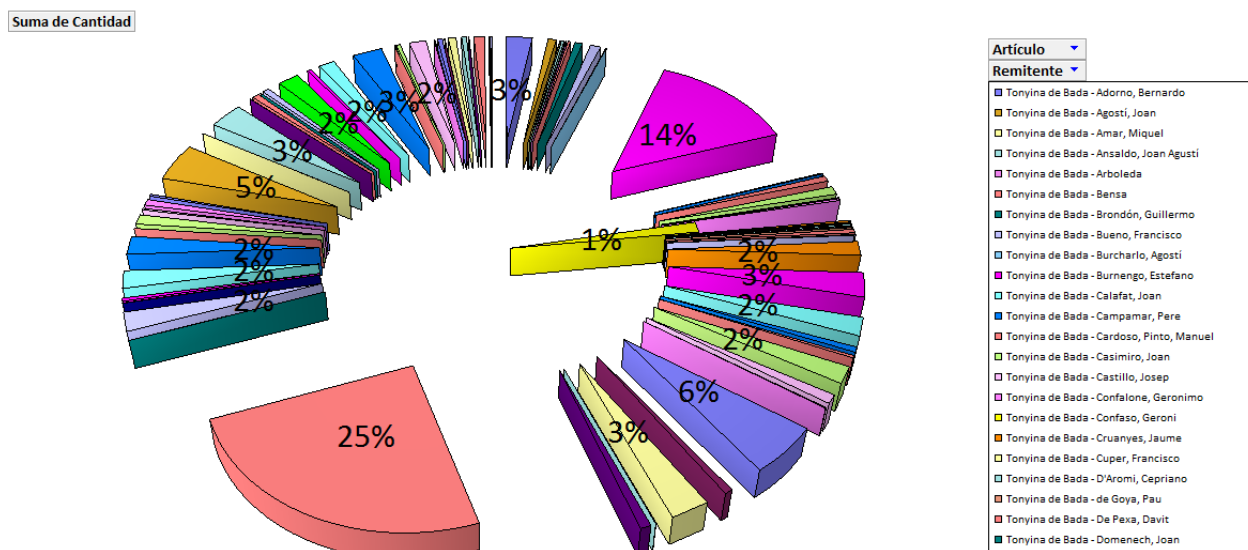
Por remitentes, los resultados del atún de Bada, de una lista de 51 comerciantes son los siguientes:

En primer lugar tenemos a los herederos de Ascanio Sobregondi con 73.900 @ o el 25 % y le sigue Estéfano Burnengo con 41.531 @ o el 14 %; Antoni Gaugier con 16.878,76 @ o el 6 %; Joan Batiste Montoniú con 13.944,92 @ o el 5 %; Benito Naoro con 9.747,41 @ o el 3 %; Agustí Ernàndez con 8.683,25 @ o el 3 %; Tomàs Giberti con 8.668,47 @ o el 3 %; Antoni Rato con 8.572,4 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 7.678,2 @ o el 3 %; Joan Batiste Gandulfo con 5.822,44 @ o el 2 %²⁵⁶; Antoni María Frangelo con 6.481,02 @ o el 2 %; Francisco Lo Bueno con 6.651 @ o el 2 %; Pedro i Barbe con 6.178,04 @ o el 2 %; Mateu Martín con 6.577,1 @ o el 2 %; Onorat Rafel con 4.640,92 @ o el 2 %; Francisco Rico Bueno con 4.892,18 @ o el 2 %; Enriques con 5.054,75 @ o el 2 % y Geroni Confaso con 3.695 @ o el 1 %.

²⁵⁶ Sin embargo 3.007,73 @ corresponderían a una carga con destino fuera de Valencia.

Gráfica 126

Porcentaje de atún de bada por remitentes



Por puertos, los herederos de Ascanio Sobregondi trabajan con cuatro orígenes italianos; Cerdeña, Cagliari, Oristano y Sicilia y Estéfano Burnengo con tres orígenes italianos Cerdeña, Cagliari y Oristano. En ambos casos Cerdeña se lleva la palma como principal puerto proveedor, razón por la cual comenzaremos por el mismo. Con Cerdeña trabajan veintiún remitentes de los cuales los principales son los herederos de Ascanio Sobregondi a los que corresponde el 40 % de los envíos, seguidos de Estéfano Burnengo al que corresponde el 20 % de los mismos. El segundo puerto en importancia es Cagliari con el que trabajan once remitentes de los cuales los principales son: Estéfano Burnengo al que corresponde el 36 % de los envíos, seguido de los herederos de Ascanio Sobregondi con el 22 % de los envíos. El tercer puerto sería Faro con en el que destaca Antoni Rato con el 42 % de los envíos seguido de Enriques con el 25 %. En Portugal Antoni Gaugier copa el 85 % de los envíos. En Alicante de nueve comerciantes, Agustí Hernández figura en cabeza con el 52 % de los envíos, seguido de Arón Micó con el 13 %. En Cádiz tenemos a Joan Batiste Montoniú al que corresponde el 91 % de los envíos. En Sicilia el mercado se reparte a tres bandas entre Geroni Confaso al que corresponde el 36 % de los envíos, Batiste Gandolfo al que corresponde el 30 % y los herederos de Ascanio Sobregondi a los que corresponde el 29 %. Y con Rávena y Escues sólo trabaja un remitente respectivamente. Se trata de una estructura

jerarquizada de comercio, pero sin monopolio en la que el conjunto de los pequeños comerciantes aún desempeña un papel considerable.

Los destinatarios son los siguientes: En cabeza los herederos de Ascanio Sobregondi²⁵⁷ con 84.415,97 @ o el 28 % y les siguen Bernardo Adorno con 24.290,92 @ o el 8 %; Ascanio Sobregondi con 19.480,04 @ o el 7 %; Tomàs Giberti con 19.014,47 @ o el 6 %; Antoni Gaugier con 16.878,76 @ o el 6 %; Francisco Granara²⁵⁸ con 13.944,92 @ o el 5 %; Joan Batiste Moyselo con 13.893,19 @ o el 5 %; Francisco Rato con 12.223,06 @ o el 4 %; Vicent Medrano con 12.038,27 @ o el 4 %; Esteve Burnengo con 7.390 @ o el 2 %; Francisco Granada 6.577,1 @ o el 2 %; Tomàs Gayvis con 6.481,02 @ o el 2 %; Francisco Cases con 6.081,97 @ o el 2 %²⁵⁹ y Antonio Maynón con 3.569,37 @ o el 1 %.

²⁵⁷ De 85.857,0 @ de Ascanio Sobregondi,, 76.109,61 @ desembarcan en el puerto de Valencia y 9.747,41 @ que representan un 3 %, siguen su rumbo hacia Denia Murviedro o Javea.

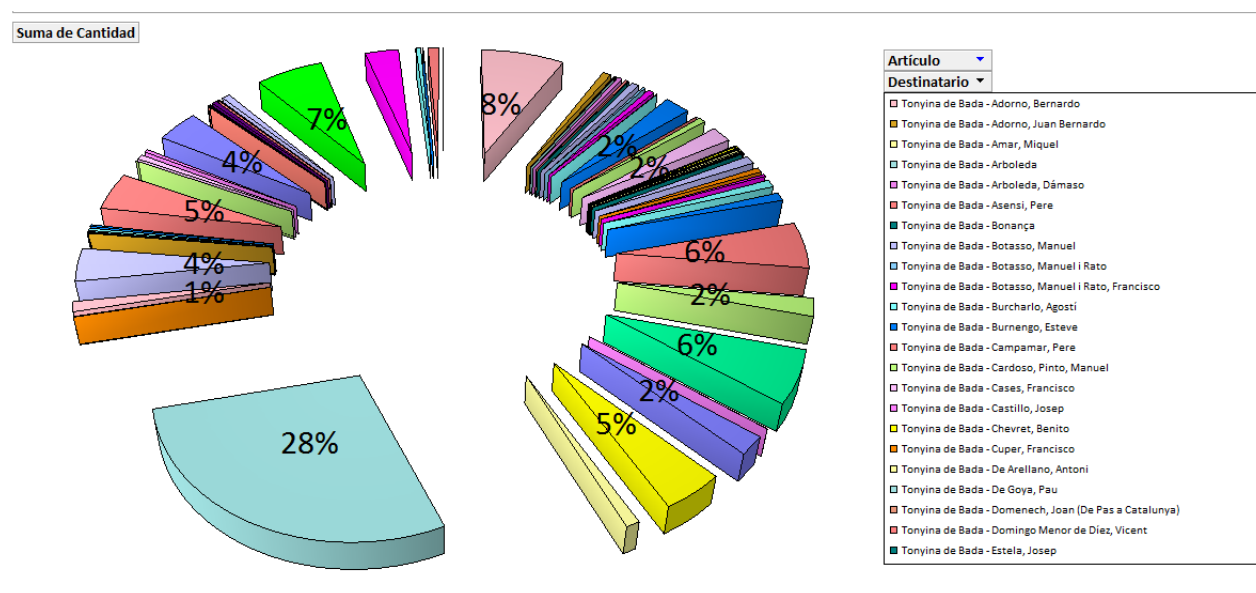
²⁵⁸ Posiblemente Francisco Granada y Francisco Granara sean el mismo pero como hemos visto usadas de forma amplia ambas grafías lo hemos dejado como está.

Carta de Francisco Cases al rey:

Francisco Cases vecino de Valencia dice que Su Mgd por su real hacienda se le debe veinte y siete ciento noventa y dos reales de plata por valor de ochocientas sesenta y ocho quarteras de trigo, medida de Cataluña que en principios de mayo del año pasado de 1.652 entregó de cuenta de Francisco Irardo Jiménez, patrón de una saetía a Juan de Gandía Sánchez, tenedor de bastimentos de orden del Marqués de Mortara, capitán general de las armas de aquel principado para provisión del ejército de la cual causa se le dio libranza en 31 de diciembre de dicho año, sobre don Antonio de Austria y Fonseca para que se le pagare de los dineros de encargo a cuenta de proveeduría como consta de la misma original que presenta y habiendo aviso a cobrarlas no hubo efecto por haberse respondido que no había dinero en la proveeduría, a cuya causa quedó el suplicante sin dinero habiéndole pagado a los dueños del trigo y padece muchos intereses por ella. Pide y suplica a V Mgd sea servido mandar que a dicha partida se le pague luego sin réplica algunos en los efectos más prontos que hubiere contable con los intereses corridos y que corrieren hasta la real paga que para ello se le de consigna fixa por el consejo de Hacienda que además es de justicia lo satisficiera por merced particular. AGS, GYM, 3344

Gráfico 127

Porcentaje de atún de bada por destinatarios



Las relaciones suelen establecerse entre los mismos comerciantes en origen y en destino por ejemplo en el caso de los herederos de Ascanio Sobregondi, sin embargo, Bernardo Adorno posee una panoplia variada de relaciones y sin renunciar a actuar por su cuenta con una partida de 7.678,2 @ que se hace traer de Cerdeña mantiene relaciones con Pedro y Barbe de Escues, Francisco Bueno, Agustín Martín y Carlos Martí, todos de Cerdeña. Ascanio Sobregondi negocia con Estéfano Burnengo de Cerdeña el grueso de sus asuntos quedando un par relaciones testimoniales con otros comerciantes de otros puertos. Tomàs Giberti por cuenta propia negocia 5.468,6 @ en Cerdeña, 1.980,52 @ en Cagliari y 753,78 @ en Cádiz, una partida marginal de Sicilia y recibe 6.651 @ de Francisco Lo Bueno de Rávena y 3.595 @ de Geroni Confaso de Sicilia. Antoni Gaugier trabaja siempre por cuenta propia tanto con Portugal donde hace la parte más importante de su negocio como con Cagliari. Francisco Granar se relaciona con Joan Batiste Montyoniu de Cádiz. Francisco Granda se relaciona con Mateu Martín de Cerdeña. Joan Batiste Moyselo se relaciona con cinco remitentes siendo los principales: Enriques de Faro y Estéfano Burnengo de Cagliari. Francisco Rato trabaja predominantemente por cuenta propia en relación con Faro y por medio de envíos sueltos con Orán y Cagliari mediante sus respectivos remitentes. Los socios principales de Vicent Medrano son Agustí Ernández de Alicante y Onorat Rafel de Lagos. Esteve Burnengo actúa en solitario con Cagliari o posiblemente sería más exacto decir que actúa en solitario en relación con Valencia porque aparece como remitente habitual de

muchos destinatarios, aunque él mismo no sea el principal. Tomás Gayvis se relaciona con Antoni María Franguelo de Cerdeña. Francisco Cases se relaciona con tres remitentes de Cerdeña, siendo el principal Francisco Bueno y con uno de Alicante Francesc Rich. Y, por último, Antonio Maynón actúa por cuenta propia tanto en origen como en destino.

Respecto al *atún* de Bada los resultados son:

Predominio de la navegación directa con 229.134,78 @ o sea el 77 %.

En cuanto a la navegación indirecta representa en total 68.549,82 @, o sea el 23 %.

Da lugar a las siguientes rutas:

A través de Mallorca pasa el 14 % del flujo. Cerdeña Mallorca Valencia con 19.605,67 @; Portoscuso Mallorca Valencia con 9.747,41 @; Cagliari Mallorca Valencia con 12.969,44 @. A través de Alicante pasa el 5 % del tráfico. Faro Alicante Valencia con 13154,2 @; Cagliari Alicante Valencia 739 @. Y a través de Barcelona el 3 %. Cerdeña Barcelona Valencia con 4.633,52 @, quedando las demás escalas como marginales.

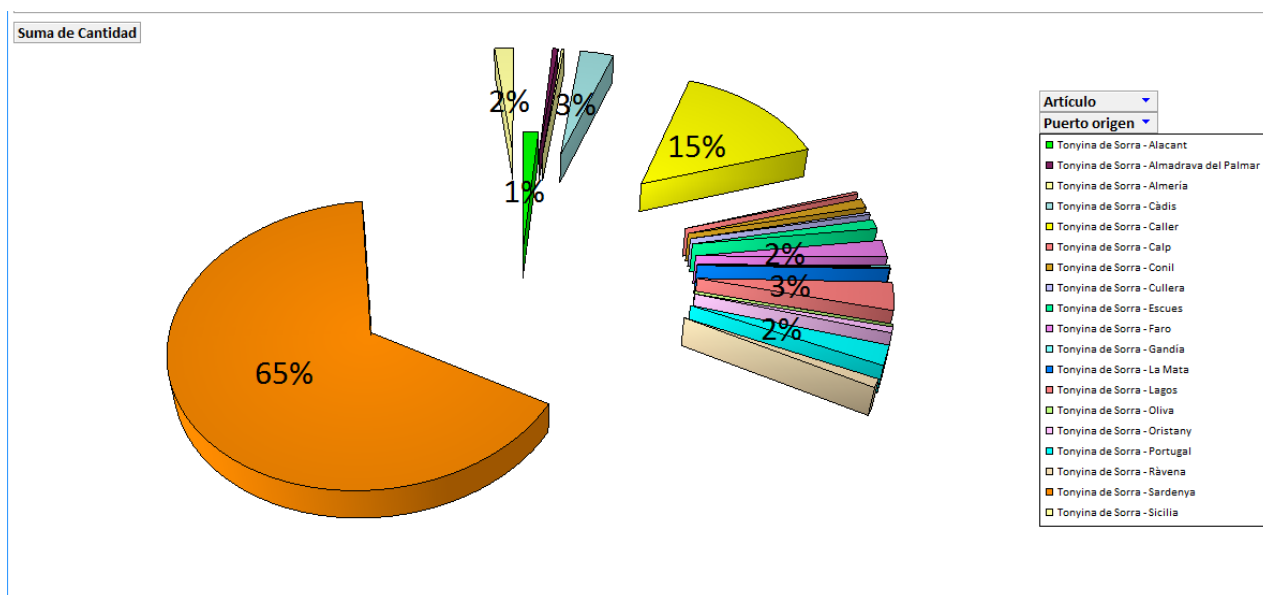
Atún de ventresca

Por lo que se refiere al atún de ventresca los resultados son los siguientes:

De un total de 74.626,42 @, tenemos un 5 % de mercancía en tránsito, por tanto, lo desembarcado son unas 70.895,1 @. Con los resultados corregidos: En cabeza volvemos a tener a Cerdeña con 47.633,73 @, o el 65 %, al cual conviene sumar los resultados de Cagliari con 10.708,1 @, o el 15 %, o sea, en total, el 80 %; seguido de Lagos con 2.446,09 @, o el 3 %; Faro con 1.522,34 @, o el 2 % y Portugal con 1.714,48 @, o el 2 % que juntos sumarían el 7 %; a continuación, tenemos a Cádiz con 2.379,58 @, el 3 %; Sicilia con 1.330,2 @, el 2 % y Alicante con 1.049,23 @ o el 1 %.

Gráfica 128

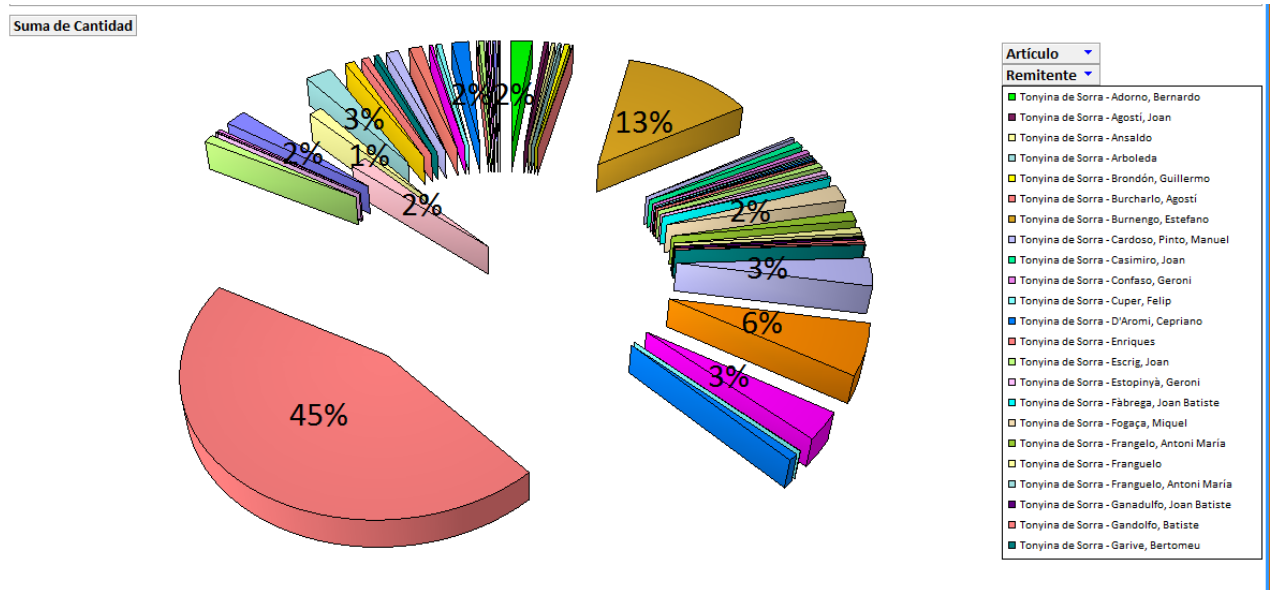
Porcentaje de atún de ventresca por puertos



De una lista de cincuenta y dos comerciantes, los principales remitentes son los siguientes: En primer lugar encontramos a los herederos de Ascanio Sobregondi con 3.2501,22 @ o el 45 % y les siguen Estéfano Burnengo 9.200,55 @ o el 13 %; Bertomeu Gaxi con 4.434 @ o el 6 %; Antoni Gaugier con 2.453,48 @ o el 3 %; Tomàs Giberti con 2.379,57 @ o el 3 %; Joan Batiste Montoniu con 1.847,5 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 1.507,55 @ o el 2 % Miquel Fogaça con 1.478 @ o el 2 %; Agustín Martín con 1.478 @ o el 2 %; Francisco Rico Bueno con 1.197,18 @ o el 2 % Mateu Martín con 1.108,5 @ o el 2 % y Antoni Maynón con 923,75 @ o el 1 %.

Gráfica 129

Porcentaje de atún de ventresca por remitentes



Por puertos, los herederos de Ascanio Sobregondi trabajan con cuatro puertos: Cerdeña, Sicilia, Cagliari, La Mata y Oristano siendo Cerdeña el principal; Estéfano Burnengo trabaja con tres: Cerdeña, Cagliari y Oristano, volviendo a ser Cerdeña el principal; Tomàs Giberti trabaja con tres puertos: Cerdeña, Cagliari y Cádiz, siendo Cerdeña el principal.

Los remitentes que trabajan con Cerdeña son dieciocho, y, entre ellos, como hemos dicho, figuran en cabeza los herederos de Ascanio Sobregondi que representan el 63 % de los envíos, seguidos de Estéfano Burnengo al que corresponde el envío del 15 % quedando el resto de los envíos en manos de pequeños comerciantes.

Con Cagliari trabajan nueve comerciantes el principal de ellos es Bertomeu Gaxi al que corresponden el 41 % de los envíos, seguido de Estéfano Burnengo al que corresponde el 19 % de los mismos.

Con Lagos trabajan tres remites siendo los dos principales Miquel Fogaça con el 60 % de los envíos y Onorat Rafel con el 37 %.

Con Portugal sólo actúa Antoni Gaugier.

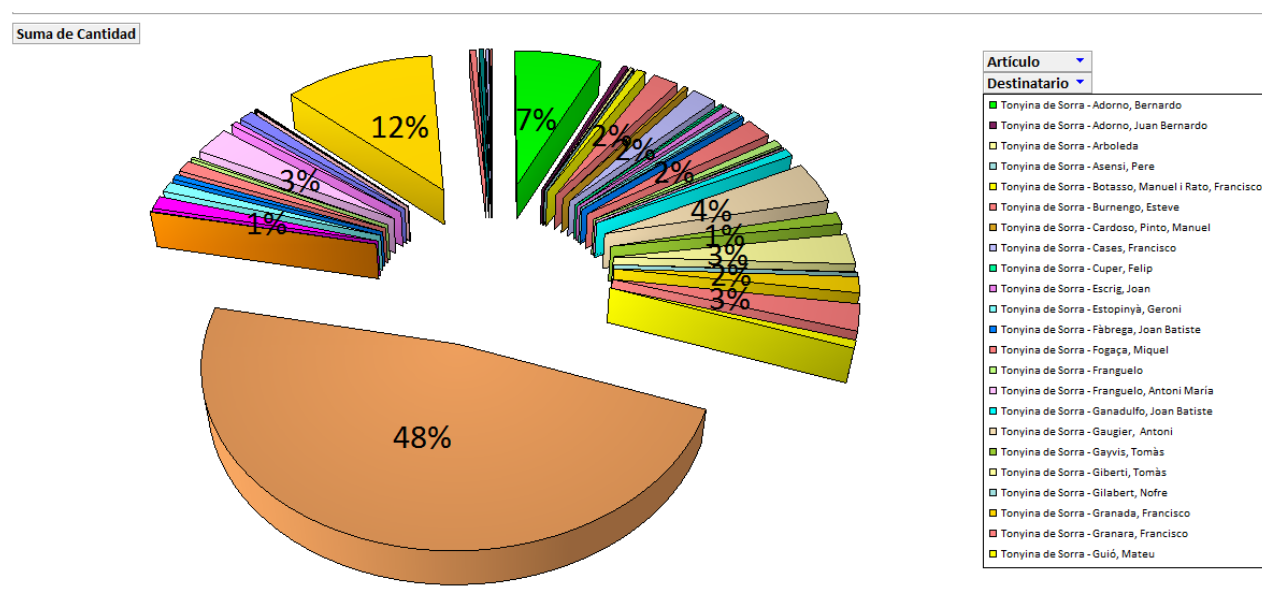
Con Cádiz trabajan tres remitentes siendo el principal Joan Batiste Montoniú con el 78 % de los envíos, seguido de lejos por Tomàs Giberti con el 15 %.

Con Sicilia trabajan tres remitentes siendo los principales los herederos de Ascanio Sobregondi a los que corresponde el 52 % de los envíos, seguidos de Geroni Confaso al que corresponde el 28 % y Batiste Gandolfo con el 21 % restante.

En Alicante tenemos a cuatro remitentes siendo los dos principales: Francesc Rich al que le corresponde el 35 % de los envíos de este puerto y Pedro Palacios al que corresponde el 33 % de los mismos.

Los destinatarios son los siguientes: Los herederos de Ascanio Sobregondi con 34.779,51 @ o el 48 %, seguidos de Ascanio Sobregondi con 8.498,5 @ o el 12 %; Bernardo Adorno con 4.884,79 @ o el 7 %; Antoni Gaugier con 2.941,22 @ o el 4 %; Tomàs Giberti con 2.172,65 @ o el 3 %; Joan Batiste Moyselo con 2.017,47 @ o el 3 %; Francisco Granara con 1.847,5 @ o el 3 %; Estéfano²⁶⁰ Burnengo con 1.478 @ o el 2 %; Miquel Fogaça con 1.478 @ o el 2 %; Francisco Cases con 1.404,09 @ o el 2 %; Francisco Granada con 1130,67 @ o el 2 % y Antonio Maynón con 923,75 @ o el 1 %.

Gráfica 130
Porcentaje de atún de ventresca por destinatarios



Las relaciones siguen el siguiente esquema: Los herederos de Ascanio Sobregondi trabajan por cuenta propia en más del 92 % de los casos y en el resto lo hace a través de Estefano Burnengo. Los principales remitentes de Ascanio Sobregondi son Bertomeu Gaxi de Cagliari, y Estefano Burnengo de Cerdeña. Bernardo Adorno actúa

²⁶⁰ El escribano a veces habla de Esteve Burnengo o Estefano Burnengo, pero parece ser el mismo.

como destinatario y remitente en relación a un envío de 1.507,05 @ de Cerdeña y en relación Francisco Bueno Rico, Martín Agustín y Carlos Martí, todos de Cerdeña, que, si bien individualmente no son muy importantes, sumados son más de la mitad de la carga que maneja, y por último también se relaciona con Pedro y Barbe de Escues. Antoni Gaugier trabaja fundamentalmente solo, con Cagliari y Portugal, aunque haya algún envío marginal que encargue a otro. Tomàs Giberti trabaja por cuenta propia en relación con Cagliari, Cerdeña y Cádiz y a través de sus corresponsales Francisco Lo Bueno de Rávena y Geroni Confaso de Sicilia. Francisco Granara se relaciona con Joan Batiste Montoni de Cádiz. Estefano Burnengo trabaja por cuenta propia en relación con Cagliari. Miquel Fogaça actúa en solitario en relación con el puerto de Lagos. Los corresponsales de Francisco Cases son Josep Navarra y Agustín Martín, ambos de Cerdeña y Francesc Rich de Alicante. Los corresponsales de Francisco Granada son Mateu Martín de Cerdeña al que corresponde el 98 % de sus transacciones. Y por último Antonio Maynón actúa por cuenta propia en relación con Cerdeña.

Se confirma por tanto el predominio claro del atún mediterráneo sobre el del Atlántico y dentro del Mediterráneo, a su vez, destacan los bancos de atún sardo para este periodo.

Por último, por lo que se refiere al *atún de ventresca* los resultados son los siguientes: En cuanto a la navegación directa en primer lugar se destaca Cerdeña con 41.361,83 @, seguido muy de lejos por Cagliari con 41.67,95 @ cuyo volumen debería consignarse con el anterior; a continuación, tenemos Cádiz con 2.379,58 @; Portugal con 1.714,48 @; Lagos con 916,36 @ y Faro con 339,94 @ que juntos hacen 2.970,78 @ procedentes de dominios portugueses; las restantes cantidades irían referidas a Sicilia con 960,7 @; Escues con 849,84 @ y Conil con 827,67 @. En total 53.518,35 @ sumarían el conjunto de la navegación directa, el 75 %.

Para la navegación por escalas podemos trazar las siguientes rutas:

Cagliari Mallorca Valencia con 6.540,15 @; seguida de Cerdeña Mallorca Valencia con 5.887,61 @ y Portosuso con 1.433,66 @. A renglón seguido en orden de importancia tenemos Lagos Alicante Valencia con 1.529,73 @, Faro Alicante Valencia 1.182,4 @ y por último tendríamos Cerdeña Barcelona Valencia con 953,3 @ y Sicilia Barcelona Valencia con 369,5 @. En total 17.896,35 @, el 25 %.

Arenque

El arenque es un pez del orden de los fisóstomos que de 18 a 36 cm de longitud y un peso de hasta 700 gr., con dorso verde azulado y vientre, nadan en bandadas en superficie a la búsqueda de plancton que habita el Atlántico ello hace se utilicen redes de deriva para enmallar los bancos, escogiéndose la noche para hacer más difícil la detección de las redes por los peces. La época del arenque coincide con la del desove que varía según regiones. Los mayores bancos se encuentran en las islas Shetland a donde se dirigen los arenqueros de las Provincias Unidas en mayo, pero la llegada de arenque al puerto de Valencia depende fundamentalmente de las necesidades del mercado, generalmente en Cuaresma. El descubrimiento de la técnica del ahumado, añade al salado, un tratamiento que permite que la conserva pueda durar años en vez de meses como sucedía antes.²⁶¹ Esto tiene una gran trascendencia comercial porque al convertir el pescado en una mercancía duradera otorga al vendedor mayor capacidad de maniobra tanto en el transporte, permitiéndole acceder a más mercados como de resistencia frente a las bajadas de precios. Por su hábitat los puertos de origen de la base de datos que tengan puertos mediterráneos, al igual que en el caso del bacalao, deben de considerarse escalas.

El arenque se divide básicamente en dos grandes grupos: el arenque ahumado²⁶² que constituye el 76 % del total, 57.202,83 @²⁶³, y el arenque sin especificar, que posiblemente también vaya ahumado o salado aunque el escribano no lo consigne, y que constituye el 20 % restante, 14.932,93 @. En total 72.135,76 @ para el periodo estudiado.

Atendiendo al arenque ahumado, tras corregir los cálculos, por origen tenemos en cabeza a Alicante con 28.331,59 @, el 51 %, lo cual no es significativo porque el arenque, al igual que el bacalao se trata de una especie de aguas atlánticas; seguido de Holanda con 16.892,75 @, el 31 %; en frente quedarían los orígenes anglosajones:

²⁶¹ Alcalá-Zamora, J. *España, Flandes y el Mar del Norte*, p. 60.

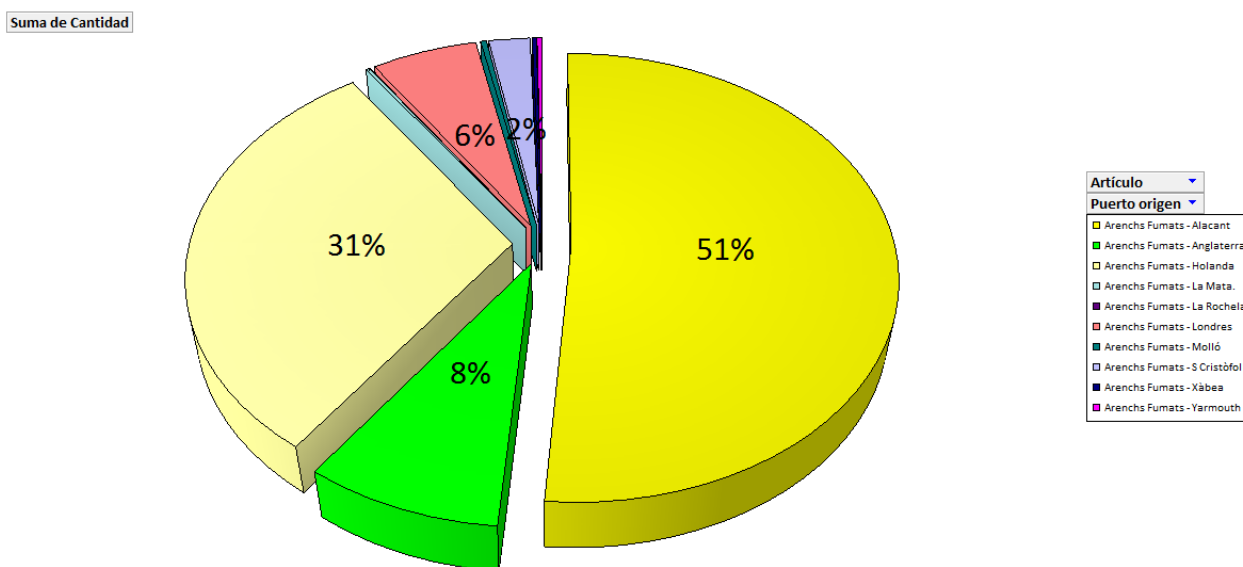
²⁶² Se ha mantenido la distinción por respetar el criterio del escribano pero muy probablemente el arenque a secas se trate de arenque ahumado o salado.

²⁶³ Del cual la mercancía en tránsito representa el 5 %, es decir un 1 % de Inglaterra y un 4 % de Yarmouth (Nueva Escocia). De Yarmouth se hace una descarga testimonial.

Inglaterra 4.910,11 @, el 8 %; Londres con 3.353,41 @, el 6 %; y San Cristóbal (Antillas inglesas) con 1.314,55 @, el 2 %, en total sumarían el 16 %. Respecto del contingente de Alicante, si nos fijamos en el origen de los comerciantes: Alexander Bens con 3.672,86 @, el 6 %; Micó Aron con 2.615,22 @, el 5 % e Isach Tyler con 2.011,26 @, el 4 % y Felip Cuper con 369,5 @, el 1 % deberíamos concluir que, al menos 8.668,84 @, es decir un 16 % del porcentaje de la carga de Alicante, que en el total valenciano representa el 15 %, podría sumarse al 16 % del arenque inglés con lo cual el arenque inglés representaría, de hecho, un 31 %.

Gráfica 131

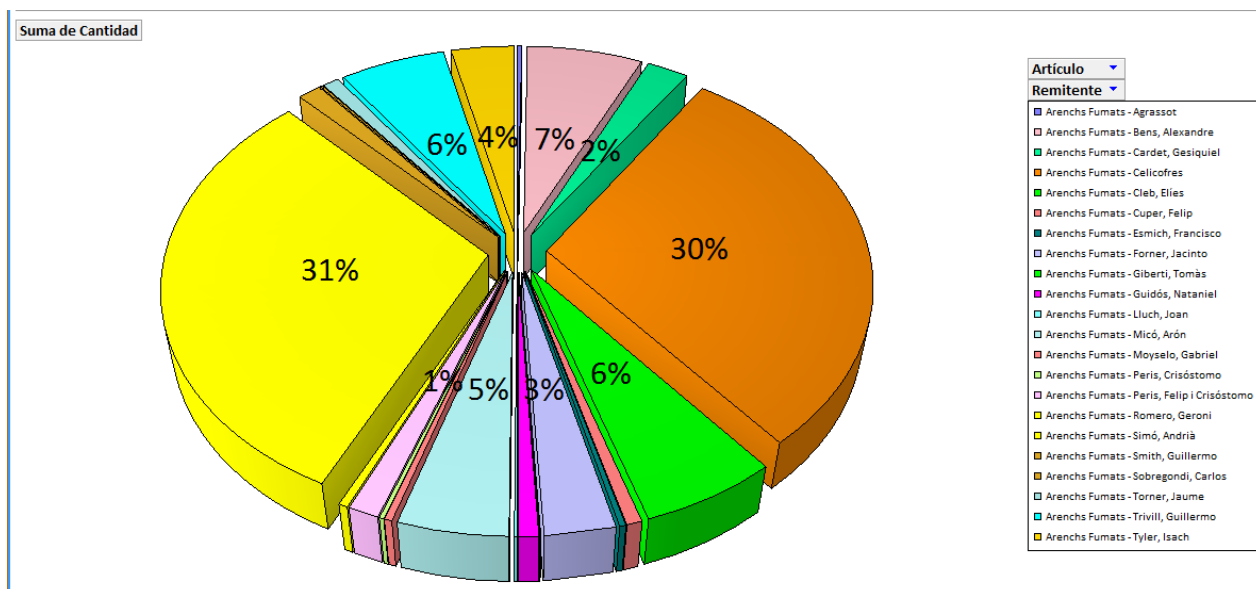
Porcentaje de arenque ahumado por puertos



Los remitentes son: Adrià Simó con 16.892,75 @ o el 31 %, seguido de los Celicofres con 16.431,9 @ o el 30 %; Alexandre Bens con 3.672,86 @ o el 7 %; Guillermo Trivil con 3.352,11 @ o el 6 %; Elies Cleb con 3.286,37 @ o el 6 %; Arón Micó con 2.615,22 @ o el 5 %; Isach Tyler con 2.011,26 @ o el 4 %; Jacinto Forner con 1.676,05 @ o el 3 %; Gesiquiel Cardet con 1.314,55 @ o el 2 %; y Felip y Crisóstomo Peris con 739 @ o el 1 %.

Gráfica 132

Porcentaje de arenque ahumado por remitentes

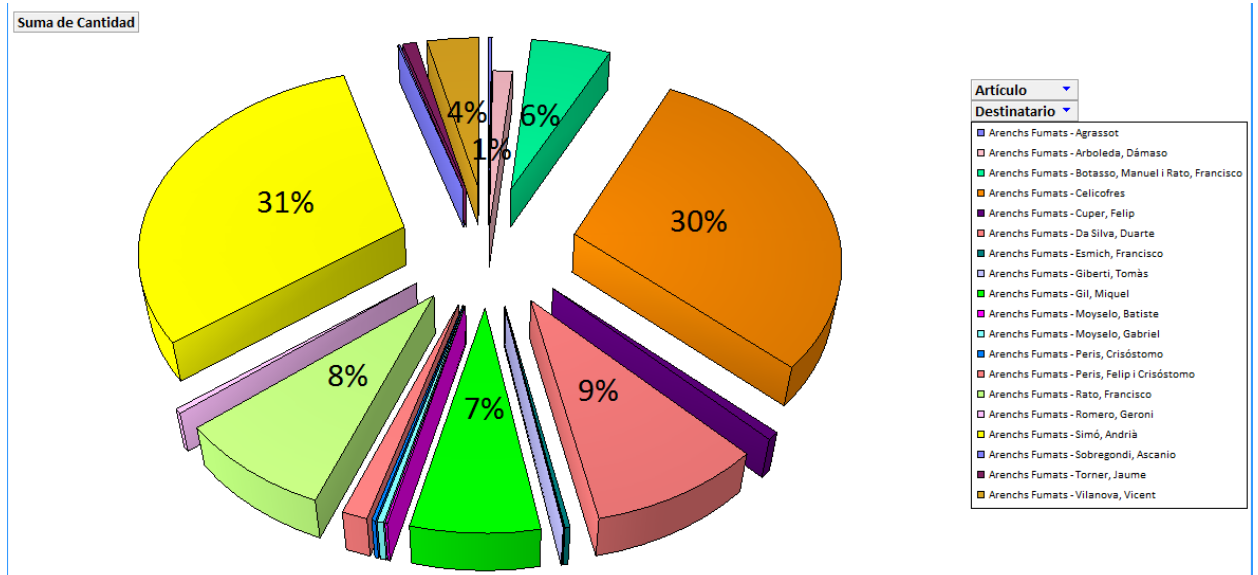


Según orígenes Andrià Simó monopoliza la totalidad de los envíos holandeses. Con Alicante trabajan los Celicofres que representan el 58 % de los envíos, seguidos de Alexandre Bens con el 13 %; Arón Micó con el 9 %; Isaach Tyler con el 7 %; Jacinto Forner con el 7 %; Jaume Torner con el 2 % y Felip Cuper con el 1 %. Con Londres trabaja fundamentalmente Elies Cleb y finalmente con San Cristóbal trabaja Gesiquiel Cardet. Vicent Vilanova se relaciona con Isaach Tyler de Alicante.

Los destinatarios son los siguientes: Andrià Simó con 16.892,75 @ o el 31 % y le siguen: los Celicofres con 16.431,9 @ o el 30 %; Duarte Da Silva con 5.028,16 @ o el 9 %; Francisco Rato con 4.600,92 @ o el 8 %; Miquel Gil con 3672,86 @ o el 7 %; Manuel Botasso y Francisco Rato asociados con 3.084,51 @ o el 6 %; Vicent Vilanova con 2.011,26 @ o el 4 %; y Dámaso Arboleda con 739 @ o el 1 %.

Gráfica 133

Porcentaje de arenque ahumado por destinatario



Las relaciones se entablan del siguiente modo: Andrea Simó lleva las relaciones personalmente en origen y destino, al igual que los Celicofres. Duarte Da Silva se relaciona con Guillermo Trivil de Inglaterra y con Jacinto Forner de Alicante. Francisco Rato se relaciona con Elies Cleb de Londres y con Gesiquiel Cardet de San Cristóbal. Miquel Gil se relaciona con Alexandre Bens de Alicante. Manuel Botasso y Francisco Rato se relacionan con Nataniel Guidós de Alicante y, de forma marginal, con Arón Micó, también de Alicante. Vicent Vilanova se relaciona con Isaach Tyler de Alicante y en último lugar Dámaso Arboleda se relaciona con Guillermo Smith de Inglaterra.

Por años las mejores cosechas de arenque ahumado llegan a Valencia en 1.653 con 16.892,75 @ de Holanda, 1.667 con 1.6431,9 @ de Alicante, 1.670 y 1.651 con 7360,17 @ de Alicante y 3352,11 @ de Londres, 1652 con 3.084,51 @, y 1654 con 3.286,37 @ de Londres y 1.314,54 @ de San Cristóbal.

De todos estos envíos la presencia holandesa es especialmente notable en el año 1.653 durante la primera guerra angloholandesa como respuesta a las medidas proteccionistas de Cromwell. La apertura de este nuevo frente va a permitir a los portugueses la reconquista de Brasil, en manos neerlandesas desde 1.630.

Por otro lado, lo que también es de destacar es que, los envíos holandeses, si bien aparentemente muy elevados, por trabajar en sistema de monopolio, aparecen en una partida extraordinaria, fuera de la cual desaparecen completamente, mientras que por el contrario las remesas inglesas, además de ser mayores, sus envíos aparecen más constantes, más escalonados y más regulares en el tiempo.

España sostiene un delicado equilibrio diplomático entre la República inglesa y sus relaciones comerciales con Holanda, mientras que en 1.670 el principal contingente que llega a Valencia, aunque sólo vaya de paso, después del segundo Tratado de Madrid, ya es de Yarmouth lo que describe una lenta progresión de Inglaterra en el mercado valenciano y que aunque a efectos de porcentaje parece que Holanda esté por delante de Inglaterra el análisis de la tendencia a lo largo del periodo demuestra que los holandeses están siendo desplazados por los ingleses. El tráfico se ve entorpecido entre 1.654 y 1.660 por la guerra con Cromwell y por las guerras entre Inglaterra y Holanda sobre todo a partir de la segunda en que los ingleses cuentan con Tánger para cerrar el paso a sus competidores.

La navegación desde Yarmouth y Holanda a Valencia se hace de forma directa, en cambio desde San Cristóbal, desde Londres y desde Inglaterra se hace a través del puerto de Alicante.

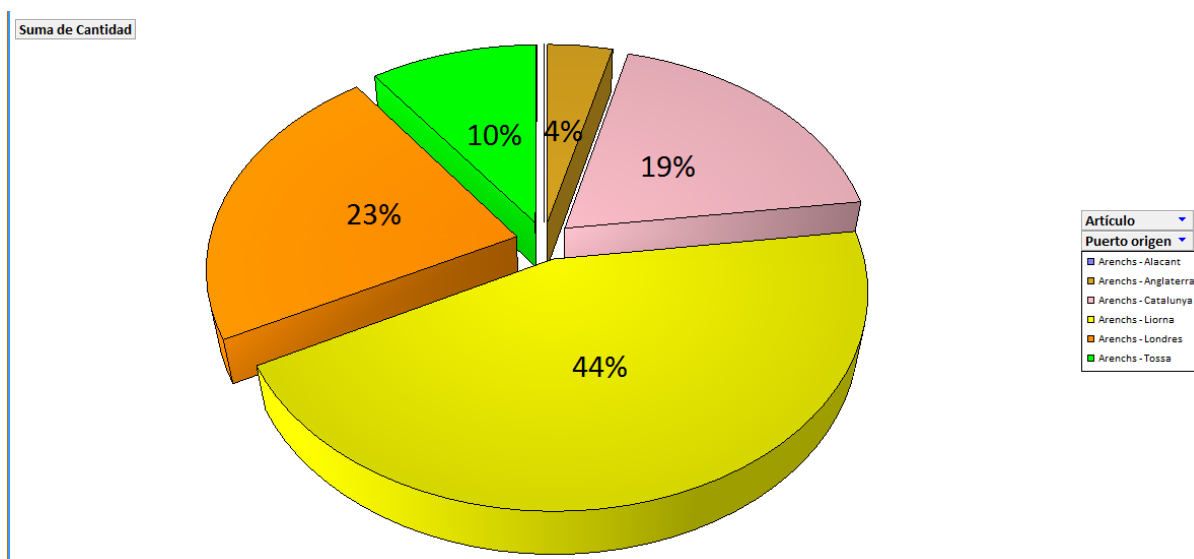
Arenque

Por lo que se refiere al arenque sin especificar o arenque genérico tenemos un total de 14.932,93 @.

Por puertos: En cabeza tenemos a Liorna de donde provienen 6.637,18 @ o el 44 %; en segundo lugar, Londres con 3.364,97 @, es decir el 23 %; Inglaterra con 591,2 @, o el 4 %; Cataluña con un volumen de 2.826,27 @, o el 19 % y por último Tossa con 1.511,72 @ o el 10 %. Es decir, el de origen inglés con 3.956,17 @ suma el 27 % y el de origen catalán son 4.337,99 @, es decir el 29 %.

Gráfica 134

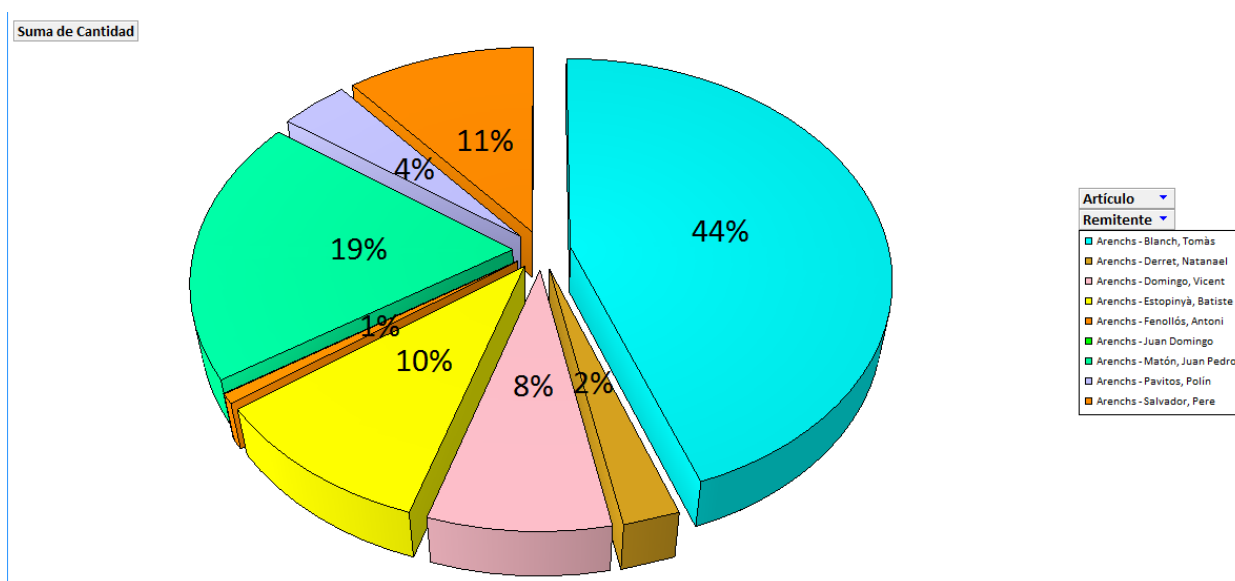
Porcentaje de arenque genérico por puertos



Los remitentes son los siguientes: el mayor de ellos es Tomàs Blanch que suma 6.636,18 @ el 40 % del arenque a secas que actúa desde Liorna, seguido por Juan Pedro Matón de Londres con 2.892,01 @, el 19 %, desde donde también remitiría arenque, aunque en menor cuantía, Nathanael Derret con 369,5 @, o el 2 % y a Antoni Fenollós con 103,45 @, o el 1 % y, a su vez, en cantidad tendríamos a Batiste Estopinyà de Tossa, a Salvador Pere de Cataluña con 1643,18 @, el 11 %, a Vicent Domingo de Cataluña, también de Cataluña, con 1183,08 @, el 8 % y a Pavitos Polín de Inglaterra con 591,2 @, el 4 %.

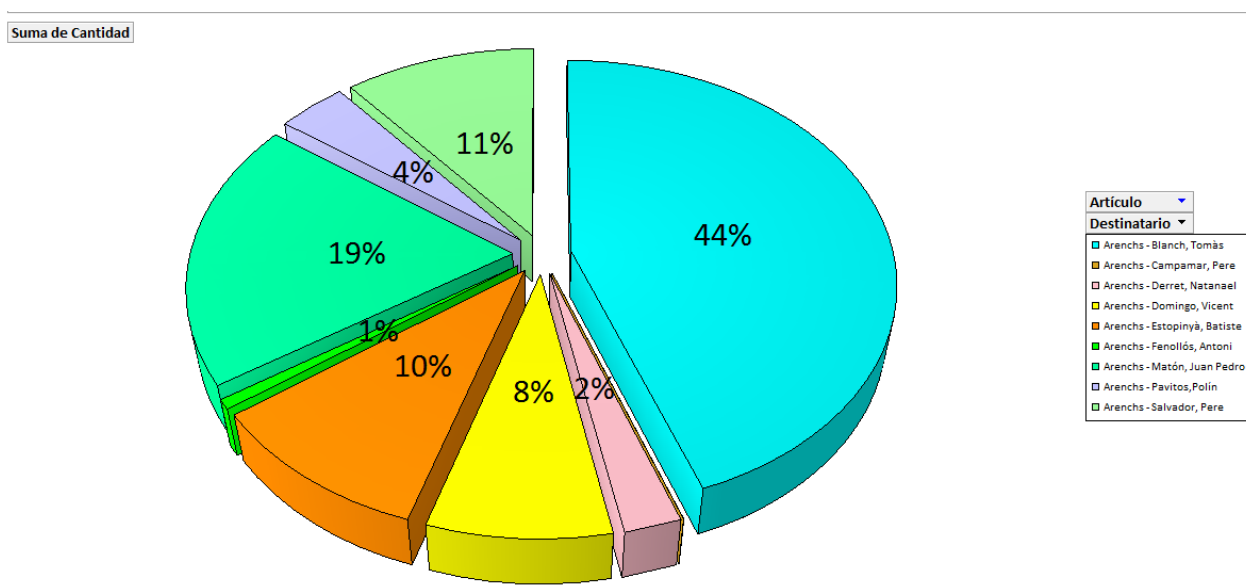
Gráfica 135

Porcentaje de arenque genérico por remitentes



Destinatarios: En el caso del arenque ahumado los destinatarios suelen coincidir con los remitentes salvo en el caso de Miquel Gil que actúa como factor comercial de Alexandre Bens en la ciudad de Valencia y del que recibe 3.682,86 @ en febrero de 1651; Francisco Rato que recibe 1314,55 @ de Gesiquiel Cardet de San Cristóbal en marzo de 1654 y 3286,37 @ de Elies Cleb también en marzo de dicho año; Duarte Da Silva que recibe 1676,05 @ de Jacinto Forner en marzo de 1651 y 3352,11 @ de Guillermo Trivill en marzo del mismo año; Francisco Rato asociado con Manuel Botasso que reciben 2615,22 @ en marzo de 1652 de Arón Micó y 469,29 @ de Nataniel Guidós en abril; Dámaso Arboleda que recibe 739 @ de Guillermo Smith en febrero de 1663. En el caso del arenque a secas el remitente y el destinatario coinciden siempre.

Gráfica 136
Porcentaje de arenque genérico por destinatarios



En lo referente a la navegación se aprecian dos formas de entidad variable: navegación indirecta con origen en Londres o Inglaterra canalizada a través del puerto de Alicante que afectaría a la ruta Londres Alicante Valencia; 3.364,97 @ y a la ruta Inglaterra Alicante Valencia con 591,2 @; y la navegación directa que correspondería a las rutas: Liorna Valencia con 6637,18 @; Cataluña Valencia con 2.826,27 @ y Tossa Valencia con 1.511,72 @.

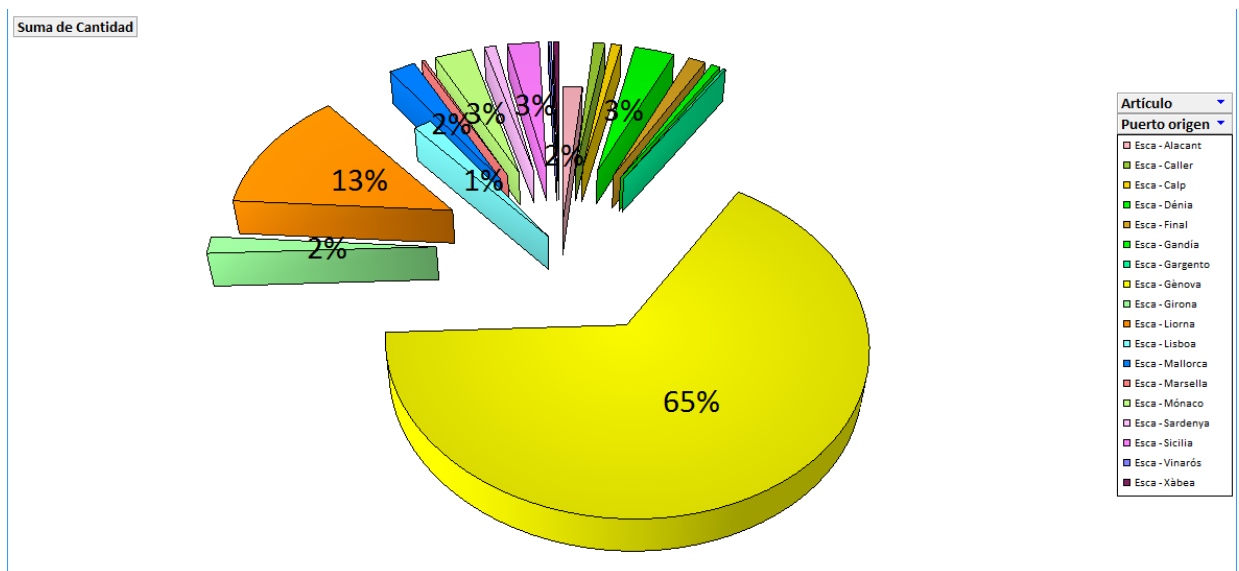
La principal caída de este producto se produce durante la gran peste de Londres.

Cebo

Se refiere a pescado de deshecho que se utiliza para pescar y cuya importancia radica en la altísima eficacia a la hora de atraer a las presas y multiplicar las capturas. El mercado al cual va dirigido este producto es un mercado interno del propio mundo de los pescadores. A lo largo del periodo estudiado arriba al puerto de Valencia un volumen de 1.046,82 @, de las cuales el 23 % corresponde a mercancía en tránsito.

Con el cálculo corregido, su origen se distribuye del siguiente modo: De Génova procede el 65 % de este producto sumando 562,89 @, seguido de Liorna, con 110,88 @, el 13 %; Denia con 28,22 @, o el 3 %; Mónaco con 26,23 @, o el 3 %; Cagliari con 25,38 @, o el 3 %; Sicilia con 22,35 @, o el 2 %; Mallorca con 18,51 @, o el 2 % y Gerona con 14,78 @, o el 2 % y Lisboa con 12,3 @ o el 1 %.

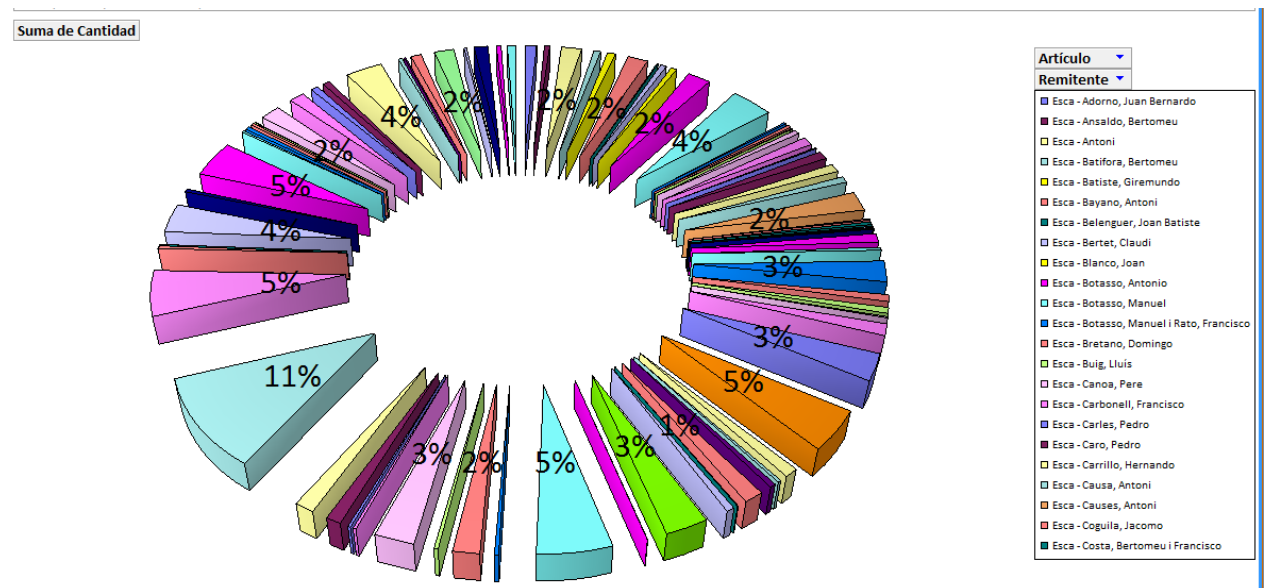
Gráfica 137
Porcentaje de cebo por puertos



El comercio se nos presenta fragmentado en una abigarrada lista de remitentes entre los que no destaca especialmente ninguno y casi todos proceden de Italia; el mayor de todos es Pedro Matón con 96,1 @ o el 11 % y les siguen: Jacomo Montero con

48,78 @ o el 5 %; Gerónimo Lobo con 48,37 @ o el 5 %; Antoni María Franguelo con 42,65 @ o el 5 %; Joan Batiste Moyselo con 39,96 @, o el 5 %; Manuel Botasso con 36,24 @ o el 4 %; Lucas Rato con 31,77 @ o el 4 %; Joan Agustí Moyselo con 31,35 @ o el 4 %; Franguelo con 28,3 @ o el 3 %; Antoni Llobarch con 28,11 @ o el 3 %; Jacomo Manito con 25,92 @ o el 3 %; Francisco Farines con 22,53 @ o el 3 %; Antonio Causes con 21,18 @ o el 2 5; Antonio Botasso con 20 @ o el 2 %; Antoni con 17,6 @ o el 2 %; Antoni Bayano con 17,6 @ o el 2 %; Sebastià Pavia con 17,2 @ o el 2 %; Joan Malbech con 17,17 @ o el 2 %; Antoni Rovoreto con 17,12 @ o el 2 % y Manuel Gigó con 13 @ o el 1 %.

Gráfica 138
Porcentaje de cebo por remitentes

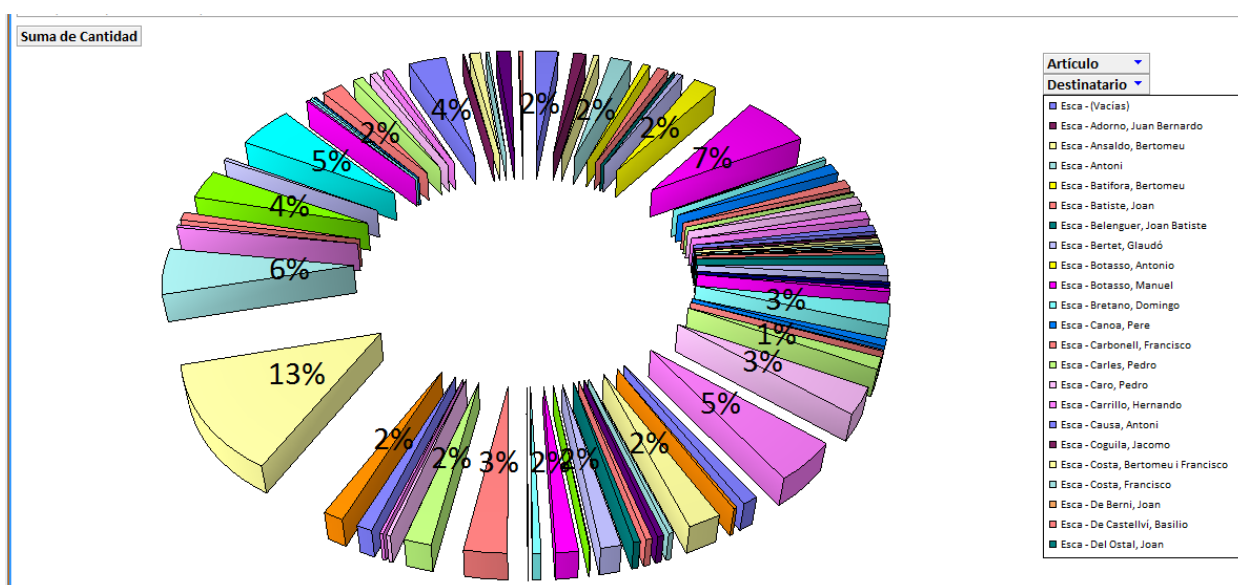


De este volumen de carga Pedro Matón fleta 87,1 @, o sea el 90% hacia el puerto de Valencia desde Génova y 9 @ tan solo desde Sicilia. Jacomo Montero trabaja íntegramente con Génova. Gerónimo Lobo actúa desde Génova en el 83 % de los casos y desde Cagliari en el restante. Joan Batiste Moyselo actúa desde Liorna en el 44 % de los casos, desde Génova en el 43 % y desde Alicante en el resto de los casos. Antoni María Franguelo actúa desde Liorna en el 86 % de los casos y desde Génova en el restante. Manuel Botasso actúa desde Liorna en el 67 % de los casos y desde Sicilia en el resto. Lucas Rato actúa desde Génova en el 52 % de los casos, desde Cerdeña en el 25 % de los casos, desde Alicante en el 16 % y desde Marsella en el resto. Joan Agustí

Moyselo actúa desde Mónaco en el 84 % de los casos y desde Génova en el resto. Sebastià Pavía tanto desde Génova como desde Gerona a partes iguales. Joan Malbech actúa en un 64 % desde Génova y el resto desde Gandía. Francisco Farines actúa desde Liorna. Y Franguelo, Antoni Llombarch, Jacomo Manito, Antonio Causes, Antonio Botasso, Antoni, Antoni Bayano, Antonio Rovoreto y Manuel Gigó desde Génova.

Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar Pedro Matón con 113,58 @ o el 13 % y le siguen: Manuel Botasso con 57,04 @ o el 7 %; Jacomo Montero con 48,78 @ o el 6 %; Joan Batiste Moyselo con 47,08 @ o el 5 %; Antoni María Franguelo con 42,65 @ o el 5 %; Joan Agustí Moyselo con 31,35 @ o el 4 %; Franguelo con 28,3 @ o el 3 %; Gerónimo Lobo con 27,01 @ o el 3 %; Francisco Farines con 22,53 @ o el 3 %; Francisco Gaugier con 21,18 @ o el 2 %; Antonio Botasso con 20 @ o el 2 %; Antoni con 17,6 @ o el 2 %; Sebastià Pavía con 17,2 @ o el 2 %; Joan Malbech con 17,17 @ o el 2 %; Los destinatarios sin consignar se refieren a envíos de Manuel Botasso y Francisco Rato 2 @ y Joan Batiste Moyselo 17,12 @; Mateu Guió con 14,11 @ o el 2 %; Manuel Gigó con 13 @ o el 2 %; Juan Pedro Matón con 13 @ o el 2 %; Bartolomé Fioravanti con 12,3 @ o el 1 %.

Gráfica 139
Porcentaje de cebo por destinatarios

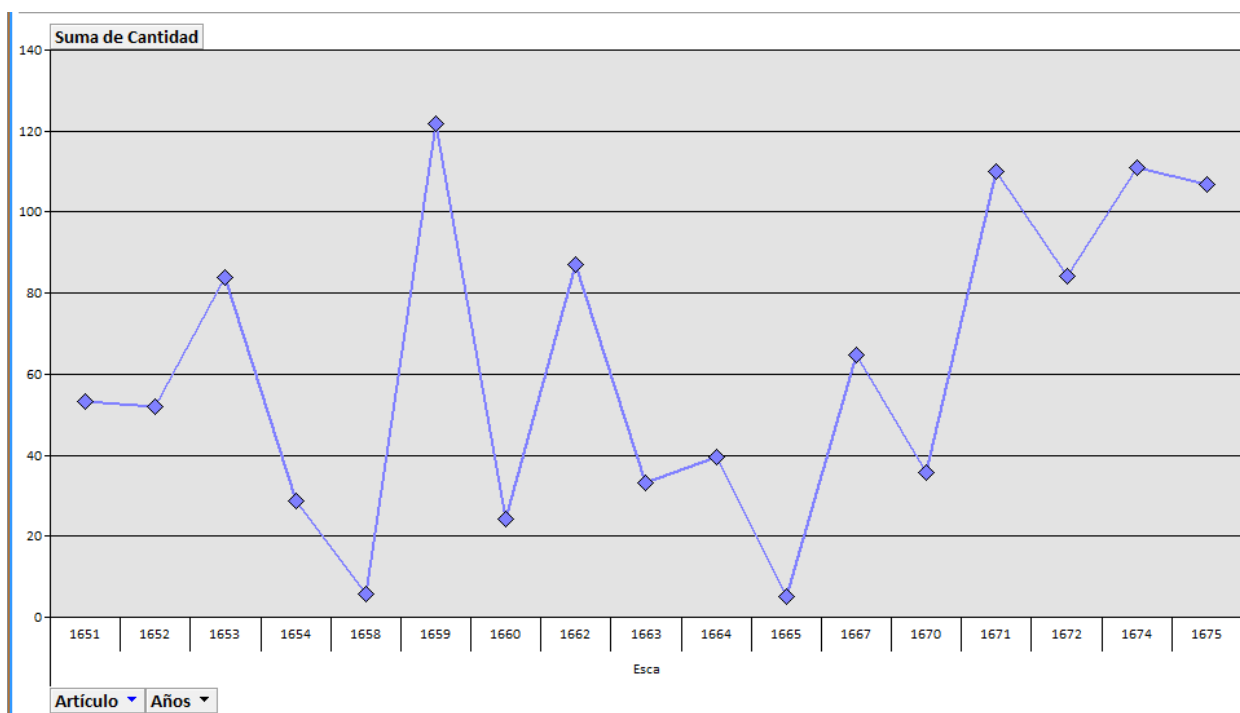


Las relaciones se establecen del siguiente modo: Pedro Matón lleva la mayor parte de sus transacciones, o sea el 85 %, en origen y en destino, por cuenta propia,

negociando el volumen restante a través de Gerónimo Lobo y Bernardo Pinzón. Manuel Botasso negocia el 64 % por cuenta propia en origen y destino y el resto a través de Antoni Bayano al que corresponde el 31 % de sus transacciones y lo que queda a Francisco Remoyn. Joan Batiste Moyselo actúa por cuenta propia en origen y destino por un volumen de un 49 % y a través de Antoni Rovoreto en un 36 % y a través de Batiste Giremundo lo demás. En el resto de los casos los comerciantes coinciden siempre remitente con destinatario.

La navegación directa representa el 68 % y la indirecta o a través de las escalas el 32 % restante siendo las principales rutas aquellas que van a través de Barcelona el 21 % del tráfico.

Gráfica 140
Evolución de la llegada de cebo a Valencia (1.651-1.675)



Teniendo en cuenta que el origen de la mercancía es italiano los vaivenes se verían afectados por la relación conflictiva entre España y Francia. 1658 es el año de la pérdida de Dunquerque frente a Inglaterra y Francia, del asedio a Badajoz de las tropas portuguesas, pero sobre todo 1.656 es el año en que se declara la peste en Cerdeña y de allí pasa a Nápoles y a Génova y eso provocó una caída de los envíos hasta 1.658.

6.1.3 Carne de Cerdo y sus derivados

Carne de Cerdo

Encontramos trece categorías de carne de cerdo, de las cuales las más relevantes son: cerdos, cerdos salados, y cerdos vivos y de las que la principal es la categoría de cerdos. Cabría incluir también los cerdos con sus menudillos, es decir los cerdos con sus vísceras embutidas que cada escribano les da un nombre diferente, pero se refieren a lo mismo

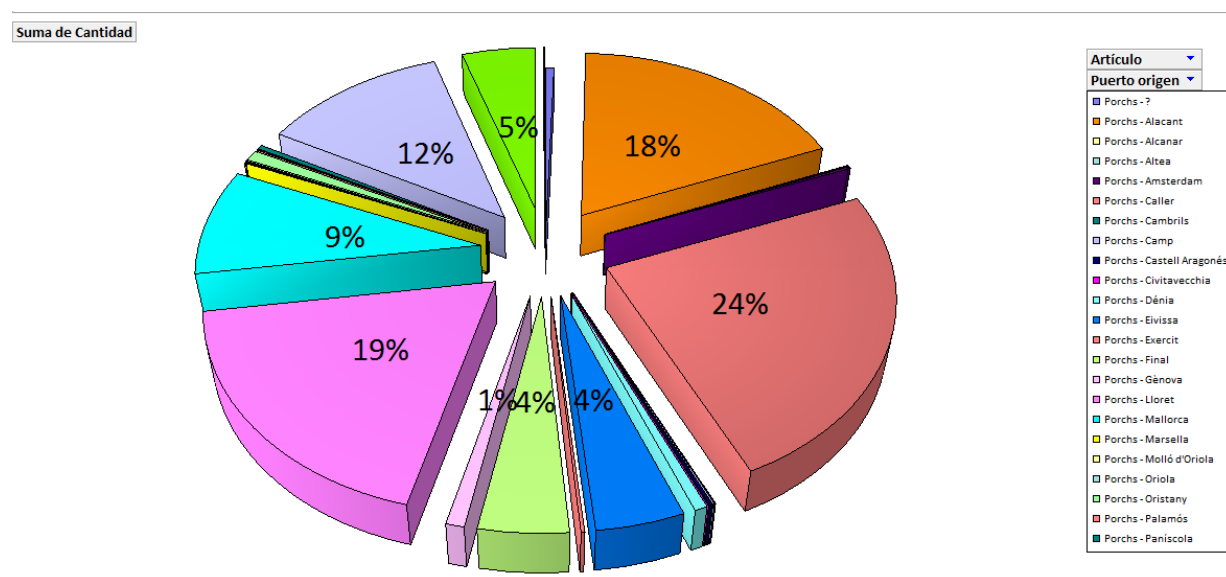
Vamos a centrarnos en la categoría principal, los *cerdos*. A lo largo del periodo estudiado se registra la llegada al puerto de Valencia de 1.249,8 cabezas de ganado sin que sea fácil especificar si se trata de ganado vivo ya que algunos escribanos indican cuando se trata de animales vivos y cuando de animales muertos, mientras que otros no dan más información salvo que se trata de un cerdo, aunque como en diversos lugares el escribano apunta medio cerdo, lo más probable es que se trate de ganado sacrificado.²⁶⁴ La mercancía en tránsito representa un 12 % y se refiere al tráfico entre Liorna y Barcelona a cargo de Tomàs Blanch. Por tanto, las cifras las corregiremos en dicho sentido.

Por su origen, destaca en primer lugar la mercancía procedente de Cagliari con 266 cabezas, o el 24 %, seguido de Lloret con 206 cabezas, o el 19 %, seguido de 200 cabezas de Alicante, o el 18 %; Cerdeña con 133 cabezas o el 12 %; Tarragona con 53 cabezas o el 5 %; Finale con 48,5 cabezas o el 4 %; Ibiza con 48 cabezas o el 4 %; y Génova con 10 cabezas o el 1 %.

²⁶⁴ Las fechas por meses son: Marzo con el 18 %, la época de la matanza; enero con el 16 % y febrero con el 12 % y noviembre con el 12 %, de cara a Navidad.

Gráfica 141

Porcentaje de cerdos por puertos

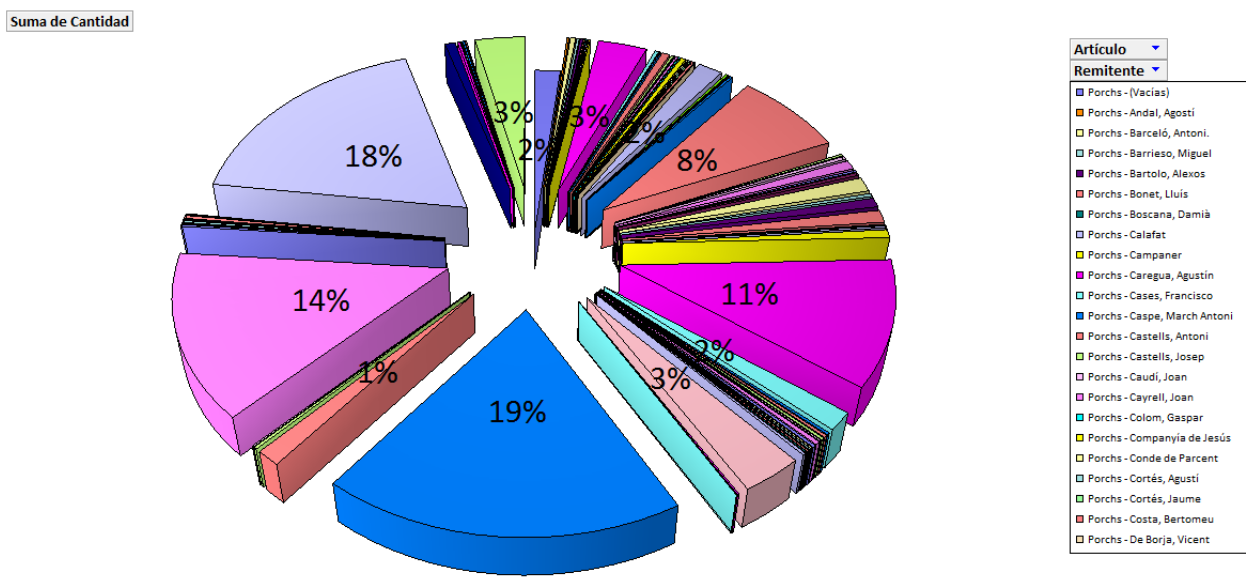


Por lo que se refiere a los remitentes, en primer lugar tenemos a Guillem Noguera al que corresponden 206 cabezas, o el 19 % del mercado; seguido por Antonio Sifré con 200 cabezas o el 18 %; a continuación tenemos a Pérez con 156 cabezas o el 14 %; en cuarto lugar figura Juan Gabriel Gómez con 119,5 cabezas o el 11 %; en quinto lugar tenemos a Ambrosio Esquer con 84 cabezas o el 8 %; en sexto lugar figura Pere Joan Vives con 38,5 cabezas o un 3 %, en séptimo lugar está Agustín Caregua con 37,5 cabezas o el 3 %; en octavo lugar cabe citar a Mascaros con 36 cabezas o el 3 %; en noveno lugar tenemos a Bernabé de Navas con 19 cabezas o el 2 %;²⁶⁵ en décimo lugar tenemos a Andreu Goragini con 17 cabezas o el 2 % y en undécima posición tenemos a Andrés Novara con 14,5 cabezas o el 1 %.

²⁶⁵ Hay un apartado de porcentaje con 19 unidades que pone vacías que se corresponde a dos entradas de remitentes que aparecen vacías, o bien porque el escribano olvidó consignar el remitente o tal vez porque éste coincida con el destinatario (si se tratara de este caso, uno de ellos sería Domingo Jauar y el otro sería Miquel Fiol) Al primero le correspondería 9 cabezas y al segundo 10, representando un 1 % respectivamente.

Gráfica 142

Porcentajes de cerdos por remitentes



Si agrupamos los remitentes por puertos, tenemos que con Cagliari trabajan ocho remitentes: Pérez, Ambrosio Esquer, Octavio Ferdana, Lluís Soler, Juan Gabriel Gómez, Francisco Cases, Bertomeu Costa y Miguel Barrioso, de los cuales los principales son: Pérez al que corresponde el 59 % de los envíos de este puerto que envía a Francisco Granada como destinatario en Valencia, Ambrosio Esquer al que corresponde el 32 % que envía a Francisco Rato en Valencia, Otavio Ferdana y Lluís Soler a los que corresponden respectivamente el 3 % de los envíos con este origen. Los cuales hacen sus envíos a Juan Bernardo Adorno el primero y a sí mismo el segundo. Con Ibiza trabajan veinte comerciantes. De los cuales el primero es March Ferrer que con 14 cabezas representa el 29 % de los envíos de este puerto. Muy por detrás quedan todos los demás el más importante de los cuales la Compañía de Jesús remite 4 cabezas, un 8 % y Vicent Ferrera que sólo remite 3 cabezas, es decir un 6 %. Con Mallorca trabajan veintiún comerciantes, de los cuales los más relevantes son Pere Joan Vives que representa el 38 % de los envíos de Mallorca, seguido de Bernabé de Navas que totaliza el 19 %, Fiol y Rius que suma el 12 % y Garri que representa el 8 % de los envíos de este puerto. Antoni Sifré trabaja en solitario como remitente de Alicante y destinatario de Valencia. Desde Lloret trabaja Guillem Noguera como remitente, al que corresponde la totalidad de los envíos de esta plaza, que actúa como corresponsal de Vicent Medrano. Desde Cerdeña podemos hablar de Juan Gabriel Gómez al que

corresponde el 88 % de los envíos y Andrés Novara al que corresponden el 11 % de los envíos restantes de este puerto.

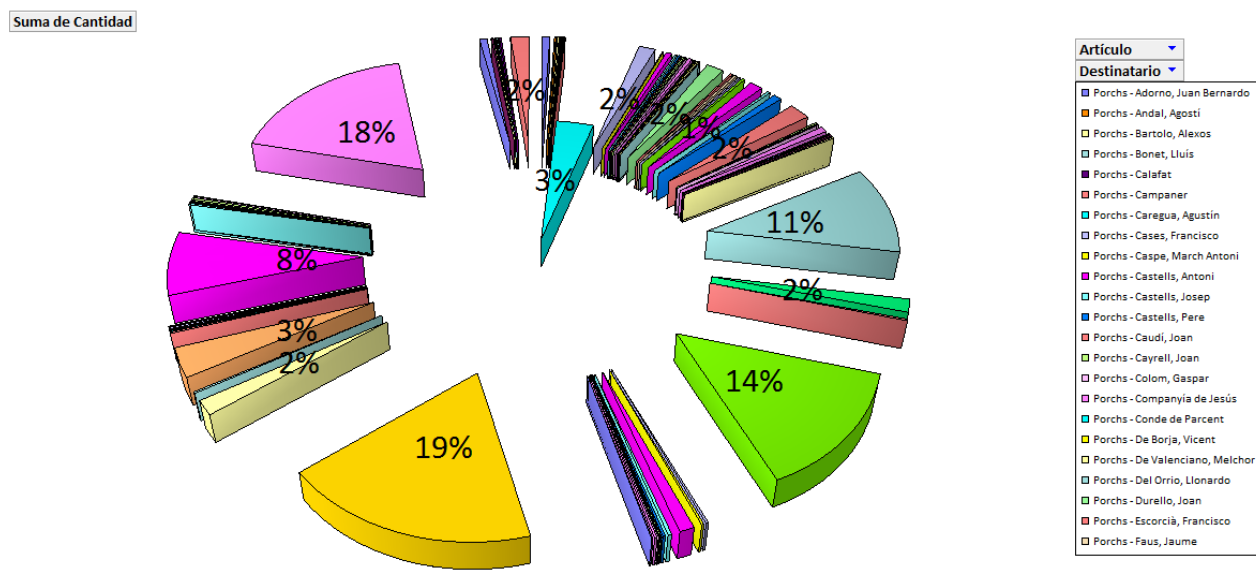
Juan Gabriel Gómez actúa como remitente y destinatario y Andrés Novara es corresponsal de Francisco Cases en Valencia que le hace los pedidos. Con Tarragona trabajan Mascarós al que corresponde el 68 % de los envíos y Andreu Goragini al que corresponde el 32 %. El primero actúa como corresponsal de Joan Batiste Moyselo y el segundo por cuenta propia como remitente y destinatario.

Con Denia trabajan Joan Antoni Ferrer que acapara el 43 % de los envíos, seguido de Antoni Tur y de Antoni Esteve con un 29 % respectivamente. Joan Antoni Ferrer actúa como remitente y destinatario, Antoni Tur actúa de igual modo, pero Antoni Esteve actúa como corresponsal de Pere Castells. En Oristano no encontramos remitente, pero podemos suponer que podría tratarse de Miquel Fiol. En el puerto de Finale tenemos a Agustín Caregua que representa el 77 % de los envíos, seguido de Batiste Ferro que representa el 19 %, coincidiendo remitente y destinatario. Hay más puertos y más comerciantes pero las cifras ya no resultan significativas a gran escala.

Los destinatarios por orden de importancia son los siguientes: Vicent Medrano con 206 cabezas o el 19 %; Antoni Sifré con 200 cabezas o el 18 %; Francisco Granada con 156 cabezas o el 14 %; Juan Gabriel Gómez con 117,5 cabezas o el 11 %; Francisco Rato con 84 cabezas o el 8 %; Joan Batiste Moyselo con 38 cabezas o el 3 %; Agustín Caregua con 37,5 cabezas o el 3 %; Miquel Fiol con 23 cabezas o el 2 %; Per Joan vives con 20 cabezas o el 2 %; Jordi Méndes con 19 cabezas o el 2 %; Joan Durello con 18,5 cabezas o el 2 %; Francisco Cases con 17,5 cabezas o el 2 %; Andreu Coragini con 17 cabezas o el 2 %; y March Ferrer con 14 cabezas o el 1 %.

Gráfica 143

Porcentaje de cerdos por destinatarios



Si nos atenemos a la periodización, se observa que la mayor llegada de cerdos se produce al comienzo del periodo en 1.651 que representa el 35 % del volumen de carga de todo el periodo con 422,5 cabezas y, a partir de ahí se produce un hundimiento catastrófico al año siguiente con una caída a 87,5 cabezas es decir a un 20 % de la cifra del año anterior, con una leve recuperación al año siguiente, llegando en 1.654 a 247,53 cabezas situación que se mantiene con un leve descenso hasta 1.658, una fuerte caída en 1.659 a 31 cabezas, es decir al 7,33 % de las cifras de 1.651, un repunte un 1.660 para hundirse luego durante lo que queda del periodo a cero.

Por puertos, la tendencia se inicia con puertos catalanes, Lloret y Tarragona, y sardos, al año siguiente Finale toma el relevo de Cerdeña, en 1.653 Cerdeña vuelve a estar presente a través de Cagliari, y Cagliari es el responsable del sostenimiento de la importación del producto al año siguiente, seguido de Mallorca. En 1.658 es Alicante la que toma el relevo a los puertos italianos. En 1.659 es la producción ibicenca la que sobrelleva la situación en unos años de crisis.

La navegación es directa en un 73 % de los casos y a través de las escalas en el 27 % restante. De las rutas a través de las escalas, las únicas relevantes son las que trazan el periplo Lloret –Vinaroz Valencia con 206 cabezas de ganado. Y, desde Ibiza la ruta Ibiza Denia Valencia casi iguala a la ruta directa Ibiza Valencia, con 25 y 23 cabezas respectivamente. Desde Finale las rutas son indirectas en todos los casos: bien a través de Mallorca o bien a través de Denia. Y por último Tarragona se decanta

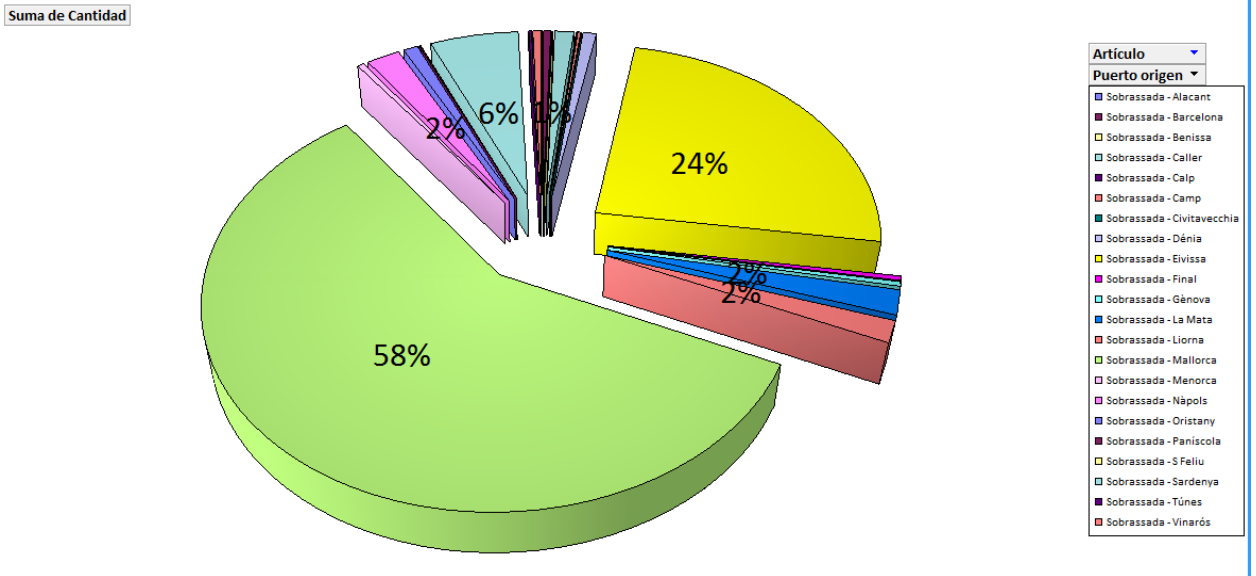
ligeramente por la navegación hacia Valencia a través de Mallorca con 36 cabezas sobre 17 del comercio directo de este puerto con Valencia.

Sobrasada

La sobrasada es un embutido que, a partir del descubrimiento de América, mejora las técnicas sicilianas de conservación de carne picada y salada de cerdo, al añadir, a la masa, pimentón y pimienta negra, junto con grasa para facilitar el untado. Este sistema permite que el embutido, si se mantiene en seco, pueda conservarse durante años. En muchas ocasiones la sobrasada aparece asociada a otros productos como queso, alcaparras, morcilla, longaniza, agua de murta, etc. Pero lo fundamental se comercializa dentro de la categoría sobrasada que constituye el 92 %. A lo largo del periodo que nos afecta llegan al puerto de Valencia un volumen de carga del orden de las 1.118,25 @ que podemos distribuir del siguiente modo. En primer lugar, destaca Mallorca de donde nos llegan 650,38 @, el 58 %, seguido de Ibiza con 273,47 @, el 24 %. Eso significa que la mercancía arribada de las Baleares supone el 82 % del total. Y por detrás tenemos la sobrasada italiana que nos viene de Cerdeña: 64 @, el 6 %; Nápoles con 24,2 @ o el 2 %, Liorna con 19,06 @ o el 2 %, Oristano con 10,39 @ o el 1 %, y Cagliari con 13,88 @ o el 1 %. En total un 12 %. Y en último lugar tendríamos la sobrasada del Reino que procede de Denia 9,65 @, con el 1 %, que en última instancia puede proceder tanto de Mallorca como de Tárben, donde, tras la expulsión de los moriscos, se había instalado un asentamiento mallorquín que la produce de forma artesanal. La mercancía en tránsito tan sólo representa el 2 %, en consecuencia, podemos obviarla.

Gráfica 144

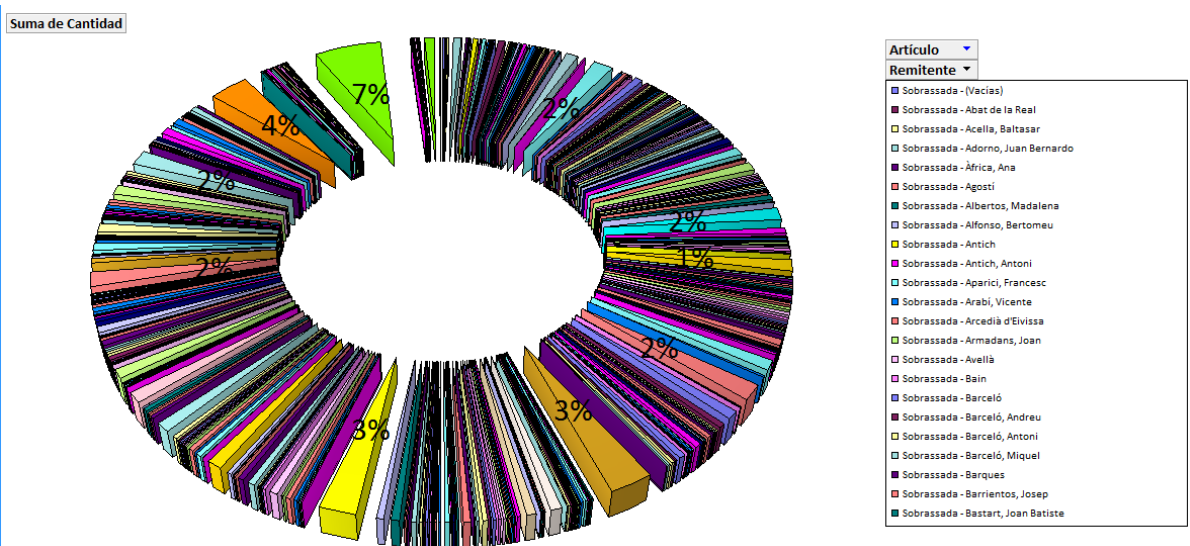
Porcentaje de sobrasada por puertos



La lista de remitentes nos muestra un comercio muy fragmentado en el que no predomina excesivamente ningún comerciante sobre los demás. El más importante de todos será Lluís Viguet que envía 76,77 @ o el 7 %; seguido de Pere Teleches con 45 @ o el 4 %; seguido de Nofre Gilabert con 38,13 @ o el 3 %; Josep Monflorit con 32 @ o el 3 %; Pere Roca con 20,54 @ o el 2 %; Calafat con 22,65 @ o el 2 %; Vicent Sanz con 21,95 @ o el 2 %; Cotoner con 18 @ o el 2 % y Manuel de los  ngeles con 16,2 @ o el 1 %. En cuanto al resto los comerciantes que manejan porcentajes del 1 % representan en conjunto un 34 %.

Gráfica 145

Porcentaje de sobrasada por remitentes



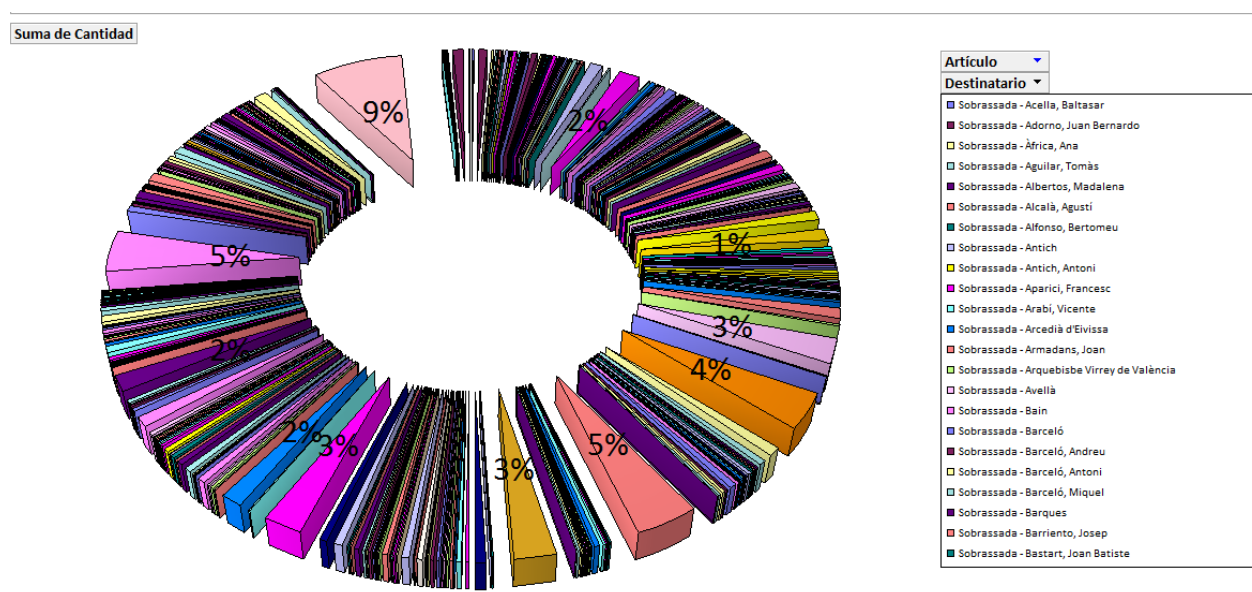
Por puertos, estos remitentes aparecen asociados del siguiente modo: En primer lugar, tenemos a Lluís Viguet que expende desde Mallorca 73,97 @, que podemos desglosar en dos partidas, la mayor destinada a sí mismo en el puerto del Grao de Valencia, en calidad de remitente y destinatario, y que asciende a 73,97 @, y la segunda más modesta, que asciende a 5,11 @, a Nofre Gilabert, como socio suyo en la capital del Reino. Asimismo, el citado remitente actúa con envíos puntuales y marginales desde Menorca y Cerdeña, encargados para importación por él mismo. A continuación, tenemos a Pere Teleches que envía desde Cerdeña 45 @ a la atención de Miquel Fiol en Valencia. En tercer lugar, tenemos a Gilabert Nofre que trabaja fundamentalmente con Mallorca, desde donde se remite a sí mismo 34,57 @, aunque también le vemos manejar partidas menores desde Ibiza: 2,27 @ y desde Cerdeña 1,27 @, actuando en todos los casos como remitente y destinatario. En cuarto lugar, tenemos a Josep Monflorit, remitente y destinatario que comercia con Ibiza, en quinto a Pere Roca que actúa como remitente de tres puertos: el más importante Mallorca, desde donde despacha 13,9 @, el segundo Ibiza desde donde remesa 6,24 @ y por último desde Alicante desde donde se hace enviar a sí mismo una cantidad meramente testimonial. Calafat es remitente de Mallorca y destinatario de Valencia. Vicent Sanz actúa como remitente de La Mata para Pere Roca de Valencia. Cotoner es remitente de Liorna de Vicent Montero de Valencia. Manuel de los Ángeles es remitente de Nápoles y destinatario de sí mismo. Pere Pichó es remitente de Mallorca y destinatario de Valencia. Miquel Salva actúa como remitente de Ibiza y destinatario en Valencia con 10 @ y como remitente en Mallorca de Pere Pichó en Valencia. Leandro Cabrera actúa como remitente de Ibiza y destinatario de Valencia. March Ferrer es remitente de Ibiza y destinatario de Valencia. Jaume Pasqual actúa como remitente de Mallorca y destinatario en Valencia. En cambio, Obrador actúa como remitente de Ibiza en relación con Juan de la Torre de Valencia. Sobre Francisco Planes, que actúa como remitente y destinatario, debemos señalar que cabe excluirlo del cómputo referido a Valencia porque no desembarca la mercancía, cuyo destino traza, por el contrario, el circuito entre Mallorca y Castilla y entre Mallorca y Orán. Rubio es remitente de Ibiza y destinatario de Valencia. El Convento de San Francisco aparece como remitente de Mallorca y destinatario de Valencia. Cortés aparece como remitente de Ibiza desde donde se envía a sí mismo 9,18 @ y como remitente de Mallorca desde donde envía 3 @ a Rafel Valls de Valencia. Pere Joan

Vives actúa como remitente de Mallorca y destinatario de Valencia. Señor Inquisidor actúa como remitente de Mallorca y destinatario de Valencia para una partida menor de 1,2 @ y al mismo tiempo actúa por encargo del Convento de San Francisco de Valencia para una partida de 3,18 @ y de 6,3 @ a la atención de Lluís Viguet. Pere Roig también trabaja como remitente y destinatario en relación al puerto de Mallorca. Domingo Jauar aparece como remitente de Mallorca y destinatario en Valencia. Juan Bernardo Adorno desde Mallorca e Ibiza se envía a sí mismo a Valencia dos partidas de 1,24 @ y 8 @ respectivamente. Miquel Serra nos aparece como remitente de Mallorca envía dos partidas, de las cuales solamente una de 5,15 @ va destinada a Valencia, mientras que el resto sigue camino hacia Castilla. Fluxencio Cambriles actúa como remitente de Ibiza y destinatario de Valencia. El Provincial de la Merced actúa como remitente y destinatario en relación a Mallorca. Cristòfol Crespí de Ibiza no desembarca en Valencia porque su carga va destinada a Madrid. Julià aparece como remitente de Cerdeña y destinatario de Valencia. El convento de Santo Domingo actúa como remitente de Mallorca desde donde se envía 7 @ a sí mismo y desde Ibiza desde donde hace lo propio con 1,11 @. Jacinto Ferrán es remitente de Ibiza de Vicent Ferrera de Valencia. Joan Batista Sunyer nos aparece como remitente de Mallorca, Cagliari y Túnez. Andreu Barceló desde Mallorca se envía a si mismo 6,12 @ y hace un pequeño encargo por cuenta del monasterio de la Merced de 1,27 @. Geroni Corteyà es remitente de Mallorca por cuenta de Lluís Viguet de Valencia. El Monasterio del Remedio se hace traer una partida de Mallorca. Moret también aparece como remitente y destinatario en relación con Mallorca, al igual que Pere Joan Roca. Damià Poscana de Mallorca se corresponde con Lluís Viguet de Valencia. A renglón seguido nos aparece el marqués de Castellfort cuya partida no debe de tomarse en consideración porque se encuentra en tránsito hacia Cartagena. El conde de Formiguera actúa como remitente de Mallorca de Nofre Gilabert de Valencia. Quells actúa como remitente de Mallorca por cuenta de Domingo Jauar, destinatario de Valencia. Desde Mallorca envía respectivamente 4,86 @ a sí mismo como destinatario en Valencia y dos partidas marginales a Lorenzo Marcilla y a Josep Palau. Y desde Túnez y Cagliari se hace enviar dos partidas menores.

El volumen de carga no parece excesivo, pero ello se debe a que, pese a tratarse de un producto comercial se trata de un producto de consumo basado en la ganadería y no un producto base de la industria o capaz de competir con las conservas del pescado, por ejemplo, que no tienen costes añadidos de crianza.

Los destinatarios por orden de importancia son los siguientes: Luís Viguet de Valencia con 96,11 @ o el 9 % y le siguen Pere Roca con 56,01 @ o el 5 %; Nofre Gilabert con 52,03 @ o el 5 %; Miquel Fiol con 47,53 @ o el 4 %; Domingo Jauar con 33,93 @ o el 3 %; Vicent Ferrera con 32,67 @ o el 3 %; Josep Monflorit con 32 @ o el 3 %; Calafat con 22,75 @ o el 2 %; Pere Pichó con 20,93 @ o el 2 %; Vicent Montero con 18 @ o el 2 % y Manuel de los Ángeles con 16,2 @ el 1 %. El resto de destinatarios que manejan respectivamente porcentajes del 1 % representan en conjunto un 27 %.

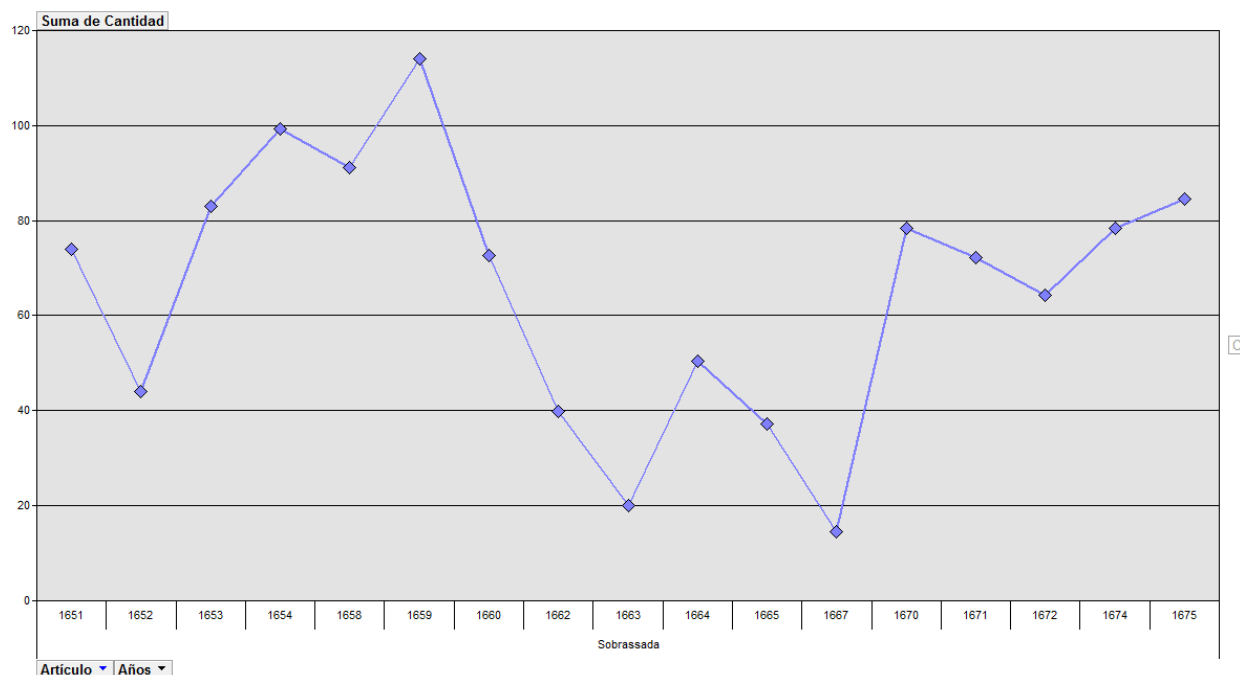
Gráfica 146
Porcentaje de sobrasada por destinatarios



La navegación es directa en un 78 %, y a través de escalas en un 22 %. La Navegación directa tiene Mallorca como puerto de origen por excelencia y la navegación a través de escalas tiene Mallorca, Denia, Alicante y Gandía como principales escalas que trazan las siguientes rutas: Ibiza envía a Valencia 181,36 @ en navegación directa, 80,86 @ a través de Denia y 11,24 @ a través de Gandía. Con la salvedad de Nápoles, los puertos italianos: Cagliari, Cerdeña, Génova y Liorna y Finale utilizan Mallorca como escala. La Mata usa a Alicante como escala. Algunas partidas sueltas van de Mallorca a Valencia a través de Alicante, el 1,86 % o a través de Denia, 1,19 %, pero no tienen peso en el volumen global.

Gráfica 147

Evolución de la llegada de sobrasada a Valencia (1.651-1.675)



En 1.652 se declara una peste en Mallorca procedente de Barcelona a través del puerto de Soller, entre marzo de 1.652 y febrero de 1.653 que causó algo más de 15.000 muertos²⁶⁶ y paralizó el comercio al decretarse las debidas cuarentenas. La bajada del comercio que se observa entre 1.661 y 1.666 coincide con una mala cosecha de cereales²⁶⁷ y el recrudecimiento del bandolerismo que degenera en guerra entre las facciones de los Canamunts y los Canavalls, hasta que comienza a sujetarse bajo la acción sucesiva de los virreyes Don Rodrigo de Borja y Llançol, Don Miquel Salva y Vallgonera y finalmente Don Juan Francisco Cebrián.

²⁶⁶ Paula Grau Sancho, *La historiografía de les epidèmies a Mallorca (segles XIII al XIX)* Gimbernat, 2.002, (*), 37, 195-211. p 200.

²⁶⁷ Ubaldo de Casanova Todolí *El déficit alimenticio del Reino de Mallorca a lo largo del siglo XVII y sus problemas de abastecimiento.* MAYURQA 21 (1.985-1987) p 227.

6.1.4 Queso

Encontramos treinta y cuatro categorías de queso con arreglo a criterios de origen o de calidad o combinaciones más o menos complejas de unos y otras. De estas la predominante es el queso genérico, es decir el *formatge* que, con 116.562,38 @ representa el 86 % del total, seguido en segundo lugar por el queso salado que, con 7467,29 @, representa el 5 %, para todo el periodo. Quedando las categorías restantes: queso de rallar, queso fresco,²⁶⁸ queso de Menorca y queso de Cerdeña como las categorías menores significativas. Así el queso de rallar representa 3.014,38 @ o el 2 %; el queso fresco representa 2.468,89 @ o el 2 %; el queso de Menorca representa 1.879,52 @ o el 1 %; el queso de Cerdeña 1.228,08 @ o el 1 % y el queso viejo²⁶⁹ o curado 736,07 @, o el 1 %.

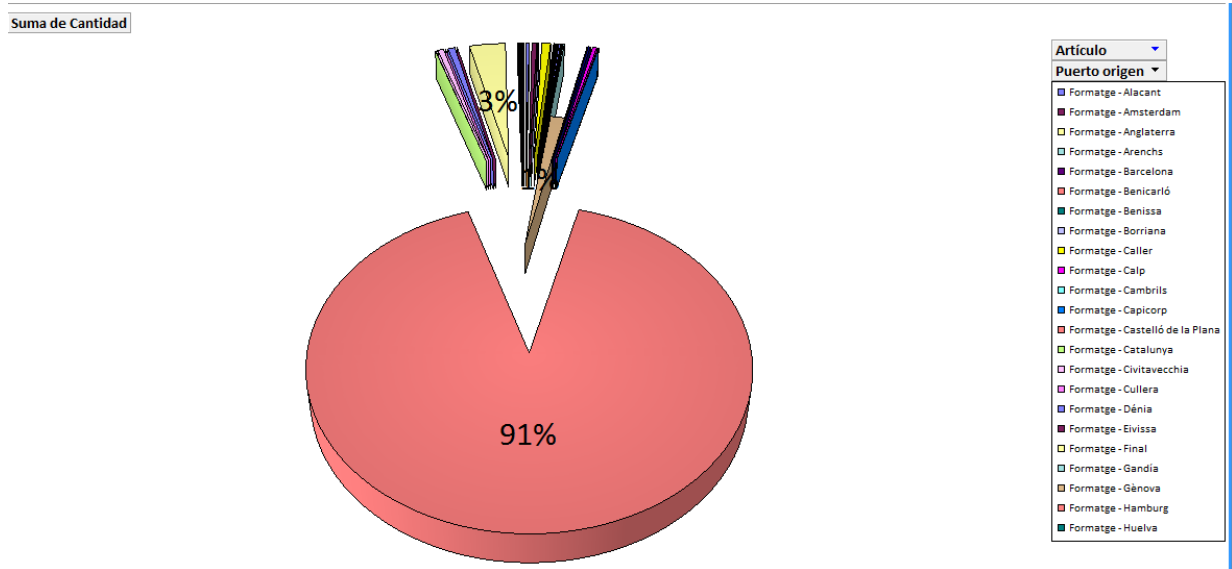
En consecuencia, abordaremos por el queso genérico. La mercancía en tránsito se refiere a cantidades inferiores al 1 %. Por puertos destaca sobre todos sin discusión posible el de Mallorca con la facturación de 107.889,69 @, es decir el 91 % de los envíos de todo el periodo. Se trata de una actividad tradicional de Mallorca bastante antigua que tiene su base en la importante cabaña ganadera de las islas. Muy por detrás tenemos Cerdeña con 3.786,37 @ o el 3 %; Cagliari con 913,41 @ o el 1 %; Oristano con 738,37 @ o el 1 %, con lo que el queso sardo representa el 5 %; Génova con 1415,91 @ o el 1 %; Menorca con 625,11 @ o el 1 %; y el resto tiene valores inferiores al 1 %.

²⁶⁸ El escribano utiliza el término *frescal* y *fresch* para referirse al queso fresco. Se trata de sinónimos. Como el objeto de nuestro estudio es cuantificar el producto hemos unificado el término a *frescal* (que es el más usado) por comodidad.

²⁶⁹ Los escribanos distinguen entre *queso viejo* y *queso malo* o echado a perder: el primero es *formatge vell* por oposición a *formatge frescal* y el segundo es *formatge roï* por oposición a *formatge bo*.

Gráfica 148

Porcentaje de queso genérico por puertos



Debido a la importancia de Mallorca nos hemos centrado en la actividad comercial del mismo observándose una tendencia general al alza con cuatro pequeñas crisis en 1.654, 1.660, 1.663 y 1.672. El queso mallorquín era un producto bastante demandado por el mercado valenciano y de forma indirecta podemos tener algunos datos más, por ejemplo gracias a la correspondencia comercial de Felipe Moscoso.²⁷⁰ C-28

[277/29] 1663, noviembre, 3. Mallorca (recibida 23-3-1664). De Esteban Conrado.

“Señor don Felipe Moscoso: 1663 a 3 noviembre Mallorca. Después de muchos días falta de suyas recibo la de Vuestra Merced de 16 septiembre que estimé por las buenas noticias de su salud, de que tanto hauía caresía, prosperésela el Cielo para muchos años tan cumplida como para mi deseo estimo el participarme el buen presio de trigos en Cádiz, de qual me he valido en remesa de viscochos para continuar en granos; está bien haya Vuestra Merced mandado pagar al Padre Massanet los 400 reales, de quales estimaré resiuo para cobrar acá de su procurador.

*Esta **reseguirá** Vuestra Merced con el capitán Jerónimo Castany, con el qual y en virtud de su orden de Vuestra Merced he cargado 6 quintales jabón y 400 piezas queso de lo mejor se ha hallado, como Vuestra Merced verá por la inclusa de cargo que como el tiempo es tan adelante y en Valencia tiene tanto avío y presio el dicho queso no ha sido poco hallarlo, importa el todo 2025 reales 19 maravedíes como Vuestra Merced verá por la inclusa quenta, que hallando en bien su importe se serviría notar en mi*

²⁷⁰ Montojo Montojo, Vicente, Correspondencia comercial de Felipe Moscoso, (1.660-1.685), Murcia, 2.013. p 86 ed digital.

crédito, juntamente mandarme en que le sirva, Dios a Vuestra Merced guarde. Y 17 dicho 1663 se me a ofrecido valerme de Vuestra Merced de 1594 reales en Thomás Giberti, de Valencia, que será seruido mandar cumplir con su usada puntualidad aziendo nota y me mande.

Dios a Vuestra Merced guarde. Copia. Estevan Conrado.” (el realce es nuestro)

Aunque no podamos aportar gráfica porque la fragmentación del comercio la hace prácticamente ilegible, las cifras del análisis son las siguientes:

En origen se nos presenta más fragmentado que en destino: Siendo los principales remitentes: Nofre Gilabert con 4.535,58 @ o el 4 %; Pere Joan Roca con 4.656,16 @ o el 4 %; Andreu Barceló con 4.654,06 @ o el 4 % ; Lluís Viguet con 4.269,75 @ o el 4 %; Antoni Taverner con 3.587,03 @ o el 3 %; Pere Tarrago con 3.116,68 @ o el 3 %; Joan Camps con 3.191,26 @ o el 3 %; Miquel Fiol con 2.206,55 @, o el 2 %; Antoni Barceló con 2340,54 @ o el 2 % y Salom con 1.541,15 @ o el 1 %; El resto de remitentes del 1 % suma un 27 %.

De estos remitentes quienes trabajan con Mallorca son Nofre Gilabert; Pere Joan Roca; Andreu Barceló, Lluís Viguet; Antoni Taverner; Pere Tarragó; Joan Camps; Miquel Fiol; Antoni Barceló; Salom; Lluís Gibau, Miquel Seguí; Sebastià Salom; Pere Nofre Ripoll, Pere Roca; Rafel Geroni Cortés; Herederos de Ascanio Sobregondi, Josep Valls; Baltasar Salva; Joan Pere Roca; Joan Puchol; Antoni Busquet; Sebastià Ferragut; Josep Llopis, Antoni Cirer; Rafel Cerdà; Gabriel Pellicer; Miquel Mir, Agustí Cortés; Rafel Malles, Guillem Calafat; Guillem Alcover y Francisco Más.

Del resto de remitentes tenemos los siguientes: Tomàs Giberti trabaja con Cerdeña, Sicilia y la Pulla; Francisco Granada trabaja con Cerdeña, Cagliari y Citavecchia y Bertomeu Gefrión con Mallorca y Cerdeña. El denominador común de estos remitentes, por volumen de importancia, es Cerdeña desde donde Tomàs Giberti envía 1.125,95 @ y Francisco Granada envía 1.200 @ a Valencia. Bertomeu Gefrión es un comerciante que trabaja predominantemente con Mallorca desde donde envía 514,43 @ aunque está introducido a nivel menor el comercio sardo con una pequeña partida de 80,23 @.

Los destinatarios tienen una estructura más concentrada del reparto del mercado, entre ellos destacan: Nofre Gilabert que importa 18.654,89 @ o sea el 16 % del total, seguido de Pere Joan Roca que importa 12.117,14 @ o sea el 10 %, Andreu Barceló importa 10.643,67 @, o el 9 %; Lluís Viguet importa 9.336, 89 @ o sea 8 %; Pere Roca

importa 7.596,71 @, o sea el 7 %; Miquel Fiol importa 4.746,41 @ o el 4 %; Rafel Valls 2.100,56 @ o el 2 %; Domingo Jauar importa 2.009,34 @ o sea el 2 % y Baltasar Salva importa 1.446,6 @ o el 1 %;

El resto de destinatarios del 1 % suma un 12 %.

Las principales relaciones comerciales son aquellas que se establecen entre: Nofre Gilabert que organiza la importación de 4.307,92 @ por cuenta propia desde Mallorca y aparte allí compra mercancía por un total de 14.346,97 @ a setenta y seis comerciantes de Mallorca entre los cuales los más destacados son : Antoni Taverner al que le pide 1989,17 @, a Joan Camps al que le pide 1428,85 @, a Salom al que le pide 1237,03 @, a Sebastià Salom que posiblemente sea el mismo que Salom, le pide 1019,96 @; a Antoni Busquet 812,56 @; a Rafel Malles al que le pide 700 @; a Jordi Pons al que le pide 432,23 @, a Miquel Mir a quien le pide 429,43 @.

En segundo lugar tenemos a Pere Joan Roca que organiza la importación del queso mallorquín con un volumen considerable: dejando al margen 289,18 @ que siguen rumbo a Castilla tenemos una cantidad de 3.817,02 @ que maneja por cuenta propia²⁷¹ y comprando, aparte, 7.998,94 @ a treinta y cinco proveedores entre los cuales destacan: Pere Tarragó que le brinda 2429,87 @, Antoni Barceló que le suministra 1190,72 @; Joan Pere Roca que le remesa 816,8 @ y Joan Camps que le facilita 380,12 @

En tercer lugar, tenemos a Andreu Barceló que importa directamente 831,02 @ y 9.812,65 @ a través de sus factores comerciales, sesenta y tres comerciantes entre los cuales cabe destacar a Pere Nofre Ripoll que le envía 831,02 @, Antoni Brisanya que le envía 449,84 @ y Sebastià Sabater que le envía 444,54 @.

En cuarto lugar, tenemos a Lluís Viguet que importa 4118,57 @ directamente y 5.218,32 @ a través de su red de clientes que abarca a cincuenta y dos comerciantes, entre los cuales cabe destacar a: Antoni Taverner que le envía 991,89 @, seguido del dúo formado por Antoni Barceló y Bernat Ferrer que le despachan 461 @ y Rafel Cortés Geroni que le entrega 359,48 @.

En quinto lugar, tenemos a Pere Roca, que importa 1050,66 @ directamente y 6546,05 @ a través de sus clientes que comprenden un total de cincuenta y cinco comerciantes entre los que destacan Lluís Gibau que le remite 719,01 @, Miquel Seguí que le remite 741,78 @ y Gabriel Pellicer que le envía 645,8 @

²⁷¹ Si el escribano que consigna a Joan Pere Roca como distinto de Pere Joan Roca se ha equivocado y ha confundido el orden del nombre compuesto deberíamos de sumar a Pere Joan Roca 816,8 @ más.

En sexto lugar tenemos a Miquel Fiol que hace venir 1.470,01 @ de Mallorca por gestión propia y compra, a quince mercaderes, género por un volumen de 3.276,4 @, entre ellos destacan: Pere Noguerola con 253,11 @, y Joan Fiol con 471 @.²⁷²

A parte tenemos los casos de los herederos de Ascanio Sobregondi que importan por gestión propia todo lo que manejan sin más socios que ellos mismos, los casos de Antoni Barceló que importa básicamente por cuenta propia 1.040,51 @²⁷³ y 307,23 @ expedidas por Antoni Taverner de Mallorca.

La impresión general es que los comerciantes más potentes suelen coincidir, en este caso, con aquellos que cuentan con mayor número de socios.

La navegación es directa en el 86 % de los casos quedando un resto que correspondería a las rutas por escalas entre: Mallorca Denia Valencia o el 6 %; Mallorca Alicante Valencia o el 2 % y las rutas que tienen a Mallorca como escala en la ruta hacia Valencia que en total suman el 4 %. Estas rutas son las siguientes: Génova Mallorca Valencia, que representa un total de 1.369,76 @; Cerdeña Mallorca Valencia que representa 1.355,16 @; Oristano Mallorca Valencia que representa 731,83 @; Cagliari Mallorca Valencia que representa 472,74 @; Liorna Mallorca Valencia que representa 424,78 @; Ámsterdam Mallorca Valencia con 257,44 @ y en último lugar con cantidades testimoniales Denia Mallorca Valencia; Cititavecchia Mallorca Valencia; Sicilia Mallorca Valencia y Finale Mallorca Valencia.

²⁷² En la base aparece como Fiol, Joan y Fiol, J. pero es el mismo.

²⁷³ No incluimos unas cantidades ínfimas de paso a Alicante y Denia de 30 @ y menos.

6.1.5 Miel

A lo largo del periodo estudiado arriban al puerto de Valencia un total de 12.662,92 @ de miel que podemos clasificar en cuatro categorías: la miel genérica, la miel de azúcar o miel artificial que viene a ser una melaza, y la miel catalana. La primera totaliza 7.550,94 @ lo que representa el 60 % del total, la miel de azúcar²⁷⁴ son 4.951,97 @ lo que representa el 39 % y la miel catalana que suma 160 @ lo que significa el 1 %. La llamada miel catalana podría incluirse junto a la miel de Cataluña con lo que nos ahorraríamos otra clasificación. La miel blanca no llegaría ni al 1 %. En consecuencia, nos centraremos exclusivamente en la miel genérica y en la miel de azúcar.

La mercancía en tránsito representa un 5 %.²⁷⁵ Las cifras corregidas darían los siguientes resultados:

En primer lugar la miel genérica según su procedencia se clasifica del siguiente modo: De Vinaroz procede 2.619,63 @ o sea el 36 %; de Cataluña 1.277,9 @ o el 18 %; de Cambrils nos vienen 852,06 @ o el 10 %, de Tortosa 355,34 @ o el 5 %; de Palamós 222 @ o el 3 %; de Blanes 161,24 @ o el 2 % de Sitges 160,17 @ o el 2 %; de Barcelona 152 @ o el 2 %; de Tarragona 146,62 @ o el 2 %; de Lloret 70,12 @ o el 1 %; de San Feliu con 36,18 @ o el 1 % y de Saldà²⁷⁶ 66,30 @ o el 1 %. Si sumamos la miel de Cataluña más la miel de los diversos puertos catalanes, antes enunciados, y las 160 @ de la miel catalana tenemos que el peso de Cataluña en el envío de miel con destino al puerto de Valencia asciende a 3.433,63 @ lo cual representa el 46 % de la miel importada.

En segundo lugar, tenemos a Denia con 192,69 @ o el 3 %; Alcalá con 145,9 @ o el 2 %; Benicarló con 135,9 @ o el 2 %; Oropesa con 85,5 @ o el 1 %; Alicante con 80,23 @ o el 1 %; Capicorp con 78 @ o el 1 % y Sol de Riu con 46,59 @ o el 1 %; lo cual se refería a orígenes del Reino, a excepción de Vinaroz, que representan el 11 %.

En tercer lugar, tenemos el archipiélago balear con Ibiza con 42,28 @ o el 1 %; Mallorca con 55,12 @ o el 1 %, en total el 2 %.

²⁷⁴ En realidad, la llamada miel de azúcar podríamos contabilizarla o bien con el azúcar o bien de forma independiente.

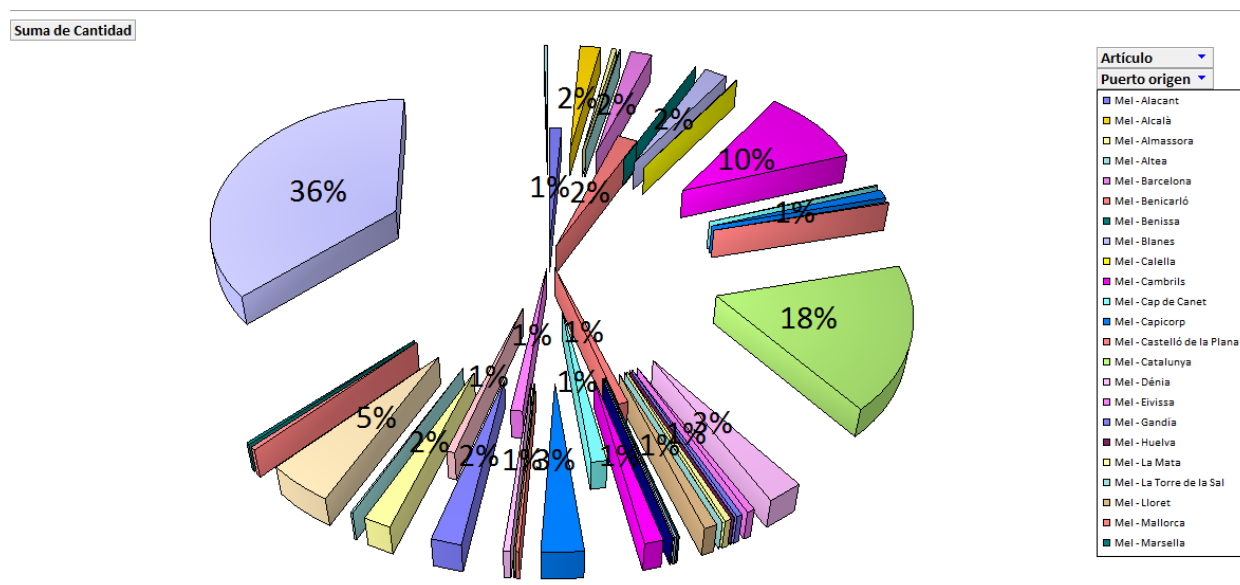
²⁷⁵ El 3 % corresponde a una partida de Salva de Castellón de la Plana con destino a Mallorca y el 2 % a una partida de Josep Boyra de Cambrils con destino a Alicante.

²⁷⁶ El puerto parece catalán, pero no se ha hallado su ubicación exacta.

En cuarto lugar, tenemos la miel de origen italiano fundamentalmente Oristano con 99,23 @ o el 1 %.

En consecuencia, queda claro el predominio de Cataluña en lo referente al suministro de miel al puerto de Valencia.

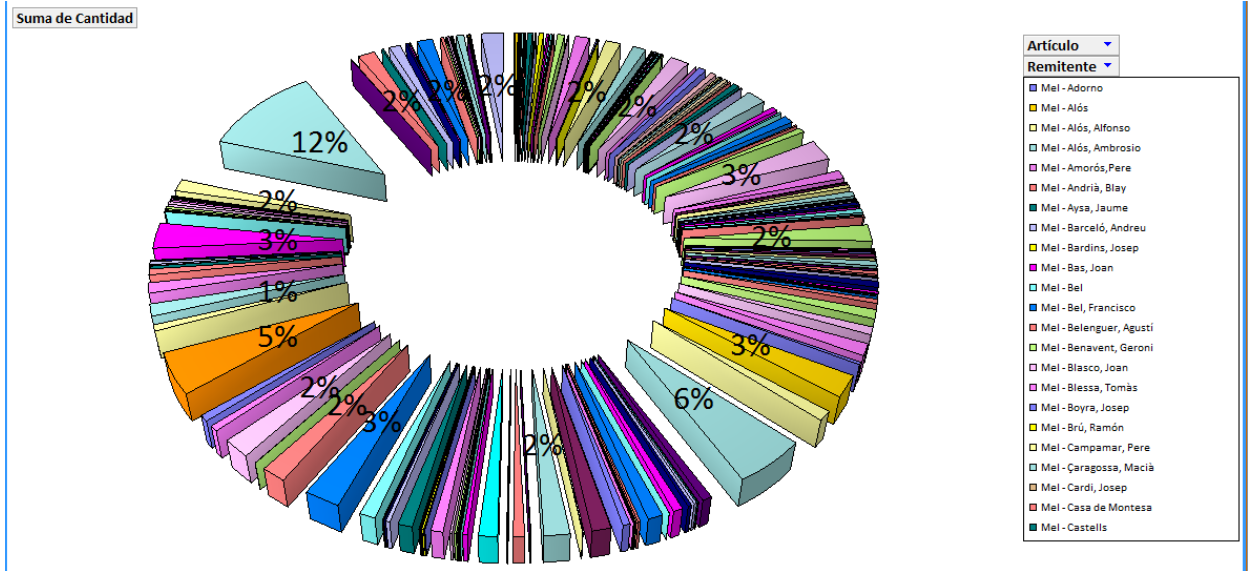
Gráfica 149
Porcentaje de miel por puertos



Según remitentes destacan los siguientes: Josep Sifré con 840,69 @ o el 11 %, Rafel Mares con 402,24 @ o el 5 %; Pau Romaní con 358,78 @ o el 5 %; Jaume Sogues con 119 @ o el 2 %; Salva con 200 @ o el 3 %; Baltasar Salva con 228,53 @ o el 3 %; Francisco Reynaldo con 194,5 @ o el 3 %; Gabriel Máñez con 190,3 @ o el 3 %; Isidoro Estellés con 194,18 @ o el 3 %; Vicent Ximeno con 158,72 @ o el 2 %; Joan de Allué con 133 @ o el 2 %; Vicent Durbà con 136,3 @ o el 2 %; Paulino Funes con 147,6 @ o el 2 %; Josep Boyra con 142,6 @ o el 2 %; Vicent Ximeno con 158,72 @ o el 2 %; Climent Rius de Foix con 157,24 @ o el 1 %; Jaume Sogues con 119 @ o el 2 %; Miguel Muñoz con 137,12 @ o el 2 %; Pere Campamar con 110 @ o el 2 %; Jaume Torner con 109,48 @ o el 2 %; Carlos Sentí con 109 @ o el 2 % y Gargori Ros con 106 @ o el 1 %. El resto de remitentes que manejan porcentajes del 1 % suman el 34 %.

Gráfica 150

Porcentaje de miel por remitentes



Los remitentes según orígenes operan desde los siguientes puertos:

En Vinaroz tenemos a cuarenta y siete comerciantes de los cuales los principales son: Josep Sifré que envía 755,39 @, seguido muy por detrás por Isidoro Estellés con 194,18 @, Miguel Muñoz con 137,12 @, Vicent Durbà con 136,3 @, y Juan de Allué con 133 @, Jaume Sogues con 119 @ y Gargori Ros con 106 @, repartiéndose el resto de envíos comerciantes que manejan un volumen inferior a las 100 @.

De puertos catalanes tenemos en Cambrils dieciocho comerciantes, en Cataluña diez y seis, en Tortosa cinco, en Tarragona cuatro, en Barcelona dos, y en Sitges, Lloret, Palamós, y Blanes uno respectivamente. Por un lado, tenemos a los remitentes que trabajan con varios puertos como es el caso de Baltasar Salva que despacha mercancía desde Cataluña, Sitges y Cambrils, el caso de Jaume Torner que despacha desde Cataluña y Cambrils, el de Jaume Remoy que despacha de Cataluña y Cambrils y el de Rafel Mares que despacha desde Cataluña y Blanes.

De Cataluña tenemos a Rafel Mares que representa el 19 % de los envíos de este origen, seguido de Francisco Reynaldo que representa del 15 % del mismo, Vicent Ximeno que representa el 12 %; y Francisco Monserrat en tercer lugar con el 8 %.

De Cambrils tenemos a Josep Boyra que representa el 17 % de los envíos de este puerto, seguido de Joan Ribes con el 13 %, Pau Romaní con el 13 %, Jaume Macis con el 12 %. Y Macià Çaragossa con el 11 %, lo cual representa el 53 % del total quedando el resto en manos de comerciantes menores.

De Tarragona tenemos a Joan Lluch que representa el 55 % de los envíos de ese puerto y a Vicent Planes que representa el 44 %, siendo los otros dos meramente marginales.

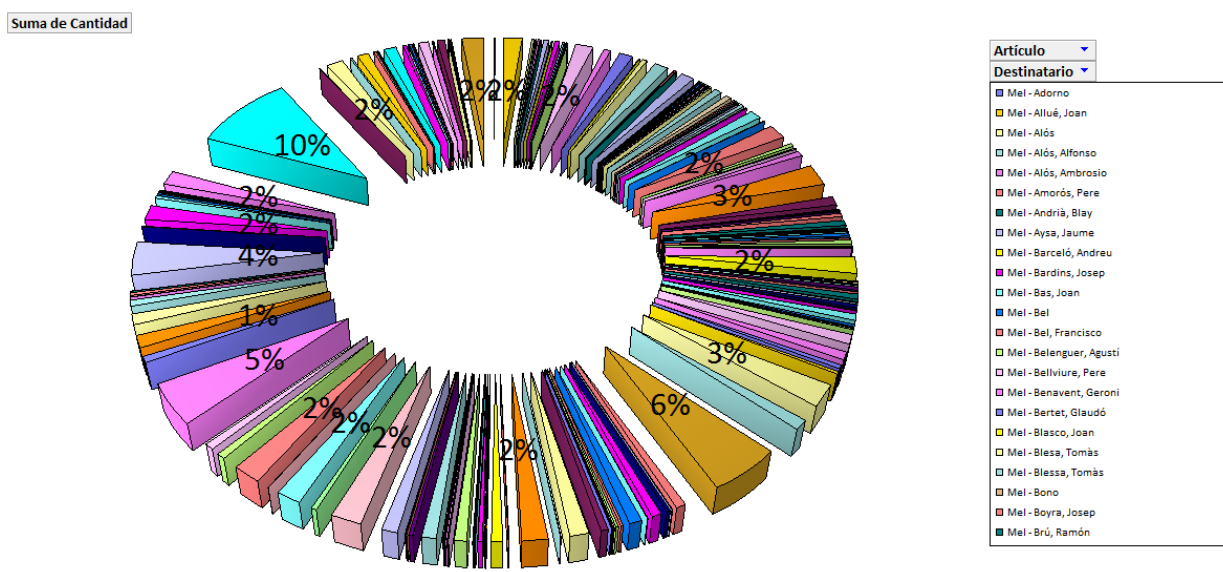
De Barcelona el fundamental es Paulino Funes que representa al 89 % de los envíos de ese puerto, quedando Carlos Sentí con el 11 %. El factor de Sitges es Baltasar Salva.

Aparte habría que hablar de; Jaume Torner que envía 20 @ de Cambrils y 89,48 @ de Cataluña, con lo que Cambrils representa el 18 % de sus envíos y el resto de Cataluña el 82 %; y de Jaume Remoy que envía 58,41 @ desde Cataluña y 26,29 @ desde Cambrils, o sea el 69 y el 31 %, respectivamente de los envíos de este remitente y, por último, de Rafel Mares que despacha 241 @ de Cataluña y 161,24 @ de Blanes, o sea el 60 y el 40 % de los envíos de este remitente.

Los destinatarios se organizan del siguiente modo: En primer lugar está Josep Sifré con 714,46 @ o el 10 % y le siguen: Rafel Mares con 402,24 @ o el 6 %; Pau Romaní con 358,78 @ o el 5 %; Isidoro Estellés con 194,18 @ o el 3 %; Gabriel Máñez con 190,3 @ o el 3 %; Francisco Reynaldo con 165,7 @ o el 2 %; Climent Rius de Foix con 157,24 @ o el 2 %; Vicent Ximeno con 158,72 @ o el 2 %; Paulino Funes con 147,6 @ o el 2 %; Miguel Muñoz con 137,12 @ o el 2 %; Vicent Durbà con 136,3 @ o el 2 %; Joan Ribes con 135,23 @ o el 2 %; Joan Allué con 133 @ o el 2 %; Joaquim Sancho con 132 @ o el 2 %; Carlos Sentí con 129 @ o el 2 %; Pere Bellviure 126,23 @ o el 2 %; Jaume Sogues con 119 @ o el 2 %; y Gargori Ros con 106 @ o el 1 %. Los remitentes que manejan porcentajes del orden del 1 % suman un 35 %.

Gráfica 151

Porcentaje de miel por destinatarios

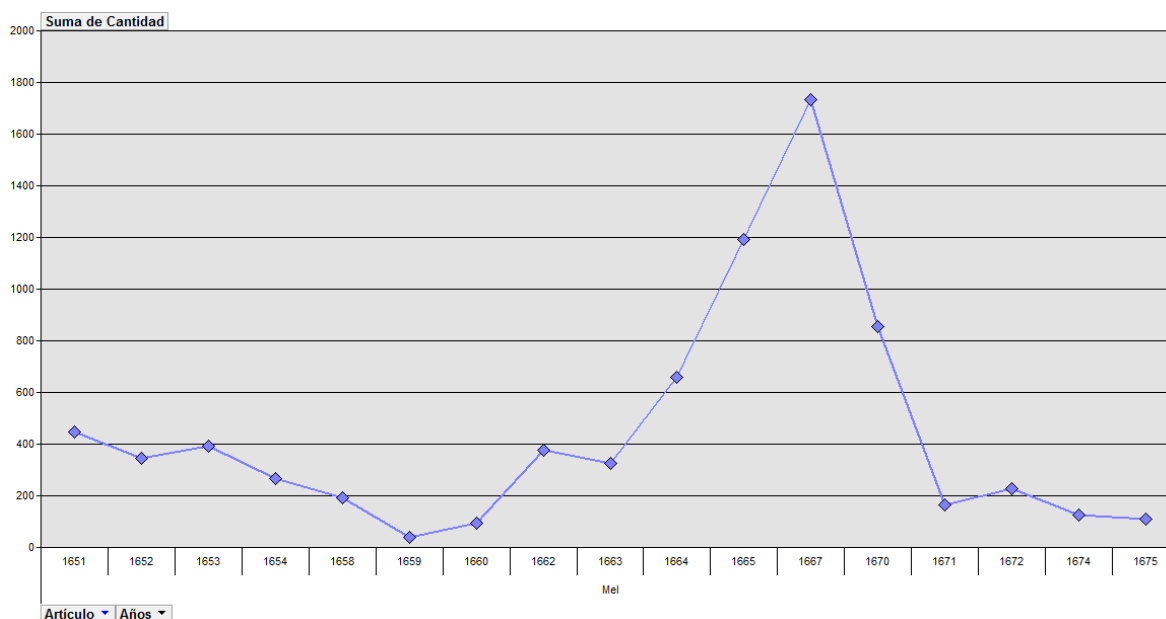


Las relaciones, partiendo de los destinatarios, quedan del siguiente modo: Josep Sifré de Valencia actúa sin intermediarios importando género de Vinaroz por un volumen de 629,15 @ y de Cataluña por un volumen de 85,3 @, representado la suma de ambas cantidades el 9 % de las importaciones de este producto. A continuación, tenemos a Rafel Mares que hace lo propio en Cataluña y Blanes representando el 5 % de las importaciones. La sigue Pau Romaní que también actúa en solitario importando el género de Palamós, 222 @, de Cambrils 113,48 @ y de Tossa 23,29 @, o sea el 62 %, el 32 % y el 6 % de lo gestionado por este comerciante. La correspondencia comercial de Baltasar Salva es algo más compleja: Gestiona la mayor parte de las importaciones por cuenta propia destacando en primer lugar Sitges con 160,17 @ o sea el 54 % del volumen de este comerciante, y Cataluña con 20,18 @ o el 7 % pero en el caso Cambrils, que representa el 39 %, la mayor parte de los envíos depende de un socio, Jaume Macip que le despacha 69 @, es decir el 58 % de los envíos de Cambrils, mientras que las otras 48,18 @, es decir el 42 % restante las trae él directamente. En total Baltasar Salva representa el 4 % de las importaciones del comercio de la ciudad de Valencia. Gabriel Mánéz actúa como importador desde Valencia y exportador desde Tortosa en solitario manejando un 3 % del flujo comercial, sin más complicaciones. De Salva tenemos que precisar que, aunque parece representar el 3 %, estas cargas con origen en Castellón de la Plana tienen como destino Mallorca y no Valencia. De Miguel Muñoz que trabaja con Vinaroz puede decirse lo mismo, coincide remitente con

destinatario con un 2 %. En octavo lugar tenemos a Francisco Reynaldo que trabaja con Cataluña y también coincide remitente y destinatario y representaría el 2 %, de no ser porque conviene descontarle 28,79 @ de volumen de Carga que está en tránsito hacia Mallorca y, en consecuencia, no puede contabilizarse con el comercio valenciano de importación. Joan Ribes que está en la misma situación que los anteriores y representa el 2 % trabaja con dos orígenes: con Cambrils, el principal de donde importa 109,23 @ y con Vinaroz de donde importa 26 @. Climent Rius actúa como destinatario de Valencia y remitente de Tortosa manejando un 2 %, del mercado de la miel. Joaquim Sancho que representa el 2 % trabaja directamente con Denia por un volumen testimonial de 22 @ y con la correspondencia de Pere Campamar que es quien le remite el grueso del género, es decir 110 @. En décimo tercer lugar tenemos a Carlos Sentí que representa un 2 % del cual el 72 % de la carga viene de Capicorp, el 16 % de Barcelona y el 13 % de Cambrils. Actúa como remitente y destinatario en la práctica totalidad de los casos salvo en un envío de 20 @ de Cambrils que tiene como remitente a Jaume Torner o sea el 58 % de los envíos de Cambrils, que no son muchos. A continuación, tenemos a Jaume Sogues remitente y destinatario con el 2 % trabajando con Vinaroz. En cuanto a Vicent Ximeno coincide remitente y destinatario siendo su origen preferente Cataluña con el que consume el 97 de las transacciones y Torre Blanca en segundo lugar con sólo un 3 %. Joan Allué por su parte representa un 2 % y coincide el remitente con el destinatario teniendo a Vinaroz como suministrador. Pere Bellviure de Valencia con un 2 % cuenta con Josep Sifré, principal importador de Valencia de este producto, como remitente de Vinaroz, siendo proveedor del mismo. Vicente Durbà con un 2 % actúa como remitente y destinatario teniendo Vinaroz como puerto suministrador. Isidoro Estellés que trabaja con Vinaroz y representa el 2 % actúa como remitente y destinatario. Paulino Funes también representa el 2 % y actúa como remitente y destinatario con Cataluña y Barcelona. Barcelona representa en el total de este importador el 9 %. Y por último nos resta Josep Boyra que trabaja con Cambrils del cual conviene tener en cuenta que, aunque nominalmente parezca representar un 2%, el 93 % de ese 2 %, se trata de carga en tránsito hacia Alicante.

Gráfica 152

Evolución de la llegada de miel a Valencia (1.651-1.675)



Los mínimos en todo el periodo que coinciden con los años 1.659 y 1.671 y un máximo en el año 1.667. En general los puertos suministradores de miel suelen ser puertos catalanes o del Norte del Reino y las variaciones se deben a la cantidad del suministro de dichos puertos. Si tenemos en cuenta que 1.659 es el año de la paz con Francia, y que antes de 1.671 se está en paz con Portugal y con Inglaterra, las únicas razones que podrían incidir en una bajada del suministro de miel tendrían que ser o bien comerciales, es decir un descenso de la demanda, como consecuencia de un aumento paralelo de la competencia el azúcar que ofertara precios más baratos o bien alguna circunstancia de índole natural, por ejemplo un exceso de lluvias que rompa las flores o una sequía que dificulte la floración. En 1.668 parece ser que hubo una gran sequía en Valencia y en 1.670 hubo una sequía en Cataluña que motivo la prohibición de sacar trigo, en 1.671 vuelve a haber sequía en Valencia, en el invierno de 1671 a 1672 parece haber grandes inundaciones en Cataluña²⁷⁷

La navegación es directa en el 94 % de los casos y el 6 % de navegación indirecta corresponde a embarcaciones procedentes de Cataluña que recalán en Vinaroz u ocasionalmente en Mallorca como es el caso de las procedentes de Tarragona.

²⁷⁷ Suárez Fernández, L. et al. en *La crisis de la hegemonía española* Madrid 1.986, p 157.

6.1.6 Miel de azúcar

El 100 % de la producción de miel de azúcar procede de Oliva²⁷⁸ y esto así porque Oliva tiene una tradición azucarera que se remonta a la edad media musulmana. La Safor ofrecía el clima idóneo para el cultivo de este producto que se importa probablemente de Sicilia a lo cual Oliva añade la disposición de fuerza hidráulica suficiente para el impulso de molinos que se usaban para moler trigo o azúcar. El primer “*trapig*” o molino de azúcar se introduce en Oliva en 1.395. Las fuentes que hacen referencia a esta actividad en la Safor se basan en los libros de cuentas Grosse Ravensburger Handelsgesellschaft estudiados por A. Schulte.²⁷⁹ Hacia 1.420 la compañía adquiriría el azúcar como un producto más de sus negocios pero debido a la calidad y a los precios decidió crear su propio trapig a orillas del Serpis, actual Real. La segunda fuente se refiere a los estudios de S. Aufray y J Giral que detallan la concesión de las rentas del azúcar a Francisco Gilabert de Centelles por Alfonso V el Magnánimo y cómo es posible probar que Oliva, durante 1.494 ocupa el tercer puesto entre aquellos que envían naves al puerto de Valencia, por delante de Gandía o Alicante. La producción azucarera de la Safor aguantó la competencia americana porque la melaza americana tenía que refinarse en Europa y la calidad era menor por las malas condiciones del transporte y no fue sino con la expulsión de los moriscos en 1.609 en que experimenta un fuerte golpe pero a pesar de ello su producción se mantuvo parcialmente por el cambio de hábitos alimentarios, pues mientras en el siglo XVI el azúcar y la miel de azúcar eran productos de lujo, las clases populares en siglo XVII comenzaron a aficionarse a estos productos y a demandarlos, llegando hasta el momento que nos ocupa.

El importador y el remitente por excelencia y sin ningún género de dudas es Francisco García de Tafalla, al cual corresponde el 100 % de las transacciones. Debido a la proximidad, la navegación es directa en todos los casos, pero si miramos la periodicidad observamos que la totalidad de los envíos del periodo se producen en un solo año, o sea en 1.660, quedando el resto de años prácticamente sin actividad. ¿Cuál

²⁷⁸ Hay unos remanentes de Gandia y Mallorca, pero muy inferiores al 1 % y, en consecuencia, podemos despreciarlos al efecto que nos ocupa.

²⁷⁹ Arce Morell, Borja, alumno de tercero de Historia del Arte, tutelado por el profesor Luis Arciniega García *L'Enginy de Oliva, arquitectura industrial para la producción del azúcar*. pp 2-6

podría ser el motivo? Posiblemente la decadencia de los cultivos de la caña de azúcar por la expulsión de los moriscos aún no subsanada por la repoblación. Si ello fuera así, Oliva aún conservaría parte de su importancia en el negocio azucarero por la posesión de una industria azucarera propia pero su actividad quedaría limitada al tener que depender de la llegada, o no, de materia prima americana, que, en este caso, su máximo es el mes de julio de 1.660 y coincidiría prácticamente con la suspensión de hostilidades decretada el mes anterior por Carlos II de Inglaterra.

6.2 Productos manufacturados

6.2.1 Textiles

La indumentaria forma parte del esfuerzo adaptativo del hombre a su entorno. Esfuerzo que le ha permitido colonizar vastos espacios desde la antigüedad hasta nuestros días. Asimismo, la indumentaria se ha ido diversificando tanto con arreglo a criterios de actividad, -indumentaria profesional-, como con arreglo a criterios de rango social-, signo externo de ostentación, que nos indica un poco quién es quién en la escala comunitaria. Asimismo, los gustos en la vestimenta han oscilado en función de la cultura que en cada momento parecía en situación de imponer su sentido *universal* de la belleza. Así la Corte de Harun Al Rachid, la de Luís XIV, o la etiqueta parlamentaria actual son formas distintas de expresar lo mismo, la reverencia ante la autoridad pública.

A lo largo del siglo XVII se va a ir extendiendo en determinadas zonas de Europa una estrategia comercial, que combinará un tipo de paño nuevo, caracterizado por su baja calidad y su asequibilidad al poder adquisitivo de las clases populares, con una deslocalización espacial hacia las zonas rurales, que permitirá al comerciante sortear las cortapisas gremiales. El comerciante comprará sus excedentes a pequeños artesanos rurales, que encuentran en la industria textil un complemento a su actividad agrícola. Esta situación permitirá al comerciante competir ventajosamente en el mercado internacional frente a la industria gremial. El proceso se inició en Flandes, pero acabará afectando a otras zonas de Europa, como, por ejemplo, el Norte de Italia, cuyo hinterland alpino se prestaba a este género de estrategia, aunque con sus propias peculiaridades. Frente a los paños viejos, generalmente de lana, se van a ir abriendo paso, poco a poco, materias nuevas, tales como el algodón o el lino, puro o mezclado con lana. El Norte de Italia acusará los cambios del siguiente modo. A lo largo del XVI la región de Toscana suministra manufacturas de lana a España e importa lana de Castilla. A principios del XVII dos tercios de la lana que utilizaba la ciudad de Florencia para sus manufacturas procedían de España y el tercio restante era de Roma. El auge de la pañería holandesa en el XVI empezará a ir absorbiendo la lana castellana, al principio mediante el contrabando y, tras la paz de España y Holanda, legalmente. Asimismo, el lino holandés va a desplazar la lana del mercado con los nuevos paños. Esto hará que la industria lanera del Norte de Italia se reconvierta hacia la seda, en un

tipo de industria rural distinto al holandés. La seda ocupaba poca gente, por lo que el salario por bajo que fuera siempre daba algo. Además, la morera no sustraía terreno al campo. Mientras que la cría de las ovejas sí. Los efectos no se notarían de forma inmediata en Valencia, porque Valencia es un centro sederero antiguo, sino cuando Francia, más tarde, monte sus propias sederías con artesanos italianos. En consecuencia a Valencia llegan dos productos, de lo que se conoce como industria rural, el lino- probablemente una reexportación-, comercializado por Marsella, y algo de seda italiana- comercializada por Génova-, que manifiesta una reconversión.²⁸⁰ La moda del Seiscientos supuso la ascensión de Holanda y Francia, sin embargo, España mantuvo su estilo propio hasta fin siglo, con algunas escasas innovaciones en cuellos y peinados.²⁸¹ De todos modos esto probablemente afectó menos a la importación de productos textiles de lo que podría pensarse, dado que, como señala Roberto Blanes, salvo las clases pudientes, el vestido ya hecho no se compraba sino que se adquiría la pieza de tela o lienzo para su confección posterior.²⁸²

Además, existía una industria local que subvenía las necesidades propias. Tenemos noticia indirecta de ella a través de los estudios sobre los molinos valencianos.²⁸³ El primer uso de los molinos es para la fabricación de harina de arroz pudiéndose localizar molinos arroceros siguiendo el curso del Júcar, Serpis, Riquer, Benisaidó y Molinar, remontando Sueca, Alzira, Alberique y Játiva. Además, se utilizó el molino en la industria papelera valenciana y para el funcionamiento de almaceras de aceite. Pero el empleo de la energía hidráulica se utiliza, también, desde muy pronto para la industria textil como atestigua la autorización de 1.264 a Jaume Cervera y a Bernat Roig “para poder variar en molinos batanes los harineros que poseía en Campanar.”²⁸⁴ A inicios del XVI los molinos pañeros hicieron que las comarcas de Alcoy y la Vall d’Albaida se especializarse en batanear textiles.²⁸⁵ Tomás Peris nos recuerda que “*al voltant de València en el moment de la conquesta feudal de meitat segle XIII son els exemples que V. M. Rosselló espigolà en el Llibre del Repartiment: el Raal Axera, de vuit moles, que hi havia al camí de Campanar, el molí de vuit moles*

²⁸⁰ Malanima, Paolo “Industria e Agricoltura in Toscana tra Cinque e Seicento.” *Studi Storici* Anno 21, 1.980, pps 281-309.

²⁸¹ De la puerta Escribano, R. *Historia de la moda valenciana*, Valencia 2.000, p. 6 citado por Roberto Blanes.

²⁸² Blanes, R. *Comercio de importación....* P. 197.

²⁸³ Peris Alberto, Tomàs *Els molins d’aigua valencians, segles XIII-XIX*, Valencia, 2.014.

²⁸⁴ Peris Albentosa, Tomàs, op, cit., p. 157.

²⁸⁵ Peris Albentosa, Tomàs, op., cit. p. 161.

concedit a Berenguer de Montreal, a (cinc i quatre moles) atorgat a Arnau Ferrer a Campanar, el de vuit rodes concedit a Pons de Soler en la mateixa zona i encara cinc instal·lacions mes que funcionaben amb sis o set jocs de moles. ”²⁸⁶ A lo largo del trescientos los molinos bataneros se expanden por la cuenca alta del Vinalopó y a finales del XVI ya hay 39.²⁸⁷ Conviene señalar que si bien el trabajo de Tomás Peris aborda principalmente los siglos XV, XVI y XVIII y XIX plantea el problema de un vacío entre ambas épocas, como ya ha señalado el propio Peris. Un vacío investigativo tanto más acuciano cuanto que si nos fijamos en la estructura de la importación, ésta se refiere, muchas veces, a materia prima tal como: *algodón, algodón hilado, lino y lana*, etc. que se cuenta por balas y arrobas y el destino de esa mercancía es un destino industrial y no la venta directa.

6.2.1.1 Textiles

Lana

A lo largo del periodo estudiado se observa un movimiento de carga de unas 10.658,52 @, de las cuales cabe distinguir 18 tipos distintos. Entre ellos destacan en primer lugar la lana bruta con 5709,43 @ lo que representa el 54 % del total y le sigue por orden de importancia la lana sin especificar con 1537,56 @ o el 14 %; la lana bruta de la tierra con 1391,41 @ o el 13 % y la lana en hebra con 1012,54 @ o el 9 %, quedando el resto de tipología con cantidades ya muy reducidas. Como se trata de cantidades pequeñas nos centraremos sólo en la más importante, a modo de muestra.

Lana bruta

De 5.709,43 @ que transitan por el puerto de Valencia, debemos advertir que 4.761,32 @, es decir el 85 %, se refiere a mercancía en tránsito correspondiente a los siguientes circuitos comerciales: Alicante Génova 390 @, Alicante Marsella 1.225,48

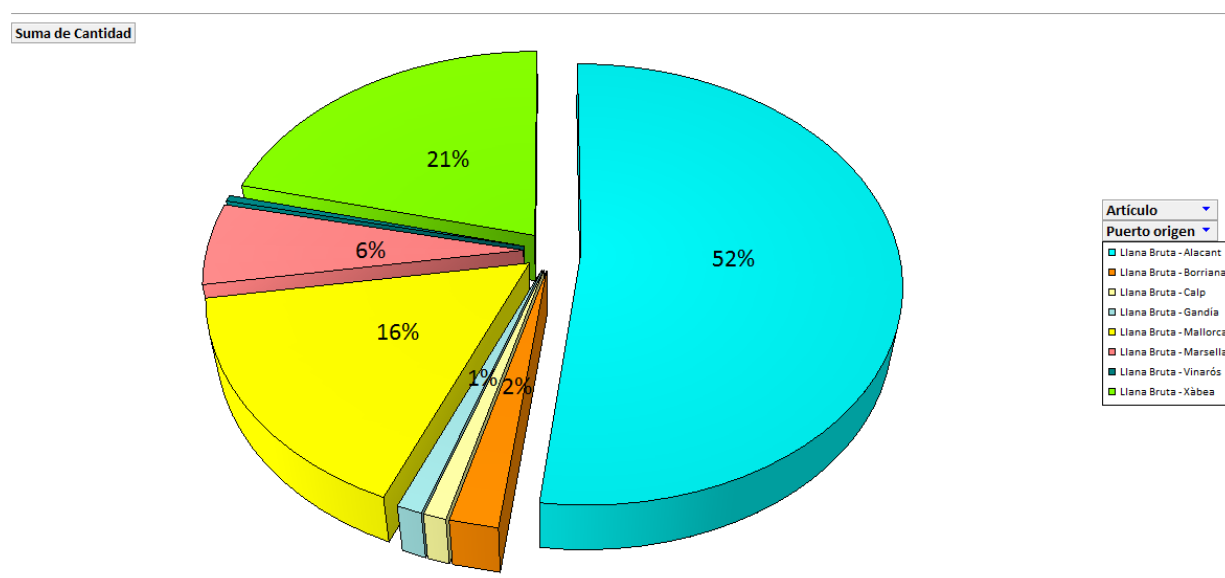
²⁸⁶ Peris Albentosa, Tomàs, op., cit. p. 54.

²⁸⁷ Peris Albentosa, Tomàs, op., cit., p. 44.

@; Cullera Génova 1.224 @; Cullera Marsella 706,86 @; Oliva Marsella 885 @ y Denia Marsella 330 @.²⁸⁸ En consecuencia el comercio de importación de lana del puerto de Valencia se circunscribiría a un rango de 948,11 @, lo cual tiene lógica porque el clima de Valencia no exige este producto y no parece que los telares valencianos tengan, en este caso, un mercado importante.

Así, después de purgar la mercancía en tránsito,²⁸⁹ tenemos los siguientes resultados por puertos: Valencia importa lana de ocho puertos con Alicante en cabeza con 462 @ o el 52 % cuyo origen último probablemente sea Castilla. Le sigue Javea con 187 @ o el 21 % y Mallorca con 144,11 @ o el 16 %, quedando cantidades testimoniales del Reino o de Marsella.

Gráfica 153
Porcentaje de lana por puertos



Los remitentes, por orden de importancia, excluidos aquellos que siguen su ruta son: En primer lugar Joan Andrià²⁹⁰ con 178,5 @ o el 20 %; Lluís Viguet con 113,11 @ o el 15 %; Pere Pingarró con 127 @ o el 14 %; Bertomeu Beltran con 107,09 @ o el

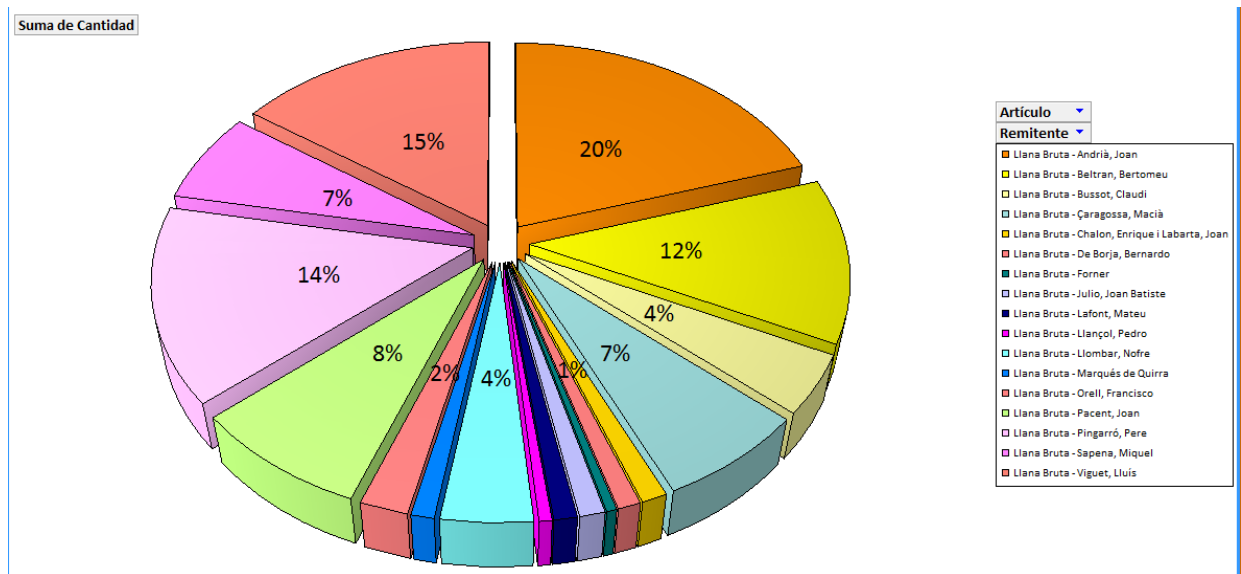
²⁸⁸ Hay otros pero su peso porcentual es nulo.

²⁸⁹ Se refiere a las partidas de Joan Andrea 92,98 @ (Alicante Marsella), Bertomeu Beltrán con 322,07 @ (Alicante Marsella), Pere Cavaller, con 692,57 @ Alicante Marsella) Agustí Ernàndez 390 @ (Alicante-Génova), Antoni Peix, 42,84 @ (Alicante Marsella) los Celicofres, 75 @ (Alicante Marsella) Mateu Guió con 706,85 @ (Cullera Marsella) y 585 @ (Oliva Marsella), Felip y Crisostomo Peris, con 1.224 @ (Cullera Marsella) (La lana procedente de Cullera posiblemente venga de Cuenca a través del Júcar); Enrique Chalon y Joan Labarta, 20 @(Málaga Morvedre) y 20 @ (Denia Marsella); Mateu Lafont 9 @ (Alicante Marsella) y Felip Peris, 260 @ (Denia a Morvedre, con escalas en Gandía, Cullera y Valencia)

²⁹⁰ Si Joan Andrià y Joan Andrea fuera el mismo entonces se trataría de un comerciante que comerciaría principalmente con Valencia y su actividad con Marsella representaría algo más del 30 %.

12 %;²⁹¹ Joan Pacent con 71,4 @ o el 8 %; Macià Çaragossa con 60,29 @ o el 7 %; Miquel Sapena con 60 @ o el 7 %; Claudi Bussot con 38,2 @ o el 4 %; Nofre Llombar con 35,7 @ o el 4 %; Francisco Orell con 19 @ o el 2 %; y Enrique Chalón y Joan Labarta con 10,11 @ o el 1 %.²⁹²

Gráfica 154
Porcentaje de lana por remitentes



Según puertos los remitentes se dividen en aquellos que trabajan con Alicante que son seis comerciantes, a saber: Joan Andrià que representa 178,5 @, es decir el 39 % de los envíos de este origen; Bertomeu Beltrán que, con 107,09 @, representa el 23 % de los envíos de esta plaza, Joan Pacent que suma 71,4 @, lo que representa el 15 % de los envíos; Macià Çaragossa, al que, con 60,29 @, corresponde el 13 % de los mismo y Nofre Llombar al que se refiere, 35,75 @ o el 8 %.

A continuación, tenemos aquellos remitentes de Mallorca que se reducen prácticamente a uno, Lluís Viguet al qué corresponde 135,11 @ o el 84 % de los envíos.

²⁹¹ Sin embargo si contrastamos estas cifras con su negocio total, lo desembarcado en Valencia representa tan sólo un 3 % de su actividad comercial.

²⁹² Lo que contrastado con su comercio de otros puertos representa el 20 % de su actividad. (Se trata de una estimación relativa a la base de datos del Petage de Mar que no toma en consideración un estudio exhaustivo de estos comerciantes que pueden perfectamente comerciar por otras rutas) Los demás remitentes del 1 % suman un 5 %.

Aquellos comerciantes que trabajan con Javea son dos: Pere Pingarró al que corresponde 127 @ o el 68 % de los envíos y Miquel Sapena que con 60 @ le corresponde el 32 %.

En quinta posición tenemos aquellos remitentes que envían el género desde Marsella: Claudi Bussot con 38,2 @ o el 72 % y Enrique Chalón y Joan Labarta con 10,11 @ o el 19 %. El resto de remitentes se refiere a cantidades del 2 % y menores de puertos del Reino.

Los destinatarios, por orden de importancia son los siguientes:

En primer lugar, Joan Andrià con 178,5 @ o el 20 %; seguido de Lluís Viguet con 135,11 @ o el 15 %; Pere Pingarró con 127 @ o el 14 %; Joan Pacent con 71,4 @ o el 8 %; Macià Çaragossa con 60,29 @ o el 7 %; Miquel Sapena con 60 @ o el 7 %; Claudi Bussot con 38,2 @ o el 4 %; Nofre Llombar con 35,7 @ o el 4 %; Francisco Orell con 19 @ o el 2 % y Enrique Chalón y Labarta con 10,11 @ o el 1 %.

Por lo que se refiere a la tendencia, los puertos proveedores de lana son puertos del Reino que se relacionan con Castilla como Alicante o Javea. El periodo se inicia con unos envíos muy escasos, obteniéndose las mayores remesas en 1.664 de Javea con 187 @ y en 1.670 de Alicante con 294,6 @ para reducirse en 1.671 a unos envíos muy escasos de Burriana y en 1.672 los envíos de Alicante son sólo el 36 % de la cifra alcanzada en 1671, lo que lleva a la ciudad de Valencia a buscar una compensación en el mercado mallorquín al final del periodo.

La navegación, si eliminamos la carga con otros destinos es directa en un 99 % y en un 1 % tiene a Alicante como escala.

Lino

El lino es uno de los textiles más antiguos del mundo, su cultivo se remonta a más de 8.000 años y combina la suavidad del uso con la resistencia. Aunque su adaptabilidad climática permite su cultivo en regiones tanto cálidas, como Egipto y Oriente Medio, como en regiones frías como las Islas Británicas, Flandes y Rusia, con la siembra antes del invierno en el primer caso o en primavera en el segundo caso, sin

embargo, como recuerda Richard Ling “*It is not known how quality of the linen with this flax compared with that of Norther Europe, but the size of industries in the two regions cannot be compared.*”²⁹³

El escribano clasifica el lino con arreglo a criterios de origen, de colorido, o de uso: para hilar o para tejer, refiriéndose a los productos semielaborados, o acabado, lino tejido. El lino total sin distinguir variantes son unas 4.599,42 @. Sin embargo, nosotros nos referiremos al lino genérico que es el que constituye el 81 % del total. La media de la bala de lino se sitúa aproximadamente en 16,41 @. El lino, además de material clave de

²⁹³ Ling, Richard John *Long term movements in the trade of Valencia, Alicante and the western Mediterranean (1.450-1.700)*. PhD Thesis, Berkeley, California, US, 1.970, p. 82.

Habiendo consultado la Tesis de Ling, al objeto de contrastar sus resultados con el trabajo que estábamos haciendo, ésta nos remitía a la serie de Desclauquilla del Peatge. Allí es cierto que la relación de mercaderías embaladas aparece pormenorizada y en principio se trata de un análisis más exhaustivo que la serie de *Petage de Mar*, lo cual me llevó repasar especialmente los productos textiles, ello permitía, por ejemplo, seguir con detalle como la industria textil alemana aprovecha la posibilidad de introducirse en el mercado valenciano a través de Génova por medio de imitaciones baratas de los productos franceses.

El problema para contrastar la Tesis de Ling con el presente trabajo es de orden práctico. Por ejemplo, si quisiéramos contratar los chamellots, la serie de *Petage de Mar* a veces habla de chamellots pero no lo hace sistemáticamente, luego, en principio, sería mucho mejor ir al Desclauquilla del Petage. Sin embargo, observamos varios extremos:

Así pues, si atendemos a una carga sencilla, como la carga de Benito Perier, mercader francés de Marsella que llega en la Saetía de Antoni San Fran el 1 de enero de 1.664 ésta constaría de 9 balas, las cuales habría que desglosar en 2 Balas de cadesios estrechos, con 44 palmos, 2 Balas de chamellots de Vernia con 80 palmos, 3 balas de champaines con 96 palmos, 1 bala de de espartagons estrechos con 7 palmos, 1 bala de espartagons anchos con 28 palmos. Es decir, la información es demasiado compleja y variada para extraer un promedio útil aplicable al resto de años y ello obligaría a una investigación adicional, que supondría la repaginación de toda la base de datos y una adaptación adicional que hiciera compatible en la nueva base de datos la forma de contar de la serie de *Petage de Mar* y la forma de contar de la serie de la Desclauquilla del Peatge.

Además, la serie de la Desclauquilla para el periodo que nos ocupa se refiere sólo a tres años, de los cuales sólo podríamos utilizar uno (el de 1.664) porque de los otros dos, uno no es accesible a la investigación por problemas de restauración y el otro se refiere a un año que no hemos podido trabajar porque el registro de dicho año no se conserva en la serie de Peatge y se trataría de una reconstrucción completa no de un contraste complementario.

En consecuencia, sí que es posible tener en cuenta la Tesis de Ling en lo referente a la serie de la Desclauquilla, pero se trata de un muestreo cuyo sentido si bien puede proporcionar información aproximada en el largo plazo, no está nada claro que el trabajar un año de la Desclauquilla nos fuera a permitir extraer un promedio útil para todo nuestro periodo.

Además el objeto de análisis es diferente porque, aunque en ambos casos se hable de *balas, cajas, fardos*, etc..., la naturaleza de las mercaderías analizadas por Ling se refieren fundamentalmente a embalajes del Peatge cuyo contenido lo hallamos en nuestra serie como *balas, cajas, fardos*, etc, sin especificar el contenido y que al acudir a la Desclauquilla nos aparece como productos acabados destinados al consumo final, mientras que los productos que analizamos como *lino, lana o algodón*, se refieren a productos a granel y no existe confusión posible porque el escribano cuando en su registro correspondiente asienta: *balas, sacos, cajas, fardos*, etc, al lado consigna su peso en @ lo cual nos indica que lo que hay en dicha bala es un producto bruto, cuyo destino es el mercado mayorista de tejedores, o sea de la industria local.

la industria textil era el elemento base para la fabricación del velamen, normalmente en combinación con cáñamo para dar mayor consistencia a la lona.

A lo largo del periodo estudiado arriba al puerto de Valencia un volumen de carga de 3.738,96 @, de la cual, 632,07 @, o sea el 18 % corresponde a mercancía en tránsito hacia otros destinos.²⁹⁴

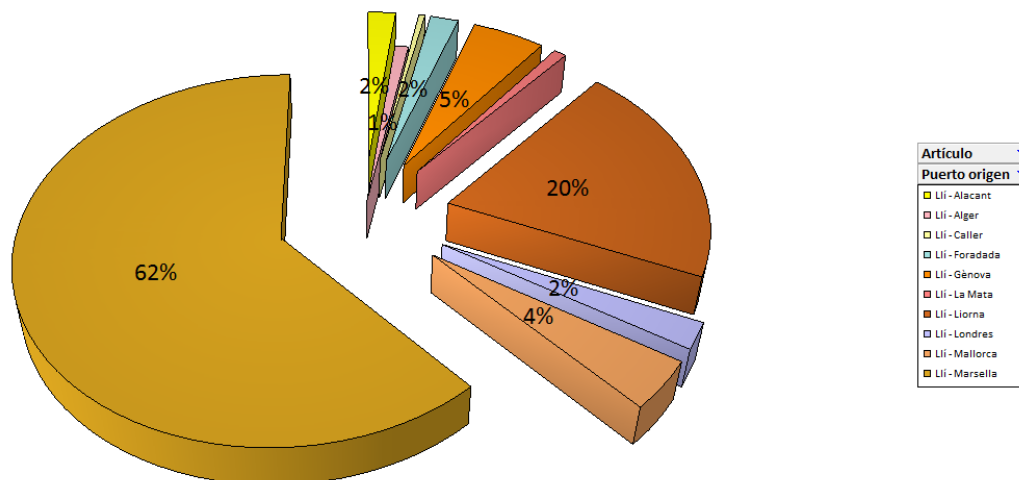
Los orígenes corresponden a veinte orígenes distintos, de los cuales los más relevantes son: En primer lugar: Marsella que con 1858,8 @ totaliza el 63 % de los envíos, seguido por Liorna con 606,59 @, o el 20 %; Génova con 155 @ o el 5 %; Mallorca, cuyos envíos serían reexportaciones y actuaría como escala de este producto, con 128,08 @ o el 4 %; Londres con 69,3 @ o el 2%; Foradada con 60 @ o el 2 %; y Alicante con 58,85 @ o el 2 % y Argel con 28 @ o el 1 %.

²⁹⁴ Se trata de las partidas correspondientes a: Geroni Castany que comercia entre Mallorca y Orán por una cantidad de 120 @ de carga; Pere de la Torre con 104,72 @ que corresponde al comercio entre Mallorca y Castilla y Orán; Francisco Planes con 31,79 @ que corresponde al comercio entre Mallorca y Orán, Gabriel Valls con 16,4 @ que corresponde al comercio entre Mallorca y Orán; Lluch Estarelles con 59,54 @ que corresponde al comercio entre Orán y Mallorca. Pere de la Torre que comercia entre Mallorca y Castilla y Oran por un volumen de carga de 104,72 @; Francisco Planes comercia entre Mallorca y Oran por un volumen de 31,79 @; Gabriel Valls comercia entre Mallorca y Orán por un volumen de 15,4 @; Felip Cotet, con 75,76 @ correspondientes al comercio entre Marsella y Castilla, Joan Batista Guión con 49,22 @ correspondientes al comercio entre Marsella y Alicante; , Joan Andrià con 35,18 @ correspondientes al comercio entre Marsella Gandía, Denia y Alicante, Josep Puig con 33,9 @ correspondiente al comercio entre Marsella y Alicante; , Josep Carrau y Mariners, que representa 32,81 @ Carrau y Clacayno que corresponde al comercio entre Marsella y Castilla; Joan Batiste Bassó con 20,95 @ que corresponde al comercio entre Marsella y Castilla; Joan Ameller con 16,4 @ que corresponde al comercio entre Marsella y Denia y Alicante; Felip Cotet de Mártega con 9,57 @ que corresponde al comercio entre Marsella y Castilla; Onorat, Forner con 9,47 @ que pertenece al comercio entre Marsella y Alicante; Rafel Calcayno con 49,32 @ cuya partida corresponde al circuito comercial formado entre Génova y Castilla.

Gráfica 155

Porcentaje de lino por puertos

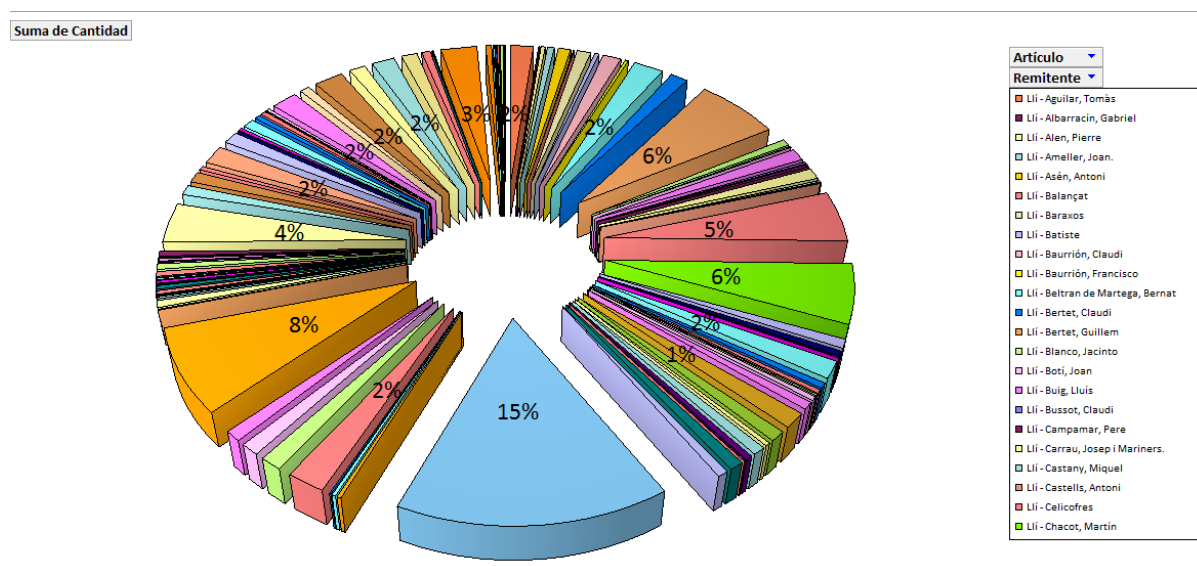
Suma de Cantidad



Los remitentes, por orden de importancia, son los siguientes: En primer lugar destaca Jusepe Germano que despacha 480 @, lo que representa el 15 % de los envíos; a continuación tenemos a Mateu Guió con 247,39 @, o el 8 %; a Guillem Bertet con 196,23 @ o el 6 %; a Martín Chacot con 174,52 @ o el 6 %; a los Celicofres con 151,54 @ o el 5 %; a Antoni Oliver con 119 @ o el 4 %; a Joan Verdeguer con 85,5 @ o el 3 %; a Bernat Beltran de Mártega con 70,36 @ o el 2 %; Nataniel Grantan con 59,3 @ o el 2 %; Nicolas Royer con 68,47 @ o el 2 %; Cosme Rodríguez con 60 @ o el 2 %; Francisco Petipen con 56,59 @ o el 2 %; Tomàs Aguilar con 55 @ o el 2 %; y Joan Verdeguer de Génova con 85,5 @ o el 2 %; Joan Saloni con 53,9 @ o el 2 %; la viuda de Josep Moyà con 49 @ o el 2 % y Luberto Folques con 44 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 27 %.

Gráfica 156

Porcentaje de lino por remitentes



Según puertos los remitentes se distribuyen del siguiente modo:

En Marsella tenemos cincuenta y cinco remitentes, de los cuales los principales son Mateu Guió al que corresponden 247,39 @ o el 13 % de los despachos de este origen; Guillem Bertet al que corresponden 196,23 @ o el 11 %; Martín Chacot al que corresponde 174,52 @ o el 9 % y en último lugar los Celicofres a los que corresponde tan sólo el 151,54 @ o el 8 %. La importancia del resto de los comerciantes sería ya a nivel colectivo por que cada uno, por separado, ya sumarían porcentajes inferiores al 4 % y menores.

En Liorna destaca en primer lugar Jusepe Germano con 480 @ o el 79 % y muy por detrás Antoni Oliver con 119 @ o el 20 %.

En Génova el dos principal remitentes es Joan Verdeguer al que con 84 @ corresponde el 54 % de los envíos.

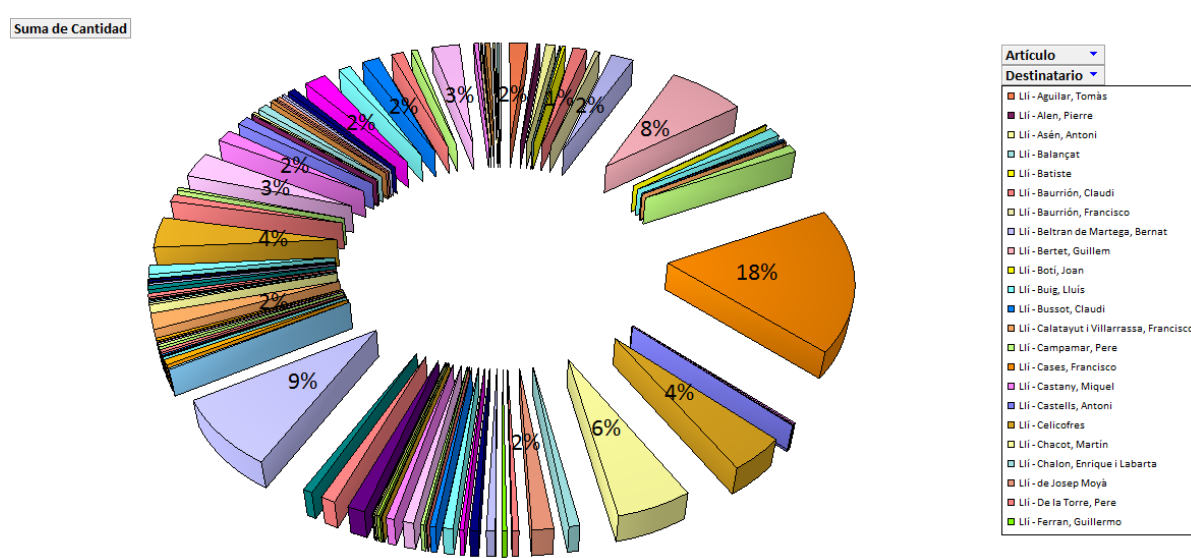
Con Mallorca trabajan dieciocho comerciantes, entre los que cabe citar a Jacinto Blanco con 20,3 @ o el 16 % y Miquel Fiol con 20,29 @ o el 16 % de los envíos locales.

Para Londres sólo encontramos a Nataniel Grantan al cual corresponde el 100 % de los envíos pero ya se trata de cantidades del 2 % dentro del comercio valenciano.

Entre los destinatarios los principales son Francisco Cases el cual adquiere 556,81 @ o el 18 %; Mateu Guió que adquiere 267,39 @ o el 9 %; Guillem Bertet que compra 283,23 @ lo que representa el 8 %; Marín Chacot que importa 174,52 @ o el 6 %; los Celicofres que compran por un volumen de 132,54 @ o el 4 %; Antoni Oliver al que se refieren 119 @ o el 4 %; Felip y Crisóstomo Peris que mercan 101,9 @ o el 3 % y Joan Verdeguer con 85,5 @ o el 3 %; Bernat Beltrán de Mártega con 70,36 @ o el 2 %; Nicolas Royer con 68,47 @ o el 2 %; Jordi Mendes con 60 @ o el 2 %; Tomàs Aguilar con 55 @ o el 2 %; Joan Saloni con 53,9 @ o el 2 %; Francisco Petipen con 49,53 @ o el 2 %; la viuda de Josep Moyà con 49 @ y Claudi Baurrión con 43, 18 @ o el 1 %. El resto de los remitentes del 1 % representa un 22 %.

Gráfica 157

Porcentaje de lino por destinatarios

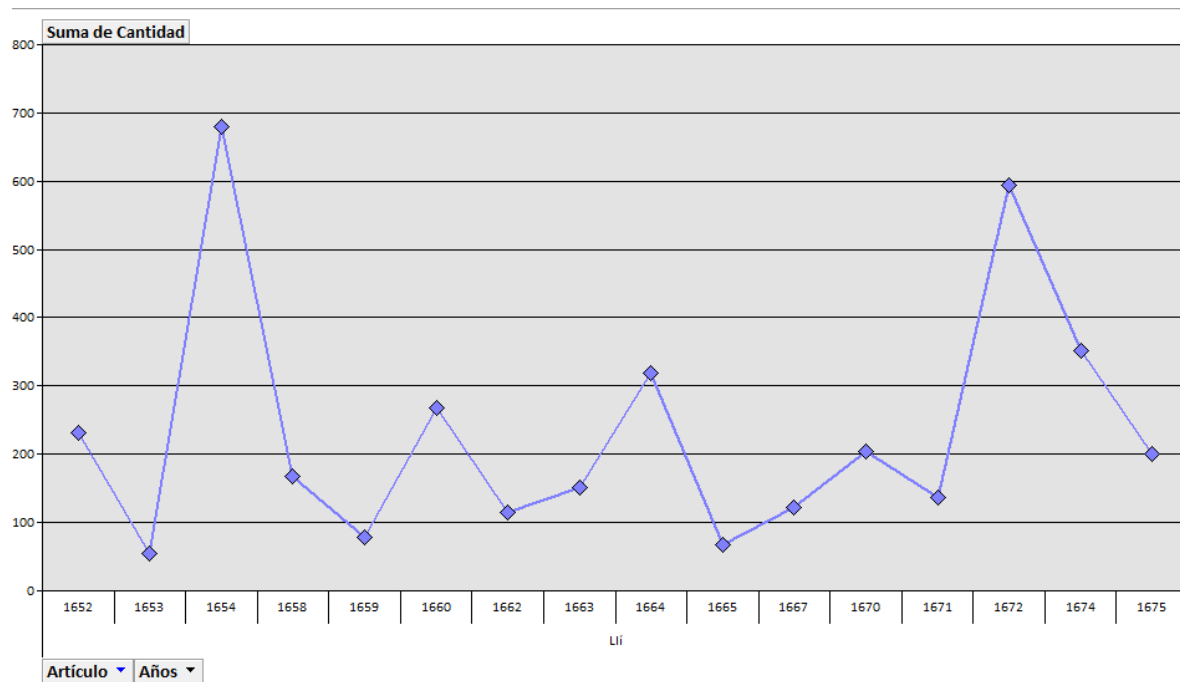


Las relaciones que se establecen las impulsa predominantemente Francisco Cases que compraría el género a Jusepe Germano de Génova, 480 @; a Luberto Folques de Marsella 44 @ y 40 @ a Baraxos de Marsella. Mateu Guió, aunque compra una pequeña partida de 20 @ a Pedro Sant actuaría por cuenta propia en Valencia y en Marsella manejando personalmente el grueso de las 247,39 @ que hace traer del puerto francés. Le sigue Guillem Bertet que importaría 196,23 @ personalmente de Marsella y 42 @ por mediación de Claudi Bertet. Los Celicofres actúan en solitario como remitentes y destinatarios. Felip y Crisóstomo Peris comercian con Nataniel Grantan de

Londres 69,3 @ y haciendo personalmente las gestiones en el puerto de origen con Marsella por un volumen de 32,59 @. Joan Verdeguer actúa como remitente y destinatario en Denia y Génova, encontrándose el grueso de su negocio en Génova. Nicolas Royer actúa simultáneamente como remitente y destinatario. Jordi Méndes de Valencia actúa en correspondencia con Cosme Rodríguez de la Foradada. Tomàs Aguilar actúa como remitente y destinatario con Alicante y Marsella que representan respectivamente un 44 y un 56 % del volumen de su negocio. Joan Saloni es remitente de Marsella y destinatario de Valencia. Lo mismo cabe decir de Lluís Buig, de Francisco Petipen, de la viuda de Josep Moyà, de Claudi Baurrión, Pierre Gayt, Joan Batiste Bassó, Joan Salonya y Guió. Manuel Guillot, por su parte sería el importador y destinatario que gestionaría sus operaciones comerciales con Génova personalmente. Dentro del escaso volumen de Agustí Noble, éste actuaría directamente con Génova que representaría el 41 % de su comercio y por medio de Jacinto Blanco de Mallorca que le remitirá los envíos en el resto de los casos.

Gráfica 158

Evolución de la llegada de lino a Valencia (1.651-1.675)



Considerando que la mayor parte de los envíos procede de Marsella debemos tener en cuenta que aunque la guerra entre Francia y España continúa, el cansancio, por

ambas partes, se detecta en la reanudación de las relaciones comerciales, primero de forma puntual en 1.654 y a partir de 1.659, Tratado de los Pirineos de forma progresiva hasta 1.665 que entran en decadencia y no se recuperan debido a la guerra de devolución (1.667-68) y posteriormente a la guerra franco holandesa en la que España se involucra, en contra de Francia, a partir de 1.673.

La tendencia en el tiempo es la clara predominancia de Marsella, a pesar de los conflictos y a pesar del protagonismo puntual de Liorna en 1.654 y en 1.660. Al final del periodo hay una caída de Francia apenas compensada por Génova y Londres.

La navegación es directa en el 81 % de los casos y a través de escalas en cinco casos de los cuales el principal se refiere a la ruta Liorna Mallorca Valencia que, en este caso, es más importante que la ruta directa Liorna Valencia.

Algodones

De todas las variedades de color y forma que nos ofrece la base de datos las principales variedades, a efectos estadísticos son el algodón, a secas, y el algodón hilado que representan, respectivamente el 36 % y el 61 %. Es decir que juntos representan el 97 %, lo que nos permite prescindir de las demás variedades sin distorsionar demasiado nuestro análisis. A lo largo del periodo estudiado llegan al puerto de Valencia, 5.521,27 @ de algodón y 9.326,39 @ de algodón hilado. A diferencia del lino el algodón soporta mal el ambiente marino porque se pudre.²⁹⁵ En cambio era útil para la fabricación de las mechas de los cirios que se usaban para el alumbrado doméstico, así como para la propia industria textil como ya es sabido.

²⁹⁵ En la vela deportiva actual sí es posible el uso de algodón porque la tecnología lo permite, pero con la técnica naval de la época que estudiamos no era posible.

Algodón

Por orígenes el panorama que se nos ofrece es el siguiente. A lo largo del periodo estudiado por el puerto de Valencia pasa un volumen de carga de 5.521,27 @, del cual debemos advertir que, de la mercancía procedente Londres de Nataniel Grantan, 502,34 @, la mercancía que realmente desembarca en el puerto de Valencia son las partidas correspondientes a: Manuel Guillot; 35,11 @ y a Felip y Crisóstomo Peris, 97 @, quedando el resto del género, 370,24 @, o sea el 7 %, en manos del remitente como parte del circuito de Londres hacia Tánger y Lisboa, con escala en Marsella y Valencia, en consecuencia dicha carga debe de ser considerada como mercancía en tránsito. En la misma situación se halla la partida de 11,56 @ Miquel Fàbregues de Mallorca cuyo destino final es Castilla. Por tanto, la carga realmente desembarcada en el puerto de Valencia serían 5.139,48 @ lo que nos obliga a corregir los porcentajes.

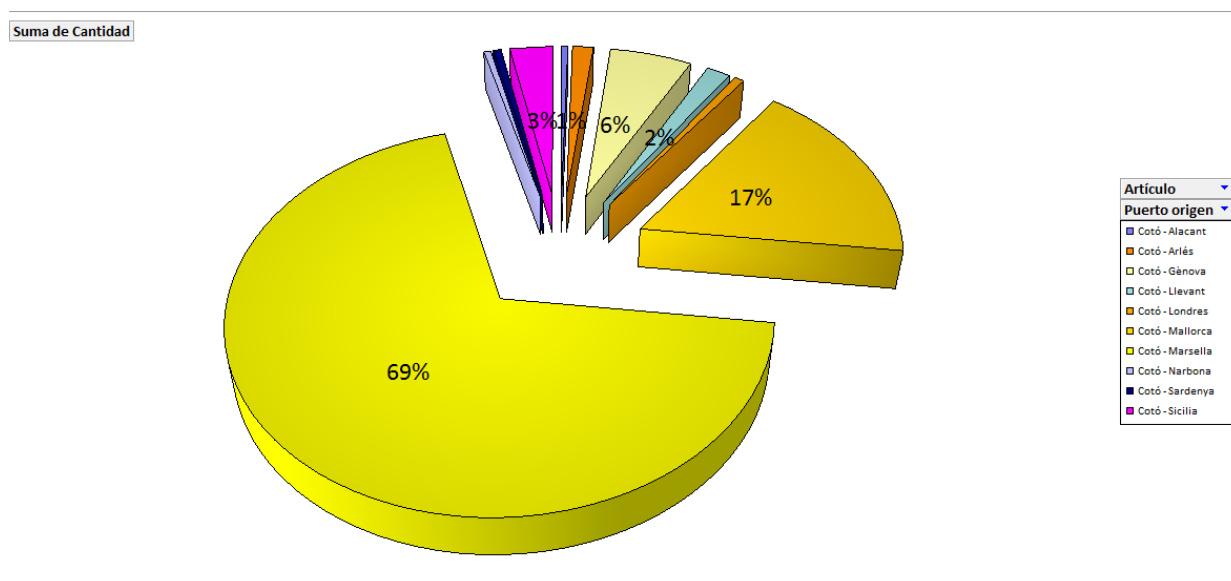
Por puertos tenemos los siguientes resultados:

En primer lugar, destaca el puerto de Marsella que despacha 3.463,21 @ o sea el 69 %, seguido de Mallorca 847,58 @ o sea el 17 % (en este caso pudiera tratarse de reexportaciones, pero también de producción local porque sabemos que este cultivo se introduce en la Isla en época musulmana) Por su parte Génova envía 290,39 @ o sea el 6 % del total. Sicilia le sigue a la zaga con 153,01 @, o el 3 %; Levante remite 85 @ o el 2 % y Arlés desembarca 74 @ o el 1 %.²⁹⁶

²⁹⁶ La mercancía en tránsito con destino a Castilla, en principio, son 15,57 @ o sea un nivel del 0 %. Para asegurarnos qué sucede con la mercancía desembarcada sobre la que no se aporta más información hemos intentado hacer un estudio concreto de los años 1.654 y 1.674 para el algodón y 1.667 y 1.671, es decir los años más importantes de la llegada de algodón y algodón hilado para cerciorarnos sobre el destino final del algodón cuyo destino no se precisa, en principio como Castilla, pero que podría ser que traspasase la aduna terrestre. A tal efecto hemos consultado la serie de *derechos de la quema* pero hemos tropezado con un vacío documental que abarca de 1.633 (ARV, MR, 11253), último legajo completo a 1.699 (ARV, MR, 1254). En consecuencia, para saber la cantidad de mercancías desembarcadas que pasan a Castilla sería necesario desarrollar un estudio de aquellos registros de los *derechos de la quema* correlativos a la serie de *Petage de Mar* aunque fuera de periodos anteriores para plantear una hipótesis sobre la frecuencia relativa al comercio naval para averiguar si era más frecuente, o no, desembarcar mercancías en Valencia o en Alicante u otros puertos para luego seguir el camino a Castilla.

Gráfica 159

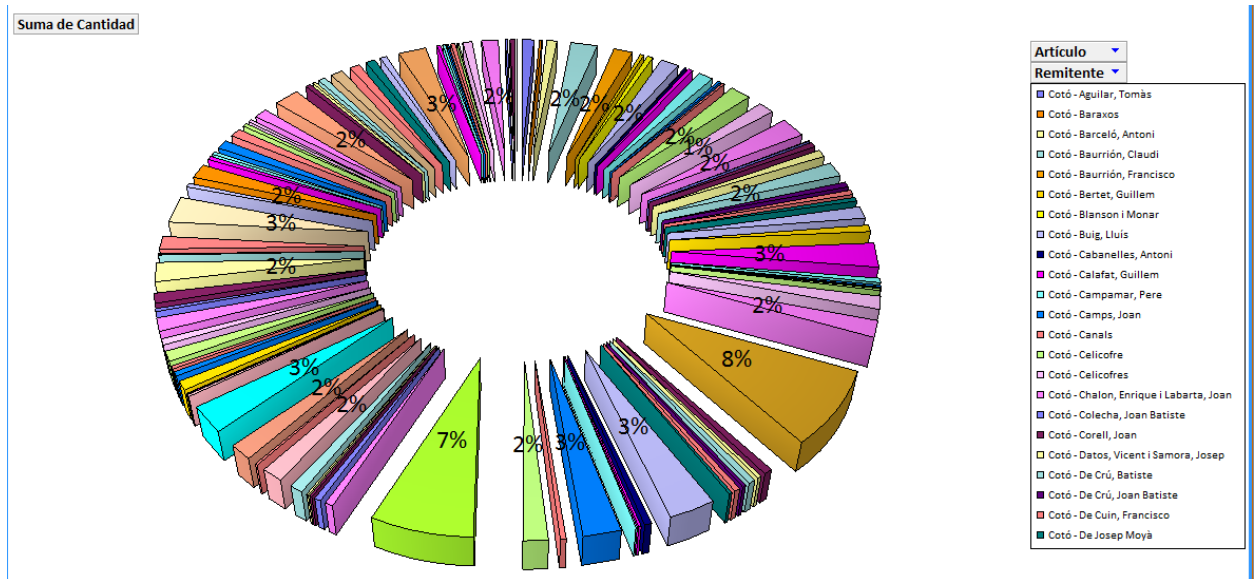
Porcentaje de algodón por puertos



Los remitentes podemos clasificarlos, según su importancia, del siguiente modo: En primer lugar tenemos a Luberto Folques con 427,95 @ o el 8 % y le siguen Mateu Guió con 358,42 @ o el 7 %; Francisco Gaugier con 164,62 @ o el 3 %; Gaspar Mollardo con 150,41 @ o el 3 %; Vicent Prats 156 @ o el 3 %; Vicent Domingo Menor con 141,89 @ o el 3 %; Nataniel Grantan con 132,11 @ o el 3 %; Claudi Baurrión con 124,84 @ o el 2 %; Geroni Romero con 116,89 @ o el 2 %; Enrique Chalón y Joan Labarta con 121,26 @ o el 2 %; Felip y Crisóstomo Peris con 111,36 @ o el 2 %; Celicofre con 97 @ o el 2 %; Miquel Fillol con 93,3 @ o el 2 %; Batiste de Crú con 87,23 @ o el 2 %; Antonio Maynón con 86 @ o el 2 %; Lluís Guió con 85,71 @ o el 2 %; Lluís Buig con 85,11 @ o el 2 %; Miquel Puig y Cia con 85 @ o el 2 %; y Francisco Baurrión con 84,54 @ o el 2 % y los Celicofres con 75,89 @ o el 1 %. En cuanto a los demás comerciantes que manejan porcentajes del 1 % suman un 31 %.

Gráfica 160

Porcentaje de algodón por remitentes



En este panorama se aprecia una dicotomía entre los ocho mercaderes principales (Luberto Folques al que corresponde el 8 %; Mateu Guió con el 7 %, Vicent Prats con el 3 %; Francisco Gaugier con el 3 %; Gaspar Molardo con el 3 %; Vicent Domingo Menor con el 3 %; Nataniel Grantan con el 3 % y Joan Talaste Sanyer con el 3 %) a los que correspondería el 33 % del mercado y la gran masa de pequeños comerciantes que sumarían el resto.

De estos comerciantes con Marsella comercian cincuenta y ocho mercaderes, de los cuales los principales son: Luberto Folques y Mateu Guió, entre ambos controlan desde dicho puerto el 22 % del flujo comercial y, muy por detrás, tenemos a Gaspar Molardo y a Francisco Gaugier. Con Mallorca comercian veinticinco mercaderes, de los cuales los principales son: Joan Talaste Sanyer que representa el 15 % de los envíos de Mallorca, Miquel Fillol que representa el 11 %, Antoni Pissà que representa un 9 %, Lluís Viguet que representa un 9 % y Joan Batiste Moyselo que representa un 7 %. En un segundo plano quedarían: Valero Martínez de la Raga, Antoni Barceló con un 6 % y la sociedad de Vicent Datos y Josep Samora con un 5 %. Entre estos dos grupos tendríamos casi el 60 % del total.

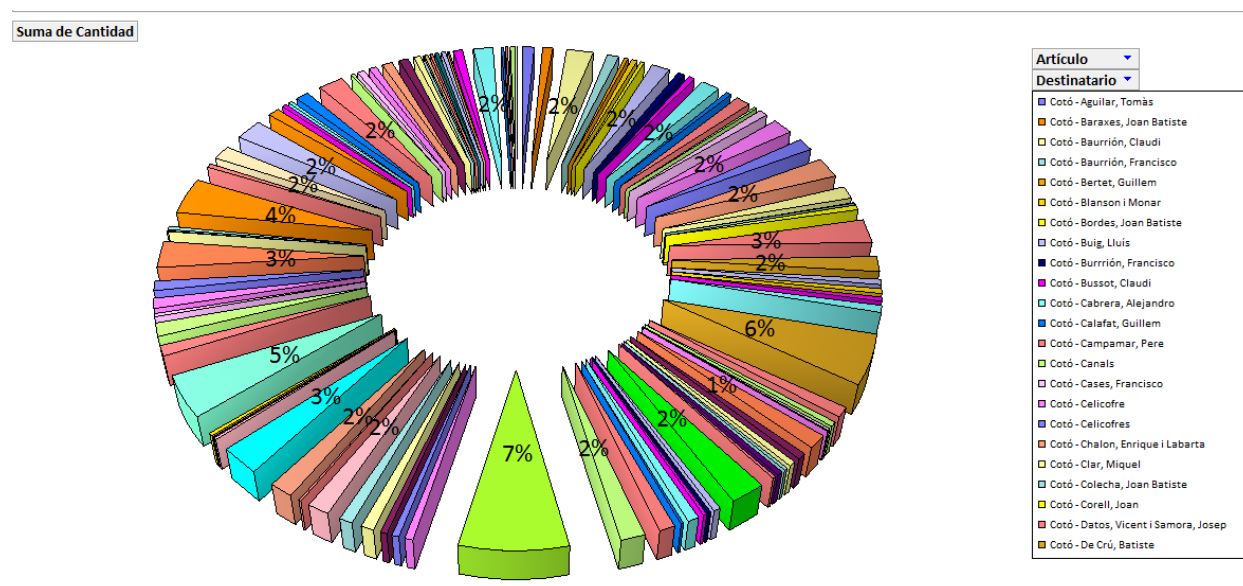
De Génova destacan tres remitentes: Antonio Maynón al que corresponde el 30 % del tráfico, Juan Pedro Masón al que corresponde el 27 % y Joan Batiste Morando al que le corresponde el 17 % del mismo.

Y finalmente de Sicilia Vicent Domingo Menor.

Hay otros orígenes, pero los volúmenes por comerciante ya caen por debajo de las 100 @.

Los destinatarios son: Mateu Guió con 377,6 @, o el 7 %; Cristòfol Delmor con 283,17 @ o el 6 %; Joan Batiste Moyselo con 236,25 @ o el 5 %; Vicent Prats con 214 @ o el 4 %; Crisóstomo Peris con 154,18 @ o el 3 %; Gaspar Molardo con 150,41 @ o el 3 %; la sociedad de Vicent Datos y Josep Samora con 137,48 @ o 3 %; Pere Joan Roca con 126,96 @ o el 2 %; Francisco Gaugier con 126,49 @ o 2 %; Claudi Baurrión con 124,84 @ o 2 %; Enrique Chalón y Labarta con 121,26 @ o 2 %; Geroni Romero con 116,89 @ o 2 %; Celicofre con 97 @ o el 2 %; Lluís Viguet con 91,83 @ o el 2 %; Batiste de Crú con 87,23 @ o el 2 %; Alejandro Cabrera con 86,59 @ o el 2 %; Antonio Maynón 86 @ o el 2 %; Lluís Guió con 85,71 @ o el 2 %; Lluís Buig con 85,11 @ o el 2 %; Miquel Puig y Cia con 85 @ o el 2 % y Guillermo Ferrán con 74,08 @ o el 1 %. En cuanto al resto de comerciantes que están en torno al 1 %, estos suman un 28 %.

Gráfica 161
Porcentaje de algodón por destinatarios



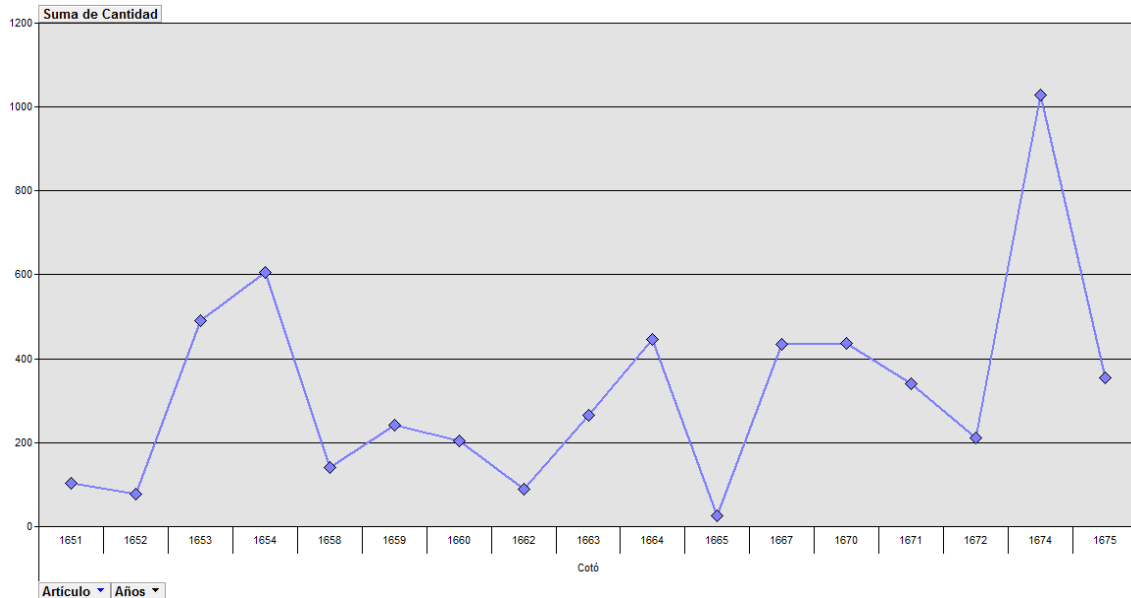
Las principales relaciones son aquellas que se establecen entre: Cristòfol Delmor de Valencia y Luberto Folques de Marsella que representa el 75 % de la actividad de este destinatario con el puerto de Marsella actuando en el resto de los casos por cuenta

propia en dicho puerto. Mateu Guió actúa por cuenta propia con Marsella como puerto de su actividad, salvo algún encargo testimonial que le hace a Luberto Folques. Gaspar Molardo también actúa por cuenta propia. Vicent Prats actúa por cuenta propia en el 72 % de los casos y en resto a través de Luberto Folques. Pere Joan Roca actúa por cuenta propia con Mallorca. Felip y Crisóstomo Peris actúan como importadores de Natanael Grantan de Londres por un volumen 97 @, o sea más del el 62 % de su negocio, y por cuenta propia con el puerto de Marsella por un volumen de 57,18 @. La Sociedad de Vicent Datos y Josep Samora compraría 93,3 @ a Miquel Fillol de Mallorca y el resto, 44,18 @ lo adquiriría directamente. Francisco Gaugier también actúa directamente con Marsella salvo una cantidad mínima que le compra a Nofre Lombardón. Claudi Baurrión actúa en solitario con Marsella. Ese también es el caso de Enrique Chalón y Labarta. Joan Batiste Moyseló es el destinatario importador de Valencia que se relaciona con los puertos de Mallorca y Génova con los que trabaja personalmente salvo algún encargo menor que delega en Joan Talaste Sunyer. Geroni Romero actúa personalmente en sus negocios con Marsella igual que Celicofre. Lluís Viguet trabaja sólo con Mallorca salvo algún encargo encomienda a Joan Fortesa. Batiste de Crú desde Valencia actúa con los puertos de Marsella y de Arles que representan respectivamente un 36,33 y un 63,67 % de su actividad. Alejandro Cabrera mantiene relación comercial con Vicent Domingo Menor de Sicilia que le envía los pedidos. Antonio Maynón negocia personalmente con Génova y Lluís Guió y Lluís Buig con Marsella. Con Levante los únicos que mantienen contacto son Miquel Puig y Compañía directamente. Guillermo Ferrán por su parte es destinatario de Valencia y remitente de Marsella. En definitiva, sin pretender ser exhaustivos, la modalidad de comercio predominante, en este caso, como suele ser la tónica general, es aquella en la que predomina la coincidencia entre destinatario y remitente.

La tendencia nos permite observar el predominio de Marsella sobre los demás orígenes a lo largo del tiempo, comenzando el protagonismo de Londres de forma muy tangencial al final del periodo y sólo como escala. Si a Marsella le añadimos otros orígenes menores como Arlés o Narbona está claro el peso del comercio francés en este producto.

Gráfica 162

Evolución temporal de la llegada de algodón a Valencia (1.651-1.675)



Dentro de la evolución temporal debemos contemplar un comercio entre Marsella y España entre 1.651 y 1.660, momento en que Francia ha hecho las paces con España (Tratado de los Pirineos) y, en que Luís XIV aprovecha para conquistar Marsella en marzo de dicho año. A partir del año 1654 comienza a sentirse la decadencia del comercio marsellés posiblemente por la presión del ejército real. Luego entre 1.662 y 1.665 hay un periodo de paz entre Francia y España en él se vuelve a recuperar el comercio, para caer de nuevo en el año 1.665 coincidiendo con, el inicio de la segunda guerra anglo neerlandesa y la gran peste de Londres que fuerza al comercio holandés hacia Marsella a desviarse por tierra reduciéndose la cantidad de envíos y ralentizándose las operaciones comerciales lo que a su vez repercute en el comercio de la ciudad de Marsella con otras ciudades, como Valencia. Entre 1.667 y 1.670 falta un año, pero posiblemente no fuese un año bueno porque coincide con el breve conflicto de la guerra de devolución entre España y Francia. Y a partir de ahí las relaciones comerciales con Francia se van deteriorando hasta 1.675, pues a partir de 1.673 España entra en guerra como aliada de Holanda en la guerra incorporándose, por la alianza de la Haya, a la guerra Franco Holandesa (1.672-1678). En el gráfico de tendencia general

hay un repunte al alza que no debe ser tomado en consideración por tratarse de mercancía de paso por el puerto de Valencia del comercio inglés.

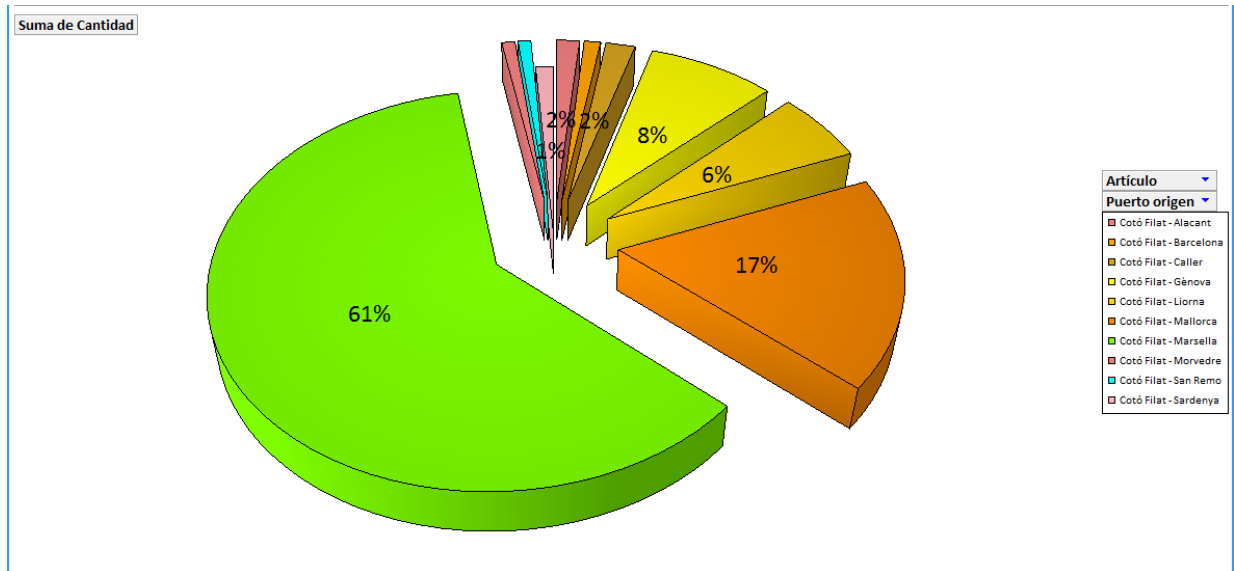
La navegación es directa en un 88 % de los casos y a través de escalas en el 12 % restante. Se trata de los periplos Sicilia Mallorca Valencia (con 141,25 @)); Londres Marsella Valencia (con 132,11 @) Génova Barcelona Valencia con 116,56 @) y Levante Denia Valencia con 85 @, lo que hace de Valencia el destino fundamental de la navegación en lo que se refiere a este producto.

Algodón hilado

A lo largo de todo este periodo se registra en la tabla de Petage la cantidad de 9.326, 39 @, de las cuales hay que descontar 1.492,28 @, o sea el 16 %, que corresponden a mercancía en tránsito, procedente de Marsella con destino a Alicante 1165 @; de Mallorca con destino a Castilla 233 @ y de Génova con destino a Denia, Cartagena y Castilla por volúmenes de carga de 23,29 @, 12,73 @ y 57,23 @ respectivamente. De esa Cantidad lo destinado a Castilla son 290,65 @, o sea el 3 % y hacemos extensivo a este apartado la nota 273.

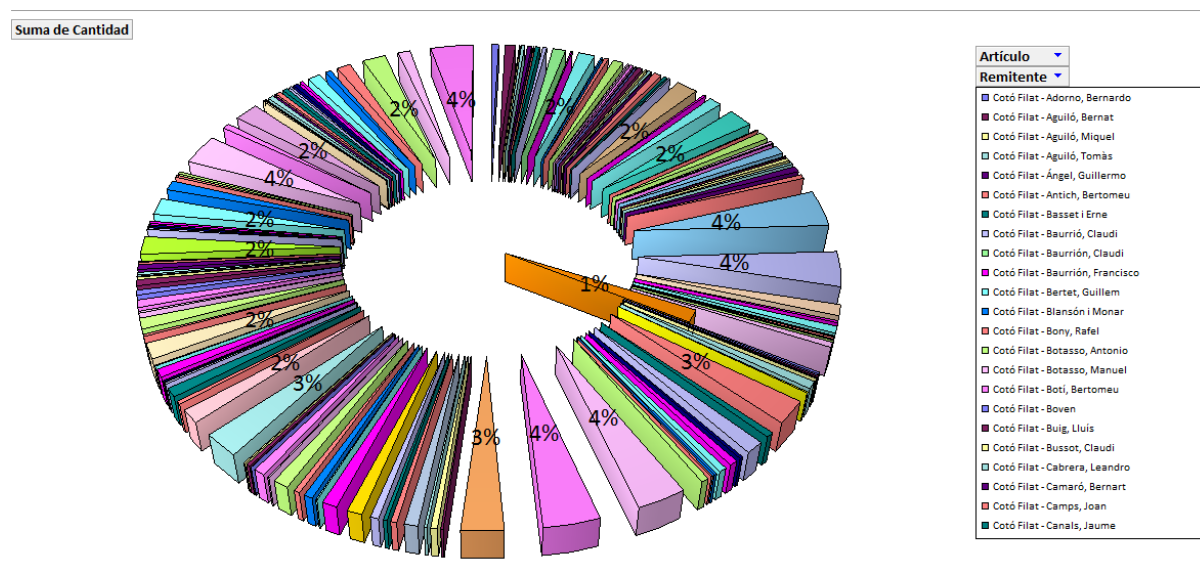
En consecuencia, lo desembarcado el puerto del Grao de Valencia son 7.834,11 @. Cantidad que, según su procedencia, podemos describir del siguiente modo: Marsella acapara el 61 % de los envíos con un total de 4.657,94 @, seguido de Mallorca con 1.338,34 @ o sea el 17 %; en tercer lugar, tenemos a Génova con 642,06 @, o el 8 %; en cuarto lugar, tenemos a Liorna con 462,7 @ o el 6 %; le sigue Cagliari con 149,36 @ o el 2 %; Alicante con 118,16 @ o el 2 % y Cerdeña con 88,18 @ o el 1 %, el resto de los orígenes del 1 % representan un 3 %. En total los orígenes italianos sumados alcanzan el 18 %.

Gráfica 163
Porcentaje de algodón hilado por puertos



Por remitentes tenemos, más de cincuenta y dos, que, por orden de importancia, son: Crsitòfol Delmor con 352,29 @ o el 4 %; Nicolás Denvila con 318,47 @ o el 4 %; Lluís Viguet con 313,05 @ o el 4 %; Mateu Guió con 312,61 @ o el 4 %; Geroni Romero con 281,04 @ o el 4 %; Lluís Guió con 274,27 @ o el 4 %; los herederos de Ascanio Sobregondi con 230,84 @ o el 3 %; Joan Moyà con 211,23 @ o el 3 %; Francisco Gaugier con 204,66 @ o el 3 %; Enrique Chalón y Joan Labarta con 182,84 @ o el 2 %; Baltasar Roys con 176 @ o el 2 %; Totsants Vicent con 168,53 @ o el 2 %; Gregori Rapalo con 164 @ o el 2 %; Joan Ribera con 154,82 @ o el 2 %; Oliva con 139,24 @ o el 2 %; Guillem Bertet con 119,95 @ o el 2 %; Agustí Moyselo con 119,23 @ o el 2 %; y Guillermo Ferrán con 113,77 @ o el 1 %. Y los demás remitentes que manejan porcentajes del 1 % suman un 39 %.

Gráfica 164
Porcentaje de algodón hilado por remitentes



Por puertos, con Marsella trabajan cincuenta y nueve remitentes, de los cuales los principales son: Cristòfol Delmor al que corresponde el 7 % de los envíos de esta plaza; Nicolás Denvila al que corresponde el 7 % y Mateu Guió al que también corresponde el 7 % aunque algo menos en términos absolutos.

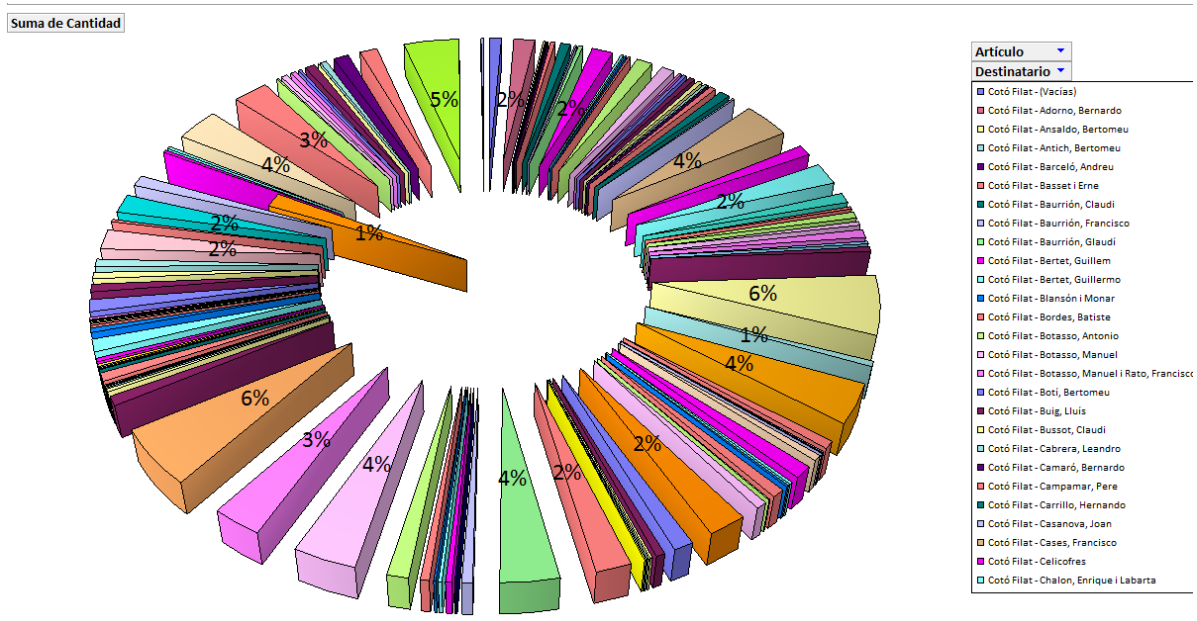
Con Mallorca trabajan treinta y tres remitentes, de los cuales los principales son: Lluís Viguet al que corresponde el 18 % de los envíos de este puerto, que representan el 78 % de su negocio en relación con Valencia, (el 22 % restante correspondería a sus envíos de Cerdeña); a los herederos de Ascanio Sobregondi les corresponde el 14 % de los mismos, lo que representa el 82 % de su negocio en relación con Valencia, (el 18 % restante corresponde a sus envíos de Cagliari) y Joan Moyà al que corresponde el 12 % de los envíos locales, lo cual representa el 78 de su negocio en relación con Valencia (el 18 % restante corresponde a sus envíos de Génova)

Con Liorna trabajan sólo siete remitentes, entre los cuales los más destacados son: Gregori Rapalo al que corresponde el 35 % y Agustí Moyselo al que corresponde el 22 %, lo que representa el 85 % de su negocio en relación a Valencia (el 15 % restante corresponde a envíos de Génova).

Según destinatarios tenemos a Cristòfol Delmor con 483,78 @ o el 6 %; Domingo Jauar con 458,31 @ o el 6 %; Lluís Viguet con 363,67 @ o el 5 %; Nicolas Denvila con 318,47 @ o el 4 %; Mateu Guió con 312,61 @ o el 4 %; Francisco Cases con 309,42 @ o el 4 %; Nofre Gilabert con 286,22 @ o el 4 %; Geroni Romero con 281,04 @ o el 4 %; Herederos de Ascanio Sobregondi con 251,02 @ o el 3 %; Baltasar Roys con 228,29 @ o el 3 %; Francisco Gaugier con 192,66 @ o el 2 %; Enrique Chalón y Labarta con 182,84 @ o el 2 %; Tomàs Giberti con 174,54 @ o el 2 %; Francisco Rato y Manuel Botasso con 164 @ o el 2 %; Joan Ribera 154,82 @ o el 2 %; Bernardo Adorno con 137,9 @ o el 2 %; Guillem Bertet con 137,55 @ o el 2 %; y Pere Joan Roca con 115,12 @ o el 1 %; La suma de los remitentes que manejan el 1 % asciende al 33 %.

Gráfica 165

Porcentaje de algodón hilado por destinatario



Las relaciones se establecen del siguiente modo: Cristòfol Delmor, importador de Valencia mantiene relación comercial por cuenta propia con el puerto de Marsella por un volumen de 300,29 @ para el periodo que nos ocupa, y, a través de Oliva, como corresponsal comercial, en ese mismo puerto por un volumen de 139,24 @ para el mismo periodo. Así mismo mantiene relación comercial con Joan Batiste Moyselo de Liorna por una carga de 44,24 @. Más complejas son las relaciones de Domingo Jauar,

el segundo comerciante del mismo rango que le sigue. Éste mantiene relación con diversos comerciantes, sobre todo de Mallorca:

En primer lugar, con Joan Moyà por un volumen de 165,11 @, a continuación, con Rafel Cortés por un volumen de 79,65 @.

Le siguen Martí Nasó con 70 @, Cosme Martí con 49,18 @, Tomàs Aguiló con 25,12 @, Joan Batiste Sunyer con 15 @ y Rafel Geroni Cortés con 8,11 @. Y de forma excepcional recibe un envío de Génova por un volumen de 46,11 @, remitido por Joan Moyà, con quien ya hacía negocios en Mallorca.

En tercer lugar, tenemos a Lluís Viguet que comercia fundamentalmente por cuenta propia con Mallorca facturando un volumen de mercancía de 245,07 @, y a través de tres remitentes que trabajan en el mismo puerto por cantidades menores que son: Gabriel Pinyà con 23,6 @, Joan Camps con 24 @ y Miquel Aguiló con 3 @. Además, podemos hacer notar que este comerciante también opera en Génova, aunque en menor medida con un movimiento de carga de 68 @.

En cuarto lugar, figura Nicolás Denvila que comercia directamente con Marsella.

En quinto lugar, Mateu Guió está en la misma situación trabajando igualmente con Marsella.

En sexta posición tenemos a Nofre Gilabert que presenta un panorama muy variado. La correspondencia comercial de Nofre Gilabert es principalmente con Mallorca, donde importa por cuenta propia tan sólo 16,35 @ pero, a través de sus remitentes, recibe 73 @ de Josep Company, 33,24 @ de Jordi, 29,23 @ de Joan Camps, 28,12 @ de Rafel Bony, 7,17 @ de Boven, 7,3 @ de Pinyà, 7 @ de Salom, 6,59 @ de Antoni Nin, y 2,18 @ de Fenoll. Y, así mismo, recibe envíos de Cagliari remitidos por Bernat Aguiló por un volumen de carga de 76 @.

En séptimo lugar Francisco Cases comercia con Marsella por un volumen de 107,48 @, el 51 % de lo que comercia con este puerto, y a través de Lluís Guió que le remite, desde el mismo puerto 103 @. De forma testimonial quedaría un pequeño envío de Juseppe Germano de Liorna de 48 @.

En octavo lugar tenemos a Geroni Romero que comercia por cuenta propia con Marsella por un volumen de 210,8 @ y con Alicante por un volumen de 44,24 @.

En novena posición tenemos a los herederos de Ascanio Sobregondi que comercian directamente con Mallorca, con la que mantienen lo fundamental de su actividad, con un movimiento de 190,65 @ y con Cagliari de donde importan 40,18 @.

Poseen contactos en Cerdeña como Jaume Canals que, a los que ocasionalmente le hacen algún encargo que no rebasa las 20,18 @.

En décima posición aparece Baltasar Roys que importa 109 @ directamente y 52,29 @ a través de diversos mercaderes, en ambos casos desde Marsella. En segundo lugar, aparecen 67 @ de Morvedre que podrían ser alguna reexportación o algún resto de envíos pasados pues no consta que Morvedre cuente con ninguna producción local de este producto.

En undécimo lugar tenemos a Francisco Gaugier que comercia directamente con Marsella.

En duodécima posición Enrique Chalón y Labarta actúan como importadores directos entre Valencia y Marsella

En décimo tercera posición Tomàs Giberti mantiene relación comercial con Antoni Llombarch de Marsella por un volumen de carga de 83,23 @, con Benito Vigó, desde Génova, por un volumen de 66,12 @ y, desde Liorna, por un volumen de 25,18 @.

En décimo cuarto lugar Francisco Rato y Manuel Botasso mantienen relación con Gregori Rapalo de Liorna por 164 @.

En décimo quinto lugar Joan Ribera comercia directamente con Marsella coincidiendo remitente y destinatario.

En décimo sexta posición Bernardo Adorno comercia directamente como importador con Marsella el envío de 50,59 @ pero fundamentalmente lo hace a través de Redullo Martín que le remite 87,3 @.

En décimo séptima posición Guillem Bertet comercia directamente con Marsella por un volumen de 119,55 @ y a través de diferentes mercaderes una carga puramente testimonial.

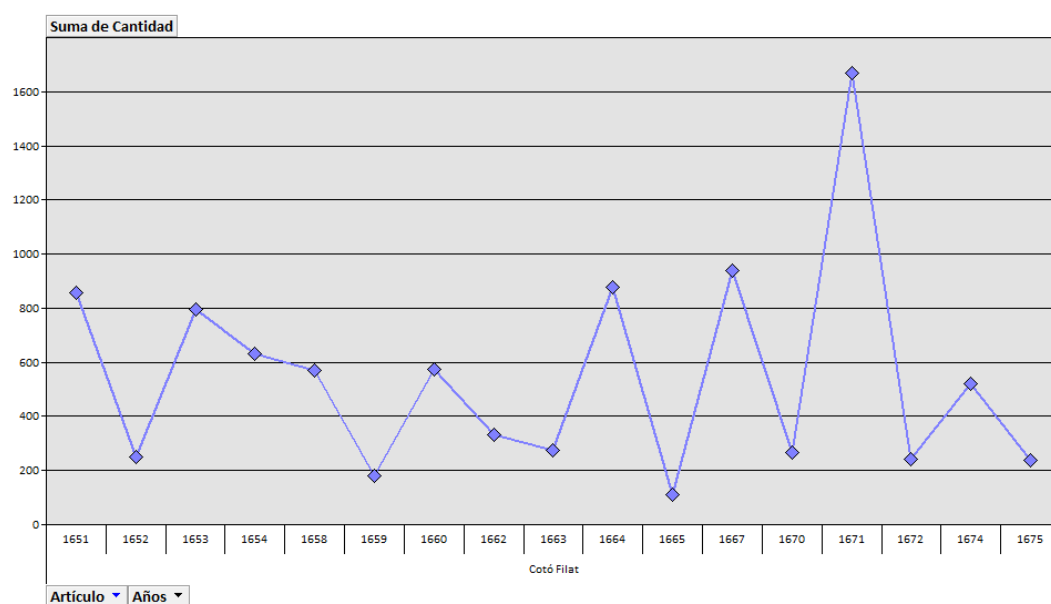
Y en décimo octava posición tenemos a Pere Joan Roca sobre el que tenemos que precisar que 254,8 @ siguen su camino de Mallorca a Castilla, y de lo que sí desembarca en el puerto de Valencia, 95 @ son remitidas por Gabriel Valls de Mallorca a Pere Joan Roca. Y el propio Pere Joan Roca en lo referente al puerto de Valencia sólo comercia directamente por un valor de 20,12 @.

La navegación es directa en un 87 % de los casos y en aquellos casos en que se usan escalas las rutas suelen ser: Liorna –Génova – Valencia con 189,18 @; Liorna –

Mallorca –Valencia con 115,3 @; Génova –Barcelona –Valencia con 61,96 @; Génova –Mallorca –Valencia con 157,11 @; Génova –Liorna –Valencia con 77,65 @; Génova –Barcelona –Valencia con 61,96 @; Marsella –Vinaroz- Valencia con 124,42 @; Marsella –Barcelona-Valencia con 72,77 @; Mallorca –Alicante –Valencia con 117,11 @. En suma, se trata de rutas secundarias de escasa carga.

Gráfica 166

Evolución de la llegada de algodón hilado a Valencia (1.651-1.675)



En cuanto a la tendencia, lo dicho para algodón bruto sería aplicable al caso nos ocupa. Se observa un predominio general y constante de Marsella, a pesar de los altibajos. El pico en caída del año 1.652 coincide en Valencia con una época de peste que va desde 1647 a 1.655.²⁹⁷ Valencia mantiene una relación con Marsella que se remonta a la época de la Fronda y cae en picado con la paz con Francia noviembre de 1.659, paz que Luis XIV aprovecha para conquistar Marsella, en marzo de 1.660. El año 1.659 es el de menor comercio entre Valencia y Marsella y, a partir de ahí, las relaciones se reanudan y crecen hasta 1.664 con una caída en 1.665, momento el que Liorna y Mallorca se convierten en proveedores de esta mercancía y luego a partir de la guerra de devolución a partir de 1.667, si bien fue un conflicto breve, las relaciones entre Valencia y Marsella vuelven a caer en 1672 como consecuencia de otro brote de peste.

²⁹⁷ Vilar Devís, Mercedes *Las pestes del siglo XII en Valencia, su incidencia y repercusión en el Hospital General, (1.600-1.700)*, pp 142, 143 http://www.uv.es/dep235/PUBLICACIONS_II/PDF91.pdf

6.2.1.2 Tejidos y paños

Estameñas

A lo largo del periodo estudiado se registra la llegada 2.673,43 piezas, de las cuales la mercancía en tránsito es tan sólo de un 3 %. Hay más de veintiséis tipos distintos de estameña,²⁹⁸ con arreglo a colores, material, o procedencia. De todos estos tipos nos vamos a centrar sólo en la estameña genérica que representa el 84 % del total y haremos constar que las siguientes en importancia son las estameñas de Reus que representan el 6 % y la estameña blanca que representa el 5 %. La estameña es un tejido de lana con urdimbre de estambre que se usa sobre todo, aunque no exclusivamente, para confeccionar las vestiduras talaras eclesiásticas.²⁹⁹

Por orden de importancia en cabeza figura el puerto de Mallorca que despacha a Valencia para todo este periodo la cantidad de 1.931,93 piezas, es decir el 74 %, seguido a considerable distancia por Marsella que despacha 431,2 piezas, o sea el 17 %, quedando Cerdeña en tercer lugar con 61 piezas o el 2 %, y en último lugar figurarían: Génova, Cagliari, Denia, Castellón de la Plana, Cambrils y Gandía, con cantidades del orden del 1 %, respectivamente.

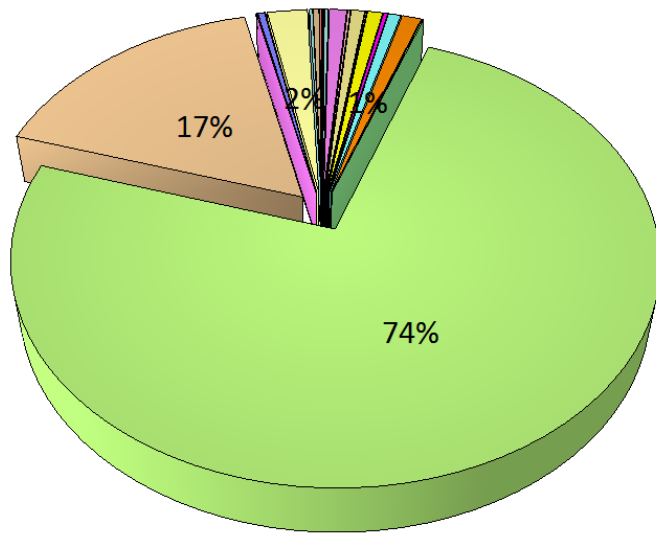
²⁹⁸ El funcionario contabiliza productos distintos mezclados unos con otros (estameñas y mantillas, anacostes y mantillas y anacostes y estameñas). Por tanto, nos hemos centrado en el producto que hemos podido aislar.

²⁹⁹ Si se trata de un alba de tipo medio son 4,50 m., si se trata de una casulla o de una túnica interior son 3,20 m, si hablamos de un hábito franciscano son unos 5 m y si nos referimos a un hábito de invierno o a una capa aún más. Por comodidad hemos procedido a homogeneizar las medidas de “canes”, “vares”, “bales”, etc a piezas porque es la unidad predominante de la base de datos para este producto.

Gráfica 167

Porcentaje de estameñas por puertos

Suma de Cantidad



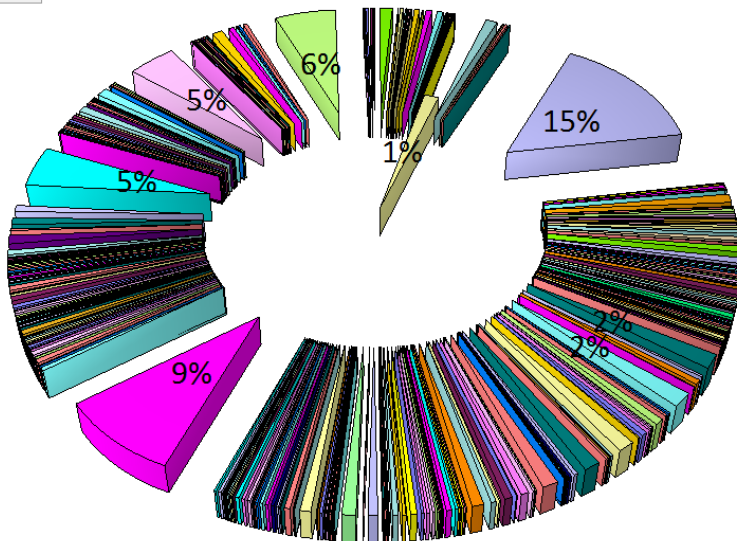
Artículo	Puerto origen
Estamenya - Alcalá	Alcalá
Estamenya - Amposta	Amposta
Estamenya - Amsterdam	Amsterdam
Estamenya - Benicarló	Benicarló
Estamenya - Callier	Callier
Estamenya - Calp	Calp
Estamenya - Castelló de la Plana	Castelló de la Plana
Estamenya - Cullera	Cullera
Estamenya - Dènia	Dènia
Estamenya - Eivissa	Eivissa
Estamenya - Gandía	Gandía
Estamenya - Gènova	Gènova
Estamenya - La Mata	La Mata
Estamenya - Mallorca	Mallorca
Estamenya - Marsella	Marsella
Estamenya - Menorca	Menorca
Estamenya - Oriany	Oriany
Estamenya - Palermo	Palermo
Estamenya - Sardenya	Sardenya
Estamenya - Sardenya.	Sardenya.
Estamenya - Tarragona	Tarragona
Estamenya - Vinarós	Vinarós

Según remitentes, por orden de importancia, encontramos a Claudi Baurrión con 400 piezas o el 15 %; Tomàs Moranta con 243 piezas o el 9 %; Lluís Viguet con 155 piezas o el 6 %; Pere Joan Roca con 129 piezas o el 5 %; Pere Tarragó con 121,5 piezas o el 5 %; Agustí Cortés con 43,5 piezas o el 2 %; Geroni Cortés con 43,5 piezas o el 2 %; Andreu Barceló con 35 piezas o el 1 % y el resto de remitentes con un 1 % suman un 31 %.

Gráfica 168

Porcentaje de estameñas por remitentes

Suma de Cantidad



Artículo	Remitente
Estamenya - (Vacías)	(Vacías)
Estamenya - Adorno	Adorno
Estamenya - Aguiló, Nofre	Aguiló, Nofre
Estamenya - Aleix, Agustí Miquel	Aleix, Agustí Miquel
Estamenya - Almengol, Pere	Almengol, Pere
Estamenya - Alorano, Josep	Alorano, Josep
Estamenya - Alós, Joan	Alós, Joan
Estamenya - Amengual, Joan	Amengual, Joan
Estamenya - Amorós, Pere	Amorós, Pere
Estamenya - Antich, Antoni	Antich, Antoni
Estamenya - Antich, Bertomeu	Antich, Bertomeu
Estamenya - Antich, Joan	Antich, Joan
Estamenya - Armengol, Joan	Armengol, Joan
Estamenya - Armengual, Joan	Armengual, Joan
Estamenya - Arnau, Honorat	Arnau, Honorat
Estamenya - Auli, Antoni	Auli, Antoni
Estamenya - Barbara, Joan	Barbara, Joan
Estamenya - Barceló i Mesquida, Nofre	Barceló i Mesquida, Nofre
Estamenya - Barceló, Andreu	Barceló, Andreu
Estamenya - Barceló, Antoni	Barceló, Antoni
Estamenya - Barceló, Llorenç	Barceló, Llorenç
Estamenya - Barceló, Nofre	Barceló, Nofre
Estamenya - Barceló, Nofre i Mesquida	Barceló, Nofre i Mesquida

Según orígenes, con Mallorca trabajan más de 230 remitentes, de los cuales los más relevantes son: Tomás Moranta que representa el 12 % de los envíos de la ciudad de Mallorca, seguido de Lluís Viguet que representa el 8 %; Pere Tarragó con el 6 %; y Joan Pere Roca con el 5 %, a continuación tenemos a Andreu Barceló y a Antoni Barceló, a Agustí Cortés, a Geroni Cortés a Sebastià Esteve, a Cristòfol Ferrer y un Remitente desconocido que tendrían respectivamente el 2 % y a treinta y siete remitentes locales que representan un 1 % respectivamente, lo cual representa el 81 % del comercio del puerto de Mallorca con Valencia en lo relativo a este producto, quedando el resto en manos de comerciantes menores.

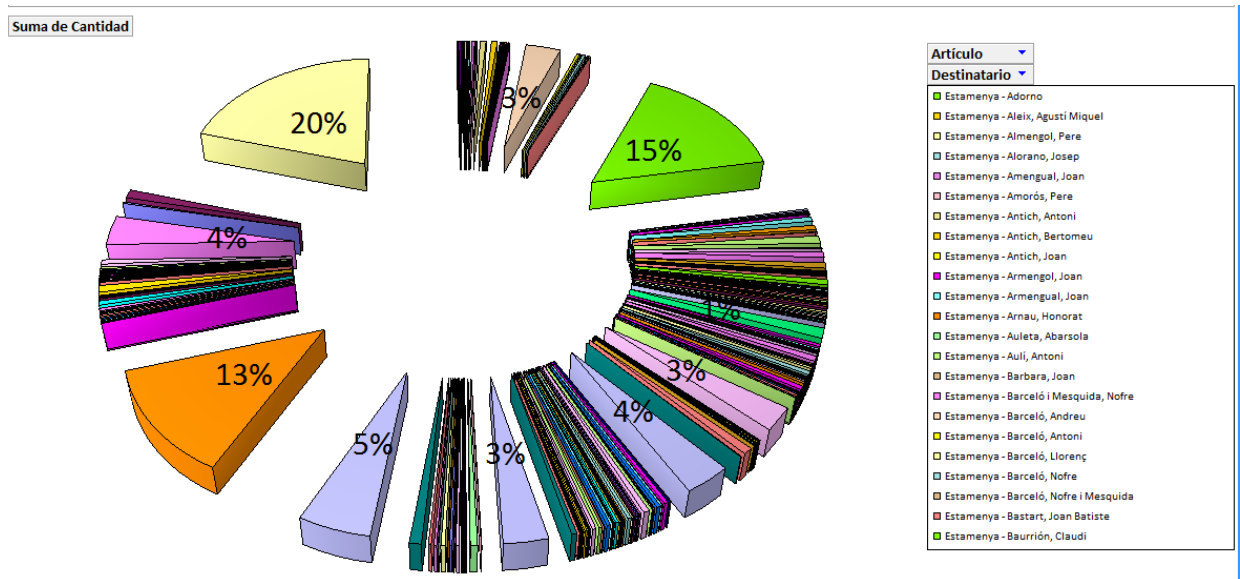
Con Marsella sólo tenemos dos comerciantes: Claudi Baurrión que controla el 93 % de lo que se envía a Valencia y Atanasio de Larraz que queda en segundo puesto con un 7 %.

En Cerdeña hallamos siete remitentes: Pere Joan Roca, el principal, al que corresponde el 66 % de los envíos, seguido de Tomás Moranta, al que corresponde el 13 %, Pere Roca al que le afecta el 10 %; Rafel Valls y de Josep Bosacasà con el 5 %, respectivamente y en último lugar Lluís Viguet con sólo el 2 %.

Según destinatarios el comercio se nos presenta un poco más concentrado: En primer lugar, tenemos a Lluís Viguet que recibe 525 piezas o el 20 %. A continuación, tenemos a Claudi Baurrión que recibe 400 piezas, o el 15 %. En tercer lugar, tenemos a Pere Joan Roca que recibe 334 piezas o el 13 %. En cuarto lugar, tenemos a Pere Roca que recibe 140 piezas o el 5 %. En quinta posición tenemos a Rafel Valls que recibe 94 piezas o el 4 %. Le siguen: Domingo Jauar con 93 piezas o el 4 %, Andreu Barceló con 90 piezas o el 3 %, Vicent Planes con 85,5 piezas o el 3 %, y Nofre Gilabert con 72,5 piezas o el 3 %, Y en último término un nivel menor quedaría: Atanasio de Larraz con 31,2 piezas o el 1 %. En cuanto al resto de destinatarios del 1 % sumarían un 14 %.

Gráfica 169

Porcentaje de estameñas por destinatarios



Las relaciones se establecen del siguiente modo:

Lluís Viguet hace operaciones comerciales con veinticinco comerciantes distintos. De estas cabe destacar las de Tomás Moranta de Mallorca que le expende 232, o sea el 44 % de sus transacciones; 138,5 piezas que gestiona Lluís Viguet personalmente en la Isla, o sea el 24,47 % de sus negocios; Damià Boscana que le remite 27 piezas o sea el 5,14 % y el resto le proporciona cantidades inferiores a las veinticinco piezas pero que, en conjunto, representan 81,5 piezas o sea el 16,19 % de sus negocios;

Claudi Baurrión actúa como importador de Valencia haciendo las gestiones en Marsella sin intermediarios

Sobre Pere Joan Roca la estructura de su comercio queda del siguiente modo: Debemos de dejar a un lado una partida de 13 piezas con destino a Castilla y, a partir de ahí Pere Joan Roca comercia fundamentalmente con Mallorca salvo una partida de 40 piezas que se hace traer desde Cerdeña y un pedido suelto de dos piezas de Cullera que se hace traer en ambos casos sin recurrir a intermediarios. Fuera de esto, su principal socio es Pere Tarragó de Mallorca que le despacha 110,5 piezas, lo que representa el 37 % del comercio mallorquín de Pere Joan Roca, el cual se mueve en solitario organizando el envío de 87 a su nombre para comercializar en Valencia, donde es destinatario. A más distancia tenemos a Sebastià Esteve que le proporciona 28 piezas,

por un lado y, a un nivel más modesto aún, se desenvuelven: Antoni Barceló, Josep Cardell, Salvador Riutort, Joan Pere Roca,³⁰⁰ y hasta un total de 12 comerciantes de la Isla que representan, en conjunto, un 22,77 % del negocio del interesado.

A continuación, tenemos a Pere Roca que se relaciona con comerciantes mallorquines, salvo una partida de 10 piezas que se hace traer de Cerdeña y dos partidas sueltas, una de Calpe de 4 pizas, que se hace traer por su cuenta, y otra de Denia, de 3 piezas, que le proporciona Lluís Gibau. A partir de ahí el resto de su actividad comercial se desarrolla del siguiente modo: Se hace traer por su cuenta 10 piezas de Mallorca y, el resto de operaciones las lleva a cabo en colaboración con 19 comerciantes entre los que se destacan Agustí Cortés que le proporciona 15,5 piezas, Cristòfol Ferrer que le proporciona 14 piezas, Tal Clar que le proporciona 12 piezas, Lluís Gibau que le proporciona 9 piezas, Rafel Cortés que le proporciona otras 9, con Jaume Cortés que le suministra 8,5 piezas, Nofre Aguiló que vende 8; Pere Llidó que le envía 6 piezas, Tarragó que le entrega 6 piezas, Pere Antoni Pardinyes con 5 piezas, Josep Cortés con 5 piezas; Cortés con 3 piezas, Joan Cortés con 3 piezas, Rafel Bernat Cortés con 3 piezas, Nofre Corfa con 2 piezas, Francisco Cortés con 2 piezas, Bernat Jorro con 2 piezas y Antoni Clar con 1 pieza. De Pere Roca puede decirse que los tres principales remitentes: Agustí Cortés, Crsitòfol Ferrer y Tal Clar representan respectivamente en el comercio de este destinatario: el 11,07 %, el 19 % y el 8,57 %, o sea el 29,64 % entre los tres quedando algo más del 70 % en manos de veinte comerciantes menores.

En cuanto a las relaciones de Rafel Valls, éstas se establecen entre Rafel Valls y Gabriel Roca de Mallorca, con volumen de 27 piezas o sea el 28,72 % del comercio total de este destinatario, seguido de unas partidas con remitente sin consignar de 24 piezas, o sea 25,53 %. El propio Rafel Valls importa directamente 10 piezas de Mallorca, o sea el 10,63 %, 3 pizas de Cerdeña y 3 piezas de Gandía. Y los dos últimos comerciantes de Mallorca son Agustí Cortés que le proporciona 3 piezas y Rafel Josep Valls que le proporciona 2 pizas y del cual no sabemos, con seguridad, si es el mismo con su nombre completo o si es algún familiar suyo. Rafel Geroni Cortés le proporciona 8 piezas de Génova y Agustí Cortés otras 6 del mismo origen. Miquel Taronger le remite 4 piezas. En suma, los remitentes menores, descartadas las dos partidas principales si incluimos a Rafel Josep Valls como distinto de Rafel Valls (lo cual no

³⁰⁰ Que no sabemos si es un error del escribano.

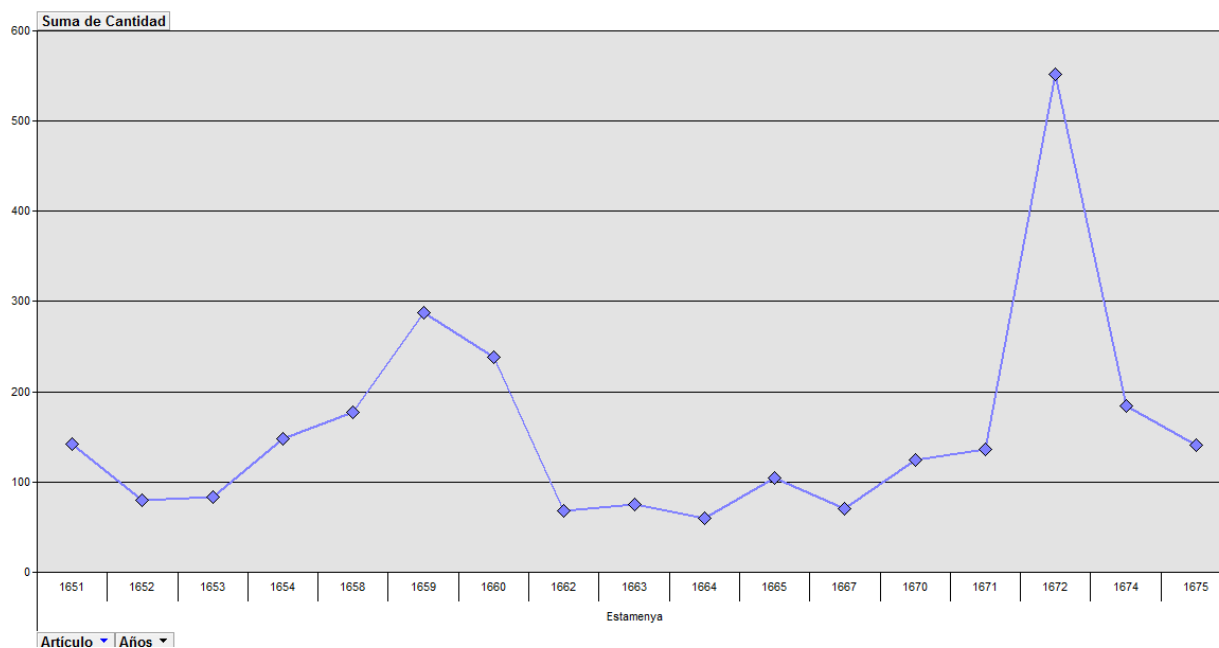
podemos afirmarlo con certeza), representan el 32,97 % del volumen del negocio de Rafel Valls.

La estructura de comercio de Domingo Jauar es la siguiente el 21,5 % del negocio lo lleva el propio Domingo Jauar con Mallorca personalmente, el 18,81 % lo lleva a través de Geroni Cortés como principal factor suyo en la Isla. Y el resto del negocio que representa el 59 % se refiere a los pequeños comerciantes que casi todos son de Mallorca, salvo uno, Rafel Geroni Cortés que, aunque le envía algo de Mallorca, además le envía una partida de Denia, cuyo origen por la posición del puerto posiblemente sea, también Mallorca en última instancia.

De esta breve muestra el denominador común en el negocio de las estameñas parece ser una relación regular con Mallorca debido a una industria lanera estable en la Isla y la acción del importador diversificando riesgos de mercado comprando una parte él mismo en el mercado local, otra parte en colaboración con un socio principal de la Isla que le permite un volumen de negocio importante y una masa variable de pequeños comerciantes, posiblemente artesanos locales, que en conjunto pueden representar un % elevado del negocio y que le permite amortiguar riesgos en caso de conflicto con su socio.

Gráfica 170

Evolución de la llegada de estameñas a Valencia (1.651-1.675)



La tendencia es que Mallorca es el puerto principal para este producto a lo largo de este periodo. La presencia italiana es reducida y la presencia francesa es ocasional y se concentra en el año 1.672. Dada su proximidad a Valencia las oscilaciones posiblemente dependan menos de los avatares de la política internacional que de causas internas o de mercado para cuyo estudio vamos a intentar seguir la tesis doctoral de Miguel José Deyá.³⁰¹ Éste ha señalado como fuente para seguir la evolución de la producción lanera mallorquina los registros de recaudaciones de la *caixa de la bola del redreç*.³⁰²

La industria pañera mallorquina surge a principios del siglo XIV como necesidad ante las medidas proteccionistas adoptadas por Felipe IV de Francia que prohibía las exportaciones de materia prima y paños semielaborados desde el mediodía francés al extranjero para frenar la competencia catalana que gestionaba el acabado y los devolvía a Francia.³⁰³ En consecuencia la aplicación de medidas similares por parte de la Corona de Argón obligó a los mercaderes catalanes a buscar una fuente de aprovisionamiento de materia prima y lo hallaron en Mallorca cuya actividad ganadera ovina podía remontarse a antes de época musulmana. La crisis del siglo XV en Cataluña y sus luchas políticas favorecen la deslocalización parcial de la industria textil y la creación de una industria gremial comercial junto a una industria doméstica de autoconsumo. Con ello Mallorca se convierte no sólo en exportadora de lana sino también de paños. Es más, la industria textil mallorquina se convierte en el elemento esencial del sistema mallorquín que le permite disponer de excedente numerario para la compra de cereal del cual el archipiélago balear es deficitario.³⁰⁴ Durante mucho tiempo la Isla estuvo dividida entre seguir una política librecambista favorable a los ganaderos y comerciantes o proteccionista favorable a los tejedores. La reglamentación gremial tiene un sentido proteccionista que identifica la mala calidad con la lana extranjera, aunque la realidad del mercado pueda ir por otro lado.

La prohibición de importar paños extranjeros dificultó la exportación de paños mallorquines, pero cuando se levanta esta prohibición a mediados del XV se produce un proceso de acaparamiento por los mercaderes genoveses provocando desabasteciendo general. En 1.461 se autoriza la utilización de lana extranjera en la manufactura local, lo

³⁰¹ Deyá Bauzá, Miguel José, *La manufactura de la lana en Mallorca (1.400-1.700): Gremios, artesanos y comerciantes*, Palma de Mallorca 1.996,

³⁰² Op., cit., p. 21.

³⁰³ Op., cit., p. 67.

³⁰⁴ Op., cit., p. 75.

cual es un triunfo de ganaderos y comerciantes. La estameña viene a sustituir a prendas más gruesas como los “setzens” y los “vintens,”³⁰⁵ pues el hecho de que la lana fuera cardada y no peinada permitía reducir los costes. A lo largo del siglo XVI se iría difundiendo la práctica de mezclar tejidos de distinta calidad para abaratar el precio y aunque el control de los gremios, sobre todo en las ciudades, dificultaba estas prácticas había una industria rural que hacía que en la práctica los comerciantes tenían donde elegir. El periodo 1619-1620 es el de mayor producción lanera, según el registro de la *Caxa de la bola del Redreç*, especialmente de mantas.³⁰⁶ El descenso de la producción lanera comienza en la década de 1.640 y se acentúa de forma clara a partir de 1.663.³⁰⁷ La explicación que da Miguel José Deyá es que la pañería es una actividad industrial compensatoria de la incapacidad rural para absorber la mano de obra y resulta significativo que la mayor producción pañera mallorquina coincida con la primera mitad del siglo XVII con épocas de malas cosechas mientras que en la segunda mitad del XVII se observa un mejoramiento de las cosechas cerealícolas y una mayor expansión agraria, un aumento del poder adquisitivo y un aumento de la importación de ropas extranjeras.³⁰⁸ Hasta el momento la producción de paños de baja calidad, como las estameñas, se orientaba hacia el mercado exterior para obtener numerario que permitiera pagar las importaciones de trigo. A medida que el déficit alimentario se hacía menos acuciante la exportación de este producto perdía su razón de ser. Si nos fijamos en el registro de la *Caxa de la Bola del Redreç*, podremos observar, también, el pequeño pico de incremento que viene a coincidir con la crecida del año 1.672, al final del periodo, en la llegada de producción de estameñas al puerto de Valencia, sobre todo mallorquinas. Obviamente, los datos son meramente indicativos porque se refiere a los derechos anuales que se pagaban por tener derecho a producir y comercializar paños de lana, pero dan una idea aproximada de la evolución del mercado.

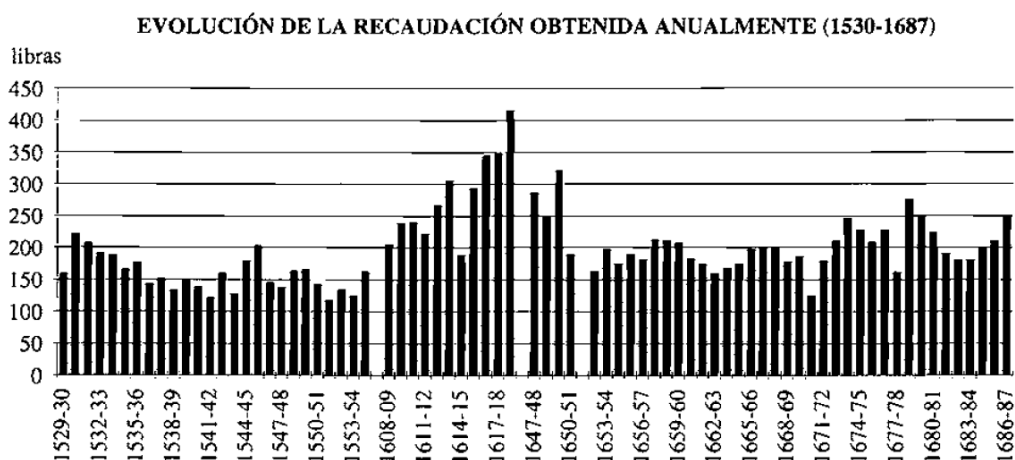
³⁰⁵ Op., cit., p. 608.

³⁰⁶ Op., cit., p. 617.

³⁰⁷ Op., cit., p. 618.

³⁰⁸ Op., cit. p 618.

Gráfica 171



Fuente de la Gráfica: Tesis Doctoral de José Miguel Deyá,
La Manufactura de la lana en Mallorca (1.400-1.700), p. 870

La navegación es directa en el 83 % de los casos y en el caso de las escalas las rutas la más importante sería la ruta secundaria de Mallorca – Denia – Valencia que sería el 8 % y después diversos puertos italianos y Denia a través de Mallorca como escala y con Valencia como destino que entre todos sumaría el 5 %.

6.2.1.3 Confección

Mantillas de encaje

También llegan al puerto de Valencia *mantillas de encaje*.³⁰⁹ Éstas se consignan en balas o por cabezas, es decir por unidades, quedando un segundo grupo que lo haría por cajas, sacos y layas.³¹⁰ Al puerto de Valencia llegan 840 balas, 347 caps, 217 cajas, 171 envoltorios, 62 barriles, 60 botas, 49 cajitas, 43 fardos, 30 sacos, 30 sacos y layas, 22 unidades, 15 baúles, 3 sàrias 4 cajas y baúles, 2 capazos, 2 cuévanos, 1 corbón y 1 escátula.

La mantilla de encaje era una prenda femenina de cabeza muy común en la época, cuyas dimensiones podían variar aproximadamente entre 100 por 200 cm y 250 por 300 cm. Como no hemos sido capaces de establecer una homogeneización fiable no vemos forzados a realizar consultas separadas de este producto por: balas y cajas a fin de tener una idea aproximada.

La consulta por balas muestra el siguiente resultado:

Se excluye la mercancía en tránsito³¹¹ que afecta a 33 balas y 18 cajas de Génova, a 31 cajas y 21 balas de Ámsterdam, a 33 balas de Marsella, a 13 balas de Londres y a 8 balas de Narbona.

³⁰⁹ El término empleado es *diverses*

³¹⁰ El término utilizado por el escribano es *fangot* que, según el *Diccionari Català Castellà* dirigido por Joan Carreras, Barcelona 1.987, p. 999, refiere fangot a laya y según el *Diccionario Etimológico Castellano e Hispánico* Coromines-Pascual, Madrid 1.996, p. 661, laya es una voz de origen vascuence incorporada al español que hace referencia a un apero agrícola de dos dientes de hierro en forma de H para remover la tierra y su significado original es ramita. En consecuencia, puede que el escribano esté contando las mantillas con el utillaje agrícola, pero, por el contexto, también lo más probable es que se refiera a una medida y así debe ser porque el *Diccionario de Autoridades* Madrid, 1.990, Tomo II p. 791, no localiza *fangote* pero sí *frangote* “Especie de fardo, que es mayor o menor que los regulares de dos en carga. Es término del Comercio marítimo. Latín. *Sarcina*.” Así *fangot* en realidad sería una deformación de *frangot* que sería la palabra exacta.

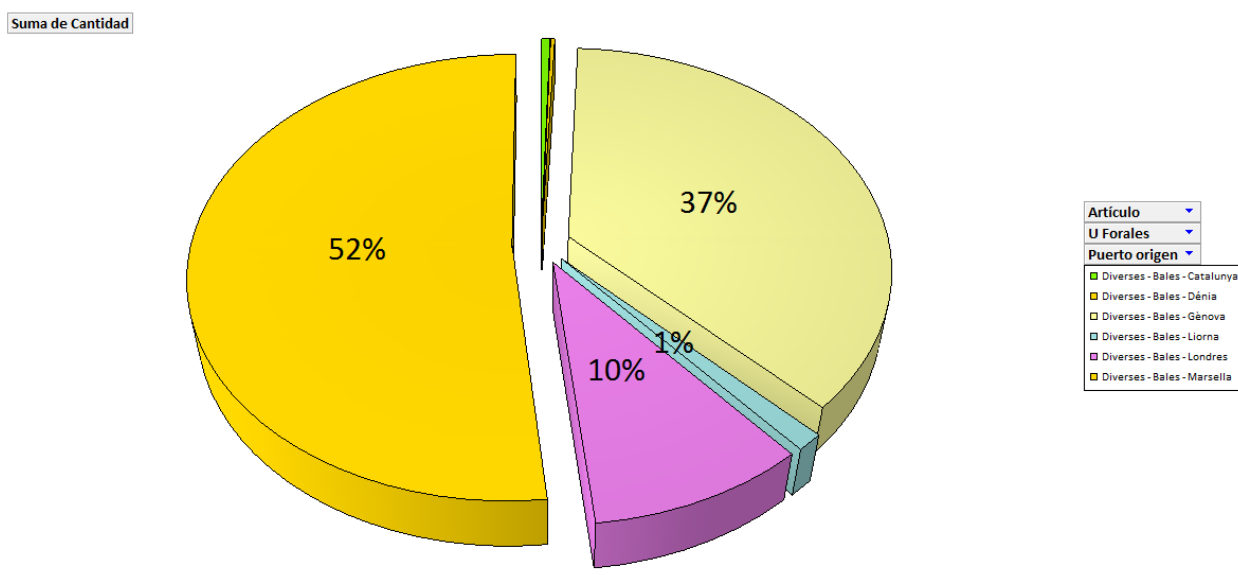
³¹¹ La mercancía en tránsito representa un 30,23 % del movimiento portuario de mercancías en lo referente a balas de matillas.

Francisco Xavert de Marsella, es el más importante de este grupo, con destino a Javea y Alicante de 159 balas, porque representaría el 20 % cuando su destino real es el desembarco en otros puertos, siendo tan sólo 5,5 balas las que realmente que se desembarcan (de la partida inicial de 164,5 balas) a un destinatario

Por puertos destacan en primer lugar Marsella que envía 212 balas a Valencia, o sea el 52 %. A continuación, le sigue Génova con 152 balas o el 37 %, Londres con 39 balas o el 10 % y Liorna con 5 balas o el 1 %. En total desembarcan 410 balas.

Gráfica 172

Porcentaje de balas mantillas de encaje por puerto

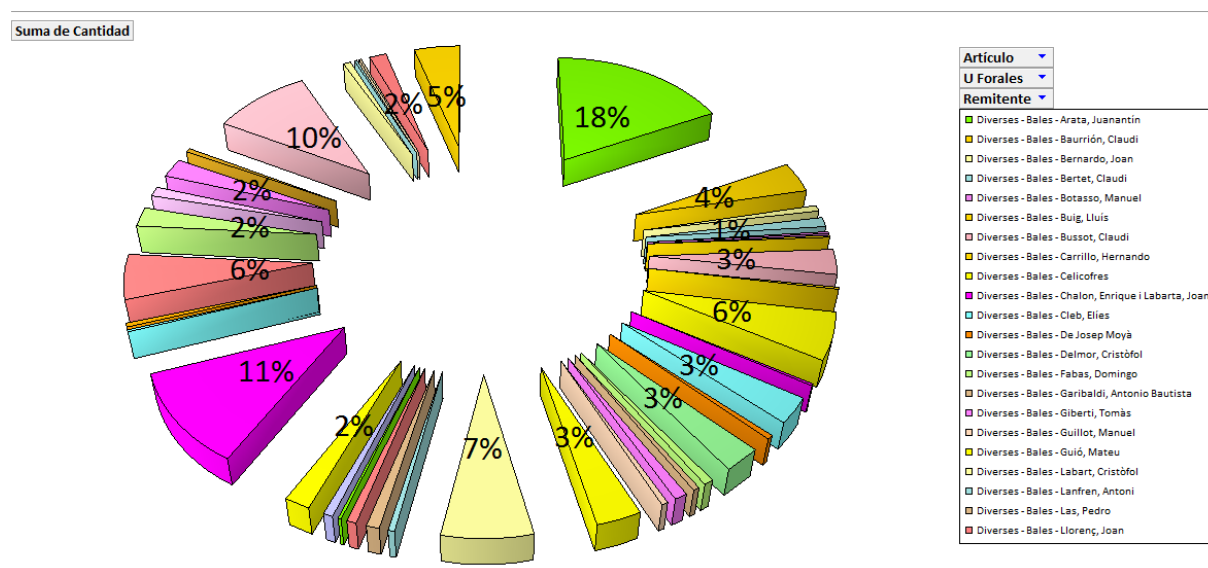


Los remitentes, por orden de importancia son: Juanantín Arata que recibe 73 balas o el 18 %; Gaspar Molardo que recibe 47 balas o el 11 %; Eglando Sacricotán con 40 balas o el 10 %; Cristòfol Labart con 28 balas o el 7 %; Celicofres con 24 balas o el 6 %; Climent Petit con 23 balas o el 6 %; Benedito Vigó con 19 balas o el 5 %; Claudi Baurrión con 16 balas o el 4 %; Mateu Guió con 14 balas o el 3 %; Claudi Bussot con 13 balas o el 3 %; Elies Cleb con 13 balas o el 3 %; Cristòfol Delmor con 12 balas o el 3 %; Duart Ques con 10 balas o el 2 %; Geroni Rato con 10 balas o el 2 %; Antonio Maynón con 8 balas o el 2 %; Traviola con 7 balas o el 2 %; Claudi Bertet con 5 balas o el 1 % y el resto de remitentes con el 1 % suman un 8 %.

desconocido de Valencia. El resto de mercaderes en tránsito por el puerto de Valencia son: Gregori Rapalo cuya carga 16 balas corresponde a al tráfico entre Liorna y Cartagena; Mercaderes (de paso a Cartagena) 11 balas; Tomàs Giberti (a Gandía) 10 balas; Nataniel Grantan (Paso a Tánger y Lisboa) con 13 balas; Batiste Gulbi (a Gandía) 8 balas; Mateu Lafont (a Gandía) 9 balas; Nicolás Moy (a Mallorca) 20 balas. Sau Totsants (a Alicante) 9 balas y (a Castilla) 15 balas. En total las mercaderías en tránsito por el puerto de Valencia para este producto representan 254 balas que deben de deducirse del resto con lo que nos quedarían 586 balas que serían el total de balas de mantillas desembarcadas en el puerto de Valencia.

Gráfica 173

Porcentaje de balas de mantillas de encaje por remitentes



Por puertos los remitentes se distribuyen del siguiente modo: Con Marsella trabajan veinte remitentes, de los cuales los más relevantes son Gaspar Molardo que envía 47 balas, lo que representa el 22 % de los envíos de esta plaza; Eglando Sacricotán que fleta 40 balas, lo que representa el 19 %; Cristòfol Labart que entrega 28 balas o el 13 % y la familia Celicofre que envía 22 balas o el 10 %.

Por lo que se refiere a Génova, de diecisiete remitentes, los principales son Juanatín Arata que con 73 balas acapara el 48 % de los intercambios de esta plaza con Valencia, siguiéndole en importancia Benedito Vigó con 19 balas o el 13 % y Claudi Baurrión con 13 balas o el 9 %.

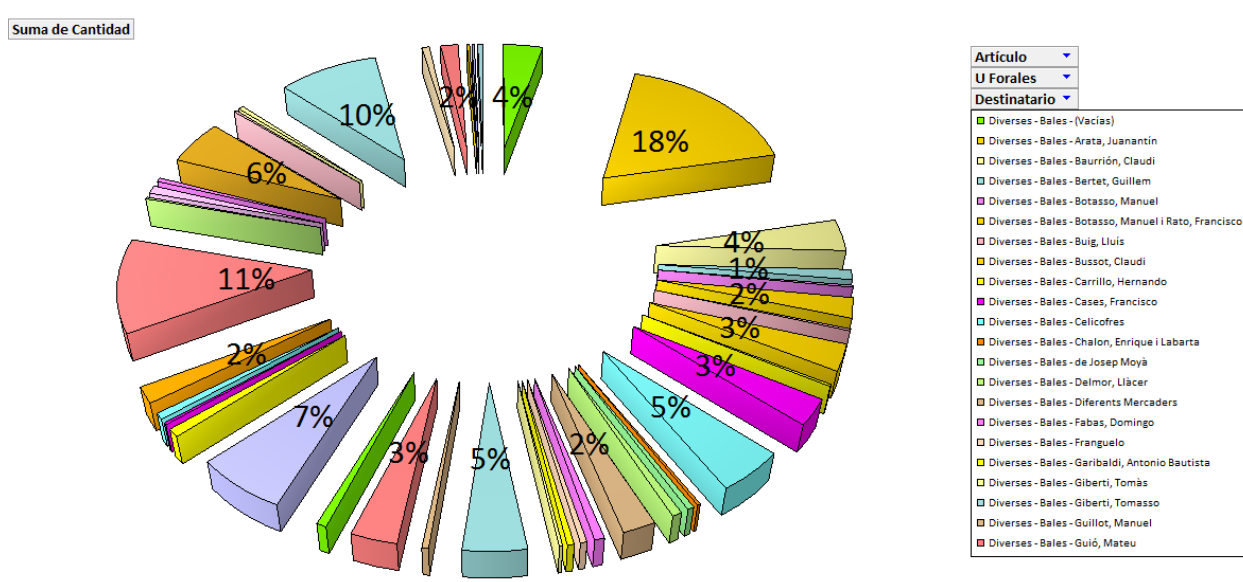
Londres sería el último puerto que agrupa a diversos remitentes, entre los que destaca Petit Climent al que corresponde, con 23 balas, el 59 % de los envíos de este producto a Valencia y Elies Cleb, con 13 balas o el 33 %.

Los destinatarios quedarían del siguiente modo: En primer lugar destaca Juanantín Artata con 73 balas lo que representa el 17 % y le siguen: Gaspar Molardo

con 47 balas o el 11 %; Eglando Sacrticotán con 40 balas o el 10 %; Cristòfol Labart con 28 balas o el 7 %; Los Celicofres con 21 balas o el 5 %; Climent Petit con 23 balas o el 6 %; Tomasso Giberti con 19 balas o el 5 %; Claudi Baurrión con 16 balas o el 4 %; Remitente desconocido con 16 balas o el 4 %; Mateu Guió con 14 balas o el 3 %; Claudi Bussot con 13 balas o el 3 %; Francisco Cases con 13 balas o el 3 %; Diferentes Mercaders con 10 balas o el 2 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 10 balas o el 2 %; Antonio Maynón con 8 balas o el 2 %; Davit Selicofre con 7 balas o el 2 %; Guillem Bertet con 5 balas o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suma un 7 %.

Gráfica 174

Porcentaje de balas de mantillas de encaje por destinatarios



Las relaciones se establecen del siguiente modo:

Climent Petit es el principal destinatario que importa el género de Londres sin necesidad de contactos. Le siguen Tomasso Giberti de Valencia que comercia con Benedito Vigó de Génova. Cristòfol Labart actúa por su cuenta en relación a Marsella. Antonio Maynón actúa por cuenta propia en relación con Génova, así como Gaspar Molardo en relación a Marsella. Eglando Sacricotán actúa en solitario comerciando con Marsella. Davit Selicofre de Valencia importa los pedidos a Traviola de Génova. Juanantin Arata trabaja por su cuenta con Génova. Claudi Baurrión trabaja por cuenta propia como importador de Valencia con los puertos de Génova de donde recibe 13 balas y Marsella de donde recibe 3 balas. Joan Batiste Bordes comercia por cuenta propia con Marsella. Claudi Bussot comercia por cuenta propia con Marsella. Francisco

Cases comercia con Elias Cleb de Londres. Los Celicofres negocian con Marsella sin intermediarios y Celicofre lo hace con Lluís Puig de Marsella.

La tendencia se inicia con el protagonismo de Génova y la Marsella de la Fronda, para desaparecer en 1.653. Génova disminuye sus envíos, pero mantiene cierto flujo. Cada vez más menguante. En 1.654 Marsella vuelve a restablecer las relaciones comerciales, pero no se vuelven a alcanzar los niveles de 1.652. Y la única variable a destacar es la presencia inglesa que se inicia en 1.654 pero se interrumpe por los ataques contra Santo Domingo y Jamaica y aunque se restablecen relaciones diplomáticas en 1.660, las relaciones comerciales, para este producto, no se restablecen hasta 1.674, sobre todo de la mano de Petit Climent.

La navegación es directa en el 77 % de los casos y la principal ruta con escalas es la de Londres Alicante Valencia que representa un 17 % del total.

La consulta por cajas da el siguiente resultado:

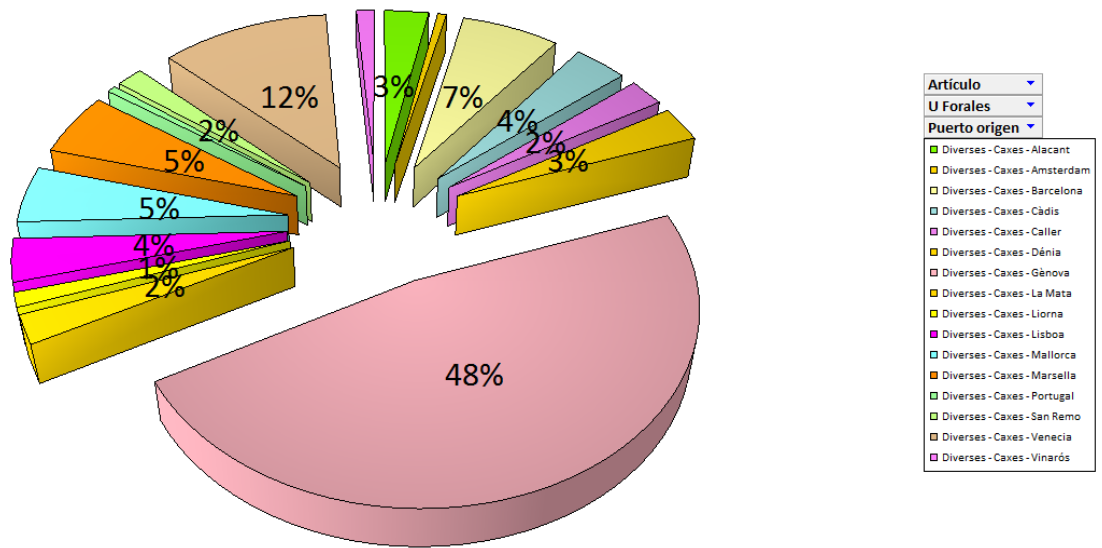
A lo largo del periodo estudiado se registra la llegada de 219 cajas de mantillas. En una primera aproximación por puertos el resultado es el siguiente: El peso de Génova llega a 78 cajas, es decir al 48 %, seguido de Venecia con el 19 cajas o el 12 %; Barcelona con 11 cajas o el 7 %; Marsella con 9 cajas o el 5 %, Mallorca con 8 cajas el 5 %; Lisboa con 6 cajas o el 4 %; Cádiz con 6 cajas o el 4 %; Denia con 5 cajas o el 3 %; Alicante con 5 cajas o el 3 %; La Mata con 4 cajas o el 2 %, Cagliari con 4 cajas o el 2 %; San Remo Con 3 cajas o el 2 % y Vinaroz y Liorna con 2 cajas, respectivamente, es decir un 1 % cada uno.³¹²

³¹² La mercancía en tránsito se refiere a las partidas procedentes de Amsterdam con destino a Mallorca correspondientes a Andrés Hugo, es decir 7 cajas y Nicolás Moy, es decir 24 cajas, en total 31 cajas de este puerto. Y también hay que excluir 20 cajas de las partidas de Antonio Arnaldo, Alexandre Fàbrega, Raymundo Amelles, Juan Bautista Montenero, Joan Batiste Musitely, Bernardo Pinzón y Antoni Poyo por análogos motivos. Por último se descuenta 1 caja de Motril de Remedio Muso.

Gráfica 175

Porcentaje de cajas de mantillas de encaje por puertos

Suma de Cantidad



La lista de remitentes ofrece un panorama muy fragmentado de sesenta y cinco comerciantes, de los cuales debemos excluir a diez.³¹³ De estos diez coinciden todos en remitente y destinatario salvo en el caso Joan Batiste Musitely de Génova que recurre al concurso de Bertomeu Treviola para hacer llegar la carga a Alicante. El resto de comerciantes quedaría del siguiente modo:

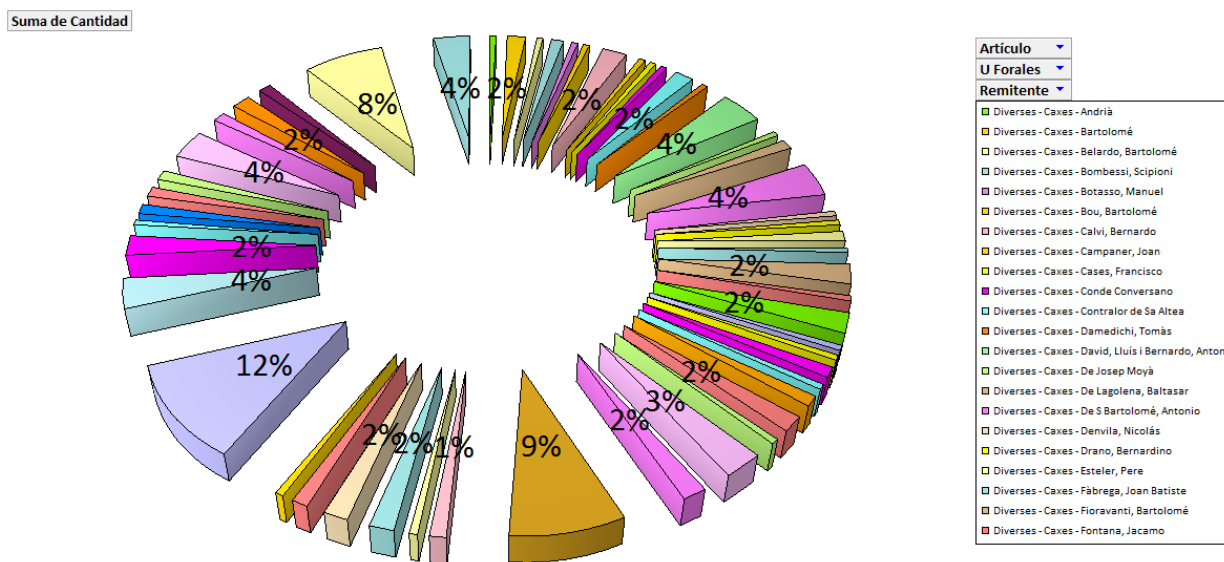
Con el cálculo corregido tendríamos en primer lugar la figura Joan Batiste Moyselo con 19 cajas o el 12 %, seguido de Pedro Matón con 14 cajas o el 9 %; Benedito Vigó con 13 cajas o el 8 %; Lluís David y Antoni Bernardo con 7 cajas o el 4 %; Antonio de S Bartolomé 7 cajas o el 4 %; Lluís Viguet con 6 cajas o el 4 %; Felix Romero con 6 cajas o el 4 %; Joan Batiste Musitly con 6 cajas o el 4 %; Joan Llimera con 5 cajas o el 3 %; Paulo con 4 cajas o el 2 %; Bernardo Calvi con 4 cajas o el 2 %; Bartolomé Fioravanti con 4 cajas o el 2 %; Jacinto Forte con 4 cajas o el 2 %; Bartolomé 3 cajas o el 2 %; el Contralor de Sa Altea 3 cajas o el 2 %; Antoni María Franguelo con 3 cajas o el 2 %; Joan Bernardo 3 cajas o el 2 %; Gaspar Molardo con 3 cajas o el 2 %; Gaspar Morant con 3 cajas o el 2 %; Celicofres con 3 cajas o el 2 %; Antoni Llombarch con 3 cajas o el 2 %; Jovenal de la Compañía con 3 cajas o el 2 %;

³¹³ Nicolas Moy (Amsterdam- Mallorca), 24 cajas; Andrés Hugo (Amsterdam Mallorca), 7 cajas; Antonio Arnaldo (Génova Castilla) 1 caja; Alexandre Fàbrega (Génova Castilla) 4 cajas; Raymundo Amelles (Génova Castilla) 4 cajas; Juan Bautista Montenero (Génova Castilla) 4 cajas; Joan Batiste Musitely (Génova Alicante) 2 cajas; Bernardo Pinzón (Génova Castilla) 1 caja; Antoni Poyo (Génova Càdiz) 4 cajas; Remedio Muso (Motril Génova) 1 caja. En total 52 cajas que deducidas del total lo que representaría el 23 % del movimiento en tránsito del tráfico portuario con rumbo a otros destinos para esta mercancía.

Antonio Maynón y Solano con 2 cajas o el 1 %. En cuanto al resto de remitentes del 1 % suman un 29 %.

Gráfica 176

Porcentaje de cajas de mantilla de encaje por remitentes



Por puertos, los remitentes se distribuyen del siguiente modo: Con Génova trabajan veintisiete remitentes, de los cuales, los principales son los siguientes: Pedro Matón al que corresponde el 18 % de los envíos de esta procedencia y Benedito Vigó al que corresponde el 17 %.

Con Venecia sólo trabaja Joan Batiste Moyselo.

Con Barcelona trabajan cinco remitentes de los cuales el principal es Jacinto Forte al que corresponde el 36 % de los envíos.

Con Marsella trabajan cinco remitentes de los cuales los principales son Gaspar Molardo al que corresponde el 33 % de los envíos.

Por lo que se refiere a los destinatarios tenemos los siguientes resultados:

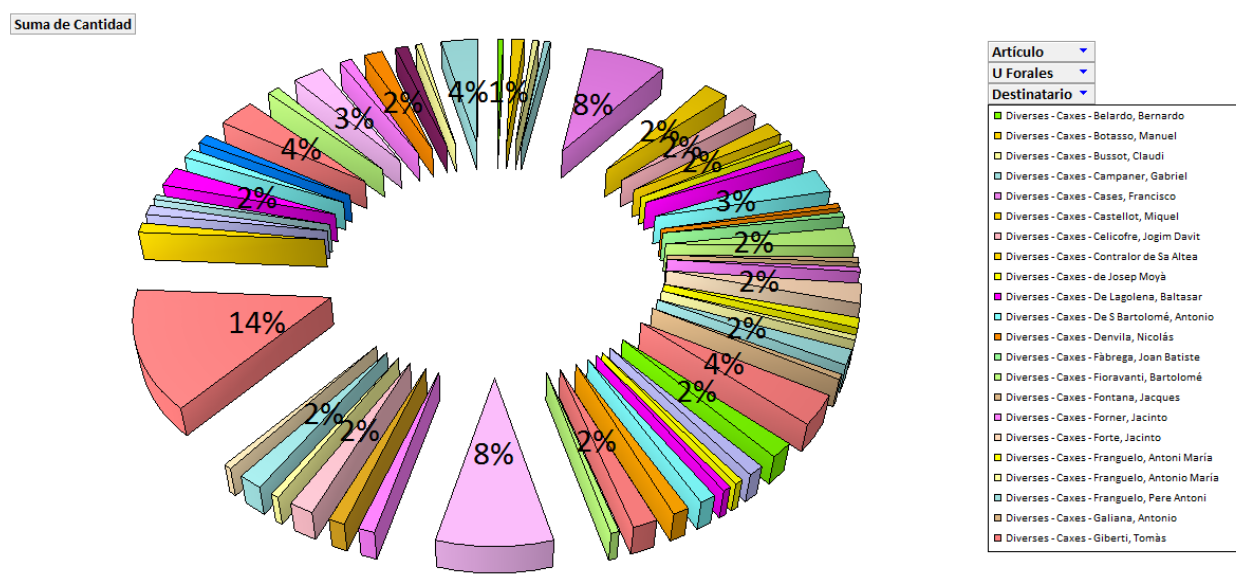
En primer lugar Joan Batiste Moyselo que con 24 cajas representa el 14 %; seguido de Pedro Matón que con 14 cajas representa el 8 %; Francisco Cases que con 13 cajas representa el 8 %, Tomàs Giberti que con 6 cajas representa el 4 % y Lluís Vigué que con 6 cajas representan el 4 %; Felix Romero con 6 cajas o el 4 %, Antonio de San Bartolomé con 5 cajas o el 3 %; Miquel Catellot con 4 cajas o el 2 %; Bartolomé

Fioravanti con 4 cajas o el 2 %; Jacinto Forte con 4 cajas o el 2 %; Miquel Pissà con 4 cajas o el 2 %; Jogim Davit Celicofre con 3 cajas o el 2 %; Contralor de Sa Altea con 3 cajas o el 2 %; Pere Antoni Franguelo con 3 cajas y 2 %; Tomàs Gisbert con 3 cajas o el 2 %; Jovenal de la Compañía con 3 cajas o el 2 %; Gaspar Molardo con 3 cajas o el 2 %; Gaspar Morant con 3 cajas o el 2 %; Selicofres con 3 cajas o el 2 %; y Manuel Botasso con 2 cajas o el 1 %. El resto de destinatarios del 1 % suma un 31 %.

Los tres comerciantes principales acapararían el 30 % mientras que el resto mercado estaría en manos de pequeños comerciantes.

Gráfica 177

Porcentaje de cajas de mantillas de encaje por destinatarios



Las relaciones que se establecen en Génova es mediante los importadores de Valencia, bien en solitario, como Pedro Matón o Antonio de San Bartolomé, o bien a través de sus socios genoveses: Así Tomás Giberti de Valencia se relaciona con Benedito Vigó de Génova, que pudiera ser el mismo que Tomàs Gisbert, aunque por precaución lo hemos mantenido como comerciante aparte. Joan Batiste Moyselo de Valencia también le compra a Benedito Vigó de Génova. Es también el caso de Francisco Cases de Valencia que le pide género a Lluís David y a Antoni Bernardo. Es el Caso de Miquel Pissà de Valencia que demanda mercancía a Bernardo Calvi. El caso de Jogim David Celicofre a Bartolomé. Es la relación entre Bernardo Belardo con

Bartolomé Belardo; Agostí Hernández y Joan Bernardo; entre Joan Batiste Palavezzino y Scipioni Bombessi, por un lado y con Tomàs Damedichi por otro lado y con Josep Mercandino por otro; entre Jacinto Forner y Bartolomé Bou; entre Jusepe Torre y Josep Pichero. En el resto de casos coincide remitente y destinatario.

Con Venecia sólo comercia Joan Batiste Moyselo, importador y suministrador. Con Barcelona tenemos tres comerciantes que coinciden remitente y destinatario: Jacinto Forte, Joan Pau, Baltasar de Lagolena y dos que cuentan con socio en dicho puerto: Vicent Medrano y Francesc Pissà que mantienen correspondencia comercial con Ambrosio Moro y con el Conde Conversano respectivamente. En Marsella tenemos a cinco comerciantes que coinciden den remitente y destinarlo: Geroni Romero Menor, Benito Riso, Gaspar Molardo, Cristòfol Labart y la viuda de Josep Moyà. Con Mallorca comercia Joan Batiste Moyselo con Andrià su contacto en la isla; Gabriel Campaner con Joan Campaner y Lluís Viguet, el principal, por cuenta propia.

Podríamos seguir pero las cantidades carecen de significancia estadística.

Si nos fijamos en la tendencia observaremos que el grueso de la mercancía llega al puerto de Valencia en los primeros cinco años del periodo.

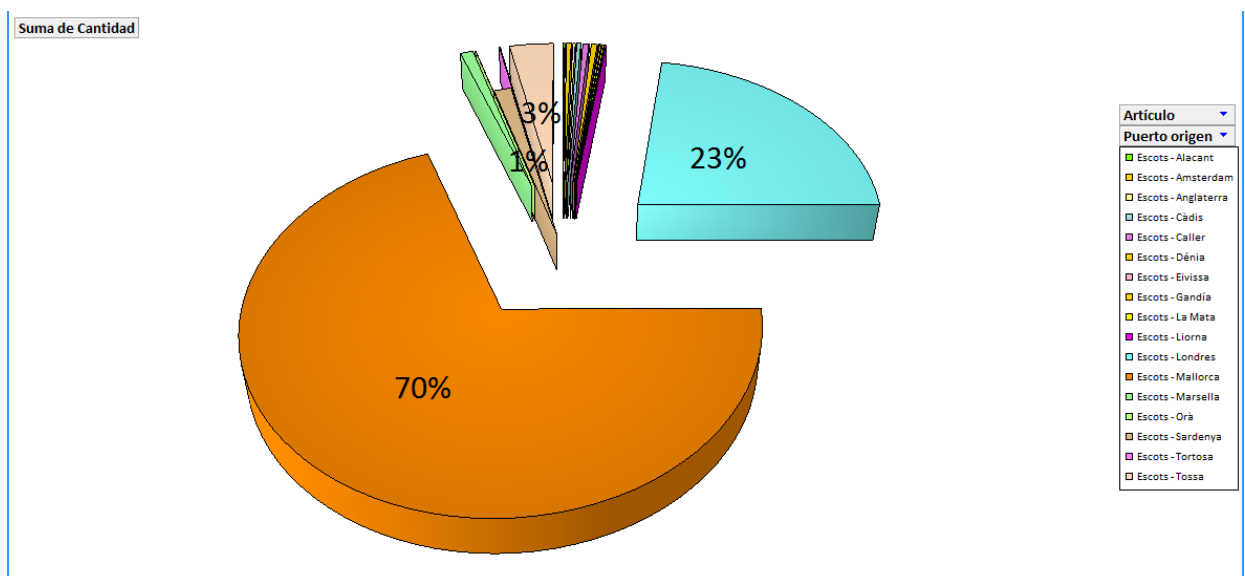
Y el común denominador del comercio valenciano de mantillas en caja es básicamente Génova a lo largo de todo el periodo, en mayor o menor medida, mientras que los demás destinos tienen una importancia puntual y luego desaparecen.

Anascotes

A lo largo del periodo estudiado llegan al puerto de Valencia un total de 3.029 anascotes. Por puertos en cabeza destaca sobre todo el puerto de Mallorca con 2032,5 piezas o el 72 %, seguido de Londres con 661 piezas o el 23 %; Tossa con 96 piezas o el 3 % y Cerdeña con 36,5 piezas o el 1 %.

Gráfica 178

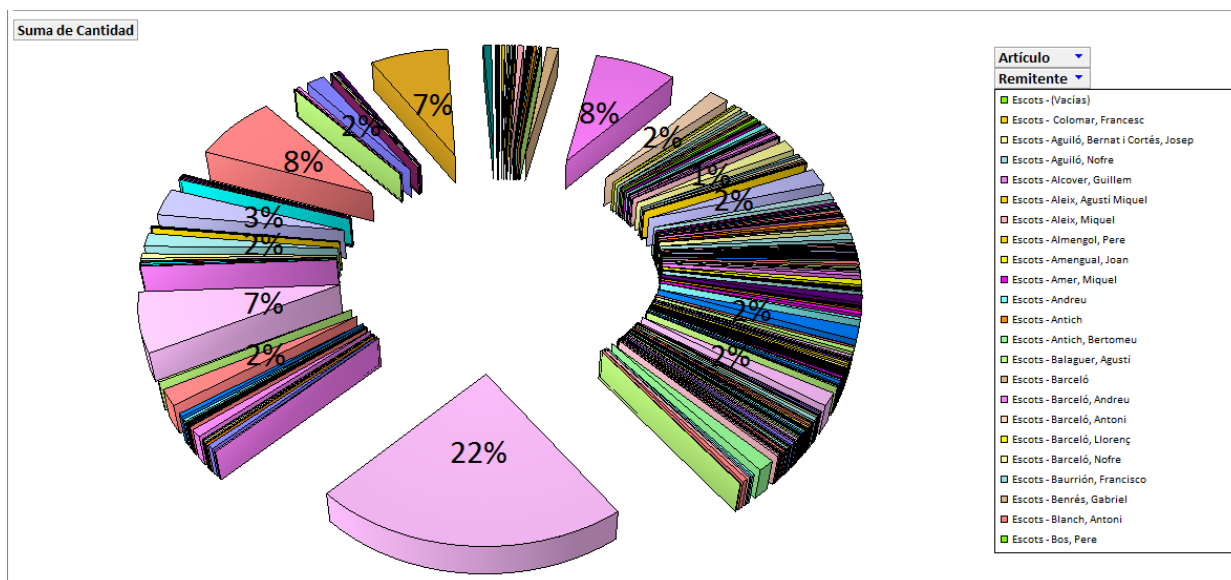
Porcentaje de anascotes por puertos



Los remitentes, por orden de importancia son: En primer lugar Felip y Crisóstomo Peris con 649 piezas o el 22 % y le siguen a mucha distancia Pere Tarrago con 237 piezas o el 8 %; Andreu Barceló con 229 piezas o el 8 %; Lluís Viguet con 217 piezas o el 7 %; Pere Joan Roca con 206 piezas o el 7 %; Francesc Segot con 93 piezas o el 3 %; Josep Cardell con 60 piezas o el 2 %; Joan Pere Roca con 55 piezas o el 2 %; Antoni Barceló con 54 piezas o el 2 %; Josep Valls con 51 piezas o el 2 %; Baltasar Salva con 46 piezas o el 2 %; Sebastià Esteve con 44 piezas o el 2 %; Nofre Gilabert con 44 piezas o el 2 % y Guillem Calafat con 40 piezas un 1 %. Los remitentes del 1 % suman un 12 %.

Gráfica 179

Porcentaje de anascotes por remitente



Por puertos, los remitentes se distribuyen del siguiente modo: Con Mallorca trabajan más de ciento cuarenta comerciantes, de los cuales los principales son: Pere Tarragó al que corresponde el 12 % de los envíos de esta procedencia; Andreu Barceló al que corresponde el 11 % de los envíos; Lluís Viguet al que corresponde otro 11 % y Pere Joan Roca al que corresponde el 10 % de los envíos. Entre los cuatro copan el 44 % de los envíos, quedando el resto en manos de pequeños comerciantes.

Con Londres comercia prácticamente en solitario Felip y Crisóstomo Peris a quienes corresponde el 98 % de los envíos.

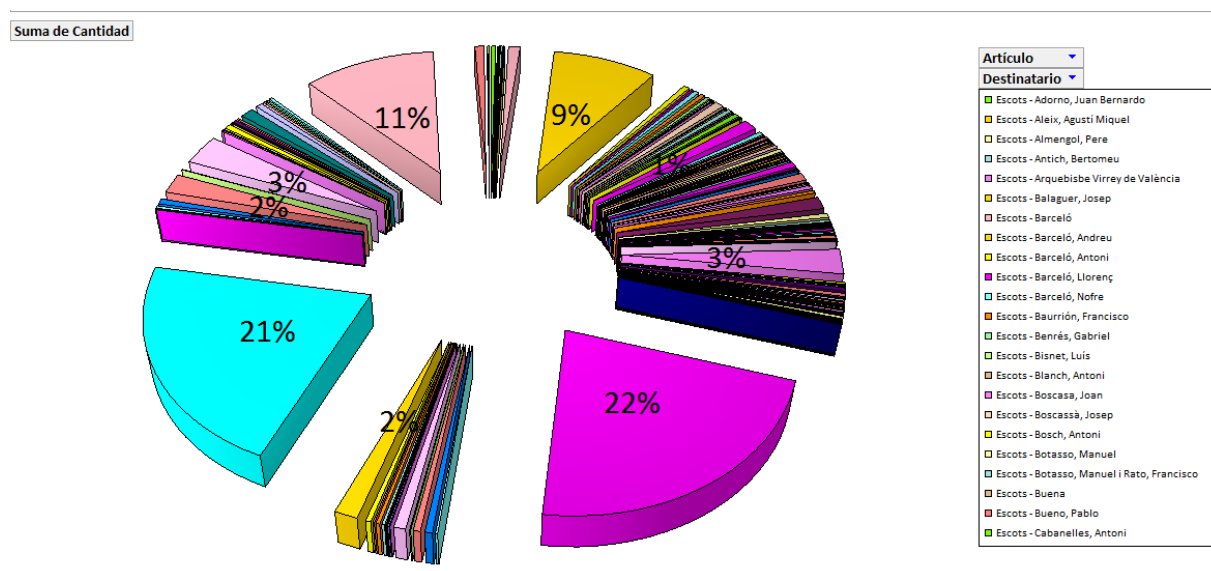
En Tossa actúa en exclusiva Francesc Segot.

Y por último en Cerdeña tenemos a nueve remitentes de los cuales el principal es Vicent Domingo Menor de Díez a quien corresponde el 33 % de los envíos.

Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar, Felip y Crisóstomo Peris con 649 piezas o el 22 %; seguidos de Pere Joan Roca con 626 piezas o el 21 %; Lluís Viguet con 329 piezas o el 11 %; Andreu Barceló con 259 piezas o el 9 %; Francesc Segot con 96 piezas o el 3 %; Nofre Gilabert con 77 piezas o el 3 %; Baltasar Salva con 62 piezas o el 2 %; Pere Roca con 44 piezas o el 2 %; y Guillem Calafat con 36 piezas o el 1 %. Y el resto de destinatarios del 1 % suma un 12 % en total.

Gráfica 180

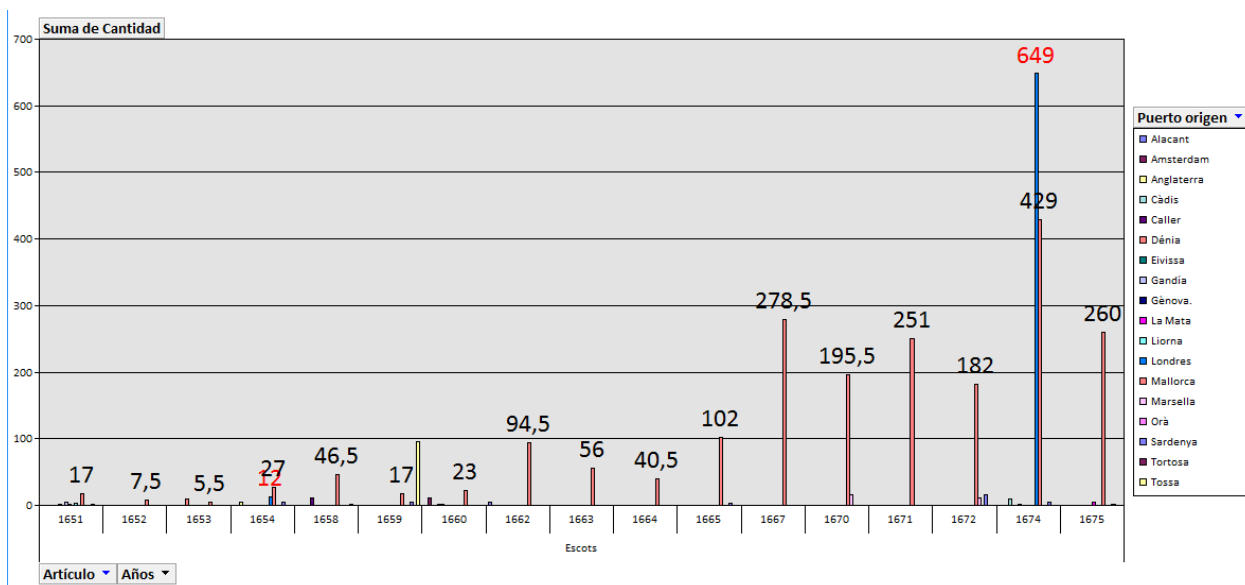
Porcentaje de anascotes por destinatario



Las relaciones se entablan del siguiente modo: Felip y Crisóstomo Peris actúan como remitentes y destinatarios entre Londres y Valencia; Andreu Barceló y Lluís Viguet respectivamente hacen lo mismo entre Mallorca y Valencia y la primera variante de importancia la encontramos con Pere Joan Roca de Valencia que, descartando un pequeño envío de Cádiz, trabaja fundamentalmente con Mallorca donde mantiene relaciones con trece remitentes además de gestionar una serie de envíos por cuenta propia como remitente y destinatario en relación a este puerto. De esta panoplia de relaciones las principales son las que mantiene con Pere Tarragó 202 piezas y las que lleva a cabo personalmente 197 piezas. Eso significa que el 32 % de los envíos del negocio de Pere Joan Roca corresponden a Pere Tarragó de Mallorca y el 31 % a gestiones llevadas a cabo por el mismo en dicha plaza en el periodo estudiado. Por último, tenemos a Andreu Barceló que, si bien mantiene relación con once remitentes, todos de Mallorca, el grueso de su negocio, o sea el 88 %, lo lleva a cabo personalmente en origen y destino.

El resto de comerciantes ya corresponderían a cantidades menores.

Gráfica 181
Evolución de la llegada de anascotes a Valencia



Si observamos la evolución en el tiempo la tendencia es a un incremento paulatino en el que la constante que sostiene este comercio es Mallorca, en la que Londres irrumpe hacía el final del periodo con 649 piezas en 1.674.

La navegación es directa en el 71 % de los casos y a través de Alicante en el 25 % de los casos correspondiendo, éste último a la ruta Londres Alicante Valencia.

7.1 Peletería y Curtidos

Piel

El procedimiento del curtido consiste en convertir la piel putrescible en piel imputrescible y su uso se remonta a la propia prehistoria. Para obtener este efecto la piel era primero separada de la carne y de la sangre, y se le aplicaban diversos productos: grasa, humo, orín, heces, harina de cereal con levadura, cerveza, tanino o cal, con los cuales se hacían botas, odres, cinturones, calzado, zurrones, corrajes, sillas de montar, riendas, tahalíes y fundas para espadas o armas blancas, pergaminos, etc. Con la llegada de los árabes se introduce el zumaque³¹⁴ (procedimiento de Córdoba) y se crea el cordobán utilizando en principio la piel del macho cabrío pero posteriormente se utilizará el tercio posterior del caballo. El resultado es una piel de color marrón o rojizo.

De las más de cien clasificaciones distintas de pieles,³¹⁵ vamos a intentar limitarnos sólo a las más importantes: Las enumeraremos por orden de importancia, aunque por comodidad luego las estudiaremos de forma temática. En primer lugar tenemos a aquellas clasificadas como pieles o pielecitas, tenemos pieles adobadas de becerro,³¹⁶ pieles de becerro, pielecitas de cabrito, pieles de toro con pelo, pieles de cabra con pelo,³¹⁷ pieles de macho cabrío con pelo, y pieles de carnero. Clasificadas como cordobanes tenemos diez y ocho categorías, de las cuales las más importantes son: cordobanes adobados de curtidor y cordobanes adobados. Clasificadas como cueros tenemos cuarenta y cuatro categorías de las cuales las más relevantes son: cueros de toro con pelo y cueros de toro adobados.

³¹⁴ Caballero Escribano, Cristóbal *Historia de los curtidos de las pieles*, San Vicente del Raspeig (Alicante), 2.011, p. 33.

³¹⁵ Entre éstas podemos encontrar: pieles de ciervo, de ante, de marta, de oveja, de camello, de jabalí, de león, de león marino, de cabra montesa, hasta cabelleras, por poner algunas, pero nos centraremos sólo en las más relevantes.

³¹⁶ *Pells adobades de vedells* como se trata de un solo envío de diciembre de 1.658, las computaremos con las pieles de becerro.

³¹⁷ Las pieles de ganado caprino vienen fundamentalmente del Maestrazgo, de Cataluña y de Túnez.

Pieles de becerro

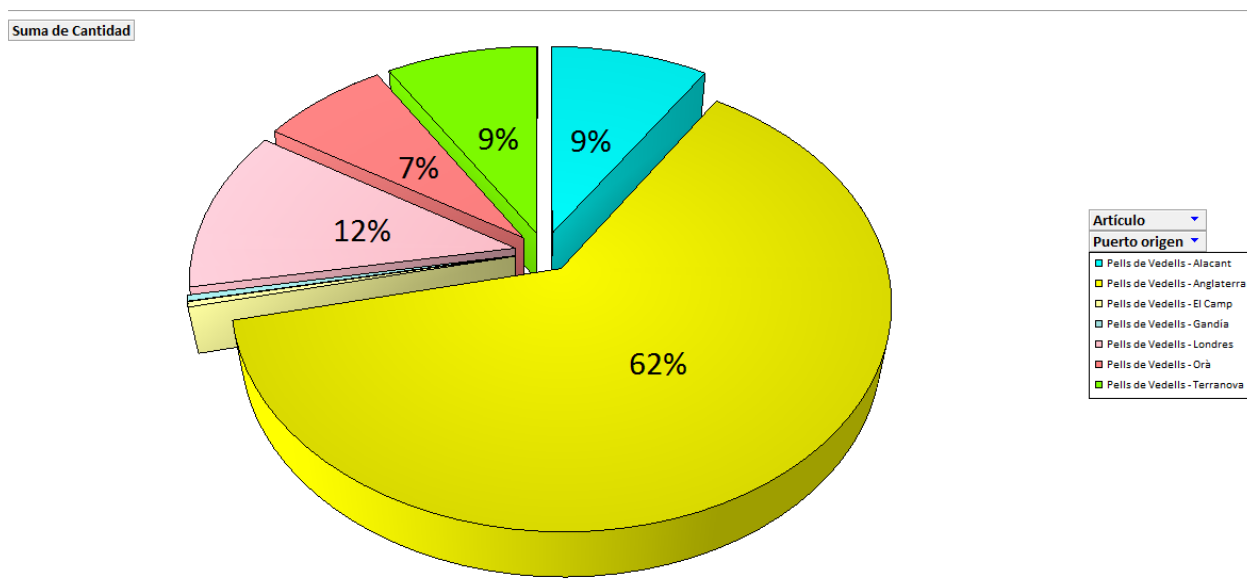
A lo largo del periodo estudiado llegan a puerto 2.172 pieles de becerros a las que hemos decidido añadir las 4.380 pieles adobadas de becerros porque las llamadas pieles adobadas de becerros constituyen un envío único de octubre de 1.660 y, de otro modo no podemos valorar su peso en el contexto comercial por ello, aunque el término empleado por el escribano difiera un poco creemos que no distorsionaremos mucho el análisis si contabilizamos estos dos grupos de forma conjunta. Por tanto, tenemos un total de 6.587 unidades.

Por orígenes tenemos 4.104 unidades que vienen de Inglaterra, o sea el 62 %; le siguen 774 unidades que vienen de Londres, o sea el 12 %, de Terranova 576 unidades o el 9 %, de Alicante 600 unidades o el 9 %, de Orán 480 unidades o el 7 %, de Gandía 18 unidades no llega al 1 %. Eso significa que los orígenes anglosajones sumados representan un 83 %.

En cuanto a la mercancía procedente de Alicante, por su carácter de escala naval internacional conviene un análisis sobre la nacionalidad de los remitentes y veríamos como la totalidad de los envíos de Alicante corresponde a Guillermo Blandón calificado como inglés en la *Relación de embargos y represalia general contra bienes de ingleses de orden de Su Majestad en el reyno de Valencia 15 de septiembre de 1.655, como represalia por los ataques contra Santo Domingo y Jamaica a principios de dicho año.*³¹⁸ En consecuencia, la mercancía de “Alicante” en última instancia tendría que sumarse al comercio inglés y si hacemos la misma comprobación con los envíos de Orán tendríamos que concluir que los mercaderes ingleses controlan el 99 % de este producto. Existe la posibilidad, sin embargo, de que el género remitido por Guillermo Blandón desde Alicante y desde Orán hubiese sido comprado en dicha ciudad o en alguna otra ciudad española, pero, aún en este caso, ello no variaría demasiado la importancia del peso del comercio inglés.

³¹⁸ AGS, Est, 2981.

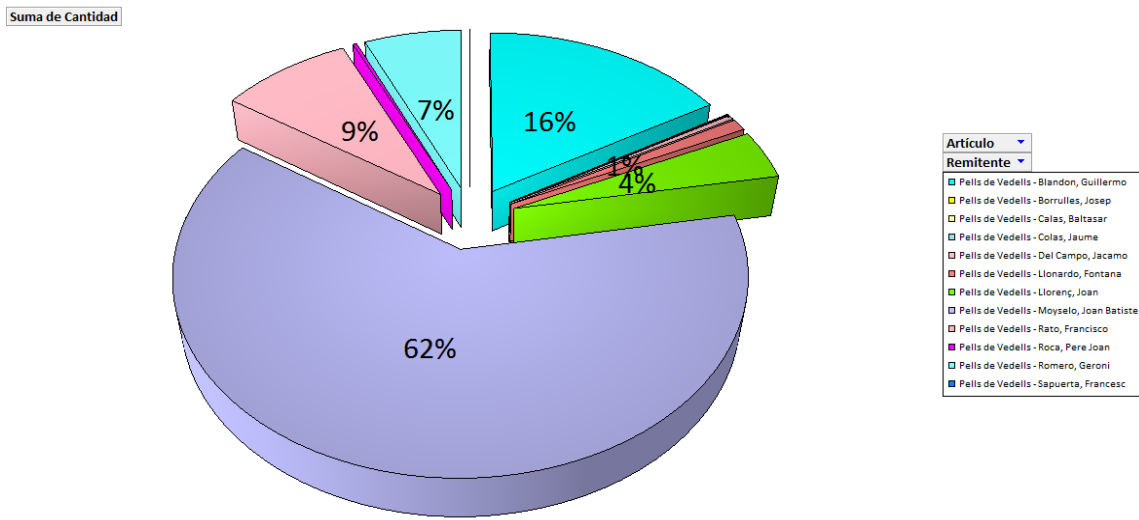
Gráfica 182
Porcentaje de pieles de becerro por puertos



Por remitentes el resultado es el siguiente: En cabeza tenemos a Joan Batiste Moyselo de Inglaterra, con 4.104 unidades o el 62 %; le siguen Guillermo Blandón con 1.080 unidades, o el 16 %, con 600 unidades desde Alicante y 480 unidades desde Orán; Francisco Rato de Terranova con 576 unidades que representa el 9 %; Geroni Romero de Londres que remesaría 429 unidades o sea el 7 %, y en último lugar tendríamos a Fontana Llonardo también de Londres con 69 unidades, es decir el 1 %. Quedaría un resto de cuatro comerciantes del comercio local relacionado con el puerto de Gandía pero que, entre todos, no llegarían ni al 1 %

Gráfica 183

Porcentaje de pieles de becerro por remitentes

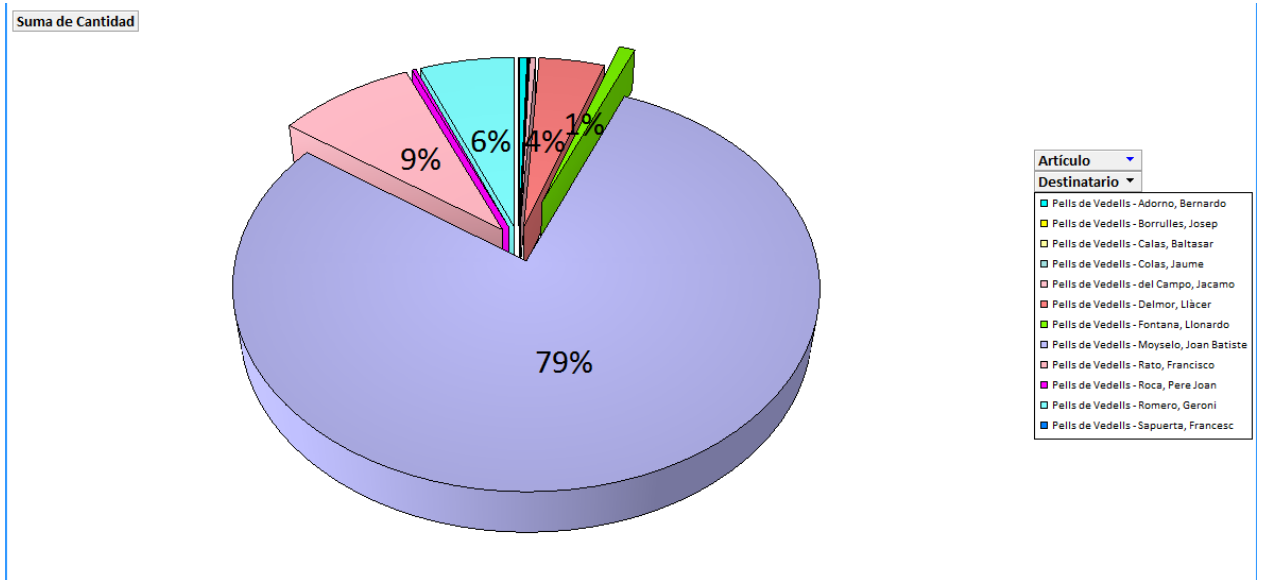


Los remitentes trabajan con los siguientes puertos: Con Inglaterra Joan Batiste Moyselo; con Terranova Francisco Rato; con Londres trabajan tres remitentes, de los cuales el principal es Geroni Romero al que corresponde el 55 % de los envíos de este origen, seguido de Joan Llorenç al que corresponde el 36 %. A continuación, tenemos a Guillermo Blandón que actúa tanto desde Alicante como desde Orán. Y los envíos restantes corresponderían a cantidades testimoniales del comercio local.

Los destinatarios se distribuyen del siguiente modo: En primer lugar, Joan Batiste Moyselo al que corresponden 5.184 unidades o el 79 % y le sigue Francisco Rato con 576 unidades o el 9 %; Geroni Romero con 396 unidades o el 6 %; Llàcer Delmor con 276 unidades o el 4 % y Llonardo Fontana con 68 unidades o el 1 %.

Gráfica 184

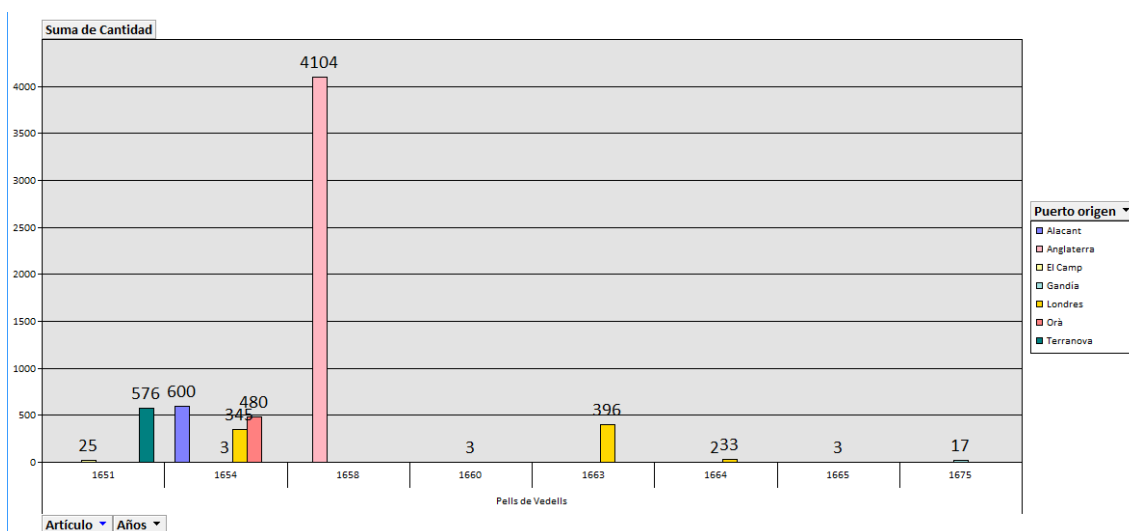
Porcentaje de pieles de vecero por destinatarios



Las relaciones se entablan del siguiente modo: Joan Batiste Moyselo actúa como remitente y destinatario en relación con Inglaterra y al mismo tiempo mantiene relación con Guillermo Blandón que le remite diferentes cargas tanto desde Alicante como desde Orán, que sumadas representan el 20 % del negocio de Moyselo. La siguiente relación de importancia es la que se entabla entre Joan Llorenç de Londres y Llàcer Delmor de Valencia. Y fuera de algún caso aislado lo normal es que coincida el remitente con el destinatario.

Gráfica 185

Evolución de la llegada de pieles de becerro a Valencia (1.651-1.675)



La tendencia viene marcada por un peso considerable del comercio inglés en lo referente al tráfico de pieles que se inicia al principio del periodo con grandes envíos de Terranova (576 unidades), se mantiene en el año 1.654 con fuertes remesas enviadas a través de Orán, Alicante³¹⁹ y Londres, cae a partir de 1.655 coincidiendo con el ataque de Cromwell contra Santo Domingo y la conquista de Jamaica origen de la guerra anglo española de 1.655-1.660 y se recupera en 1.663 con un envío desde Londres de 396 unidades, sin embargo la quiebra de la confianza entre Inglaterra y España afecta duramente a las relaciones comerciales que no levantan cabeza y el envío de 1.663 posiblemente corresponda a una remesa anterior bloqueada por el conflicto bélico, y que, al tratarse de un bien duradero, se aprovecha para liquidar, pero como las relaciones diplomáticas no llegan a un acuerdo sólido y la precariedad de la paz se traduce en una escalada de guerra continua, llevada a cabo de forma privada por los súbditos ingleses, en contra de lo firmado por el gobierno inglés, sobre todo en el Caribe, los comerciantes optan por buscar mercados más seguros, ante la amenaza de un posible embargo de represalia si las cosas fueran a más. Cabe señalar como una excepción notabilísima el envío de la mayor de las partidas por parte de Joan Batiste Moyselo en octubre de 1.658, un mes después de la muerte del Lord Protector,

³¹⁹ Probablemente adquiridas en estas plazas a cambio de otras mercancías.

momento en el que, pese a que España e Inglaterra siguen nominalmente en guerra, las operaciones militares comienzan a perder fuerzas. Posiblemente se trató de una arriesgada aventura comercial aprovechando el debilitamiento de la facción puritana con el único objeto de liquidar acuerdos anteriores para evitar pérdidas.

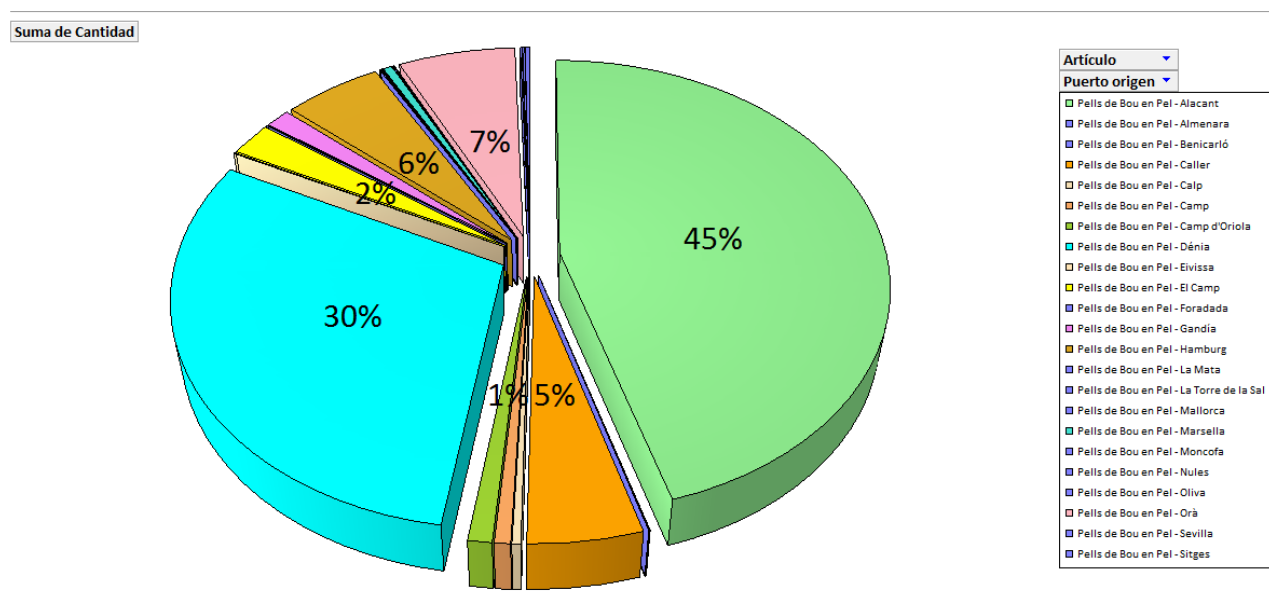
La navegación está dividida entre rutas directas y rutas a través de las escalas en una relación del 79 % al 21 % a favor de la navegación indirecta. En navegación directa tenemos 600 unidades que viajan de Alicante a Valencia, 465 unidades que viajan de Londres a Valencia que incluyendo las pieles adobadas de becerros serían 741 unidades, es decir el 11,3 y 18 unidades que viajan de Gandía a Valencia, mientras que en la navegación indirecta o a través de las escalas tenemos las siguientes rutas: Inglaterra Alicante Valencia 4104 unidades; Terranova Alicante Valencia con 576 unidades, Orán Alicante Valencia con 480 unidades y Londres Alicante Valencia con 33 unidades. En términos porcentuales esto es para la ruta directa de Alicante Valencia un 9 %; para la ruta directa Londres Valencia, debemos introducir una corrección porque hemos incluido a los becerros adobados y eso serían 741 unidades, en consecuencia, representaría un 11 %; para la ruta para la ruta Gandía Valencia no se llega ni al 1 %. Por lo que se refiere a la ruta de las escalas en primer lugar destaca Inglaterra Alicante Valencia con un 63 %; Terranova Alicante Valencia con un 24 %; Orán Alicante Valencia con un 19 % y, por último, Londres Alicante Valencia no llega ni al 1 %.

Pieles de toro con pelo

Por importancia la segunda categoría en la que conviene fijarse son las *pieles de toro con pelo*. Según puertos en primer lugar destaca por su importancia el puerto de Alicante que es el que remite 1467 unidades, es decir el 45 % del total, seguido de Denia que envía 972 unidades o el 30 %. A mucha distancia ya le sigue Orán con 215 unidades o el 7 %. En cuarto lugar, quedaría Hamburgo con 179 unidades o el 6 %. Cagliari con 157 unidades representa el 5 %. El puerto Camp o El Camp probablemente sea el mismo, aunque hay diversos orígenes a los que podría corresponder, lo más

probable es que se refiera a Camp de Tarragona. A El Camp le corresponden 79 unidades, o el 2 %, al Camp d'Oriola 33 unidades o el 1 % y a Camp 22 unidades o el 1 %.

Gráfica 186
Porcentaje de piel de toro con pelo por puertos

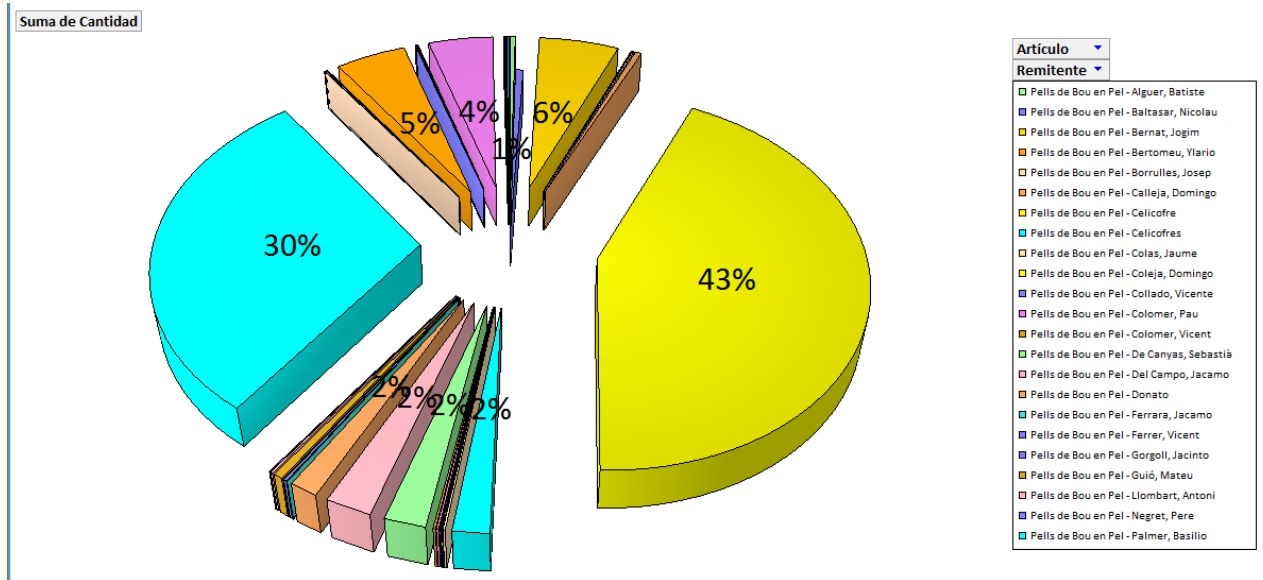


Por remitentes por orden de importancia son los siguientes: En primer lugar, destaca Celicrofre desde Alicante, con 1.404 unidades o el 43 %. En segundo lugar, tenemos a Basilio Palmer, desde Denia, con 971 unidades o el 30 %. En tercer lugar a Jogim Bernat, desde Hamburgo, con 179 unidades o el 6 %.³²⁰ En cuarto lugar tenemos 157 unidades de remitente desconocido del cual lo único que sabemos es que envía la mercancía desde Cagliari y que representa el 5 %. Le siguen Pere Siurana, desde Orán, con 145 unidades o el 4 %; Jacamo del Campo, de El Camp, con 79 unidades o el 2 %; Sebastià de Canyas, desde Orán, con 70 unidades o el 2 %; La familia Celicrofre, desde Alicante, con 62 unidades o el 2 %; Donato, desde Camp, con 49 unidades o el 2 % y Nicolau Baltasar, desde Gandía, con 17 unidades o el 1 %.

³²⁰ Sin embargo, su carga va de paso a Venecia. Como el porcentaje no es muy elevado, se deja la gráfica tal y como está señalando, tan sólo la exclusión de la partida de Jogim Bernat.

Gráfica 187

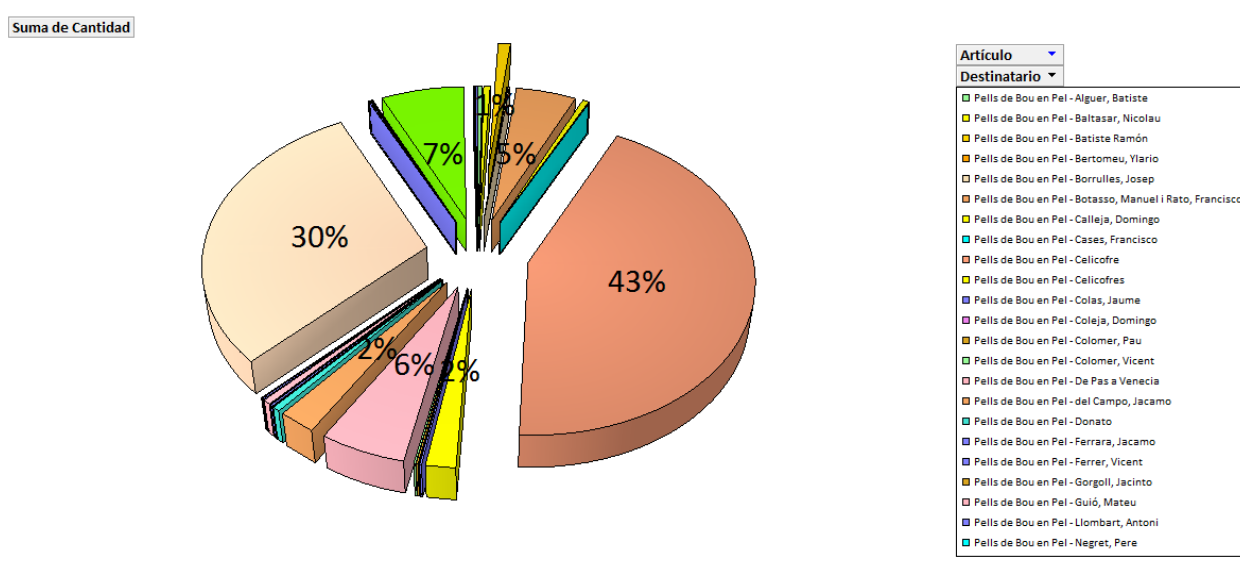
Porcentaje de piel de toro con pelo por remitentes



Los destinatarios, por orden de importancia, son los siguientes: En primer lugar tenemos a Celicofre que recibe 1404 unidades o sea el 43 %; a continuación le siguen Basilio Palmer que recibe 971 unidades o el 30 %; Pere Siurana que recibe 215 unidades o el 7 %; La partida de Jogim Bernat queda excluida por lo antes dicho; Manuel Botasso y Francisco Rato con 157 unidades o el 5 %, Jacamo del Campo con 79 unidades o el 2 %; los Celicofres con 62 unidades o el 2 % y Batiste Ramón con 33 unidades o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 2 %.

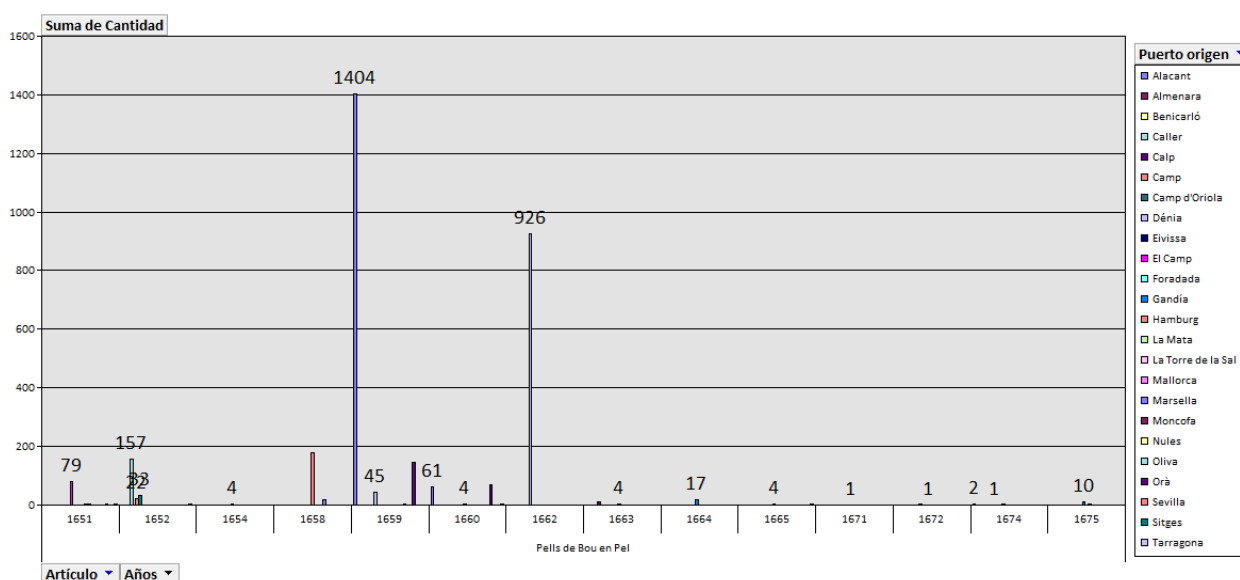
Gráfica 188

Porcentaje de piel de toro con pelo por destinatarios



Gráfica 189

Evolución de la llegada de piel de toro con pelo a Valencia (1.651-1.675)



La tendencia denota un predominio de la actividad comercial en la primera mitad del periodo ente 1.651 y 1.662 quedando la actividad prácticamente paralizada a partir de ese año en adelante. Por puertos se observa el protagonismo de puertos del sur

del Reino, Alicante y Denia y, posiblemente El Camp o Camp que, sin embargo, no hemos sido capaces de ubicar. A continuación, Orán, Cagliari y Hamburgo con un volumen de carga parecido, pero sólo en este lapso de tiempo. En consecuencia, las pieles de este producto parecen tener su origen en la ganadería local, sin perjuicio de algunos envíos internacionales como los de Hamburgo, o de las plazas españolas del norte de África, como los de Orán, o de la Italia española, como los de Cagliari. Sin embargo, sería necesario explicar la caída de Alicante y Denia en los quince años siguientes, pues si el origen de las pieles es la ganadería local no se explica este fin abrupto.

La navegación es directa en el 80 % de los casos y la única ruta a través de escalas digna de tal nombre es la ruta Alicante Denia Valencia que representa el 19 %.

Cordobanes

Por su variedad encontramos *Cordovans negres, vermells, cordovans de cabres*, aunque el cordoban típico es el de caballo. Según origen hay cordobanes catalanes, marroquí y de Turquía, sin embargo, por su importancia, nos centraremos en los tres grupos más destacados: Cordobanes adobados de curtidor, cordobanes adobados y cordobanes.

Cordobanes

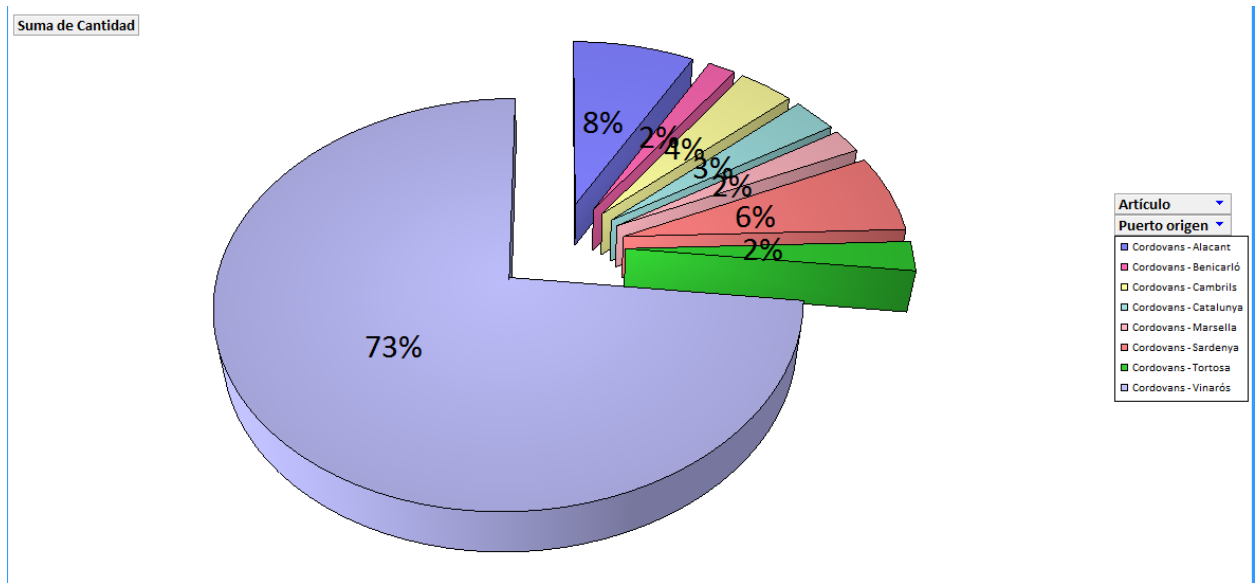
Si hacemos un cómputo general de las tres categorías anteriores, y las contásemos de forma conjunta como cordobanes el resultado es el siguiente: De 7.082,5 unidades la mercancía en tránsito sería un 14 %, y se referiría a los puertos de Túnez, 308 unidades o el 4 %, de Génova con 193,5 unidades, o el 3 %, Mallorca con 144 unidades o el 2 % y Mártega con 378 unidades o el 5 %. Tendríamos un total de 10.205 unidades que desembarcan en el puerto de Valencia en este periodo.

Por puertos los resultados, con las cifras corregidas son los siguientes:

El 73 % de los envíos corresponden a Vinaroz, con 4.438 unidades; el 8 % corresponde a Alicante con 478 unidades; el 6 % a Cerdeña con 384 unidades; el 4 % a Cambrils, con 316 unidades; el 3 % a Cataluña, con 174 unidades; un 2 % a Tortosa, con 144 unidades; otro 2 % a Marsella, con 120 unidades y otro 2 % más a Benicarló, con 108 unidades.

Gràfica 190

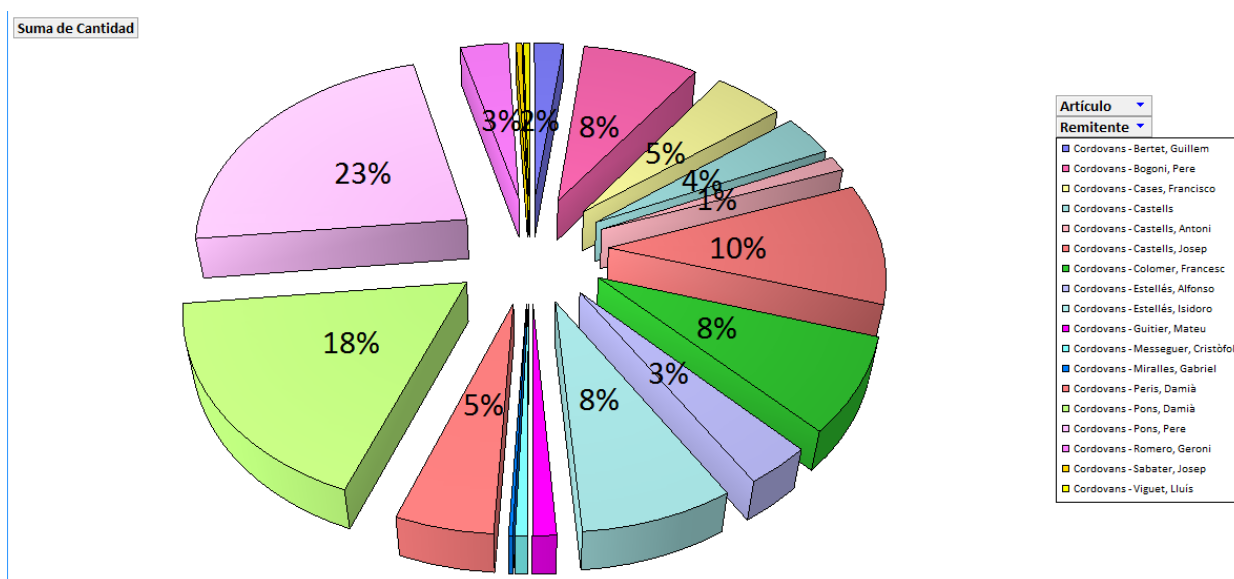
Porcentaje de cordobanes por puertos



Los remitentes, excluyendo a Claudi, a Jay Vaquer, a Francisco Castellano, a Josep Fargues y a Sebastià Vigueto, son: Pere Pons con 1.372 unidades, o el 23 %; Damià Pons con 1062 unidades, correspondiendo 918 unidades a Vinaroz y 174 a Cataluña, en total el 18 %, Josep Castells de Vinaroz, con 624 unidades o el 10 %; Francesc Colomer con 486 unidades, correspondiendo 378 a Vinaroz y 108 a Benicarló, en total el 8 %; Pere Bogoni de Alicante con 478 unidades o el 8 %; Isidoro Estellés de Vinaroz con 468 unidades o el 8 %; Damià Peris de Vinaroz con 300 unidades o el 5 %; Francisco Cases de Cerdeña con 288 unidades o el 5 %; Castells de Cambrils con 216 unidades o el 4 %; Alfonso Estellés de Vinaroz con 204 unidades o el 3 %; Geroni Romero de Vinaroz con 198 unidades o el 3 %; Guillem Bertet de Marsella, con 120 unidades o el 2 % y Antoni Castells de Vinaroz, con 78 unidades o el 1 %.

Gràfica 191

Porcentaje de cordobanes por remitentes



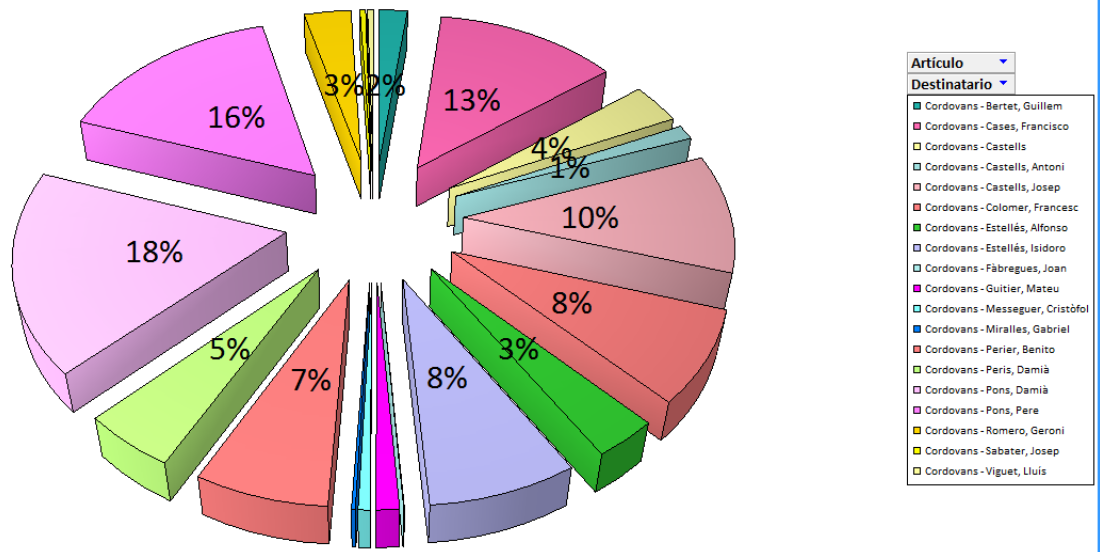
Los destinatarios, excluyendo los comerciantes antes mencionados son:

En primer lugar destaca Sebastià Damià con 1.062 unidades o el 18 % y le siguen Pere Pons con 950 unidades o el 16 %; Francisco Cases con 766 unidades o el 13 %; Josep Castells con 624 unidades o el 10 %; Francesc Colomer con 486 unidades o el 8 %; Isidoro Estellés con 468 unidades o el 8 %; Benito Perier con 420 unidades o el 7 %; Damià Peris con 300 unidades o el 5 %; Castells con 216 unidades o el 4 %; Alfonso Estellés con 204 unidades o el 3 %; Geroni Romero con 198 unidades o el 3 %; Guillem Bertet con 120 unidades o el 2 % y Antoni Castells con 78 unidades o el 1 %.

Gráfica 192

Porcentaje de cordobanes por destinatarios

Suma de Cantidad

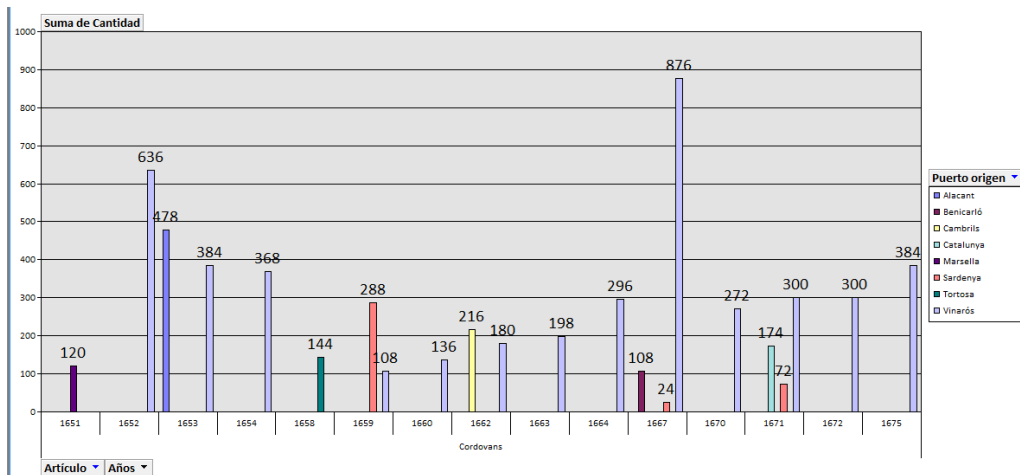


El proceso de importación suele ser impulsado siempre por la misma persona en origen y en destino, aunque hallamos alguna excepción: La más notable es la de Francisco Cases que importa parte de su mercancía, 288 unidades, de Cerdeña por sí mismo y otra parte, 478 unidades, de Alicante a través de Pere Bogoni.

La navegación es directa en el 84 % de los casos y las pocas escalas que hay se refieren a las rutas Cataluña Vinaroz Valencia con 174 unidades y Cerdeña Valencia a través de Denia con 288 unidades o Barcelona con 72 unidades o Alicante con 24 unidades.

Gráfica 193

Evolución de la llegada de cordobanes a Valencia (1.651-1.675)



El gráfico de tendencia nos muestra el predominio absoluto de Vinaroz a lo largo de todo el periodo con un descenso en el año 1.658, momento en el que se produce una sustitución puntual de los proveedores por Tortosa y Cerdeña. Por su proximidad geográfica, cabría pensar en que el origen de los cordobanes de Vinaroz y de Tortosa pudiera ser el mismo.

Cordobanes por categorías

Cordobanes adobados de curtidor

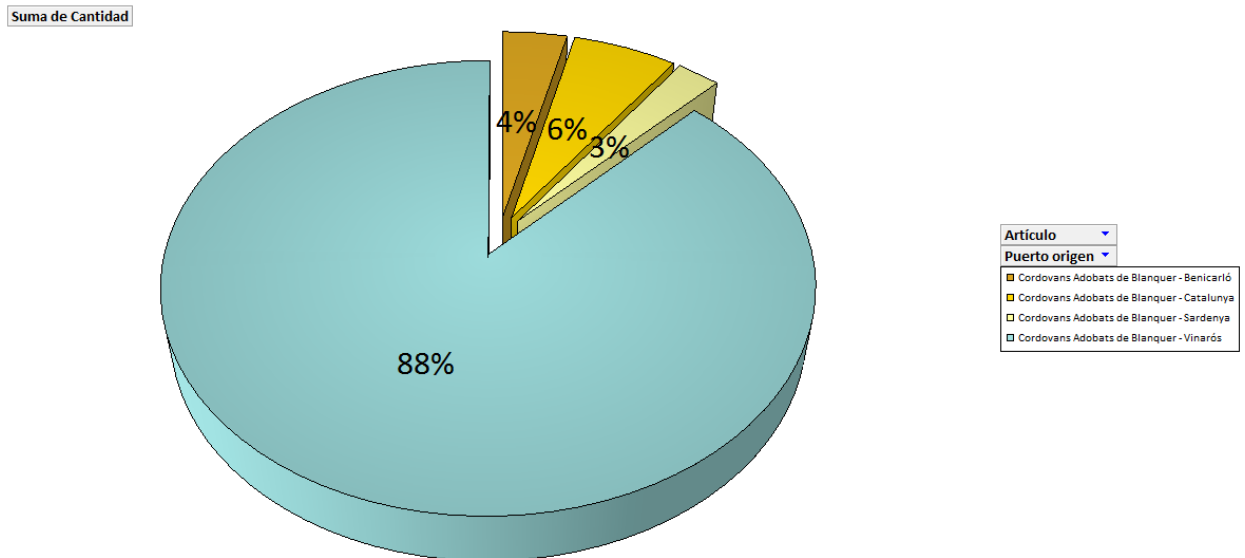
A lo largo de este periodo por el puerto de Valencia pasan 3.248 cordobanes de curtidor, de los cuales en el puerto de Valencia desembarcan 2.870 unidades. La mercancía en tránsito, con 378 unidades, representa el 12 % del tráfico portuario y se excluye del análisis por corresponder a los circuitos comerciales entre Mártega y Alicante.

En consecuencia, los resultados por puertos son los siguientes:

Por orígenes el más destacado es Vinaroz, de donde viene 2.516 unidades o el 88 %, seguido de Cataluña con 174 unidades o el 6 %; Benicarló con 108 unidades o el 4 % y Cerdeña con 72 unidades o el 3 %.

Gráfica 194

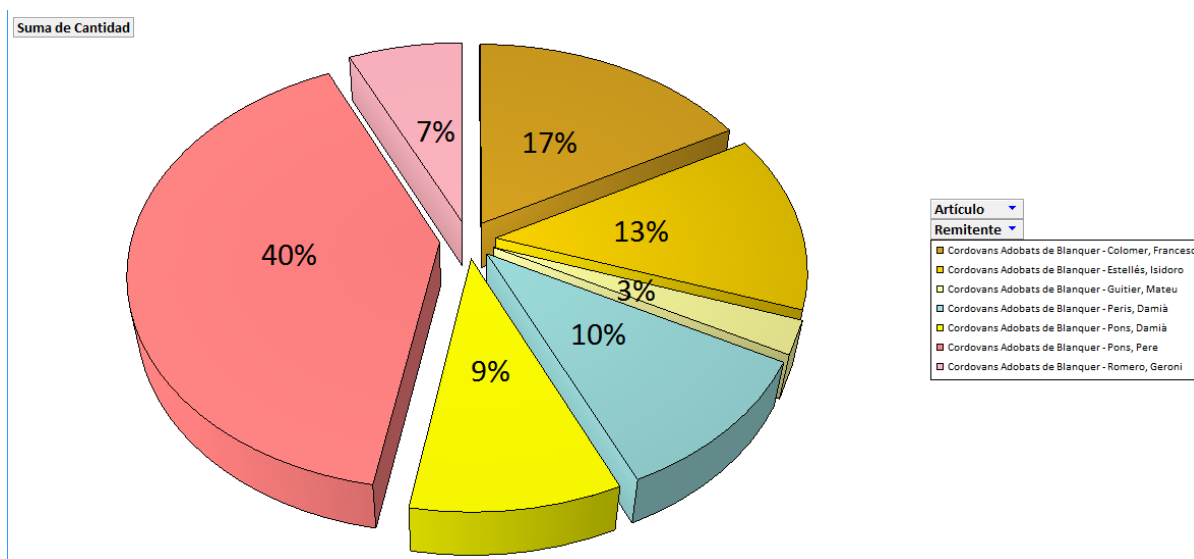
Porcentaje de cordobanes adobats de curtidor por puertos



Por orden de importancia los remitentes son: En primer lugar, Pere Pons al que corresponde el envío 1158 unidades o el 40 % y le siguen Francesc Colomer con 486 unidades o el 17 %; Isidoro Estellés con 384 unidades o el 13 %; Damià Peris con 300 unidades o el 10 %; Damià Pons con 272 unidades o el 9 %; Geroni Romero con 198 unidades o el 7 % y Mateu Guitier con 72 unidades o el 3 %.

Gráfica 195

Porcentaje de cordobanes adobados de curtidor por remitentes



Los remitentes se distribuyen por puertos del siguiente modo:

Con Vinaroz trabajan seis comerciantes, el principal de ellos es Pere Pons con 984 unidades, lo que representa el 39 % de los envíos de este puerto y le siguen Isidoro Estellés con 384 unidades o el 15 % y Francesc Colomer con 378 unidades o el 15 %; Damià Peris con 300 unidades o el 12 %; Damià Pons con 272 unidades o el 11 % y Geroni Romero con 198 unidades o el 8 %.

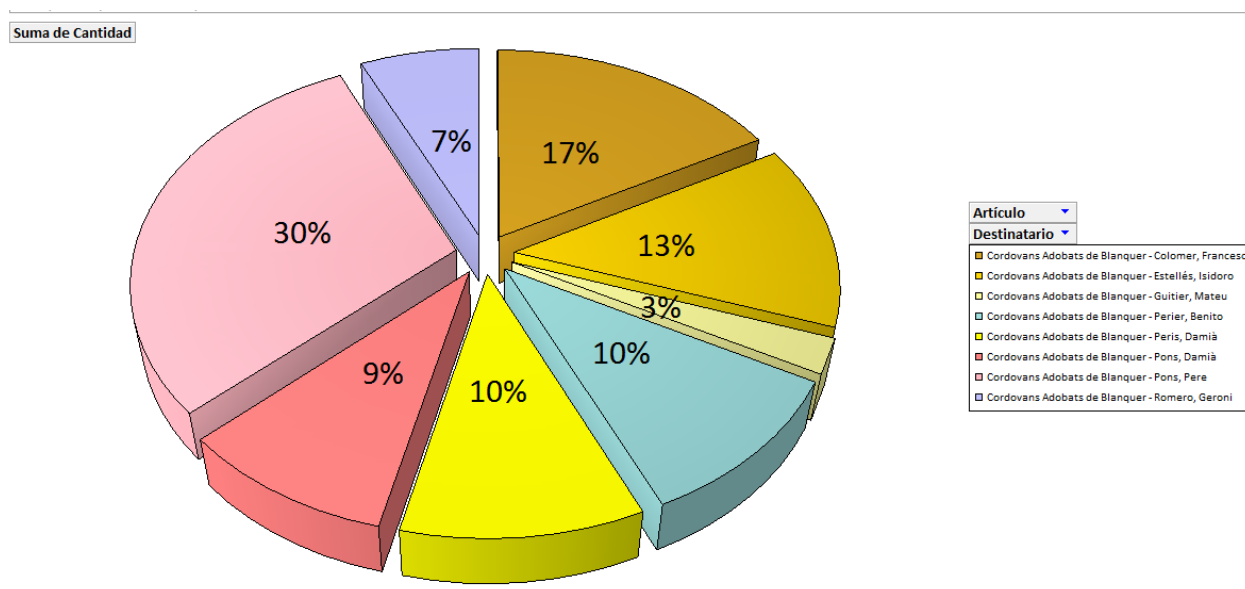
Con Cerdeña actúa Mateu Guitier, con Benicarló Francesc Colomer y con Cataluña Pere Pons que remite 174 unidades.

El único comerciante que trabaja con más de un puerto es Pere Pons que trabaja simultáneamente con Vinaroz y Cataluña, representando el primero el 85 % del volumen de su negocio en relación con Valencia y el segundo el 15 %.

Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar, tenemos a Pere Pons que, con 858 unidades, representa el 30 % le siguen: Francesc Colomer con 486 unidades o el 17 %; Isidoro Estellés con 384 unidades o el 13 %; Peris Damià con 300 unidades o el 10 % y Benito Perier con 300 unidades o el 10 %; en sexto lugar tenemos a Damià

Pons con 272 unidades o el 9 %; a continuación, a Geroni Romero con 198 unidades o el 7 % y por último a Mateu Guitier con 72 unidades o el 3 %.

Gráfica 196
Porcentaje de cordobanes adobados de curtidor por destinatarios



Por lo que se refiere a las relaciones remitente y destinatario coinciden en todos los casos, salvo el caso de Pere Pons que actúa como remitente y destinatario sólo en el caso de una carga de 174 unidades, correspondiendo las 300 restantes a Benito Perier de Valencia.

La navegación es directa en el 80 % de los casos y se refiere a la ruta Vinaroz Valencia que representa el 87,66 %, y la ruta Benicarló Valencia que representa el 3,76 %, quedando como navegación a través de las escalas las siguientes rutas: Mártega Barcelona Valencia que es una ruta de tránsito hacia Alicante, que excluimos por este motivo, Cerdeña Barcelona Valencia que representa el 2,5 % y Cataluña Vinaroz Valencia que representa el 6 %.

La tendencia nos muestra una constancia de Vinaroz a lo largo de todo el periodo, con un máximo en el año 1.667, con 876 unidades, y un escaso relieve de los puertos de fuera del Reino.

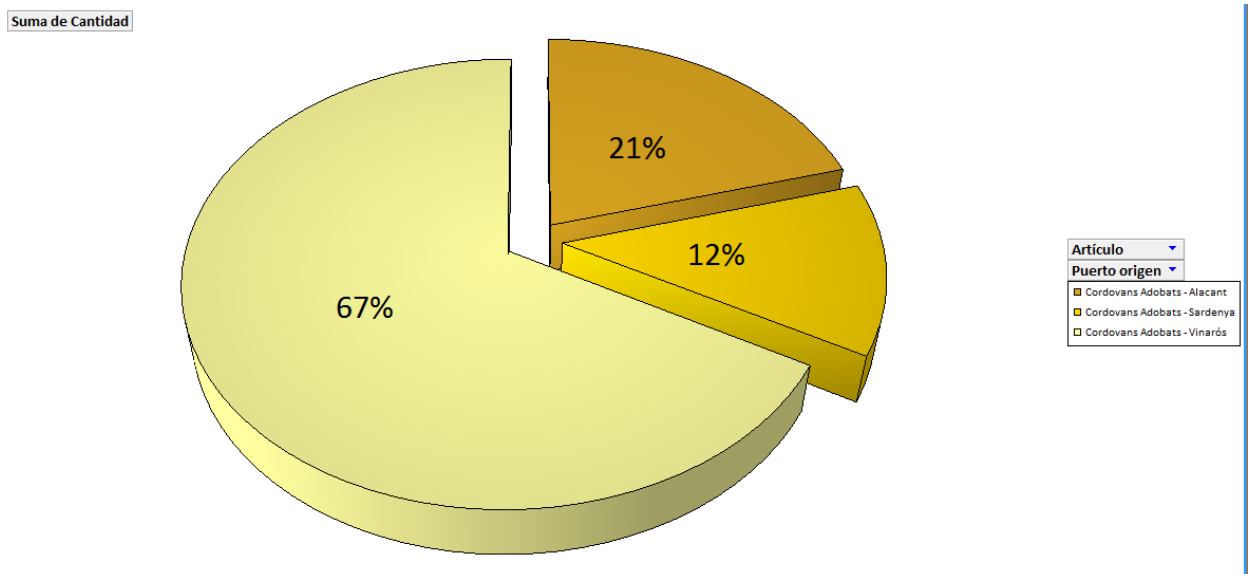
Cordobanes Adobados

La mercancía en tránsito asciende a un 12 % y corresponde a los envíos de Túnez 308 unidades, remitidas por Claudi con destino al puerto de Mallorca. Eso significa que lo que realmente se desembarca en el puerto de Valencia son 2.320 unidades de este producto. Hecha esta salvedad los resultados por puertos quedarían del siguiente modo:

Por puertos el origen principal, como en el caso anterior es Vinaroz, de donde vienen 1.554 unidades, es decir el 67 %, seguido de Alicante con 478 unidades o el 21 % finalmente Cerdeña con 288 unidades o el 12 %.

Gráfica 197

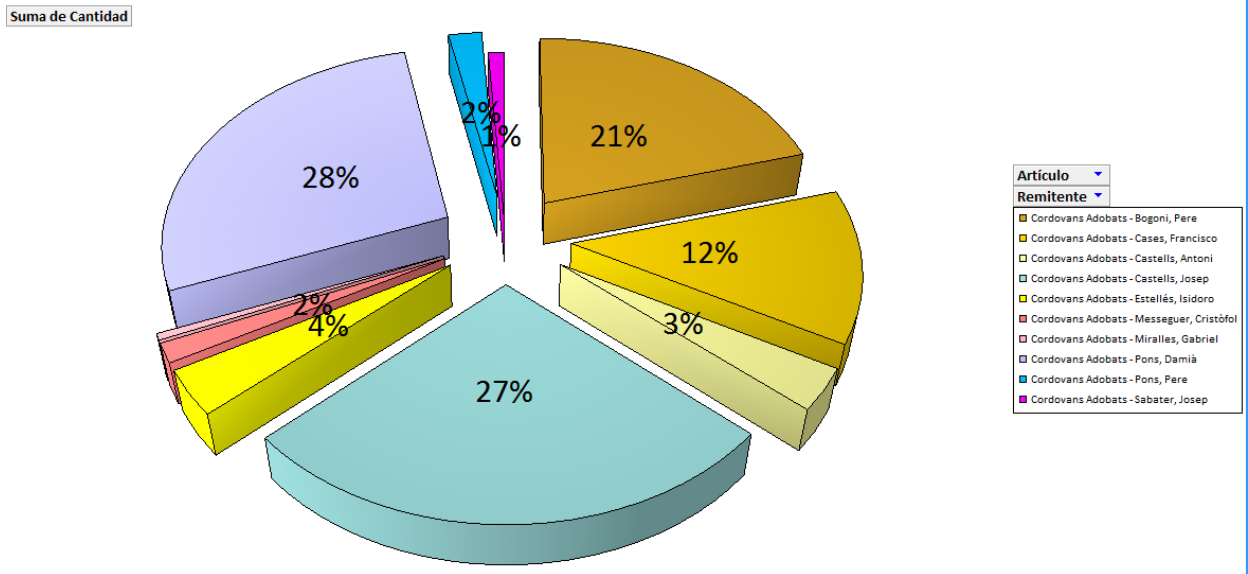
Porcentaje de cordobanes adobados por puertos



Por remitentes En primer lugar destaca Damià Pons con 546 unidades o el 28 %, le siguen: Josep Castells con 624 unidades o el 27 %; Pere Bogoni con 478 unidades o el 21 %; Francisco Cases con 288 unidades o el 12 %; Isidoro Estellés con 84 unidades o el 4 %; Antoni Castells con 78 unidades o el 3 %; Per Pons con 50 unidades o el 2 %; Cristòfol Messeguer con 36 unidades o el 2 % y Josep Sabater con 24 unidades o el 1 %.

Gràfica 198

Porcentaje de cordobanes adobados por remitentes



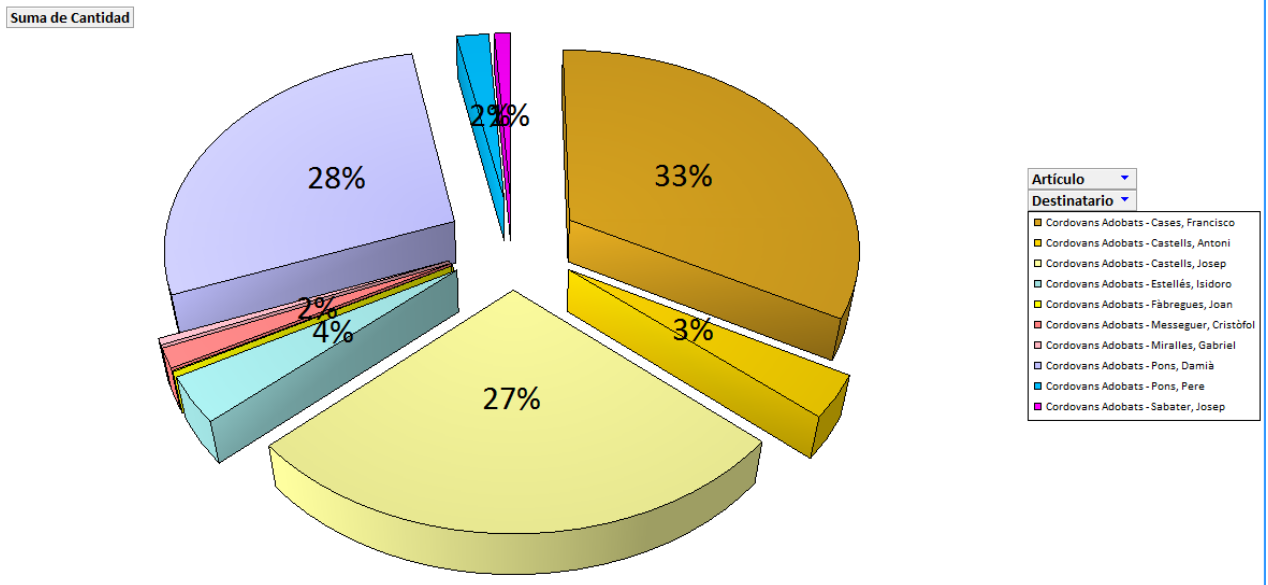
Según puertos los remitentes se agrupan del siguiente modo:

Con Vinaroz trabajan ocho remitentes: Damià Pons, Josep Castells, Isidoro Estellés, Antoni Castells, Pere Pons, Cristòfol Messeguer, Josep Sabater y Gabriel Miralles. Con Alicante trabaja Pere Bogoni y con Cerdeña trabaja Francisco Cases.

Los destinatarios son: Francisco Cases que recibe 766 unidades o el 33 %; Damià Pons que recibe 646 unidades o el 28 %; Josep Castells que recibe 624 o el 27 %; Isidoro Estellés que recibe 84 unidades o el 4 %; Antoni Castells que recibe 78 unidades o el 3 %; Pere Pons que recibe 48 unidades o el 2 %; Cristòfol Messeguer que recibe 36 unidades o el 2 %; Josep Sabater que recibe 24 unidades o el 1 %.

Gráfica 199

Porcentaje de cordobanes adobados por destinatarios



Las relaciones se establecen coincidiendo remitente y destinatario salvo el caso de Francisco Cases que factura 288 unidades, como remitente y destinatario, pero al que el grueso de la mercancía se lo proporciona Pere Bognoni, de Alicante, con un volumen de carga que asciende a 478 unidades.

La navegación es directa en un 89 % y a través de las escalas en un 11 % utilizando éstas últimas el puerto de Denia como caladero y se refieren a la ruta Cerdeña –Denia – Valencia.

La tendencia muestra una constancia de la presencia de Vinaroz a lo largo de todo el periodo, salvo un envío desde Alicante en 1.653 y otro desde Cerdeña en 1.659 y lo que se aprecia es una decadencia progresiva del comercio de este producto.

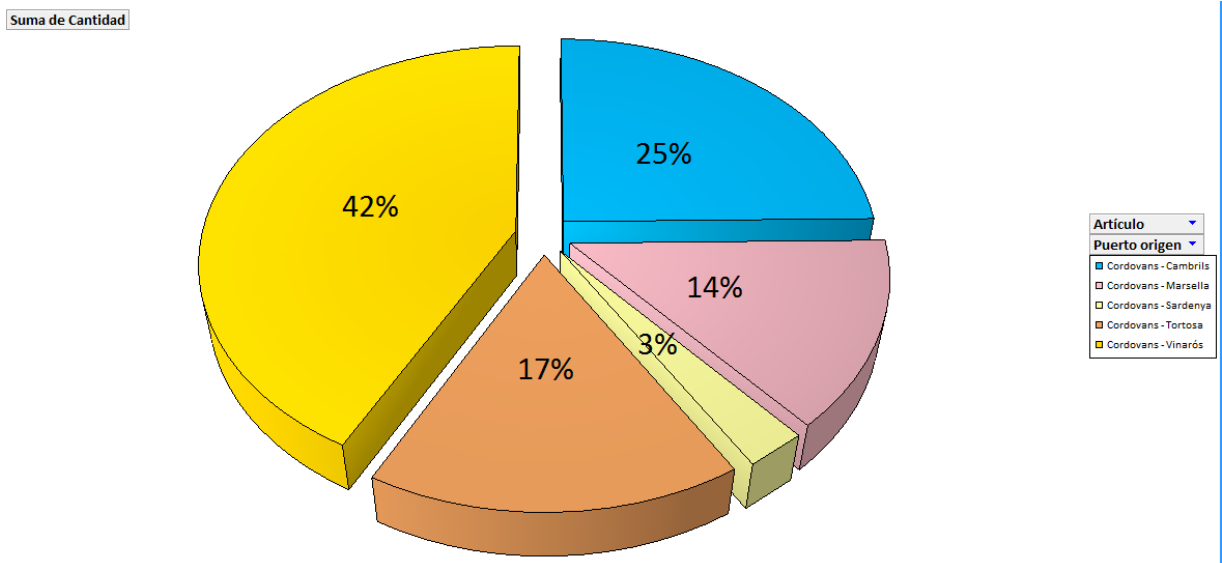
Cordobanes

La mercancía en tránsito de este producto representa un 28 % del tráfico y corresponde a las partidas de Francisco Castellano y Vaquer Jay de Mallorca con destino a Castilla y Calig respectivamente y a la de Sebastià Viguet de Génova con destino a Castilla. En consecuencia, lo que realmente desembarca en el puerto de Valencia es un total de 872 unidades

Por puertos tenemos los siguientes resultados: En primer término, se distingue el puerto de Vinaroz con 368 unidades o el 42 %; a continuación, el de Cambrils con 216 unidades o el 25 %; Tortosa con 144 unidades o el 17 %; Marsella con 120 unidades o el 14 % y Cerdeña con 24 unidades o el 3 %.

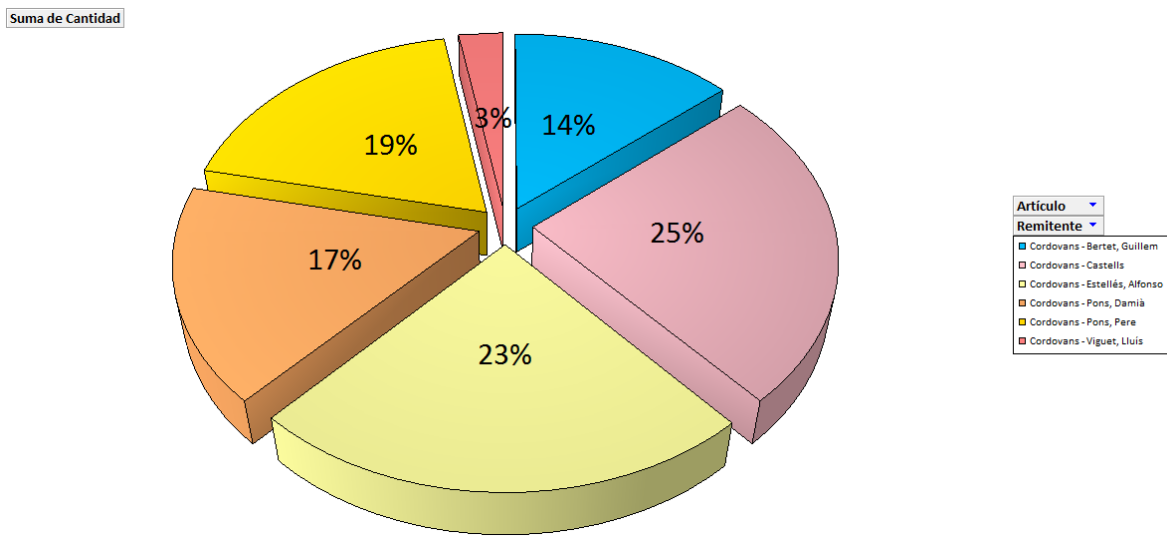
Gráfica 200

Porcentaje de cordobanes por puertos



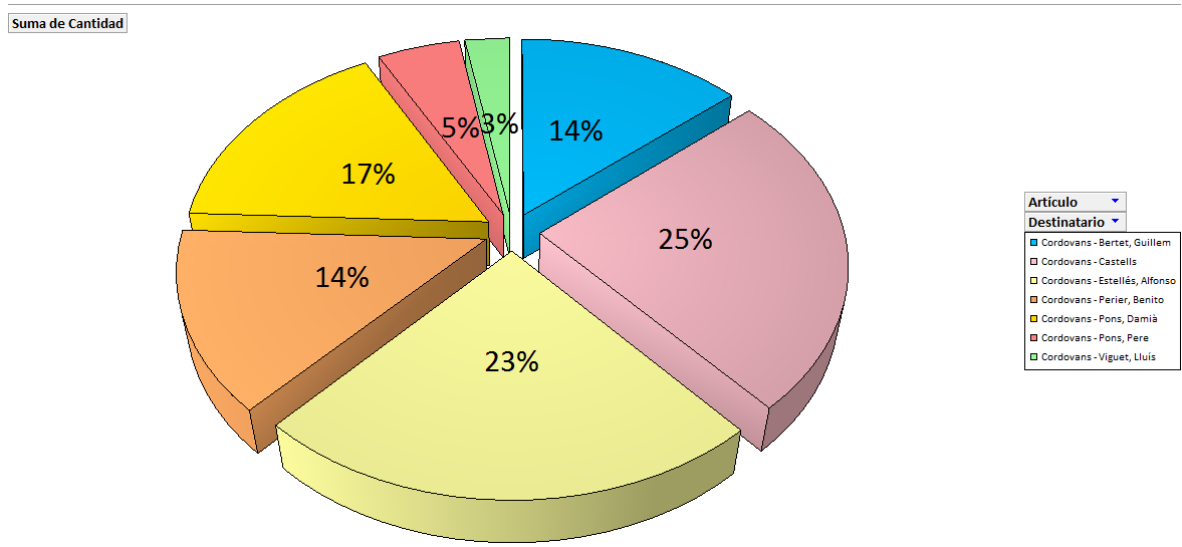
Por remitentes tenemos a Castells de Cambrils que envía 216 unidades o sea el 25 %; a Alfonso Estellés de Vinaroz con 204 unidades o el 23 %; a Pere Pons también de Vinaroz con 164 unidades o el 19 %; a Damià Pons de Tortosa con 144 unidades o el 17 %; a Guillem Bertet de Marsella con 120 unidades o el 14 % y Lluís Viguet de Cerdeña con 24 unidades o el 3 %.

Grafica 201
Porcentaje de cordobanes por remitentes



Por destinatarios tenemos a: Castells con 216 unidades o el 25 %; a Alfonso Estellés con 204 unidades o el 23 %; a Damià Pons con 144 unidades o el 17 %; a Benito Perier con 120 unidades o el 14 %, a Guillem Bertet con 120 unidades o el 14 %; a Pere Pons con 44 unidades o el 5 %; a Lluís Viguet con 24 unidades o el 3 %.

Gráfica 202
Porcentaje de cordobanes por destinatarios



Y las relaciones se establecen del siguiente modo: Destinatario y remitente coinciden prácticamente en todos los casos y la única variable es la de Benito Perier que mantiene relación con Pere Pons de Vinaroz.

La tendencia nos muestra un predominio de los envíos de puertos del norte: Marsella en 1.651, Tortosa en 1.658, Cambrils en 1.662, Vinaroz en 1.663 y sobre todo en 1.664, acabando con un envío suelto de Cerdeña en 1667.

La navegación es directa en el 82 % de los casos y en las rutas a través de las escalas la principal es Cerdeña Alicante Valencia.

Cueros

De todas las categorías conocidas como cueros las dos categorías principales son los *cueros de toro con pelo* y los *cueros de toro adobados*.³²¹

Cueros de toro con pelo

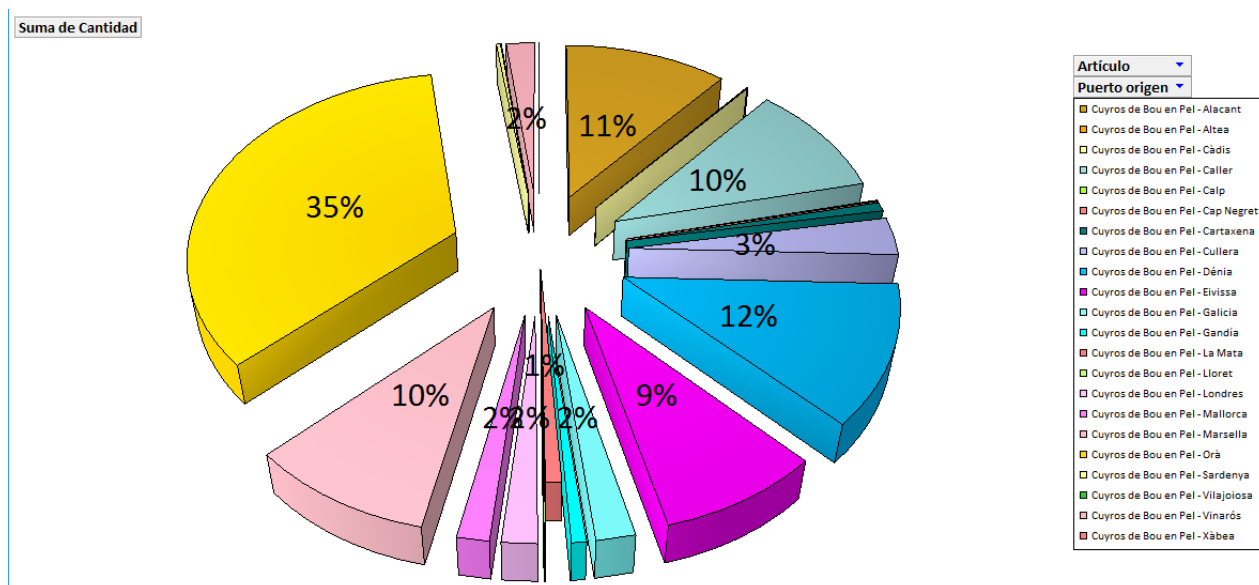
A lo largo del periodo estudiado llegan al puerto de Valencia unas 14.037 unidades de cueros de toro con pelo, correspondiendo la mercancía en tránsito a un volumen hacia otros destinos 1.762 unidades, o sea el 12 %, que habría que restar del total con lo que lo que realmente se desembarca que serían 12.275 unidades.

Por puertos, Orán representa un volumen de carga de 4.250 unidades en relación a los envíos recibidos por el puerto de Valencia, o sea el 35 %; Denia, por su parte, con un movimiento de 1.471 unidades o el 12 %; Alicante remite 1.376 unidades o el 11 %; Cagliari con 1.236 o el 10 %; le sigue Marsella con 1.184 unidades o el 10 %; Ibiza con 1.046 unidades o el 8 %; Cullera con 399 unidades o el 3 %; Galicia con 248 unidades o

³²¹ El curtido con pelo normalmente prescinde de la cal y necesita el alumbre que blanquea la piel.

el 2 %; Vinaroz con 238 unidades o el 2 %; Londres con 223 unidades o el 2 %; Mallorca con 204 unidades o el 2 % y La Mata el 1 %.

Gráfica 203
Porcentaje de cueros de toro con pelo por puertos



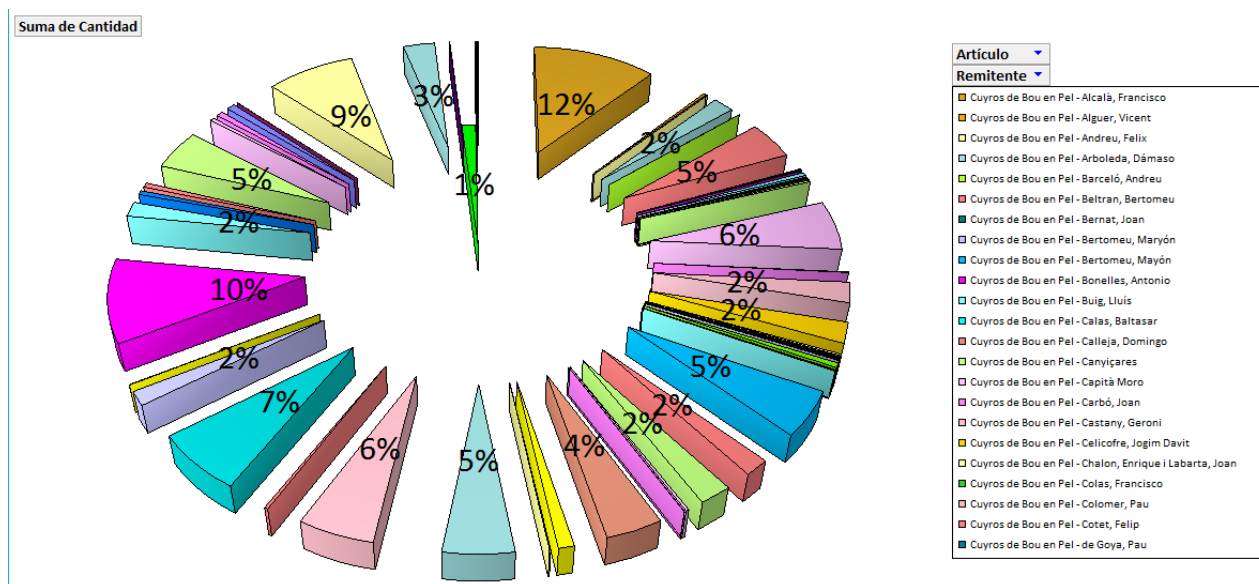
Por remitentes, tras excluir a Felip Cotet, a Francisco Monart, a Bartolomé Blanco a Benet Mínguez, a Joan Vives, a Miquel Rovira y a Pere Arnau Escrig por tratarse la suya de mercancía en tránsito hacia otros destinos distintos al puerto de Valencia, (Castilla, Mallorca, Génova, Mallorca de nuevo y Cataluña),³²² nos quedamos con los siguientes: Francisco Alcalá que remite 1.475 unidades o el 12 %; Pedro Mártir que remite 1.233 unidades o el 10 %; Francisco Roselló que envía 1.046 unidades o el 9 %; Pedro Martel que entrega 855 unidades o el 7 %; el Capitán Moro remesa 736 unidades o el 6 %; a Joan Luca le corresponden 682 unidades o el 6 % dentro del cómputo general; Vicent Domingo Menor de Díez cuenta con 654 unidades o el 5 %, al

³²² La carga de Pere Arnau Escrig, 648 unidades, corresponde al tráfico entre Orán y Cataluña; la carga de Benet Mínguez, 230 unidades, corresponde al tráfico entre Orán y Mallorca; la carga de Francisco Monart 312 unidades corresponde al tráfico entre Sevilla y Mallorca; la carga de Joan Vives, 450 unidades, corresponde al tráfico entre Alicante y Cataluña; la carga de Felip Cotet, 82 unidades corresponde al tráfico entre Marsella y Castilla porque aunque desembarca 6 unidades podemos despreciarlas sin miedo a alterar el valor de los porcentajes y la carga de Bartolomé Blanco 36 unidades corresponde al tráfico entre Denia y Génova y Jacomo Manito cuya carga corresponde al circuito comercial Alicante, Denia, Génova o al circuito comercial Oran Italia. Por último, resta la carga de Miquel Rovira que corresponde al tráfico comercial entre Orán y Mallorca. En todos estos casos, Valencia sería una mera escala. Por otro lado, la cuantía de la carga tampoco ofrece interés en las últimas referencias.

cual si le sumamos las 236 unidades de Vicent Domingo Menor, que probablemente sea el mismo comerciante, tendríamos el 6 %; Vicent Jous trae 631 unidades o el 5 %; Benito Perier suma 610 unidades o el 5 %; Bertomeu Beltrán salda 574 unidades o el 5 %; Gasela aporta 510 unidades o el 4 %; Nicolas Royer con 376 unidades llega al 3 %; Jogim Davit Celicofre con 302 unidades alcanza el 2 %; Geroni Castany con 300 unidades también se sitúa en torno al 2 %; Joan Estarch con 296 unidades posee idéntico porcentaje; por su parte, Dámaso Arboleda que entrega 248 unidades, Juan Pedro Matón que despacha 223 unidades y Pedro Martí que vende 204 unidades, representan respectivamente el 2 % y Josep Salazar con 153 unidades o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 5 %.

Gráfica 204

Porcentaje de cueros de toro con pelo por remitentes



Los remitentes agrupados por puertos quedan ordenados del siguiente modo:
 Con Orán trabajan los siguientes remitentes: Francisco Alcalá que envía desde allí 1475 unidades; en segundo término, tres comerciantes que facturan alrededor de las 600 unidades: Joan Luca con 682 unidades, Vicent Jous con 631 unidades y Benito Perier con 610 unidades. En tercer término, estaría los pequeños comerciantes en torno a algo más de 200 unidades: Geroni Castany con 300 unidades y Joan Estarch con 296 unidades. En cuarto lugar, estarían los muy pequeños comerciantes y los tres más

mayores de ellos serían: Pere Rafel con 100 unidades, Gregori Pilquequer y Miquel Gascó con 79 unidades y Gregori Pilquequer en solitario con 50 unidades.

Con Marsella comercian Beltran Bertoméu que despacha 574 unidades, Nicolas Royer que despacha 376 unidades, Josep Salazar que despacha 153 unidades, Lluís Biug que remite 50 unidades y Enrique Chalón y Joan Labarta que envían tan sólo 25 unidades.

Con Alicante comercian Pedro Martel que envía 764 unidades; Joan Vives que envía 450 unidades; Jogim Davit Celicofre que envía 302 unidades; Pedro Martí que envía 204 unidades; Palavezino que envía a su vez 69 unidades y Canyiçares que envía 29 unidades, quedando el resto de comerciantes por debajo de las 20 unidades por cabeza.

Con Denia tenemos al Capitán Moro con 736 unidades, a Gasela con 510 y muy por detrás a Tomàs Giberti con 150 unidades y a Josep de Salazar y a Bartolomé Blanco con 66 y 36 unidades respectivamente.

El comercio con Cagliari está en manos de Pedro Mártir desde donde envía 1233 unidades.

Con Ibiza Francisco Roselló es el único comerciante que envía 1046 unidades a lo largo de este periodo.

Con Cullera tenemos a Vicent Domingo Menor de Díez que despacha 399 unidades.

Con Galicia negocia Dámaso Arboleda que hace llegar 248 unidades.

Con Vinaroz actúa Vicent Domingo Menor que expide 236 unidades.

Con Londres trabaja Juan Pedro Matón que con un volumen de carga escaso de 233 unidades

Por último, en Mallorca tenemos a Vicent Domingo Menor de Díez que despacha 200 unidades.

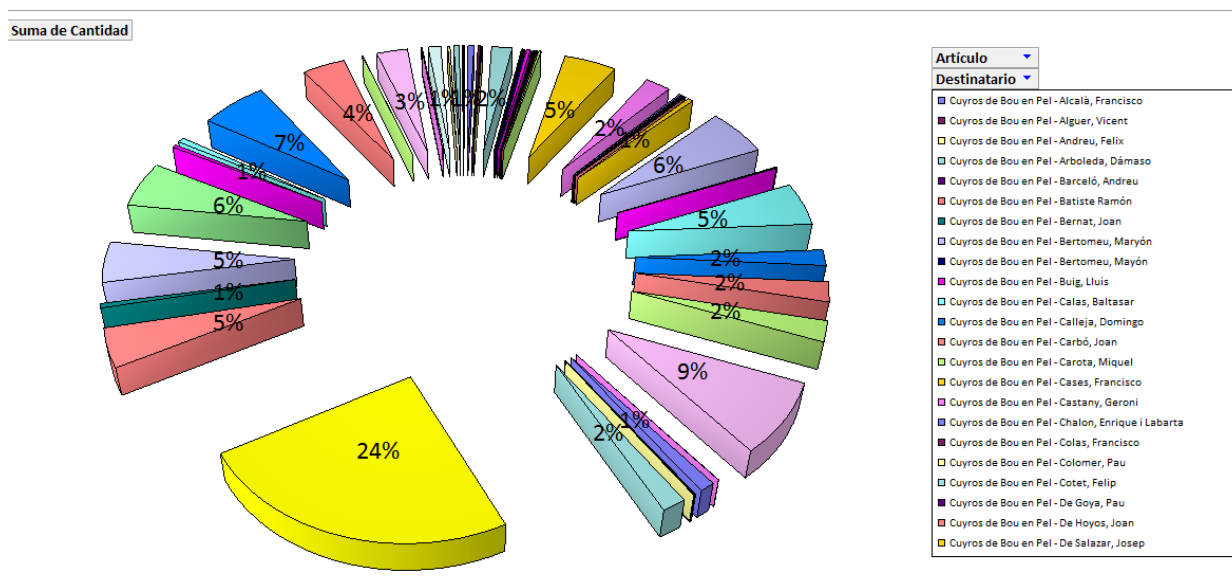
Hay otros puertos, pero su volumen de carga nos permite obviarlos.

Por destinatarios tenemos a los siguientes: en cabeza figura Jordi Méndes con 2.974 unidades lo que representa el 24 %, a continuación le siguen muy por detrás Vicent Ferrera con 1.046 unidades o el 9 %; Duarte De Silva con 736 unidades o el 6 %; Francisco Pertusa y Pere Alcalá con 700 unidades o el 6 %; Vicent Domingo Menor de Díez con 654 unidades o el 5 %; Francisco Cases con 631 unidades o el 5 %; Benito Perier con 610 unidades o el 5 %; Juan y Carlos Menier con 574 unidades o el 5 %; Pere

Roca con 510 unidades o el 4 %; Nicolas Royer con 376 unidades o el 3%; la familia Celicofre con 303 unidades o el 2 %; Geroni Castany con 300 unidades o el 2 %; Joan Estarch con 296 unidades o el 2 %; Vicent Domingo Menor o el 2 %; Dámaso Arboleda con 248 unidades o el 2 %; Juan Pedro Matón con 223 unidades o el 2 %; Josep Salazar con 153 unidades o el 1 %. El resto de destinatarios del 1 % suman un 4 %.

Gráfica 205

Pieles de toro con pelo por destinatario



Las relaciones se entablan del siguiente modo: Los contactos de Jordi Méndes son cuatro: Pedro Mártir que le remite 1.233 unidades de Cagliari, Pedro Martel que le proporciona 855 unidades, 764 desde Alicante y 91 desde Cartagena; Joan Luca que le suministra 682 unidades de Orán y Pedro Martí que le entrega 204 unidades de Alicante. A continuación, le sigue Vicent Ferrera importador de Valencia que se relaciona con Francisco Roselló de Ibiza con un volumen de negocio de 1046 unidades. En tercer lugar, está Duarte de Silva que recibe carga del capitán Moro de Denia, unas 736 unidades. Francisco Alcalá actúa por cuenta propia en origen y destino. Francisco Pertusa y Pere Alcalá cuentan con Francisco Alcalá de Orán que les despacha 700 unidades. Pere Rafel también es cliente de Francisco Alcalá que le remite una cantidad idéntica desde el citado puerto. Y por último Francisco Alcalá nos aparece también como destinatario por cuenta propia de una pequeña partida de 75 unidades también de Orán. Vicent Domingo Menor de Díez actúa como importador y remitente trabajando con el puerto de Cullera de donde trae 400 unidades, con el de Mallorca de donde trae 200 unidades, con el de Cerdeña de donde trae 36 unidades y con el de Orán de donde

trae 19 unidades. Francisco Cases trabaja con Vicent Jous que le remite la mercancía desde Orán. Benito Perier actúa en solitario desde Valencia en relación con el puerto de Orán. Juan y Carlos Menier importan el género de Marsella por medio de Bertomeu Beltran. Pere Roca se relaciona con Gasela de Denia. Nicolas Royer actúa sin intermediarios con Marsella. La Familia Celicofre recoge los envíos de Jogim Davit Celicofre de Alicante. Geroni Castany actúa en solitario importando el género de Orán. Joan Estarch actúa en solitario también en relación con Orán. Vicent Domingo Menor actúa en solitario teniendo Vinaroz como epicentro de su negocio. Dámaso Arboleda actúa en solitario, pero con Galicia como centro suministrador. Juan Pedro Matón actúa se desmarca porque, aunque también actúa en solitario lo hace desde Londres el único puerto no Mediterráneo para esta mercancía. Josep Salazar actúa en solitario en relación a Marsella. Tomàs Giberti actúa en solitario entre Denia y Valencia. Francisco Alcalá actúa en solitario entre Orán y Valencia. Josep de Salazar actúa en solitario en relación a Denia. Y Jacomo Montero actúa en solitario en relación con La Mata.

La tendencia es un poco compleja, pero podemos dar como constantes: Orán, Alicante, Denia y el archipiélago balear, seguidos por una progresiva penetración de Marsella y una irrupción tardía de Londres. Hay envíos importantes pero aislados como los de Sevilla o los de Galicia que parecen obedecer más a operaciones concretas que a tendencias de mercado.

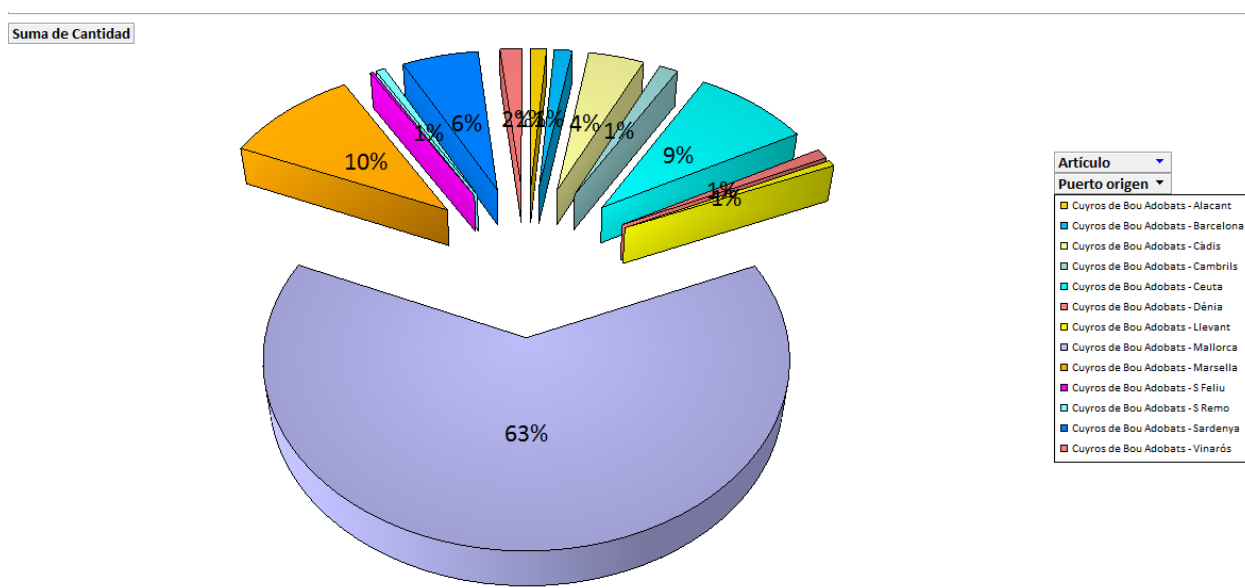
La navegación es directa en el 62 % de los casos, 8.715 unidades, y a través de las escalas en el 25 % de los casos, 3.501 unidades. La navegación directa de Orán debe corregirse restando 878 unidades a las que da el gráfico: 3.011 por referirse a otros destinos distintos al puerto de Valencia y eso nos da 2.133 unidades que en el conjunto representa un 17,39 %. El resto de la navegación describen las siguientes rutas: Orán Alicante Valencia que mueve un volumen de 1.846 unidades o el 15 % y la ruta Orán Denia Valencia 296 unidades o el 2,41 %. Otras rutas son Cagliari Alicante Valencia que representa 1.233 unidades o el 10 %; Denia Motril Valencia que da la impresión de tratarse de un intento de liquidar lo que no se ha podido despachar en Motril; Alicante Oran Valencia que representa 450 unidades y Londres Castilla Valencia que representa 223 unidades.

Cueros de toro adobados

A lo largo de todo el periodo llegan 7.789,15 unidades que podemos clasificar, con arreglo a su origen del siguiente modo. En primer lugar, destaca Mallorca con 4.924 unidades o el 63 %. Le siguen: Marsella con 780 unidades o el 10 %; Ceuta con 676 unidades o el 9 %; Cerdeña con 448 unidades o el 6 %; Cádiz con 329 unidades o el 4 %; Vinaroz con 128 unidades o el 2 %; Cambrils con 110 unidades o el 1 %; Barcelona con 105 unidades o el 1 %; Alicante con 95,15 unidades o el 1 %; Denia con 75 unidades o el 1 %; San Remo con 55 unidades o el 1 % y Levante con 46 unidades o el 1 %.

Gráficas 206

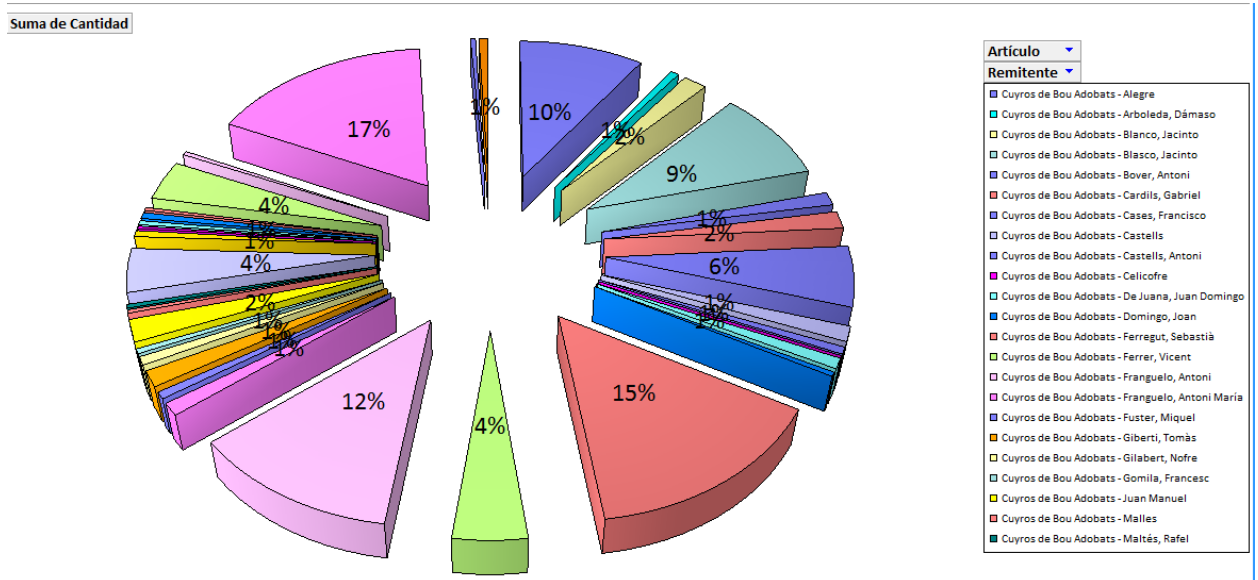
Porcentaje de cueros de toro adobados por puertos



Los remitentes, por orden de importancia, son: March Vallés con 1315 unidades o el 17 %; Sebastià Ferregut con 1154 unidades o el 15 %; Antonio Franguelo con 946 unidades o el 12 %; Alegre con 744 unidades o el 10 %; Jacinto Blasco con 700 unidades o el 9 %; Francisco Cases con 448 unidades o el 6 %; Vicent Ferrer 329 unidades o el 4 %; Pere Joan Roca con 300 unidades o el 4 %; Jaume Parreta con 325 unidades o el 4 %; Juan Manuel 162 unidades o el 2 %; Jacinto Blanco con 140 unidades o el 2 %; Gabriel Cardils con 130 unidades o el 2 %; Tomàs Giberti con 115 unidades o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 11 %.

Gràfica 207

Cueros de toro adobados por remitentes



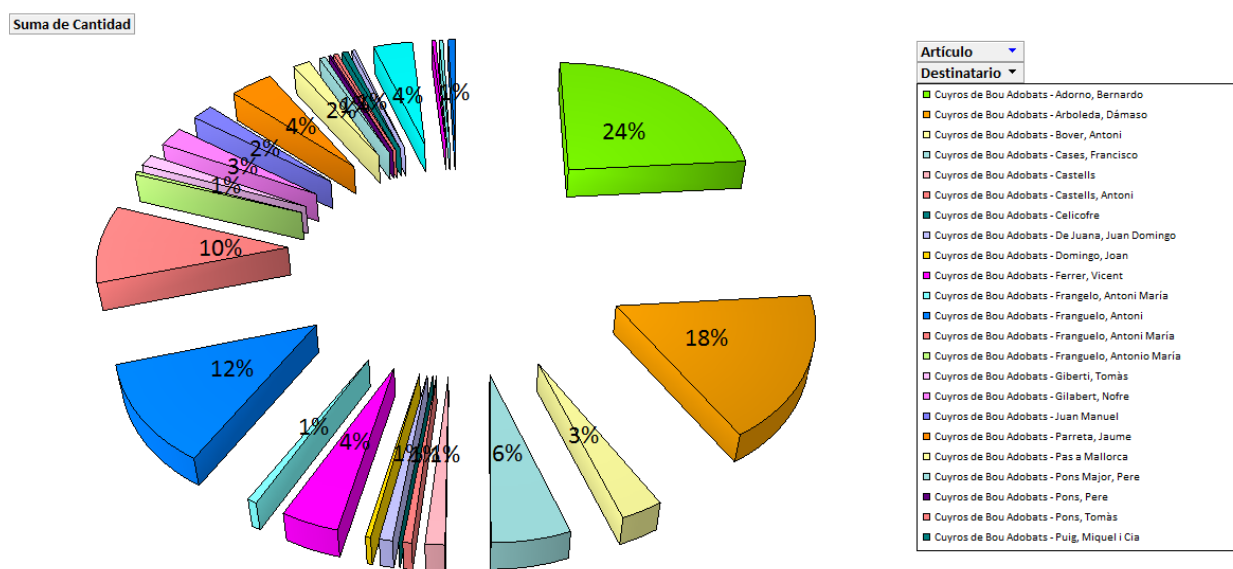
Los remitentes, por puertos, cabe distinguir los que trabajan con Mallorca: March Vallés, Sebastià Ferregut, Antoni Franguelo, Jacinto Blasco, Pere Joan Roca; Jacinto Blanco; Antoni Bover; Nofre Gilabert; Miquel Fuster y Dàmaso Arboleda. En segundo lugar, tenemos Marsella con el protagonismo de Alegre y Antoni María Franguelo. En tercer lugar, tenemos Francisco Cases de Cerdeña. En cuarto lugar, a aquellos que trabajan con Ceuta entre los que destacan Jaume Parreta; Juan Manuel y Gabriel Cardils. En quinto lugar, los que trabajan con el puerto de Cádiz, básicamente Vicent Ferrer y en sexto los que trabajan con Barcelona, es decir Juan Domingo de Juana.

Los destinatarios, por orden de importancia, son: Bernardo Adorno con 1854 unidades o el 24 %; Dàmaso Arboleda con 1365 unidades o el 18 %, Antoni Franguelo con 946 unidades o el 12 %, Antoni María Franguelo con 744 unidades o el 10 %; Francisco Cases con 240 unidades o el 6 %, Vicent Ferrer con 329 unidades o el 4 %; Jaume Parreta con 325 unidades o el 4 %; Pere Joan Roca con 300 unidades o el 4 %; Antoni Bover con 240 unidades o el 3 %; Nofre Gilbert con 195 unidades o el 3 %; Juan Manuel con 162 unidades o el 2 %, Tomàs Giberti con 115 unidades o el 1 %, Castells

con 110 unidades o el 1 %; Juan Domingo de Juana con 75 unidades o el 1 %; Antoni maría Franguelo con 55 unidades o el 1 %; Valero Verger con 55 unidades o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 3 %.

Gráfica 208

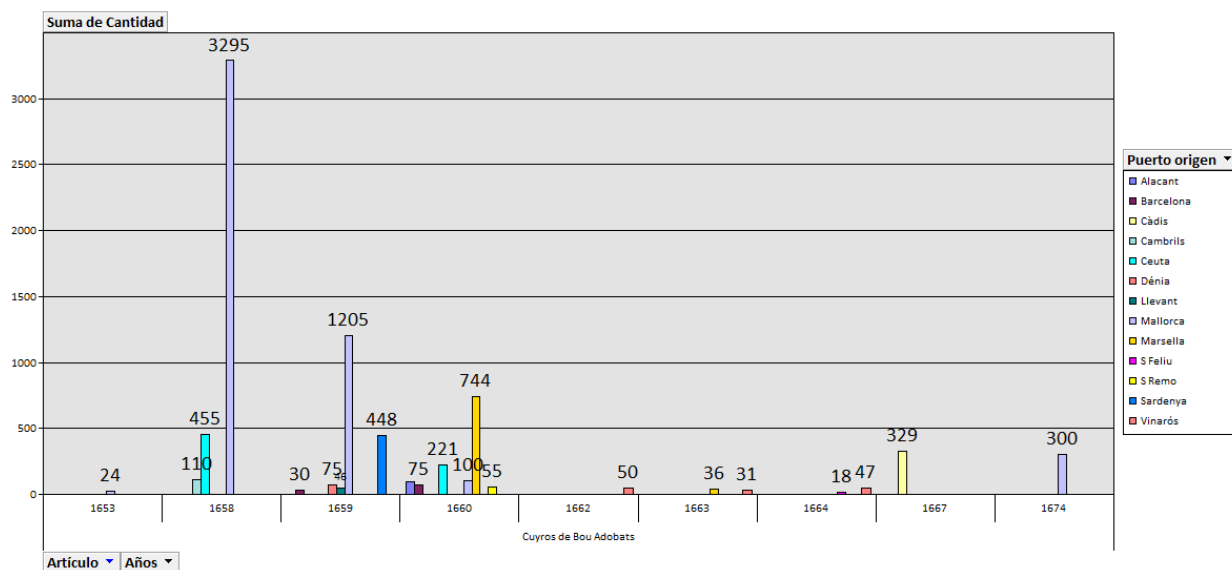
Porcentaje de cueros de toro adobados por destinatarios



Las relaciones se establecen del siguiente modo: El principal socio de Dámaso Arboleda es March Vallés de Mallorca que le remite 1315 unidades, quedando una pequeña partida de 50 unidades que Dámaso Arboleda gestiona por su cuenta. Por su lado Bernardo Adorno mantiene relaciones con Sebastià Ferregut también de Mallorca que le brinda 1154 unidades y con Jacinto Blasco de Mallorca que le proporciona 700 unidades. En tercera posición, Antoni Franguelo actúa en solitario tanto en origen como en destino. En cuarta posición Antoni María Franguelo cuenta con Alegre como socio remitente de Marsella. En quinto lugar, Francisco Cases es simultáneamente destinatario y remitente. En la misma situación se encuentra Jaume Parreta, Pere Joan Roca y Vicent Ferrer. Antoni Bover, por el contrario, aunque también maneja parte del negocio por cuenta propia hasta un volumen de 100 unidades necesita el concurso de Jacinto Blasco de Mallorca para hacerle llegar 140 unidades. Por último, tenemos a Nofre Gilabert que actúa en solitario con 60 unidades de Mallorca y en relación con Miquel Fuster, Francesc Gomila, Rafel maltés y Malles, todos de Mallorca que le remiten respectivamente: 50, 34, 27 y 24 unidades. Hay otros comerciantes, pero su importancia ya es despreciable a efectos estadísticos.

Gráfica 209

Evolución de la llegada de cueros de toro adobados a Valencia (1.651-1.675)



La tendencia no es muy clara. Entre 1.651 y 1.653 no hay prácticamente comercio de este género. En 1.658 hay grandes envíos de Mallorca y en 1.659 también y, aunque descienden considerablemente, aún se registran entradas importantes en relación a lo que es la tónica general de este periodo. Luego encontramos envíos puntuales que no llegan a cuajar en una tendencia como son los de Cerdeña que sólo tienen presencia en 1.659 y Marsella en 1660. Del Norte de África llega algo, en particular de Ceuta en 1.668 y en 1.660. Y por último se observa una constancia en pequeños envíos de Vinaroz, el más pequeño de 35 unidades y el más grande de 75 unidades.

La navegación es directa en el 87 % de los casos y a través de las escalas a través de Denia en un 7 % y Alicante en un 6 % en las rutas Cerdeña, Denia, Valencia y las que van desde Cádiz y Ceuta hasta Valencia a través de Alicante.

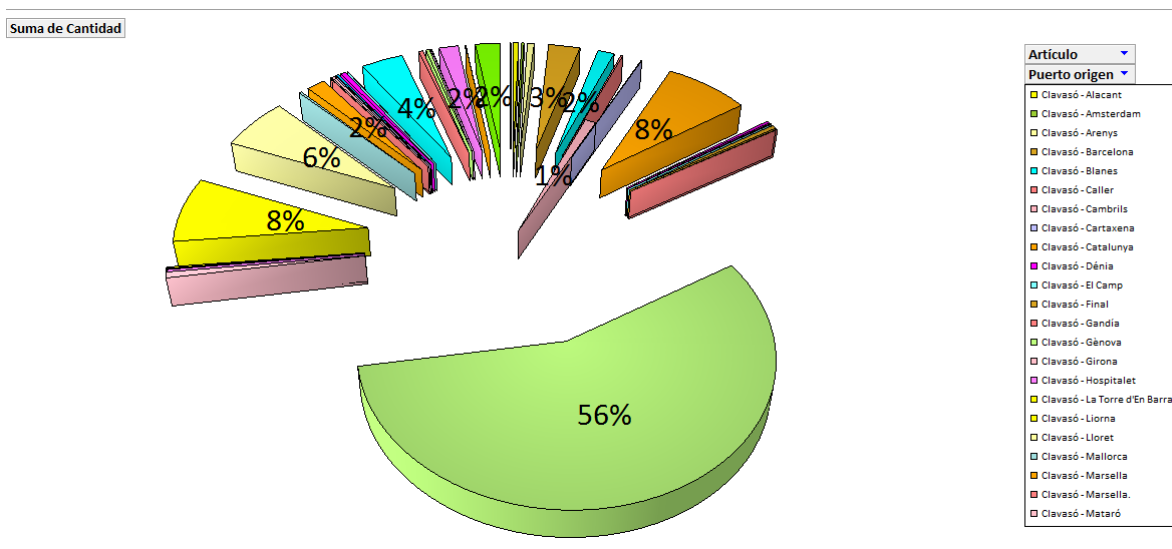
6.2.3 Ferrería

Clavazón

De 33.663,25 @ que entran en el puerto de Valencia hay de descontar: 11.006 @ de Liorna que corresponde a mercancía en tránsito con destino a Castilla, lo que representa el 33 % del movimiento de carga: De igual modo conviene hacer lo propio con 1.586,3 @ referidas a la carga de Génova con destino a Castilla lo que representa un 5 % y finalmente 187,45 @ correspondientes al tráfico comercial entre Tarragona y Cartagena lo que representa un 1 %. Eso significa que la mercancía en tránsito de este producto en el puerto de Valencia para el periodo estudiado asciende a 12.779,75 lo que representa un 39 % del volumen de carga y, en consecuencia, los porcentajes referidos al comercio de importación del puerto de Valencia deben de ser ajustados a partir de la cantidad restantes. Por tanto, la mercancía desembarcada en el puerto de Valencia para este periodo asciende a 20.883,5 @.

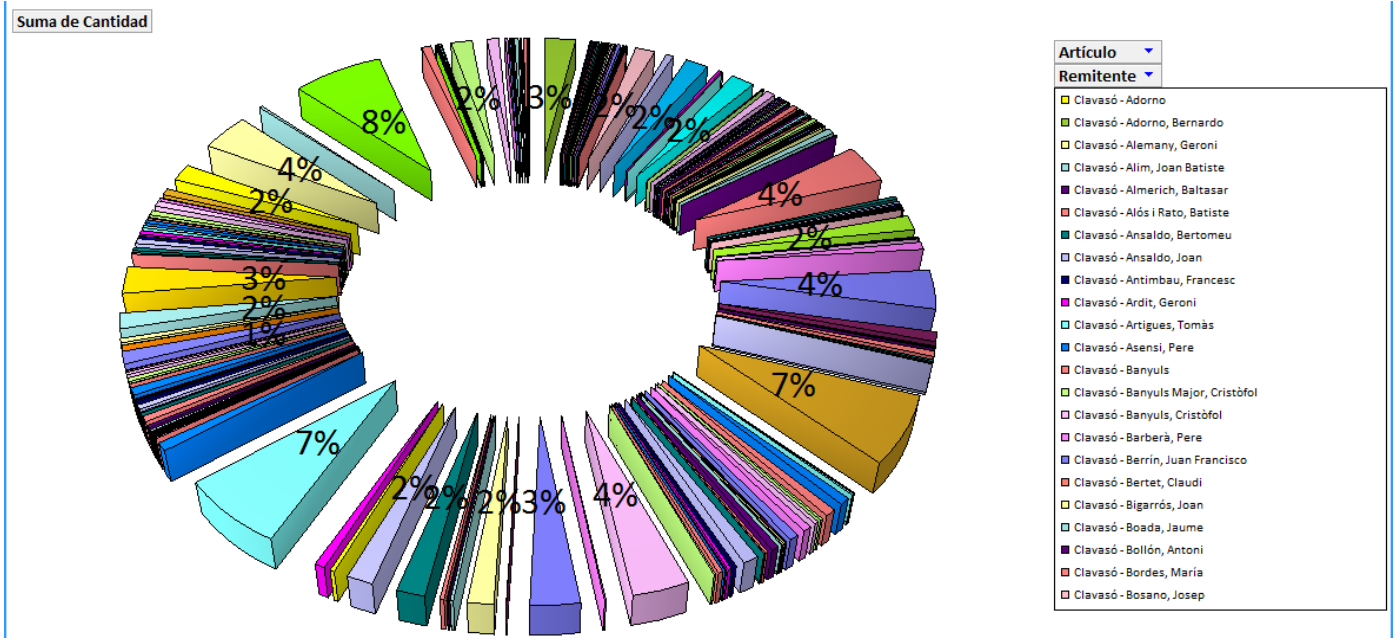
A partir de ahí, de treinta y cinco puertos, los principales son: En primer lugar Génova, que remite 11.682,88 @, es decir el 56 % de los envíos, y le siguen a considerable distancia Cataluña con 1668 @ o el 8 %; Liorna de cuya procedencia desembarcan 1.639,83 @ o el 8 %; Lloret envía 1.348,03 @ o el 6 %; a San Feliu corresponden 835,72 @ o el 4 %; Barcelona con 628,23 @ o el 3 %; en quinta posición tenemos a Venecia con 492,9 @ o el 2 %; en sexto lugar tenemos a Tarragona con 381,45 @ o el 2 % y le siguen: Marsella con 370,14 @ o el 2 %; Blanes con 331,69 @ o el 2 %; y Cambrils con 206,01 @ o el 1 %. El resto de puertos con el 1 % suman un 3 %.

Gráfico 210
Porcentaje de clavazón por puertos



Por remitentes tenemos a: Alexandre Sante con 1.650,9 @ o el 8 %; Joan Batiste Moyselo con 1.539,6 @ o el 7 %; Tomàs Giberti con 1.521,93 @ o el 7 %; Joan Espígol con 910,34 @ o el 4 %; Antoni María Franguelo con 887,91 @ o el 4 %; Antoni Sala con 882,3 @ o el 4 %; Pedro Matón con 798,7 @ o el 4 %; Antonio Maynón con 672,89 @ o el 3 %; Jaume Remoy con 613,14 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 570,2 @ o el 2 %; Joan Brú con 426,6 @ o el 2 %; Manuel Botasso con 423,09 @ o el 2 %; Baltasar Roys con 404 @ o el 2 %; Joan Verderà con 389,43 @ o el 2 %; Agustí Moyselo con 388,71 @ o el 2 %; Josep Bosano con 388,01 @ o el 2 %; Gabriel Moyselo con 363,8 @ o el 2 %; Jacomo Montero con 353,31 @ o el 2 %; Joan Batiste Fàbrega con 348,78 @ o el 2 %; Gaspar Remoy con 347,55 @ o el 2 %; Gabriel Greses con 344,34 @ o el 2 % y Lucas Rato con 274,34 @ o el 1 %. En cuanto al resto de comerciantes con un 1 % representan en conjunto el 20 %.

Gráfica 211
Porcentaje de clavazón por remitentes



A su vez estos remitentes podemos relacionarlos con los siguientes puertos: Con Génova trabajan unos noventa y siete comerciantes, de los cuales los principales son: Alexandre Sante con el 13 % de los envíos de esta plaza, seguido de Tomàs Giberti, con el 6 %; Joan Batiste Moyselo con el 6 %; Antonio Maynón con el 5 % y Pedro Matón con el 5 %.

Con Cataluña trabajan los siguientes remitentes: Joan Espígol que representa el 37 % de los envíos de este origen con destino a Valencia, seguido de Jaume Remoy que representa por su parte un 23 % y Pedro Matón con un 8 %.

Con Liorna, descontando la partida de Ángel Francisco cuya carga sigue ruta rumbo a Castilla, el resto de remitentes se definiría por su relación con Valencia del siguiente modo: En primer lugar, destaca Tomàs Giberti que representa el 40 % de los envíos de este puerto, para este producto, con destino a la ciudad de Valencia. Le siguen a continuación: Joan Batiste Moyselo con un 36 %; Gregori Rapalo con un 10 % y Antoni María Franguelo con un 10 %.

Con Lloret tenemos a Antoni Sala que representa el 65 % de los envíos; Guillem Noguera que representa el 13 % y Joan Espígol que representa el 6 %.

En San Feliu contamos con doce remitentes, de los cuales los más destacables son: En primer lugar, Joan Verderà que representa el 32 %; seguido de Joan Espígol que representa el 29 % y Franguelo con el 16 %.

En Barcelona contamos con Gaspar Remoy, que representa el 30 % de los envíos de la ciudad condal; seguido de Jaume Remoy que alcanza el 18 % de los mismos y Valentí Verger que representa el 16 % del total.

Con Tarragona, excluyendo a Gabriel Greses cuya carga tiene como destino el puerto de Cartagena, la relación queda del siguiente modo: En primer lugar, Juan Cabeça domina el 37 % de los envíos. En segundo lugar, figura Vicent Planes con el 15 % y en tercera posición tenemos a Baltasar Salva con el 13 %.

En Venecia tenemos a Joan Brú que representa el 87 % de los envíos; a Joan Batiste Moyselo que representa el 11 % y a Geroni Romero que representa el 3 %.

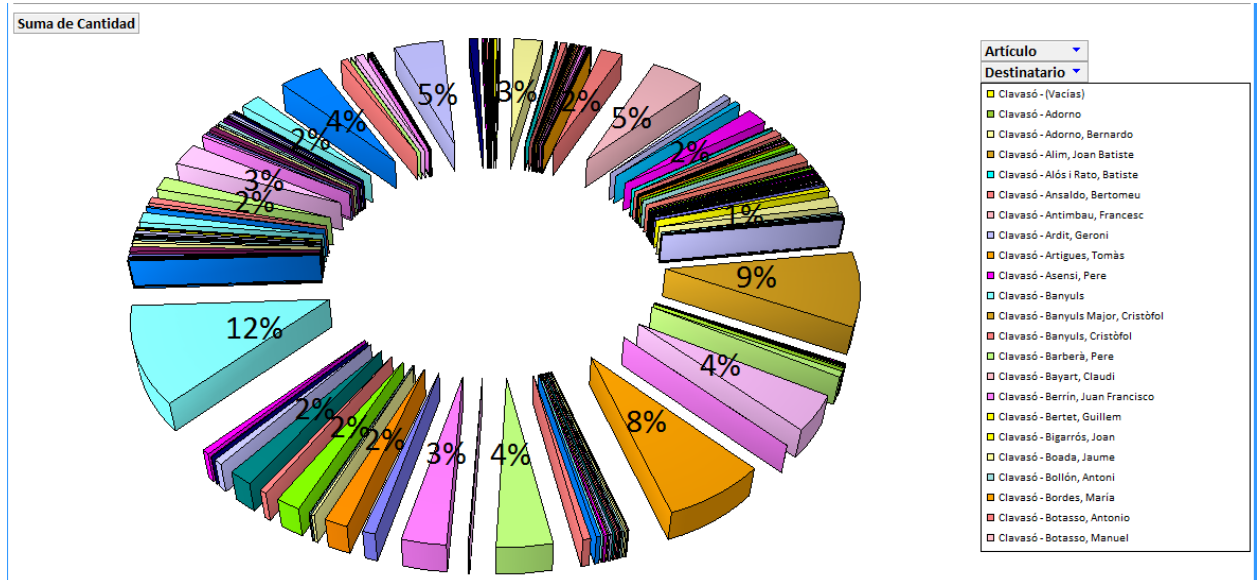
En Marsella tenemos a Joan Batiste Moyselo que representa el 51 % de los envíos, a Francisco Rato que representa el 22 % y a Carlos Picardo que representa el 14 %. El 13 % restante se reparte entre pequeños remitentes.

Y en Blanes tenemos a Miquel Roca que representa el 25 %; a Francesc Segot que representa el 20 % y a Vila que representa el 17 %.

En cuanto a los destinatarios, por orden de importancia son los siguientes: En primer lugar destaca Joan Bastiste Moyselo con 2.434,9 @ o el 12 % y le siguen: Joan Batiste Fàbrega con 1.862,78 @ o el 9 %; Tomàs Giberti con 1.578,73 @ o el 8 %; Manuel Botasso con 1.078,91 @ o el 5 %; Joan Verderà con 1.000,64 @ o el 5 %; Antoni María Franguelo con 887,91 @ o el 4 %; Antoni Sala con 876 @ o el 4 %; Pedro Matón con 839,32 @ o el 4 %; Antonio Maynón con 672,89 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 585,62 @ o el 3 %; Jaume Remoy con 575,32 @ o el 3 %; Antonio Botasso con 442,35 @ o el 2 %; Joan Brú con 426,6 @ o el 2 %; Baltasar Roys con 404 @ o el 2 %; Agustí Moyselo con 376 @ o el 2 %; Gabriel Moyselo con 372,98 @ o el 2 %; Jacomo Montero con 353,31 @ o el 2 %; Gaspar Remoy con 347,55 @ o el 2 % y Joan Espígol con 278,18 @ o el 1 %. En cuanto al resto de los remitentes del 1 % estos suman en conjunto un 20 %.

Gráfica 212

Porcentaje de clavazón por destinatario



Las principales relaciones se establecen del siguiente modo: Alexandre Sante de Génova se relaciona con Joan Batiste Fàbrega de Valencia. Por su parte Tomàs Giberti de Génova domina el proceso importador tanto en origen como destino salvo una cantidad testimonial que le confía a Pedro Matón de forma excepcional. Joan Batiste Moyselo actúa como remitente de Génova y destinatario de Valencia. Y en la misma situación están la gran mayoría, siendo ese el caso de: Antonio Maynón, Pedro Matón, Antoni María Franguelo, Bernardo Adorno, Jacomo Montero, Agustí Moyselo y Gabriel Moyselo, Baltasar Roys. Manuel Botasso actúa como remitente y destinatario en un 74,31 % de los casos y en el resto como remitente de Génova y destinatario de Valencia en sociedad con Francisco Rato. Josep Bosano actúa como remitente de Génova en relación con Joan Batiste Moyselo de Valencia por un volumen de carga de 289,11 @, con Manuel Botasso y Francisco Rato también como destinatarios de Valencia por un volumen de carga de 68,18 @ y una cantidad mínima de 30,71 @ de paso a Castilla. Antoni Llombarch se relaciona con Joan Batiste Moyselo. Antonio Botasso actúa como remitente de Génova y destinatario de Valencia por un volumen de carga de 133 @ y envía una pequeña carga de paso a Castilla de 123,12 @. Lucas Rato actúa como remitente y destinatario. Joan Batiste Fàbrega actúa como remitente y destinatario en un 59,6 % de los casos, y en el resto mantiene relación con Joan Agustí Moyselo de

Valencia, con 76,59 @ y con Agustí Moyselo con 64,3 @, que probablemente se trate del mismo comerciante. Frateli mantiene relación con Manuel Botasso. Antonio Dongo con Francisco Cases de Valencia. Isola comercia con Manuel Botasso de Valencia un volumen de 121 @ y con Antonio Botasso también de Valencia con un volumen de 35 @. Bertomeu Isola con Manuel Botasso. Joan Benito Isola con Manuel Botasso. Rovoreto comercia con Joan Batiste Moyselo en el 82,8 % de los casos y con Antonio Botasso en el resto.

Entre los que comercian con Cataluña, Joan Espígol actúa como remitente de Joan Verderà de Valencia en un 62,06 % de los casos, actúa en solitario como remitente y destinatario en un 28,99 % de los casos y con Juan Pedro Matón de Valencia en un 8,94 % de los casos. En segundo lugar, Jaume Remoy actúa en origen y destino en un 84,62 % de los casos y en el resto en colaboración con Baltasar Salva que recoge la carga en destino.

En Liorna Tomàs Giberti actúa en origen y destino en el 97 % de los casos y el resto es una pequeña partida para Pedro Matón. En cuanto a Joan Batiste Moyselo coincide absolutamente como remitente y destinatario.

En Lloret Antoni Sala coincide como remitente y destinatario en el 99,28 % de los casos salvo un envío suelto a Geroni Romero Major. En cuanto a Guillem Noguera se relaciona con Vicent Medrano.

En San Feliu Joan Verderà coincide como remitente y destinatario. Joan Espígol actúa en un 51,12 % en relación con Joan Verderà de Valencia, en un 32 % por cuenta propia en origen y destino y por último en un 16,29 % en relación con Juan Pedro Matón como destinatario.

En Barcelona Gaspar Remoy actúa en origen y en destino. Jaume Remoy actúa en relación con Baltasar Salva en un 61,48 % de los casos y por cuenta propia en los restantes casos.

En Tarragona Juan Cabeça actúa como remitente y destinatario y Vicent Planes también.

En Venecia Joan Brú coincide remitente y destinatario y Joan Batiste Moyselo también.

En Marsella tanto Joan Batiste Moyselo como Francisco Rato son a la vez, remitentes y destinatarios.

Y en Blanes tanto Miquel Roca como Francesc Segot son a la vez remitentes y destinatarios.

Para leer comprender la evolución debemos considerar que 11.006 @ corresponden a un envío de Liorna a Castilla en la Nave San Marcos y San Antonio de Padua del Capitán Ángelo Francisco de Liorna con Mallorca como escala, correspondiente al mes de julio de 1.651. Si prescindimos de estas remesas, si bien Liorna aún tiene alguna presencia el puerto suministrador de elementos de ferretería es Génova y un poco por detrás los puertos catalanes. Los mayores envíos se efectúan al principio en 1.651, un poco en 1.659: 1477,51 @ de Liorna, 876@ de Lloret; en 1664 con 2112,42 @ de Génova y al final en 1.675 con 1208,33 @ de Génova. Siendo los momentos más flojos 1.654 con 322 @ de Génova, 1658 con 329,72 @ de Marsella y 1.667 con 243 @ de Cataluña y 178,25 @ de Génova.

La navegación es directa en un 55 % y a través de las escalas en el resto de los casos, pero como de Mallorca, que representaría el 35 %, sólo podemos contar 756,89 @ que llegan a Valencia, la navegación directa, al final acaba teniendo un peso real del 84 %, y Barcelona quedaría como la principal de las escalas de la navegación indirecta, destacando la ruta Génova Barcelona Valencia.

9.1 Papel

De más de cien tipos diferentes de papel, con arreglo a su uso, origen calidad, color o marca, los más relevantes son: el *papel de escribir* con 113.517 resmas, el *papel de estraza* con 58.987 resmas, el *papel sin especificar* con 42.038 resmas, el *papel blanco de escribir* con 41.285 resmas y el *papel de imprimir* con 17.118 resmas. La diferencia se consigna porque la calidad del papel repercute en la diferencia de precio, pero ello no afecta a los fabricantes, de forma tal que los suministradores, que proporcionan el papel de escribir, suelen ser los mismos que los que proporcionan el resto de variedades, es decir las industrias papeleras de las ciudades del norte de Italia que explotan su proximidad a los bosques alpinos.

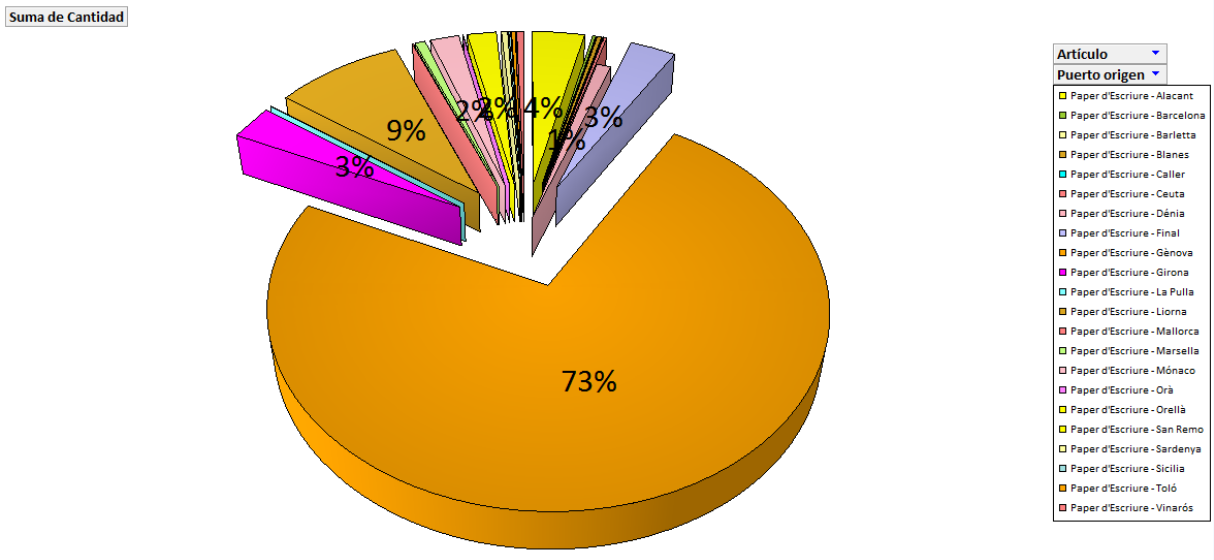
Papel de escribir

Considerando que hay 4.668 resmas de Génova con destino a otros puertos distintos del de Valencia, la mercancía en tránsito representa un 4 % del movimiento de carga, cifra que hay que deducir del cómputo referido al comercio de importación. Así el total de carga desembarcada asciende a 108.849 resmas, cantidad sobre la que se hará el resto de los cálculos.

En primer lugar, figura Génova con 79.976 resmas o el 73 %. Le siguen a considerable distancia Liorna con 9.547 resmas o el 9 %; Alicante con 3.940 resmas o el 4 %; Finale con 3.438 resmas o el 3 %; Gerona con 3.322 resmas o el 3 %; Mónaco con 2.172 resmas o el 2 %; San Remo con 2.184 resmas o el 2 % y Denia con 1.056 resmas o el 1 %.

Gráfica 213

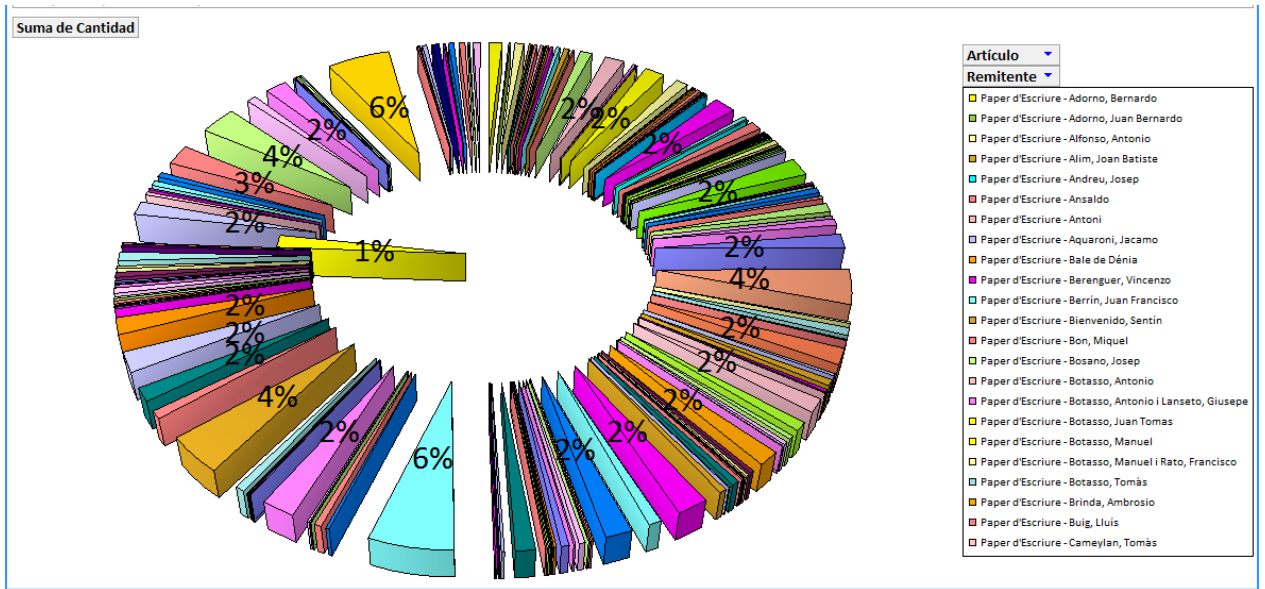
Porcentaje de papel de escribir por puertos



Los remitentes son los siguientes: Pedro Matón con 6.710 resmas o el 6 %; Miquel Rubio con 6.669 resmas o el 6 %; Esteve Moyselo con 4.868 resmas o el 4 %; Joan Batiste Fàbrega con 4.560 resmas o el 4 %; Romero con 3.860 resmas o el 4 %; Pere Ripollés con 2.754 resmas o el 3 %; Jacomo Montero con 2.704 resmas o el 2 %; Joan Agustí y Gabriel Moyselo con 2.604 resmas o el 2 %; Herederos de Francisco Gaugier con 2.534 resmas o el 2 %; Cristòfol Delmor con 2.472 o el 2 %; Pere Campamar con 2.410 resmas o el 2 %; Geroni Romero con 2.238 resmas o el 2 %; Joan Batiste Moyselo con 2.159 resmas o el 2 %; Antonio Botasso con 2.049 resmas o el 2 %; Agostí Hernández con 2.160 resmas o el 2 %; Manuel Botasso con 2.114 resmas o el 2 %; Franguelo con 2.100 o el 2 %; Joan Fàbrega con 1838 resmas o el 2 %; Geroni Rato con 1.824 resmas o el 2 %; Tomàs Giberti con 1.822 resmas o el 2 %; Joan Agustí Moyselo con 1.752 resmas o el 2 %; Antoni Gaugier con 1.772 resmas o el 2 % y Francisco Rato con 1.632 resmas o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 31 %.

Gráfica 214

Porcentaje de papel de escribir por remitentes



Por puertos se distribuyen del siguiente modo:

Con En Génova trabajan 109 remitentes, de los cuales los principales son: Pedro Matón, al que corresponde el 8 % de los envíos de este origen; Esteve Moyselo al que corresponde el 6 % de los mismos y Miquel Rubio al que corresponde el 5 % de los envíos.

Con Liorna trabajan 16 remitentes de los cuales los principales son: Pere Campamar con el 19 % de los envíos; Joan Batiste Moyselo con el 14 % de los envíos; Geroni Rato con el 11 %; Manuel Botasso con el 11% y Cristòfol Delmor con el 9 %.

Con Alicante trabajan cinco remites de los cuales los principales son: Agostí Hernández que representa el 55 % de los envíos de este puerto y Carlos Cardo con el 30 %.

Con Finale tenemos a seis remitentes de los cuales el principal es Joan Batiste Fàbrega que representa el 53 % de los envíos.

Con Gerona trabajan los herederos de Francisco Gaugier que representan el 63 % de la plaza y Jacomo Montero a quien dejan el 37 % restante.

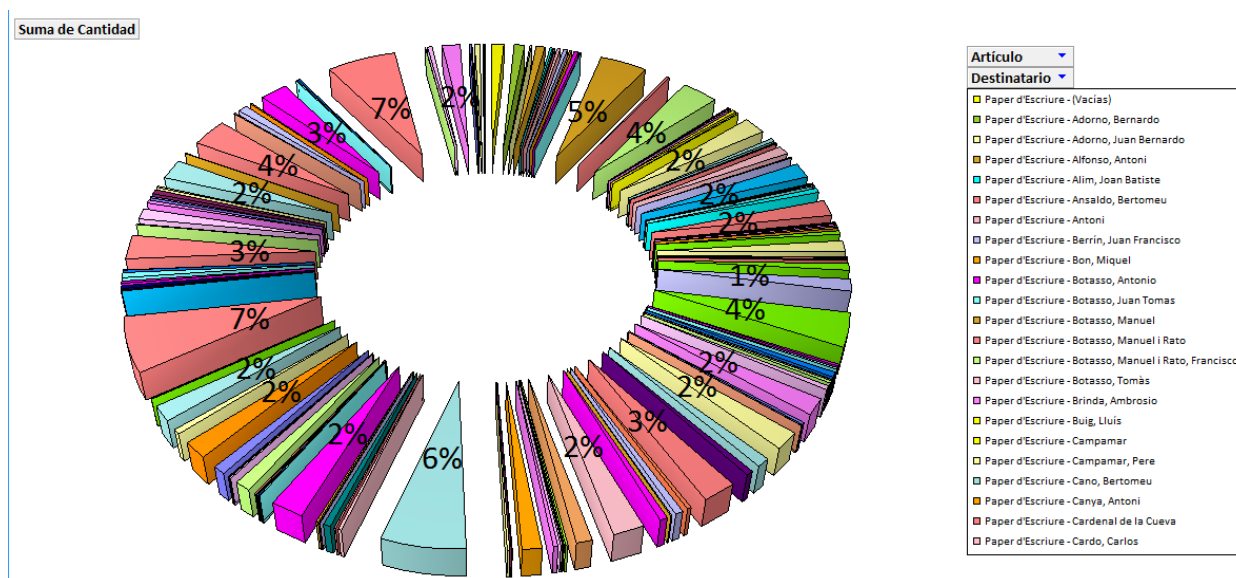
En Mónaco tenemos a Miquel Rubio que representa el 83 % y a Bertomeu Escuder con el 17 %.

Con San Remo comercian siete remitentes de los cuales los principales son Miquel Rubio que representa el 33 % y Antoni María Franguelo que representa el 23 %.

En Denia hallamos a Francisco Remoyn con el 64 %; Joan Batiste Savaninyés con el 18 % y el Balle de Denia con el 18 %.

Los destinatarios son los siguientes: Miquel Rubio con 7.389 resmas o el 7 %; Joan Batiste Moyselo con 7.199 resmas o el 7 %; Pedro Matón con 6.722 resmas o el 6 %; Manuel Botasso con 5.020 resmas o el 5 %; Joan Batiste Fàbrega con 4.434 resmas o el 4 %; Romero con 3.860 resmas o el 4 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 3.840 resmas o el 4 %; Geroni Romero con 2.910 resmas o el 3 %; Francisco Rato con 3.216 resmas o el 3 %; Tomàs Giberti con 2.806 resmas o el 3 %; Pere Ripollés con 2.706 resmas o el 2 %; Jacomo Montero con 2.704 resmas o el 2 %; Herederos de Francisco Gaugier con 2.534 resmas o el 2 %; Pere Campamar con 2.410 resmas o el 2 %; Antoni Gaugier con 2.228 resmas o el 2 %; Celicofre con 2.160 resmas o el 2 %; Francisco Cases con 2.078 resmas o el 2 %; Franguelo con 2.100 resmas o el 2 %; Joan Agustí y Gabriel Moyselo con 1.994 resmas o el 2 %; Ascanio Sobregondi con 1.940 resmas o el 2 % y Joan Fàbrega con 1.598 resmas o el 1 %; El resto de destinatarios del 1 % suman un 19 %.

Gráfica 215
Porcentaje de papel de escribir por destinatarios



Las relaciones, según puertos, se establecen entre aquellos que trabajan con:

Génova; entre los que cabe destacar: Pedro Matón que actúa como remitente y destinatario; Esteve Moyselo de Génova que es corresponsal de Joan Batiste Moyselo de Valencia; Miquel Rubio que actúa como remitente y destinatario; Romero que actúa como remitente y destinatario; Pere Ripollés que actúa como remitente y destinatario; Franguelo que actúa como remitente y destinatario; Joan Agustí y Gabriel Moyselo que actúan como remitentes y destinatarios; Geroni Romero que actúa como remitente y destinatario; Francisco Rato que actúa como remitente y destinatario; Joan Batiste Fàbrega que actúa como remitente y destinatario; Joan Fàbrega que actúa como remitente y destinatario; Juan Pedro Masón que actúa como remitente y destinatario; Antonio Botasso como remitente de Manuel Botasso de Valencia; Jacomo Montero actúa como remitente y destinatario; Dongui es remitente de Ascanio Sobregondi; Tomàs Giberti aparece como remitente y destinatario; Francisco Gaugier actúa como remitente y destinatario; Antonio Gaugier actúa como remitente y destinatario; Gabriel Moyselo actúa como remitente y destinatario; Geroni Romero menor actúa como remitente y destinatario; y Manuel Botasso y Francisco Rato son remitentes de destinatario sin consignar que podrían ser ellos mismos; Y Antonio Alfonso actúa como remitente y destinatario.

En Liorna las únicas excepciones en las que se entablan relaciones entre dos comerciantes son: Entre Gregori Rapalo y Manuel Botasso; entre Gregori Rapalo y Francisco Cases; entre Gregori Rapalo y Francisco Rato en compañía de Manuel Botasso. En el resto de los casos coincide siempre remitente y destinatario.

En Alicante Jaime Parrecha se relaciona con Josep d'Utrevo; Guillermo Paulín con Bernardo Adorno y el resto coincide remitente y destinatario.

En Finale salvo Muneto y un marinero y Ansaldo que se relaciona con Francisco en el resto de los casos coincide remitente y destinatario.

En Gerona coinciden remitentes y destinatarios.

En Mónaco coinciden remitentes y destinatarios.

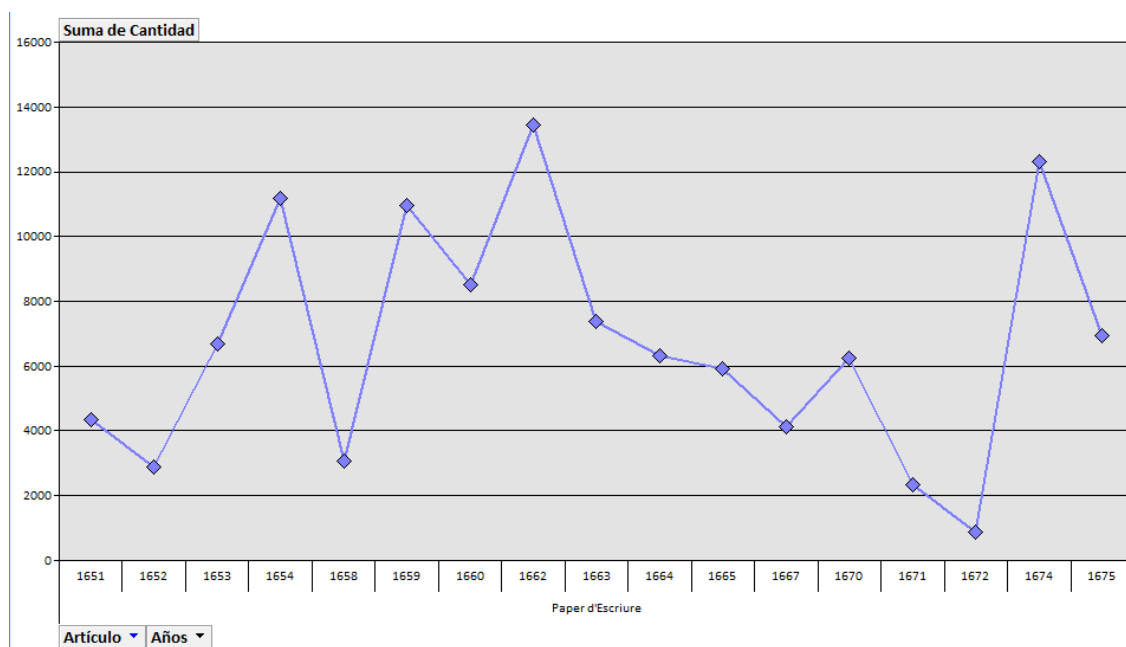
En San Remo coinciden remitentes y destinatarios.

En Denia Francisco Remoyn se relaciona con Manuel Botasso y con Francisco Rato; el Bale de Denia se relaciona con Antonio Remírez de Arellano, y Joan Batiste se Savaninyés se relaciona con Bartolomé Costa.

En Marsella coinciden remitentes y destinatarios salvo los casos de Celicofre que se relaciona con Francisco Cases y Pere Ripollés que se relaciona con los herederos de Ascanio Sobregondi.

Gráfica 216

Evolución de la llegada de papel de escribir a Valencia (1.651-1.875)



La tendencia muestra un predominio de Génova a lo largo del periodo con una caída notable en el centro del periodo en los años 1.658 y 1.659 en la que la República de San Jorge vive bajo el impacto de la peste que desde 1.656 a 1.657 azotó a toda la región de Liguria³²³ provocando una caída considerable del tejido económico de la ciudad. Esta coyuntura será aprovechada por Liorna para reemplazarla en esos años, detectándose remesas de entre 6.692 y 9.812 resmas, de este último puerto. Por último la caída en 1.672 guarda relación con un brote de peste en la ciudad de Valencia.³²⁴

En 1.660 Génova se recupera de la crisis y vuelve al mercado valenciano con 6.768 resmas pero es sobre todo en el año 1662 en que alcanza la cota máxima de envíos de este periodo con 13.007 resmas, para mantener su posición sobre los demás puertos pero en claro descenso.³²⁵ En 1.664 Génova aún mantiene la primera posición

³²³ *Historia Moderna*, Cambridge, vol V, p. 13.

³²⁴ Vilar Devís, Mercedes *Las pestes del siglo XII en Valencia, su incidencia y repercusión en el Hospital General, (1.600-1.700)*, pp 142, 143 http://www.uv.es/dep235/PUBLICACIONS_II/PDF91.pdf

³²⁵ Cabe señalar la crisis de la crisis de 1.654 entre España y Génova por las represalias genovesas contra Finale que practicaba el corso contra buques franceses en aguas genovesas. La situación desembocó en un embargo contra la república de San Jorge.

pero el papel de Mónaco le empieza a ganar terreno y en 1.670 es Finale la que le que se le acerca y en 1.674 su rival es Gerona.

La navegación es directa en el 73 % y a través de las escalas quedan las rutas a través de Barcelona, el 13 %; Mallorca el 5 % y Marsella el 3 %. Barcelona sería el nudo de las rutas con Valencia de los siguientes puertos: Génova con 9.074 resmas, Gerona con 3.322 resmas, Liorna con 1.200 resmas. Mallorca sería ruta de paso con Valencia para Génova por un volumen de carga 6.064 resmas y Marsella sería escala para Génova en lo que respecta a 3.828 resmas.

Papel de Estraza

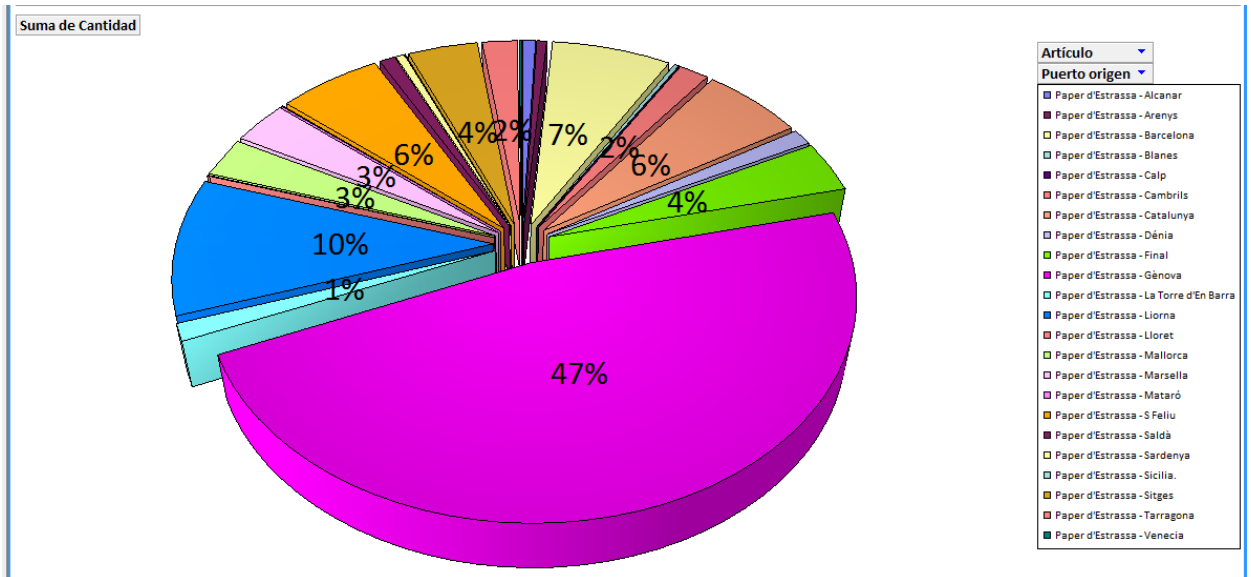
El papel de estraza es un papel muy resistente usado para embalaje y manipulación en el ámbito del comercio y la alimentación, principalmente para pescadería, carnicería, charcutería, etc... La mercancía en tránsito, en este caso, no pasa del 1 %.

Según orígenes, en cabeza figura Génova con 27.562 resmas o el 47 % de la masa de mercado. Le sigue a considerable distancia el puerto de Liorna con 5.840 resmas o el 10 %. En tercer lugar, figura Barcelona con 4.076 resmas o el 7 %. En cuarta posición, San Feliu con 3.500 resmas o el 6 %. En quinto lugar, Cataluña como origen genérico o indeterminado con 3.440 resmas o el 6 %. En sexto término tenemos a Sitges con 2.390 resmas o el 4 %. Le siguen: Finale con 2.212 resmas o el 4 %; Marsella con 1.891 resmas o el 3 %; Mallorca con 1.704 resmas o el 3 %; Tarragona con 1.200 resmas o el 2 %; Cambrils con 1.020 resmas o el 2 % y La Torre d'En Barra con 730 resmas o el 1 %. El resto de orígenes del 1 % suman un 4 %. En suma los orígenes catalanes suman el 30 %.³²⁶

³²⁶ Si excluimos Saldà que parece catalán pero que no hemos podido confirmarlo.

Gráfica 217

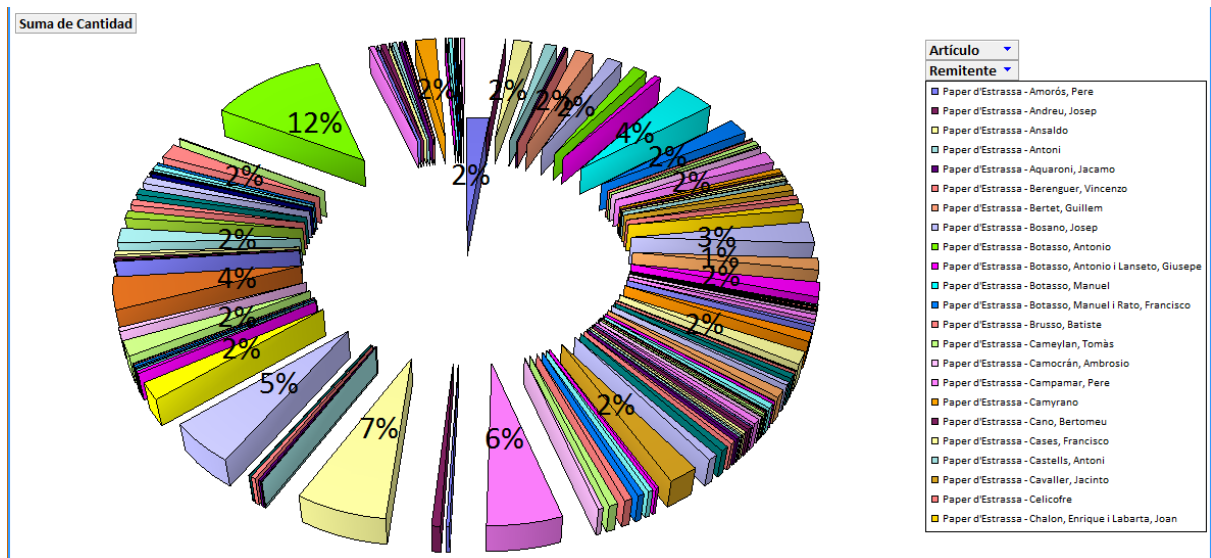
Porcentaje de papel de estraza por puerto



Los remitentes, por orden de importancia, son: Baltasar Salva con 6.906 resmas o el 12 %; Joan Batiste Moyselo con 4.000 resmas o el 7 %, Esteve Moyselo con 3.300 resmas o el 6 %; Pellicer con 3.070 resmas o el 5 %; Manuel Botasso con 2.396 resmas o el 4 %; Geroni Rato con 2.370 resmas o el 4 %; Geroni Cortés con 1.600 resmas o el 3 %; Antoni Llombarch con 1.342 resmas o el 2 %; Benito Perier con 1.251 resmas o el 2 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 1.232 resmas o el 2 %; Pere Amorós con 1230 resmas o el 2 %; Joan Texidor con 1.200 resmas o el 2 %; Rovereto con 1122 resmas o el 2 %; Gregori Rapalo con 1.100 resmas o el 2 %; Jaume Remoy con 1.105 resmas o el 2 %; Guillem Bertet con 1.080 resmas o el 2 %; Ansaldo con 1.056 resmas o el 2 %; Cristòfol Delmor con 1.056 resmas o el 2 %; Pere Campamar con 902 resmas o el 2 %; Antoni María Franguelo con 902 resmas o el 2 %; Josep Bosano con 896 resmas o el 2 % y Cristòfol con 858 resmas o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suma un 28 %.

Gràfica 218

Papel de estraza por remitente



Por puertos los remitentes se agrupan del siguiente modo:

Con Génova trabajan: Esteve Moyselo que representa el 12 % de los envíos de este puerto, seguido por Joan Batiste Moyselo, Antoni Llombarch, Geroni Rato, Manuel Botasso, Manuel Botasso en sociedad con Francisco Rato, Rovereto, Cristòfol, Cristòfol Delmor, Josep Bossano, Antoni, Antonio Bossano, Tomasso Gracia y Giusepe Lanseto, entre los más destacados.

Con Liorna trabajan: Joan Batiste Moyselo con el 29 % de los envíos de este origen, seguido de Gregori Rapalo con el 19 % y Manuel Botasso con el 19 %, quedando como remitentes menores: Antonio Franguelo, Geroni Rato y Antoni María Franguelo.

En Barcelona tenemos a Baltasar Salva al que corresponde el 51 % de los envíos, seguido de Benito Perier, Pere Mauri, Bertomeu Salva y Geroni Romero.

En San Feliu destaca indiscutiblemente sobre todos Pellicer con el 88 %.

Con el origen genérico de Cataluña tenemos a Baltasar Salva con un 72 %, seguido a mucha distancia por Jaume Remoy y otros seis comerciantes.

En Sitges tenemos a Baltasar Salva de nuevo con el 61 % de los envíos seguido de Jaume Remoy con un 18 % y otros cuatro comerciantes.

En Tarragona tenemos a Joan Texidor con el 100 % de los envíos.

Con Cambrils operan Pere Amorós al que corresponde el 68 % de los envíos, Baltasar Salva y otros dos remitentes menores.

En La Torre d'En Barra tenemos a Benito Perier al que corresponde el 100 % de los envíos.

Los envíos de Alcanar y los de Arenys están en manos de Baltasar Salva al que corresponden la totalidad de los mismos.

Los envíos de Saldà corresponden a Pere Amorós.

En Finale tenemos a Ansaldo al que corresponde el 48 % de los envíos y a Pere Campamar al que corresponde el 36 % de los envíos.

En Marsella tenemos a Guillem Bertet que representa el 57 % de los envíos, a Enrique Chalón y a Joan Labarta que representan el 25 % y en último lugar a Celicofre con el 17 %.

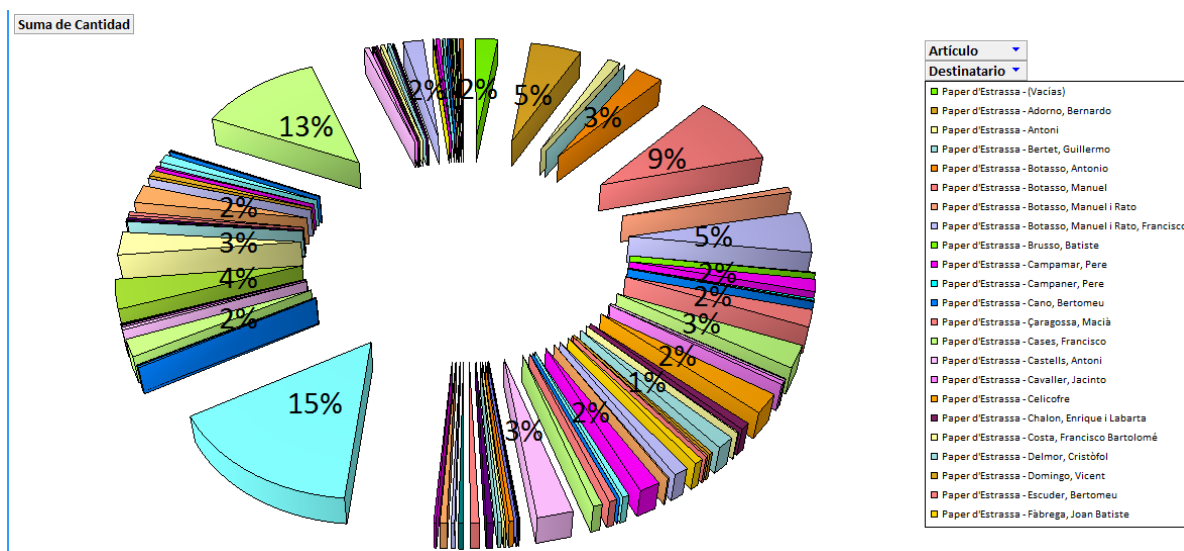
En Mallorca destaca Geroni Cortés con el 94 % de los envíos.

Y por último en Cerdeña tenemos a Jaume Remoy con el 92 % de los envíos.

Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar Joan Batiste Moyselo con 8.994 resmas o el 15 %, seguido de Baltasar Salva con 7.336 resmas o el 12 %; Manuel Botasso con 5.404 resmas o el 9 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 3.084 resmas o el 5 %; Bernardo Adorno con 3.070 resmas o el 5 %; Francisco Rato con 2.166 resmas o el 4 %; Geroni Rato con 1.716 resmas o el 3 %; Antonio Botasso con 1.693 resmas o el 3 %; Francisco Cases con 1.636 resmas o el 3 %; Francisco Granara con 1.600 resmas o el 3 %; Celicofre con 1.400 resmas o el 2 %; Jaume Remoy con 1.375 resmas o el 2 %; remitente sin consignar 1.342 resmas o el 2 %; Benito Perier con 1.251 resmas o el 2 %; Macià Çaragossa con 1.230 resmas o el 2 %; Joan Texidor con 1.200 resmas o el 2 %; Antoni María Franguelo con 952 resmas o el 2 %; Pere Campamar con 902 resmas o el 2 %; Cristòfol Delmor con 836 resmas o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 11 %.

Gráfica 219

Papel de estraza por destinatario



Las relaciones se establecen del siguiente modo: Joan Batiste Moyselo de Valencia dirige la importación hacia Génova, Liorna y Venecia, siendo con mucho Génova la principal plaza de aprovisionamiento. Y sus contactos son Esteve Moyselo en Génova que le brinda 3.300 resmas, y otros ocho remitentes marginales, al margen de una serie de remesas por un volumen de 2.046 resmas que maneja personalmente en origen y destino. El segundo puerto en importancia Liorna tiene a Joan Batiste Moyselo como remitente y destinatario con un volumen de 1.722 resmas.

Baltasar Salva también de Valencia organiza la importación actuando en origen desde Cataluña, Barcelona, Sitges, Arenys, Alcanar y Cambrils, y en destino, siendo los orígenes más relevantes los tres primeros con 2.460, 2.026 y 1.450 resmas, respectivamente. Quedando el comercio mediante intermediarios en cantidades puramente testimoniales.

Aunque Manuel Botasso de Valencia gestiona el mayor envío desde Liorna personalmente, o sea 1.092 resmas, éste comerciante comercia fundamentalmente con Génova donde actúa directamente por un volumen de 572 resmas, pero sobre todo con Cristòfol que le entrega 858 resmas, con Ricardino y Giusepe Lanseto que le entregan respectivamente 440 resmas, con Antonio Botasso y Giusepe Lanseto que le entregan

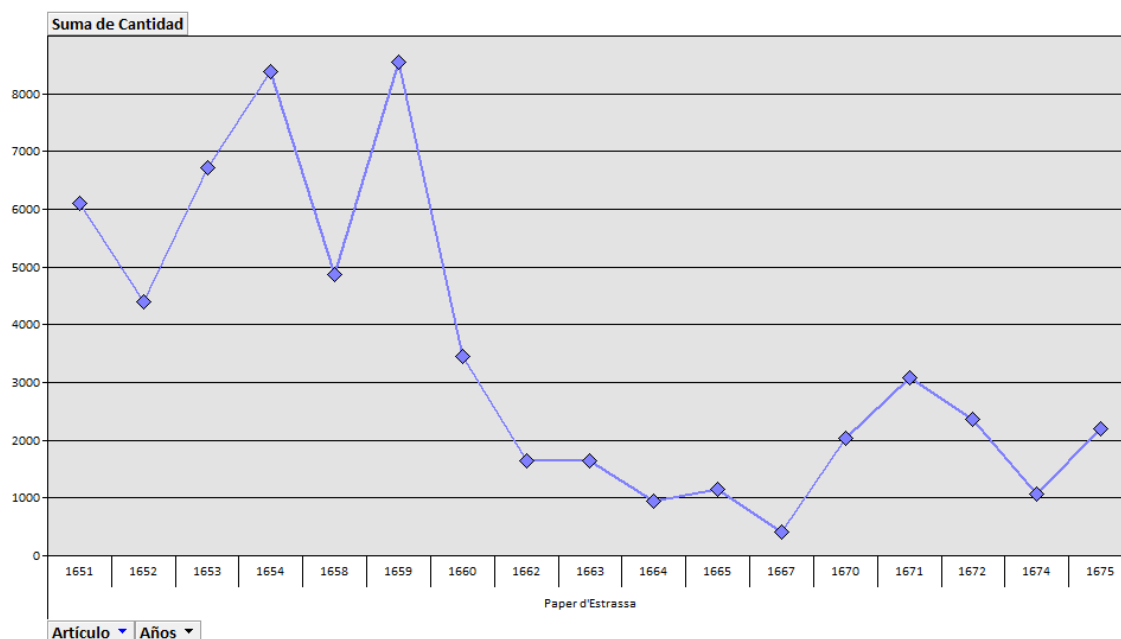
396 resmas, con Antoni Llombarch que le entrega otras 396 resmas, con Isola que le entrega 264 resmas y Josep Lanset que le entrega 220 resmas, o sea 3.146 resmas en total. De forma marginal sostendría relaciones con Francisco Remoyn de Denia y un envío suelto de Finale.

Manuel Botasso y Francisco Rato comercian del siguiente modo: En Génova gestionan los dos socios una cantidad de 264 resmas sin intermediarios; a partir de ahí, Geroni Rato es el socio principal de este binomio en dicha ciudad remitiéndoles a lo largo de este periodo un volumen de carga de 836 resmas, seguido de Josep Bosano que les entrega 660 resmas, y Antoni Botasso que les entrega 396 resmas. En Liorna su socio comercial es Gregori Rapalo que les envía 880 resmas.

Bernardo Adorno se relaciona con Pellicer de San Feliu que le envía 3.070 resmas.

Francisco Rato actúa como destinatario y remitente en relación con el puerto de Finale de donde importa 1056 resmas y con Génova de donde se hace traer 296 resmas en el resto de los casos se relaciona con Geroni Rato de Génova que le envía 330 resmas, con Francisco Remoyn de Denia que le envía 220 resmas, con Bartolo Patrón de Génova que le envía 220 resmas y por último con Batista Rosa también de Génova que le envía el resto.

Gráfica 220
Evolución de la llegada de papel de estraza



La tendencia nos indica que el periodo entre 1651 a 1659 es el de mayor tráfico siendo Génova el principal puerto. Así Génova remite 4.510 resmas en 1.651, 3.080 en 1.652, para subir a 6.220 en 1653 y 5.650 en 1.654 para ser sustituido por San Feliu en 1.658 con 3.110 resmas y por Liorna en 1.659 con 4.740 resmas contra sólo 1.798 de Génova en este momento. A partir de ahí Génova sube un poquito en 1.660 con 2.112 para luego descender por debajo del umbral de las 2.000 resmas y del de las 1.000 resmas a partir 1.663 del cual nunca volverá a reponerse sin que ninguno de los otros puertos tome el relevo. En 1.654 los envíos de Génova son casi inexistentes³²⁷ y los puertos catalanes mantienen alguna actividad pero generalmente por debajo del umbral de las 1.000 resmas salvo en 1.671 que Cataluña envía 1.420 resmas, momento a partir del cual Génova regresa un poco, pero nada que ver con los niveles precedentes.

La navegación es directa en el 79 % de los casos, y, a través de las escalas que pasan por Barcelona y Mallorca en un 7 % respectivamente, quedando las escalas de Denia, Génova, Liorna, Sitges y Vinaroz como marginales. A igual porcentaje, Mallorca es la principal ruta por escalas entre Génova y Valencia con 4.180 resmas, ya que Barcelona canaliza varias rutas menores, de las cuales las principales son entre Génova y Valencia o entre Finale y Valencia.

³²⁷ La razón principal coincide con un embargo general de los bienes genoveses contra los súbditos de la República de San Jorge decretada por la monarquía católica. Las relaciones se habían ido deteriorando por la falta de crédito de la monarquía y por los intentos, por parte de España, de hacer de Finale, puerto que ocupaba la monarquía desde el siglo XVI y que Génova ambicionaba porque había formado parte de la república, una alternativa a Génova. Génova intentó tomar represalias contra los corsarios de Finale que habían capturado naves francesas en aguas genovesas y España replicó con el embargo. A esto se suma una epidemia de peste en 1.656 que acabaría hundiendo las relaciones comerciales, aunque los intereses políticos y económicos de la República, a largo plazo, iban en el sentido de mantener la relación con España debido al auge del peligro de Luís XIV. AGS, Est., 3607, Represalias contra Génova.

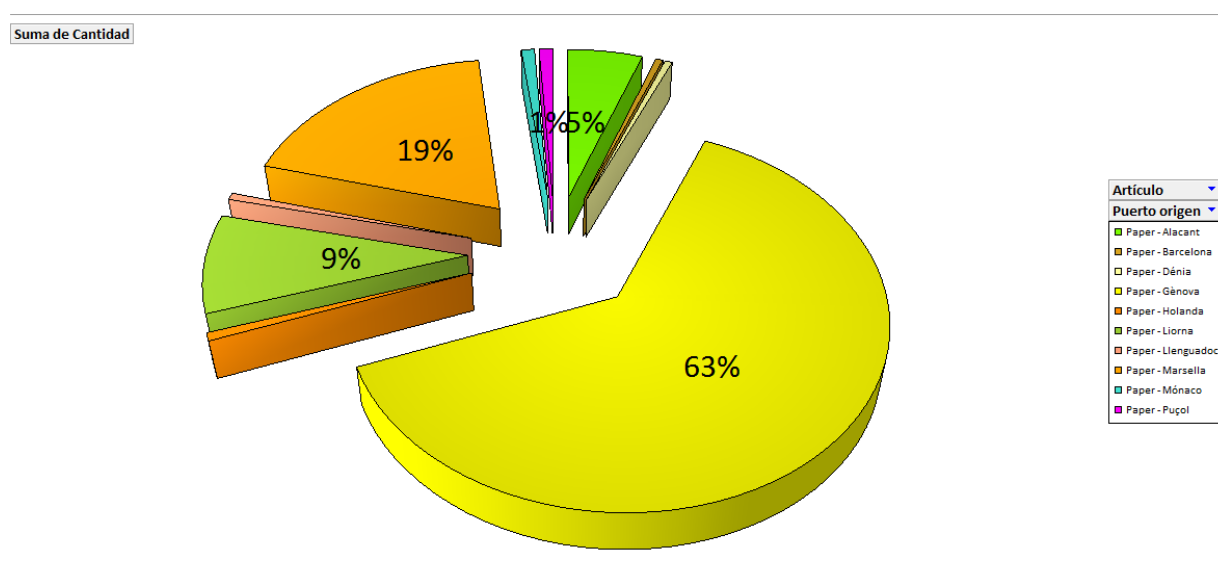
Papel genérico

A lo largo del periodo referido transitan por el puerto de Valencia un total de 42.038 resmas, de cuya cifra conviene detraer la parte de mercancía en tránsito del total para quedarnos sólo con la parte desembarcada. En lo referente al papel: la mercancía en tránsito se refiere a los puertos de Génova, 10.410 resmas, o sea un 25 %; Finale con 786 o un 2 %; San Feliu con 740 o un 2 %; Londres con 650 o un 2 % y Liorna con 500 o un 1 %. Es decir la mercancía en tránsito suma 13.086 resmas lo que representa un 32 %.³²⁸ En consecuencia la mercancía desembarcada que procede de 17 puertos diferentes son 28.952 resmas.

El resultado por puertos queda del siguiente modo: En primer lugar, por orden de importancia figura Génova con 18.051 resmas lo que totaliza el 63 % de los envíos y le sigue Marsella con 5.399 resmas o el 19 %; en tercer lugar, Liorna con 2.518 resmas o el 9 %; en cuarto lugar, Alicante con 1.540 resmas o el 5 % y en último lugar Puzol con 280 resmas o el 1 %.

Gráfica 221

Porcentaje de papel genérico por puertos



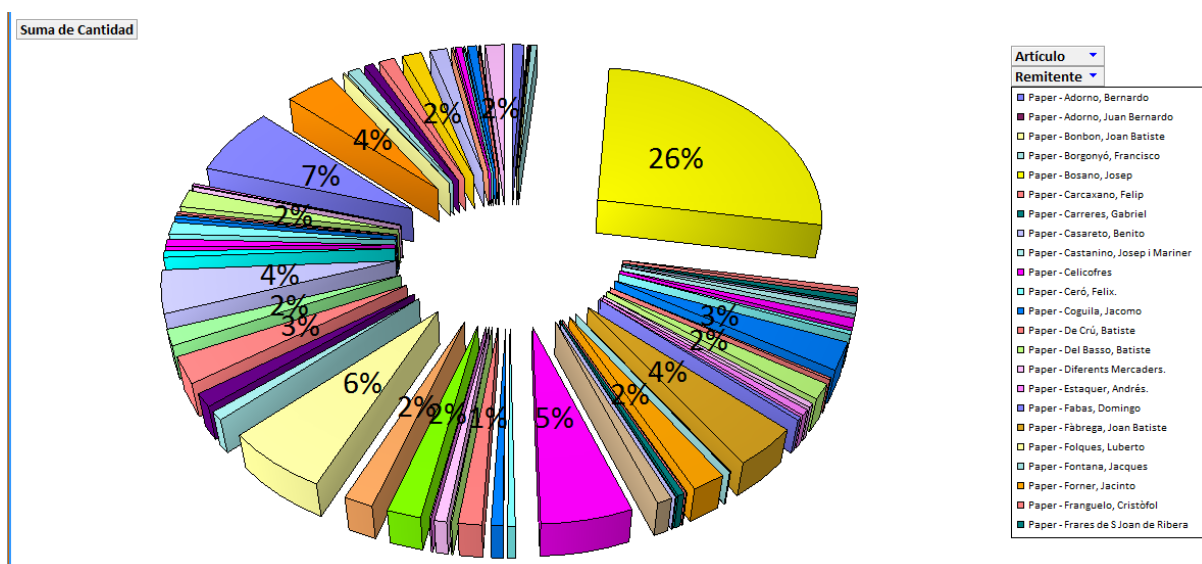
³²⁸ En este cálculo hemos despreciado las cantidades correspondientes a Mallorca, Barletta, San Remo y Sarras por tratarse de cantidades puramente testimoniales.

Los remitentes, de entre 96 comerciantes, por orden de importancia y con el cálculo corregido, habiendo descartado la mercancía en tránsito, los principales son los siguientes:

En primer lugar, Josep Bossano al que corresponde el envío de 7.640 resmas o sea el 26 % y le siguen a mucha distancia Francisco Rato con 2.088 resmas o el 7 %; Jacamo Manito con 1.860 resmas o el 6 %; Tomàs Giberti con 1.808 resmas o el 5 %; Gabriel Moyselo con 1.260 resmas o el 4 %; Joan Ribera con 1.184 resmas o el 4 %; Joan Batiste Fàbrega con 1.170 resmas o el 4 %; Jacomo Cogulla con 800 resmas o el 3 %; Jacomo montero con 780 resmas o el 3 %; Jacinto Forner con 600 resmas o el 2 %; Antoni Jaufre con 600 resmas o el 2 %; Antoni Lombardo con 520 resmas o el 2 %; Gaspar Morant con 470 resmas o el 2 %; Bernardo Pinzón y Marineros con 527 resmas o el 2 %; Miquel Rubio con 460 resmas o el 2 %; Lossants Vicent con 458 resmas o el 2 % y Mateu Guió con 414 resmas o el 1 %; y los demás remitentes del 1 % suman un 20 %.

Gráfica 222

Porcentaje de papel genérico por remitentes



La mercancía en tránsito se refiere a: Claudio Audivext con 1.790 resmas de Génova a Castilla, Juan Francisco Berrín 700 resmas de Génova a Castilla Nataniel Grantan 650 resmas de Londres a (Lisboa y Tánger) Jacomo Manito 590 resmas de Génova a

Castilla; Joan Batiste Manito con 700 resmas de Génova a Castilla; Sebastià Pavía 360 resmas Génova a Castilla, Bernardo Pinzón 1000 resmas de Génova a Cartagena, Bernardo Pinzón 535 resmas de Génova a Castilla, Nicolau Rosso 740 resmas de San Feliu a Castilla, Alexandre Sante con 755 resmas de Génova a Castilla, Gascón Sobotón con 140 de San Remo a Castilla, Francesc Trilles con 250 de Génova a Alicante. Sebastià Vigueto con 1300 de Génova a Castilla, Juan Ángel Ysola con 210 resmas de Finale a Castilla.

En consecuencia, a Génova se le deben descontar 7.980 resmas. A Londres 650 resmas. A San Feliu 771 resmas. A San Remo 140 resmas. Y a Finale 210 resmas.

En consecuencia, de 40.038 resmas tenemos en realidad son 30.287 resmas las que desembarcan en Valencia procedentes de diez y siete puertos, de los cuales 20.481 resmas corresponden a Génova o sea el 67,62 %; 5.399 a Marsella o sea el 17,82 %; 3.018 a Liorna o sea el 10 %; 1.540 resmas a Alicante o sea el 5 % y 576 a Finale, o sea el 2 %.

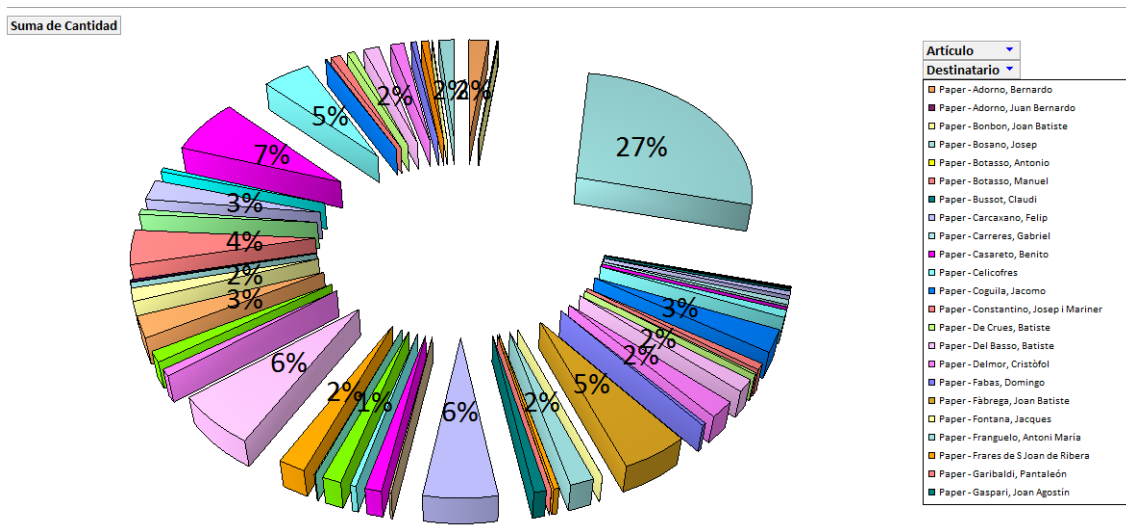
De entre 96 remitentes los principales son los siguientes: En cabeza figura Josep Bosano con 7.640 resmas o el 25 %, seguido por Francisco Rato con 2.088 resmas o 6,89 %; Jacomo Manito con 1.860 resmas o el 6 % y Tomàs Giberti con 1.608 resmas o el 5 %.

Como destinatarios, entre 63 comerciantes³²⁹ destacan: Josep Bosano con 7.640 resmas o el 27 %; Francisco Rato y Manuel Botasso con 2.099 resmas o el 7 %; Jacomo Manito con 1.860 resmas o el 6 % y Tomàs Giberti con 1.608 resmas o el 6 %; Joan Batiste Fàbrega con 1.478 resmas o el 5 %; Joan ribera con 1.400 resmas o el 5 %; Gabriel Moyselo con 1260 resmas o el 4 %; Jacomo Coguilá con 800 resmas o el 3 %; Jacomo Montero con 780 resmas o el 3 %; Joan Batiste Moyselo con 750 resmas o el 3 %; Cristòfol Delmor con 600 resmas o el 2 %; Antoni Jaufré con 600 resmas o el 2 %; Bernardo Adorno con 580 resmas o el 2 %; Antoni María Franguelo con 520 resmas o el 2 %; Gaspar Morant con 470 resmas o el 2 %; Miquel Rubio con 460 resmas o el 2 %; Lossants Vicent con 458 resmas o el 2 %; Batiste Bassó con 440 resmas o el 2 % y Mateu Guió con 414 resmas o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suman un 15 %.

³²⁹ Se han excluido 44 comerciantes por tratarse de destinatarios correspondientes a puertos distintos del de Valencia.

Gráfica 223

Porcentaje de papel genérico por destinatarios



En cuanto a las relaciones, coinciden remitentes y destinatarios salvo el caso de la sociedad entre Francisco Rato y Manuel Botasso dentro de la cual Francisco Rato asumiría la tarea de organizar la importación desde el puerto de origen.

En cuanto a la tendencia se observa la desaparición de Génova en 1654 por lo antes dicho y aunque aún no contamos con datos debido a que el legajo correspondiente a 1.656 está pendiente de restauración probablemente debido a la peste de 1.656 los datos no sean demasiado distintos. En 1658 y 1659 Marsella y Liorna desplazan a Génova que no regresa hasta 1.660 y no despegaba hasta 1663 y va recuperando lentamente hasta 1.667 para caer en 1670 remontar en 1.671 y caer en lo que queda de periodo por debajo de las 2.000 resmas.

La navegación es directa en el 75 % de los casos, con 31.325 resmas, de las cuales cabe descontar 8.016 resmas de paso hacia otros destinos. Con lo que realmente tenemos 23.309 resmas, y a través de las escalas principalmente a través de Barcelona que canaliza el 20 % de las rutas: Génova Barcelona Valencia; Liorna Barcelona Valencia y Marsella Barcelona Valencia, de las cuales la más relevante es Génova Barcelona Valencia a la que corresponde un movimiento de mercancías de 7.424 resmas, dentro del cual habría que desagregar 1.300 resmas de Sebastià Vigueto que corresponde a mercancía en tránsito hacia Castilla; 1.000 resmas correspondientes a

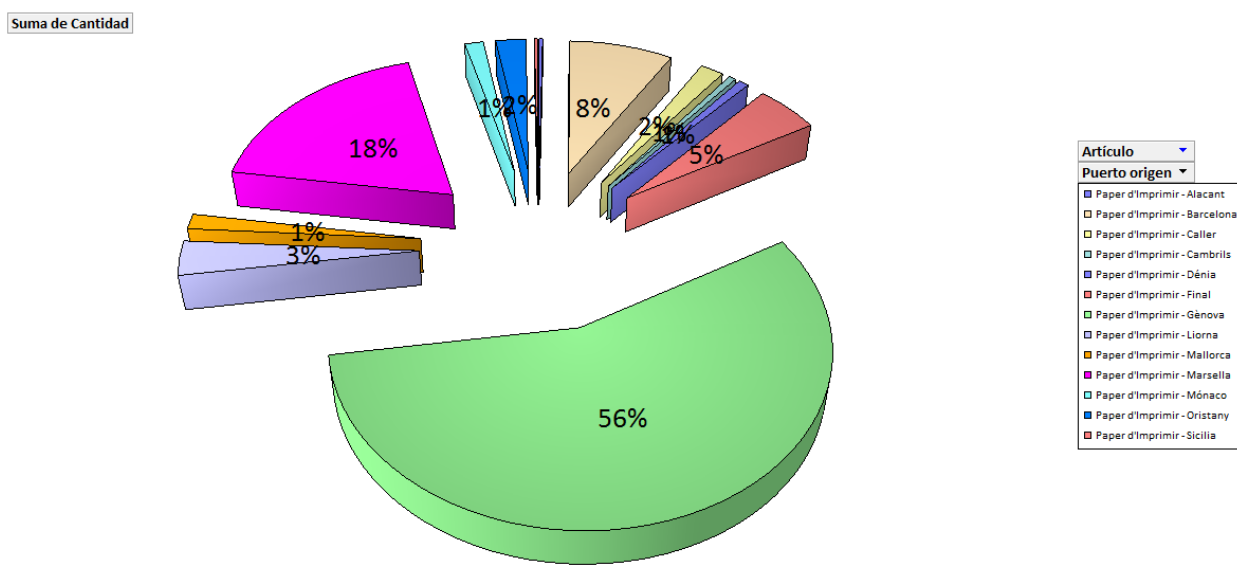
Bernardo Pinzón de paso a Alicante; 590 resmas correspondientes a Jacomo manito de paso a Castilla; 250 resmas de Francesc Trilles de paso a Alicante lo cual sumado a los comerciantes menores sería un total de 3.370 resmas. En consecuencia, los envíos de Génova a Valencia a través de Barcelona serían de 4.054 resmas.

Papel de imprimir

A lo largo del mismo periodo se registra la llegada de 17.118 resmas al puerto de Valencia. Comenzando por los puertos en cabeza figura Génova con 9592 resmas o el 56 %, seguido de Marsella con 3.158 resmas o el 18 %; Barcelona con 1.398 resmas o el 8 %; Finale con 848 resmas o el 5 %; Liorna con 576 resmas o el 3 %; Oristano con 408 resmas o el 2 %; Cagliari con 312 resmas o el 2 %; Mallorca con 256 resmas o el 1 %; Mónaco con 250 resmas o el 1 %; Denia con 136 resmas o el 1 % y Cambrils con 96 resmas o el 1 %. La mercancía en tránsito es tan sólo de un 1 % correspondiente al puerto de Génova por lo que no la tendremos en cuenta.

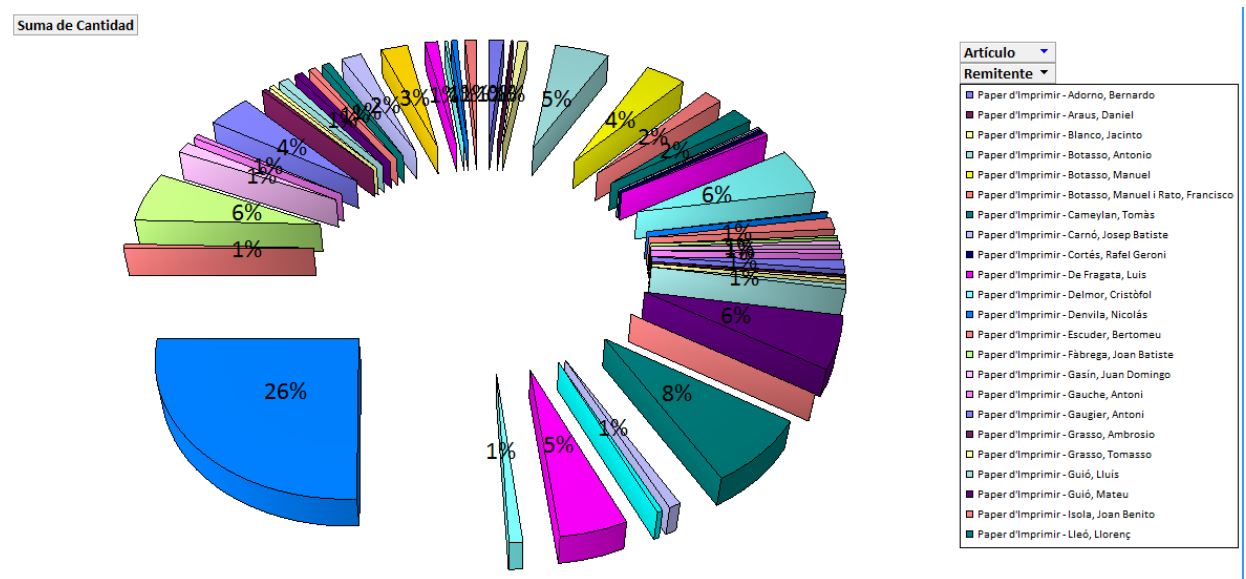
Gráfica 224

Porcentaje de papel de imprimir por puertos



Los remitentes por orden de importancia son los siguientes: En primer lugar, tenemos a Esteve Moyselo con 4.400 resmas o el 26 % y por detrás a todos los demás: Llorenç Lleó con 1368 resmas o el 8 %; Mateu Guió con 1086 resmas o el 6 %; Joan Batiste Moyselo con 1056 resmas o el 6 %; Cristòfol Delmor con 984 resmas o el 6 %;

Gráfica 225
Porcentaje de papel de imprimir por remitente



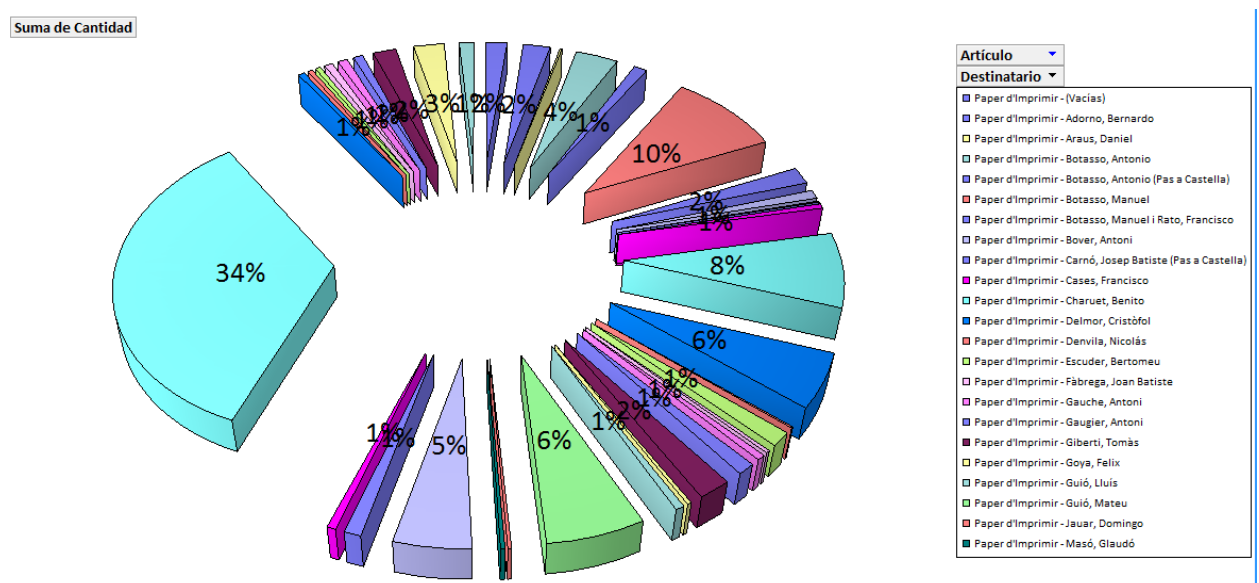
Por puertos: Génova agrupa a veintitrés remitentes de los cuales los principales son: Esteve Moyselo que envía 4.400 resmas, seguido muy de lejos por Antonio Botasso con 912 resmas, Manuel Botasso con 672 resmas y por Joan Batiste Moyselo con 624 resmas. Marsella agrupa a nueve remitentes de los cuales los principales son: Mateu Guió con 1086 resmas y Cristòfol Delmor con 984 resmas. En Barcelona hay dos remitentes de los cuales sólo cuenta Llorenç Lleó al que corresponde la práctica totalidad de los envíos. Joan Batiste Moyselo trabaja tanto con Génova como con Liorna remitiendo respectivamente 624 y 432 resmas. En cuanto al resto de remitentes suele haber uno o dos por puerto con cantidades inferiores a las 500 resmas.

Los destinatarios son Joan Batiste Moyselo con 5.888 resmas o al 35 %; Manuel Botasso con 1632 resmas o el 10 %, Benito Charuet con 1368 resmas o el 8 %; Mateu Guió con 1086 resmas o el 6 %; Cristòfol Delmor con 984 resmas o el 6 %, Pedro Matón con 848 resmas o el 5 %; Antonio Botasso con 624 resmas o el 4 %; Romero con

450 resmas o el 3 %; Bernardo Adorno con 400 resmas o el 2 %, Tomàs Giberti con 368 resmas o el 2 %; Joan Ribera con 340 resmas o el 2 %; Manuel Botasso y Francisco Rato con 314 resmas y destinatario sin especificar con 312 resmas o el 2 % y Geroni Romero con 216 resmas o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suma un 10 %.

Gràfica 226

Papel de imprimir por destinatarios



Las principales relaciones se establecen del siguiente modo: Joan Batiste Moyselo principal destinatario de Valencia actúa como remitente y destinatario en relación a un par de envíos pequeños de Génova y Liorna y su socio principal es Esteve Moyselo que desde Génova le remite 4.400 resmas, recibiendo las cargas restantes de Tomàs Cameylán y de Agostí Massó de Génova. Manuel Botasso actúa como remitente y destinatario en relación al puerto de Génova por un volumen de carga de 672 resmas, correspondiendo el resto de su negocio a los envíos de Antonio Botasso de Génova que le entrega 288 resmas y de Victor Papagin que le remite desde Cerdeña, en particular desde Oristano por un volumen de 408 resmas más 264 resmas desde Cagliari. Benito Charuet recibe su carga de Llorenç Lleó de Barcelona. Mateu Guió y Cristòfol Delmor actúan como remitentes y destinatarios en relación con Marsella respectivamente. Pedro Matón actúa como remitente y destinatario en relación con Finale. Antonio Botasso que

actúa como remitente y destinatario con Génova por un volumen de 192 resmas sin embargo tiene por socio principal en esta plaza a Muso que le traslada durante este periodo 240 resmas. Correspondiendo el resto de su negocio a envíos menores de Mallorca y Denia con cantidades inferiores a las 100 resmas respectivamente de Juan Domingo Gasín y Joan Batiste Savanyines.

La navegación directa afecta al 69 % y la navegación a través de las escalas al 31 % restante, siendo las rutas principales las canalizadas a través de Mallorca por la que pasa el 26 % de los flujos comerciales. La ruta directa Mallorca Valencia mueve 4608 resmas, o sea el 51 % y la ruta a través de las escalas Génova Mallorca Valencia mueve un volumen algo menor pero no mucho menor, o sea 4.400 resmas, o sea el 49 %. El resto de rutas a través de las escalas puede calificarse perfectamente como marginal.

En cuanto a la tendencia ésta muestra un predominio de Génova en el tramo comprendido entre 1.651 y 1654 con el máximo del periodo en 1654 con 5.360 resmas en este año, para quedar desplazada por Barcelona en 1658 con 1368 resmas y por Marsella entre este año que le va a la zaga de Barcelona, Liorna al año siguiente y definitivamente Marsella en 1660. A partir de ahí las relaciones entre Génova y Valencia vuelven a normalizarse. En 1660 ya hay envíos regulares y en 1662 parece que Génova retoma su antigua posición, sin embargo, los últimos años son bastante malos y no llega mercancía prácticamente de ningún puerto salvo un envío algo más de Finale en 1674. Los únicos conflictos que pudieron haber afectado a esta caída del comercio son la guerra con Portugal 1640-1668 y la guerra franco holandesa 1672 -1678 que vienen a coincidir con este periodo.

10.1 Manufacturas de la madera

Radios

Uno de los principales problemas para el suministro de madera no era que España careciera de bosques si no que carecía de un sistema hídrico lo bastante potente e integrado como para facilitar el transporte de la madera, es decir un sistema hídrico parecido al del norte de Europa.³³⁰ En el caso valenciano siempre podemos citar la madera que llegaba a Valencia desde la serranía de Cuenca a través de los ríos Cabriel y Júcar o la madera procedente de Albarracín y del marquesado de Moya a través del Turia.³³¹ Este tráfico se veía afectado, además, por las aduanas entre Castilla y Valencia que gravaban dicho comercio. En consecuencia, este limitado suministro de madera precisaba del complemento del comercio naval.

De todas las variedades de *radios*: *radios de coche*, *radios de carro*, *radios de coche y carro*, *radios gruesos*, *radios pequeños*, etc., la fundamental es la de *radios de encina*³³² con 28.458 unidades para el periodo estudiado y a ella nos vamos a atener. Se trata de un elemento clave para la industria del transporte terrestre. La mercancía en tránsito es tan sólo del 1 % y se refiere a una carga de Narbona con destino a Galicia.

330

“However, Spain contains relatively few rivers large enough for dependable transport of timber. Some of the largest rivers, such as the Duero, Tajo and Guadiana, flow through Portugal before reaching the sea, and Portugal was an enemy of Spain for periods during the early modern era. Other important rivers included the Ebro, Turia, Júcar, and Segura, which all flow into the Mediterranean, and the Guadalquivir, which reaches the sea on Spain’s southern Atlantic coast. The pattern of rainfall in much of Spain made many of its rivers only seasonably capable of transporting timber. During the hot months of summer, they would become too dry, and seasonal rains had the potential of causing flash flooding. It is difficult to generalize about rainfall in Spain, however, since the total number of days of measurable precipitation in a typical year can range from 140-180 days in the northern regions to fewer than 20 days in the desert of the southeast. The mountains of the Mediterranean endured harsh winters, and in parts of Spain, such as in the Pyrenees, periods of heavy snowfall made many forests in the montes inaccessible.” Wing, John Tomas *Roots of empire: State formation and the politics of timber access in early modern Spain, 1556-1759*, Universidad de Minesota Julio de 2.009 dirigido por Carla Rhan Philips. p. 14

³³¹ Arciniega García, Luís *La madera de Castilla en la construcción valenciana de la edad moderna* Universidad de Valencia 2.001 y Piqueras Habas, Juan y Sanchis Desusa, Carmen *El transporte fluvial de madera en España* (Cuadernos de Geografía 69/70. 127-162 Valencia.

³³² Como, a efectos económicos, la distinción no nos es útil, contabilizaremos, por comodidad, los 3.395 *ratjos carrasca* dentro del grupo de *ratjos de carrasca*.

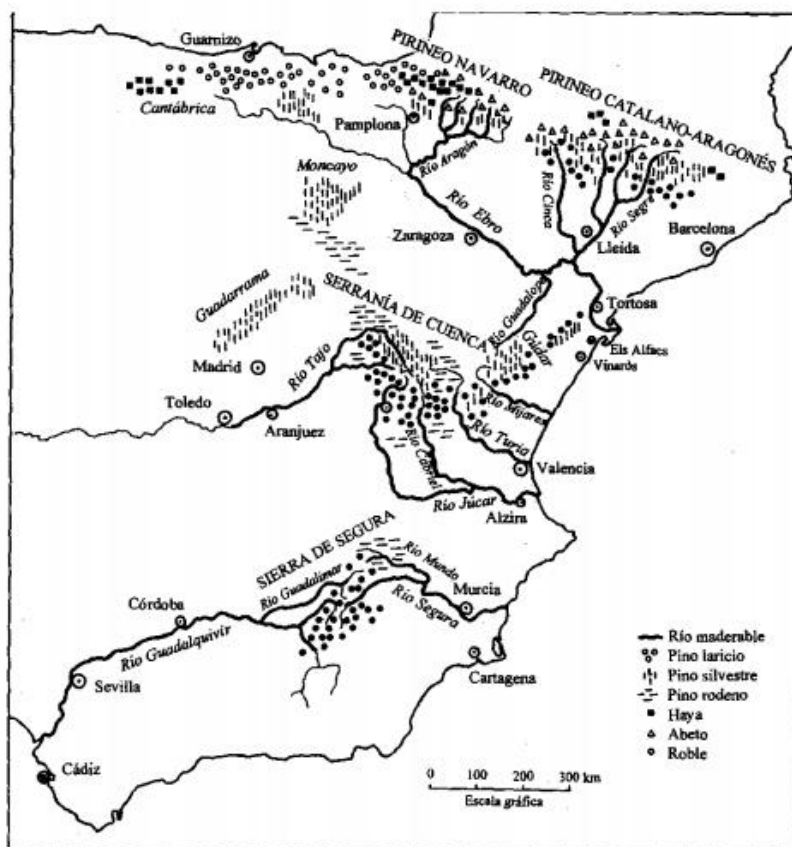
Por orígenes destaca de forma absoluta los orígenes catalanes: En primer lugar aparece San Feliu con 9.929 *radios* o un 31 % de los envíos; seguido de Cataluña como origen genérico con 9.414 *radios* o un 30 %, pero a estas cifras conviene añadir Arenys con 3.216 *radios* o el 10 %; Blanes con 3108 *radios* o un 10 %; Lloret con un 1176 *radios* o un 4 %, San Feliu de Guixols con 1.092 *radios* un 4 %, Palamós con 600 *radios* o un 2 %, Barcelona con 480 *radios* o un 2 %, Tarragona con un 240 *radios* o un 1 % y Tossa con 240 *radios* o un 1 %, o sea en total un 94 %. A considerable distancia quedan Vinaroz con 1520 *radios* o un 5 % y Torre Blanca con 264 *radios* o un 1 %. Esto apunta a un origen catalán inmediato pero que puede extenderse incluso a la propia Navarra y tal vez más allá como muestra el profesor Piqueras en el siguiente mapa:

Mapa 12 Ruta fluvial de la madera

333

130

JUAN PIQUERAS HABA Y CARMÉ SANCHIS DEUSA



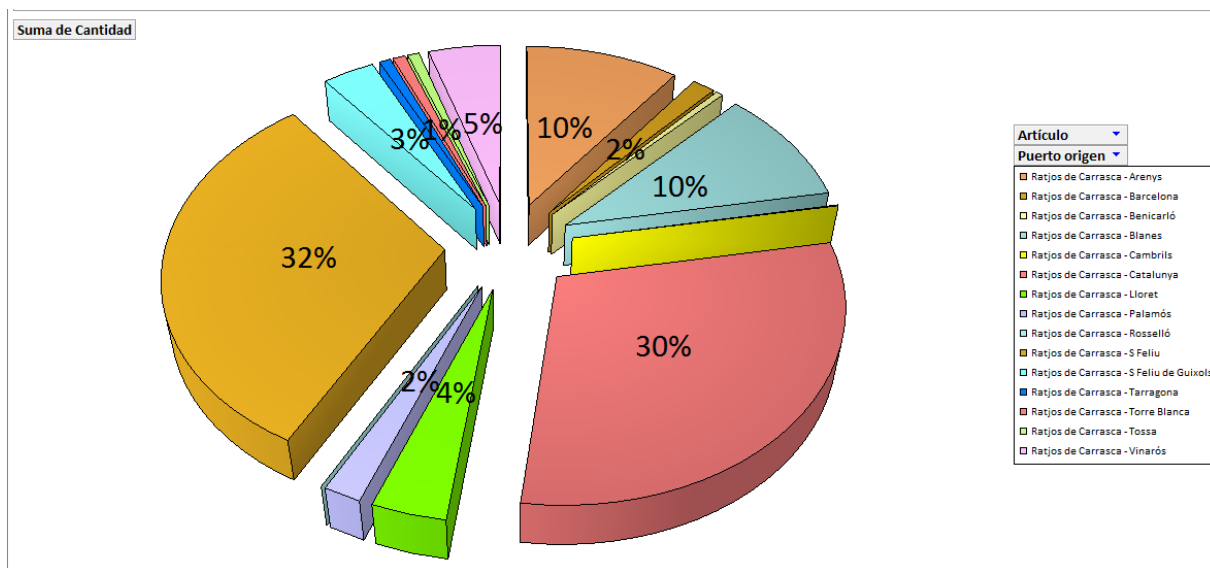
Mapa 1. Regiones madereras y vías fluviales en España.

³³³ Fuente: Piqueras Habas Juan et al. op., cit. p 130.

Dado el origen catalán de la madera valenciana cabría decir que, al menos en el caso valenciano, se aplicaría, para este periodo, el análisis de John Thomas Wing en el sentido de que la principal fuente de suministro sería pirenaica debido a las facilidades fluviales de transporte que constituirían una ventaja frente a fuentes de madera más próximas al Reino, como las del Maestrazgo, que carecerían de estas condiciones. La información de la base de datos de *Petage de Mar* permite observar que ha habido una variación de la flora y donde actualmente se documentan coníferas en la base de datos se constata el predominio de la encina, proceso de sustitución favorecido por las necesidades de la industria maderera.

Gráfica 227

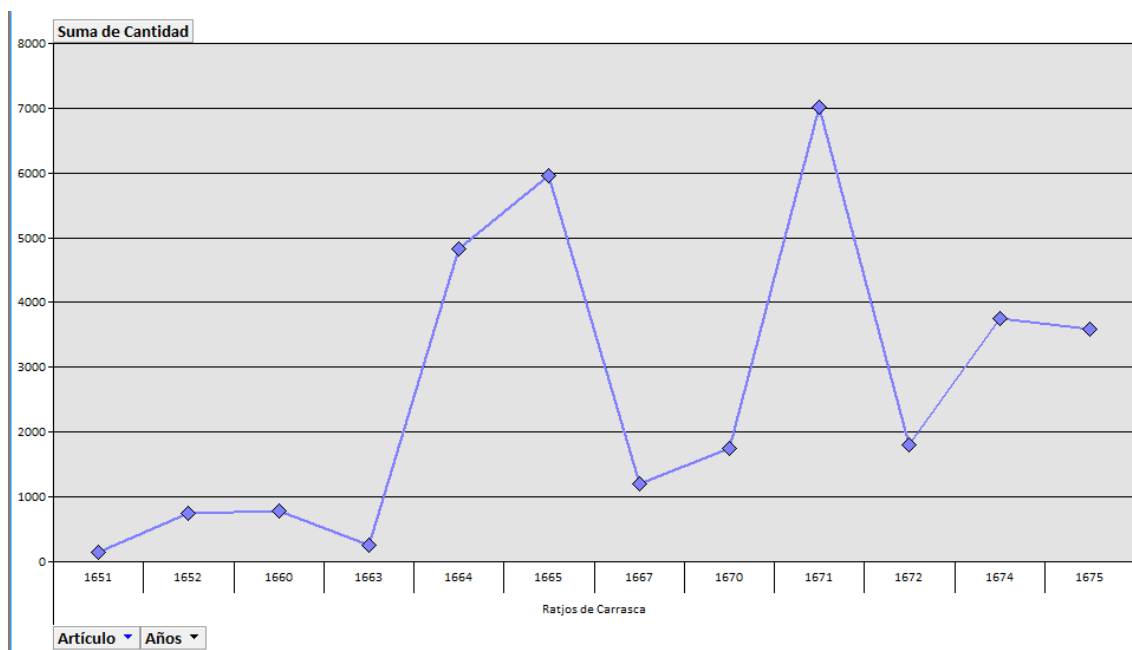
Porcentaje de radios de encina por puertos



Por remitentes, los resultados son los siguientes: De treinta y cinco comerciantes debemos destacar por orden en primer lugar a Batiste Estopinyà que envía 4.720 radios, es decir el 15 %, seguido de Pere Fort con 2.249 radios o el 7 % y Pedro Matón 2.096 radios o el 7 %. El 45 % del mercado restante quedaría en manos de una cantidad heterogénea de comerciantes entre los tendríamos a aquellos que están entre un 4 y un 6 % que sumarían el 40 %. Entre ellos tendríamos a Geroni Romero con 1.920 radios o el 6 %, Pere Buscarons con 1.800 radios o el 6 %, Joan Verderà con 1.500 radios o el 5 %, Jaume Remoy con 1.428 radios o el 5 %, Josep Roure con 1.320 radios o el 4 %, Gaspar Pachés con 1.260 radios o el 4 %, Joan Orlriu con 1.200 radios o el 4 %; Vicent

Gráfica 230

Evolución de la llegada de radios de encina a Valencia (1.651-1.675)



La tendencia nos muestra unos inicios muy pobres entre 1652 y 1663. Estas fechas se corresponden con el final de la revuelta catalana y la continuación de la guerra con Francia hasta 1.659, sin embargo, el comercio no se recupera hasta 1.664 con la llegada de 3.120 radios, con el origen genérico de Cataluña y, a partir de 1665, comienzan a identificarse más los distintos orígenes catalanes: Blanes, Lloret, San Feliu, Arenys. En 1.670 se observa un fuerte descenso, en 1.671 una recuperación y el final del periodo, entre 1.672 y 1.675 puede calificarse de estabilización alrededor de unos 1.500 radios anuales aproximadamente. Desde 1.673 España entra en guerra con Francia como aliada de Holanda con el ejército francés empeñado en la frontera holandesa. En 1674 Inglaterra queda fuera de combate y la escuadra holandesa asegura las comunicaciones españolas del Mediterráneo hasta la batalla de Stromboli de 1.676 que da a Francia el control del Mediterráneo occidental. En este breve lapso de tiempo, el comercio naval de corta distancia, entre Cataluña y Valencia, tiene un respiro.

Ejes de transporte o embarcación

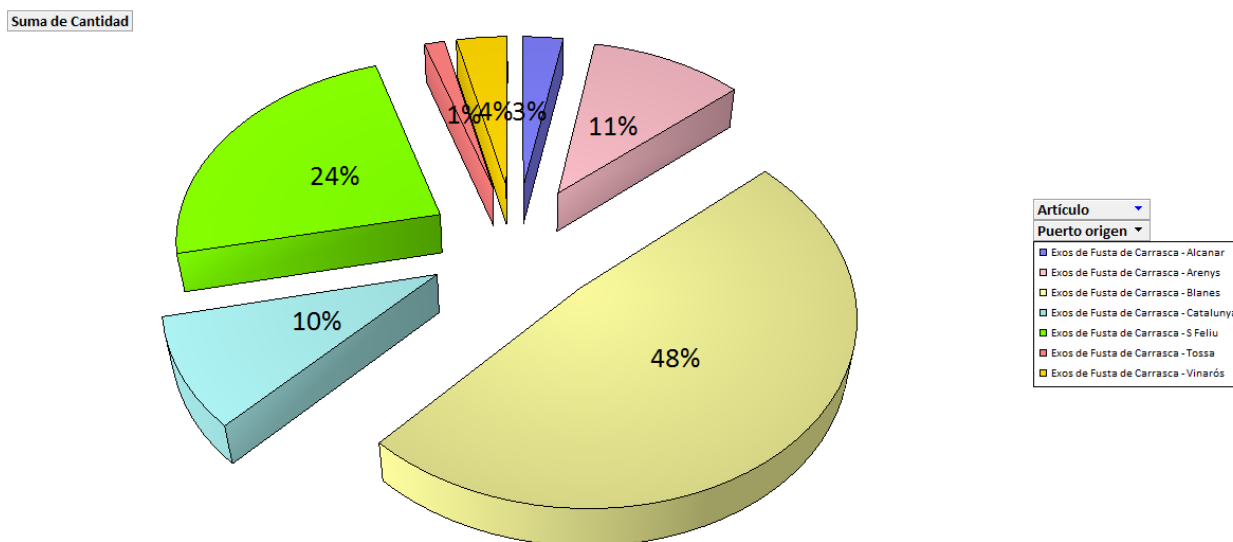
Los ejes de transporte o embarcación se pueden clasificar en: ejes el 18 %, ejes madera de encina el 17 %, ejes redondos el 17 %, ejes de encina el 13 %, ejes encina el 10 %, ejes encina de carro el 7 %; ejes de carro el 6 %, ejes de carros el 4 %, ejes de cola encina el 4 %; ejes de carro de encina el 1 %, ejes de nave el 2 %, ejes de carro encina o el 1 %, ejes de carro de encina el 1 %, ejes de lanzas el 1 %.

Para simplificar el panorama vamos a contar los ejes encina, los ejes de encina y los ejes de madera de encina como una sola categoría con la denominación de ejes de madera de encina, para evitar duplicidades. Esta categoría constituye el 40 % del total. Los ejes encina de carro, los ejes de carro encina, y los ejes de carro de encina, agrupados son el 9 %. Y los ejes de Carro y los ejes de Carros son el 10 %. En consecuencia, nos centraremos en los ejes de madera de encina y en los ejes sin especificar.

A lo largo del periodo estudiado llegan al puerto del grao de Valencia 421 unidades que podemos distribuir del siguiente modo: Según su procedencia de Blanes llegan 204 unidades o sea el 48 %; de San Feliu llegan 99 unidades o sea el 25 %; de Arenys llegan 45 unidades o el 11 %; de Cataluña sin especificar llegan 40 unidades o el 10 %; de Vinaroz llegan 15 unidades o el 4 %; de Alcanar llegan 13 unidades o el 3 %; y de Tossa 6 unidades o el 1 %.

Gráfica 231

Porcentaje de ejes de madera de encina por puertos



Por remitentes tenemos a Antonio María Franguelo con 200 unidades o el 48 %. Le sigue Antoni Payví con 50 unidades o el 12 %; Antoni Aygües Vives con 49 unidades o el 12 %; Paulino Funes con 45 unidades o el 11 %; Joan Espígol con 40 unidades o el 10 %; Joan Forner con 15 unidades o el 4 %, y Miquel Queralt con 12 unidades o el 3 %. Por puertos Antonio María Franguelo trabaja en exclusiva con Blanes, Antoni Payví y Antoni Aygües Vives trabajan con San Feliu; Paulino Funes con Arenys; Joan Espígol con Cataluña; Joan Forner con Vinaroz y Miquel Queralt con Alcanar.

Por destinatarios, Antonio María Franguelo aparece como el principal importador, seguido de Antoni Payví, Antoni Aygües Vives, Paulino Funes, Joan Verdera Joan Forner y Miquel Queralt. El proceso importador lo lleva a cabo la misma persona en origen y en destino con la excepción de Joan Espígol de Cataluña que le remite la carga a Joan Verdera de Valencia.

La tendencia a lo largo del periodo estudiado refleja una constante, el predominio catalán en el suministro de madera y, a partir de ahí, un desfase entre 1.652 y 1660 caracterizado por una escasez de relaciones en la que el factor clave es la guerra con Francia (1.635-1.659) y la etapa que va de 1.663 a 1.667 en la que hay una reactivación del comercio. Por lo que se refiere al último tramo del periodo estudiado conviene señalar que, aunque se han extraviado el legajo de 1.668 posiblemente haya

otra caída en este año al coincidir con la guerra de devolución y, por último, en plena guerra contra Holanda llega un envío de una embarcación al tratarse de un envío aislado no puede trazar una tendencia.

La navegación es directa sin escalas en el 100 % de los casos.

11.1 Droguería

Cera

A lo largo del periodo estudiado llegan al puerto de Valencia unas 7.321,74 @ de cera que se dividen en las siguientes categorías: Cera amarilla que representa 3.877,07 @, Cera que representa 3.221,98 @, Cera amarilla que se deshace 136,16 y el resto Cera blanca, Cera para obrar y crea de fresas con cantidades ínfimas. En consecuencia, nos centraremos en las dos variedades principales:

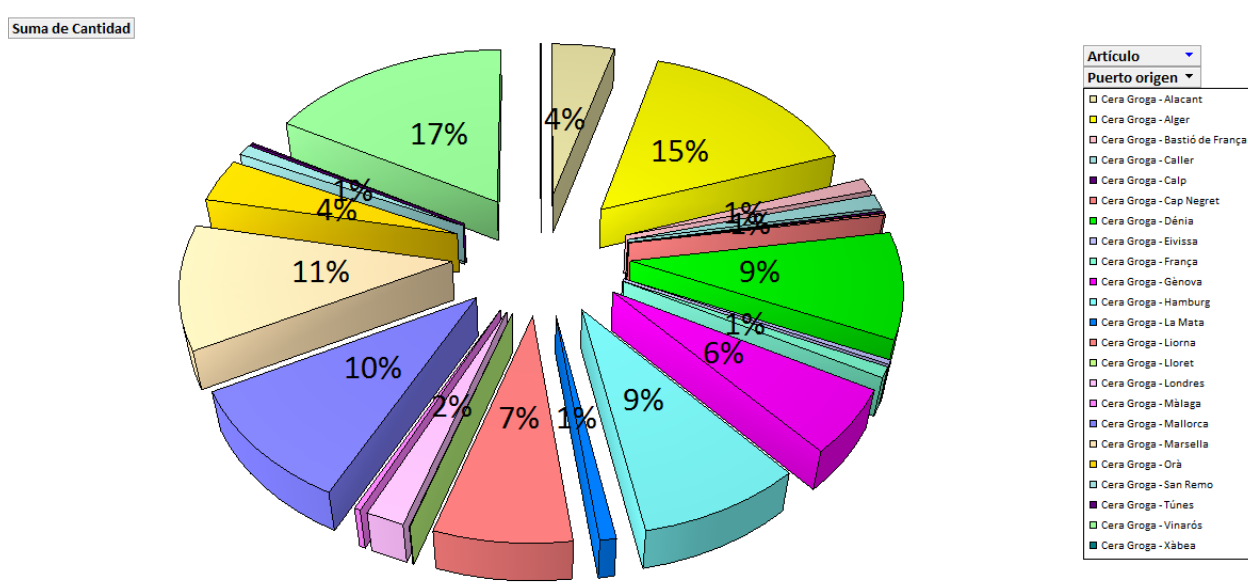
Cera amarilla

Por orden los puertos son los siguientes, en primer lugar tenemos a Vinaroz con 650,41 @ o el 17 %, seguido de Argel con 593,3 @ o el 15 %, Marsella con 417,08 @ o el 11 %, Mallorca con 388,08 @ o el 10 %, Denia con 356,55 @ o el 9 %, Hamburgo con 331 @ o el 9 %, Liorna con 275 @ o el 7 %, Génova con 215,48 @ o el 6 %, Alicante con 169,27 @ o el 4 %, Orán con 148,82 @ o el 4 %, Londres con 78 @ o el 2 %, Cagliari con 50 @ o el 1 %, Bastión de Francia con 46 @ o el 1 %, San Remo con

38 @ o el 1 %, Francia con 35,18 @ o el 1 % y La Mata con 32,78 @ o el 1 %. La mercancía en tránsito representa tan sólo un 2 % correspondiente a dos envíos de Mallorca a Castilla y de Alicante a Cataluña.

Gráfica 232

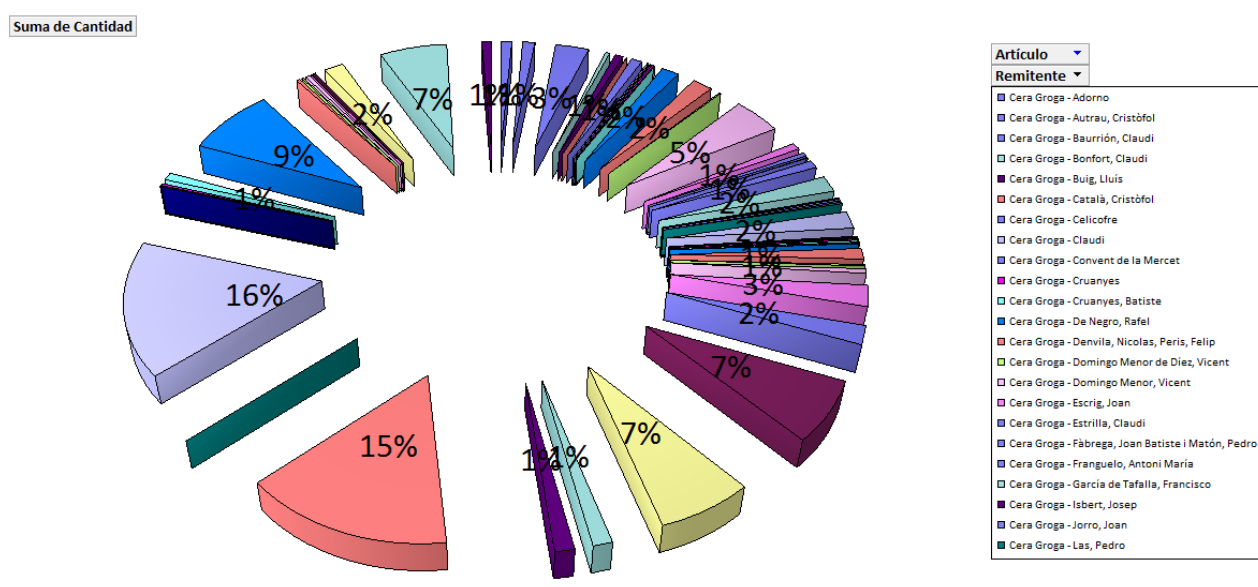
Porcentaje de cera amarilla por puertos



Por remitentes tenemos a cincuenta y tres comerciantes, de los cuales los principales son: el rey con 626,11 @ o el 16 %; Miquel Puig con 593,2 @ o el 15 %; Jogim Davit Selicofre con 331 @ o el 9 %; Felip i Crisóstomo Peris con 280,29 @ o el 7 %; Camilo Piaja con 275,23 @ o el 7 %; Lluís Viguet con 253,6 @ o el 7 %; Vicent Domingo Menor con 181,59 @ o el 5 %; Claudi Baurrión con 126 @ o el 3 %; Benito Perier con 98,11 @ o el 3 %; Felip Peris con 86,3 @ o el 2 %; Juan Bautista Mantili con 82 @ o el 2 %; Francisco García de Tafalla con 78 @ o el 2 %; Nicolas, Peris y Felip Denvila con 76,18 @ o el 2 %; Benedito Vigó con 73,12 @ o el 2 %; Rafel De Negro con 66,18 @ o el 2 % y Pere Pichó con 55,38 @ o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suma un 10 %.

Gráfica 233

Porcentaje de cera amarilla por remitentes



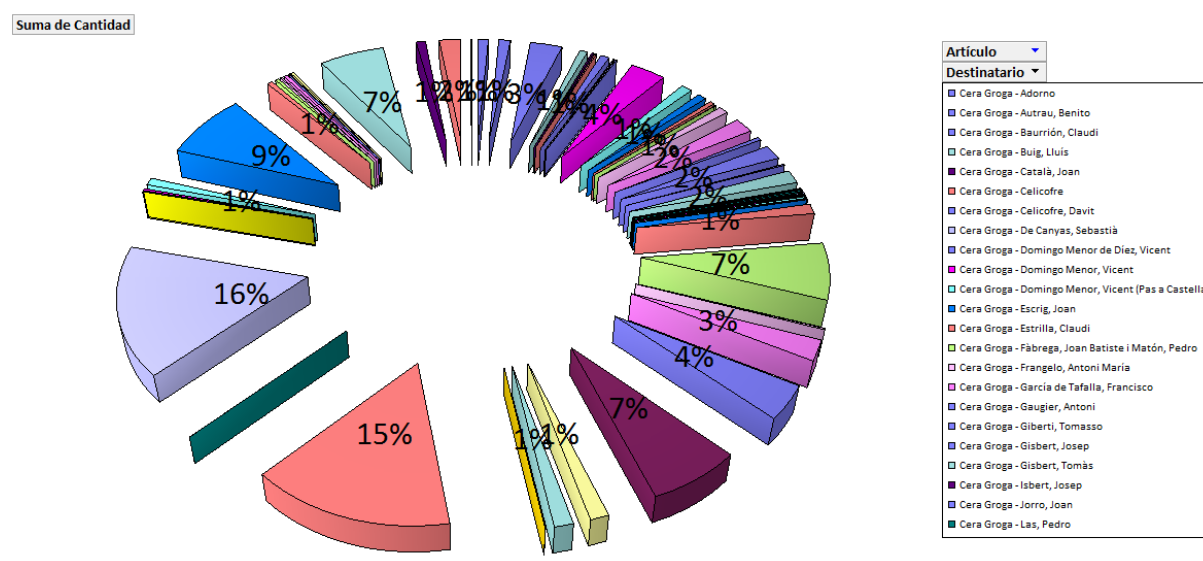
Por puertos, los remitentes son los siguientes: El rey actúa desde Vinaroz, pero, al tratarse de un envío por necesidades de la Corona, no tiene mayor significado a efectos de mercado. Miquel Puig que es el principal comerciante trabaja con Argel. Jogim Davit Selicofre trabaja con Hamburgo. Felip y Crisóstomo Peris trabajan con Denia. Camilo Piaja trabaja con Liorna. Lluís Viguet trabaja con Mallorca. Vicent Domingo Menor trabaja con Mallorca por un volumen de carga de 134,47 @ y con Orán por un volumen de carga de 47,11 @. Claudi Baurrión trabaja con Marsella. Benito Perier trabaja con Orán, aunque también se lo encuentra ocasionalmente en Alicante. Felip Peris trabaja con Marsella. Juan Bautista Mantili trabaja con Alicante. Francisco García de Tafalla trabaja con Londres. Nicolas Peris y Felip Denvila trabajan con Marsella. Benedito Vigó trabaja con Génova. Rafel De Negro trabaja con Génova. En cuanto a Pere Pichó éste despacha mercancía desde La Mata por un volumen de carga de 30,78 @, desde Málaga por un volumen de carga de 13 @, desde Denia por un volumen de 7 @ y desde Ibiza por un volumen de 4,59 @.

Los remitentes por puertos dan las siguientes cifras: Con Denia trabajan nueve comerciantes; con Marsella siete; con Orán siete; con Vinaroz cinco; con Génova cuatro; con Alicante cuatro; con Javea tres; con Ibiza tres; con La Mata dos; con Francia

dos; con Argel, Cagliari, Hamburgo, Londres, San Remo y Bastión de Francia uno respectivamente.

Los destinatarios son los siguientes: El rey con 625,11 @ o el 16 %; Miquel Puig con 593,2 @ o el 15 %; Jogim Davit Selicofre con 331 @ o el 9 %; Felip y Crisóstomo Peris con 280,29 @ o el 7 %; Joan Batiste Moyselo con 275 @ o el 7 %; Lluís Viguet con 253,6 @ o el 7 %; Felip Peris con 162,48 @ o el 4 %; Vicent Domingo Menor con 138,29 @ o el 4 %; Claudi Baurrión con 126 @ o el 3 %; Benito Perier con 98,11 @ o el 3 %; Tomasso Giberti Yagüe con 82 @ o el 2 %; Francisco García de Tafalla con 78 @ o el 2 %; Tomasso Giberti con 73,12 @ o el 2 %; Tomàs Gisbert con 66,18 @ o el 2 % y Pere Pichó con 55,38 @ o el 1 %. El resto de destinatarios del 1 % suma un 9 %.

Gráfica 234
Porcentaje de cera amarilla por destinatarios



Las relaciones se establecen del siguiente modo: El rey es remitente y destinatario, Miguel Puig es remitente y destinatario, Jogim Davit Selicofre es remitente y destinatario, Felip y Crisóstomo Peris es remitente y destinatario. En cambio, Joan Batiste Moyselo de Valencia cuenta con Camilo Piaja como socio en Liorna. Lluís Viguet actúa como remitente y destinatario. Peris Felip actúa como remitente y destinatario en relación con el puerto de Marsella en la mayoría de los casos, aunque actúa de forma conjunta en el mismo puerto para negocios puntuales con Nicolas Denvila. Vicent Domingo Menor actúa como remitente y destinatario, tanto en relación con Mallorca como con Orán. Claudi Baurrión actúa como remitente y destinatario.

Benito Perier actúa como remitente y destinatario fundamentalmente en relación con Orán y de forma testimonial en relación con Alicante. Tomasso Giberti Yagüe de Valencia cuenta con Juan Bautista Mantili en Alicante. Francisco García de Tafalla actúa como remitente y destinatario. Tomasso Giberti de Valencia actúa como destinatario de Benedito Vigó de Génova. Tomàs Gisbert de Valencia actúa como destinatario de Rafel de Negro de Génova. Y Pere Pichó actúa como destinatario en Valencia y remitente en relación con cuatro puertos de los cuales el principal es La Mata.

La navegación es directa en el 75 % de los casos y a través de las escalas en el 25 % restante siendo las rutas principales a través de las escalas: Liorna Mallorca Valencia con un volumen de carga de 275,23 @ y Hamburgo Alicante Valencia con 331 @ de volumen de carga.

A la hora de analizar la tendencia debemos tener cuidado con los envíos de Vinaroz por tratarse de envíos extraordinarios por necesidades de la Corona que no reflejan la coyuntura del mercado. Hecha esta salvedad se observa que los tres puertos principales son Argel, Marsella y Mallorca, pero Argel, siendo el más importante en términos absolutos, sólo aparece en 1.651 para desaparecer completamente a lo largo de todo el periodo, lo mismo puede decirse de Hamburgo y de Denia que tiene un gran volumen en 1.671 pero el resto del periodo prácticamente no envía nada. Los envíos de cera amarilla que más continuidad tienen son los de Francia y estos no son continuos debido a las guerras. En 1.651 tenemos envíos de Liorna, en 1652 tenemos envíos de Génova, y entre 1.659 y 1667 tenemos envíos casi testimoniales de diversas ciudades. Esto contrasta con los envíos extraordinarios de Vinaroz. La cera, además de los usos civiles para hacer cirios para el alumbrado, como impermeabilizador de cuerdas, madera y cuero, tenía usos militares para hacer mezclas explosivas.³³⁴ En ese sentido la acción de la monarquía si bien no refleja la realidad del mercado probablemente lo que intente sea corregir una situación de insuficiencia de ese mismo mercado.

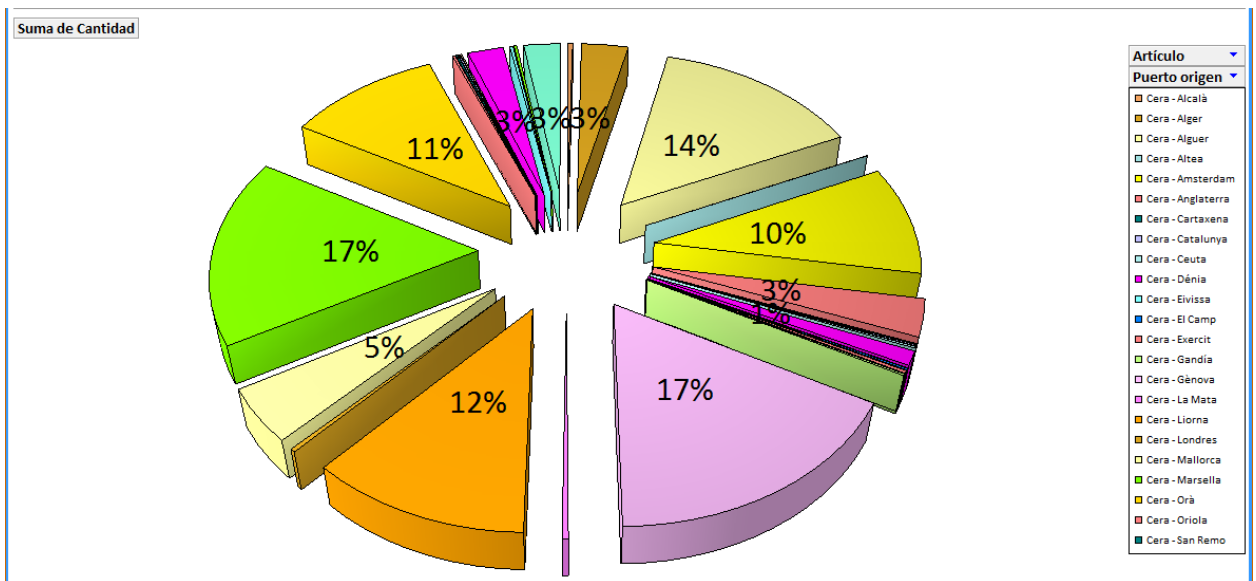
³³⁴ Collado, Luís *Platica Manual de Artillería*. Milán, 1.592, “Del modo de hacer las bombas” pp 84- 86.

Cera

Por puertos tenemos la siguiente relación: En primer lugar, figura la mercancía en tránsito afecta al 8 % de los envíos que corresponden un 5 % a Orán, con destino a Mallorca, 18,14 @ y Cataluña, 120,14 @, y un 3 % a Mallorca con destino a Castilla. A partir de ahí Génova remesa en primer término 527,43 @ o el 17 % y le sigue en segundo lugar Marsella con 482,25 @ o el 17 %; en tercero Alguer con 421,24 @ o el 14 %; en cuarto lugar, Liorna con 338,67 @ o el 12 %; Orán con 311,93 @ o el 11 %; Ámsterdam con 280,65 @ o el 10 %; Mallorca con 245,98 @ o el 5 %; Argel con 96,18 @ o el 3 %; Inglaterra con 94 @ o el 3 %; Sicilia con 80,15 @ o el 3 %; Vinaroz con 75,57 @ o el 3 % y Denia con 37,29 @ o el 1 %.

Gráfica 235

Porcentaje de cera por puertos



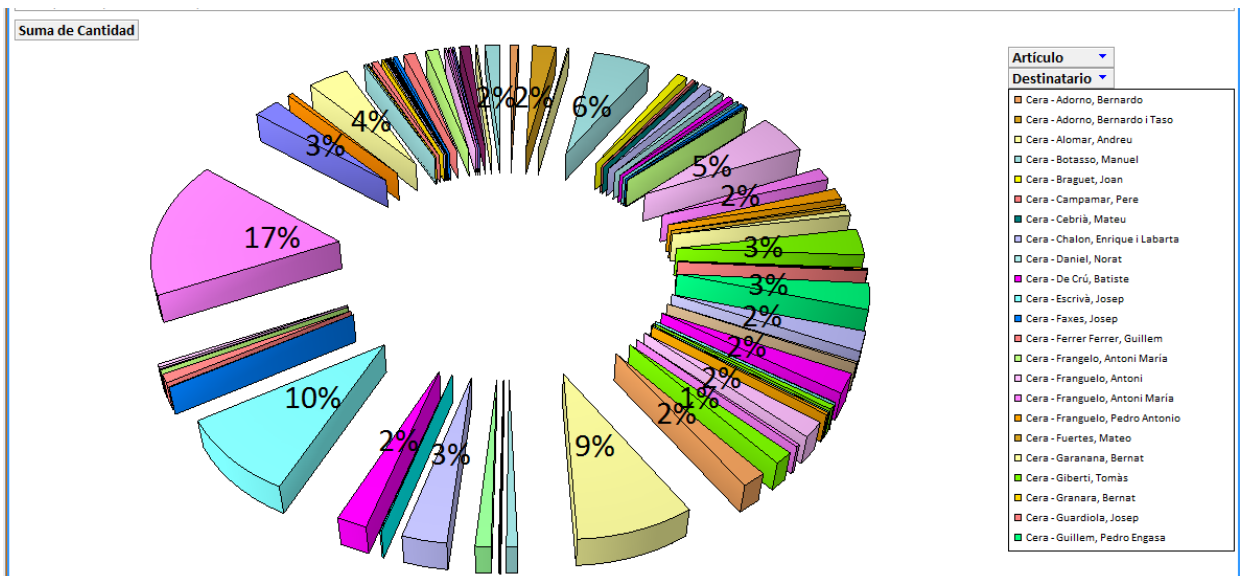
Los remitentes se ordenan del siguiente modo:

En primer lugar, figura Miquel Puig de l'Alguer con 488,42 @ o el 17 %; en segundo Joan Batiste Moyselo de Liorna con 346,95 @ o el 12 % y en tercero a Felip y Crisóstomo Peris de Ámsterdam con 272,17 @ o el 9 %: estos tres comerciantes copan el 37 % de la mercancía remitida.

a ocho, de los cuales los principales son Bernat Garanana al que corresponde el 26 %, seguido de Josep Faxes que representa el 16 % de los envíos locales. En Denia tenemos a siete, de los cuales el principal es Antoni Mulet que representa el 65 %. Con Mallorca actúan cuatro de los cuales el principal es Conrado Esteve que copa el 83 % de los envíos. Con Liorna trabajan cuatro, siendo el principal de ellos que representa el 79 % de los envíos. En Ámsterdam hallamos tres, de los cuales los principales son los hermanos Peris, Felip y Crisóstomo. Con Argel trabajan dos, siendo el principal Miquel Puig que representa el 70 % y en el resto de los puertos sólo hay un remitente por plaza.

Por destinatarios tenemos a Miquel Puig con un 488,42 @ o el 17 %; a Felip y Crisóstomo Peris con 272,17 @ o el 10 %; a Joan Batiste Moyselo con 248,65 @ o el 9 %; a Manuel Botasso con 161 @ o el 6 %; a Antoni Franguelo con 145,48 @ o el 5 %; a Felix Romero con 114,51 @ o el 4 %; a Tomàs Giberti con 94,41 @ o el 3 %; a Polín Pavitos con 94 @ o el 3 %; a Pedro Engasa Guillem con 91,18 @ o el 3 %; a Joan Ribera con 72,23 @ o el 3 %; a Mateu Guió con 68 @ o el 2 %; a Javert Gabriel con 68 @ o el 2 %; a Bernardo Adorno y Tasso con 67@ o el 2 %; a Benito Perier con 64,23 @ o el 2 %; Pedro Matón con 53,59 @ o el 2 %; Joan Agustí Moyselo con 53 @ o el 2 %; Antoni María Franguelo con 46,18 @ o el 2 %; y Vicent Ximeno con 43,18 @ o el 2 % y Francisco Monné con 42,11 @ o el 1 %. El resto de los destinatarios del 1 % suma un 16 %.

Gráfica 237
Porcentaje de cera por destinatarios



Las relaciones se establecen del siguiente modo: Miquel Puig actúa como remitente y destinatario; Felip y Crisóstomo Peris, Joan Batiste Moyselo y Manuel Botasso, también y la primera excepción que encontramos es con Félix Romero que es destinatario de la carga de Esteve Conrado a partir de 114,51 @ pero tampoco parece haber una regla fija porque también se encuentran muchos casos de pequeños comerciantes que actúan como destinatarios y remitentes.

La navegación es directa en el 77 % de los casos y la navegación a través de las escalas se refiere a las siguientes rutas: Ámsterdam Alicante Valencia con 189,47 @ frente a la ruta directa Ámsterdam Valencia de 91,18 @; ruta Inglaterra Alicante Valencia con 94 @; Liorna Barcelona Valencia con 181,07 @ frente a la ruta directa Liorna Valencia de 157,6 @. El resto del comercio fluye por rutas directas salvo alguna carga aislada.

En cuanto a la tendencia, no hay una tendencia clara pero sí podemos ver años malos en 1.652, 1653, luego en 1.663 y 1.664, un pico en 1667 y una nueva caída en 1.672 que contrastan frente a los demás. Al mismo tiempo hay dos ámbitos geográficos claros: Uno la costa franco ligur del Mediterráneo occidental y por otro lado el Norte de África que parecen los ámbitos naturales de suministro y por otro lado la penetración progresiva de las potencias navales como Holanda e Inglaterra en este comercio. De 1.651 a 1.659, paz de los Pirineos se observa una ausencia notable de comercio salvo envíos importantes de Génova, Ámsterdam y Alguer, es decir aliados de la Corona española o zonas de soberanía española, con la excepción de Argel en 1.654, y a partir de 1.659 parece haber una normalización del comercio pero de 1.663 a 1.664 se observa otra caída que coincide con la guerra austro turca en la que tomaron parte Francia y Piamonte como aliados de Austria y si bien ello no afecta directamente a los flujos comerciales sí puede afectar indirectamente en el sentido de que Francia tenía mayor crédito para comprar que España en esos momentos para subvenir sus necesidades. La caída entre 1.667 y 1.668 coincide con la guerra de la devolución y el último descenso de 1.672 que coincide con una gran sequía y con el progresivo involucramiento de España en la guerra franco holandesa.

Goma

De los doce tipos de goma que arriban al puerto de Valencia, las dos categorías fundamentales son la goma arábica, con 2.521,29 @, y la goma a secas, con 2096,49 @. Entre ambas suman 2.730,78 @ o sea el 92 % del total.

Goma arábica

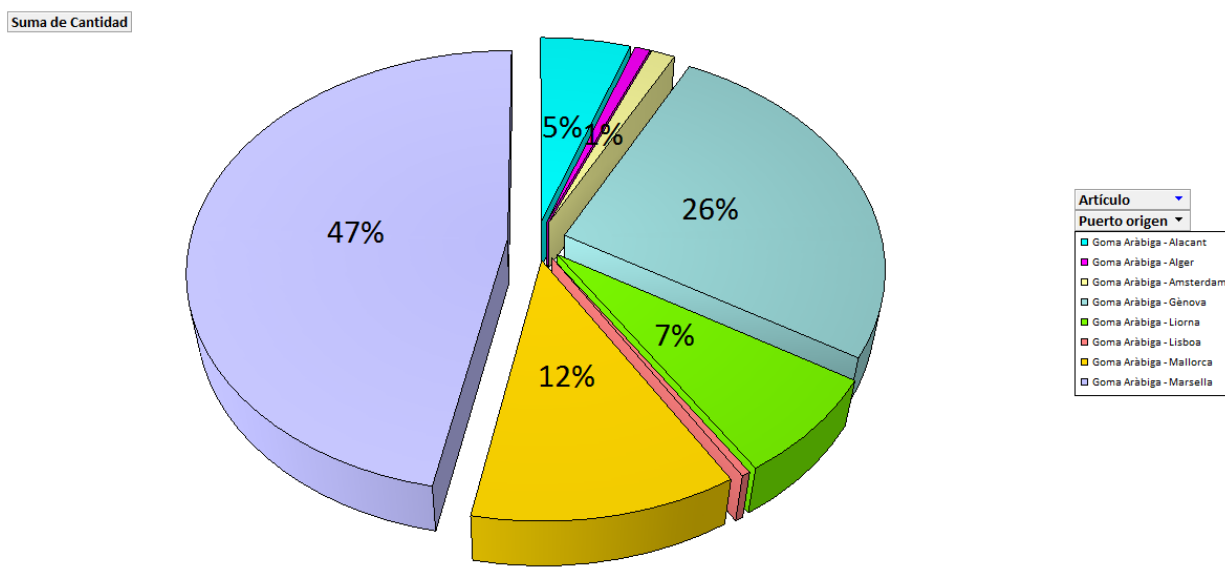
La goma arábica es un producto de la acacia de la familia de las leguminosas cuyo origen es Adén que, además de propiedades adhesivas, posee propiedades farmacológicas y era producto de boticarios. *“Es la exudación gomosa (gomo-resina) producida al incidir la corteza de la acacia (Acacia vera Wild.), árbol de la familia mimosaceae. Forma así una mezcla de goma y resina, originaria en África desde Arabia hasta Senegal. Se conoce por los antiguos egipcios desde hace más de 4.000 años. Dioscórides en lo referente a este compuesto señalaba: "Dicen que aplicada con un huevo en forma de emplasto no deja salir las vexigas de las quemaduras". Por ello, la goma arábica tenía múltiples usos, entre lo que destacan: base de las pastas pectorales, diascordio, triaca, midritato, emoliente tópico para las mucosas inflamadas, pectoral y dulcificante disuelta en la boca e irritación de las vías urinarias. Bernardo de Gordonio lo recomienda para las úlceras de los riñones en forma de trociscos elaborados con numerosos simples, entre los que destacan las cuatro simientes frías, simiente de adormideras blancas, de arrayán, goma arábica y bol arménico; así como para las úlceras de los riñones por vía oral y para las de la vejiga en instilaciones disuelto en leche. Francisco Díaz cita a Avicena y recomienda un remedio usado por este, del cual tiene experiencia para quebrar la piedra. Una tisana emoliente a base de goma arábica fue utilizada básicamente como antiflogístico o emoliente para la irritación de los órganos urinarios hasta finales del siglo XIX.”*³³⁵

Por puertos los resultados que obtenemos son los siguientes, en primer lugar, Marsella con 1183,72 @ o el 47 %. Le siguen Génova con 662,17 @ o el 26 %, y

³³⁵ MERCANT, J.. Aportación a la historia de la farmacoterapia urológica. *Actas Urol Esp* [online]. 2011, vol.35, n.2, pp. 99-106. ISSN 0210-4806. <http://dx.doi.org/10.4321/S0210-48062011000200008>.

Mallorca con 291,89 @ o el 12 %, Liorna con 182,71 @ o el 7 %, Alicante con 133 @ o el 5 % y Ámsterdam con 35,18 @ o el 1 %.

Gráfica 238
Porcentaje de goma arábica por puertos

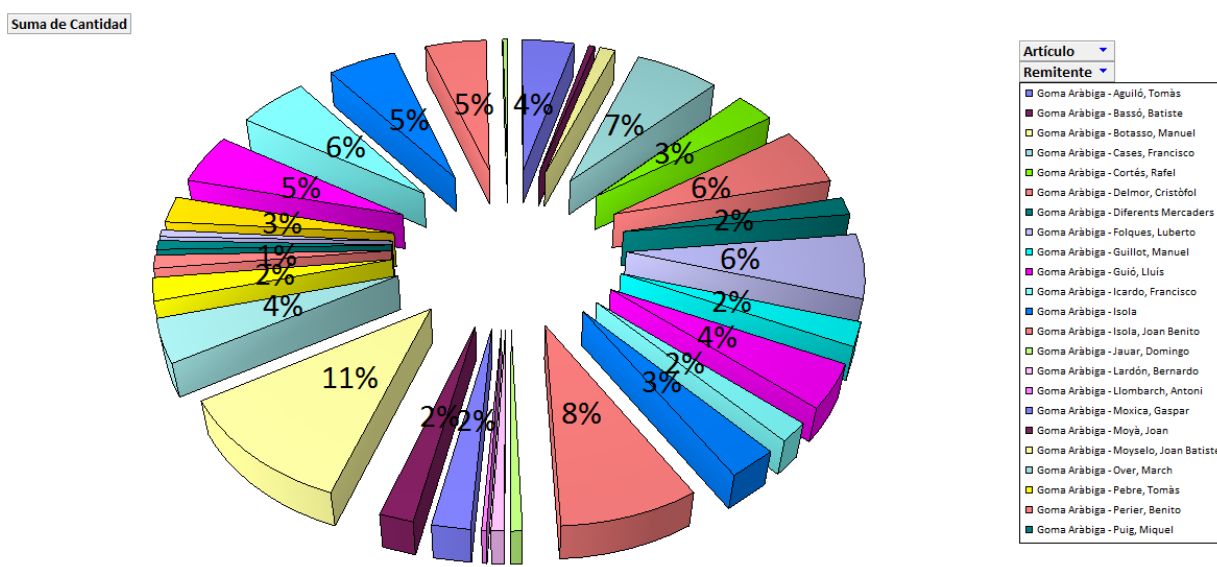


Por remitentes tenemos los siguientes resultados: En primer lugar, destaca Joan Batiste Moyselo con 285,53 @ o el 11 %. Le siguen Joan Benito Isola con 207,17 @ o el 8 %; Francisco Cases con 168 @ o el 7 %; Luberto Folques con 160 @ o el 6 %; Joan Batiste Sunyer con 139,65 @ o el 6 %; Lossants Vicent con 137 @ o el 5 %; Totsants Vicent con 136 @ o el 5 %;³³⁶ Ascanio Sobregondi con 127 @ o el 5 %; Lluís Guió con 110 @ o el 4 %; Tomàs Aguiló con 105 @ o el 4 %; March Over con 108 @ o el 4 %; Cristòfol Delmor con 146,18 @ o el 3 %; Rafel Cortés con 78,23 @ o el 3 %; Isola con 75 @ o el 3 %; Baltasar Roys con 66 @ o el 3 %; Manuel Guillot con 59,18 @ o el 2 %; Gaspar Moxica con 57 @ o el 2 %; Tomàs Pebre con 57 @ o el 2 %; Joan Moyà con 51 @ o el 2 %; Francisco Icardo con 48 @ o el 2 %; Diferentes mercaderes con 45 @ o el 2 %; y Benito Perier con 33 @ o el 1 %.

³³⁶ Posiblemente Totsants Vicent y Losants Vicent sean el mismo.

Gráfica 239

Porcentaje de goma arábica por remitentes

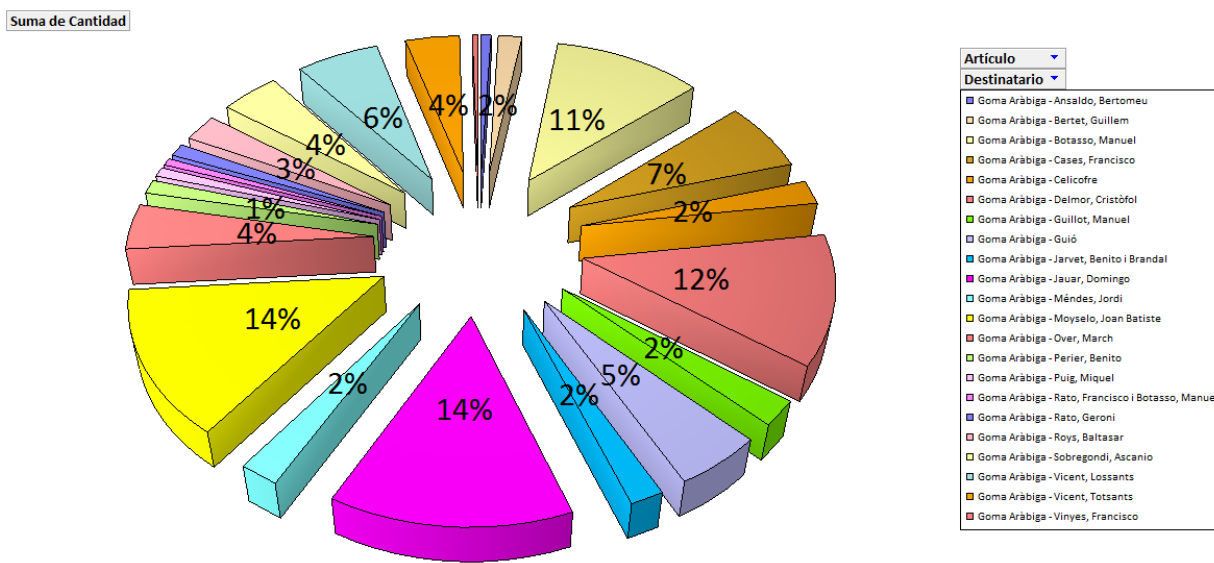


Por puertos podemos reagrupar a los remitentes del siguiente modo: Con Marsella trabajan doce remitentes; con Génova nueve; con Mallorca cinco, Con Alicante tres; con Liorna dos y con el resto uno por puerto. Con Marsella se relacionan: Totsants Vicent y Lossants Vicent, Luberto Folques, Francisco Cases y Cristòfol Delmor, entre los principales. Con Génova se relacionan: Joan Benito Isola, Ascanio Sobregondi y Joan Batiste Moyselo. Con Mallorca se relacionan: Tomàs Aguiló y Joan Batiste Sunyer. Con Alicante Gaspar Moxica, y Francisco Icardo. Con Liorna Joan Batiste Moyselo y con Àmsterdam Joan Batiste Sunyer.

Por destinatarios tenemos a: Joan Batiste Moyselo con 341,83 @ o el 14 %; Domingo Jauar con 341,78 @ o el 14 %; Cristòfol Delmor con 306,18 @ o el 12 %; Manuel Botasso con 282,17 @ o el 11 %; Francisco Cases con 168 @ o el 7 %; Lossants Vicent con 156,18 @ o el 6 %; Guió con 127 @ o el 5 %; Ascanio Sobregondi con 110 @ o el 4 %; March Over con 108 @ o el 4 %; Totsants Vicent con 103,18 @ o el 4 %; Baltasar Roys con 66 @ o el 3 %; Manuel Guillot con 59,18 @ o el 2 %; Jordi Méndes con 57 @ o el 2 %; Celicofre con 57 @ o el 2 %; Benito Jarvet y Brandal con 48 @ o el 2 %; Guillem Bertet con 45 @ o el 2 % y Benito Perier con 33 @ o el 1 %.

Gràfica 240

Porcentaje de goma aràbiga por destinatarios

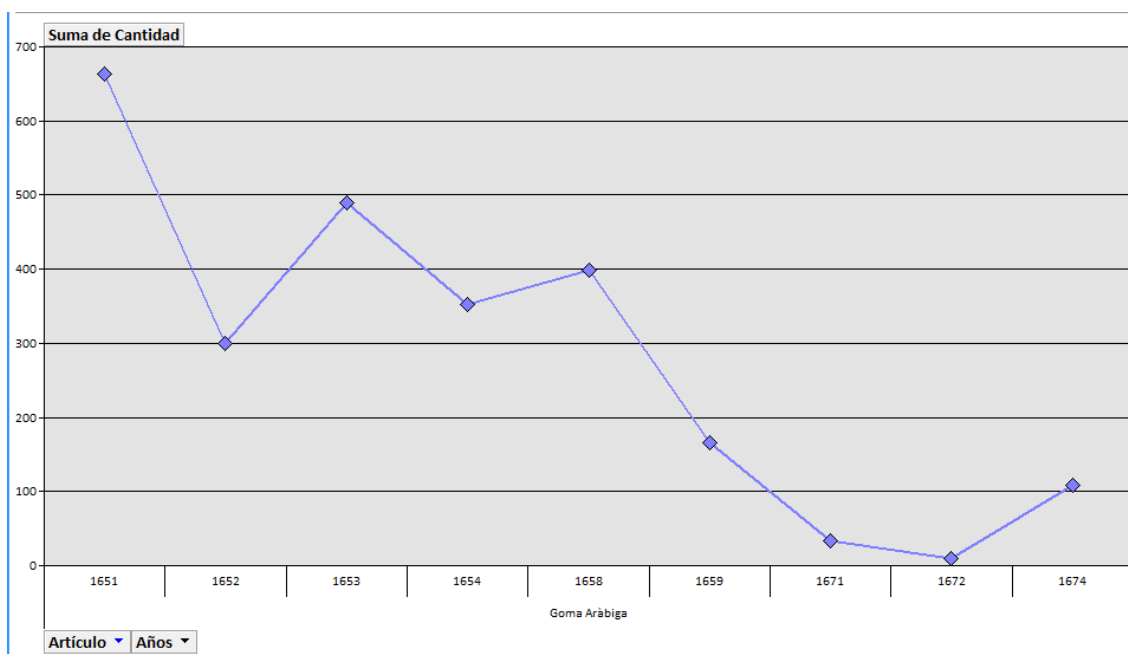


Las relaciones se establecen del siguiente modo: Manuel Botasso de Valencia mantiene relación con Joan Benito Isola por un volumen de carga de 201,17 @ y con Isola por un volumen de carga de 75 @. Posiblemente Joan Batiste Isola e Isola sean el mismo comerciante. Francisco Cases actúa como remitente de Marsella y destinatario de Valencia. Joan Batiste Moyselo de Valencia comercia por cuenta propia con los puertos de Liorna con 165,53 @ y Génova con 120 @ y por medio de socios en las plazas en relación con Mallorca desde donde remite Joan Batiste Sunyer y desde Génova con Antoni Llombarch, pero en ambos casos se trata de cantidades mínimas. Cristòfol Delmor es el destinatario de la carga de 160 @ de Luberto Folqués de Marsella y de forma marginal actuaría directamente con un envío de Marsella de 146 @. Lossants Vicent actúa como destinatario y remitente en relación con Marsella por un volumen de carga de 137 @ y por un volumen testimonial con Totsants Vicent con la misma plaza. Guió recibe 127 @ de Ascanio Sobregondi de Génova. Y Ascanio Sobregondi, ahora como destinatario, recibe a su vez 110 @ de Lluís Guió de Marsella. Marc Over actúa como destinatario y remitente en relación con Marsella por un volumen de carga de 108 @. Domingo Jauar es destinatario de la carga de 105 @ de Tomàs Aguiló de Mallorca; de 64 @ de Rafel Cortés de Génova; de 55,18 @ de Joan Batiste Sunyer de Mallorca; de 51 @ de Joan Moyà de Mallorca; y de 35,18 @ de Joan

Batiste Sunyer de Ámsterdam, quedando dos partidas menores de Mallorca administradas por Domingo Jauar y Rafel Cortés.

Gráfica 241

Evolución de la llegada de goma arábica a Valencia (1.651-1.675)



La tendencia a lo largo del periodo parece ser la sustitución de Génova por Marsella que entre 1.651 y 1.660. Las defensas de la ciudad son desmanteladas este último año, tras su conquista por Luís XIV, y, a partir de la paz de los Pirineos aproximadamente, el comercio decae. En este contexto Mallorca actúa como centro de reexportación y Liorna sustituye de forma efímera a Génova cuando las relaciones con la república de San Jorge se enfrían como consecuencia del apoyo que España brindaba a Finale debido a los altos precios que fijaban los genoveses para la concesión de créditos. La razón de esta tendencia posiblemente se deba a causas de mercado porque cuando contrastemos esta gráfica con la de la goma a secas observaremos que con los mismos puertos y con un producto parecido sin embargo la tendencia es distinta.

La navegación es directa en el 68 % de los casos y a través de Mallorca en el 14 % de los casos, Liorna en el 8 % de los casos y Barcelona en el 7 % de los casos. Las rutas a través de las escalas son: Génova Mallorca Valencia con 311 @ de carga; Génova Liorna Valencia con 207,17 @ de carga y Liorna Barcelona Valencia con 165,53 @ de carga.

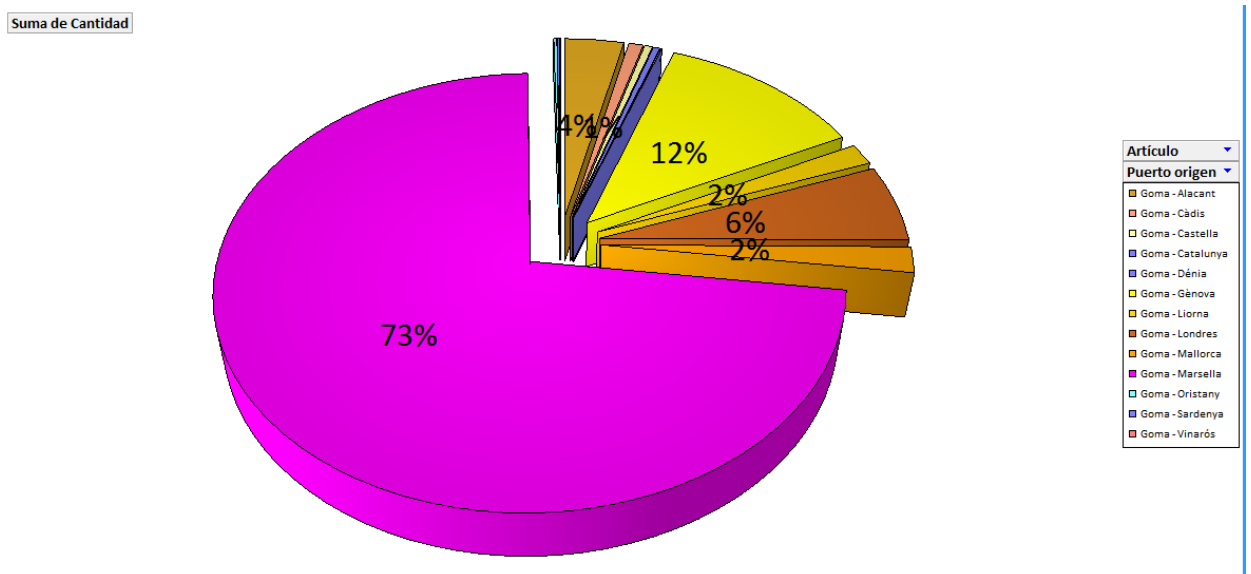
Goma

A lo largo de este periodo por el puerto de Valencia pasan 2.096,49 @, de las cuales conviene descontar 212,78 @ o el 9 % que se representa el tráfico portuario procedente de Génova y en menor medida de Marsella con destino a Castilla y a Alicante. Con lo que el cálculo quedaría del siguiente modo:

De trece puertos los principales puertos distribuidores son Marsella, al que corresponde 1.366,46 @ o el 73 % de los envíos y Génova con 230,54 @ o el 12 %; Londres con 110,23 @ o el 6 %; Alicante con 67,29 @ o el 4 %; Mallorca con 36,32 @ o el 2 %; Liorna con 31 @ o el 2 % y Cádiz con 16,6 @ o el 1 %,

Gráfica 242

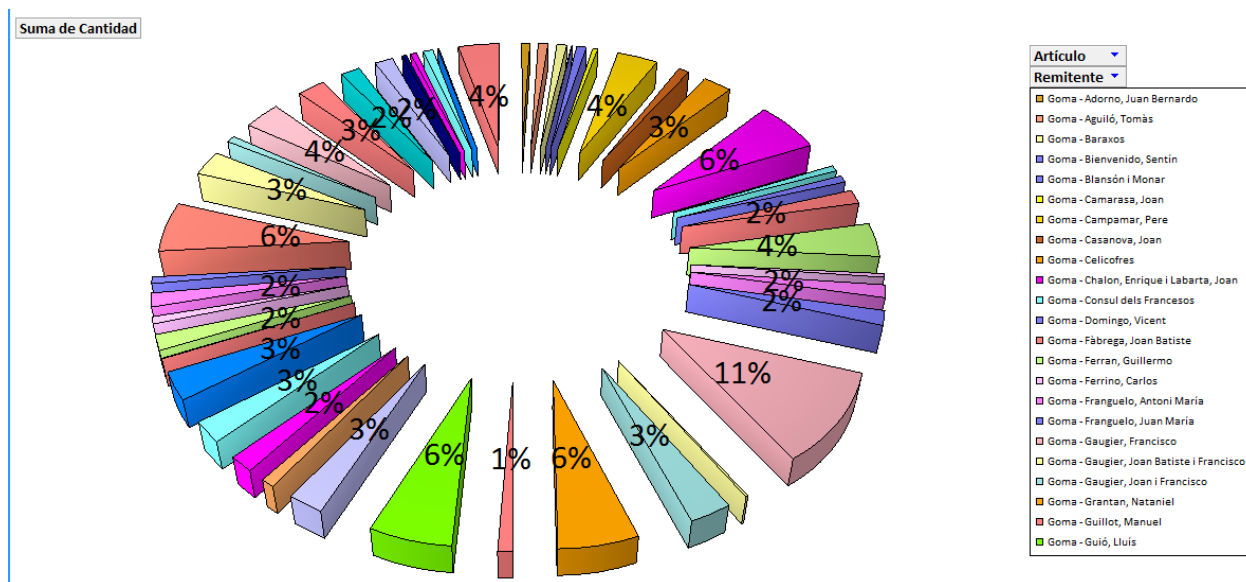
Porcentaje de goma por puertos



Los remitentes, por orden de importancia son: Francisco Gaugier con 206,12 @ o el 11 %; Enrique Chalón y Joan Labarta con 121,54 @ o el 6 %; Benito Perier con 115,36 @ o el 6 %; Lluís Guió con 114,18 @ o el 6 %; Nataniel Grantan con 110,23 @ o el 6 %; Guillermo Ferrán con 78,18 @ o el 4 %; Totsants Vicent con 76,29 @ o el 4

%; Pere Campamar con 75,3 @ o el 4 %; Felix Romero con 64,47 @ o el 4 %; Pedro Matón con 63 @ o el 3 %; Joan y Francisco Gaugier con 59 @ o el 3 %; Felip y Crisóstomo Peris con 59 @ o el 3 %; Celicofres con 53,11 @ o el 3 %; Nicolau Royel con 50,11 @ o el 3 %; Mateu Guió con 50 @ o el 3 %; Juan Pedro Matón con 48 @ o el 3 %; Nicolas Royer con 36 @ o el 2 %; Juan Pedro Masón con 36 @ o el 2 %; Claudi Monier con 35 @ o el 2 %; Joan Salonya con 34 @ o el 2 %; Juan María Franguelo con 33 @ o el 2 % y Antoni Oliver con 31 @ o el 2 %; Antoni María Frangelo con 29 @ o el 2 y Manuel Guillot con 20,51 % o el 1 %. El resto de remitentes del 1 % suma un 14 %.

Gráfica 243
Porcentaje de goma por remitentes

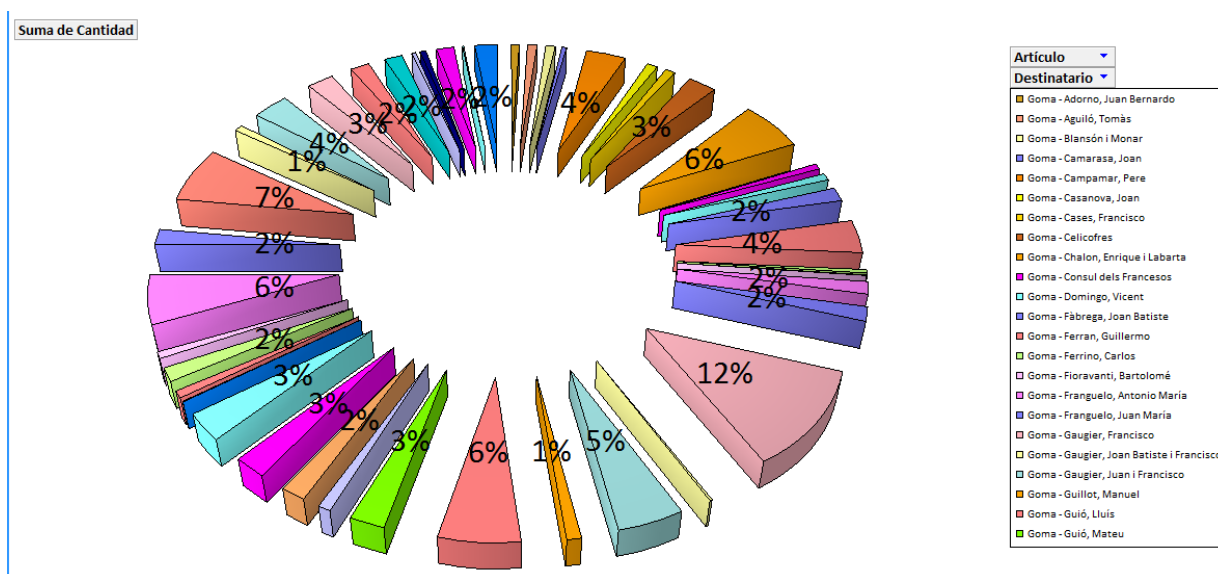


Los remitentes trabajan con los siguientes puertos. Marsella agrupa a veintiocho comerciantes; Génova a ocho, y el resto cada puerto que se relaciona con Valencia para este producto lo hace a través de un solo comerciante. A Francisco Gaugier le corresponde el 15 % de los envíos de Marsella para este producto con destino a Valencia, seguido por el dúo compuesto por Enrique Chalón y Labarta con un 9 %. En Génova tenemos a Pere Campamar que representa el 33 %, seguido de Pedro Matón con el 27 %. Por encima de las 50 @ coinciden remitente y destinatario en todos los casos.

Los destinatarios quedan del siguiente modo: En primer lugar figura Francisco Gaugier con 225,43 @ seguido o el 12 %; Felip y Crisóstomo Peris con 132,23 @ o el 7

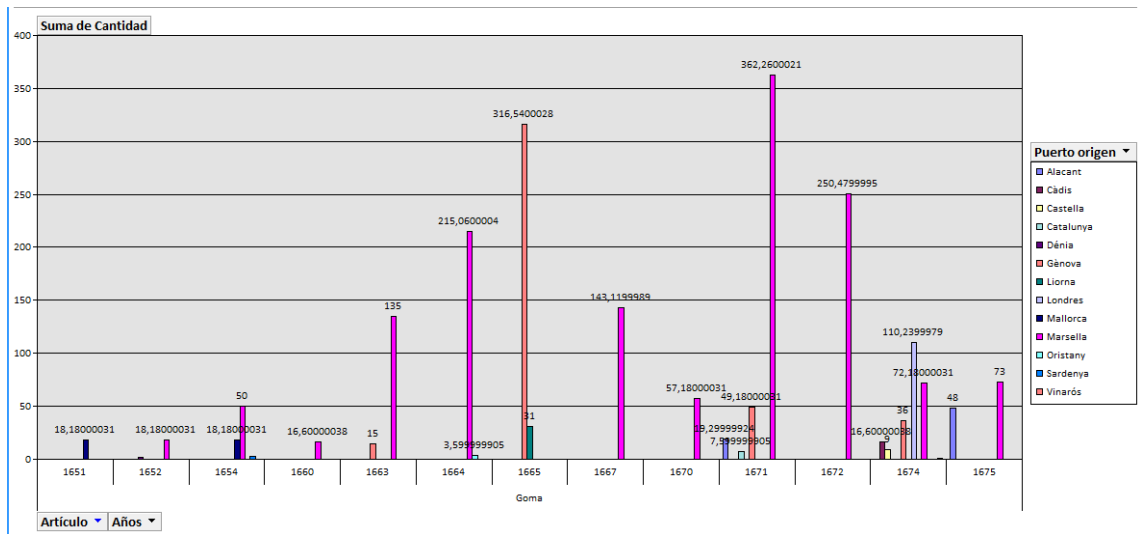
%; Enrique Chalón y Labarta con 121,54 @ o el 6 %; Benito Perier con 115,36 @ o el 6 %; Lluís Guió con 114,18 @ o el 6 %; seguido de Juan Francisco Gaugier con 94 @ o el 5 %; Guillermo Ferrán con 78,18 @ o el 4 %; Pere Campamar con 75,3 @ o el 4 %; Felix Romero con 67,47 @ o el 4 %; Pedro Matón con 63 @ o el 3 %; Celicofres con 53,11 @ o el 3 %; Nicolau Royel con 50,11 @ o el 3 %; Mateu Guió con 50 @ o el 3 %; Juan Pedro Matón con 48 @ o el 3 %; Totsants Vicent con 43 @ o el 2 %; Felip Peris con 37 @ o el 2 %; Juan Pedro Masón con 36 @ o el 2 %; Nicolas Royer con 36 @ o el 2 %; Joan Salonya con 34 @ o el 2 %; Vicent Totsants con 33,29 @ o el 2 %; Joan Batiste Fàbrega con 33 @ o el 2 %; Juan María Franguelo con 33 @ o el 2 %; Antoni María Franguelo con 29 @ o el 2 % y Manuel Guillot con 20,52 @ o el 1 %. El resto de destinatarios del 1 % suma un 11 %.

Gráfica 244
Porcentaje de goma por destinatarios



En cuanto a las relaciones por encima de las 50 @ coinciden siempre remitente y destinatario.

Gráfica 245
Evolución de la llegada de goma a Valencia (1.651-1675)



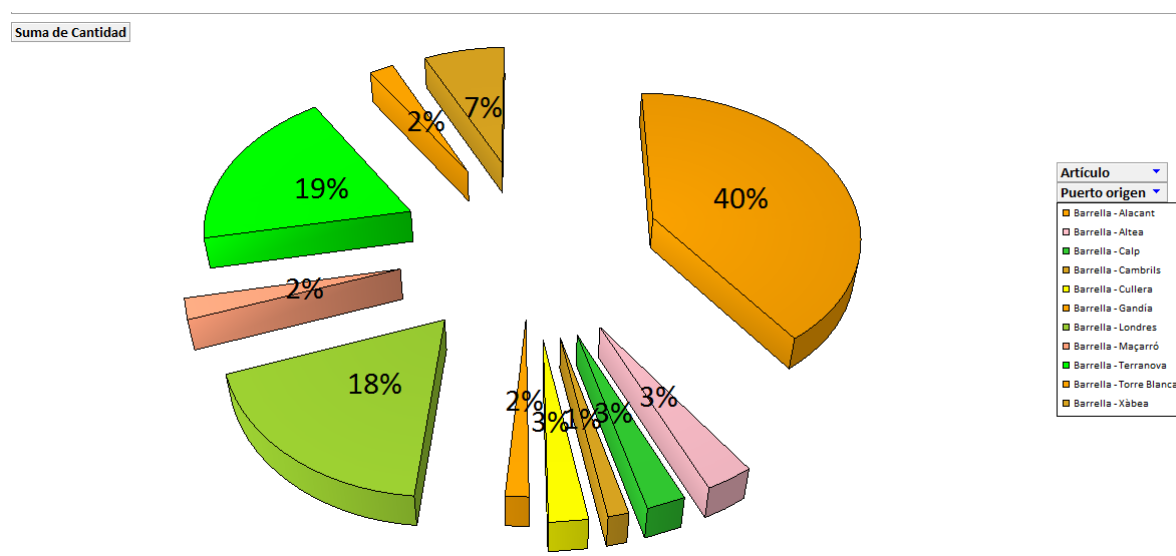
La tendencia es una irrupción progresiva de Marsella que se inicia de forma muy tímida en 1.652 con tan sólo 50 @ y salta a 135 y 215 @ en 1.653 y 1.654 con una breve interrupción genovesa en 1.665 con un pico de 316,54 @ para volver a la carga en 1.667 con 143,11 @ y crecer hasta 362,26 en 1.671. a partir de ahí las exportaciones francesas disminuyen, pero mantienen una presencia importante con la irrupción de Londres en 1.674. El conjunto es el predominio del comercio francés en primera instancia, seguido por el genovés de forma puntual y el inglés al final del periodo sin que podamos saber si se consolida porque ya se sale de nuestro periodo de estudio.

Barrilla

La barrilla es un ingrediente fundamental para la fabricación del jabón, junto con la sosa y el aceite y, a lo largo de este periodo, pasan por Valencia unas 6.233,55 @, de las cuales el 25 % corresponde a comercio en tránsito y ese 25 %, a su vez cabe desglosarlo en un 20 % que corresponde al comercio de Alicante con Barcelona, Tarragona, Marsella y Génova y un 6 % que corresponde al comercio entre Cartagena y

San Remo. En consecuencia, lo que realmente desembarca en el Grao de Valencia es el 75 % de la mercancía. Con las cifras corregidas los resultados son los siguientes: En primer lugar, destaca el puerto de Alicante de donde procede 1.856,18 @ o el 40 % del producto, seguido a continuación por Terranova con 870,33 @ o un 19 % y por Londres con 848,35 % o un 18 %, en este caso se trataría de una reexportación porque la barrilla es una planta de secano que no cuadra con la procedencia. En cuarto lugar, figura Javea con 334 @ o el 7 % de los envíos, y Altea con 149 @ el 3 %; Cullera con 120,12 @ o el 3 % Calpe con 120 @ o el 3 %; Mazarrón con 106,87 @ o el 2 %; Torre Blanca con 100 @ o el 2 %; Gandía con 72 @ o el 2 % y Cambrils con 64 @ o el 1 %.

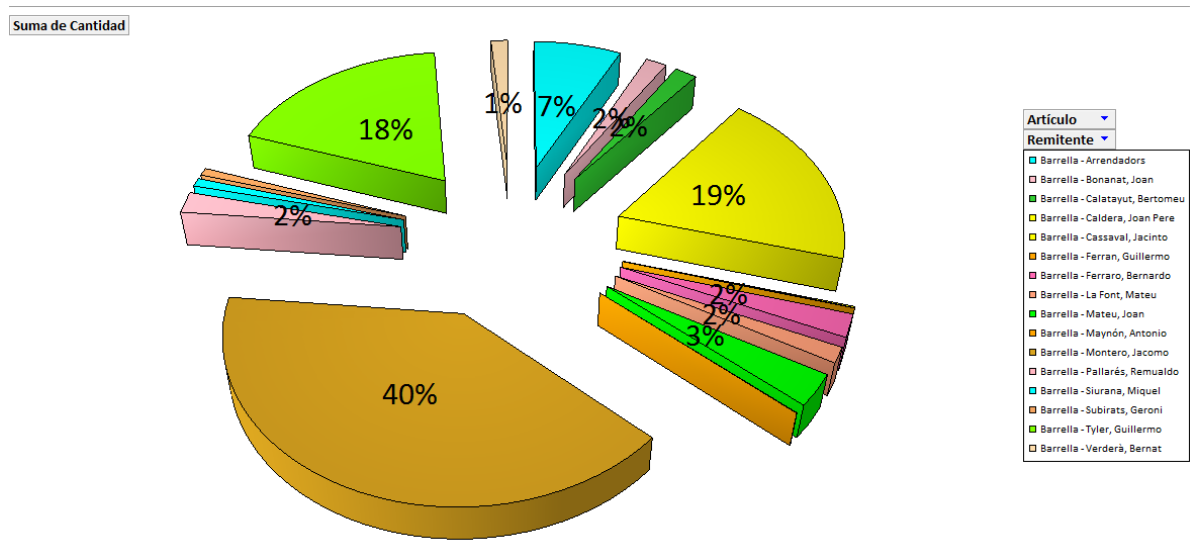
Gráfica 246
Porcentaje de barrilla por puertos



Los remitentes, por orden de importancia son: Jacomo Montero con 1852 @ o el 40 %, seguido de Joan Pere Caldera con 868,4 @ o el 19 %; Guillermo Tyler con 847,35 @ o el 18 %; los arrendadores con 334 @ o el 7 %; Joan Mateu con 148 @ o el 3 %; Bernardo Ferraro con 106,87 @ o el 2 %; Remualdo Pallarés con 100 @ o el 2 %; Bertomeu Caltayut con 80,12 @ o el 2 %; Joan Bonanat con 80 @ o el 2 %; Mateu La Font con 72 @ o el 2 % y Bernat Verderà con 64 @ o el 1 %.

Gráfica 247

Porcentaje de barrilla por remitentes



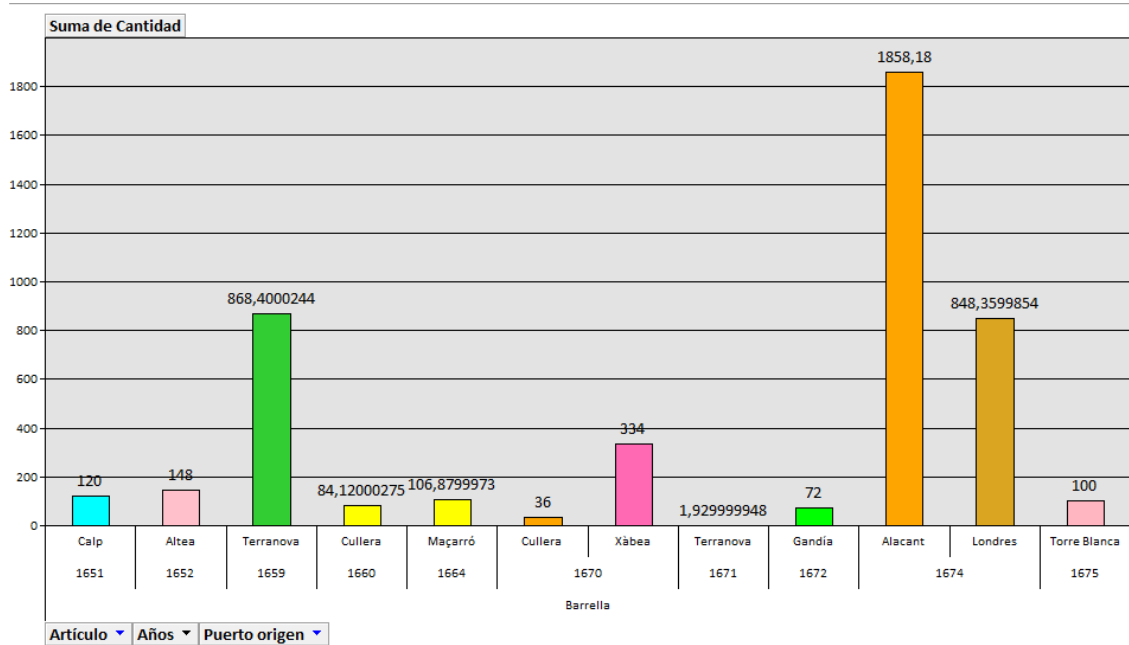
Por puertos, los remitentes se distribuyen del siguiente modo: Entre Alicante y Valencia sólo tenemos a un comerciante Jacomo Montero al que corresponde íntegramente la práctica totalidad del porcentaje referido a este puerto. Con Terranova trabajan tres comerciantes, pero sólo cuenta Joan Pere Caldera al que corresponde la práctica totalidad de los envíos. En Londres tenemos a Guillermo Tyler, en Javea a los arrendadores, en Altea a Joan Mateu. En Cullera a Bertomeu Calatayut al que corresponde el 70 % de los envíos de esta procedencia, seguido a continuación por Geroni Subirats al que corresponde el resto de los mismos. En Calpe tenemos a Joan Bonanat con el 67 % de los envíos y a Miquel Siurana con el resto, en Mazarrón a Bernardo Ferraro, en Torre Blanca a Remualdo Pallarés, en Gandía a Mateu La Font y en Cambrils a Bernat Verderà.

Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar figura Jacomo Montero al que con unas 1.852 @ corresponde el 40 % de los envíos y le siguen por orden Joan Pere Caldera al que van destinadas 868,4 @ o el 19 %, Guillermo Tyler al que van destinadas 848,35 @ o el 18 %, los arrendadores a los que van destinadas 334 @ o el 7 %, Joan Mateu al que van destinadas 148 @ o el 3 %, Bernardo Ferraro al que van destinadas 106,87 @, Remualdo Pallares al que van destinados 100 @ o el 2 %, Bertomeu Calatayut al que van destinadas 84,12 @ o el 2 %, Joan Bonanat al que van destinadas 80 @, Mateu La Font al que van destinadas 72 @ o el 2 % y Per Ripollés al que van destinadas 64 @ o el 1 %.

En las relaciones observamos la coincidencia entre remitentes y destinatarios.

Gráfica 248

Evolución de la llegada de barrilla a Valencia (1.651-1675)



En cuanto a la tendencia se observa el fuerte impulso de la barrilla procedente de Terranova en 1.659. Aunque la tregua entre España e Inglaterra no llega hasta junio de 1.660 con Carlos II Estuardo desde la renuncia de Richard Cromwell el 3 de septiembre de 1.658 la situación política en Inglaterra se enrarece y se generalizan las revueltas realistas, incluso en la propia ciudad de Londres, contra la cual acude Monck para sofocarla, llamado por el parlamento republicano y, en estos momentos, los problemas internos desplazan el interés por la guerra exterior, lo que se traduce en una reactivación del comercio, lo cual coincide en fechas con el envío de noviembre de 1.659 en la nave El Peral capitaneada por Joan Pere Caldera a quien corresponde dicha carga.

Si bien Alicante representa el 40 % de los envíos, estos no despegan hasta el final del periodo, después de la paz de 1.670 con Inglaterra por lo que podría tratarse de una reexportación de no ser porque sabemos que se trataba de un producto demandado, tanto por Marsella como por Inglaterra como por Mallorca, con lo cual la escasez de envíos a Valencia guardaría menos relación con la falta de capacidad de Alicante de proveer a Valencia de mercancía que de interés en Valencia por desarrollar una industria jabonera propia o de retraso en su desarrollo.

La navegación es directa en el 69 % de los casos y a través de las escalas en los restantes, destacando las rutas a través de Alicante, el 16 %, Castilla el 16 %, itinerarios: Londres Castilla Valencia y Terranova Alicante Valencia.³³⁷

Palo Campeche

Se trata de una materia tintórea de origen tropical cuyo destino es la industria textil que procede de América central donde se desatará una pugna entre Inglaterra y España por su control. A lo largo del periodo trabajado arriban a nuestro puerto un total de 4.814,34 @. La mercancía en tránsito es tan solo del 3 %.³³⁸

Por orígenes Alicante destaca en primer lugar con 1.593,86 @ o el 35 %; Mallorca 668,53 @ o el 15 %; Vera con 576 @ o el 13 %; Sevilla con 456 @ o el 10 %; Cádiz con 411,5 @ o el 9 %; Motril con 320 @ o el 7 %; La Mata con 167,77 @ o el 4 %; Londres con 161,18 @ o el 4 %; Cartagena con 126 @ o el 3 %; y Génova con 86 @ o el 2 %.

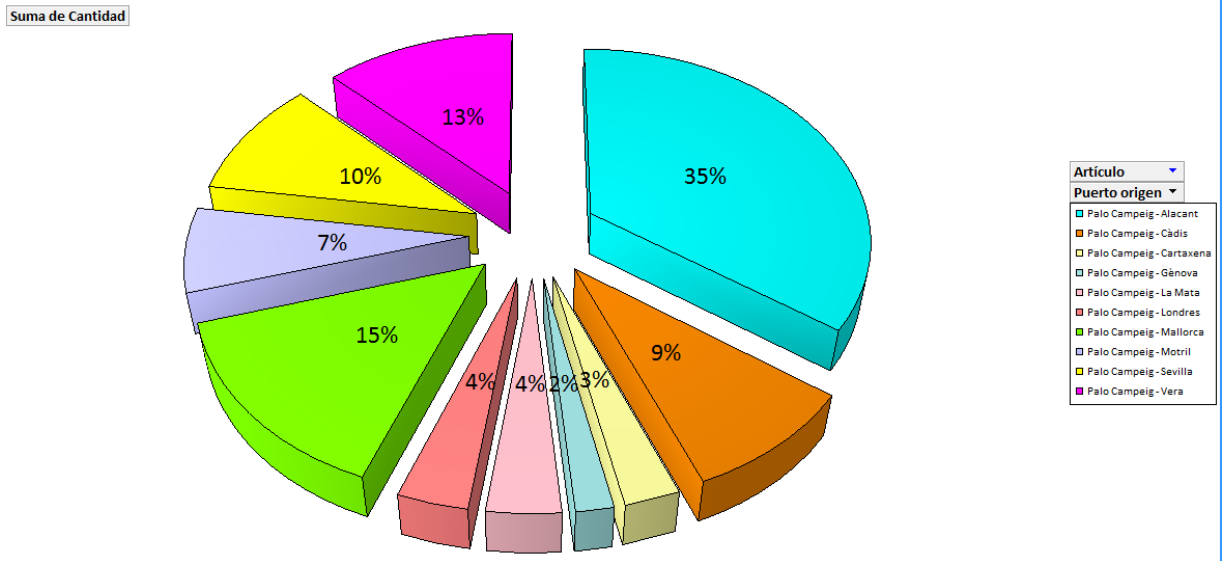
De todos estos puertos, La presencia inglesa en el comercio del palo Campeche de Alicante es un 2,92 %, la presencia italiana en Mallorca es de un 12 %, en la Mata el 87 % son italianos y en el resto de los casos, es decir en el 96 %, no se detectan comerciantes extranjeros, quedando el resto como comerciantes españoles, aunque sería conveniente un estudio complementario porque muchas veces los extranjeros por diversas razones recurrían a testafierros.

³³⁷ Las escalas de Denia y de Cap Roig se excluyen por corresponder a periplos que si bien recalcan en Valencia tienen como destino de carga a otros puertos.

³³⁸ El 2 % se refiere a la carga de Jacamo Bompa, francés, correspondiente al comercio entre Lisboa y Marsella con Alicante y Valencia como escalas.

Gráfica 249

Porcentaje de palo Campeche por puertos

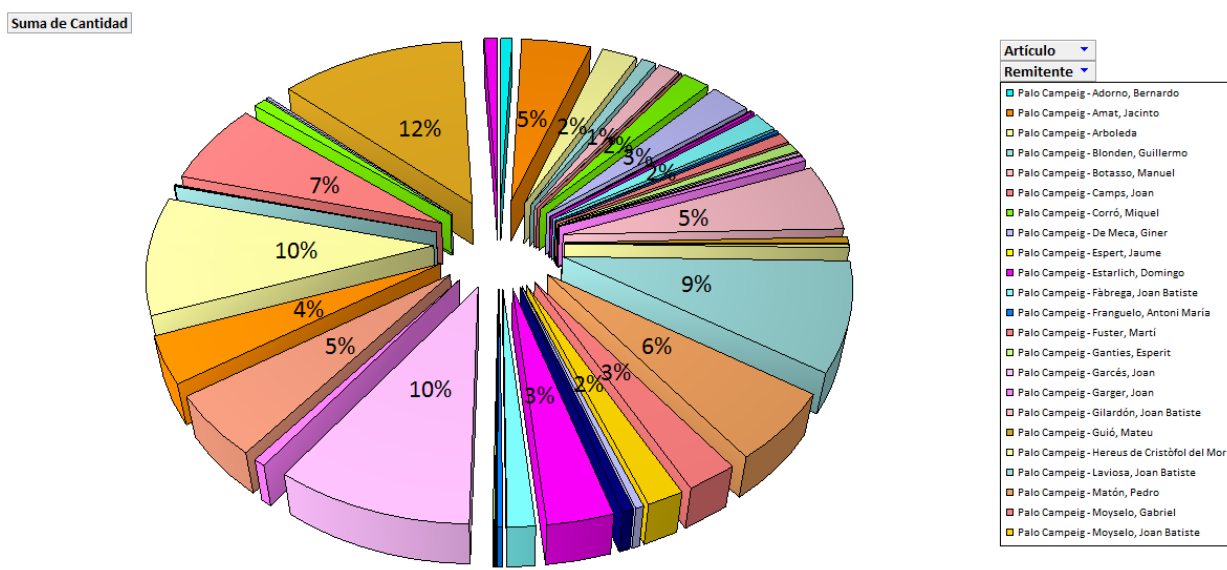


Los principales remitentes son:

Melchor Vicent con 576 @ o el 12 %; en segundo lugar Vicent Planes con 456 @ o el 10 %; Felix Romero con 455,6 @ o el 10 %; Joan Batiste Laviosa con 422 @ o el 9 %; Nicolas Ruys de Castro con 320 @ o el 7 %; Pedro Matón con 268,35 @ o el 6 %; Joan Batiste Gilardón con 259,29 @ o el 5 %; Lucas Rato con 239,78 @ o el 5 %; Jacinto Amat con 215,3 @ o el 5 %; Pere Roca con 181 @ o el 4 %; Felip y Crisóstomo Peris con 154,11 @ o el 3 %; Giner de Meca con 126 @ o el 3 %; Gabriel Moyselo con 119,47 @ o el 3 %; Arboleda con 110,3 @ o el 2 %; Joan Batiste Moyselo con 86 @ o el 2 %; Miquel Corró con 85,12 @ o el 2 %; Joan Batiste Fàbrega con 76 @ o el 2 %; y Manuel Botasso con 65,69 @ o el 1 %; El resto de remitentes del 1 % suman el 9 %.

Gráfica 250

Porcentaje de palo Campeche por remitentes



Estos remitentes, según puertos se distribuyen del siguiente modo.

Con Alicante trabajan doce remitentes, de los cuales los principales son: Felix Romero con el 29 % de los envíos locales con destino a Valencia para este período y le siguen Joan Batiste Laviosa con el 26 % y en tercer lugar Joan Batiste Gilardón con el 16 % de los envíos.

Con Mallorca trabajan doce remitentes y de estos los que cuentan son Pedro Matón que remesa el 40 % de los envíos y Pere Roca al que corresponde el 27 %.

Con Cádiz trabajan cinco remitentes de los cuales los principales son Jacinto Amat al que le corresponde el 52 % de los envíos y Lucas Rato al que corresponde el 39 %.

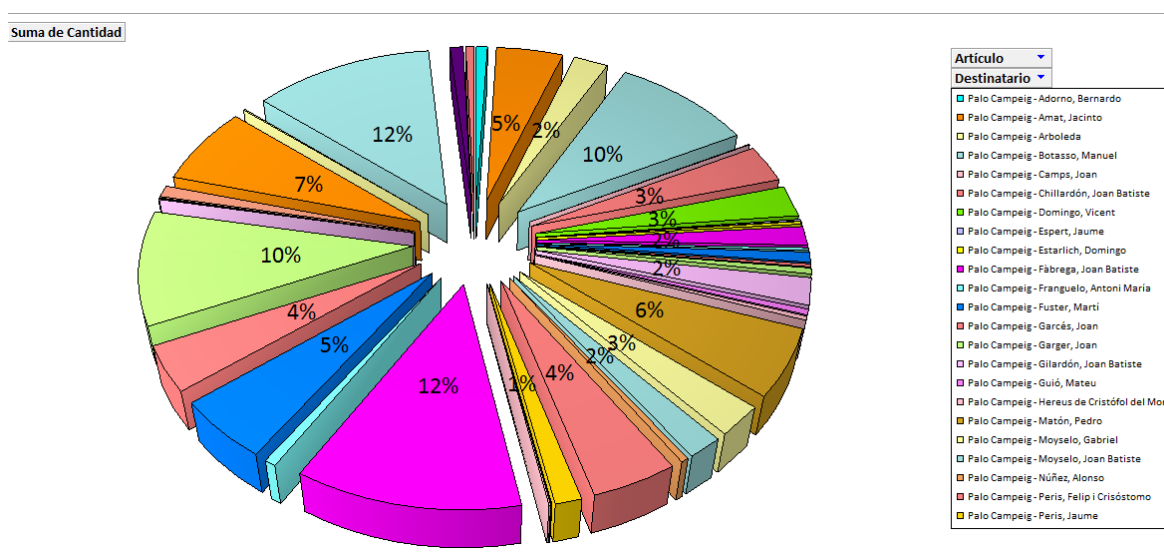
Vera, Sevilla, Motril, Cartagena y Génova cuentan con un solo remitente Melchor Vicent, Vicent Planes, Nicolás Ruys de Castro, Giner De Meca y Joan Batiste Moyselo.

La Mata tiene tres remitentes, de los cuales el principal es Gabriel Moyselo al que corresponde el 54 % de los envíos.

Por último, Londres tiene dos remitentes de los cuales los principales son Felip y Crisóstomo Peris que actúan conjuntamente y a los que corresponde el 88 % de los envíos.

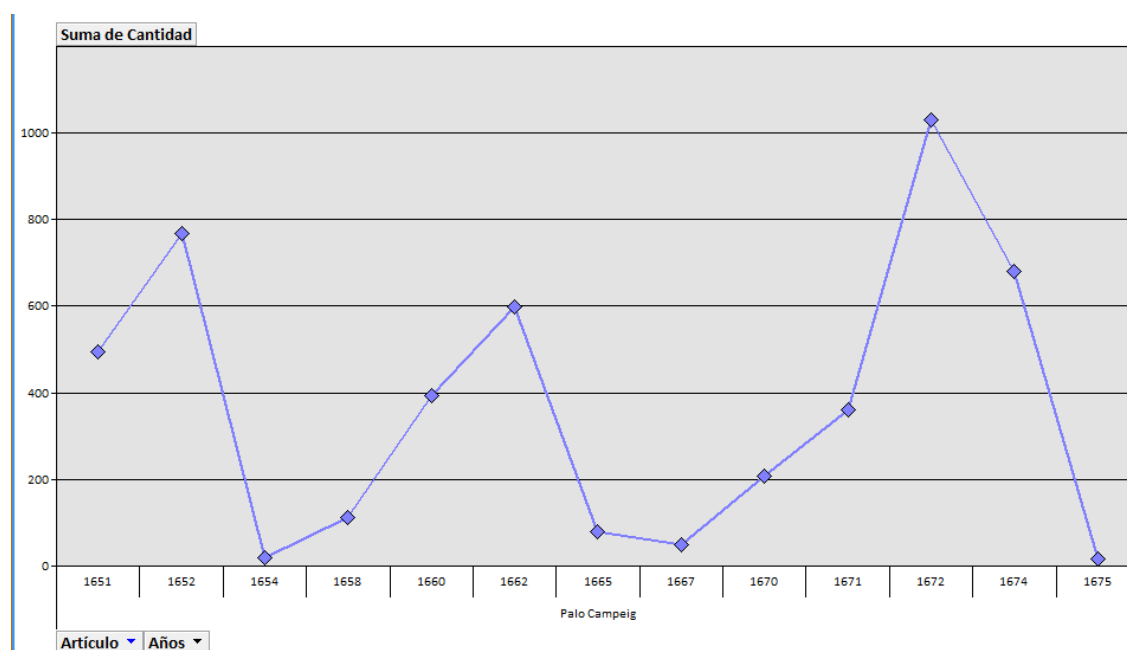
Los destinatarios son Melchor Vicent con 576 @ o el 12 %; Vicent Planes con 541,12 @ o el 12 %; Manuel Botasso con 446,9 @ o el 10 %; Felix Romero con 455,6 @ o el 10 %; Nicolas Ruys de Castro con 320 @ o el 7 %; Pedro Matón con 358,35 @ o el 6 %; Lucas Rato con 239,78 @ o el 5 %; Jacinto Amat con 215,3 @ o el 5 %; Felip y Crisóstomo Peris con 208,71 @ o el 4 %; Pere Roca con 181 @ o el 4 %; Joan Batiste Gilardon o Chilardón con 153,11 @ o el 3 %; Vicent Domingo con 126 @ o el 3 %; Gabriel Moyselo con 119,47 @ o el 3 %; Arboleda con 110,3 @ o el 2 %; Joan Batiste Gilardón con 106,18 @ o el 2 %; Joan Batiste Moyselo con 86 @ o el 2 %; Joan Batiste Fàbrega con 76 @ o el 2 % y Jaume Peris con 64,12 @ o el 1 %. El resto de los destinatarios del 1 % suman un 6 %.

Gráfica 251
Porcentaje de palo Campeche por destinatarios



Las relaciones suelen coincidir remitentes y destinatarios en la mayoría de los casos. Las excepciones más notables son Manuel Botasso de Valencia que cuenta con Joan Batiste Laviosa en Alicante y Vicent Domingo de Valencia que cuenta con Giner de Meca en Cartagena.

Gráfica 252
Evolución temporal de la llegada de palo Campeche a Valencia
(1.651-1.675)



Si nos fijamos en la evolución temporal apreciaremos tres máximos 1.652, 1.662 y 1.672, y tres mínimos: 1.654, 1.667 y 1.675. Los tres máximos corresponden a coyunturas favorables dentro de la crisis general. En 1.652 aún es un año de crisis porque continúa la guerra de Portugal, pero la Revolución de Cromwell ha proporcionado a España un leve respiro que Alonso de Cárdenas aprovechará para un acercamiento a Londres que finalmente no llegará a sustanciarse, el nuevo estallido de la Fronda supone la retirada de tropas del Frente catalán y un alivio de la presión sobre Cataluña. El despegue del año 1.662 sigue la estela de la paz de los Pirineos de 1.659 y de la restauración de la monarquía inglesa en 1.660. El despegue de 1.672 sigue a la firma del Tratado Madrid de 1.670 entre Inglaterra y España por el que oficialmente ambas naciones se encontraban en paz y aunque los ataques no cesaron del todo, al menos se hacían sin respaldo oficial. Los mínimos se corresponden a los años 1.654 inicio de la guerra con Cromwell por la posesión de Jamaica, 1.667, guerra de devolución y 1.675 intervención de España en la guerra franco holandesa que se inicia en 1.673.

Si atendemos a la tendencia se observa la constante del puerto de Alicante como clave en el comercio de este producto con el puerto de Valencia a lo largo de todo nuestro periodo. Hay otros puertos, pero su importancia varía según los años, por

ejemplo, en 1.651 Sevilla es importante pero luego desaparece totalmente. Motril comparte con Alicante un buen segundo lugar en 1.652 pero luego también desaparece. De 1.658 a 1.660 Mallorca parece desempeñar un papel importante, pero Alicante vuelve a la escena al final de la década para remontar en 1.662, acompañado esta vez por Cádiz en vez por Sevilla. Y en 1.665 Alicante es el único puerto que se mantiene para remontar después de la guerra de devolución y en el año 1.672 Vera coge el relevo de Cádiz. Y Alicante se eclipsa con la guerra franco holandesa. El año 1.674 el protagonismo se refiere a Mallorca, Londres, Cartagena y La Mata.

La navegación es directa en el 55 % de los casos y a través de las escalas a través de Alicante cuya actividad como escala es del 27 %. Las rutas que se cuentan dentro de esta escala son la ruta Vera- Alicante- Valencia; Cádiz- Alicante- Valencia y La Mata – Alicante Valencia. Quedaría una ruta menor Alicante Calpe Valencia. En realidad, podría considerarse que no cabe hablar de navegación directa cuando se refiere a los envíos de Alicante por que el producto, al igual que en el caso del bacalao, tiene un claro origen extra-mediterráneo.

6.2.7 Tabaco

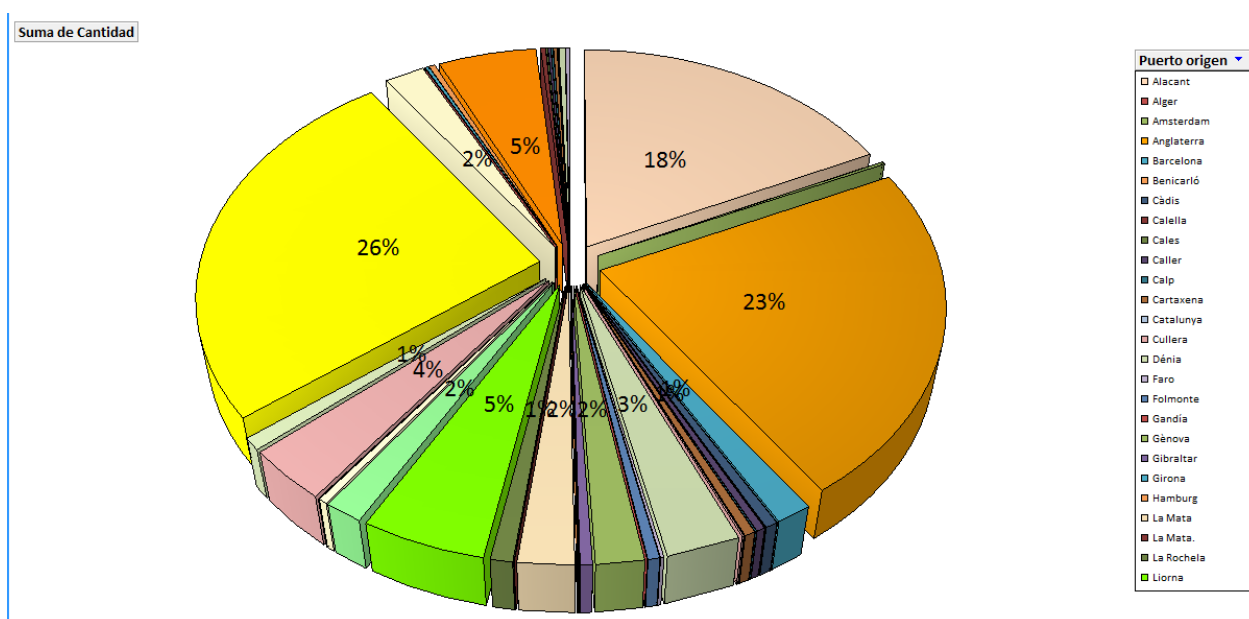
A lo largo de nuestro periodo por el puerto de Valencia pasan 51.973,63 @ de tabaco, de 22 tipos diferentes: tabaco francés, tabaco inglés, tabaco en hoja, tabaco en rollo, en polvo, etc., que por motivos práctico vamos a reducir a una categoría. De esta cantidad cabe deducir 12.735,12 @ que siguen viaje hacia otros destinos, lo cual representa el 24,5 % del movimiento portuario de Valencia. En consecuencia, lo desembarcado arroja una cifra de 39.238,51 @. Aunque hay 22 categorías de tabaco, vamos a proceder a su análisis conjunto sin perjuicio de que más adelante podamos estudiar algunos casos concretos.

A partir de esta consideración previa la distribución de los envíos según orígenes queda del siguiente modo:

Los tres grandes orígenes son Marsella de donde procede 10.192,54 @ o el 26 %, Inglaterra de donde procede 8.843,11 @, o el 23 % y Alicante de donde procede 6.976,63 @ o el 17 %. Muy en segundo plano quedarían San Cristóbal con 2.102,99 @ o el 5 %; Liorna con 2.002,53 @ o el 5 %; Londres con 1.379,75 @ o el 4 %; Denia con

1.167,73 @ o el 3 %; La Mata con 896,69 @ o el 2 %; Narbona con 854,12 @ o el 2 %; Génova con 770,7 @ o el 2 %; Lisboa con 621,97 @ o el 2 % y Barcelona con 583,57 @ o el 1 %. O, dicho de otro modo, los orígenes franceses son el 28 %, los orígenes ingleses son el 27 % y, en el caso, de Alicante deberemos hacer una consulta específica por comerciantes.

Gráfica 253
Porcentaje de tabaco por puertos



Si hacemos una consulta por orígenes, en el puerto de Alicante, vemos que después de los españoles el 72 % del total, el grupo que le sigue en importancia son los italianos con el 12 % y les siguen los ingleses que son el 10 %, y los franceses que son el 1 %.³³⁹

En consecuencia, a pesar de todo, los franceses mantienen una ligera ventaja sobre los ingleses.

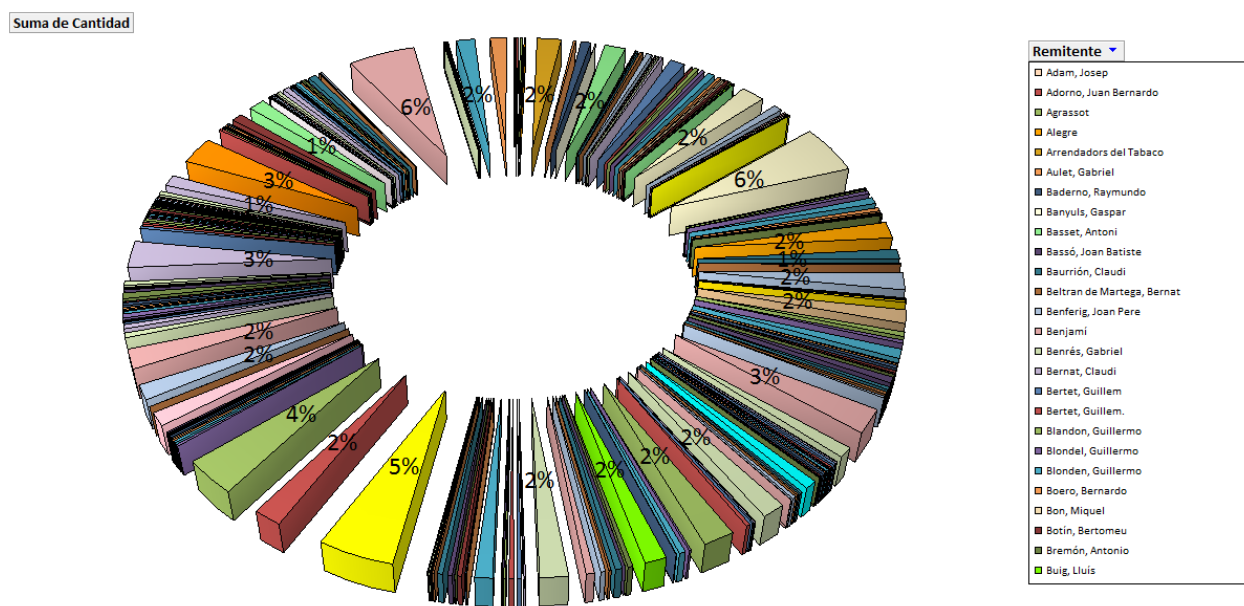
Los remitentes por orden de importancia son los siguientes: Vicent Trilles con 2.255 @ o el 6 %; Gesiquiel Cardet³⁴⁰ con 2.102,99 @ o el 6 %; Mateu Duarte con 1.936,23 @ o el 5 %; Pedro Matón con 1.442,97 @ o el 4 %; Mateu Ricart con 1.180 @

³³⁹ Francisco Gaugier no se incluye como francés porque no aparece en los listados de Julia Lorenzo y porque el apellido Gaugier procedente del Franco Condado no se considerará extranjero hasta el Tratado de Nimega de 1.679.

³⁴⁰ Tal vez Jesse Kiel Kardet.

o el 3 %; Felip y Crisóstomo Peris con 1.129,81 @ o el 3 %; Nicolas Denvila y Felip Peris con 894,59 @ o el 3 %; Arrendadores del tabaco con 822 @ o el 2 %; Francisco Gaugier con 803,79 @ o el 2 %; Joan Batiste Moyselo con 800,19 @ o el 2 %; Bungins con 800 @ o el 2 %; Juan Pedro Matón con 740,1 @ o el 2 %; Cristòfol Colman con 720,53 @ o el 2 %; Antoni Basset con 715,11 @ o el 2 %; Mateu Guió con 713,17 @ o el 2 %; Celicofre con 696,19 @ o el 2 %; Jacamo Vinch 618,41 @ o el 2 %; Constantí Gardán con 608,49 @ o el 2 %; Joan Agustí y Gabriel Moyselo con 606,83 @ o el 2 %; Tomás Giberti con 557,59 @ o el 2 %; Felip Cotet con 560 @ o el 2 % y Geroni Romero con 548,25 @ o el 1 %. Y el resto de los remitentes del 1 % suman un 23 %.

Gráfica 254
Porcentaje de tabaco por remitentes

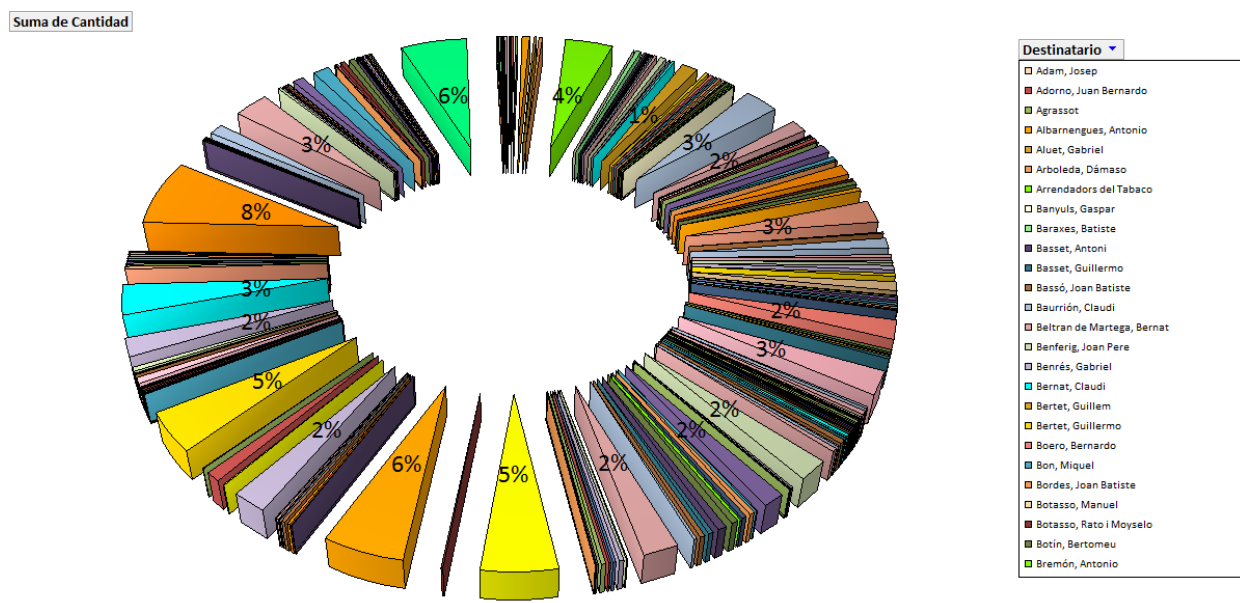


Los destinatarios por orden de importancia son los siguientes:

Francisco Rato con 2.813,53 @ o el 8 %; Vicent Trilles con 2.255 @ o el 6 %; Pedro Matón con 2.068,97 @ o el 6 %; Joan Batiste Moyselo con 1.659,49 @ o el 5 %; Arrendadores del tabaco con 1.622 @ o el 4 %; Felip y Crisóstomo Peris con 1.273,15 @ o el 3 %; Claudi Bussot 1.182,27 @ o el 3 %; Mateu Ricart con 1180 @ o el 3 %; Nicolas Denvila y Felip Peris con 984,59 @ o el 3 %; la familia Celicofre con 955,95 @ o el 3 %; Gabriel Moyselo con 908,6 @ o el 2 %; Mateu Guió con 904,97 @ o el 2 %; Francisco Gaugier con 830,97 @ o el 2 %; Cristòfol Delmor con 791,37 @ o el 2 %;

Felip Peris con el 760,21 @ o el 2 %; Tomás Giberti con 569,59 @ o el 2 %; Jaques Calas con 566,11 @ o el 2 % y Guillem Bertet con 547,29 @ o el 1 % y el resto de destinatarios del 1 % suman un 14 %.

Gráfica 255
Porcentaje de tabaco por destinatarios



Las principales relaciones de Francisco Rato se llevan a cabo a través de Gesiquiel Cardet, su factor en San Cristóbal que le proporciona 2.102,99 @ o el 75 % de su negocio para todo el periodo; Felipe Vriel de Inglaterra que le remite 542,19 @ o el 19 % del género; Guillermo Randal de Inglaterra que le despacha 114,16 @ o el 4 % y Antoni Rato de Faro que le entrega 54,24 @ o el 2 %. A continuación, tenemos a Vicent Trilles actúa en solitario en relación con el puerto de Alicante. En tercer lugar, Pedro Matón actúa sin intermediarios con 6 orígenes diversos: con Londres de donde recibe 799,91 @ o el 39 %; con Inglaterra, sin concretar, de donde recibe 694,29 @ o el 34 %; con Génova de donde recibe 249,32 @ o el 12 %; con Alicante de donde recibe 255,25 @ o el 12 %; con Cartagena de donde recibe 53,59 @ o el 3 % y con Lisboa que sólo representa el 16,6 @ o el 1 % de sus actividades. Esto significa que el 74 % de su actividad comercial para este producto se desarrolla a través de Inglaterra. En cuarta posición, Joan Batiste Moyselo actúa en solitario en dos ocasiones: una en relación a una carga de Alicante de 478,6 @ o el 29 % y en otra ocasión en relación a una carga de Inglaterra de 321,59 @ o el 19 %, pero el volumen fundamental de su acción comercial

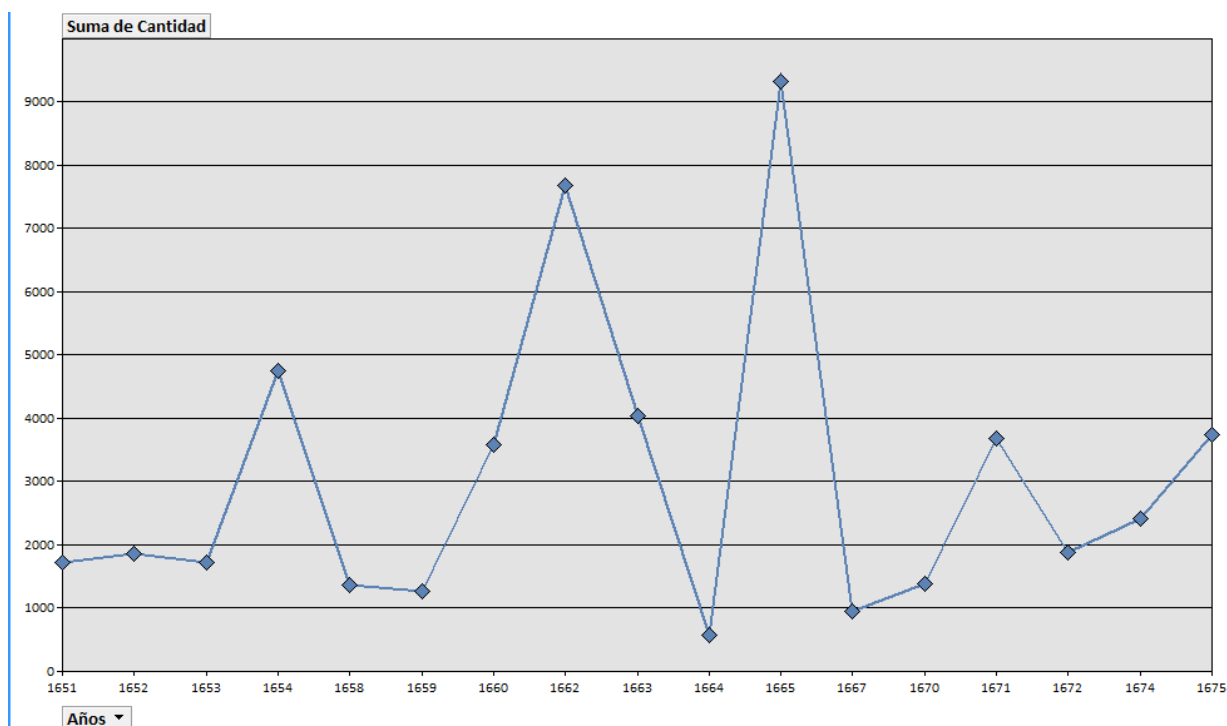
la lleva a cabo a través de Cristòfol Colman en Inglaterra que le remite el 720,53 @ o el 43 % y Guillermo Blonden en Alicante que le remite 118,12 @ o el 7 @. En última posición quedaría un envío testimonial de Juan Andrea Conrado de Génova. El quinto importador sería el colectivo denominado arrendadores del tabaco que comercia con Inglaterra bien directamente en el 51 % de los casos, bien a través de Bungins en el 49 % restante. En sexto lugar Felip y Crisóstomo Peris importan el género directamente de Inglaterra por un volumen de carga de 740 @ o lo que es lo mismo el 58 % de su actividad, así como de Alicante de donde reciben 302,25 @ o el 24 %, de Folmonte, desde donde le remite la carga la sociedad compuesta por Joan Agustí y Gabriel Moyselo por una carga de 187,11 @ o el 15 % y de Marsella de donde se hacen traer también sin intermediarios una pequeña carga de 43,77 @ o el 3 %. En séptima posición se desenvuelve Claudi Bussot que cuenta con Constantí Gardán en Marsella quien le remite 446 @ o el 38 %, aunque hace alguna gestión en solitario por un volumen de 192 @ o el 16 % y cuenta además con otros dos agentes: Pedro Manzanero que le expide 137 @ o el 12 %, Eglando Bussot que le entrega 56 @ o el 5 % y otros cuyo nombre no concreta que le trasladan 71,18 @ o el 6 %. En Alicante cuenta con Raymundo Baderno que le fleta 181,91 @ o el 15 % del negocio y finalmente en Inglaterra actúa personalmente haciéndose traer 98,18 @ o el 8 %. Por su parte Mateu Ricart actúa en solitario en relación con Inglaterra. En noveno lugar Nicolas Denvila y Felip Peris actúan solos en relación a Denia. En décima posición, la familia Celicofre o Solicofre actúa en solitario con una serie de partidas procedentes de Marsella por un volumen de 333,95 @ o sea el 35 %, mientras que el 59 % de lo que importa de este puerto o sea 560 @ lo consigue a través de Felip Cotet y aparte quedan dos envíos testimoniales de Alicante y Lisboa que gestión directamente. En undécima posición se sitúa Gabriel Moyselo que suele actuar en solitario en relación a 271,6 @ de Alicante, o el 30 %, 106,79 @ de La Mata, 64,34 @ de Londres, o el 12 %, 57,24 @ de Cartagena o el 6 %, 41,41 @ de Inglaterra o el 5 %, mientras que se valdría de socios en el caso de 225,33 @ que le envía Guillermo Blonden de Alicante y 138,3 @ que le envía Guillermo Blandon de La Mata.³⁴¹ En duodécima posición se coloca Mateu Guión que comercia con Marsella de donde importa directamente el 67 % del tabaco que negocia aunque cuenta con Luberto Folques en esa plaza que le remite 117 @ o el 13 % y Tomás Gaulé en Londres que le envía 78,8 @ o el 8 %. Aparte hace una gestión en Cagliari de una

³⁴¹ Posiblemente el remitente sea el mismo comerciante con ditinta grafia.

carga de 104,18 @ o el 12 @. A continuación, le sigue como importador Francisco Gaugier que actúa en solitario prácticamente siempre en relación con: Alicante de donde trae 320 @ o el 30 @, Londres de donde trae 285,17 @ o el 34 % y Marsella de donde trae 182,43 @ o el 22 %. En decima cuarta posición figura Cristòfol Delmor que importa directamente de Marsella 233,19 @ o el 29 % pero cuenta en esa misma ciudad con Oliva que le remite 198 @ lo que representa el 25 %, diferentes mercaderes, también de Marsella que le entregan 170,17 @ o el 22 %, Celicofre en Marsella que le merca 133 @, lo que le supone el 17 % y Luberto Folques que le expende 57 @ o el 7 %. En décimo quinto lugar tenemos a Felip Peris cuyo contacto es Antoni Basset que le envía a través de Alicante 402,11 @ o el 53 % y a través La Mata 289 @ o el 39 %. En décimo sexto lugar está Tomás Giberti que actúa solo en casi todas las ocasiones en relación con La Rochela de donde obtiene 356,17 @ o el 63 % de su tabaco, con Génova de donde obtiene 76,23 @ o el 13 %, con Portugal de donde extrae 72 @ o el 13 % y Marsella de donde recibe 53,18 @ o el 9 %. En cuanto a Jaques Calas su contacto es Jacamo Vinch y su puerto de aprovisionamiento Alicante. Y en última posición figura Guillem Bertet que actúa en solitario con Marsella.

Gráfica 256

Evolución de la llegada de tabaco a Valencia (1.651-1675)



La evolución a lo largo del tiempo muestra las siguientes tendencias: El principal puerto suministrador de tabaco para Valencia de 1.651 es Marsella con el 72 % contra el 19 % de Alicante o el 7 % de Inglaterra. En 1.652 Marsella acapara el 89 % de lo importado frente al resto de orígenes e Inglaterra desaparece y si consideramos la Francia Mediterránea habría que añadirle Tolón y estaríamos en el 91 %. En 1.653 Marsella vuelve con el 83 % mientras que el resto de reexportaciones se las reparten Alicante el 7 %, Denia el 5 % y Faro el 3 %. En 1.654 Marsella desciende al 11% y se ve desplazada en el mercado valenciano por el tabaco inglés que procede de San Cristóbal³⁴² el 44 % y de Inglaterra el 30 %, y de Londres el 3 % es decir entre todos suman el 77 % y Alicante quedaría como una plaza menor con un 10 %. En 1.658 el tabaco viene de Alicante el 43 %, de Barcelona el 43 %, de Mallorca el 10 %, de Cagliari el 8 % y de Inglaterra el 3 % y Marsella desaparece. En 1.659 Marsella regresa con el 45 % por delante de Alicante que envía el 36 % y Gibraltar que envía el 15 %. En 1.660 los principales puertos aprovisionadores de tabaco son Denia con el 28 %, Marsella con el 24 %, Alicante o el 18 %, La Mata con el 8 %, Inglaterra con el 8 %, Génova el 4 %, Languedoc con el 4 % y Lisboa con el 2 %. La Francia mediterránea ostenta el 28 %, mientras que las reexportaciones del sur del Reino de Valencia el 48 %. En 1.662 Inglaterra toma la delantera con el 56 % frente a Alicante con el 33 % y Marsella cae al 5 %. En 1.663 Inglaterra y Marsella están casi igualados con ventaja de Inglaterra frente a Marsella del 44 % frente al 36 %, pero si consideramos la Francia mediterránea, incluyendo Narbona, Francia aún mantiene la primacía con el 46 %. Los proveedores menores serían Lisboa que envía el 4 % a través de comerciantes ingleses, Ámsterdam que remite el 3 % y Alicante el 2 %. En 1.664 la primacía de la Francia mediterránea es clara con el 90 % de los envíos que se reparten entre Marsella el 65 % y Narbona el 25 %, quedando el 9 % restante en manos mallorquinas. En 1.665 se

³⁴² Los ingleses se establecen en San Cristóbal (Saint Christopher), hoy Saint Kitts, en 1.623. A ésta primera colonia se les unen hugonotes franceses para conquistar la isla al cacique local Kalinago y se reparten la isla dedicándose al cultivo del tabaco y al contrabando. España deshace la colonia en 1.629, pero al amparo de la paz anglo española de 1.630 se reconstruye. Con la crisis de superproducción de Barbados de 1.635 se introduce la trata de negros que comenzará a desplazar en las Antillas a los esclavos por deudas, aunque aún se encontrará esclavitud blanca en las Antillas, con la cuestión irlandesa. La caña de azúcar se introduce en 1.637 como forma de diversificar riesgos, pero la caída de los precios motiva que en 1.639 el gobernador de San Cristóbal dicte una orden de destrucción de plantaciones para mantener los precios. Conforme Virginia vaya sustituyendo a San Cristóbal, la economía de la isla basculará del tabaco al azúcar. El comercio del tabaco inglés se benefició de medidas proteccionistas desde 1.626 en que Carlos I restringió las importaciones de tabaco español a resultas de las presiones de la Virginia Company. Según Jordan Goodman hacia 1.660 el tabaco constituía el 25 % de los ingresos de aduanas de la Corona Británica y el 5 % de los impuestos. *Tobacco in History: The Culture of dependence*, Londres 1.993, p 147.

produce un cambio completo de proveedores con la irrupción de Liorna que proporciona 89 % del tabaco, Marsella desaparece y el único envío de la Francia mediterránea es el de Narbona con el 3 %. En 1.667 los principales puertos son Marsella que cursa el 59 % de los encargos, la Mata al que le corresponde el 20 % y Cádiz con el 18 %. En 1.670 la Francia mediterránea vuelve a la primera posición con el 82 % de los envíos (de Marsella y Narbona), quedando Alicante con el 8 %. En 1.671 Marsella ostenta la primera posición con el 31 %, seguido de los envíos ingleses que son el 25 % de los cuales el 14 % sabemos que vienen de Londres. A continuación, aparece Alicante con el 22 % de los envíos y Génova con el 9 %. En 1.672 Marsella mantiene la primacía con el 30 % pero irrumpe la competencia de la Francia atlántica con envíos de La Rochela que alcanzan el 29 %. Así mismo el tabaco del Brasil entra desde Lisboa llegando al 25 % y a Alicante le queda el 14 %. En 1.674 el tabaco inglés comienza a ganar la partida con el 56 % frente a Marsella que ha caído mucho hasta el 6 %. Los orígenes italianos: Folmonte y Génova suman el 15 %. De Lisboa viene el 4 % y las reexportaciones de puertos españoles suman un 12 %, siendo los principales La Mata con el 7 % y Alicante con el 5 %. Por último, en 1.675 Inglaterra ya ha sustituido completamente a Marsella con el 40 % de los envíos frente al 10 % y Alicante, aunque en menor medida que en el caso del bacalao se abre paso con el 30 % de los envíos. En un plano secundario quedaría la Mata con el 7 % de los despachos.

En resumen, la fuente principal de suministro de tabaco a lo largo de todo el periodo es la Francia mediterránea, especialmente el puerto de Marsella que distribuye el tabaco procedente de la parte occidental de la isla de La Española, de Tortuga, Guadalupe y Martinica.³⁴³ En 1.654 llegan las primeras partidas de tabaco inglés de San Cristóbal, pero, a partir de ahí, este origen desaparece y la redistribución del tabaco inglés del Caribe se hace a través de puertos de la metrópoli.³⁴⁴ Esto se relaciona con el desplazamiento de la producción de tabaco en las colonias británicas del Caribe, donde se reconvierten al azúcar por Virginia donde empieza a cultivarse. Es el periodo llamado de los *indentured servants*, la llamada “servidumbre por deudas”, o esclavitud temporal en la que incurrían los blancos para pagar las hipotecas y que proveían de mano de obra suficiente para el cultivo del tabaco, si bien es cierto que a lo largo de los

³⁴³ La parte septentrional y occidental de La Española, se despobló por decisión del gobernador Antonio Osorio para impedir el contrabando y se convierte en una tierra de nadie que acaba siendo colonizada por los bucaneros franceses de forma tal que, hacia 1.659, aunque nominalmente española, de facto ya era una colonia francesa, aunque no será reconocida por España hasta el tratado de Rijswijk de 1.697.

³⁴⁴ Queda la incógnita de porque el comercio bacaladero tiene más facilidad para el comercio directo que el comercio del tabaco.

años sesenta se irá incrementando conforme decrezca esta práctica debido a la emigración inglesa hacia otros estados que ofrecían condiciones menos duras como Pensilvania hasta que, después de la rebelión de Bacon de 1.676, los “servidores por deudas” tiendan a ser sustituidos por esclavos africanos. A estos cabe añadir los esclavos irlandeses tanto en Virginia como en las Antillas inglesas.³⁴⁵ Y ello era así toda vez que hacía 1.650 sólo había 400 esclavos africanos en Virginia, o sea el 1 %, en consecuencia, el tráfico negrero en relación al comercio triangular en estos momentos aún está en manos holandesas. Así y todo, los ingleses no consiguen desplazar a los franceses en este terreno en el puerto de Valencia hasta prácticamente el final de nuestro periodo. El sentido del gráfico describe la crisis de la producción de tabaco en las Antillas que preludia su sustitución por el azúcar, a partir del pico de 1.662 hasta 1.670 que comienza la recuperación y el pico del año 1.665 que vemos entre ambas fechas en realidad enmascara la sustitución provisional de Marsella por Liorna, que en realidad se refiere a la competencia del tabaco brasileño. La presencia de Liorna en el comercio del tabaco se debe a la fuerte presencia de una comunidad sefardí que, utilizando sus redes de parentesco y su conocimiento del idioma, mantenían relación con sefardíes de Lisboa y, a través de ellos, participaban en el tráfico del tabaco del Brasil.³⁴⁶ Comercio en el que los ingleses van a desempeñar un papel considerable.

³⁴⁵ Don Jordan y Michael Walsh *White Cargo: The Forgotten History of Britain's White Slaves in America*, New York University Press, 2.008.

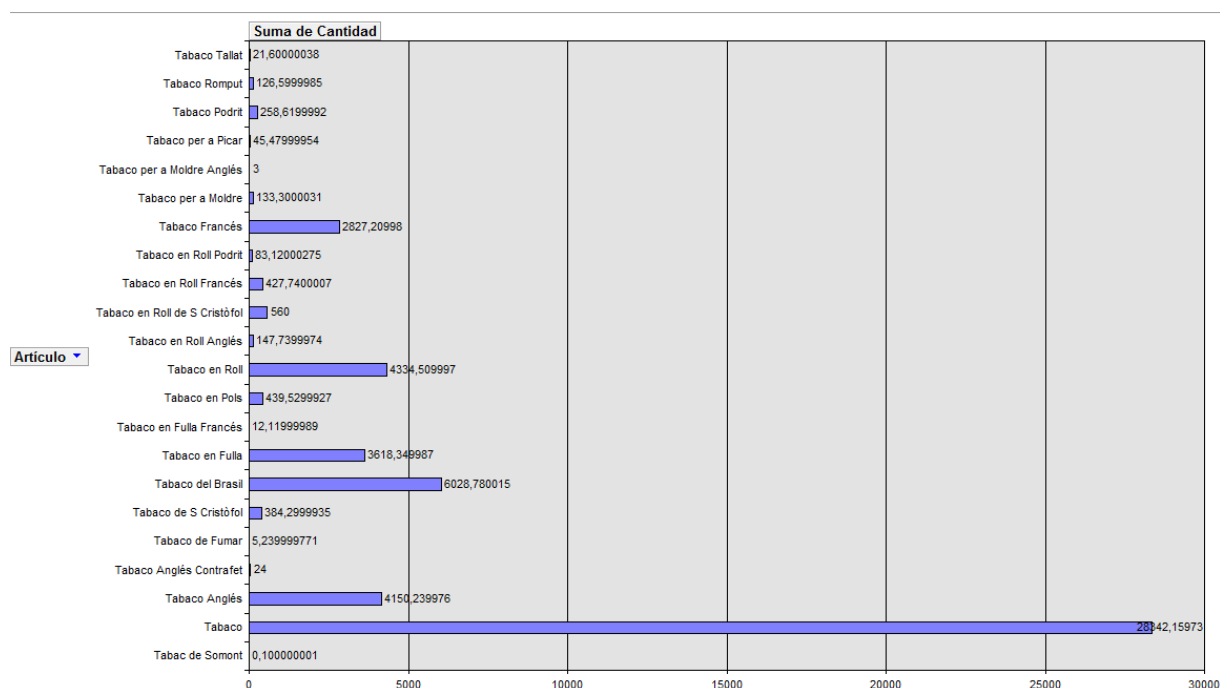
³⁴⁶ *Commercial Networks in the Early Modern World* edited by Diogo Ramada and Anthony Molho, Badia Fiesolana, San Domenico Fl EUI Working Paper HEC N° 2002/2, artículo de David Hancock *The emergence of an Atlantic Network Economy in Seventeenth and Eighteenth Centuries. The Case of Madeira*, p. 12

Análisis del tabaco por categorías

Después de haber estudiado el conjunto del tráfico tabaquero vamos a adentrarnos en algunos casos concretos.

Gráfica 257

Tipos de tabaco



De los cuales los principales son: el tabaco genérico que constituye el 55 % del total; seguido del Tabaco del Brasil que suma el 12 %, dentro del cual cabe destacar un 9 % de presencia francesa y un 8 % de presencia inglesa; y seguido a continuación del tabaco inglés que representa el 8 %, al qué habría que sumarle el 1 % del tabaco de San Cristóbal y el 1 % del tabaco en rollo de San Cristóbal, en total un 10 %³⁴⁷; del tabaco francés que representa un 5 %. Esto por lo que se refiere a su origen. Con arreglo al tipo de tabaco tenemos tabaco en rollo el 8 %, en hoja el 7 % y en polvo el 1 %, pudiendo despreciarse el resto de categorías que daría lugar a cifras inferiores al 1 %. En términos absolutos el puerto de Valencia recibe a lo largo de todo este periodo un total de 50.283,03 @ que procederemos a analizar por partes, comenzando por el tabaco genérico.

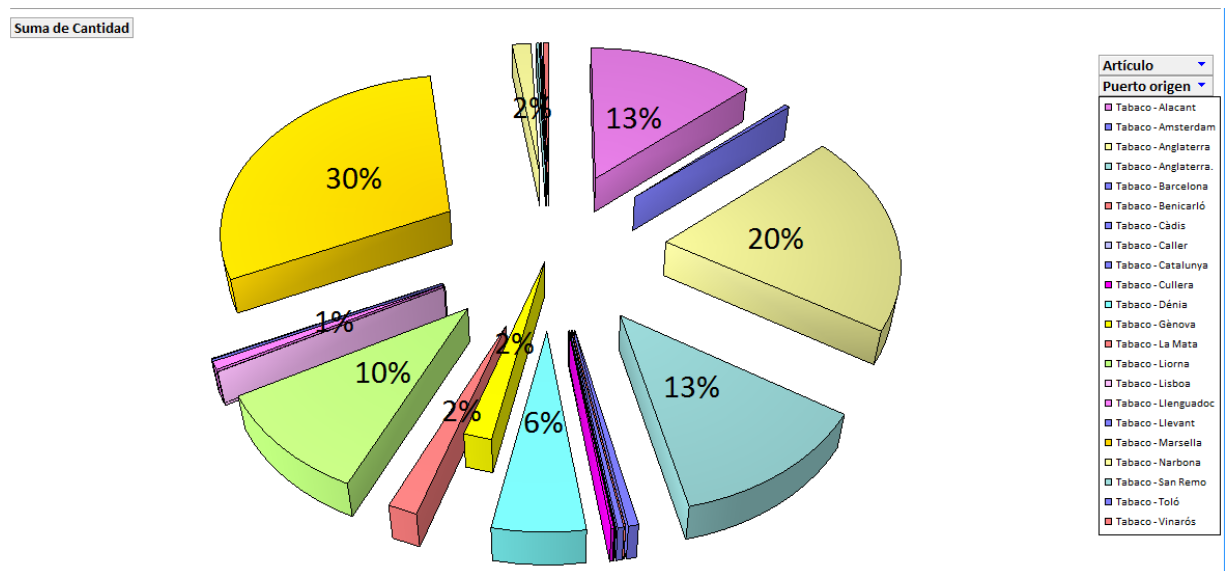
El tabaco genérico representa 28.342,15 @, pero conviene advertir que si bien esa mercancía recalca en el puerto de Valencia, debemos descontar 11.781,1 @

³⁴⁷ Sin contar la presencia inglesa en el comercio del tabaco del Brasil.

correspondientes a mercancía en tránsito,³⁴⁸ lo que supone que debemos considerar que el 41,56 % del flujo que atraviesa el puerto de Valencia lo hace hacia otros destinos y ello nos obliga a una corrección del cómputo, con arreglo a la cual los resultados por puertos son los siguientes:

En primer lugar destaca Marsella³⁴⁹ con 5.649,18 @ o el 34 % y le siguen: Inglaterra³⁵⁰ con 3.834,03 @ o el 23 %; Alicante³⁵¹ con 2.525,48 @ o el 15 %; Liorna³⁵² con 1.948,35 @ o el 12 %; Denia³⁵³ con 1.043,71 @ o el 6 %; La Mata con 335 @ o el 2 %; Génova con 332,35 @ o el 2 %; Narbona³⁵⁴ con 285,3 @ o el 2 %; y Languedoc con 144,77 @ o el 1 %.³⁵⁵

Gráfico 258
Porcentaje de tabaco genérico



³⁴⁸ La mercancía en tránsito suele estar asegurada por la misma persona, en origen y destino, que suele ser el capitán o el patrón de la embarcación. En el caso concreto que nos ocupa, por ejemplo, sólo hay dos casos de entre quince comerciantes que no estén a la vez a cargo de la nave y de la carga y un tercero en el que el remitente es un capitán y el destinatario un comerciante común.

³⁴⁹ La mercancía en tránsito de Marsella que se ha descontado asciende a 910,61 @ y corresponde a cargas o envíos con destino a Alicante 595,51 @; Gandía y Denia 241,3 @ y Castilla 82,81 @.

³⁵⁰ La mercancía en tránsito de Inglaterra que se ha descontado asciende a 2.369,18 @ y corresponde a cargas con destino a Italia 2.360 @ y testimonialmente a Castilla 9,18 @.

³⁵¹ La mercancía en tránsito de Alicante es despreciable.

³⁵² La mercancía en tránsito de Liorna es la más importante de todas y asciende a 7.023,35 @ y corresponde a envíos de Liorna con destino a Italia en su totalidad.

³⁵³ La mercancía en tránsito de Denia es despreciable.

³⁵⁴ A Narbona se le ha descontado 139,25 @.

³⁵⁵ Lisboa desaparece de la lista del comercio valenciano al estar destinada la totalidad de su carga 1180 @ a Marsella, lo mismo sucede con Portugal cuya carga, por lo demás, tampoco es especialmente grande, en cuanto a Cádiz queda en posición testimonial excluyendo 61,36 @.

El origen del tabaco francés es Santo Domingo que ha sido objeto de una lenta colonización desde la Isla de la Tortuga, a lo largo de la primera mitad del siglo XVII, seguido de Martinica y Guadalupe.

El origen de la mayor parte del tabaco inglés de este periodo es Barbados y Virginia.

La presencia de Liorna en el comercio del tabaco se debe a la fuerte presencia de una comunidad sefardí que, utilizando sus redes de parentesco y su conocimiento del idioma, mantenían relación con sefardíes de Lisboa y, a través de ellos, participaban en el tráfico del tabaco del Brasil.³⁵⁶

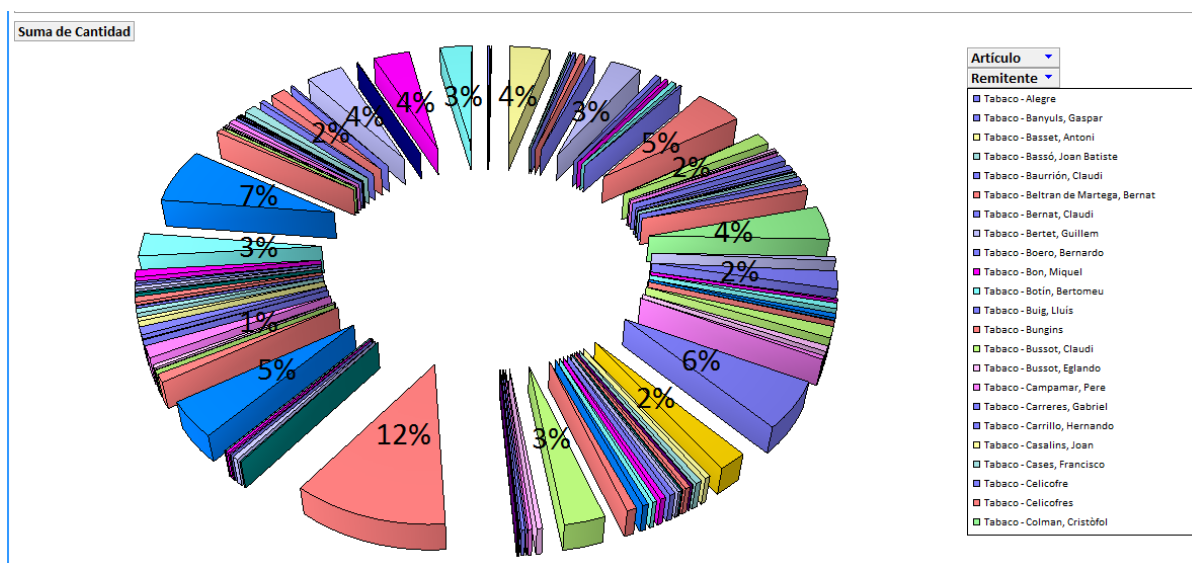
Los remitentes, por orden de importancia, son: Mateo Duarte con 1936,23 @ o el 13 % y le siguen: Mateu Ricart con 1180 @ o el 7 %; Nicolas Denvila y Felip Peris con 984,59 @ o el 6 %; Bungins con 800 @ o el 5 %; Joan Batiste Moyselo con 754,89 @ o el 5 %; Cristòfol Colman con 720,53 @ o el 4 %; Antoni Basset con 691,11 @ o el 4 %; Vicent Trilles con 619 @ o el 4 %; Jacamo Vinch con 618 @ o el 4 %; Felip Vriel con 542,11 @ o el 3 %; Guillem Bertet con 527 @ o el 3 %; Mateu Guió con 516,99 @ o el 3 %; Francisco Darden con 379,16 @ o el 2 %; Diferentes Mercaderes con 376,97 @ o el 2 %; Claudi Bussot con 265,18 @ o el 2 %; Guillermo Sodón con 255,24 @ o el 2 % y Estasio Pau con 244,11 @ o el 1 %.³⁵⁷

³⁵⁶ *Commercial Networks in the Early Modern World* edited by Diogo Ramada and Anthony Molho, Badía Fiesolana, San Domenico Fl EUI Working Paper HEC N° 2002/2, artículo de David Hancock *The emergence of an Atlantic Network Economy in Seventeenth and Eighteenth Centuries. The Case of Madeira*, p. 12

³⁵⁷ Los comerciantes con el 1 % suman un 20 % del total. Los remitentes expurgados según carga son los siguientes: Joan Ameller cuya partida forma parte del comercio entre Marsella y Denia y Alicante; el capitán Bungins la parte de carga que va de Inglaterra a Italia, 2.360 @; la carga de Enrique Ayler de Lisboa a Alicante de 1180 @; la carga de Mateo Duarte de Liorna a Italia, La carga de Carles Geroni de 241,3 @ de Marsella a Gandía y Denia y otras diez cargas menores destinadas a otros puertos diversos del de Valencia.

Gráfico 259

Porcentaje de tabaco genérico por remitentes



Por puertos, los remitentes actúan del siguiente modo: Con Marsella trabajan cincuenta comerciantes; con Inglaterra nueve; con Alicante diez; con Liorna dos; con Denia tres; con La Mata dos; con Génova tres; con Narbona cuatro y con Languedoc uno.

Mateo Duarte, capitán de la nave *La expedición*, trabaja desde Liorna con Valencia donde desembarca la carga antedicha y con Italia. Mateo Ricart trabaja con Inglaterra. Nicolas Denvila y Felip Peris trabajan con Denia. Joan Baptiste Moyselo maneja dos cargas, una procedente de Inglaterra, 276,3 @ y otra procedente de Alicante 478,6 @. Cristòfol Colman trabaja desde Inglaterra, recala en Alicante y entrega tres cargas a Joan Baptiste Moyselo de Valencia. Antoni Basset maneja dos cargas, una desde Alicante con 402,11 @ y otra desde La Mata con 289 @. Vicent Trilles y Jacamo Vinch respectivamente trabajan con Alicante. Felip Vriel trabaja con Inglaterra. Guillem Bertet trabaja con Marsella. Mateu Guió con Marsella. Francisco Darden con Marsella. Diferentes Mercaderes con Marsella.³⁵⁸ Claudi Bussot trabaja con Inglaterra 98,18 @ con Marsella 167 @. Y por último Guillermo Sodón trabaja con Alicante. Y, por último, Estasio Pau trabaja con Génova.

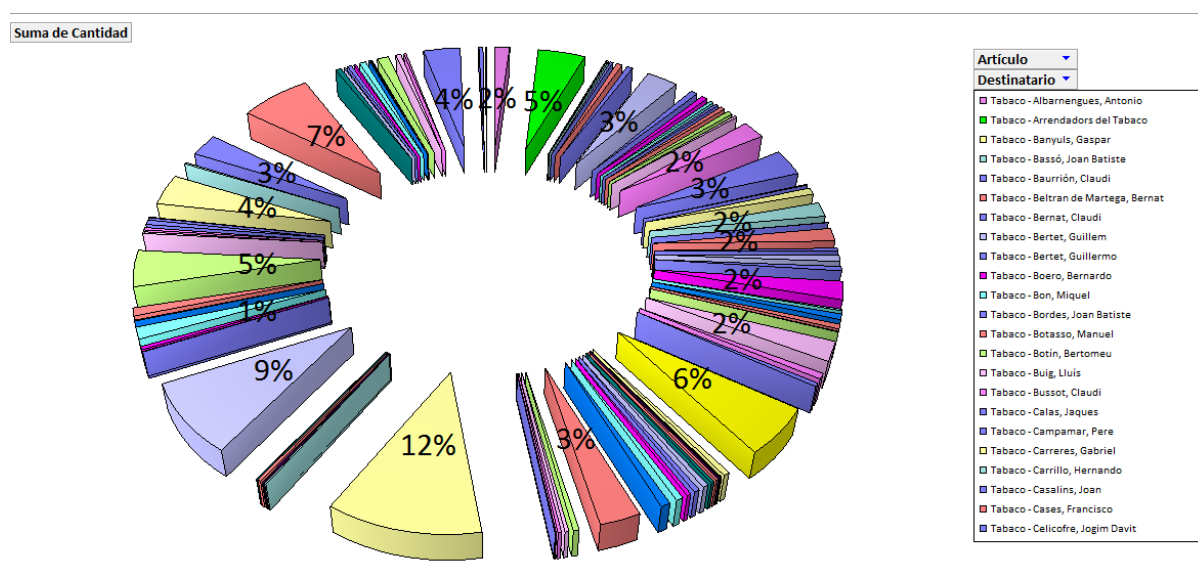
Los destinatarios, excluidos la mercancía en tránsito, son: Mateo Duarte con 1936,23 @ o el 13 %; Joan Baptiste Moyselo con 1475,43 @ o el 9 %; Mateu Ricart con 1180 @ o el 7 %; Nicolas Denvila y Felip Peris con 984,59 @ o el 6 %; Arrendadores

³⁵⁸ Si coincidiera el remitente con el destinatario estos mercaderes, atendiendo al destinatario, podrían ser Francisco Cases y Jogim Davit Celicofre.

del tabaco con 800 @ o el 5 %; Felip Peris con 760,21 @ o el 5 %; Francisco Rato con 656,29 @ o el 4 %; Vicent Trilles con 619 @ o el 4 %; Guillem Bertet con 527 @ o el 3 %; Mateu Guió con 516 @ o el 3 %; Joan Ribera con 484,47 @ o el 3 %; Cristòfol Delmor con 403,37 @ o el 2 %; Francisco Darden con 379,16 @ o el 2 %; Hernando Carrillo con 302,81 @ o el 2 %; Francisco Cases con 274,11 @ o el 2 % y Estasio Pau con 244,11 @ o el 1 %.

Gráfica 260

Porcentaje de tabaco genérico por destinatarios



El proceso importador suele llevarlo la misma persona en origen y destino salvo algunas excepciones como se refiere a las relaciones que se dan entre Antoni Basset y Felip Peris de Valencia o el caso de Joan Batiste Moyselo que actúa como remitente desde Alicante y como destinatario en Valencia para la mercancía remitida desde Inglaterra por Cristòfol Colman. O el caso de Jacamo Vinch que actúa desde Alicante como factor de Jacques Calas de Valencia. Y finalmente es también el caso de Felipe Vriel que actúa desde Inglaterra como corresponsal de Francisco Rato. Según el origen de los comerciantes, los ingleses son un 17 % frente a los franceses que son el 8 % en lo referente a este comercio y por detrás van los italianos con un 3 %.

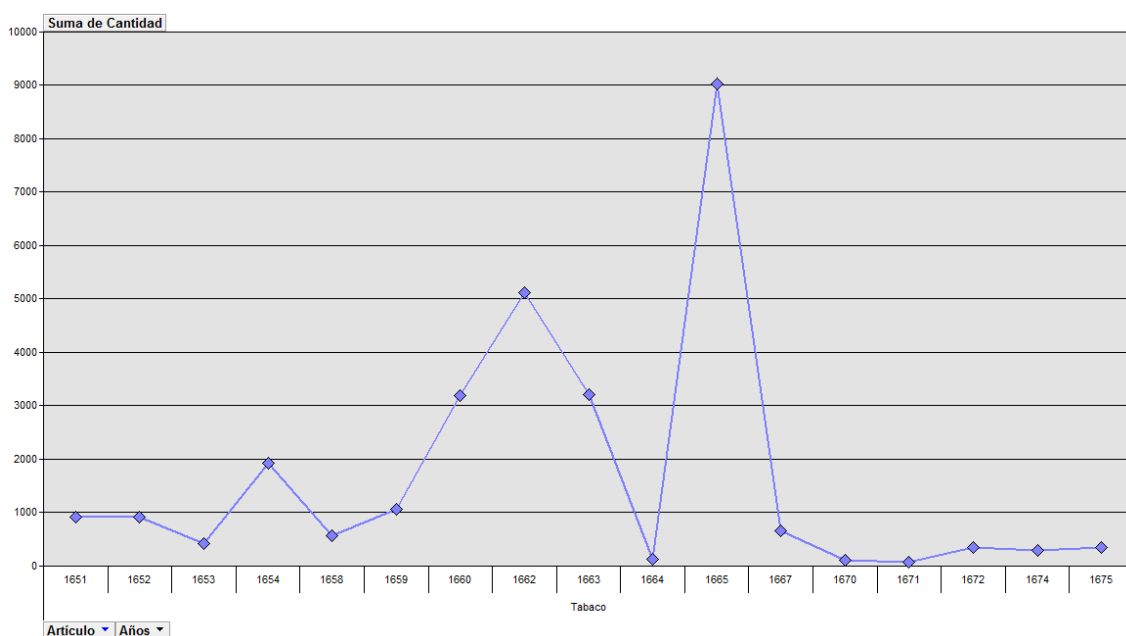
La tendencia es el auge de este comercio con el predominio de Inglaterra, seguido a bastante distancia de Francia, entre 1.651 y 1.662 para luego entrar en decadencia que se acelerará a partir de la guerra de devolución 1.667 que enlazará con la guerra franco-holandesa (1.672-1.678) hacia la que se vio arrastrada España y que

acabó enfrentándola con Francia e Inglaterra. La guerra luso española también tendrá un componente de internacionalización cuando en 1.661 Portugal ceda Bombay y Tánger a Inglaterra, así como el derecho a comerciar libremente con sus colonias, a cambio de ayuda militar, pues, a partir de este momento, se aprecia una caída del comercio inglés.

Se observa que el crecimiento de la llegada de remesas de tabaco podría relacionarse, en lo que se refiere a Virginia con los *indentured servants*, la llamada “servidumbre por deudas”, o esclavitud temporal en la que incurrían los blancos para pagar las hipotecas y que proveían de mano de obra suficiente para el cultivo del tabaco, si bien es cierto que a lo largo de los años sesenta se irá incrementando conforme decrezca esta práctica debido a la emigración inglesa hacia otros estados que ofrecían condiciones menos duras como Pensilvania hasta que, después de la rebelión de Bacon de 1.676, los “servidores por deudas” tiendan a ser sustituidos por esclavos africanos. A estos cabe añadir los esclavos irlandeses tanto en Virginia como en las Antillas inglesas.³⁵⁹ Y ello era así toda vez que hacía 1.650 sólo había 400 esclavos africanos en Virginia, o sea el 1 %, en consecuencia, el tráfico negrero en relación al comercio triangular en estos momentos aún está en manos holandesas.

Gráfica 261

Evolución de la llegada de tabaco genérico a Valencia (1.651-1.675)



Si ahondamos más en aquellos orígenes como Alicante que suelen ser centros de reexportación internacional, vemos que los italianos controlan el 20 % de este tráfico y

³⁵⁹ Don Jordan y Michael Walsh *White Cargo: The Forgotten History of Britain's White Slaves in America*, New York University Press, 2.008.

los ingleses representan el 19 % del mismo. En Marsella los franceses controlan el 15 % de este comercio en relación a la ciudad de Valencia. En cambio, en lo que se refiere a Inglaterra el 65 % del negocio está en manos inglesas, el 5 % en manos italianas y el resto correría a cargo de súbditos de la monarquía u otras nacionalidades.

Importancia de los remitentes, por puertos, en relación al propio puerto de origen: En el tráfico marsellés destaca en primer lugar Joan Ameller que representa 547,25 @ o el 8 %, del comercio de este producto con la ciudad de Valencia; seguido de Guillem Bertet con 527 @ o el 8 %; Mateu Guió con 516,99 @ o el 8 %; Joan Ribera con 484,47 @ o el 7 %; Francisco Darden con 379,16 @ o el 6 % y Diferentes Mercaderes con 376,97 @ o el 6 %; Geroni Carles con 241,3 @ o el 4 % y Cristòfol Delmor con 233,19 @ o el 4 %. La suma de estos copa el 51 % del volumen del negocio, quedando el resto en cantidades del 2 % para bajo que ofrecen el panorama de un peso considerable de los pequeños comerciantes. Por lo que se refiere a la estructura de la importación desde Inglaterra, en primer lugar destaca la figura de Bungins al que corresponde la responsabilidad del 51 % de los envíos, o sea 3.160 @ para este periodo; seguido de Mateu Ricart con 1180 @, o sea el 19 %; Cristòfol Colman con 720,53 @, o el 12 %; Felip Vriel con 542,11 @ o el 9 %; Joan Batiste Moyselo con 276,29 @ o el 4 %; Guillermo Randal 114,18 @ o el 2 %; Claudi Bussot con 98,18 @ o el 2 % y Andreu de Silva y Gabriel Moyselo con tan sólo un 1 % respectivamente, con 61,29 @ el primero y 41,41 @ el segundo. Respecto al puerto de Lisboa cabe comentar que la importación corre a cargo de Enrique Ayler como remitente y destinatario, único, alcanza el 100 %, pero la carga no entra directamente en Valencia si no que sigue rumbo a Marsella, donde sería necesario hacer una investigación adicional para saber si vuelve a Valencia a través de alguno de los comerciantes que suele trabajar este producto entre Marsella y Valencia. En Denia, Nicolas Denvila y Felip Peris controlan el 93 %, de este producto, mientras que en Narbona el predominio es de Pierre Reyna que representa el 69 % frente a Joan Pere que representa el 17 % y Francisco Marcela el 10 %, quedando Pere Campamar en último lugar con un 4 %. En La Mata, Antoni Basset controla el 86 % del flujo de tabaco con Valencia y Geroni Romero el 14 %. En Génova tenemos a Pau Estasio que controla el 73 %, seguido de Tomàs Giberti que controla el 23 %, y por último Benedito Vigó con el 4 %.

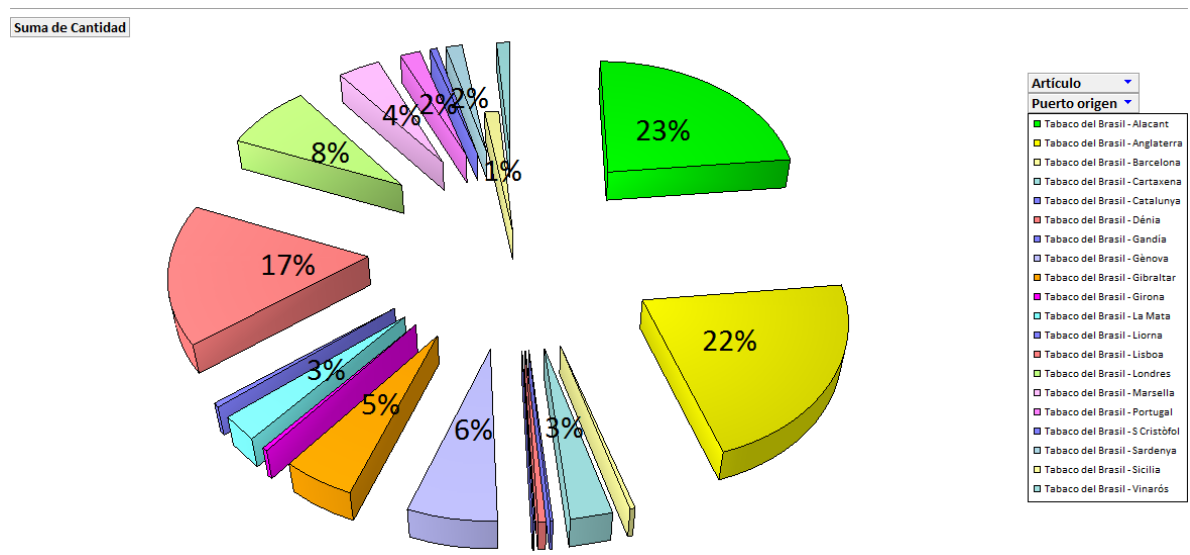
Tabaco del Brasil

La cronología del Tabaco del Brasil no ofrece problemas porque viene marcada por el fin de la guerra con Portugal, con el Tratado de Lisboa, lo cual se aprecia en la llegada de remesas al puerto de Valencia de forma significativa a partir de 1.670 y, sobre todo, de 1.671 en adelante. A lo largo del periodo se registra la llegada de 6.080,28 @ que al descontar la mercancía en tránsito³⁶⁰ o sea 2.289,93 @ se queda en 3.790,35 @, lo cual significa que la mercancía en tránsito representa el 37,66 % del total del registro.

Por puertos, en cabeza figura Alicante que nos remesa 868,39 @ o el 23 % y le siguen: Inglaterra con 811,59 @ o el 22 %; Lisboa con 617,25 @ o el 17 %; Londres con 304,9 @ o el 8 %; Génova con 234,76 @ o el 6 %; Gibraltar con 192,63 @ o el 5 %; Marsella con 148,47 @ o el 4 %; Cartagena con 110,84 @ o el 3 %; La Mata con 106,79 @ o el 3 %; Portugal con 72 @ o el 2 %; Cerdeña con 58,11 @ o el 2 % y Sicilia con 47,2 @ o el 1 %.

Gráfica 262

Porcentaje de tabaco de Brasil por puertos

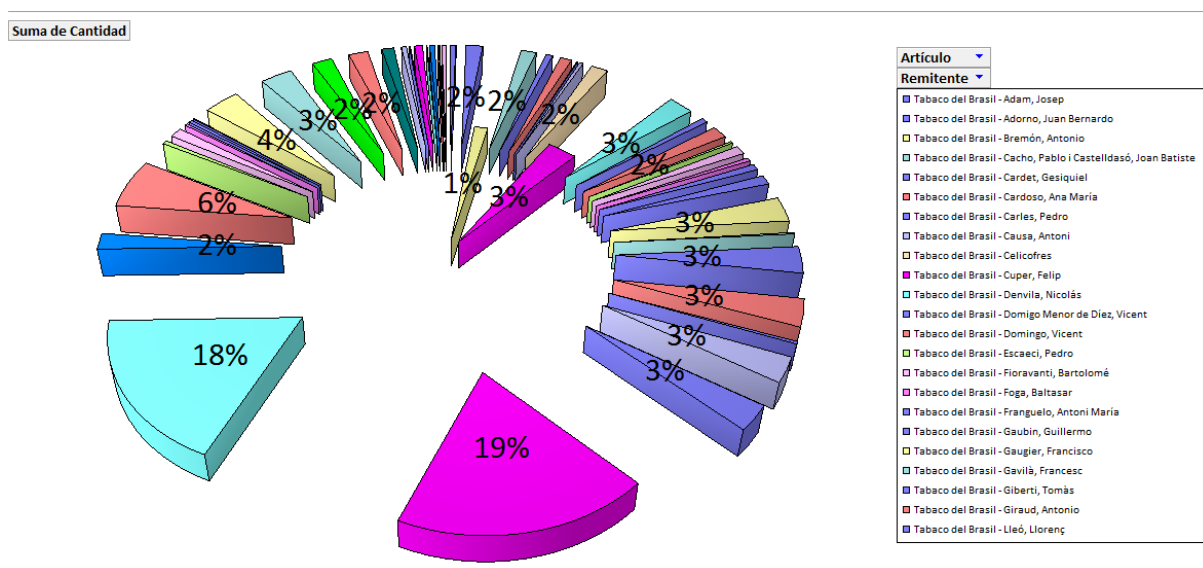


³⁶⁰ La mercancía en tránsito de Lisboa con destino a otros puertos distintos al de Valencia asciende a 1.732,24 @; la de Alicante a 179,35 @; la de Cádiz a 136,88 @; la de Génova a 113,27 @; la de La Rochela a 70,08 @ y la de Portugal a 58,11 @.

En cuanto a los remitentes corregidos, estos son, en primer lugar, Juan Pedro Matón con 717,89 @ o el 19 % y le siguen: Pedro Matón³⁶¹ con 671,18 @ o el 18 %; Gabriel Moyselo con 232,34 @ o el 6 %; Felip y Crisóstomo Peris con 133,25 @ o el 4 %; Antonio Giraud con 128,15 @ o el 3 %; Tomàs Giberti con 125,18 @ o el 3 %; Felip y Crisóstomo Peris y Antonio Maynón con 119,59 @ o el 3 %; Diego Losada con 117,3 @ o el 3 %; Francisco Gaugier con 117,18 @ o el 3 %; Felip Cuper con 107,18 @ o el 3 %; Nicolas Denvila con 95,29 @ o el 3 %; Antoni Pinyà con 75,51 @ o el 2 %; Antonio Maynón y Nicolás Denvila con 75 @ o el 2 %; Miquel Puig con 73 @ o el 2 %; Juan Bernardo Adorno con 63 @ o el 2 %; Celicofres con 62 @ o el 2 %; Vicent Domingo con 60,18 @ o el 2 %; Pablo Cacho y Batiste Castelldasó con 58,11 @ o el 2 % y Antonio Bremon con 47,2 @ o el 1 %.

Gráfica 263

Porcentaje de tabaco de Brasil por remitentes



En cuanto a la actuación por puertos observamos que con el puerto de Alicante actúan diez y seis comerciantes, de los cuales los principales son: Pedro Matón que representa el 30 % de los envíos de este puerto, seguido de Felip y Crisóstomo Peris que representan el 15 %. En lo que respecta tanto a Inglaterra en cabeza figura Juan Pedro Matón con el 86 % de los envíos, seguido de Diego Losada con el 14 %; En Lisboa tenemos a once comerciantes: de los cuales el principal es Antonio Giraud con 128,15

³⁶¹ Posiblemente sea el mismo, pero, por si acaso, lo hemos dejado a parte. En caso de que fuera el mismo habría que sumar ambas cantidades.

@ o el 21 %; seguido de Felip y Crisóstomo Peris que representan el 19 % de los envíos y Felip Cuper con el 17 % de los envíos.

Si nos fijamos en el origen de los remitentes podemos matizar que los franceses, corregidas las cifras de la mercancía en tránsito, controlan las remesas procedentes de Lisboa en lo referente a Valencia por un volumen de carga de 128,15 @ o el 21 %; los comerciantes ingleses con las cifras corregidas representan 107,18 @ o sea el 17 %; en cuanto al puerto de Alicante, la relación quedaría del siguiente modo: Francisco Gaugier³⁶² 101 @ o el 12 %; los franceses representan tan sólo 43,29 @, o al 4 %; Celicofre (suizo) 27 @ o el 3 %.

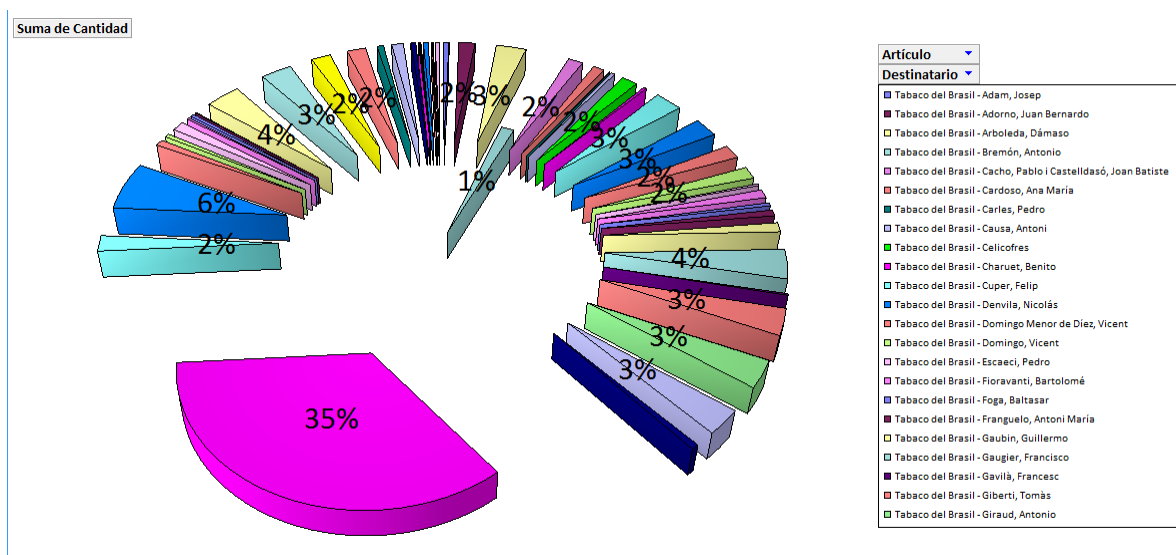
Con Londres actúan Pedro Matón que representa el 86 % del volumen de este origen y Gabriel Moyselo al que corresponde el resto. Con Génova trabajan ocho remitentes de los cuales el principal es Pedro Matón que controla el 45 % de los envíos, seguido de Lucas Rato con un 19 %.

Los destinatarios son los siguientes: En primer lugar tenemos a Pedro Matón con 1.297,17 @ o el 34 % y le siguen una masa de pequeños comerciantes que componen el 66 % restante entre los que figuran: Gabriel Moyselo con 232,34 @ o el 6 %; Francisco Gaugier con 141,36 @ o el 4 %; Felip y Crisóstomo Peris con 133,35 @ o el 4 %; Antonio Giraud con 128,15 @ o el 3 %; Tomàs Giberti con 125,18 @ o el 3 %; Felip y Crisóstomo Peris con Antoni Maynón con el 119,59 @ o el 3 %; Diego Losada con 117,3 @ o el 3 %; Dámaso Arboleda con 117,12 @ o el 3 %; Felip Cuper con 107,18 @ o el 3 %; Nicolas Denvila con 95,29 @ o el 3 %; Antoni Pinyà con 75,51 @ o el 2 %; Antonio Maynón y Nicolas Denvila con 75 @ o el 2 %; Miquel Puig con 73 @ o el 2 %; Vicent Domingo Menor de Díez con 68,3 @ o el 2 %; Juan Bernardo Adorno con 63 @ o el 2 %; Celicofres con 62 @ o el 2 %; Vicent Domingo con 60,18 @ o el 2 %; Pablo Cacho y Joan Batiste Castelladasó con 58,11 @ o el 2 % y Antonio Bremón con 47,2 @ o el 1 %.

³⁶² Francisco Gaugier no se considera francés pese al apellido, por no aparecer en la base de datos de Julia Lorenzo y porque, al tratarse de un apellido del Franco Condado, posiblemente tenga la consideración de español hasta el tratado de Nimega.

Gráfica 264

Porcentaje de tabaco de Brasil por destinatarios



El proceso importador lo suele llevar la misma persona en origen y destino en los casos más importantes salvo algunas excepciones que manejan cantidades irrelevantes.

La navegación se lleva a cabo de forma directa en un 38 % y a través de Alicante en un 54 %, Las escalas menores son el orden del 2 y del 1 % y podemos dejarlas al margen.

Tabaco inglés

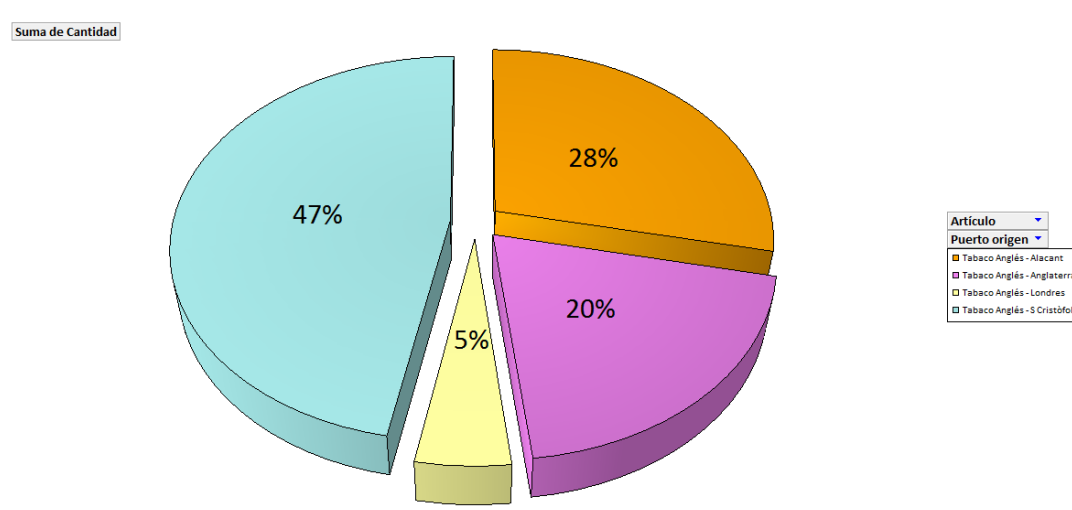
El tabaco ingles suma 4.150,23 @ para todo el periodo estudiado que podemos estudiar dividiéndolo en cuatro orígenes: La isla de San Cristóbal (actual isla de Saint Kitts)³⁶³ representa 1.953,19 @ o sea el 47 % de los envíos, seguido de Alicante con

³⁶³ Los ingleses se establecen en San Cristóbal (Saint Christopher), hoy Saint Kitts, en 1.623. A ésta primera colonia se les unen hugonotes franceses para conquistar la isla al cacique local Kalinago y se reparten la isla dedicándose al cultivo del tabaco y al contrabando. España deshace la colonia en 1.629, pero al amparo de la paz anglo española de 1.630 se reconstruye. Con la crisis de superproducción de Barbados de 1.635 se introduce la trata de negros que comenzará a desplazar en las Antillas a los esclavos por deudas, aunque aún se encontrará esclavitud blanca en las Antillas, con la cuestión irlandesa. La caña de azúcar se introduce en 1.637 como forma de diversificar riesgos, pero la caída de los precios motiva que en 1.639 el gobernador de San Cristóbal dicte una orden de destrucción de plantaciones para mantener los precios. Conforme Virginia vaya sustituyendo a San Cristóbal, la economía de la isla basculará del tabaco al azúcar. El comercio del tabaco inglés se benefició de medidas proteccionistas desde 1.626 en que Carlos I restringió las importaciones de tabaco español a resultas de las presiones de la Virginia Company. Según Jordan Goodman hacia 1.660 el tabaco constituía el 25 % de los ingresos de

1.177,95 @ o sea el 28 %, Inglaterra con 822 @ o el 20 % y Londres con 197,06 @ o el 5 %. Si consideramos que el tabaco de Alicante, Inglaterra y Londres procede de Virginia la relación sería del 47 % contra el 53 %, con lo que los envíos de Nueva Inglaterra van ganando fuerza sobre los de las Antillas británicas en lo que se refiere a este producto. Si atendemos a la cronología el proceso resulta aún más claro porque los envíos de San Cristóbal son prácticamente todos del año 1.654, al principio del periodo, mientras que el resto del mismo va quedando cubierto por los demás.

Gráfica 265

Porcentaje de tabaco inglés por puertos



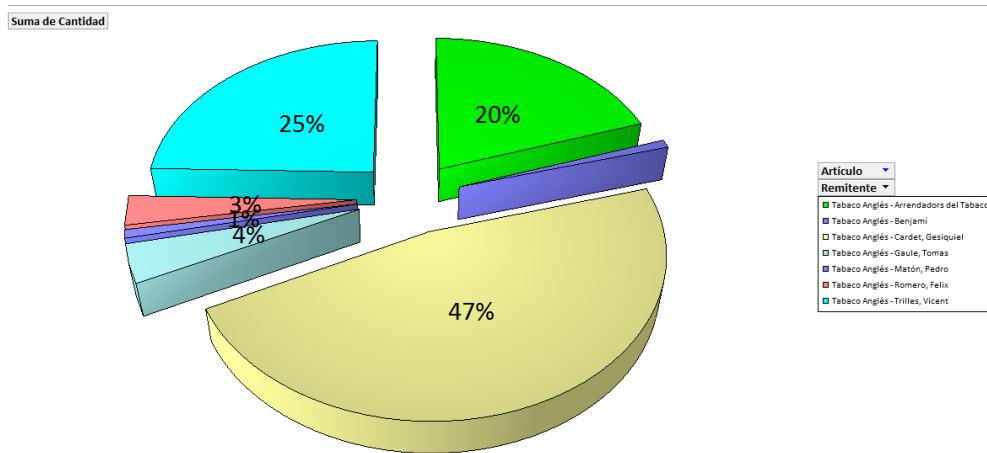
Los principales remitentes son Gesiquiel³⁶⁴ Cardet de San Cristóbal con 1.953,21 @ el 47 %; seguido de Vicent Trilles de Alicante con 1.020 @ o el 25 %; los arrendadores del tabaco de Inglaterra con 822 @ o el 20 %; Tomàs Gaule de Londres con 162,06 @; Felix Romero de Alicante con 123,77 @ o el 3 % y Pedro Matón de Londres con 35 @ o el 1 %.

aduanas de la Corona Británica y el 5 % de los impuestos. *Tobacco in History: The Culture of dependence*, Londres 1.993, p 147.

³⁶⁴ Tal vez Jesse Kiel Cardet.

Gráfica 266

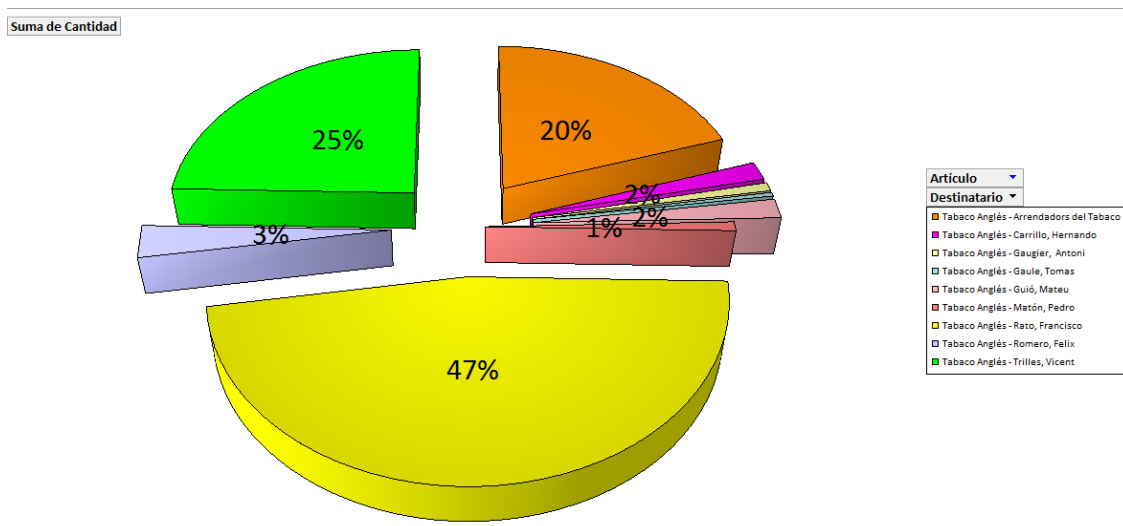
Porcentaje de tabaco inglés por remitentes



Los principales destinatarios son: Francisco Rato con 1.953,21 @ o el 47 %; Vicent Trilles con 1.020 @ o el 25 %; los arrendadores del tabaco con 822 @ o el 22 %; Felix Romero con 123,77 @ o el 3 %; Mateu Guió con 78,8 @ o el 2 %; Hernando Carrillo con 72,3 @ o el 2 % y Pedro Matón con 35 @ o el 1 %.

Gráfica 267

Porcentaje de tabaco inglés por destinatarios



En cuanto a las principales relaciones son aquellas que se establecen entre Gesiquiel Cardet de San Cristóbal y Francisco Rato de Valencia. Y entre Tomàs Gaule y Hernando Carrillo por un volumen de 72,3 @ y entre Tomàs Gaule y Mateu Guió por 74,8 @.

Por la tendencia vemos que el grueso del tabaco inglés llega antes de la ruptura entre la Inglaterra de Cromwell y España por los ataques a Santo Domingo y Jamaica y

ya no se recupera en todo el periodo, pero como el fenómeno también afecta al tabaco francés tal vez hubiera que relacionar la caída del tabaco con el auge del azúcar, cuya llegada se dispara coincidiendo con la caída del tabaco que ya no es negocio o al menos no tanto como la había sido. Sin embargo, la llegada de azúcar tendrá como protagonista el puerto de Lisboa y la presencia inglesa, en el comercio de Alicante que podría servir de indicador no pasa del 10 % y en el puerto de Lisboa en relación al comercio valenciano del azúcar, que podría suponerse mayor, no pasa del 4 %. En consecuencia, el fenómeno sólo puede relacionarse con la entrada de Inglaterra en guerra con España en apoyo de Portugal a partir de 1.661 y el comercio no vuelve a levantar cabeza porque Inglaterra empalmará estas guerras con la segunda y la tercera guerra anglo holandesa.

Tabaco Francés

Finalmente tenemos el tabaco francés que representa un registro de 2.827,2 @ y una mercancía en tránsito a otros destinos distintos al puerto de Valencia de 740,78, lo, que representa un porcentaje del 26,2 % del total, lo que nos obliga a introducir las correspondientes correcciones en algunos puertos e incluso a excluir alguno como Màrtega³⁶⁵ a cuya carga tiene como destino distinto al de Valencia.

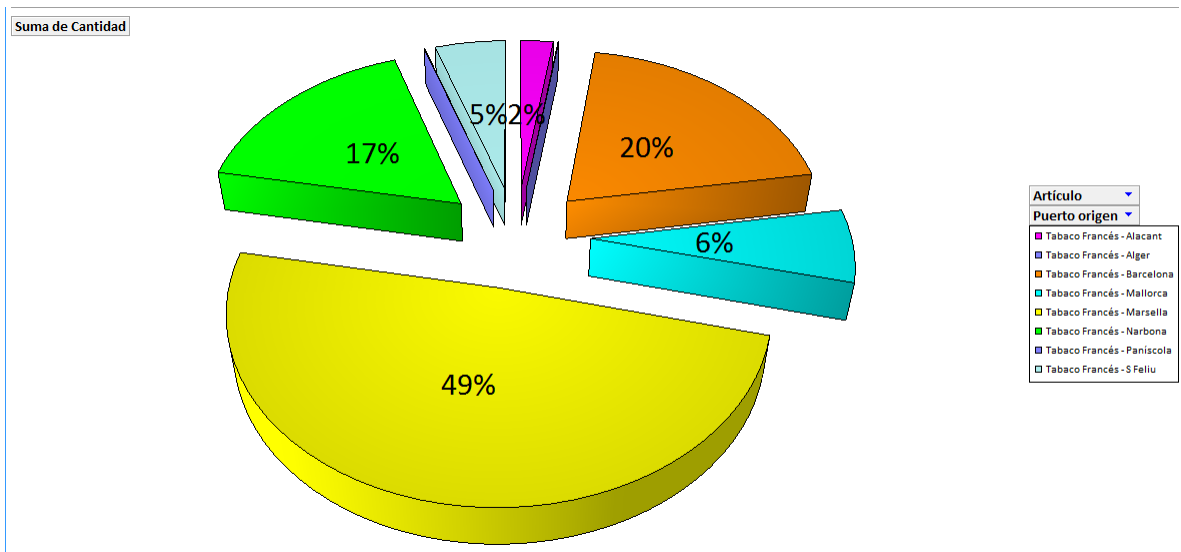
En lo que respecta al cálculo de los envíos por puertos la relación que tenemos es la siguiente:

En primer lugar, destaca Marsella con 1.019,33 @ que desembarcan y que representa el 49 % del total de las importaciones de Valencia en lo que a este producto se refiere. Le siguen Barcelona con 415,17 @ o el 20 %; Narbona con 349,03 @ o el 17 %; Mallorca con 134,71 @ o el 6 %; San Feliu con 105,12 @ o el 5 % y Alicante con 48,18 @ o el 2 %.

³⁶⁵ Màrtega o en occitano Martegue, en Francés Martigues, puerto de la desembocadura del Ródano, cerca de Marsella.

Gráfica 268

Porcentaje de tabaco francés por puertos



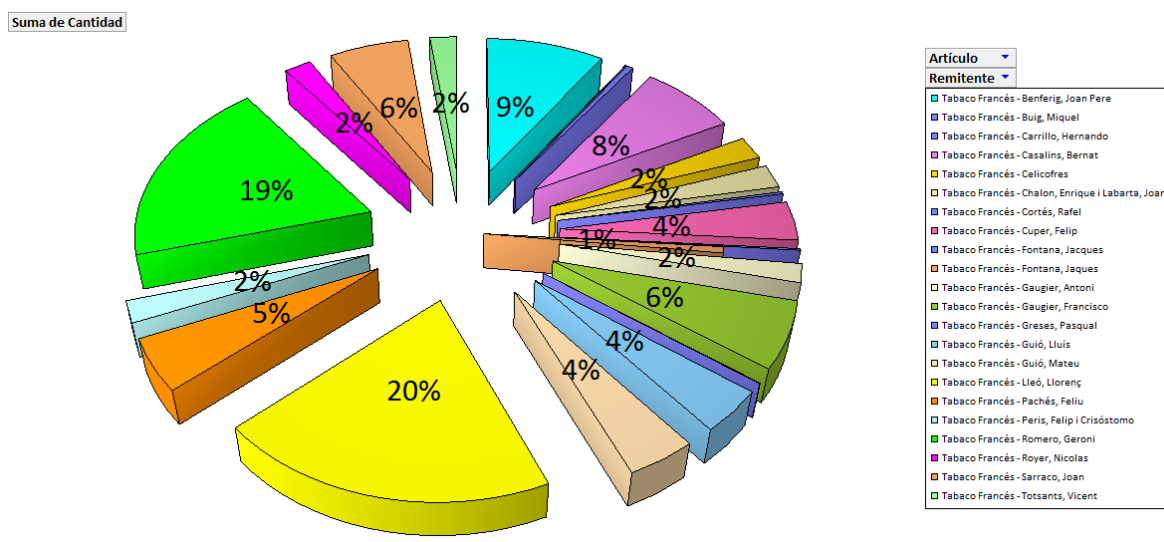
El tabaco francés procede de Martinica, Guadalupe y la Tortuga. La parte septentrional y occidental de la Española, con el despoblamiento decidido por el gobernador Antonio Osorio para impedir el contrabando, se convierte en una tierra de nadie que acaba siendo colonizada por los bucaneros franceses de forma tal que, hacia 1.659, aunque nominalmente española, de facto ya era una colonia francesa, aunque no será reconocida por España hasta el tratado de Rijswick de 1.697, y, como parte de su economía, también cultiva este producto. La misma crisis del tabaco que afectó a las Antillas inglesas afectará a las Antillas francesas favoreciendo la reconversión al azúcar. Si nos fijamos en los puertos podemos agrupar a los remitentes según procedencia y se observan dos orígenes fundamentales: puertos de la Francia mediterránea y puertos catalanes o mallorquines, como escala de los primeros.

Por orden de importancia los remitentes son: Llorenç Leó con 415,17 @, o el 20 %; seguido de Geroni Romero con 390 @ o el 19 %; Joan Pere Benferig con 241,21 @ o el 9 %; Bernat Casalins con 156 @ o el 8 %; Francisco Gaugier con 134,17 @ o el 6 %; Joan Sarraco con 130 @ o el 6 %; Feliu Pachés con 105,12 @ o el 5 %; Mateu Guió con 86 @ o el 4 %; Lluís Guió con 85,18 @ o el 4 %; Felip Cuper con 80 @ o el 4 %; la sociedad de Enrique Chalón y Joan Labarta con 48,25 @ o el 2 %; los Celicofres con 48,25 @ o el 2 %; Nicolas Royer con 43,77 @ o el 2 %; Vicent Totsants con 44 @ o el

2 %; Felip y Crisóstomo Peris con 43,77 @ o el 2 %; Antonio Gaugier desde Marsella con 38 @ o el 2 % y Jacques Fontana con 12,65 @ o el 1 %.

Gráfica 269

Porcentaje de tabaco francés por remitentes

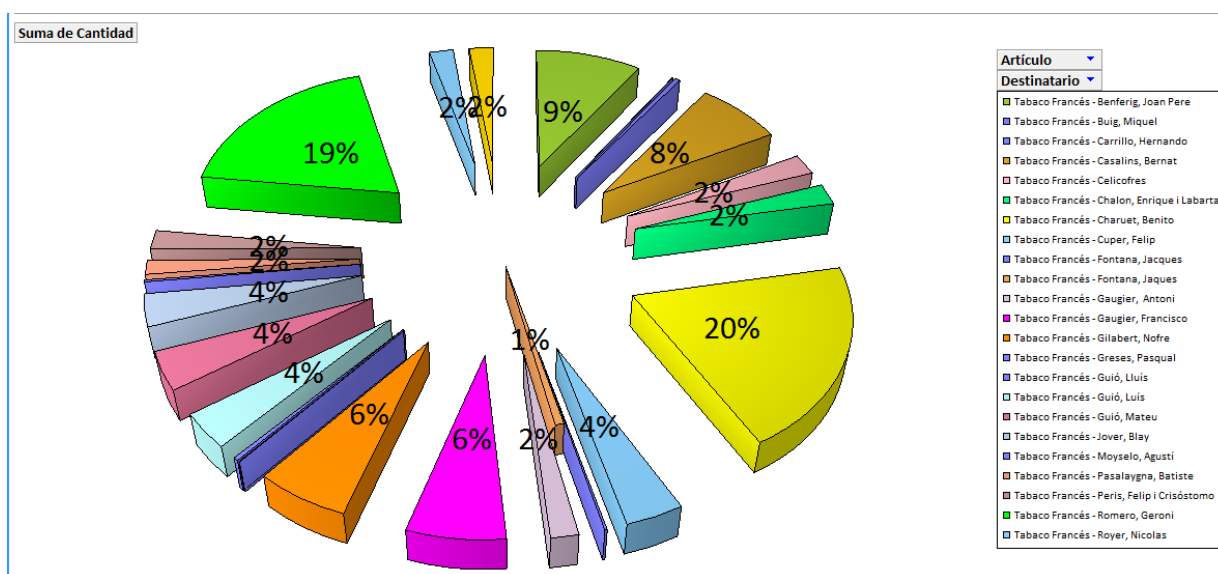


Si atendemos a los puertos con los que actúan, cabe destacar que con Marsella trabajan Geroni Romero, Francisco Gaugier, Mateu Guió, Lluís Guió, Felip Cuper, los socios Enrique Chalón y Joan Labarta, los Celicofres, Nicolas Royer, Vicent Totsants, Felip y Crisóstomo Peris y Antonio Gaugier. Desde Narbona actúan los comerciantes Joan Pere Beniferig y Bernat Casalins. Y ya desde puertos españoles tendríamos Barcelona donde destaca la figura de Llorenç Lleó el importador más importante de este producto; San Feliu desde donde trabaja Feliu Pachés y por último Mallorca con el cual trabajan Vicent Domingo y Joan Sarraco.

Los destinatarios son: Benito Charuet con 415,17 @ o el 20 %; Geroni Romero con 390 @ o el 19 %; Joan Pere con 193,03 @ o el 9 %; Francisco Gaugier con 134,17 @ o el 6 %; Nofre Gilibert con 130 @ o el 6 %; Mateu Guió con 86 @ o el 4 %; Felip Cuper con 80 @ o el 4 %; Lluís Guió con 78,18 @ o el 4 %; Jover Blay con 73,12 @ o el 4 %; Celicofres con 48,25 @ o el 2 %; Enrique Chalón y Labarta con 48,25 @ o el 2 %; Vicent Totsants con 44 @ o el 2 %; Nicolas Royer con 43,77 @ o el 2 %; Felip y Crisóstomo Peris con 43,77 @ o el 2 %; Antoni Gaugier con 38 @ o el 2 %; Batiste Pasalaygna y Jacques Fontana con 3,24 @ o el 1 %.

Gráfica 270

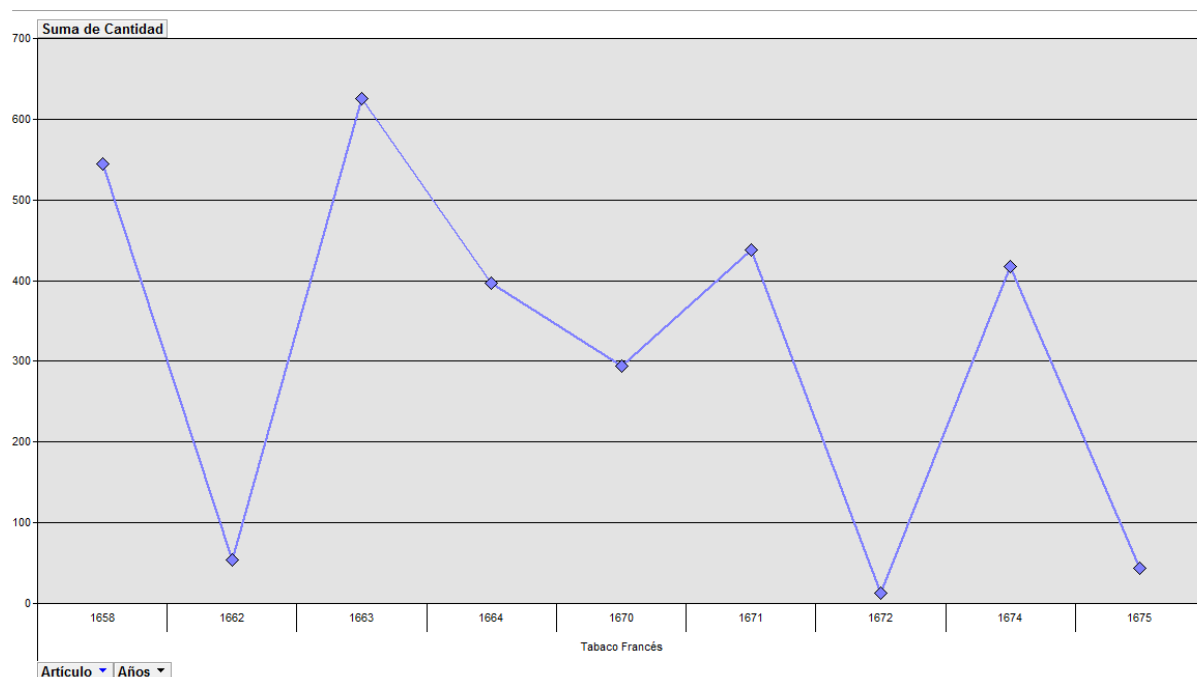
Porcentaje de tabaco francés por destinatarios



La navegación es nominalmente directa en un 90 % aunque, por la naturaleza el producto, sabemos que esto no es así y hay un 10 % que se refiere a la ruta Mártega Barcelona Valencia.

Gráfica 271

Evolución de la llegada de tabaco francés a Valencia (1.651-1.675)



Si miramos el gráfico de evolución temporal se observan caídas agudas en los años 1.662 (el inicio del reinado de Luís XIV es un momento de gran depresión

económica que culmina en la Jacquerie de Boulonais), 1.672 (guerra franco holandesa) y 1.675. (Francia se encuentra en guerra con España por su alianza con Holanda, al permitir a tropas neerlandesas atravesar su territorio para atacar Charleroy).

6.3 Materias primas metalúrgicas

6.3.1 Hierro

De veintiséis tipos de hierro, clasificados con arreglo a criterios de calidad u origen, que suman 183.468,99 @ y que entran en el puerto de Valencia,³⁶⁶ la variante estadísticamente determinante es la de *hierro* a secas, el 70 %, seguido del *hierro catalán* el 13 %, pudiéndose despreciar el resto de variedades al ser algunas de ellas meras reiteraciones, por ejemplo el *hierro común catalán* o el *hierro común* pueden asimilarse bien a *hierro* bien a *hierro catalán* sin riesgo de deformar demasiado el análisis. En consecuencia, vamos a centrarnos primeramente en el *hierro*.

A lo largo del periodo estudiado llega al puerto de Valencia un volumen de carga de 77.718,54 @ pero de la que conviene detraer la carga de Bernardo Pinzón como correspondiente al tráfico comercial entre Génova y Cartagena que asciende a 6.883 @ y correspondería sólo a un envío de 1.663 y que sumada a otros remitentes menores llega a 7.865,89 @ lo que porcentualmente representa el 10 % del movimiento portuario valenciano. En consecuencia, el total de la mercancía desembarcada sería 69.852,65 @.

Según su origen podemos ordenar las cargas del siguiente modo: En primer lugar, cabe destacar Génova con 17.495,03 @ que representaría el 25 %, sobre el total de lo importado. Le sigue en importancia, Londres con 10.458,41 @ o el 15 %; Marsella con 8.3498,41 @ o el 12 %; Ámsterdam con 6.919,48 @ o el 10 %; Alicante con 5.099,94 @ o el 9³⁶⁷ Cataluña con 3.396,42 % o el 5 %; Sitges con 2.179,68 @ o el 3 %;

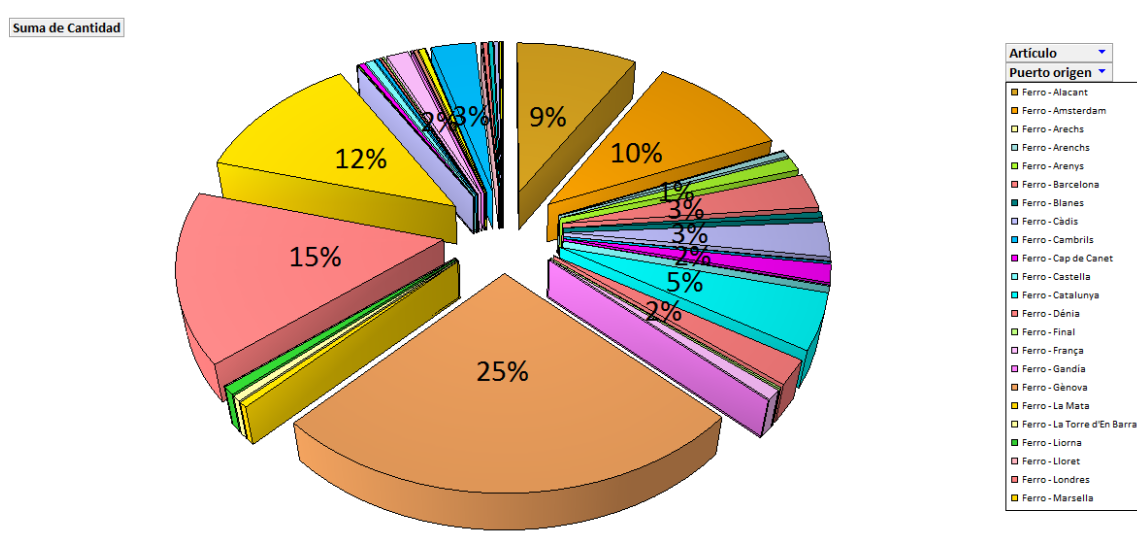
³⁶⁶ No se ha desglosado en esta cifra la mercancía en tránsito.

³⁶⁷ La importancia de Alicante debe de estudiarse fijándonos en los comerciantes, dado el carácter internacional de este puerto. Por comerciantes lo que se observa es el claro predominio de los ingleses

Barcelona con 2.154,02 @ o el 3 %; Cádiz con 2.109 @ o el 3 %; Denia con 1.510,77 @ o el 2 %; S Feliu con 1.067,83 @ o el 2 %; Cap de Canet con 1.100, 88 @ o el 2 %; Arenys con 843,13 @ o el 1 % y el resto de orígenes del 1 % sumaría un 4 %. Los orígenes catalanes sumados darían un 16 %.³⁶⁸

Gráfica 272

Porcentaje de hierro por puertos



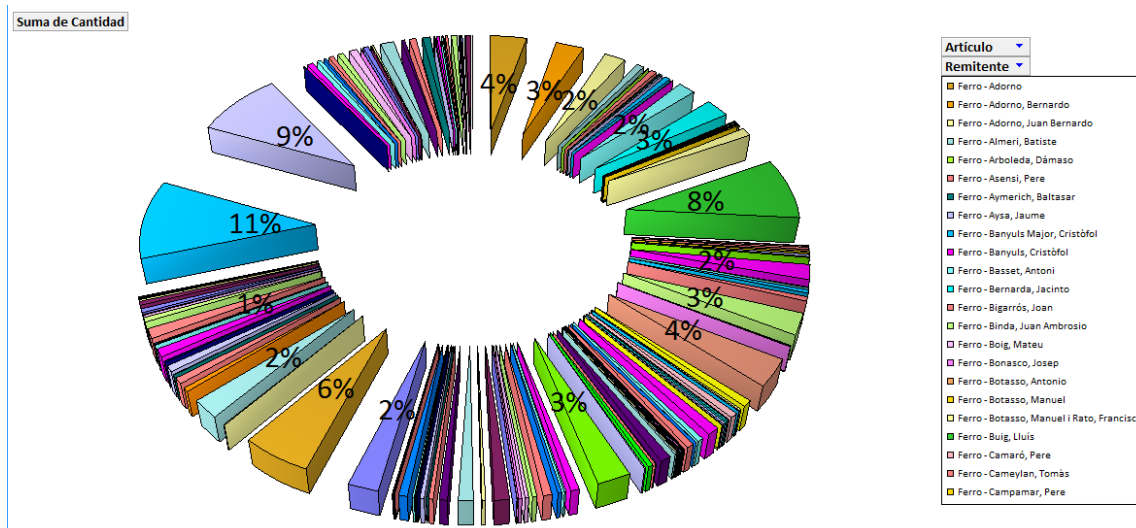
Por remitentes, tenemos los siguientes resultados. En cabeza figuran Felip y Crisóstomo Peris con 7.912,47 @ o el 11 % y le siguen: Lluís Buig con 6.156,83 @ o el 9 %; Pedro Matón con 4.333,38 @ o el 6 %; Nicolás Denvila con 2.700 @ o el 4 %; Franguelo con 2.029,13 @ o el 3 %; Juan Pedro Matón con 1.973 @ o el 3 %; Jaume Cuper con 2.109 @ o el 3 %; Jacinto Bernarda con 1.953,0 5 @ o el 3 %; Bernardo Adorno con 2.280,18 @ o el 3 %; Adorno con 2.960 @ o el 4 %; Celicofre con 1.470 @ o el 2 %; Antoni Basset con 1.399 @ o el 2 %; Josep Rovira con 1.251 @ o el 2 % y Joan Batiste Moyseló con 945,39 @ o el 1 %. Los demás remitentes del 1 % suman un 35 %.

sobre los franceses en una proporción de un 12 % frente al 1 % y la importancia de Celicofre (mercader de origen suizo al que le corresponde el 24 % de los envíos de este puerto, quedando los italianos con un 2 %. En suma, el peso del comercio internacional dentro de este puerto para este producto sería aproximadamente del 39 % frente al 61 %.

³⁶⁸ Si sumamos los orígenes catalanes con el hierro catalán el total asciende a 25.036,1 @ que sobre un total de 84.733,81 @ supondría que un 29,54 % de las importaciones del puerto de Valencia.

Gráfica 273

Porcentaje de hierro por remitentes



Según orígenes podemos clasificar los remitentes del siguiente modo: entre Génova y Valencia actúan treinta y tres remitentes, excluido Bernardo Pintón, por lo ya dicho, de los cuales los principales son los siguientes: Pedro Matón que representa el 18 % del volumen total enviado por este puerto con destino a Valencia, seguido de Bernardo Adorno que representa el 12 %, Franguelo que está en tercer lugar con el 10 % y Benito Isola en cuarto lugar con el 5 %.

Los remitentes que trabajan con Londres son cuatro: En primer lugar, la sociedad de los hermanos Peris, Felip y Crisóstomo a la que corresponde el 62 % de los envíos de esta plaza. En segundo lugar, le sigue Nicolás Denvila con el 26 %. En tercer lugar, tenemos a Juan Bernardo Adorno con el 8 % y en último lugar a Guillermo Tyler con el 4 %.

Con Marsella contamos con doce comerciantes, de los cuales los más relevantes son: En primer lugar, Lluís Buig al que corresponde el 69 % del tráfico entre esta ciudad y el puerto de Valencia, seguido a considerable distancia por Andreu Novart, Francisco Corell y Vicent Totsants con un 5 % respectivamente. En quinto lugar, está la sociedad compuesta por Nicolás Ribera y Francisco Corell con un 4 %. En sexta posición con un volumen menor en términos absolutos pero idéntico en términos porcentuales se encuentra Juan Pedro Matón, en séptima posición queda Cristòfol Banyuls major con un

3 %. En última posición queda Ribera y Nicolas Corell que posiblemente sea un error o una confusión de nombre y apellido y si eso fuera así, en realidad sería Nicolas Ribera y Francisco Corell y habría que modificar ligeramente los datos del remitente anterior.

En Ámsterdam hallamos la siguiente relación: En primer lugar, Antonio Maynón y Solano que totaliza el 26 % de los envíos. A continuación, le sigue Antoni Basset con el 20 %. En tercer lugar, tenemos a Adorno con el 15 %. En cuarta posición se encuentra Agustí Hernández con el 11 %. Le sigue Juan Bernardo Adorno con el 10 %, del cual no sabemos si es el mismo o es algún pariente, que los tiene. En sexto lugar tenemos el binomio compuesto por Nicolás Denvila y Felip Ruíz con el 9 %. En séptima posición tenemos a Pedro Matón con el 5 % y por último a Joan Batiste Gilardón con el 4 %.

En Alicante tenemos a Celicofre que representa el 24 % de los envíos alicantinos, seguido de Juan Pedro Matón que representa el 23 % de los mismos y a su vez seguido por los herederos de Cristòfol del Mor que suman el 15 %. Muy por detrás, en cuarto lugar, está Antoni Paulín con un 6 %, en quinto Guillermo Paulín con otro 6 % y en sexto lugar Francisco Escorcià con otro 6 %. Las últimas posiciones estarían representadas por: Pedro Matón con un 5 %, Franguelo con un 4 %, Vicent Domingo Menor de Díez con un 4 %, Juan Bernardo Adorno con un 2 %; Gaspar Moxica con un 2 %, Antoni María Frangelo con un 2 %. Y Monserrat Febrer y Felip Peris con un 1 % respectivamente.

Desde Cataluña tenemos a veintidós remitentes que podemos ordenar con arreglo a su importancia del siguiente modo: En primer lugar, destaca Adorno que copa el 55 % de los envíos. En segundo lugar, tenemos a Geroni Romero con el 12 %. En tercera posición tenemos a Lluís Buig con el 9 %. En cuarto lugar, queda Baltasar Salva con el 7 %. En quinto lugar, Jaume Remoy con el 4 % y el 12 % restante se distribuye entre diez remitentes.

En Sitges el comerciante por excelencia es Jacinto Bernarda con un 90 % de los envíos.

En Barcelona hallamos a Batiste Almeri con un 28 %, a Pere Asensi con un 22 %, a Gaspar Remoy con un 18 %, Cristòfol Banyuls major con un 8 %, Guillem Durà con un 7 %, Jaume Remoy con un 5 % y a Baltasar Aymerich con un 4 %. En último lugar están Pere Mauri con un 3 % y Josep Simón y Josep Esteve con sendos 2 %.

Con Cádiz sólo comercia Jaume Cuper y con Denia Felip i Crisóstomo Peris en un 98 %.

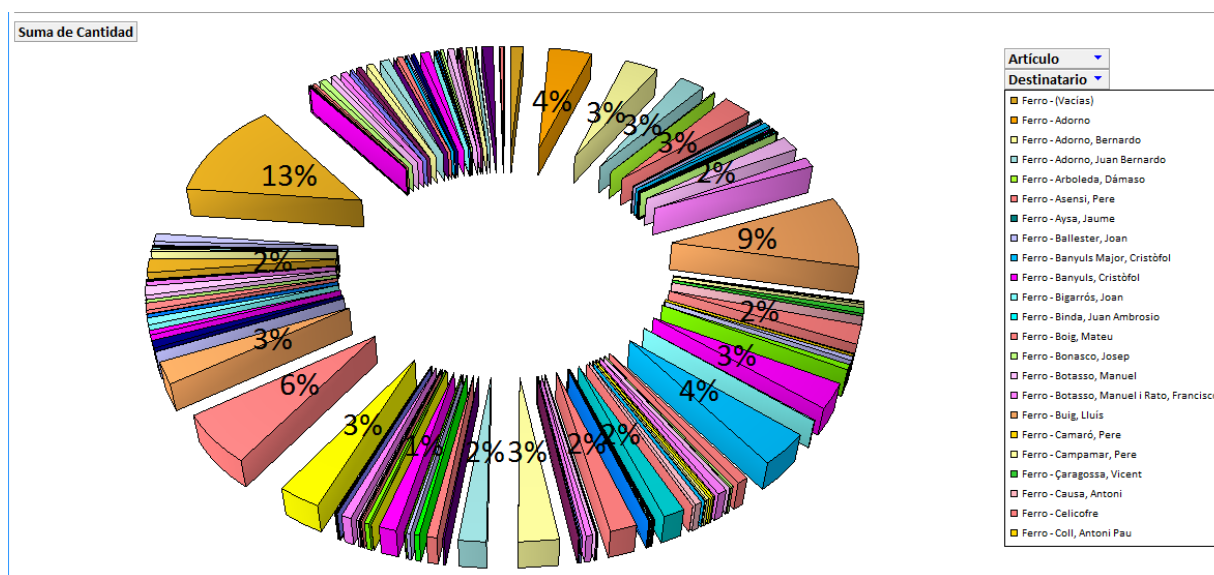
Con San Feliu, tenemos catorce comerciantes de los cuales el principal es Joan Espígol que representa el 31 %.

Con Cap de Canet comercia en exclusiva Josep Rovira.

Y en Arenys cabe destacar a Baltasar Foga o el 37 %, a Antoni Cases o el 26 %, y a Segimón Lleu con el 14 % y a Paulino Funes con el 11 %.

En cuanto a los destinatarios, excluyendo a los destinos distintos al puerto de Valencia, por orden tenemos a: Felip y Crisóstomo Peris con 7.838,23 @ o el 12 %; Lluís Buig con 6156,83 @ o el 9 %; Pedro Matón con 4203,18 @ o el 6 %; Adorno con 2960 @ o el 4 %; Nicolás Denvila con 2700 @ o el 4 %; Bernardo Adorno con 2280,18 @ o el 3 %; Juan Pedro Matón con 2184,62 @ o el 3 %; Jaume Cuper con 2109 @ o el 3 %; Franguelo con 2029,1 @ o el 3 %; Pere Asensi con 1953,01 @ o el 3 %; Antonio Maynón y Solano con 1808 @ o el 3 %; Juan Bernardo Adorno con 1707, 17 @ o el 2 %; Celicofre con 1563,73 @ o el 2 %; Antoni María Franguelo con 1382,27 @ o el 2 %; Joan Batiste Fàbrega con 1365,53 @ o el 2 %; Manuel Botasso con 1311,83 @ o el 2 %; Joan Batiste Moyselo con 1160,39 @ o el 2 %; Josep Estelà con 1.100,88 @ o el 2 % y Herederos de Cristòfol del Mor con 885 @ o el 1 %. Los demás remitentes del 1 % suman un 26 %.

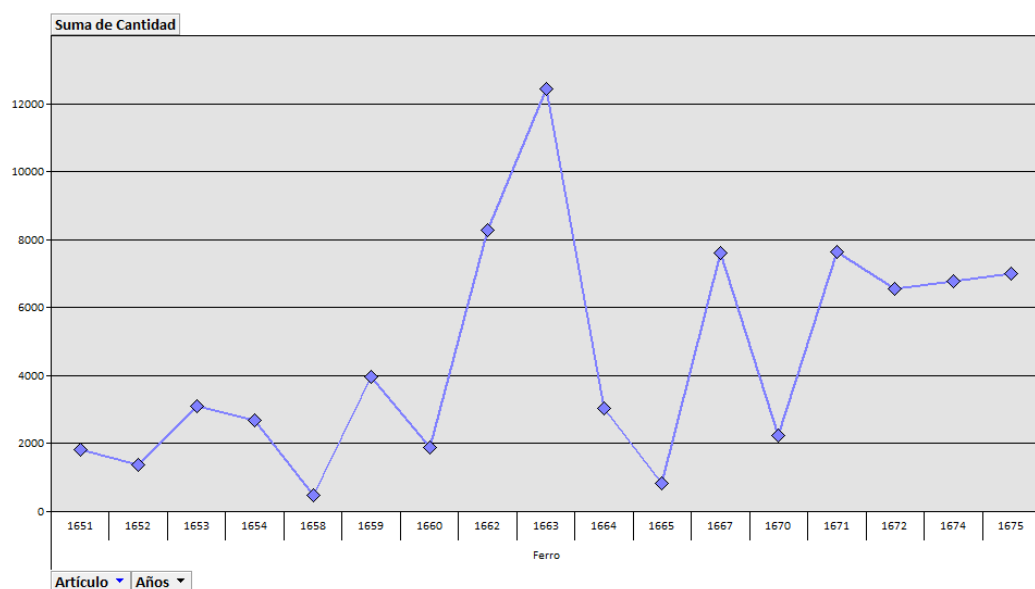
Gráfica 274
Porcentaje de hierro por destinatarios



Las relaciones se establecen del siguiente modo: Felip y Crisóstomo Peris manejan la mayor parte de sus importaciones de Londres sin socio comercial hasta por un volumen de carga de 7212,47 @, dejando un resto marginal de 1.399 @ a cargo Antoni Basset de Ámsterdam. Lluís Buig trabaja en solitario en origen y en destino. Ese es el caso también de Pedro Matón, de Adorno, de Bernardo Adorno, de Nicolás Denvila, de Jaume Cuper, de Franguelo, de Juan Pedro Matón, de Antonio Maynón y Solano, y la mayor excepción sería la relación entre Pere Asensi y Jacinto Bernarda de Sitges.

Gráfica 275

Evolución de la llegada de hierro a Valencia (1.651-1.675)



El año más destacado es 1.663 pero, como no nos es posible corregir la gráfica conviene considerar que, de esa cantidad, hay deducir lo que es mercancía en tránsito porque coincide con los envíos de Génova de Bernardo Pinzón. Así de todos los envíos de Génova que entran ese año en el puerto de Valencia, el 82 % es mercancía en tránsito con destino a Cartagena y sólo 1.602,68 @ desembarcan en el puerto del Grao de Valencia, es decir el 18 %. Los años peores para el comercio son 1.658, el año de la derrota de la batalla terrestre de las Dunas, 1.665 año del inicio de la segunda guerra

angloholandesa que afectará al tráfico neerlandés en el canal y de continuación de la guerra contra Portugal 1.640-1668) y, no observándose conflictos importantes en 1.670, existe la posibilidad de que dicho desplome de las importaciones se deba a causas económicas.

En una visión general el puerto que más incidencia tiene en los envíos de hierro a Valencia a lo largo del periodo estudiado es el de Génova, aún con la corrección citada. Comienza el periodo en 1.651, un poco por detrás de Ámsterdam con una carga modesta de 588,51 @ contra 767,28 @ del puerto anterior, para pasar por encima de las 1.000 @ al año siguiente y, a partir de ahí únicamente desaparece en 1.658 para reaparecer al año siguiente y en mayor o menor medida mantenerse constante a lo largo de todo el periodo, aportando una media de 1257,86 @ anual. Compite con los puertos catalanes que de forma intermitente irán haciendo envíos a lo largo de todo el periodo, un poco por delante de Ámsterdam. En la década de 1.882 a 1.672 competirá con los envíos franceses del puerto de Marsella, y en los dos años finales del periodo 1.674 y 1.675 todos éstos serán barridos por Londres.

La navegación es directa en el 61 % de los casos y en el resto las principales rutas a través de las escalas son: a través de Alicante el 21 %, y a través de Barcelona el 15 %. La navegación directa Génova Valencia afecta a 14082,30 @, la ruta Génova Barcelona Valencia afecta a 14082,3 @. La navegación entre Londres y Valencia sigue las escalas, o bien Londres Alicante Valencia con 10017,41 @ o a Londres Castilla Valencia con 441 @. La navegación desde Ámsterdam sigue ruta directa con 1.060 @ y a través de Alicante con 5.859,4 @. Alicante tiene un volumen de carga para navegación directa de 6.096,94 @ y Marsella de 7523,28 @ y los puertos catalanes también y de la monarquía hispánica también, salvo alguna excepción como Blanes.

Hierro catalán

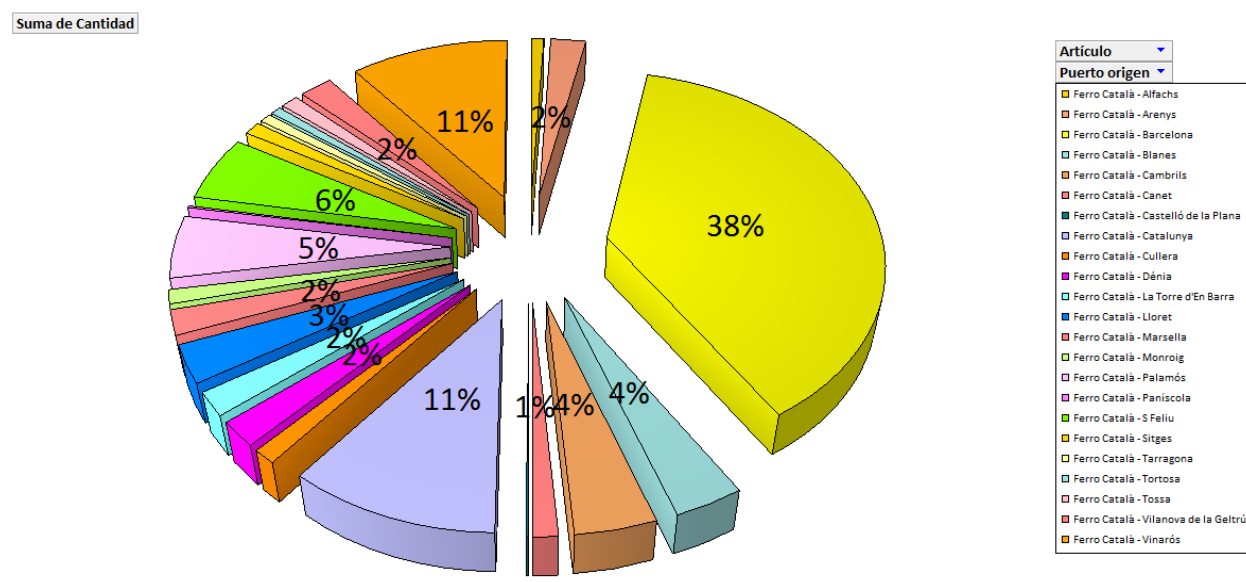
El hierro catalán se ha estudiado aparte para detectar la posibilidad de que pudiera tener una procedencia u origen distinto a los puertos catalanes. El resultado demuestra que esto sucede sólo en muy pocos puertos y en cantidades relativamente medianas o pequeñas que podrían considerarse reexportaciones. Es el caso de Marsella,

de Vinaroz, de Denia o Cullera, por tanto, los resultados de esta consulta podrían servir para completar o matizar la anterior. La mercancía en tránsito por el puerto de Valencia es de tan sólo 531,51 @ o sea un 5 %.³⁶⁹ Y a lo largo del periodo estudiado llegan aproximadamente unas 14.334,46 @, de las que desembarcan, en total unas 13.802,95 @.

La relación de puertos por orden de importancia es la siguiente: En cabeza figura el puerto de Barcelona que monopoliza el 38 % de los envíos con un total de 5.224,62 @ de carga; seguido a continuación por Vinaroz con 1.467,84 @ o el 11 %; en tercer lugar Cataluña, como origen genérico, con 1.459,5 @ o el 11 %; en cuarto tenemos a S Feliu con 764,13 @ o el 6 %; en quinto tenemos a Palamós con 722,88 @ o el 5 %; en sexto a Cambrils con 566,26 @ o el 4 %; Blanes con 484,42 @ o el 3 %; Lloret con 432,28 @ o el 3 %; Arenys con 325,87 @ o el 2 %; Vilanova de la Geltrú con 301,73 @ o el 2 %; Denia con 290,19 @ o el 2 %; Marsella con 283,56 @ o el 2 %; La Torre d'En Barra con 274,59 @ o el 2 % y Canet con 173,68 @ o el 1 %. El resto de los remitentes del 1 % suman un 8 %.

Gráfica 276

Porcentaje de hierro catalán por puertos

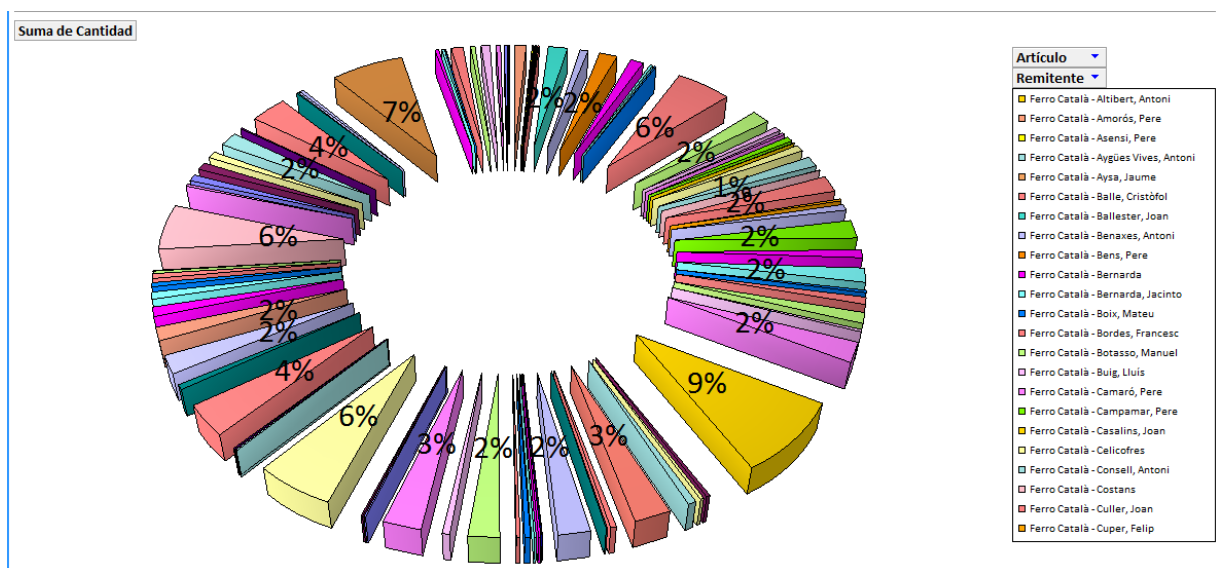


Los remitentes, por orden de importancia, son los siguientes: Franguelo con 1.251 @ o el 9 %; Joan Simón con 1011,67 @ o el 7 %; Guillem Noguera con 834 @ o

³⁶⁹ Que corresponden a partidas de Cataluña a Gandía, 223,53 @; Arechs a Cartagena, 116,76 @; Mataró a Cullera, 112 @ y Barcelona a Alicante, 79,23 @.

el 6 %; Joan Rossengues con 792,29 @ o el 6 %; Francesc Bordes con 767,28 @ o el 6 %; Machí Pastor con 533,76 @ o el 4 %; Francesc Segot con 505,15 @ o el 4 %; Bonaventura Milans con 398,42 @ o el 3 %; Pere Gisbert con 381,22 @ o el 3 %; Pere Font con 337,76 @ o el 2 %; Joan Jaume con 333,6 @ o el 2 %; Joan Mateu con 320 @ o el 2 %; Vicent Domingo Menor con 316,92 @ o el 2 %; Martí Pastor con 308,57 @ o el 2 %; Joan Culler con 291,89 @ o el 2 %; Joan Ballester con 269 @ o el 2 %; Baltasar Salva con 254,37 @ o el 2 %; Pere Bens con 250,2 @ o el 1 %; Manuel Botasso con 250,19 @ o el 2 %; Joan Espígol con 246,03 @ o el 2 %; Pellicer con 226,24 @ o el 2 % y Antoni Consell con 187,49 @ o el 1 %. El resto de los remitentes del 1 % suman un 22 %.

Gráfica 277
Porcentaje de hierro catalán por remitentes



Por puertos, los remitentes se distribuyen del siguiente modo: Los remitentes relacionados con Barcelona son veintinueve, de los cuales los principales son: Joan Simón con el 19 % de los envíos de este puerto, Joan Rossengues con el 15 %, Francesc Bordes con el 15 %; Bonaventura Milans con el 8 %; Joan Mateu, Jaume Joan y Joan Culler con el 6 % respectivamente; Pere Bens con el 5 %; Agustí Ferrer y Joan Pellicer con el 3 %, respectivamente; Alexandre de Santos, Celicofres y Bernarda con el 2 %, respectivamente; Felip Cuper, Bertomeu Simbor y Pere Mauri, con el 1 %, respectivamente.

Los remitentes relacionados con Cataluña son ocho, de los cuales, el más relevante es Franguelo, al que corresponde el 86 % de los envíos y muy por detrás Jaume Remoy con el 6 %.

Con Vinaroz se relacionan cuatro, de los cuales el principal es Guillem Noguera con el 57 % del tráfico, seguido de Machí Pastor con el 36 %.

Con S Feliu tenemos ocho remitentes, de los cuales los principales son: Pellicer y Joan Espígol con el 30 %, respectivamente y en tercer lugar Joan Verderà con el 22 %.

Con Palamós hay tres remitentes, pero en realidad el mercado se lo reparten entre Pere Gisbert con el 53 % y Pere Font con el 47 %.

Con Cambrils trabajan cinco remitentes, de los cuales los más destacables son: Martí Pastor con el 54 % y Joan Roys con el 24 %.

En Blanes encontramos cuatro remitentes de los que el principal es Francesc Segot al que corresponde el 82 % de los envíos.

En Lloret hay seis remitentes siendo el principal Antoni Salas con el 28 %, seguido de Antonio Benaxes con el 26 %, Francesc Segot con el 20 %, Bertomeu Guanyabens con el 14 %, Jaume Vitoria con el 10 % y Jaume Aysa con el 2 %.

En Arenys tenemos a Benito Perier con el 37%, seguido de Baltasar Salva con el 23 % y Antoni Portals con el 22 %.

En Vilanova de la Geltrú tenemos a Antoni Consell con el 62 % y a Domingo Vicent con el 38 %.

En Denia destaca Manuel Botasso con el 86 %.

En Marsella tenemos a Baltasar Salva con el 59 % y a Lluís Buig con el 29 %.

En la Torre d'En Barra tenemos a cuatro remitentes los principales son: Vicent Domingo Menor con un 52 % y Joan Gisbert con un 31 %.

En Canet tenemos a Antoni Roure con el 66 % y Jaume Macià con el 34 %.

En Cullera tenemos a Jaume Vilay con el 76 % y a Ramón Gare con el 24 %.

En Monroig Pere Amorós es el único remitente.

En Tossa tenemos a Antoni Ferrà con el 76 % y a Mascaros con el 24 %.

En Sitges tenemos a Joan Ballester con el 57 % y a Jacinto Bernarda con el 30 %.

En Mataró tenemos a Antoni Joan Jordà como único remitente.

En Alfachs tenemos a Vicent Domingo Menor también como único remitente.

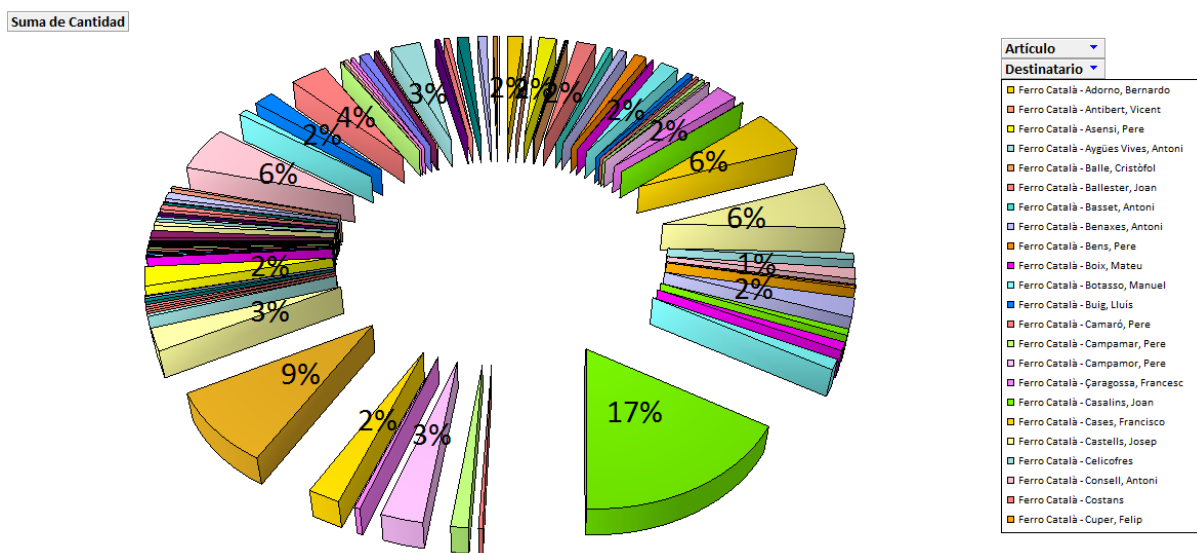
En Tarragona está Bernarda con un 77 % y Antoni Llombarch con un 23 %.

En Tortosa tenemos a Vicent Domingo Menor con el 61 % y a Josep Torres con el 39 %.

Los destinatarios, por orden de importancia, son los siguientes: En cabeza figura Vicent Domingo al que se dirige en volumen de carga de 2353,61 @ lo que representa el 17 % de las importaciones; y le siguen: Franguelo con 1251 @ o el 9 %; Josep Castellls con 834 @ o el 6 %; Joan Rossenguer con 792,29 @ o el 6 %; Francisco Cases con 767,28 @ o el 6 %; Francesc Segot con 515,15 @ o el 4 %; Baltasar Foga con 438,42 @ o el 3 %; Joan Verderà con 412,82 @ o el 3 %; Francesc García con 381,22 @ o el 3 %; Pere Font con 337,76 @ o el 2 %; Jaume Joan con 333,6 @ o el 2 %; Antoni De Roses con 320 @ o el 2 %; Baltasar Salva con 276,97 @ o el 2 %; Joan Ballester con 269 @ o el 2 %; Manuel Botasso con 250,19 @ o el 2 %; Pere Asensi con 241,54 @ o el 2 %; Bernardo Adorno con 226,24 @ o el 2 %; y Antoni Consell con 187,49 @ o el 1 %. El resto de los remitentes del 1 % suman un 17 %.

Gráfica 278

Porcentaje de hierro catalán por destinatarios



Las relaciones se establecen del siguiente modo:

Las relaciones de los remitentes de Barcelona son las siguientes Joan Simón se relaciona con Vicent Domingo importador de Valencia; Joan Rossengues actúa solo.

Francesc Bordes se relaciona con Francisco Cases de Valencia. Bonaventura Milans con Baltasar Foga. Joan Mateu con Antoni de Roses. Jaume Joan actúa en solitario. Joan Culler con Francesc Çaragossa. Pere Bens despacha dos cargas una a Antoni Basset de 83,4 @ y el resto lo comercializa por cuenta propia. Agustí Ferrer actúa en solitario. Joan Pellicer se relaciona con Francesc Viguet. Alexandre de Santos actúa solo. Los Celicofres actúan solos. Bernarda se relaciona con Pere Asensi. Felip Cuper actúa en solitario. Bertomeu Simbor actúa en solitario. Y Pere Mauri que mantiene correspondencia con Nicolau Vidal.

Las relaciones de los remitentes de Cataluña se organizan del siguiente modo: Salvo Joan Espígol que se relaciona con Joan Verderà todos los remitentes actúan en solitario con la capital del Reino.

Las relaciones de los remitentes de Vinaroz quedan del siguiente modo: Noguera Guillem se relaciona con Josep Castells. Pastor Machí se relaciona con Vicent Domingo. Y Antoni Vidal y Tomàs Giberti actúan en solitario.

Los remitentes de S Feliu actúan de la forma siguiente: Joan Espígol se relaciona con Joan Verderà, Pellicer con Bernardo Adorno, Joan Verderà, en calidad de remitente de S Feliu, actúa en solitario como importador de Valencia. Y el resto actúa en solitario. En Palamós Pere Gisbert actúa como socio de Francesc García, mientras que Pere Font actúa en solitario.

En Cambrils Martí Pastor se relaciona con Vicent Domingo. Joan Roys se relaciona con Francisco Tafalla. Pastor Magí se relaciona con Vicent Domingo. Y Agustí Moyselo de Barcelona se relaciona con Antoni Moyselo de Valencia. Carlos Sentí actúa en solitario.

En Lloret coinciden remitentes y destinatarios salvo los casos de Jaume Vitoria que se relaciona con Miquel Puig y Jaume Aysa que se relaciona con Francesc Segot, ambos comerciantes marginales.

En la Torre d'En Barra coinciden remitentes y destinatarios salvo en el caso de Joan Gisbert que además de una partida que maneja en solitario de 40,59 @ envía otra a Gargolillos de 45,24 @. En Canet Antoni Roure se relaciona con Vicent Domingo y Jaume Macià con Francesc Foga.

En Moroig Pere Amorós se relaciona con Vicent Domingo. En Tossa Antoni Ferrà se relaciona con Geroni Romero Major y el resto coincide remitente y destinatario.

En Sitges Joan Ballester actúa sólo en relación a Valencia. Jacinto Bernarda actúa en relación a Pere Asensi, y Bertomeu Sama en relación con Baltasar Salva y Antoni Antibert en relación con Vicent Antibert.

En Tarragona Bernarda se relaciona con Pere Asensi. Y el resto coincide remitente y destinatario. Y en Tortosa Vicent Domingo Menor actúa en solitario y Josep Torres en relación con Josep Vallés.

En Blanes, Arenys, Vilanova de la Geltrú, Denia, Marsella, Cullera, Mataró, Alfachs coinciden remitentes y destinatarios.

La tendencia es a una disminución progresiva de los envíos de hierro catalán a lo largo de este periodo, con su máximo en torno al año 1.654, con envíos de Barcelona 3.292,17 @, Vinaroz con 533,76 @, Cambrils con 391,97 @ una pequeña subida en 1.659, con 1.460,34 @ de Barcelona, otra en 1.654 con 1.292,7 @ de Cataluña y, a partir de ahí, el desplome final.

La Navegación es directa en el 97 % siendo despreciable el 1 % de escalas a través de Vinaroz.

Capítulo 7 El elemento humano

Ya en el capítulo sobre productos hemos visto desfilar a muchos comerciantes, mercaderes, compañías, aunque a remolque de los productos especializados. Ello nos ha permitido conocer, en primer lugar, sus relaciones con determinados géneros, pero también si su actividad se desarrolló en calidad de remitentes o de destinatarios o si asumieron ambos cometidos de forma simultánea. Por otra parte, se ha hecho ya alusión a sus conexiones con puertos concretos e, incluso, a los periodos en los que contribuyeron a abastecer la capital del Reino de determinadas mercancías. Como consecuencia de ello, este capítulo resultará mucho más breve que el anterior. Ahora bien, a diferencia de aquel, la perspectiva de observación de éste es la de los propios profesionales del comercio, o, para ser más exactos, de aquellos que se distinguen a lo largo del periodo que nos ocupa.

Para ser mercader era necesario reunir una serie de condiciones. En primer lugar había que tener una edad mínima de veinte años según el Fur Antich de Jaime I.³⁷⁰ En cuanto al sexo femenino, el comercio como profesión se hallaba en principio vedado a las mujeres, en virtud de la disposición de Martín el Humano de 1.403. Los eclesiásticos, regulares o seculares, estaban excluidos del comercio por disposiciones canónicas y cuando aparecen lo hacen o bien comprando *per a sí* o *per al seu servici*, es decir como particulares, o bien llevando a cabo intercambios entre conventos o entidades religiosas.

El perfil sociológico de los protagonistas de la acción comercial quedaría retratado del siguiente modo. Entre los remitentes hay un 59 % del cual no conocemos más circunstancias que el acto concreto de comercio que se está llevando a cabo pero del 31 % restante tenemos que el 14 % de los comerciantes se refiere a capitanes o patrones de embarcación, al cual habría un 1 % de capitanes que no aclara si son de embarcación o de tropa; seguidos por un 4 % de personal de marinería; los mercaderes propiamente dichos que son el 2 %; tratantes de paños que suman el 2 %; los nobles son un 2 %; los clérigos, especialmente *mossens* son un 2 %, profesiones liberales, especialmente doctor un 1 % (generalmente se refiere a medico aunque, a veces, puede referirse a doctor en teología). La participación de la mujer en el comercio marítimo

³⁷⁰ Salvador, E. *La economía valenciana...* p. 101.

valenciano de este periodo representa el 1 % frente a los hombres que representan el 99 % restante. Entre las protagonistas de esta incursión en el comercio marítimo debemos mencionar a Ana África, Vicenta Agramunt, Matilde Aguilar, Madalena Albertos, Margarita Armunia, Yngracia Aset, Graciana Asier, Vicenta Auleta, Auxenia, Polita Balaguer, Leonor Balonga, la viuda Madalena Barceló, Ángela Baxes, Josefa Beneyto, Gerónima Berlanga, Leonor Busquet Estorí, María Çaragossa, Margarita Catarroja, Constanca de Ávila, Leonor de Balonga, Margarita de Borja, la viuda de Josep Moya, Paula Escorigüela, o a nobles como la condesa de Albátera, la condesa de Alcudia, la condesa de Cirat, la condesa de Ávila, la marquesa de Quirra, la marquesa de Villazor, la propia reina, etc. En total las nobles representan el 26,55 % del total de mujeres. Las religiosas suman un 11,93 %. Dentro de las mujeres que desarrollan la actividad mercantil llama la atención el peso de las viudas que son el 25 % del total. Roberto Blanes señala como *“su presencia en el comercio valenciano puede atribuirse al deseo de mantener los negocios de sus maridos, más que a una iniciativa propia, de introducirse en el mundo dominado por el varón. Se caracterizan por ejercer el comercio de forma individual (en ninguna ocasión las encontramos asociadas a otros hombres o mujeres). El doble papel de remitente y destinataria es poco frecuente.”*³⁷¹

La intervención del estamento nobiliario, al igual que la del eclesiástico no obedece tanto a una imbricación de estos órdenes en la actividad comercial valenciana como a la realización de encargos puntuales destinados a su consumo particular, aunque en el caso de grandes nobles estos encargos puedan ser voluminosos cuando se refiera a la administración de sus dominios.

Entre los destinatarios las cifras no varían mucho y así tenemos un 61 % de intervinientes de los cuales desconocemos su profesión más allá de sus gestiones concretas; un 12 % de patronos; un 1 % de capitanes; un 2 % de marineros; un 3 % de tratantes de paños (drapers); un 2 % de nobles; un 2 % de clérigos (mossens); un 2 % de mercaderes; un 1 % de doctores; un 1 % de apicultores; un 1 % de sastres; un 1 % de arrendadores (generalmente del tabaco o de la sal); un 1 % de Conventos. Hay más profesiones, pero ya no alcanzan una significación estadística relevante.

Lo que sí observa, con sólo 632 registros, es una menor presencia de mujeres entre los destinatarios no alcanzándose ni el 1 %. Dentro de las destinatarias cabe distinguir un 34 % de nobles. Les siguen un 29 % de las que no conocemos su oficio; las viudas que

³⁷¹ Blanes Andrés, R. op., cit., p. 279.

constituyen otro 29 % y las religiosas que suman un 16 %. O sea, tres bloques bastante bien definidos: nobles, viudas y religiosas, más un 29 % sin catalogar.

Comerciantes y mercaderes

Conviene acabar el trabajo con un análisis más detallado de los comerciantes para complementar o matizar la información que ya hemos obtenido en un primer momento a partir del estudio de los productos.

La mayoría de los profesionales de la actividad mercantil tendrían cabida en lo que hoy denominamos clases medias. Únicamente los más activos mercaderes engrosarían las clases altas, en atención a su riqueza; aunque en el siglo XVII el sólo hecho de poseer apreciables bienes materiales no habilitaba para pasar a integrar el estamento privilegiado nobiliario, habida cuenta de que la estructura de la sociedad estamental del Antiguo Régimen no la decidía la base económica sino las diferentes situaciones jurídicas.

Se ha excluido por tanto aquellos que por su profesión (registrada en las series de Peatge: zapateros, notarios, boticarios, apicultores, sastres, cinteros, librerías, curtidores, carreteros, reposteros, horneros, panaderos, espaderos, alpargateros, escribanos, escuderos, cocheros, manteros, criados, doctores, alféreces, labradores, licenciados, soldados, herreros, carpinteros, guanteros, lacayos, jurados, condes, marqueses, don, etc.) su aparición esporádica nos indica que su ocupación se encuentra circunscrita a ámbitos distintos al mercantil y su actividad muchas veces tiene un carácter privado, se decir se trata de partidas destinadas al consumo particular lo cual suele venir indicado con la expresión “per a sí” “per al seu servici”, “per al seu conte” que confirman que se trata de personas no vinculadas profesionalmente con la actividad comercial, por otro lado su peso porcentual tampoco suele ser demasiado elevado.

De entre todos los demás comerciantes vamos a intentar hacer un resumen significativo de los más importantes a partir de la información que ya hemos obtenido, vamos a dar preferencia a los destinatarios sobre los remitentes porque se trata de un trabajo sobre importación y lo que interesa conocer es el motor de esta actividad.

De entre todos los destinatarios cabe distinguir aquellos que además ha haber obtenido un a porcentaje significativo en el desarrollo de su actividad no se hayan limitado a un solo producto, sino que por la diversificación de la actividad tengan un peso específico dentro del sistema importador porque además muchas veces los mercaderes secundarios nos irán surgiendo en relación a los grandes.

Entre estos cabe citar a los herederos de Ascanio Sobregondi, a Tomás Giberti, a la familia Botasso, la sociedad Manuel Botasso y Francisco Rato, a Francisco Rato por su cuenta, a Pere Roca y a Francisco Cases.

Ascanio Sobregondi

Aunque con un modesto 8 %, del negocio del trigo, vamos a comenzar por Ascanio Sobregondi, porque, por cronología, cubre las remesas de trigo correspondientes al principio de nuestro periodo. Como recuerda Roberto Blanes, su actividad se inicia, en Valencia hacia 1.642, asociado con Juan Sernessio para la compra de trigo, trabajando con los puertos de Génova, Liorna, Cagliari y Sicilia.³⁷² Durante el primer cuatrienio de nuestro periodo vemos la siguiente evolución. En 1.651 Ascanio Sobregondi se encuentra en segundo lugar como principal importador de trigo, después de Francisco Granada, con un 25 % frente a un 43 %. En 1.652 pierde dos puntos quedándose en un 22 %, mientras que Francisco Granada pierde sólo un punto de porcentaje. Pero en 1.653 Ascanio Sobregondi ya ha desbancado a Francisco Granada, copando el 51 % de las importaciones frente a Francisco Granada que ahora pasa a un segundo lugar con el 20 %. Y en 1.654 Ascanio Sobregondi pierde fuerza quedándose con sólo un 29 % de la cuota de mercado, pero Francisco Granada no recupera el terreno perdido y se mantiene estable con un 20 %. En este año Sobregondi decide asociarse con Tomás Gisbert y juntos hacen una transacción por un volumen de 1.062,5 cahíces, que les remite Luca del Canto de Sicilia, pero al final la tendencia no se consolida y acaba venciendo la preferencia por el trigo sardo, tónica que se mantendrá con sus herederos.

³⁷² Blanes, Andrés, op., cit., p., 265.

El trigo sardo suele llegar en los meses de invierno, de noviembre a mayo, mientras que el trigo siciliano suele llegar en verano, de mayo a julio. Sus mejores cifras van de 1.651 a 1.654 y, a partir de ahí se hunde la importación cayendo en picado de 8.831,32 cahíces a 625 cahíces en 1.660 para no recuperarse en todo el periodo.

Por áreas geográficas se aprecia el siguiente cuadro, respecto al trigo: el 41 % de las remesas de Ascanio Sobregondi provienen de Cagliari, el 28 % de Sicilia, el 12 % de Cerdeña, el 9 % de Oristano, el 4 % de Foradada, el 2 % de Cartagena, el 1 % de Génova, un 1 % de Mazarrón y un 1 % de Alicante. Es decir, el trigo sardo representa el 62 % de los envíos recibidos y el trigo italiano en conjunto el 91 % de sus compras frente a un 3 % del trigo español.

Por lo que se refiere al atún, Ascanio Sobregondi es el iniciador de este comercio dentro de la familia, pero no en relación a Valencia ciudad sino a otros puertos del Reino como Javea, Denia y Morvedre. Así en 1.651 se registran dos partidas una de atún de bada de un volumen de 9.747,41 @ y otra de atún de ventresca de un volumen de 1.433,66 @ para dichos destinos. En 1652 desaparece, frente a Vicent Medrano 68 % Francisco Cases 32 % para el atún de bada y frente a Francisco Cases 81 % y Joan Batiste Moyselo 19 % para el atún de ventresca y reaparece en 1.653 con el 87 % del atún de ventresca y el 30 % del de bada frente a Francisco Rato con el 30 % y frente a Joan Batiste Moyselo con el 26 %. En 1.654 las cifras de Ascanio Sobregondi son del 41 % del atún de bada frente al 25 % de Francisco Granada, su competidor más directo en ese año y el 48 %, del atún de ventresca frente a Francisco Granada con el 22 %.

El atún suele llegar de julio a octubre y su periodo de actividad se registra entre los años 1.653 y 1.654. Por áreas geográficas sus fuentes de aprovisionamiento de atún de bada son Cerdeña con el 87 % de los envíos y Cagliari con el 9 %. El atún sardo en total suma el 96 % de sus importaciones.

Por lo que se refiere al atún de ventresca: el 52 % procede de Cagliari y el 45 % de Cerdeña, luego el atún sardo representa el 97 % frente al 3 % que proviene de Cullera.

El problema que se plantea es el hueco de información que tenemos entre 1.654 y 1658, debido a problemas de conservación de los legajos, para explicar la transición a sus herederos.

Herederos de Ascanio Sobregondi

Como ya hemos visto, cuando los herederos de Ascanio Sobregondi entran en escena, suman el 13 % de los envíos trigueros, y parece que mantienen la antorcha de la primacía del comercio triguero en la ciudad de Valencia, pero esta visión fija del periodo vela la evolución temporal que debe matizar esa aparente primacía. Si analizamos su evolución observamos que, en realidad, de 1.658 a 1.662 experimentan una crecida considerable, pero, a partir de ahí, caen espectacularmente de 20.019,02 cahíces en ese año, a 1.921,66 cahíces al año siguiente y sufren un retroceso en relación a las cuotas de mercado que había conseguido conquistar con anterioridad el patriarca de la familia. En 1.658, los herederos de Ascanio Sobregondi poseen el 18 % de la cuota de mercado, en 1.659 avanzan hasta el 39 %, en 1660 descienden llegan al 41 %, en 1662 bajan al 33 %, y en 1.663 se quedan en un 15 %, desbordados por la actividad de Tomás Giberti que copa el 24 % ese año, y la familia Selicofre con el 17 % y Bernardo Adorno con el 14 %. En 1.664 descienden a un 11 % y Tomás Giberti le coge la delantera con un 16 %, seguido de Bernardo Adorno con un 13 %. En 1.665, los herederos de Ascanio recuperan algo del terreno perdido con un 16 % pero ya no son lo que fueron, por delante tiene a Antonio Maynón que ese año representa el 29 % de las importaciones y por detrás le sigue muy de cerca el antiguo socio del patriarca, Tomás Giberti, con un 14 %. En 1.667 su posición dentro del mercado valenciano ya es marginal con sólo el 5 % del mercado frente a Antonio Maynón que ostenta el 22 % y a Juan Bernardo Adorno que le sigue con el 14 %. En 1.670 consiguen rehacerse y llegan al 16 %, pero les sobrepujan Vicent Domingo Menor que en ese momento va en cabeza con el 20 % y Vicent Domingo Menor de Díez que, de ser el mismo comerciante, nos obligaría a modificar el cómputo al alza hasta el 37 %. Posiblemente la desaparición de Maynón guarde relación con su desplazamiento a Castilla porque lo cierto es que al año siguiente se detecta una carga suya que recalca en el puerto de Valencia con ese destino. Para 1.671 los Sobregondi han sido barridos del mapa y sólo representan el 4 % y en 1.672 desaparecen por completo, dejando el mercado en estado fragmentario sin un eje vertebrador claro. En 1.674 la primacía es de Antonio Maynón con el 34 % de las importaciones trigueras. Y en 1.675 se mantiene pero asociado con Nicolas Denvila,

mercader francés que trabaja en esta ciudad, con domicilio en la calle En Bou.³⁷³ Pero en los cuatro últimos años los Sobregondi ya han desaparecido de nuestra visión.

Por meses mayo es el mes en el que suelen llegar la mayor cantidad de envíos. Por áreas geográficas Cerdeña representa el 54 % de los envíos, lo cual sumado a Cagliari 39 % y a Oristano significa supone que el 97 % de sus importaciones tienen origen sardo. Su actividad comienza a registrarse hacia 1.658, su punto de abastecimiento de preferencia es la isla de Cerdeña siendo su mejor año 1.662 para luego estabilizarse entre 1.921,66 cahíces y 2.825 de 1.663 a 1.665, con una caída en 1.667 y luego fuertes caídas de 1.671 hasta el final del periodo.

En lo que se refiere al uso de agentes comerciales en los puertos de origen los herederos de Ascanio Sobregondi tienden a utilizar corresponsales al inicio de su actividad, pero, conforme van tomando fuerza, procuran gestionar los envíos personalmente tanto en origen como en destino. Por ejemplo, en el año 1.658 cuentan con nueve agentes comerciales que les remiten diferentes partidas desde Cagliari donde trabajan con Estéfano Burnengo, el principal, Santiago Carcasona y Gaspar Malonda, desde Cerdeña donde cuentan con Joan Yago Ferrera, el principal, Gaspar Malonda, Francisco Estrachola, Joan Català, Santiago Carcasona, de nuevo y Estéfano Burnengo de nuevo. Posiblemente esta diversificación de factores comerciales tenga relación con el propósito de diversificar riesgos y conseguir al mismo tiempo información controlando a los socios por el procedimiento de hacer que se vigilen unos a otros. En 1.659 cuentan con Francisco Roger, Gaspar Malonda, y Santiago Carcasón en Cerdeña y Estéfano Burnengo en Cagliari, pero ya aparecen los herederos de Ascanio Sobregondi controlando la carga principal 2.505 cahices frente a 1.050 de Burnengo y 475 de todos sus demás socios juntos. El año 1.660 es un año decisivo porque si observamos, los herederos de Ascanio Sobregondi actúan junto con sus socios, aunque sea con una cantidad pequeña en todos los puertos en que tienen una misión encomendada. En Cagliari Estéfano Burnengo sigue siendo el socio principal, con 3.085 cahices, seguido a mucha distancia por Lluís Fontana con 1.200 cahices, otros dos contactos puramente testimoniales: Benedito y Martí, pero, y, sobre todo, los herederos de Ascanio Sobregondi están ahí con una discretísima cantidad de 75 cahices, siendo los impulsores principales del comercio desde Valencia. En Cullera sucede lo mismo, su socio principal es Francisco Roger con 750 cahices, pero los Sobregondi están ahí

³⁷³ Lorenzo Lozano, Julia, base de datos de la Talla Menor.

también en Cullera con una partida de 4 cahíces. En Oristano cuenta con Estéfano Burnengo, pero al mismo nivel prácticamente que Ambrosio Martín. Y para Cerdeña los herederos de Ascanio Sobregondi ya son los principales remitentes de sí mismos, seguidos muy de cerca por Francisco Roger, y otros dos contactos menores. Pero a partir de 1.662 en que los herederos de Ascanio Sobregondi se convierten en los principales abastecedores de trigo de la ciudad de Valencia, los socios desaparecen en todos los puertos de origen hasta el final del periodo. Sólo hay un caso en el que Bernardo Adorno actúa como receptor de un envío de trigo de la familia Sobregondi por una partida enviada en la naveta de Ferrara el 28 de agosto de 1.660.

Por lo que se refiere el transporte, la familia Sobregondi utiliza el patache en un 34 % de los casos, frente a la nave que usa en el 32 % de los casos, la saetía en el 23 %, la barca en el 6 %, la naveta en el 3 % y la polacra en el 2 % frente a la norma general que es un 42 % en nave, 19 %, saetía, 17 % barcas, 16 % pataches, 3 % tartanas, 2 % polacras y un 1 % navetas, en lo que se refiere a transporte triguero.

El segundo gran negocio de los herederos de Ascanio Sobregondi es el pescado: fundamentalmente el atún proveniente fundamentalmente de caladeros sardos, así la familia Sobregondi ya es sabido que controla el 31 % del atún sin especificar sobre una base de 156.576,94 @; 48 % del atún de ventresca sobre un total de 70.895,1 @ desembarcadas; el 28 % del atún de bada, sobre una base de 288.488,94 @ desembarcadas. Sin embargo, su interés por la pesca no se limita al ámbito mediterráneo si no que trasciende al espacio atlántico. Y de este modo abarca el 38 % del bacalao bretón sobre una base de 205.958,98 @ desembarcadas.

No se intenta establecer contraste entre el atún de Ascanio Sobregondi y sus herederos porque el *atún* sin especificar es meramente para uso propio en el caso de Ascanio Sobregondi. En todo lo demás vamos a hacer una aproximación a la evolución de la familia a lo largo del periodo.

El atún sin especificar aparece en 1.663 con un 67 %, en 1.664 es el 93 %, en 1.665 es el 43 %, frente a Menoy Glaudí que les siguen muy de cerca con el 36 %. En 1.667 desaparecen. En 1.670 tienen el 37 % frente a Miquel Fogassa que copa el 50 %. En 1.671 se recuperan llegando al el 71 %. En 1.672 tienen el 62 % y se detecta un desplazamiento de su eje de comercio hacia Castilla con un volumen de carga semejante a lo desembarcado ese mismo año en Valencia, lo cual podría tratarse de una tendencia a abrirse nuevos mercados.

El atún de bada sigue la siguiente evolución: En 1.658 los Sobregondi cuentan con el 38 % del mercado, en 1.659 ceden terreno y descienden al 32 % frente a Bernardo Adorno con un 20 %. En 1.660 Tomás Giberti desplaza a los herederos de Ascanio en lo que se refiere a la comercialización de este género con un 36 % frente al 22 %. Pero al año siguiente se recuperan y copan el 58 % de las importaciones, siendo esta vez su principal rival Francico Gaugier con el 19 %. En 1.663 descienden algo al 18 % y Francisco Gaugier les coge la delantera con el 40 %. Pero al año siguiente se recuperan alcanzando el 62 % frente al 38 % de Bernardo Adorno. En 1.665 desaparecen eclipsados por Antonio Maynón. En 1.667 son los únicos comerciantes de este producto. En 1.670 desaparecen de nuevo. Y reaparecen en 1.674 con el 85 % de las importaciones. Y el último año poseen el 90 % de las importaciones.

Por meses el atún llega en verano de julio a agosto, por años los mejores envíos van de 1.665 hasta el final, con algún bache, por ejemplo, en 1.670. Y por áreas geográficas el atún sardo tiene precedencia sobre las almadrabas alicantinas en una relación de 91 % frente al 8 % de Denia. Las cifras son parecidas o aún más acusadas para las demás variedades de atún, así el atún de bada procede el 85 % de Cerdeña, el 8 % de Cagliari y el 4 % de Oristano. Hay un 3 % adicional, pero es de Sicilia. Las cifras del atún de ventresca son 92 % Cerdeña, 4 % Cagliari, 2 % Oristano y 2 % Sicilia.

El atún de ventresca tiene el siguiente comportamiento: En 1.658 los Sobregondi despachan el 12 % del atún de ventresca porque la parte del león se la lleva Francisco Granara con el 36 % de los encargos. Al año siguiente la familia Sobregondi da el salto al 31 %, siguiendo muy de cerca a Bernardo Adorno que detenta el primer puesto con el 34 %. En 1.660 los Sobregondi ya ocupan la primera posición con el 39 % de los despachos, seguidos por Esteve Burnengo que ya vimos que trabajaba con la familia Sobregondi en Cerdeña en relación al trigo. En 1.662 alcanzan el 48 %, frente a Antonio Gaugier que obtiene el 25 % del mercado. En 1.663 su volumen de negocio ya representa el 77 %. En 1.664 Bernardo Adorno los desplaza con un 56 % frente a un 44 %. Pero al año siguiente recuperan el terreno perdido conquistando el 61 % frente al 17 % de su rival más próximo, Antonio Maynón. En 1.667 los Sobregondi actúan sin competencia porque son los únicos. En 1.671 retroceden frente a Miquel Fogassa un comerciante que intenta abrirse paso y por un momento los supera en una relación de 51 % contra 33 %. Al año siguiente los Sobregondi repiten en solitario con este producto. En 1.672 desaparecen momentáneamente de Valencia en lo referente a este producto.

Pero en 1.674 regresan con fuerza escalando hasta la primera posición con un 78 %. Y cierran el periodo con un 83 %.

En lo referente al atún destaca la preferencia por el uso de la saetía en el 99 % de los casos, frente a la media de uso que estaría en torno al 59 % para la saetía, 13 % para la barca, 13 % para la nave, 7 % para el jabeque, 3 % para el laúd, 3 % para la tartana y un 1 % para el bergantín en relación a este producto. Por tanto, trabajan con ocho patrones diferentes de saetía: Luís Macari, Tomàs Gaybis, Antoni Lanfrén, Joan Monfort, Francesc Robert, Onorat Daniel, Nicolau La Galia, y Estéfano Rosti y con la barca de Pau Badía en una ocasión puntual. Los envíos se inician en 1.663 y los Sobregondi tampoco usan corresponsales comerciales en ningún caso dirigiendo las operaciones en origen y destino. Los principales envíos se producen en 1.665, caen en 1.670 y se recuperan en 1671 y 1.672. La navegación directa es preferida en el 77 % de los casos frente a la ruta Cerdeña Mallorca Valencia que se emplea tan sólo en el 22 % de los casos.

Cabe destacar que, si bien el negocio principal de los herederos de Ascanio Sobregondi es el atún sardo, no obstante, también se detecta su presencia modesta en el comercio local del atún de Denia con un volumen de 3.835,4 @ y del resto de España con una pequeña aportación desde el puerto de La Mata que apenas asciende a 665,09 @ que es poco pero que ofrece testimonio de sus intentos en otros frentes. En cuanto a sus contactos en Valencia cabe decir por lo que respecta a los herederos de Ascanio Sobregondi que el principal del volumen de su negocio lo manejan ellos mismos tanto en origen como en destino por un valor de 49.158,27 @, o sea el 66 % de los envíos de Cerdeña, del cual se ha excluido el tráfico de atún que no se detiene en Valencia y continúa hacia Castilla que asciende a 8.318,75 @ que también controla esta familia y como agente importador de la familia Sobregondi nos aparece Glaudí Menoy que recibiría 16.997 @. No está clara la fecha de la muerte de Ascanio Sobregondi, pero lo que sí está claro es que el 17 del 8 de 1.652 aún se encontraba en activo como socio de Estefano Burnengo y Gaspar Malonda, y el 24 del 7 de 1.653 aún aparece como socio importador de Bertomeu Gaxi de Cagliari y, a partir de ahí, desaparece. Y partir del 2 del 9 de 1.663 aparecen como razón comercial los herederos de Ascanio Sobregondi. Conviene tener en cuenta que como los legajos correspondientes a los años 1.655 y 1.656 se encuentran pendientes de restauración y no se prestan y como el tomo referente a 1.661 se ha extraviado, no sabemos si en ese lapso de tiempo podríamos precisar de forma concreta el relevo en la empresa mercantil. Si ampliamos la consulta a otras

categorías de atún como la tonyina de Bada vemos que en 1.658 los herederos ya se han hecho cargo del negocio con lo que nos aproximaríamos aún más. Y si hacemos la consulta con otros productos por ejemplo tejidos vemos que en 1.662 aún estaría activo comerciando con seda, llegando hasta el 13 del 3 de 1.671 en que pasaría a dedicarse al trigo, pero por las cantidades parece que se trate de importaciones para consumo propio. Si hacemos la consulta por destinatarios vemos que en 1.654 Ascanio Sobregondi aún actúa como importador de atún en colaboración con Estefano Burnengo. Como los herederos ya habrían empezado a actuar como tales, al menos en el negocio del atún, cabe la posibilidad de que aquél les hubiera traspasado, en vida, sus derechos sobre su negocio, o al menos sobre parte del mismo.

En cuanto al atún de ventresca procede de Cerdeña el negocio se reparte en origen entre Estéfano Burnengo de Cerdeña y los Sobregondi al 50 %, como remitentes, siendo el 100 % de esos envíos para la familia Sobregondi en Valencia. La embarcación principal en este caso como en el anterior es la saetía, un 88 %, usando el patache, un 7 %, ³⁷⁴ la polacra ³⁷⁵ un 3 %, y la barca ³⁷⁶, un 2 %, de forma excepcional. Los patrones de saetía, Sebastià Grilló, agosto de 1.658, Anselmo Blanquer, abril de 1.660, Josep Masot, septiembre de 1.660, Alexos Setregó, octubre de 1.660, Bernardo Ferraro, julio de 1.662, el patrón de barca Honorat Fogassa, septiembre de 1.662, los patrones de saetía: Benedito La Casa, septiembre de 1.663, Ilario Vergante, agosto de 1.664, Ramón Viravet, agosto de 1.665, Tomàs Gaybis, julio de 1.665, Luis Macari, agosto de 1.665, Joan Batiste Alegre, junio de 1.667, Joan Batiste Deodero, agosto de 1.667, Simó Cristian, agosto de 1.667, el capitán de barca Cristian Simó, febrero de 1.670, los capitanes de saetía Nicolau La Galia, agosto de 1.670, Estéfano Rosti, junio de 1.671, Onorato Daniel, julio de 1.671, y Mateu Roig, julio de 1.674, capitán de patache Enrique Antelme, agosto de 1.675, y capitán de saetía Nicolau La Galia en diciembre de 1.675.

En lo referente al atún de bada, aunque los Sobregondi cuentan con Estéfano Burnengo su peso específico como remitentes y destinatarios es del 88 %. En este caso predomina la saetía en un 66 % frente a la barca, un 13 %, el patache un 11 %, y la polacra un 9 %.

³⁷⁴ *Nuestra Senyora de Montenegro* del capitán Enrique Antelme.

³⁷⁵ De Joan Batiste.

³⁷⁶ De Pau Badía.

Entre los capitanes que trabajan con los Sobregondi, coinciden con todos los anteriores, capitanes, embarcaciones y fechas salvo, Francisco Berniso como patrón de saetía en abril de 1.662 y Pedro Bruc, como patrón de barca, en julio de 1.662.

En cuanto a sus negocios con el bacalao bretón, tienen cierta relevancia, pero no son comparables al negocio del atún. La importancia de los Sobregondi en el mercado del bacalao bretón se circunscribe sólo a dos años; el primero, 1.664, y parece lo hacen con fuerza, así ese año su participación en el monto total del comercio de importación asciende al 99 %, pero al año siguiente se retraen al 25 % frente a Geroni Romero al que le corresponde el 65 % del total., y a partir de ahí desisten del intento. La procedencia del mismo es Terranova en el 94 % de los casos y Alicante en el 6 % restante.

Por último, los Sobregondi actúan como fiadores de su socio Estéfano Burnengo en las transacciones tanto de cargas de papel que se llevan a cabo entre Liorna y Cartagena, en 1.658 en el patache patroneado por Nicolau Rubert, como de atún, tanto de ventresca como de bada, entre Cagliari y Valencia, con escala en Mallorca, que se producen en agosto de 1.660 en la saetía capitaneada por Rafael de Lam.

Si hubiera que extraer alguna conclusión es que si bien la familia Sobregondi, empezando con el patriarca, comienza con fuerza en el mundo del comercio con el negocio del trigo y parece que se produzca, con el paso del tiempo, un trasvase progresivo del eje de interés del sector del grano al del comercio pesquero, especialmente para la comercialización del atún.

El volumen de negocio de los Sobregondi no sólo nos permite catalogarlos entre los más grandes de los mercaderes de este periodo, sino que además nos permite hacer un seguimiento amplio a lo largo de todo el periodo que no siempre va a ser posible con los demás protagonistas de esta aventura.

Tomás Giberti

Tomás Giberti controla el 11 % de las importaciones trigueras de la ciudad de Valencia, actuando como remitente y destinatario en la mayoría de las transacciones, siendo las excepciones las gestiones llevadas a cabo por Ambrosio en 1.658 en Tarragona. Tomás Giberto asociado con Cartabón como remitente en 1.664 en Sicilia, Joan Batiste Orlando en Sevilla 1.660, Gilberto Pablo y Benito Gerbaldo en Cerdeña en 1.665, Nicolau Jacamo Oristany 1.660. Lluís Fontana Denia 1.660, Francisco Portages Cagliari 1.660, y Davit de Peix 1.658. Las cantidades manejadas por los factores de Giberti son bastante modestas mientras que los volúmenes principales prefiere manejarlos personalmente. Los envíos suelen llegar en mayo. Por años, se aprecia una pauta muy semejante en el comercio del trigo a la observada en el caso de la familia Sobregondi. Así la evolución del comercio del trigo experimenta una crecida entre 1.658 y 1.662 para luego derrumbarse de 22.403 cahíces a 3.052 al año siguiente, estabilizándose de 1.663 a 1.665 pero para entrar en una profunda depresión a partir de entonces hasta el final del periodo. La única diferencia es que los Sobregondi, aún sufriendo una merma en sus importaciones, reciben lo suficiente para mantenerse hasta el final en sus centros de aprovisionamiento mientras que Tomás Giberti se verá forzado a buscar nuevos mercados.

Por áreas geográficas, las preferencias comerciales de Tomàs Giberti se decantan claramente por Sicilia, el 76 %, frente a otros orígenes, pero en ello conviene señalar que hay un año excepcional de buenas cosechas que es 1.662 y que si lo eliminamos por años; de 1.668 a 1.669 es Cataluña la que lo abastece de género. En 1.660 Sicilia representa el 37 % de los envíos, Cagliari el 20 %, Sevilla el 18 %, Oristano el 11 %, Denia el 7 % y Tabarca el 7 %. En 1.662 Sicilia representa el 92 % y Génova el 8 %: En 1.663 Sicilia representa el 100 % de los envíos trigueros, lo mismo en 1.664. En 1.665 el 37 % de su negocio lo lleva a cabo con Sicilia pero el 25 % ya lo hace con Cerdeña, el 20 % con Chaca³⁷⁷, el 16 % con Palermo y el 2 % con Orán. En 1.557 la suma de Oristano y Cerdaña da el 100 % de sus compras. En 1.670 el trigo lo busca en Orán que representa el 88 % de sus importaciones de ese año y en Almazarrón con el 12 %. En

³⁷⁷ Posiblemente se refiera a Sciacca, al sur de Sicilia.

1.671 el trigo lo busca en Lestazi³⁷⁸ que le proporciona el 50 % de ese año, seguido de La Rochela con el 29 % y el Mojón con el 22 %. En 1.672 el trigo lo busca en Tortosa con el 55 %, en Vinaroz con el 42 % y el Mojón el 3 %. En 1.674 regresa a Italia con Finale como proveedor que le envía el 100 % de los encargos. Y en 1.675 el aprovisionamiento triguero regresa al Reino: 41 % Castellón de la Plana, 26 % Castellón y 34 % Nules.

Dentro de este panorama, su actividad se inicia en el año 1.658, con envíos de Tortosa, el más nutrido con 677,7 cahíces, seguido del de Tarragona llevando un pequeño encargo remitido por un factor suyo llamado Ambrosio, con 416 cahíces y en último lugar Barcelona con 154 cahíces, o sea en total 1247,6 @, es decir el 1%. En todo este panorama posiblemente la clave esté en Tortosa como salida natural del trigo del valle del Ebro. En 1.659 el trigo viene de Tortosa 170 cahíces y de Benicarló 105 cahíces, en total 275 cahíces, es decir, el 3 %. Pero en 1.660 ya no se limita al entorno cercano, sino que a va buscar el género ahí donde se lo pueden servir, diversifica sus fuentes y se hace traer: 1.688 cahices de Sicilia, 925 cahíces de Cagliari, 800 de Sevilla, 500 de Oristano, 308 de Tabarca y 300 de Denia, en total 4.525,09 @, con lo que ya se sitúa en torno al 20 %.

El principal año de Tomás Giberti, igual que el de los herederos de Sobregondi, es 1.662 en que hace traer 20.541 cahíces de Sicilia, 1.687 cahíces de Génova y una remesa testimonial de Cagliari, lo que sumado representa 22.403 @, es decir el 33 %, con lo que sitúa en primera posición.

En 1.663 desciende a 3.062 cahíces, es decir al 24 %, pero sigue manteniendo la primera posición.

Al año siguiente desciende al 19 %. En 1.665 desciende al 14 %. Y en 1.667 vuelve al 1 %. Y de ahí no se mueve hasta 1.672 que sube algo al 3 %. Y el último año crece a un 5 %.

Resulta fiador suyo Vicent Domingo Menor por una carga enviada en la saetía de Josep Bor de Chaca. La embarcación preferida para transporte de trigo es el patache en el 67 % de los casos, un 11 %, la barca un 10 %, la saetía un 8 % y la naveta un 3 %, frente a una frente a la media general ya descrita de uso de embarcaciones por parte de la mayoría de comerciantes en relación al trigo.

³⁷⁸ El puerto parece italiano pero no ha habido modo de dar con él.

En 1.653 comercia con maderas: importando 10.000 aros de bota remitidos por Bendito Vigó de Génova, transportados en la saetía de Batiste Basó y con papel haciendo venir 624 resmas de papel de escribir, 368 de papel de imprimir, 144 de papel moreno y 100 de papel de estraza. En 1.654 importa 322 @ de bacalao inglés de Liorna y 88 resmas de papel de estraza, de Génova.

También comercia con fustet y gala que importa de Liorna en la saetía de Largo Vergante en 1.659, algarroba de Castellón, lienzo de Génova, Liorna y Londres, aceite de Mallorca, cebada de Cartagena y Sicilia, paellas y palas de hierro de Génova, palo Brasil, a través de Inglaterra; papel de escribir y papel de estraza de Génova y Cerdeña. Pero destaca especialmente en la clavazón cuya cuota importadora asciende al 8 % procedente sobre todo de Génova y Liorna, siendo en este caso la saetía la forma principal de transporte. Participa en el mercado del atún con un 6 % del atún de bada y un 6 % del atún de ventresca, le corresponde un 4 % de las importaciones de pimienta y un 3 % de las pasas. El único caso de gestión comercial a través de un socio es la entrega remitida por Benito Vigó de Génova en la saetía capitaneada por Batiste Basó desembarcada el 28 de julio de 1.653 por una cantidad más bien pequeña de tan sólo 71 @ de clavazón. Al igual que en el caso anterior en la comercialización del atún de bada sólo cuenta con un socio para un negocio puntual para una partida de 6.651 @ procedente de Rávena, remitida por Francisco Lo Bueno descargada por el patache del capitán Gerónimo Confalone, en enero de 1.660, mientras que el grueso de su negocio es atendido por dicho comerciante en origen y en destino. Los demás patrones con los que trabaja son Geroni Confaso capitán de saetía de Sicilia en septiembre de 1.659, Geroni Sansaloni patrón de patache de Sicilia en abril de 1.660, Lluís Ros, capitán de saetía, de Cerdeña, en agosto de 1.660, Antonio Ferrer, patrón de barca de Cagliari en julio de 1.662 y Cepriano de Aromi, de Cádiz, patrón de tartana en septiembre de 1.674.

Con respecto a la pimienta el patrón es muy similar pero la variante se refiere al tipo de embarcación predominante que es la nave, debido a su procedencia atlántica, y la ruta que ya no es directa sino con escala en Alicante teniendo a Ámsterdam como centro redistribuidor de la mercancía. Trabaja con dos capitanes de nave: Joan Bengardent y Francisco Ferrà, un capitán de bergantín y un patrón de tartana, actuando estos últimos desde Cádiz y Alicante respectivamente. El arco cronológico es mínimo y se reduce a los años 1.670 a 1.671, llegando los envíos de Ámsterdam todos en el mes de agosto, a finales y los envíos de Cádiz y Alicante en febrero y marzo respectivamente.

Y finalmente de pasas reciben tan solo dos envíos correspondientes a dos laudes de Cullera en febrero y marzo de 1.672, respectivamente.

En suma, se trata de un comerciante de tipo medio que busca Sicilia posiblemente porque Cerdeña ya está en manos de los Sobregondi, que al final se ve forzado, a pesar de todo, a probar fortuna en puertos sardos y, al igual que dicha familia, se ve forzado a diversificar sus esfuerzos comerciales, ante las dificultades con las que se va encontrando el negocio del grano.

Francisco Cases

Actúa con un abanico extremadamente amplio de productos. En 1.651 importa azufre, 111 @, azufre de cañón, 140,17 @, algodón hilado 127,18 @ y gala fina, 204 @, trigo, 56,9 cahíces, papel: marca mayor negro, 32 resmas, marca mayor moreno, 56 resmas, marca mayor blanco, 88 resmas de escribir, 96 resmas, de estraza 22 resmas y mantas de marca mediana 76 unidades.

Ese mismo año se registra una petición suya al rey que surte la siguiente respuesta interna en el siguiente sentido: *Madrid 5 de Julio de 1.651, El rey nuestro Señor al secretario Jerónimo de la Torre para que escriba a Alonso de Cárdenas: "Francisco Cases natural de Valencia me ha referido que el general de los galeones de Inglaterra le ha preso un navío que era de los suyos suplicándome fuese servido de mandar escribir a don Alonso de Cárdenas favorezca la pretensión de que se le restituya y a los que asisten a la solicitud del cumplimiento de la justicia en Londres y porque he recibido en ello consulta del Consejo de Aragón y le escribiré en buena forma a Don Alonso y que haga oficios para que advierta al otro general de los galeones del Parlamento y otros que tuviesen a su orden que no hagan semejantes extorsiones si no que dejen correr libremente el comercio, constando de papeles legítimos como se me ha referido constaba en esta ocasión. Ejecutarse así."*³⁷⁹

No se trata de hechos aislados, si no que suceden en el contexto del asesinato en mayo de 1.650, del embajador del parlamento inglés a manos de agentes jacobitas en Madrid y a hechos parecidos al referido, que se producirán algo después, el más notable

³⁷⁹ AGS, Est, 2527.

de los cuales es el referido el 24 de diciembre de 1.652, por Alonso de Cárdenas que da cuenta del apresamiento por parte de la escuadra de guerra del Parlamento de tres navíos con mercancías españolas, el San Salvador y el San Jorge de Hamburgo y el Sampson de Lübeck y a pesar de que los capitanes han exhibido los libros de a bordo, los jueces ingleses aducen la incomparecencia de los propietarios para dar la captura como presa legítima con un botín de 373 sacas de lana y otras mercaderías³⁸⁰

Se daba la paradoja de que las relaciones comerciales entre la América española y la inglesa no estaban permitidas, pero entre Nueva Inglaterra y la Península sí que eran posibles.

Así, por ejemplo, Francisco Cases importa en 1.652 bacalao bretón con hueva, procedente de Terranova, por un volumen de 16.900 @.

Pero no sólo actúa como comerciante privado sino que además hace encargos puntuales para la monarquía como se desprende del informe al rey del año siguiente en el que se le da curso a una petición suya en el siguiente sentido: *Francisco Cases vecino de Valencia dice que Su Mgd por su real hacienda se le debe veinte y siete ciento noventa y dos reales de plata por valor de ochocientas sesenta y ocho quarteras de trigo, medida de Cataluña que en principios de mayo del año pasado de 1.652 entregó de cuenta de Francisco Irardo Jiménez, patrón de una saetía a Juan de Gandía Sánchez, tenedor de bastimentos de orden del Marqués de Mortara, capitán general de las armas de aquel principado para provisión del ejército de la cual causa se le dio libranza en 31 de diciembre de dicho año, sobre don Antonio de Austria y Fonseca para que se la pagare de los dineros de encargo a cuenta de proveeduría como consta de la misma original que presenta y habiendo aviso a cobrarlas no hubo efecto por haberse respondido que no había dinero en la proveeduría, a cuya causa quedó el suplicante sin dinero habiéndole pagado a los dueños del trigo y padece muchos intereses por ella. Pide y suplica a V Mgd sea servido mandar que a dicha partida se le pague luego sin réplica algunos en los efectos más prontos que hubiere contable con los intereses corridos y que corrieren hasta la real paga que para ello se le dé consigna fixa por el consejo de Hacienda que además es de justicia lo satisficiera por merced particular.*³⁸¹

³⁸⁰ AGS, Est, 2528. El asunto se complicó porque cuando los ingleses hicieron inventario de los buques, apareció un cargamento de plata que estos comerciantes habían sacado ilegalmente de Cádiz y a Alonso de Cárdenas se le planteó un dilema: ¿Debía hacer volver la plata a España y ajustar cuentas con los comerciantes después o hubiese sido más práctico haber dejado caer a estos comerciantes ante las autoridades inglesas y dar la plata por perdida, a cambio de ventajas diplomáticas? Se intentó lo primero, pero, como era de esperar, no se llegó a ningún lado.

³⁸¹ AGS, GYM, 3344.

Mientras aguardaba la resolución de su pleito, el negocio proseguía, así por lo que se refiere al bacalao bretón, éste es uno de los terrenos por los que muestra especial interés Francisco Cases y si bien representa sólo el 5 % del total del periodo, sin embargo, tiene algunos años notables como 1.653 en que Francisco Cases conquista la cota del 83 % como principal importador del año de este producto en la ciudad Valencia, de frente a Jordi Mendes que le sigue, muy por detrás, en un segundo plano con tan sólo el 20 %.

Pero es en el lino, el campo en el que se distingue, acumulando ya 18 % de las transacciones de todo el periodo y el producto que constituye la columna vertebral de su negocio, al menos durante la primera década, y que podemos desglosar del siguiente modo: En 1.652 Francisco Cases es el principal importador de lino con el 58 % de las compras, seguido de la viuda de Josep Moya cuya actividad representa en ese año el 25 %, en tercer lugar por Guió con el 17 %. Al año siguiente Francisco Cases acapara el 81 % de las importaciones de lino, frente a Pere Campamar con tal sólo el 19 %. Probablemente este sea uno de los mejores años de Francisco Cases al que hay añadirle el 35 % de la goma arábiga de ese año, que dentro del cómputo del periodo representa un 7 % y el 20 % del volumen de las importaciones de canela, que en el contexto del periodo se quedan en un 4 %. En 1.654 sigue en primera posición, como importador de lino, detentando un 71 % del volumen frente a Guillem Bertet con el 15 %. Hace una pequeña incursión en el campo de la confección llegando ese mismo año al 13 % de la importación de mantillas de encaje en cajas, pero en general su preferencia es el abastecimiento de materia prima para los telares valencianos. Siguiendo con el lino, su posición en 1.658 aún es mejor con el 84 % de las importaciones frente al 5 % de su rival más inmediato de ese año. Y en 1.659 comienza a perder pie, ya que, si bien se mantiene en cabeza, desciende al 44 %, teniendo que enfrentarse a un elenco de nuevos competidores que le pisan los talones, especialmente a Tomás Ferrer que ese año acumula el 26 % y a Lluís Viguet con el 17 %. A partir de ahí, aunque aún detenta una posición considerable al año siguiente renuncia a librar la batalla y desaparece para todo el resto del periodo.

A partir de 1.659, las preferencias comerciales de Francisco Cases se decantan por la peletería y los frutos secos. Le corresponde el 33 % de los cordobanes adobados y el 6 % de los cueros de toro adobados. Francisco Cases ya poseía experiencia del

comercio de este producto, aunque en relación con Mallorca, donde en 1.651 proporcionó 308 cordobanes adobados a Claudi. Pero al año siguiente, por ejemplo, no repite en Valencia, pero en 1.653 importa en solitario 478 unidades, es decir el 100 %, en 1.654 lo que importa es hierro catalán que con un 16 % lo sitúa a la par de Joan Rossenguer y por detrás de Vicent Domingo con el 22 % de las importaciones. En 1.658 vuelve al cuero adobado con 288 unidades, o sea el 73 %, frente a Isidoro Estellés con el 20 %. En 1.659 le corresponde el 25 % de los cueros de toro adobados, es decir un segundo puesto frente a Dámaso Arboleda que sostiene la primacía con el 54 %, al que cabe añadir un 19 % de la castaña. A partir de ahí su actividad en Valencia se difumina a efectos estadísticos, pero no desaparece del todo hasta el año 1.665 siendo su último pedido cuatro sarrias de libros, en octubre de ese año.

Por áreas geográficas tenemos los siguientes resultados:

Por lo que se refiere a sus socios, sus principales proveedores son: Jusepe Germano de Liorna que le remite 480 @ de lino en 1.654, siendo el receptor la sociedad de Baltassar Roys y Llàcer Delmor, y muy por detrás queda Luberto Folques, capitán de la nave *Peixcador de la Balena* de Marsella que le había remitido otras 44 @ el año anterior. La mercancía principal viene a través de la ruta Liorna, Mallorca, Valencia, en la nave *San March* de Felipe Glande. Por lo que se refiere a sus proveedores de bacalao, estos son fundamentalmente capitanes de nave: Guillermo Boda y Joan Giralt que llegan en octubre de 1.652, al mando del Sant Climent y el Sant Claudi respectivamente y Julià Guisardo que llega en el mismo mes al año siguiente al mando del San Lluch, todos procedentes de Terranova. Las pieles llegan en la nave Cornelio Brum de Alicante despachando un encargo de Pere Bogogni en marzo de 1.653 de 478 unidades y en la saetía de Agustín Ansaldo de Cerdeña con 288 unidades en enero de 1.659 junto con 448 unidades de cueros de toro adobados.

Por lo que se refiere al hierro catalán, éste arriba por medio de su contacto en Barcelona, Francesc Bordes, en la saetía de Pere Lépidés en junio de 1.654. Y la canela se la sirven Alexandre Marengo de Génova en julio de 1.653 y Antoni Llombarch en octubre siguiente, ambos de Génova, el primero por medio de la saetía de Batiste Basó y el segundo por medio de su propia nave, *Nostra Senyora del Roser i San Antoni de Padua*, de la que es capitán. La goma arábica se la sirve el propio Cases por medio de las naves de Luberto Folques, *Peixcador de Balena*, y Martín Sols, *Neptuno*, ambas de Marsella.

Don Francisco Rato

Los principales productos con los que negocia don Francisco de Rato son: tabaco inglés, con el 47 %; la canela, con el 13 %; la pimienta, con el 5 %; el arenque ahumado, con el 8 %; atún de bada, con el 4 %; papel de escribir, con el 3 % y la sardina inglesa, con el 2 %.

El primer producto que llama nuestra atención es el tabaco inglés que parece el producto más destacado sin embargo pronto observamos que dicho volumen de carga no obedece a una relación comercial regular si no a un envío extraordinario de la isla de San Cristóbal de Gesiquiel Cardet en 1.654 que no volverá a producirse en todo el periodo y por tanto ello no nos permite seguir una tendencia.

Le sigue la canela en la que don Francisco Rato destaca como importador principal de todo el periodo, pero si observamos la estructura cronológica vemos que en 1.651 registra el 22 % de las importaciones, pero no es hasta 1.654 que hace su reaparición para obtener el 91 % del negocio de la canela.

Sus proveedores son Arón Micó de Terranova y Felip Vriel de Inglaterra, pero el principal es Tomás Gaule de Londres que le remite 115,18 @ en la nave *El Felipe* en marzo de 1.654.

En cuanto a la pimienta sigue una pauta parecida 1.651 le corresponde el 5 % de la pimienta y en 1.654 el 70 %. Los proveedores son Arón Micó de Terranova que le remite 147 @ en la nave *El Mercante de Alicante* de Roberto Huisquisen, vía Alicante en octubre de 1.651 y el propio Francisco Rato haciéndose cargo de un envío importante de Génova de 912 @ transportado por el capitán Damià Enrich en la nave *Nostra Senyora del Roser* con fecha de desembarco en septiembre de 1.654.

Por lo que se refiere al arenque humado, el año principal de Francisco Rato actuando por su cuenta en relación a este producto es 1.654, coincidiendo con una entrega excepcional de Gesiquiel Cardet de San Cristóbal. Por lo que se refiere al atún de Bada su actuación es más bien discreta hacia 1.654 con tal sólo un 3 %. En 1.658 sube al 8 % pero su presencia en ese mercado acaba ahí. Su actuación en la importación de papel de escribir comienza en 1.651 con una participación en el 1 % de las compras. Al año siguiente sube al 8 %. Y en 1.653 ya aparece asociado con Manuel Botasso.

Sus proveedores de atún de bada son: Arón Micó y Compañía en Orán desde donde fletaría sus envíos a través de Alicante, en la barca de Pere Boananat, Antoni

Rato, en Faro, que le haría sus envíos a través de Alicante, en la polacra de la que él mismo es patrón, y sobre todo el principal de ellos Estefano Burnengo de Cerdeña que le remitiría los envíos principales de forma directa, en la saetía de Sebastià Gilló.

Sus proveedores de arenque ahumado son Gesiquiel Cardet de *San Cristóbal* que le remite una carga de 1.314,15 @, junto al tabaco, en la nave *Lesta*³⁸² capitaneada por el capitán Ricardo Bona, a través de Alicante, y Elíes Cleb, de Londres, que le envía una carga de 3.286,38 @, vía Alicante, en la nave *Naten* capitaneada por él mismo, llegando ambos en marzo del 1.654.

Su proveedor de sardina inglesa es Joan Guil de Alicante que le remite una carga de 2.701,97 @ en la barca patroneada por Marià Font.

Sus principales proveedores de papel de escribir son: el capitán de la nave *St Agostí* de Génova Bartolomé Patrón en mayo del 52 que le entrega 240 resmas; Francisco Remoyn de Denia que en febrero de 1.654 le remite otras tantas en la barca de Diego Vallés; Ansaldo de Finale que le remite 336 resmas vía Denia en la saetía de Batiste Ferro; Joan Antoni Dongo de Génova que le remite 720 resmas en la nave *Nostra Senyora del Roser* de Damià Enrich y el propio don Francisco Rato actuando como remitente de sí mismo que envía 1.632 resmas en el mismo desembarco que el anterior.

Además, se le ve comerciar con todo tipo de mercaderías tales como cerdos, quincalla, remos de barca, baquetas, anascotes, sempiternas, sargas, bengoys, plomo, estaño, carbón, olivas, pimienta, lienzo, azúcar, anchoa, clavazón, claveles, aguardiente, longaniza, guantes, gamuzas, sombreros finos, almendruco, morteros de piedra, ropa, quinqués, paellas, manteca, almendra con cáscara, cebo, confitura, pasas, manteca, etc. Los textiles vienen de Inglaterra, el papel de Génova, los cerdos de Cerdeña, las pieles, el plomo y la pimienta de Terranova, aunque hay algunas pieles que vienen de Mallorca, el carbón de Vinaroz, el aceite de Mallorca, la anchoa de Tortosa y la quincalla de Cambrils. No se trata de un listado exhaustivo, pero sí que da una idea de que detrás de los productos centrales los comerciantes suelen mover además un comercio “menor” derivado que puede ser muy importante.

La impresión que da es que se trata de un comerciante dedicado a un comercio muy variado y que se acerca a Manuel Botasso para aportar las posibilidades de

³⁸² ¿Leicester?

contactos que le brinda su condición de noble dentro de la sociedad valenciana mientras que Manuel Botasso se ocuparía de los contactos exteriores en los diversos puertos.

Manuel Botasso y don Francisco Rato

El origen de esta asociación se remonta al final del segundo cuarto del seiscientos entre los años 1.649 y 1.650 y su estrategia combina la importación de productos específicos tales como hierro, papel, especias, azúcar y tabaco de las dársenas ligures que complementarán con el pescado de las radas de Morvedre y del sur del Reino.³⁸³

Sus principales productos son la sardina galisiana, el 94 %, ³⁸⁴ el bacalao inglés, suma el 14 %³⁸⁵, la sardina inglesa, el 5 % y el papel de estraza un 6 %.³⁸⁶

Por años el que cuenta es 1.653 que es cuando llegó el grueso que representó un 96 % enviado por Arón Micó de Alicante en la Barca de Francesc García junto con cien canastas de sardina galisiana.

El bacalao inglés sigue la siguiente evolución: En 1.651 Manuel Botasso y Francisco Rato controlan el 72 % de las importaciones,³⁸⁷ frente a Ricardo Onzell, mercader inglés de Alicante con el 16 % y frente a Vicent Vilanova con el 12 %. Al año siguiente en 1.652 el tándem Rato - Botasso cae al 23 % frente a Matías Sem con el 34 % y por detrás les sigue muy de cerca Llàcer Delmor con el 17 %. En 1.654 descienden a un 13 % frente a Josep Castells que es el importador del año con el 33 %, frente a Joan Batiste Moyselo que va en segundo lugar con el 23 % y frente a Llàcer Delmor que ya le pasa con un 14 % aunque en relación a si mismo también haya cedido terreno. Y a partir de ahí se retiran del negocio del bacalao.

³⁸³ Balnes Andrés, Roberto, op., cit., p. 265.

³⁸⁴ Se han dejado a parte las 100 canastas de sardina, por no ser capaces de un introducir un promedio aproximado fiable.

³⁸⁵ Tenemos consultas como Botasso, Manuel y Rato y como Botasso, Manuel y Rato, Francisco, porque cada escribano los nombró de forma distinta pero es el mismo grupo. No se ha homogenizado para que no se vean afectadas otras partes del trabajo que podrían quedar modificadas.

³⁸⁶ Aparecen sumadas las consultas de Botasso, Manuel y Rato 1 % y de Botasso, Manuel y Rato Francisco 5 %.

³⁸⁷ Aparecen en dos consultas como Botasso, Manuel i Rato 49 % y Botasso Manuel i Rato, Francisco 23 %.

Por lo que se refiere a la sardina inglesa, en 1.653 Botasso y Rato se sitúan, con un 19 %, en tercer lugar, por detrás de frente al 36 % de Francisco Cases, que va en cabeza, con el 36 %, del propio don Francisco Rato por separado, con el 26 %, y por delante de Felip Peris con el 15 %. En 1.654 la sociedad mejora su posición situándose, con un 35 %, en segundo lugar, después de Antonio Remírez de Orellana que iría en cabeza, con el 36 % y por delante de Francisco Cases con el 19 %.

El papel de estraza tiene la siguiente trayectoria: En 1.651 controlan un 11 % de las importaciones, en 1.653 el 31 % y en 1.654 los resultados de la sociedad regresan a los niveles de 1.651 y Francisco Rato y Manuel Botasso en solitario tienen mejor resultado que juntos con un 19 % y un 17 % respectivamente, pero la parte del león se la lleva Joan Batiste Moyselo que es el que se come el 49 % del mercado. Y a partir de ahí simplemente desaparecen.

Los principales proveedores de bacalao ingles son Ibens de Terranova que les proporciona la totalidad de los envíos de este género en 1.651, en la nave *El Mercante de Alicante*, capitaneada por Roberto Huisquisen; Matías Sem de Terranova que les envía el 67 % de los envíos de 1.652, en la nave *Herido Enrico* capitaneada por él mismo y Plangadet de Vinaroz que les envía el 21 %, en la barca patroneada por Pere Forner. Y el último de sus contactos es Joan Josep y Compañía de Alicante que les remiten la totalidad de sus compras de bacalao inglés para ese año en la saetía capitaneada por Jaume Sala.

Los principales proveedores de sardina inglesa son: Gillem Tob de Alicante que despacha 4.830,04 @ en la saetía de Betomeu Fontanells y Antoni Font, también de Alicante que les remesa algo menos, 1.956,05 @ transportando el género en su propia barca.

Los principales proveedores de papel de estraza son: los propios destinatarios que en junio de 1.651 se autoenvían 264 resmas en la nave *La Principesa* de Cristòfol Múrtula de Génova; Antonio Botasso de Génova que les remite 220 resmas en la saetía de Odón Esteván en febrero de 1.653, Geroni Rato de Génova que les remite 396 resmas en la saetía de Odón Estevan, en febrero de 1.653 y otras 440 en la de Nicolas Blanco en mayo de 1.653, Josep Bossano de Génova que les envía 660 resmas en su propia saetía, en dos partidas, una en julio y otra en agosto del 1.653. Y por último Gregori Rapalo de Liorna que les remite 800 resmas en su nave *Nostra Senyora del Roser i San Antoni de Padua*, en febrero de 1654, vía Génova.

Debemos añadir, que su interés por Alicante motivado por su proximidad a los bancos de pesca del sur Reino les permitió entrar en contacto con un mercado no menor jugoso, como es el de las especias, y, si bien su actuación dentro de nuestro periodo fue breve, no obstante, en los pocos años en que desarrollaron su actividad harán un esfuerzo considerable por involucrarse en dicha actividad. No olvidemos los elevados beneficios del comercio de las especias, entre un 30 y un 50 % para los mercaderes holandeses que solían comercializar estos productos y en torno a un 30 % para los españoles que participaban en su distribución.³⁸⁸ Se trataba además de un comercio muy demandado porque tenía una salida muy rápida ya que las especias actuaban haciendo gustosa la comida cuando aún era comestible pero se había tornado rancia. La apuesta es muy conveniente porque, aunque en Génova también se comercializaba pimienta desde la Edad Media, las cantidades resultan menores por las dificultades de atravesar el mundo islámico.

La primera especia que llama su atención es la canela y en 1.651 ya cuentan con el 22 % de las importaciones; al año siguiente mantienen su posición pero en 1.653 caen al 6 %, sin embargo podría tratarse de un error porque el escribano en el punto en el que debería de haber consignado el destinatario lo ha dejado en blanco y hay un 32 % que pertenece a un destinatario desconocido, pero cuando comprobamos el remitente, observamos que éste es la sociedad compuesta por Manuel Botasso y don Francisco Rato lo que plantea la posibilidad de existiera la práctica de que para ir más deprisa cuando el remitente y el destinatario coinciden los escriben una sola vez al principio. Si eso fuera así ese 32 % habría que sumarlo al 6 % ya referido. Cabe señalar que este año se produce un fugaz intento de acuerdo entre el dúo de Manuel Botasso y Francisco Rato con Joan Batiste Moyselo que cosechó un 11 % pero no acabó cuajando al año siguiente.

Sus contactos en este negocio son Joan Verlinyian de Ámsterdam que les remite la mercancía vía Alicante por un volumen de 33,24 @ en octubre de 1.651 en su nave *La esperanza*; Arón Micó de Alicante que les remite una carga de 20 @ en la barca de Jaume García en marzo de 1.652.

Así por lo que se refiere a la pimienta, la presencia de esta sociedad aparece con un modesto 4 %, pero al año siguiente ya se observa el esfuerzo de inversión en este

³⁸⁸ Sánchez, Belén, JA, “El Comercio holandés de las especias en España en la segunda mitad del siglo XVII” *Hispania, Revista española de Historia*, 2.910, vol. LXX, núm 236, septiembre-diciembre, p. 654.

campo y dan el salto al 46 % de las importaciones y en 1.653 aún cosechan un considerable 38 %.

Sus contactos en el negocio de la pimienta son Joan Verlinyan desde Ámsterdam que les remite 120,18 @ en su propia nave *La Esperanza* en octubre de 1.651, a través de Alicante; Alexandre desde Alicante que les remite 224,12 @ en la barca de Antoni Corbera en abril de 1.652; Arón Micó desde Alicante que les remite 113,12 @, en la barca de Jaume García en marzo de 1.652 y Arón Micón, de nuevo, actuando esta vez desde Terranova que les despacha 212 @ en la nave *San Matías y San Juan de Londres*, capitaneada por Hedvantegre, con escala en Alicante, en noviembre de 1.652.

En resumen, la evolución comercial de la sociedad entre Manuel Botasso y don Francisco Rato parece tender a desplazar el negocio del papel de estraza y los productos ligures que van disminuyendo por el negocio de la pesca y las especies. Y su vida comercial va de 1.651 a 1.654.

Los Botasso

De la familia Botasso: Antonio, Manuel, Carlos María, Juan Manuel, Tomás y Joan Batiste que además es capitán de la nave *Nostra Senyora de Sant Josep* de Génova (curiosamente los Botasso nunca usarán sus servicios), los más relevantes son Manuel y Antonio. El segundo actuará siempre en solitario y el primero lo hará bien en solitario o bien asociado con don Francisco Rato. De estos dos Botassos, el que más peso tiene es Manuel, que es por donde vamos a empezar. Su espectro de actuación temporal se centra en el inicio del periodo para luego desaparecer.

Manuel Botasso

Las principales mercaderías de Manuel Tomaso son: papel: de estraza, 9 %; de escribir, 5 % y de imprimir, 10 %; ferretería: clazavón, el 5 %; goznes, el 100 %, ³⁸⁹ y barrenas, el 97 % ³⁹⁰; hierro, el 2 %, trigo, un 1 % y atún de bada un 1 %.

³⁸⁹ Se trata de una carga única del año 1.658 procedente de Barcelona, vía Cambrils, transportada en la barca de Bernat Verderà y cuya única relevancia es explicar en qué comerciaba Manuel Botasso cuando se estaba retirando del resto de negocios en ese año.

³⁹⁰ Se trata de un cargamento de 1653 pero luego no tuvo continuidad.

La evolución es la siguiente en 1.651 a Manuel Botasso le corresponde el 17 % del papel de estraza, situado en tercera posición por detrás de Antonio Botasso con el 27 % y Francisco Granara con el 26 %. Al año siguiente ya está situado en primera posición con un 32 % frente a un 24 % de Celicofre y un 19 % de Joan Batiste Moyselo. En 1.653 cae a una quinta posición con el 6 % pero porque ya empieza a actuar asociado a Francisco Rato detentando dicha asociación la primera posición con el 31 % de las importaciones. Sin embargo, al año siguiente algo debió de suceder porque la razón Manuel Botasso – Francisco Rato cae a un 11 %, el papel de Manuel Botasso aumenta a un 17 %, Francisco Rato irrumpe en solitario con un 19 % y la situación es aprovechada por Joan Batiste Moyselo que es el que alcanza ese año el primer puesto con el 49 %. En 1.658 desaparecen tanto Francisco Rato como Manuel Botasso y en 1.659 reaparece Manuel Botasso en solitario con el 13 % de las importaciones, pero ya en un plano muy moderado, el peso de las importaciones lo lleva en ese momento Joan Batiste Moyselo y Geroni Rato. Al año siguiente desaparece y ya no vuelve a dar signos de vida en todo lo que queda del periodo.

En cuanto al papel de escribir en 1.651 a Manuel Botasso le corresponde el 12 % de la cuota de mercado, frente al 46 % de Ascanio Sobregondi y frente al 9 % de la nueva sociedad que ha iniciado con Francisco Rato. En 1.652 con el 26 % se encuentra en primera posición frente a Francisco Cases que, con un 24 %, es su competidor más inmediato. En 1.653 el volumen de Manuel Botasso en solitario es de tan sólo un 4 % porque el volumen principal de negocio lo lleva compartido con Francisco Rato copando un 44 %. En 1.654, como sucede con el papel de estraza, el primer puesto se lo lleva Joan Batiste Moyselo y la actividad de la asociación entre Manuel Botasso y Francisco Rato cae el 4 % y cada uno por separado cosecha un 18 y un 26 % respectivamente. En 1.659 Manuel Botasso reaparece y aún se lleva el 11 % pero ya entra en decadencia porque, aunque reaparece en 1.662 lo hace con porcentajes inferiores al 1 %, en 1.664 lo hace con un 1 % y su leve repunte de 1.665 con un 4 % no es más que el canto del cisne porque al año siguiente desaparece definitivamente de escena.

El papel de imprimir ofrece los siguientes resultados: El primer año de nuestro periodo comienza con el 67 % de las importaciones, frente a Antonio Botasso que le sigue a mucha distancia con el 15 %. Pero en 1.652 las proporciones se invierten en buena medida y es Antonio Botasso con un 38 % y Joan Batiste Moyselo, con un 31 %, respectivamente quienes le cogen la delantera a Manuel que queda en tercera posición

con un 25 %. En 1.653 Manuel Botasso interviene asociado a Francisco Rato obteniendo un 29 % de las importaciones que podrían ser más si el destinatario sin consignar coincidiera con el remitente, en cuyo caso estaríamos hablando de un 58 %. Dependiendo de la resolución de esta incógnita Tomás Giberti con el 34 % de las importaciones quedaría en primer o, en segundo lugar. En 1.658 el protagonismo de Manuel Botasso se va eclipsando frente a Joan Batiste Moyselo con un 88 % del segundo contra un 9 % del primero y, a partir de ahí, desaparece del panorama comercial. Desaparece a efectos prácticos porque Manuel Botasso sigue en la base de datos hasta 1.675 pero con el volumen de actividad propio de un particular y no del de un comerciante.

Por lo que se refiere a la clavazón en 1.651 aparece, con un 19 %, en primera posición por muy poco con 446,17 @ frente a Joan Batiste Moyselo que obtiene el mismo porcentaje, pero con algo menos en cuanto a cifras absolutas. Su pariente Antonio quedaría en cuarta posición con un 12 % por detrás de Baltasar Roys que mantendría un 17 %. En 1.652 experimenta un crecimiento notable situándose en primera posición con un 37 % frente al 27 % de su competidor más próximo Francisco Cases, mientras que a Antonio le corresponde un 17 %. En 1.653 Manuel Botasso deja de actuar individualmente para hacerlo asociado a Francisco Rato con el que obtiene un 12 %. El escribano consigna un destinatario sin especificar al que le corresponde un 6 % que si coincidiera con el remitente habría que sumarlo a la sociedad de Manuel Botasso y Francisco Rato. Aún así el reparto no se modificaría demasiado porque la primacía de ese año seguiría estando en manos de Joan Batiste Moyselo al que le corresponde el 52 % de las importaciones de este producto. En 1.654 Manuel Botasso en solitario duplica los resultados obtenidos en asociación con Rato el año anterior y se sitúa en un 24 %, en segundo lugar, por detrás de Joan Batiste Moyselo que cede un poco de terreno quedándose en un 39 %. El año 1.658, como sucede con los demás productos, por la razón que sea Manuel Botasso desaparece totalmente, tanto a título individual como asociado a otros, y eso hace que cuando intente volver pierda muchos puestos. Porque además no sabemos si esa retirada fue de un año, o más, porque hay una serie de años que por extravío o mal estado de conservación no se han podido consultar. Hay que entender que esa retirada se traduce en una pérdida de contactos que acaban buscando otras alternativas. El caso es que cuando intenta reemprender la actividad en 1.659 queda reducido a un exiguo 3 %, en un panorama dominado por otros comerciantes como Antoni Sala con el 28 %, Tomás Giberti con el 21 %, Joan Batiste Moyselo con el

19 % o Bernardo Adorno con el 18 %. En 1.660 vuelve a desaparecer del escenario de la importación y cuando regresa en 1.662 no llega ni al 1 % y a partir de ahí desaparece definitivamente.

Por lo que se refiere al hierro en 1.651, las cifras quedan algo distorsionadas por el decomiso de la carga de Andreu Novart de Marsella por parte del rey, que hubiera representado el 24 % del total. La viuda de Josep Moyà quedaría por esta circunstancia en cabeza con el 57 % de las importaciones, seguida de Joan Batiste Moyseló con el 28 % y Manuel Botasso con el 15 %. Al año siguiente Manuel Botasso se convierte el protagonista principal de la importación con el 72 % de los envíos y Joan Batiste Moyseló desciende considerablemente al 16 %. En 1.653 la actividad independiente de Manuel Botasso cae a un nivel puramente testimonial y el grueso de su negocio lo canaliza a través de su asociación con don Francisco Rato, que se le une y juntos mantienen el 30 % que probablemente sea más porque los remitentes del destinatario sin consignar son Manuel Botasso y Francisco Rato y existe la posibilidad de que el escribano no los repitiese por darlo por sobreentendido y para ir más rápido y, si eso fuera así, la asociación de Manuel Botasso y Francisco Rato tendría un 60 % que en cierto modo continuaría la tendencia del año anterior en la que Manuel Botasso obtuvo unas cifras del 70 %. No sabemos que pudo pasar pero en 1.654 la asociación desaparece y Manuel Botasso actúa en solitario quedando reducido a un 4 % frente a los nuevos grandes como son Pere Asensi al que le corresponde el 73 % y Vicent Çaragossa que ostenta el segundo puesto con el 17 %. Y llegando a este punto acaba retirándose.

Por lo que se refiere al trigo en 1.651 Manuel Botasso aparece asociado a don Francisco Rato en el negocio del trigo con un 2 % del mercado. En 1.652 aunque mantiene la relación cuyas ganancias se triplican hasta el 7 %, sin embargo, Manuel Botasso mejora sus resultados en solitario obteniendo un 10 %. Al año siguiente su sociedad vuelve al punto de partida o sea al 2 %. En 1.654 repite el 2 % y a partir de ahí desaparece.

En cuanto a atún de bada Manuel Botasso tiene el 8 % en el año 1.653. En 1.654 Manuel Botasso asociado con Francisco Rato obtiene el 10 %. Mientras que Francisco Rato en solitario obtiene el 3 %. Y a partir de ahí desaparece.

Su centro de operaciones suele ser Génova donde actúa tanto por cuenta propia como a través de factores sobre el terreno, los principales de los cuales son, por lo que se refiere al papel de estraza, Isola y Josep Langueto (o Lanseto como también aparece escrito, según quien sea el escribano) durante 1.651. Antonio Botasso en solitario y

Antonio Botasso asociado con Giuseppe Lanseto, Giuseppe Lanseto en solitario y Ricardino en 1.652. Antoni Llombarch, capitán de la nave *Nostra Senyora del Roser i San Antoni de Padua* durante 1.653. En 1.654 Manuel Botasso actúa como remitente y destinatario en caso puntual y en contacto con Francisco Remoyn para una carga suelta de Denia, posiblemente de alguna reexportación que hubiera podido haber venido vía Mallorca o vía Alicante, y sobre todo con Cristòfol el principal de los remitentes de ese año, siendo siempre Génova el motor de los envíos. En 1.659 se observa un desplazamiento de Génova a Liorna actuando Manuel como remitente y destinatario, pero ya no hubo continuidad.

Por lo que se refiere al papel de escribir: en 1.651 actúa como remitente y destinatario en relación a Génova; en 1.652 cuenta con Antonio Botasso do forma individual y con Antonio Botasso asociado con Giusepe Lanseto, también en Génova; en 1.653 su factor es el capitán de la nave *Nostra Senyora del Roser i San Antoni de Padua*, Antoni Llombarch, en 1.654 cuenta con cuatro socios: dos en Génova: Antonio Botasso y Josep Languet; uno en Denia, Francisco Remoyn y otro en Liorna, Gregori Rapalo. En 1.659 cuenta consigo mismo en Liorna y con Muneto y un marinero en Finale. En 1.658 Manuel Botasso actúa como remitente de Génova y destinatario en Valencia. En 1.664 recibe dos partidas una de sí mismo y otra de Bernardo Pintón, (o Pinzón) de Génova. Y Manuel Botasso acaba al año siguiente actuando con Génova sin ninguna ayuda.

Por lo que se refiere al papel de imprimir: los contactos de Manuel Botasso el primer año son: Victor Papagin que actúa tanto desde Cagliari como desde Génova y de forma secundaria el propio Manuel que se reserva algún envío que organiza por su cuenta desde Génova. En 1.652 su hombre en Génova es Antonio Botasso. Y en 1.654 ya no recurre a ningún socio.

En cuanto a la clavazón, sus socios son los siguientes: En 1.651 Isola Bartolomé o Isola Bertomeu en Génova al que le encomienda aquellos encargos que no lleva personalmente; en 1.652 Joan Benito Isola; en 1.654 Manuel Botasso actúa solo en Génova y su principal socio actúa en Orán; en 1.659 se desplaza a Finale y su principal socio es remitente de Mallorca donde también hace acto de presencia el propio Botasso aunque a nivel testimonial.

Los goznes son un autoenvío de Manuel Botasso procedente de Génova. Las barrenas son cosa de Antonio Llombarch de quien ya hemos hablado y desembarca con el resto de la carga. El hierro se lo sirve Joan Benedito Isola y el trigo Guillermo

Micó de Barletta y en un plano muy secundario el gobernador de Tabarca. Por último, el atún de bada procede de Arón Micó de Alicante.

Por lo que se refiere a las embarcaciones que emplea, éstas son la barca en el 50 % de los casos, la saetía en el 25 %, la nave en el 13 % de los casos, y el bergantín y la tartana en el 6 % respectivamente. Y por preferencia estas embarcaciones suelen ser: saetía de Agostín Brusqueto de Génova; la nave *Nostra Senyora de San Josep* de Joan Batiste Botasso, de Génova; la saetía de Francisco Rovereti de Génova; la saetía de Àngelo Risó de Génova; la barca de Josep Bregante de Génova; la nave la Principesa de Cristòfol Múrtula de Génova; nave *Deop* de Plymouth del capitán Andrés Trust, la nave, *Nostra Senyora del Pilar*, de Victor Papagni, procedente de puertos sardos; la saetía de Nicolau Menday de Cerdeña; la naveta *La Crues* de Joan Tocar de Inglaterra; la barca de Antoni Bayano; la saetía de Lorenzo Risó, la saetía de Agostín Natán, la nave *St Agostí* del capitán Bartolomé Patrón, la barca del patrón Jacamo Botifossa; el bergantín de Rafel Cerdà de Mallorca; la nave *Peixcador de la Balena* de Àmsterdam de Rubert, Volques; la saetía de Miguel Àngel Roffo de Génova; la tartana de Geroni Salomita de Alicante; *Nostra Senyora del Roser i San Antoni de Padua* de Antoni Llombarch de Génova; la barca de Diego Vallés de Denia; la nave *Nostra Senyora del Roser* de Damià Enrich de Génova; la saetía de Alexos Cerezo de Liorna; la saetía de Batiste Cassavin de Liorna; la de Miquel Fraga; la de Batiste Rosso, todas de Liorna; la de Jacamo Muneto de Finale; la de Àngelo Risó de Génova; la saetía de Alexandre Sante de Génova; la barca de Gerónimo Mirazo de Génova y la barca de Francisco Gilart de Arenys por limitarnos sólo a las más representativas.

Aparecen como fiadores de Manuel Botasso, Francisco Rato en relación a una partida de 720 sierras procedentes de Cagliari remitidas por Pedro Cervelló enviadas a través de Alicante en 1.654 y sobre todo Geroni Rato en relación con diversas partidas de fustet de Liorna, en junio de 1.659; carnada; algodón de azufre, alambre, morteros de piedra, papel de estraza, papel de escribir, y azufre, en junio de 1.659. Y de nuevo una vez más en julio siguiente para diferentes cargas de clavazón, morteros de piedra, fustet y linaza.

En resumen, el negocio principal de Manuel Botasso es el papel, teniendo los demás productos una función meramente complementaria dentro su actividad y su campo de actuación se circunscribe a la primera década del periodo estudiado. Conviene destacar que si nos fijamos sólo en la relación porcentual parece que la empresa de Manuel Botasso vaya para abajo, sin embargo, salvo en el caso del papel de imprimir, si nos

fijamos en las cifras absolutas podemos ver que, hasta el año 1.659 va creciendo en relación a su propio negocio eso significa que la empresa crece en términos absolutos, pero, dentro del contexto del mercado del papel, no puede considerarse una empresa líder.

Antonio Botasso

Los productos con los que trabaja Antonio Botasso son: el papel de estraza, papel de escribir, papel de imprimir, el aceite, clavazón, castaña pelada, queso y alcaparras, pero el campo en el que destaca fundamentalmente es en el papel de estraza.

Por lo que se refiere al papel de estraza, éste tiene en el mundo comercial, como envoltorio de mercaderías, un mercado con más posibilidades que los demás papeles (de escribir o de imprimir, por ejemplo) y posiblemente ello es lo que lleva a Antonio Botasso a centrarse preferentemente en él. Así, con un 27 % ocupa la primera posición en el índice de importaciones del año 1.651 por delante de su competidor principal Francisco Granara,³⁹¹ con un 26 % y frente al 17 % de Manuel Botasso y frente al 7 % de la incipiente sociedad entre Manuel Botasso y don Francisco Rato. En 1.652 el volumen de negocio crece situándose en un 32 % frente al 24 % de Celicofre su rival de ese año, pero desaparecen Manuel y la sociedad de Manuel con Francisco. Don Francisco Rato aparece en un plano muy discreto con un 4 % y los rivales importantes que siguen a Celicofre son Joan Batiste Moyselo y Francisco Cases. En 1.653 Antonio Botasso desaparece de escena dejando el campo libre a la sociedad de Manuel Botasso y Francisco Rato, con un 31 %, que vienen a ocupar su posición hegemónica en dicho mercado, parece como si Antonio les traspasase sus contactos, sin embargo no es así porque cuando comprobamos los remitentes vemos que estos eran compartidos por ambos antes de esta fecha o en todo caso se trataría de contactos locales en Génova lo que exigiría un trabajo de campo adicional que rebasaría nuestras posibilidades.

De 1.654 a 1.658 Antonio Botasso desaparece a no ser que el Antonio que reaparece en 1.662 comerciando con papel de estraza se trate de Antonio Botasso lo cual no podemos confirmarlo porque el tiempo transcurrido son diez años y el contacto en Génova, Gaspar Molardo, no tiene nada que ver con la anterior cosa que, de haber

³⁹¹ A veces aparece escrito como Francisco Granara y a veces como Francisco Granada, es posible que se trate del mismo comerciante.

sucedido nos hubiera podido haber proporcionado un indicio para la sospecha, con lo cual lo más probable es que no se trate de la misma persona.

Los socios de Antonio Botasso son Rovereto de Génova que le envía 1.122 resmas de Génova en la saetía de Joan Batiste Labiosa a principios de febrero de 1.651, el propio Antonio Botasso que organiza un envío de 176 resmas desde esta ciudad a finales de febrero de 1651 en la saetía de Ángelo Risó. Lageto de Génova que envía 352 resmas de Génova en la saetía de Ángelo Risó en las mismas fechas y por último una carga testimonial de Joan Domingo Gasín de Mallorca que llega vía Génova en la saetía de Agostín Brusqueto.

De Mallorca obtiene aceite y queso a través de Francesc Cosme March, papel de imprimir, a través de Juan Domingo Gasín, castaña pelada y clavos de Génova a través de Rovereto, y por último alcaparras de Mallorca a través de seis comerciantes entre los que no destaca ninguno en particular.

Celicofres o Solicofres

Se trata de los descendientes de un comerciante suizo afincado en Valencia. La familia Celicofre o Solicofre.

Con un 30 %, ocupan el segundo lugar entre los mercaderes importadores de arenque ahumado, sin embargo, estas cifras no parecen muy significativas porque cuando analizamos la evolución del comercio del arenque ahumado parece haber, salvo casos aislados, un relevo anual regular de comerciantes, más que una competencia estable entre sí por controlar el negocio. Así en 1.651 el mercado arenquero se lo reparten tres comerciantes, el mayor Duarte da Silva; en 1.652 Manuel Botasso y Francisco Rato dominan la escena; en 1.653 le toca el turno a Andrià Simó; en 1.654 a Francisco Rato; en 1.658 a Ascanio Sobregondi; en 1.662 a Jaume Torner; en 1.663 a Dámaso Arboleda; en 1.664 a Geroni Romero; en 1.665 a Felip Cuper que es el que más tiene que competir y con todo arrambla con el 72 % y en 1.667 parece ser que le llegase al turno a los Celicofres. La tendencia sigue y en 1.670 le toca el turno a Francisco Esmich; en 1.671 a la sociedad integrada por Felip y Crisóstomo Peris; en 1.672 a

Crisóstomo Peris el 83 % y en 1.675 Felip y Crisóstomo Peris controlan el 73 % del mercado. Es decir que las únicas tendencias de mercado que se observan surgen al final, con Felip y Crisóstomo Peris que sólo representan el 1 % del total del período, mientras que muchas de las operaciones que se presentan en primera fila del cálculo de porcentajes obedecen a operaciones aisladas puntuales, aventuras comerciales o especulativas que pueden distorsionar nuestra apreciación global.

Eso no significa que los Celicofres no sean unos comerciantes importantes, al contrario, pero su peso real lo vamos a descubrir en el comercio del día a día, un comercio muy variado, pero que en conjunto irá haciendo que los Celicofres se vayan configurando como una de las familias más importantes del comercio valenciano de los próximos años.

La actividad de los Celicofres se mantiene constante a lo largo de todo el periodo pero sufre un escalonamiento, comenzando en 1.659 con palo Brasil procedente de Alicante y telas de Alemania procedentes de Liorna; en 1.660 importa papel y telas de Marsella, pimienta de Alicante y pasas de Denia; en 1.662 importa trigo de Arlés; lino, lino peinado y algodón hilado de Marsella; en 1.663 importa corcho de Cataluña, y desplazan su punto de aprovisionamiento de la costa mediterránea francesa a los fondeaderos sardos; en 1.664 repite el corcho catalán y se consolida el trigo sardo, aunque no pierde el contacto con el Rosellón e introduce el aceite mallorquín y la cerveza de Alicante. En 1.665 importa maderas de Cataluña, *estelles de pintes*, 15.000 unidades y 25.000 briznas de esparto de Alicante. En 1.667 llega el arenque ahumado, la sardina inglesa de Alicante y la castaña seca de Mártega, en la desembocadura del Ródano; en 1.670 llega tabaco en rollo, tabaco francés y lienzo de Marsella, alpiste de Mallorca, y blavet de Ámsterdam; en 1.631 llega tabaco en rollo de San Cristóbal desde Marsella, cerveza de Alicante, azúcar blanco y tabaco del Brasil, ambos de Lisboa y aguardiente de Marsella; en 1.672 sólo importan textiles, en concreto merces de Marsella pero en una cantidad testimonial. Los Celicofres, salvo muy raras excepciones no suelen valerse de corresponsales comerciales en los puertos con los que trabajan, posiblemente porque prefieran utilizar solamente a gentes de la familia, es decir a gentes de confianza. Una de las pocas excepciones es Rafel Geroni Cortés de Mallorca en noviembre de 1.664 que les remite el aceite de ese año en el bergantín de Pere Antoni Padrines. La siguiente excepción se observa en 1.671 con su socio Felip Cotet que les remite en marzo 560 @ de tabaco en rollo de San Cristóbal, en la tartana de Felip Cortet.

Esta masa compacta de pequeñas operaciones aisladas a modo de guerra de guerrillas, a la larga, le va a proporcionar una fuerza considerable y en resumen la estrategia de los Celicofres, aunque tenga capacidad para grandes operaciones comerciales en un momento dado, parece decantarse por huir de los monocultivos comerciales y por evitar el poner todos los huevos en una misma cesta, a fin de diversificar riesgos.

Pedro Matón o Juan Pedro Matón

A partir de unos productos en los que destaca como por ejemplo el tabaco del Brasil en el que participa en un 34 % de todo lo importado; el 8 % del cebo; el 7 % de la castaña *seca*; el 7 % de los radios de encina; el 6 % del papel de escribir; el 6 % del hierro y el 6 % de las mantillas de encaje contadas por cajas, Pedro Matón trabaja además con múltiples productos que no sobresalen en el cómputo general pero que forman parte de su negocio, a veces con una importancia relativa a un momento dado.

Su relevancia dentro del negocio del tabaco del Brasil se sitúa hacia 1.665 y en esa fecha a Pedro Matón le corresponde, con el 24 %, un tercer puesto por detrás de Vicent Xea que le corresponde el 38 % y Baltasar Foga que le corresponde el 37 %. En 1.667 le corresponde el 100 % de los envíos. En 1.670 desaparece y en 1.671 reaparece, pero con el 12 %. En 1.672 regresa, pero su carga sigue rumbo a Castilla y en 1.674 regresa acaparando el 37 % de las importaciones. Y ya en el último año del periodo Pedro Matón ya representa el 63 % de las importaciones.

Por lo que se refiere a sus contactos, Pedro Matón trabaja sin intermediarios, actuando desde Génova desde donde se envía 10,6 @ de tabaco del Brasil en 1.665 y de nuevo en 1.667 con una carga de 23,6 @, pero el salto en el mercado del tabaco lo da cuando, en 1.674, aunque mantiene sus contactos genoveses, busca Londres como centro de aprovisionamiento y cuando, en 1.675, Génova desaparece totalmente, sustituida por Inglaterra, Alicante, Cartagena y Lisboa, en ese orden.

En el negocio del cebo o de la carnada de pesca, el papel de Pedro Matón es el siguiente: El grueso de sus remesas las recibe de Génova salvo un envío suelto en 1.670 de Sicilia complementario de los que ya había recibido anteriormente de Génova y la

tendencia general es descendente en términos absolutos, y, en términos relativos, podemos decir que en 1.667 representa el 64 % del volumen total de importaciones de este producto para la ciudad de Valencia; en 1.670 crece al 95 % de las importaciones; en 1.671 desciende al 27 % dando paso a otros competidores, sobre todo Jacomo Montero y Sebastià Pavía que son los que le siguen de cerca, al tiempo que él mismo busca nuevos mercados en Castilla; en 1.672 recupera el terreno perdido con un 39 % frente a su rival más próximo Francisco Gaugier. Y la dificultad que encontramos en 1.674 proviene de la lectura de la grafía porque tenemos dos destinatarios que podrían ser el mismo Pedro Matón y Juan Pedro Masón. Si son dos comerciantes diferentes Pedro Matón tendría el 5 % y, si fueran el mismo, habría que sumarle el 12 % de Juan Pedro Masón. En cualquier caso, la acción de nuestro protagonista no llegaría a 1.675.

Por lo que se refiere a sus contactos, hay que señalar que, si bien este comerciante prefiere actuar solo, si es posible, cuando necesita recurrir a alguien, lo hace. Así de 1.667 a 1.670 actúa solo, en Génova, desde donde encarga una partida que envía en la saetía de Jacomo Manito en agosto y en Sicilia, desde donde encarga otra que envía en el patache *Nostra Senyora de la Misericordia* al mando de Gerónimo Supa, pero en 1.671 cuenta en Génova con un factor, Gerónimo Lobo, que le remite la carga en la saetía de Joan Botín, que desembarca en noviembre de ese año, y, aunque al año siguiente vuelve a recoger personalmente las riendas de la gestión en Génova, durante su último año recurre al patrono de la saetía *Nostra Senyora del Rosari y les Ànimes del Purgatori*, Bernardo Pinzón y a sus marineros que le remiten la última remesa de su aventura comercial en julio de 1.674.

Para la castaña seca se actuación se reduce a cuatro años: 1.665, 1.667, 1.670 y 1.675, su punto de aprovisionamiento vuelve a ser Génova y, por años, los mejores, en términos absolutos, son el primero con el 16 % de las importaciones del año y el último, en 1.667, aparece como Juan Pedro Matón y mantiene el 16 %, pero en términos absolutos experimenta un crecimiento de un 112,37 %, pasando de 240 @ a 509,17 @. En 1.670 le corresponde el 100 % de las importaciones del año. De 1.671 a 1.674 desaparece y en 1.675 reaparece con fuerza cosechando el 83 % de las importaciones.

Este comerciante prescinde de intermediarios y utiliza los servicios de diferentes saetías: entre otras la de Gotanço Bobón que desembarca en abril de 1.665, la de Jacamo Buero que desembarca en enero de 1.667 y la de Simó d'Amelo que desembarca en marzo del 1.675 tras realizar escala en Barcelona.

Su protagonismo se deja sentir también en el negocio de las maderas, en concreto en la compraventa de radios de encina. Aquí el punto de aprovisionamiento varía y se desplaza a la costa catalana desde cuyas dársenas se embarcan los cargamentos que abastecerán sus pedidos en la ciudad del Turia. Sin embargo, la horquilla cronológica se contrae a tan sólo el último año del periodo en el que recibe tres encargos: uno en enero que llega en la barca de Rafael Moço del origen genérico de Cataluña, otra en julio de Rafael Massó que posiblemente sea el mismo capitán con distinta grafía, procedente de San Feliu y otro en noviembre con la misma barca y el mismo patrón procedente de San Feliu de Guixols. La suma de todos estos envíos lo sitúa en cabeza de este producto en 1.675 y en segundo lugar dentro del cómputo de general de nuestro periodo.

El papel de escribir queda del siguiente modo. De 1.665 a 1.675 Pedro Matón factura un volumen de 6.722 resmas, lo que lo sitúa en segundo lugar dentro de los comerciantes que trafican con esta mercancía a lo largo de nuestro periodo. En 1.665 Pedro Matón, con el 9 %, se encuentra en cuarta posición por detrás de Joan Agustí Moyselo que cuenta con el 28 %, Joan Batiste Fàbrega que representa el 11 % y la sociedad de Joan Batiste y Francisco Gaugier con el 10 %. En 1.667 Pedro Matón ya se sitúa en cabeza con el 39 % de las importaciones, frente a Jacomo Montero que es su inmediato competidor con el 20 %. En 1.670 cede terreno frente a un nuevo competidor que tres años atrás parecía un rival menor con un 11 % pero ese año lo rebasa con un 34 % quedándose nuestro protagonista en segundo lugar con el 32 %. En 1.671 la situación se estabiliza, Pedro Matón y Joan Batiste Fàbrega asfixian a los demás rivales y quedan solos frente a frente: Joan Fàbrega con el 50 % y Pedro Matón con el 43 %. Pero en 1.672 sin que sepamos porqué Joan Fàbrega levanta el campo y deja solo a Pedro Matón que se alza con el 78 % del mercado. Dos años después, suponiendo que Juan Pedro Masón fuera una mala transcripción de Juan Pedro Matón, quedaría reducido a un 17 % (si sumáramos las transcripciones de Juan Pedro Matón, 2 % y Juan Pedro Mason 15 %) por el regreso de los Moyselo desaparecidos en 1.671 y la llegada de nuevos comerciantes. En cualquier caso, Pedro Matón llega a 1.675 con el 21 % de las importaciones.

Al igual que en casos anteriores Pedro Matón no fía sus acciones en los puertos de suministro a nadie salvo muy raras excepciones. Por lo que se refiere al transporte se prefiere la saetía a la barca en una proporción de 99 % a 1 %. Los puertos son genoveses porque San Remo, en esta fecha, pertenece a la República de San Jorge.

Los pedidos de Pedro Matón son servidos por las saetías de Josep Berchano y de Juan Agustín Botín en abril de 1.665, la saetía de Jacamo Buero en octubre de ese mismo año y por las saetías de Guillermo Burrià de Génova y de Raymundo Amelo de San Remo que desembarcan en abril y noviembre de 1.667 respectivamente y la saetía de Joan Batiste Botín que desembarca en diciembre. En 1.670 volvemos a registrar la llegada de la saetía de Carles Pedro y la de Antonio Botín en el mes de mayo, ambas de Génova. En agosto llegan las saetías de Jacamo Manito y Bernardo Buero. En 1.671 llega Antonio Botín en marzo patroneando una barca y en noviembre al mando de una saetía. En 1.672 llega en marzo la barca de Juan Peysante y en abril la saetía de Sebastià Pavía. El julio de 1.674 llega la saetía, *Nostra Senyora del Rosari i les Ànimes del Purgatori*, al mando de Bernardo Pinzón. Y en 1.675 tenemos tres desembarcos: en marzo de Jacamo Laquarino, en mayo de Jacamo Boero y en septiembre de Jacamo Aquarona.

Por porcentaje, Pedro Matón se sitúa en tercera posición de la importación de hierro siendo la evolución de sus transacciones la siguiente: Su actividad mercantil abarca de 1.665 a 1.675, siendo los años más flojos el primero y el último y los más fuertes 1.670 y 1.672. En 1.665 Pedro Matón posee el 20 % del volumen del negocio importador frente a los hegemónicos Pere Ripollés que ostenta la primera posición con el 42 % y frente a Juan Bernardo Adorno que le sigue con el 26 %. En 1.667 Pedro Matón cae al 8 % y con Juan Pedro Matón llegaría al 11 %, de ser el mismo comerciante. Dos años más tarde Pedro Matón se coloca en cabeza alcanzando el 50 % de las importaciones frente a su rival más inmediato que es la sociedad de Nicolás Ribera y Francisco Corell que sólo tiene el 20 %. En 1.671 sufre un fuerte retroceso cayendo a una cuarta posición con un 10 %. En 1.672 recupera el terreno perdido con creces con un 51 %.³⁹² En 1.674 Juan Pedro Matón queda reducido la marginalidad con el 5 % frente a los nuevos grandes del hierro que son Felip y Crisóstomo Peris con el 63 % y Juan Bernardo Adorno con el 13 %. Y en 1.675 la situación sigue idéntica, aunque la antorcha de la importación haya cambiado de manos hacia Nicolas Denvila con el 39 % mientras Felip y Crisóstomo Peris retroceden a la segunda posición con un 31 %.

Las cargas de hierro navegan en las embarcaciones ya citadas y además en algunas otras como son el bergantín de Antoni Pinyà de Alicante en abril de 1.667;

³⁹² En la base de datos se mantiene la división entre Pedro Matón 24 % y Juan Pedro Matón 27 %, porque aunque probablemente sea el mismo al coincidir fechas, productos y embarcaciones, se necesitaría un estudio monográfico que desborda nuestras posibilidades.

como la nave *Marco Escurós* de Joan Bengardent de Ámsterdam, con escala en Alicante en agosto de 1.670; la saetía de Joan Botín de Génova en noviembre de 1.671 y la barca de Juan Bautista Bom de Génova en agosto de 1.672.

En el campo del textil Pedro Matón destaca en la confección especialmente en el terreno de la importación de *mantillas de encaje*, aunque su despliegue temporal se circunscribe a unos pocos años. Así en 1.654 los envíos de mantillas de encaje en caja se los reparten Pedro Matón, con el 63 % de las importaciones, y Gaspar Molardo, con el 38 %. En 1.665 desaparece de la escena. Y en 1.667 reaparece, con el 62 % de las importaciones frente a los herederos de Ascanio Sobregondi sus competidores más inmediatos. En 1.670 retrocede al 33 % para desaparecer definitivamente al año siguiente.

Las embarcaciones empleadas son tres saetías que arriban en julio de 1.664 la de Joan Agustín Gaspari, la de Galeto en octubre de 1.667 y la de Pedro Carles en mayo de 1.670. Todas procedentes de Génova con la peculiaridad de que la segunda hace escala en Barcelona.

Por lo que se refiere al resto de mercancías Pedro Matón trafica con clavazón, paellas, alambre, azufre, azufre de cañón, hilo de Génova, cañones de escopeta, quincalla, lienzo, morteros de piedra, alfombras, barniz, fustet, arroz, trigo, harina, lana, jabón de piedra, zumaque, baquetas de Moscovia, ropa usada, plomo, sombreros, cola, dulces, cerámica, arsénico, incienso, cebada, pimienta, palo Campeche, bayetas, alcaparras, altramuces, sidra y vino blanco, por poner tan sólo algunos de ellos.

Resulta fiador suyo Juan Bautista Adorno por una partida de queso de noviembre de 1.667.

Domingo Jauar

Domingo Jauar es *draper* y receptor de artículos que llegan desde las radas de Mallorca, Ámsterdam y Génova. En todos los casos observados referidos a su comercio Mallorca actúa como centro distribuidor de Ámsterdam y Génova, destacando sin ninguna discusión Mallorca sobre los otros dos con el 71 % de los envíos, frente a 19 % de Génova y 10 % de Ámsterdam, llegando a Valencia productos de reexportación de Ámsterdam tales como la goma arábiga o el incienso, sin embargo da la impresión de

que los productos “*genoveses*”, aceite y queso, tras repostar en Mallorca, en realidad se trate de una reexportación de productos mallorquines tras haber comercializado los productos genoveses en el archipiélago. Los productos genoveses suelen ser manufacturas y cabe la posibilidad de que los genoveses estén imitando la técnica empleada por los holandeses en Asia para desplazar a los portugueses, es decir, no intentar un comercio a larga distancia, si no constituirse en intermediarios del comercio local que suele ser más rentable.

Con 780,8 @ y el 20 % Domingo Juar se encuentra a la cabeza de la importación de *dátiles*, en especial dátiles de Berbería, sobre todo en 1.654 en una remesa que representa en ese año el 78 % del total de las importaciones por delante de Jordi Mendes que es el comerciante que le sigue. La carga se la remite Agustí Sastre desde Orán en la barca patroneada por él mismo que desembarca en las dársenas del Grao de Valencia en abril de ese año.

El segundo género que desembarca en nuestras costas es la *goma arábica*, con un 14 %, estando igualado en porcentaje Juar con Joan Batiste Moyselo, pero ligeramente por detrás de él en cifras absolutas. Se le ve activo en el primer cuatrienio y su evolución es la siguiente: En 1.651 tiene un 11 % de las importaciones. En 1.652 pasa a tener un 12 % frente a Manuel Botasso que tiene el 69 % de lo tratado ese año. En 1.653 desaparece y en 1.654 regresa en triunfo con el 66 % de las transacciones frente a Jordi Mendes su rival más próximo, con el 16 %. En relación a su propio negocio de goma arábica lo facturado durante el último año representa el 68,53 % del total, en términos absolutos 234.23 @.

Su acción comercial la lleva a cabo, desde Mallorca, el propio Juar en abril de 1.651 con un envío en la falúa de Benedito Danyi; Joan Batiste Sunyer con un envío en el bergantín de Rafel Arbor en abril de 1.651 con escala en Denia; Joan Moyá con un envío en el bergantín de Joan Camps en enero de 1.654; Rafel Cortés con un envío en el bergantín de Francesc Colomer en febrero de 1.654; Tomás Aguiló de Mallorca con un envío en la saetía de Sebastià Reus en mayo de 1.654. Y su último contacto en Mallorca es Tomás Aguiló de Mallorca con un envío en la saetía de Sebastià Reus en mayo de 1.654.

Desde Génova, actúa Rafael Cortés con una carga para la saetía de Joan Batiste Francino, con escala en Mallorca en febrero de 1.654.

Por último, en Ámsterdam cuenta con Joan Batiste Sunyer que le remite una entrega en febrero de 1.652 en la nave *San Pedro* del capitán Matías Foch.

Por lo que se refiere a la *canela* su capacidad de negocio absorbe el 9 % del total del periodo, el 90 % de lo que recibe, le viene de Mallorca y tan sólo el 6 % de Alicante, siendo sus contactos en Mallorca: Jaume Canals, Rafael Cortés y Josep Ferrer que le remiten sus respectivas cargas en la saetía de Pere Fontanills el primero en julio de 1.651, en el bergantín de Joan Camps en febrero de 1.658 y en el bergantín de Antoni Guiyà en mayo de 1.658. En cuanto a su contacto en Alicante se trata del propio Jauar que utiliza la barca de Francesc Caturla que desembarca en marzo de 1.660. En 1.651 Domingo Jauar representa el 67 % de las importaciones de la canela valenciana. En 1.652 no interviene para nada en este negocio y no es sino hasta 1.658 en que Domingo Jauar vuelve a la canela con el 11 % para desaparecer después totalmente. Por tanto, la relevancia de este importador se circunscribe a un año determinado y a un puerto en concreto.

El *algodón hilado* representa el 6 % del total de las importaciones de la ciudad de Valencia para este periodo. Por áreas geográficas el 90 % procede de Mallorca y el 10 % de Génova. En cuanto a la evolución temporal y geográfica su negocio comienza en Mallorca en 1,653 pero al año siguiente Génova ocupa el 83 % de sus operaciones. En 1.658 regresa a Mallorca, donde ya se queda definitivamente. En 1.653 Domingo Jauar cuenta con el 9 % de las importaciones, en 1.654 pasa a representar un volumen de un 48 %. Y en 1.658 vuelve a tener el 9 %. En 1.659 desaparece y aunque en 1.660 reaparece fugazmente con el 6 %, a partir de ahí deja de estar activo en este campo.

Sus contactos son los siguientes: En Mallorca cuenta con Martí Nasssó, Joan Batiste Sunyer, Cosme Martí, Tomàs Aguiló, Rafel Cortés y Rafel Geroni Cortés, que remiten su mercancía respectivamente en la saetía de Miquel Rovira en octubre de 1.653; en la de Lluís Soler en febrero de 1.654; en la de Sebastià Reus en mayo de 1.654; en el bergantín de Antoni Guiyà en mayo de 1.654; en de Joan Camps en octubre de 1.658; en el de Antoni Goya en noviembre de ese año y en el de Joan Camps en julio de 1.660.

En Génova cuenta con Joan Moyà que envía sus despachos a través de la saetía de Joan Batiste Francino con escala en Mallorca, desembarcando en Valencia en febrero de 1.664.

Otros productos que recibe de Mallorca son algarrobas, aceite, queso, sobrasada, alcaparras, olivas frisetas, anascotes, estameñas, mantas, incienso, azufre, goma y reexportaciones de bacalao bretón.

Por tanto, Mallorca se configura como el eje principal de su actividad.

Lluís Viguet

Como ya sabemos, los principales negocios de Lluís Viguet son las *estameñas* que representan un 20 % del volumen de las importaciones de la ciudad de Valencia en este periodo; los *anascotes*, con el 11 % y el *aceite* que representa el 11 %.

Este género se estructura dentro de la estrategia comercial de Lluís Viguet del siguiente modo. La tónica comercial es una crecida de 1.651 a 1.659 y a partir de ahí se produce una caída de un nivel de importación de 178 piezas anuales a 44 piezas al año siguiente y la importación de estameñas se mantiene con un perfil bajo con una media de 13,5 piezas anuales hasta el final. Sin embargo, a pesar de ser en términos absolutos el mayor importador del periodo su cronología no es representativa porque la ciudad de Valencia en general registra una cronología distinta con su máximo de importaciones en 1.672, con 551,5 piezas, es decir se produce de hecho un relevo en la hegemonía del comercio de estameñas con Mallorca cuyos jalones son los siguientes: En 1.651 Lluís Viguet sólo representa un 23 % frente al líder del año Rafel Valls con el 48 %. Al año siguiente Lluís Viguet mantiene sus posiciones y Rafel Valls es desplazado por Vicent Vidal que controla el 34 % de las importaciones. En 1653 su actividad cae a un 6 % frente a Rafel Valls con el 38 % y frente a Domingo Jauar con el 33 %. En 1.654 Lluís Viguet despega y alcanza el 34 % y Domingo Jauar retrocede al a 12 %. En 1.658 se consolida con el 38 %, seguido de Pere Roca con un 23 % y de Vicent Planes con el 15 %. En 1.659 crece hasta dominar el 62 % quedando sus dos rivales muy mermados. Pero en 1.660 aunque sus rivales: Vicent Planes y Pere Roca crecen tan sólo un 7 % y un 1 %, se produce el regreso de Domingo Jauar que copa el 13 % de los envíos y la llegada de varios pequeños competidores que arañan su parte del pastel y Lluís Viguet retrocede a un 18 %. En 1662 sube al 19 %. En 1.663 pasa al 33 % y los competidores se renuevan, ahora son Andreu Barceló con el 16 % y Nofre Gilabert con el 14 %. Y, al año siguiente, estos mismos son los que recogen el relevo con el 28 % Andreu Barceló y el 22 % Nofre Gilbert, quedando con un 7 % en una cuarta posición por detrás de Josep Riussech. En 1.665 se recupera algo, pero el negocio de la importación, con un 13 % ya está en otras manos, Andreu Barceló que conserva la primera posición algo mermada con un 24 % y Lluch Camps que le sigue con el 19 %. En 1.667 Lluís Viguet queda reducida al 3 % y no hay un claro predominio de nadie. En 1.670 Lluís Viguet recupera

el terreno con un 29 % frente a Pere Joan Roca con el 28 % y frente al 12 % de Joan Pere Roca del cual no sabemos si es hermano, pariente o un error del escribano a la hora de escribir el nombre. Lo que sí es seguro es que al año siguiente Pere Roca, del que sabemos que es cintero de profesión, ya controla el 50 % de las importaciones y Lluís Viguet se queda en un 7 %. Y en 1.672 la sustitución está consumada. Pere Roca, a su vez es relegado a un segundo puesto con un 11 % y Luís Viguet al cuarto con el 3 % quedando ese año el mercado en manos de Claudi Baurrión, mercader francés, con domicilio en Valencia en la calle de Don Juan,³⁹³ al que ahora le corresponde el 73 % de las remesas, aunque no repite. Y así se queda nuestro comerciante, en torno al 4 % hasta el final porque en 1.674 y en 1.675 las importaciones estarán en manos de Pere Roca con un 52 % y un 49 % respectivamente.

Por lo que se refiere a la geografía comercial de Lluís Viguet, es muy simple porque la hegemonía de Mallorca no ofrece dudas, con un 93 % frente al 2 %, respectivos, de los demás orígenes: Cagliari, Denia, Gandía y Cerdeña.

Por lo que se refiere a los medios de transporte, las preferencias se decantan por el bergantín en un 82 %, frente a un 12 % de la saetía, un 5 % de la barca y 1 % de la fragata.

Los contactos son, por orden de importancia, Tomás Moranta que le envía el 46 % del género, mientras que Lluís Viguet decide actuar sin intermediarios en el 26 % de los casos, aunque cuenta con veintitrés corresponsales distintos que sumados le facturan el 28 % del género.

Las estameñas se envían a bordo del bergantín de Antoni Barceló, el bergantín de Antoni Camps, el de Joan Camps, el de Pere de la Torre, el de Sebastià Ferragut, el de Antoni Guinyà, el de Pere Antoni Padrines, el de Josep Riussech.

La cantidad de servicios prestados nos obliga a cuantificar la información, más que a detallarla. Así en 1.651 se registra la llegada de 14 bergantines en abril de 1.651 y 2 en junio, más 12 barcas en octubre; 5 saetías en febrero, 15 bergantines en junio de 1.652, 4 barcas en mayo de 1.543; 12 bergantines en febrero, 1 en abril, 6 en mayo y 9 bergantines en julio; 15 bergantines y 4 saetías en agosto y, por último; 4 bergantines en octubre.

Por lo que se refiere a la importación de anascotes, aunque su participación en el total del periodo sea menor, en términos relativos, la tendencia general es al

³⁹³ Lorenzo Lozano, Julia, *Base de datos de la Talla mayor*.

crecimiento, del siguiente modo. De 1.651 a 1.658 hay una crecida y luego una caída que toca fondo en 1.659 y a partir de ahí la tendencia es al crecimiento continuo hasta 1.670 con un máximo de 54,5 piezas y luego desciende al año siguiente a 36 piezas y ya se mantiene estable con una ligera tendencia al alza hasta 1.675, no es mucho, pero lo que muestra es el desplazamiento de la importación de estameñas por la importación de anascotes al final del periodo dentro de la preferencia comercial de Viguet. En el primer trienio la presencia de Lluís Viguet en el negocio es puramente marginal y algún año ni siquiera aparece, por tanto, debemos empezar a seguir el eje de su actividad a partir de 1.654 en que ya despunta con un 19 % frente los dos grandes Manuel Botasso y Francisco Rato que dominan el 24 % de los envíos y frente a Domingo Jauar que les sigue en segundo término con un 20 % ligeramente por delante. Cuatro años después el peso de Lluís Viguet se deja notar alcanzando el 52 % de las importaciones totales de este producto, frente a Pere Roca que con el 18 % le pisa los talones. Pero en 1.659 sufre una caída al 6 % que aprovechará Francesc Segott para alzarse con la primacía de las compras, con un 81 %. Y, a partir de ahí mantendrá un perfil bajo hasta 1.663, cinco años más tarde en que se recupera y se alza a la primera posición con un 36 % frente a Rafel Geroni Cortés que con un 32 % le sigue de cerca. Al año siguiente no participa y es al otro, en 1.665, en qué regresa, con el 23 %, a una primera posición, aunque no hegemónica, seguido muy de cerca por Joan Puchol con el 21 %. En 1.667 su posición es marginal y cuatro años después, en 1.670 vuelve a la escena con el 26 %, con un segundo lugar después de Pere Joan Roca que acapara el 34 %. A partir de ahí, aunque Lluís Viguet mantiene su actividad, se mantiene estable el resto del periodo y la hegemonía pasa claramente a manos de Pere Joan Roca, que únicamente es remplazado brevemente por Felip y Crisóstomo Peris en 1.674 por incomparecencia.

En suma, la importancia de Lluís Viguet en este negocio es relativa a algunos años y no marca la tendencia importadora, sino que la aprovecha.

El área geográfica, como en el caso anterior, es Mallorca y las embarcaciones son prácticamente las mismas, con la consabida preferencia por el uso del bergantín.

La década de 1.653 a 1.663 tiene una curva plana en lo que se refiere a las importaciones valencianas de aceite y la participación de Lluís Viguet se registra a partir de 1.658, pero ésta se mantiene de forma puramente testimonial hasta 1.665, en que coincide con el auge general de las importaciones oleícolas y, a partir de ahí, su actividad se extiende hasta 1.672. En este microperíodo se observa una tendencia descendente que toca fondo en 1.671, para remontar fugazmente en 1.672 y luego

desaparecer. Parte de las dificultades para importar aceite de Mallorca por parte de Valencia no se relacionan ni con la falta capacidad isleña puesto la producción se mantiene alta a lo largo de toda la segunda mitad del XVII ni con falta de voluntad de la economía mallorquina que necesitaba de forma acuciante recurrir a la exportación para obtener numerario para adquirir grano y equilibrar el resto de sus carencias sino con la limitación legal de exportar aceite cuando el precio se situase por encima de los veinte reales, prohibición que se mantendrá vigente hasta 1.699.³⁹⁴

Su evolución es la siguiente en 1.665 representa el 16 % en segundo lugar después de Calafat con el 23 %. En 1.667 queda en primer lugar con un 20 % aunque no se trata de un mercader hegemónico en absoluto. En 1.670 retrocede al 10 %. En 1.671 se queda en el 5 %. En 1.672 se reanima y al llegar al 15 % vuelve a la primera posición. Y, por último, En 1.674 queda con un 4 % frente a Andreu Barceló que le corresponde el 75 % de los envíos.

Por lo que se refiere a sus contactos, cuenta con cerca de doce remitentes diferentes pero la parte principal de su negocio la lleva personalmente y sólo el 8 % lo hace a través de intermediarios. Estos son Miquel Amir o Miquel Amar, Gabriel Cortés Alfonso, Gabriel Cortés, Geroni Cortés, Miquel Aleix Cortés y Agustí Antoni, Rafel Geroni Cortés, Miquel Ferrandell, Nofre Gilabert, Josep Nicolau Martí y Tomàs Moranta.

El transporte transcurre en bergantines en el 58 % de los casos y en saetías en el 38 % restante, quedando un 3 % para las naves. Los comandantes de embarcación son: los capitanes de bergantín: Antoni Barceló, Antoni Camps, Joan Camps, Sebastià Ferragut, Pere Antoni Padrines, Josep Riussech, y Miquel Rovira y los patrones de saetía, Joan Morell, Antoni Josep y el capitán de la nave *San Francisco*, Jaume Barceló, por citar tan solo algunos.

Aparece como un comerciante especializado en productos alimenticios, que trabaja fundamentalmente con Mallorca, de donde obtiene queso y sobrasada y compra aceite a los Cortés (Josep Agostí y Geroni Diego). Con Cagliari mantiene relación a través de Bertomeu Oliver que es quien le proporciona el trigo.

Además de estos productos trafica tanto con otros productos alimentarios tales como queso, alcaparras y sobrasada como con otras manufacturas del género de los

³⁹⁴ Bibiloni Amengual, Andreu, op., cit., p. 58.

textiles, en particular: alfombras, cordellats, algodón hilado, mantas, frisetas y mantellinas.

Felip y Crisóstomo Peris

Ya sabemos que a este comerciante le corresponde por un lado el 17 % del azúcar, el 14 % de la pimienta, el 11 % de la canela, en cuanto a productos alimenticios y por otro en cuanto a droguería, metales y manufacturas le corresponde el 22 % de los anascotes, el 12 % del hierro y el 10 % de la cera.

Respecto los anascotes su acción se circunscribe a un solo año, 1.674, en el que recibe una cantidad lo suficientemente considerable de mercancía para situarse en un primer puesto porque a mismo porcentaje registra mayor número de piezas importadas que su rival más inmediato Pere Joan Roca que había venido ejerciendo el control de las importaciones del género, en los cuatro años anteriores desde 1.670. Sin embargo, al año siguiente manifiesta su preferencia por la comercialización del azúcar y le deja el campo libre a Pere Joan Roca que no perdió el tiempo y se apresuró a reconquistar el terreno perdido acabando con un balance del 42 % del mercado. Mientras tanto las batallas de del dúo de Felip y Crisóstomo Peris que ya conocían las redes de Lisboa desde 1.670 en que hicieron llegar la tartana de Guillermo Guitreix se aprestan ahora al puerto de Alicante desde donde despachan la nave Samuel de Juan Mengan, que arriba en agosto de 1.674 y la nave San Jaques que atraca en agosto de 1.675.

La procedencia de los anascotes es el puerto de Londres y desembarca de las naves: *La Providencia* del capitán Natanael Derret y *El Mercader de las Maderas* del capitán Bune, en abril y en diciembre, de 1.674, respectivamente.

Sin embargo, más que los anascotes, posiblemente lo que más les reportase fuese la pimienta. En 1.671 parten del 17 % pero en 1.672 ya han alcanzado el 42 %, y para 1.674 ya han alcanzado el 74 % y sólo en 1.675 ceden algo terreno, reteniendo, sin embargo, un 31 % frente competidores que comienzan a abrirse paso en el negocio, tales como Gabriel Moyselo que obtiene el 30 % y frente a Nicolas Denvila que hace lo propio llegando a un 18 %. La procedencia de la pimienta es inglesa en todos los casos,

salvo las reexportaciones de la barca de Bertomeu Roca y la saetía de Jacques Bremont, ambas embarcaciones procedentes de Alicante. La embarcación predominante es la nave por su procedencia atlántica, entre las que destacan *El Fadrique* de Gorga Mathías, *La Providencia* de Natanael Derret, *La Catalina* de Guillermo Ererst y el Mercader de Bonaventura de Juan Salmon. En general suelen recalar en Alicante. Y su acción se circunscribe al último quinquenio del periodo.

En todas sus transacciones actúa la familia Peris como remitente y destinatario, generalmente Felip Peris con Batiste Peris en una sola ocasión y en el resto de los casos con el consabido Crisóstomo Peris.

La canela en general tiene el mismo origen inglés, pero hay un envío de Mallorca que al tener la fecha de 1.670 no podemos estar seguros de si es un reenvío inglés u holandés.

Por lo que respecta al hierro los Peris comercian tanto con Inglaterra como con Holanda sin embargo se ve un claro desplazamiento de la segunda por la primera, así en 1.671 los Peris reciben 1.399 @ de hierro procedentes de Ámsterdam y 773,23 @ procedentes de Denia, pero en 1.674 y en 1.675 la totalidad del hierro procede de Inglaterra, con 4.256,23 @ y 2.183 @ respectivamente. En 1.671 su volumen de negocio representa el 40 % del total, en 1.672 no negocian con hierro y los dos últimos años son negocio de por Gaspar Remoy y de los herederos de Ascanio Sobregondi, respectivamente.

Por lo que se refiere a la cera, ésta proviene de Ámsterdam y Marsella y se refiere al año 1.671, con predominio neerlandés sobre el francés. Y la goma viene de Londres y Marsella con predominio de la primera sobre la segunda. Las embarcaciones suelen ser naves salvo un pingue de Marsella con una carga de cera.

Joan Batiste Moyselo

Su periodo cronológico de actividad comercial abarca de 1.651 a 1.660, es decir la primera década de nuestro periodo y los productos en los que se especializa son el papel: de imprimir y de estraza, con el 35 % y el 15 %, respectivamente; el 14 % de las mantillas de encaje por cajas; el 14 % de la goma arábica y la 12 % de la clavazón.

Como en los anteriores la geografía del papel es el norte de Italia, más concretamente Génova con el 93 % y Liorna con el 7 % del papel de imprimir y Génova con el 88 %, Liorna con el 19 % y Venecia con el 1 % del papel de estraza.

Por lo que se refiere al papel de imprimir su periodo es algo más corto, de 1.652 a 1.660 pero su máximo se registra en 1.654. Ese año Joan Batiste Moyselo consigue alcanzar el 88 % de las importaciones.

En el papel de estraza si se aprecia una progresión comercial. En 1.651 Moyselo tiene el 11 %. En 1.652, el 19 %. En 1.653 el 13 %. En 1.654 el 49 %. Cuatro años después Bernardo Adorno lo ha barrido totalmente con el 63 % frente a Joan Batiste Moyselo que se queda en el 2 %. Pero en 1.659 alcanza el 24 %. Y en 1.660 se queda con el 11 % y quien dirige la situación es Joan Teixidor con el 35 %.

El medio de transporte preponderante para el papel de estraza es la saetía con el 78 %, la nave en el 18 % y la barca en el 4 %. Para el papel de imprimir las cifras son parecidas, algo más para la saetía que llega al 88 %, un 8 % para la nave y un 6 % para la barca.

Por lo que se refiere a los contactos, hay una tendencia preferente a actuar personalmente o a contar con los familiares, así el 43 % de las operaciones en origen las lleva a cabo personalmente el interesado y el 37 % restante las cubre Esteve Moyselo. Ciertamente Moyselo cuenta con ocho corresponsales con los que hace negocios que por orden de importancia son: Tomás Cameylán, Camyrano, Antoni Llombarch, Antonio Rouen, Agostí Massó, Franguelo, Joan Batiste Lupo, y Ambrosio Camocrán, todos de Génova, pero el volumen de negocio que gestiona con ellos no pasa del 20 %, del total.

Las *mantillas de encaje en caja* también vienen del norte de Italia, pero en este caso encontramos una novedad poco frecuente y es que el grueso de sus remesas procede de Venecia, el 79 %, frente al 17 % que procede de Génova y frente al 4 % que procede de Mallorca.

La evolución se reduce a tan sólo dos años: 1.651 y 1.654 en los que obtiene el 83 % en el primer ejercicio y 33 % en el de 1.654 por detrás de Francisco Cases que en ese momento le corresponde el 40 %.

Las embarcaciones empleadas son una nave, *El Águila Dorada*, un bergantín y una saetía procedentes de Venecia, Génova y Mallorca, respectivamente, capitaneadas por Cornelio Rosa, Joan Camps y Joan Batiste Francino que desembarcan en mayo de 1.651, enero y febrero de 1.654 respectivamente.

En lo referente a la goma arábiga las procedencias son Liorna y Génova, con el 50 y el 37 % respectivamente y Mallorca con el 14 %.

Temporalmente Génova predomina de 1.651 a 1.653 y Liorna de 1.658 a 1.659, quedando Mallorca en el mismo tramo que Liorna.

La tendencia general de la goma arábiga es claramente descendente dentro del periodo general.

Y la evolución de los negocios de Joan Batiste Moyselo en este terreno es la siguiente. En 1.651 Joan Batiste Moyselo representa el 18 % de los envíos. En 1.652 no participa porque está ocupado con el negocio del *aceite* donde ha conseguido hacerse con el 16 % de las importaciones mallorquinas. En 1.653 regresa a la goma arábiga con el 1 %. En 1.658 el 40 %. Y en 1.659 el 34 %.

En relación a sus contactos Joan Batiste Moyselo actúa sólo salvo en dos ocasiones en que se vale del capitán Antoni Llombarch para un encargo pequeño en su nave y de Joan Batiste Sunyer de Mallorca para un pedido concreto.

El transporte está asegurado por dos saetías, un patache, una nave y un bergantín. La mayor carga emplea la saetía como medio de navegación, le sigue el bergantín y por último el patache. Las llegadas se registran del siguiente modo: En febrero de 1.651 llega la saetía de Francisco Rovereti de Génova, en octubre de 1.653 llega la nave, *Nostra Senyora del Roser i San Antoni de Padua*, de Antoni Llombarch de Génova, en febrero de 1.658 llega el bergantín de Antoni Pinyà de Mallorca, en diciembre de 1.658 llega la saetía de Sebastià Truyol de Liorna y en septiembre de 1.659 llega el patache *Joan Bonaventura* de Joan Batiste Magistrany de Liorna.

La clavazón procede del arco mediterráneo noroccidental en el 99 % de los casos: Desde Alicante hasta Liorna, pasando por Marsella, con el epicentro de la actividad mercantil situado en Génova. Por orden jerárquico a Génova le corresponde el 59 % de los envíos, a Liorna el 29 %, a Marsella el 8 %, a Venecia el 2 % y a Alicante el 1 %.

En la evolución temporal se observa un predominio de Génova a principios de nuestro periodo, de 1.651 a 1.654 y a partir de ahí un progresivo desplazamiento de los centros de aprovisionamiento de esta mercancía hacia otros muelles, especialmente Liorna y en mucha menor medida Marsella de forma que cuando Génova recupera su protagonismo hacia 1.660 lo hace en un contexto ligeramente a la baja en relación a lo que había llegado a ser con anterioridad.

En la evolución temporal de nuestro protagonista en relación con sus compañeros, vamos a extendernos un poco más allá del arco cronológico que nos hemos fijado en principio, para dejar de relieve que estamos ante una empresa familiar. Así los resultados son los siguientes: Joan Batiste Moyselo parte con un 19 % en 1.651, al año siguiente cae tres puntos situándose en el 16 %, pero en 1.653 se recupera y llega al 52 %; en 1.654 aún conserva un buen 37 % y cuatro años después se sitúa en el 51 %. Es a partir de 1.659 cuando Joan Batiste Moyselo se queda en el 19 % comienza a ceder el relevo a otros comerciantes como son Antoni Sala que se alza con el 28 % y Tomás Giberti que le sigue con el 21 %. En 1.660 Joan Batiste Moyselo con el 9 % ha cesado de ser uno de los grandes y los primeros puestos se los reparten Antoni María Franguelo con el 27 %, Tomás Giberti con el 25 % y Joan Brú con el 24 %. En 1.662 ya es su pariente Agustí Moyselo el que recoge el relevo de la situación con el 19 %. En 1.663 tenemos a Agustín Moyselo con el 18 % y a Gabriel Moyselo con 17 %. En 1.664 Agustí Moyselo queda reducido al 7 % frente a Joan Batiste Fàbrega con el 74 %. En 1.665 es Agustín Moyselo el que continúa con el 9 %, siendo el principal Antonio Maynón. En 1.667 Gabriel Moyselo sólo representa el 2 %. Y hasta 1.672 no regresan esta vez Joan Agustí y Gabriel Moyselo, juntos, con el 3 %. En 1.674 Joan Agustí i Gabriel Moyselo representan el 8 %, Gabriel Moyselo, por separado el 1 % y sabemos que además de comerciar con Valencia comercian con Cartagena. En 1.675 Gabriel Moyselo obtiene un 15 %.

A falta de más datos parece que estamos ante un proceso de división de una compañía familiar.

El modelo de transporte de Joan Batiste Moyselo es la saetía que se relaciona con las costas liornesas y genovesas, quedando la nave con el 29 % y la barca con el 6 %.

Bernardo Adorno

Este comerciante trafica con un sinfín de mercaderías, pero donde más destaca es en el comercio pesquero tanto de atún de bada como de bacalao.

Comenzaremos por el atún de bada. Su actuación va de 1.654 a 1.664 y la curva de importación se parece a un triángulo comienza con 1.108,5 @, llega a su cenit en 1.660 con 6.178,04 @ y tiene una bajada que acaba en 1.664 con 3.044,67 @.

El 75 % de sus proveedores se encuentran radicados en Cerdeña, el 25 % en Escues cuya posición no hemos sido capaces de localizar en el mapa.³⁹⁵

Cronológicamente los envíos de Escues tendrían lugar al principio del periodo en 1.660 y el resto de los envíos correspondería a Cerdeña.

Su evolución en relación a los demás comerciantes es la siguiente: En 1.654 comienza con un 4 % frente a Ascanio Sobregondi con el 41 % y frente a Francisco Cases con el 25 %, amén de un buen puñado de otros comerciantes. Cuatro años después es el 12 %. Al año siguiente llega al segundo puesto con el 20 % por detrás de Ascanio Sobregondi al que le corresponde el 32 %. Y se estabiliza en torno al 18 % hasta el final. Y su mejor año es 1.664 con el 38 % por detrás de los herederos de Ascanio Sobregondi con el 62 %.

Sus principales contactos son Pedro y Barbe de Escues, por un lado y Francisco Rico Bueno, Agustín Martín y Carlos Martí, todos de Cerdeña, aunque también llevará a cabo operaciones comerciales en solitario sin intermediarios especialmente en Cerdeña en 1.663 y en 1.664.

Los transportes corren a cargo de Antoni María Felip que desembarca su saetía en octubre de 1.654, Joan Ambrosio Trabuch, capitán de la nave Nostra Senyora del Roser y San Francisco que lanza el ancla en julio de 1.658, Bertomeu Padrines que patronea su saetía entre Cerdeña y Valencia con escala en Mallorca, con fecha de llegada al puerto de Valencia en agosto del año siguiente, Joan Batiste que desembarca su saetía en septiembre de 1.660, Jacamo Varó que arriba con su barca en octubre de 1.663 y por fin Yilario Vergante que atraca en puerto en agosto de 1.664.

³⁹⁵ Se ha buscado como puerto mallorquín “Es Cues” o “Escues” sardo, siciliano o de la península italiana o del sur de Francia sin resultado positivos.

Así como la fuente de aprovisionamiento del atún son los calderos sardos el bacalao proviene de Terranova, el 77 % y de Alicante el 23 %. Los primeros reenvíos son de Alicante como puerto de “origen” en 1.658 con un nivel de carga ligeramente por encima de Terranova en ese mismo año, pero a partir de 1.659 en adelante el origen será siempre Terranova, con dos escalas en Alicante y un envío directo a Valencia.

El principal remitente tanto en Alicante como en Terranova es Guillermo Paulín y la embarcación predominante es la nave como corresponde a un tipo de comercio trasatlántico. Por orden los desembarcos se producen del siguiente modo: en enero de 1.658 echa el ancla la saetía de Joan Riera de Alicante con un encargo de Guillermo Paulín para Bernardo Adorno. El siguiente mes de febrero sucede lo propio con la barca patroneada por Nicolau Herba, procedente de Alicante. Y a partir de noviembre de 1.658 comienzan a llegar las naves: la primera es la *San Pere* de Joan Hay que llega directamente de Terranova cuyo capitán le remite una carga de 1.685,3 @ a Bernardo Adorno y que atraca en puerto en noviembre de 1.658; la segunda es *El Peral* de Joan Pere Caldera que procede de Terranova con escala en Alicante y por último la tercera es *La Estrella* capitaneada por Jacques Bonhomme.

Podrían agregarse muchos otros nombres a la relación precedente; pero hemos tratado sólo de presentar aquellos que parecían ser más activos a lo largo del periodo estudiado.

Entre los grandes actores del comercio de importación valenciano, en 1651-1675, si atendemos a los apellidos, observamos un grupo considerable de mercaderes que podríamos calificar como del Reino, pero, junto a éstos, el lugar más importante parecen ocuparlo italianos afincados en la ciudad.

Valencia a partir del último tercio del Trecientos experimentó una sucesión de transformaciones, que le permitieron constituirse en una de las plazas internacionales del sistema mercantil europeo debido a la aparición de cultivos adaptados a la demanda exterior, los desplazamientos de población hacia el litoral, etc...; pero a los cambios de tipo interno conviene destacar otros de carácter internacional como el “*desplazamiento de los negocios de las empresas italianas hacia el mediterráneo occidental.*”³⁹⁶ A lo largo del Cuatrocientos se instalan en Valencia colonias de extranjeros (genoveses,

³⁹⁶ Blanes, R. “Mercaderes italianos p. 217 citando a E. Cruselles “Valencia, plaza comercial y financiera” en Historia de Valencia. A. Furio (dir.).

florentinos, lombardos y venecianos); pero a finales del XV y principios del XVI se produce una dependencia del país en su abastecimiento cerealero y un endeudamiento municipal. La sociedad que se ha enriquecido con el comercio pierde dinamismo y muchos antiguos mercaderes abandonan su profesión para adquirir títulos y rentas. La inquisición elimina a numerosos mercaderes conversos y hay dificultades para renovar las dinastías de mercaderes, cuyo papel lo asumen los extranjeros.³⁹⁷ Los franceses dominaban el comercio aragonés, los genoveses el sevillano. El comercio valenciano del XVI estuvo dominado las dos primeras décadas por los alemanes, el último cuarto por los franceses y la mayor parte del siglo por los genoveses.³⁹⁸ La integración política del Mediterráneo occidental, iniciada por la Corona de Aragón y continuada por la Monarquía hispánica, favoreció la protección del comercio frente al curso norteafricano y ayudo a universalizar el derecho marítimo que se había ido desarrollando a lo largo de este periodo.³⁹⁹ Esto que posibilitó una proyección internacional de los reyes de España supuso, a su vez, una penetración lógica del poder económico “sometido” en la propia metrópoli.

³⁹⁷ Blanes, R. “Mercaderes italianos...” p. 218.

³⁹⁸ Salvador Esteban E. “El Comercio en la Valencia del siglo XVI” en Historia de Valencia A. Furio (dir) p. 257.

³⁹⁹ Llibre del Consolat de Mar.

Conclusiones

Dentro del cómputo global, el tráfico valenciano a lo largo de nuestro periodo puede calificarse como de reactivación en relación al periodo anterior. En nuestro periodo llegan 9.051 embarcaciones, lo que, con arreglo a los 17 años trabajados, da una media de 532,41 embarcaciones por año.

Eso significa una diferencia de 15,72 embarcaciones menos por año que la media dada por Emilia Salvador para el siglo XVI, 165,28 embarcaciones menos por año que en el periodo estudiado por Álvaro Castillo, pero significa una recuperación de 31,72 embarcaciones más por año, respecto del periodo inmediatamente anterior, analizado por Roberto Blanes.

Varios factores pueden incidir en esta mejoría. A nivel político se trata de una situación de transición entre el fin de la hegemonía española y la configuración de Francia como una nueva potencia. España se encuentra aún batallando con Francia y Portugal pero ha logrado un equilibrio difícil y no siempre fácil con las dos principales potencias navales: las Provincias Unidas e Inglaterra y aunque las relaciones no siempre vayan a ser amistosas,⁴⁰⁰ los problemas internos de los enemigos de España van a hacer que la presión de los frentes de guerra no pueda mantenerse. Así la Revolución de Cromwell estará en guerra con España, pero deberá retirarse ante la reacción realista, reacción que es fruto de una sociedad a la que la Revolución ha dividido profundamente y en la causa de los Estuardo aún cuenta con un apoyo popular mayor de lo que parece, tanto en la propia Inglaterra como, sobre todo, en Irlanda y en Escocia. Por su parte Francia estará en guerra con España, pero la Fronza permitirá a España resolver sus propios problemas internos y será uno de los factores que influirá en el deseo de Francia por llegar a la paz de 1.659. La propia decadencia de España tiene como efecto que muchas veces sus potenciales enemigos se vean enzarzados en guerras por el control del comercio, por ejemplo, las tres guerras anglo-holandesas o la guerra franco holandesa. Esta brecha permitirá a la diplomacia española alguna victoria aislada que, aunque

⁴⁰⁰ Guerra angloespañola 1.655-1-660.

insuficiente para paliar los graves problemas estructurales que atraviesa la monarquía, sí que permite matizar el pesimismo percibido por los contemporáneos para los cuales el contraste con los tiempos pasados les impedía apreciar lo que realmente se estaba produciendo. En esta difícil coyuntura que aún sigue siendo de crisis, porque a través de la guerra con Portugal se enlazarán unos conflictos con otros, sin embargo, sí que se aprecia una ligera mejoría.

Por lo que se refiere a la estacionalidad del tráfico debemos concluir que no se observa el letargo invernal del que hablaba Braudel, como ya apuntaba Emilia Salvador y corroboraron los sucesivos estudios posteriores, sino que más bien hay una actividad prácticamente idéntica. Sobre un total de 9.051 embarcaciones registradas a lo largo de 17 años, 4.583 embarcaciones se corresponden con los semestres de verano y 4.467 embarcaciones con los semestres de invierno o lo que es lo mismo al semestre de verano le corresponde un 50,64 % del tráfico naval mientras que al semestre de invierno le corresponde un 49,35 % del tráfico restante, es decir la diferencia es de tan sólo un 1,29 %.

El comercio valenciano se articula principalmente en relación a la cuenca mediterránea occidental en la que se aprecia una clara especialización geográfica y en la que hallamos el norte de Italia como centro suministrador de manufacturas de hierro y papel; Cerdeña y en segundo lugar Sicilia como centros suministradores de trigo y atún de los caladeros sardos; Marsella como centro reexportador del tabaco de las Antillas francesas y cebada; Mallorca como centro exportador de aceite, queso, sobrasada y estameñas y como centro de redistribución de varias rutas; Cataluña como suministradora de carbón, madera y frutos secos como castañas y avellanas, amén de algunas reexportaciones mallorquinas pero sobre todo como dispensadora de vino; Castellón como proveedor de madera de encina, carbón, pieles, algarroba y aguardiente. Alicante proporciona pasas y almendras. De Berbería vienen dátiles, pieles y cera, aunque también llegan algunas remesas no demasiado importantes de azúcar y trigo. De la Castilla mediterránea provienen productos coloniales o subtropicales tales como el azúcar o el palo Campeche.

Es esta especialización productiva que se da en el Mediterráneo lo que explica que los puertos del norte hayan perdido protagonismo en la importación cerealística de Valencia porque Cerdeña ya se ha convertido en el granero de Valencia y se confirma el desplazamiento de Sicilia por Cerdeña señalado por Roberto Blanes y la ausencia del

trigo báltico en el Mediterráneo, para el caso valenciano, también señalada por Roberto Blanes, en contraste con la posición de Braudel.⁴⁰¹ La vid y el algarrobo sustituyen al cereal en el norte de Valencia. El proceso que se había iniciado a finales del siglo XVI es lo que determina la desaparición del cereal de la Europa del norte y la reducción del textil inglés en beneficio de las salazones⁴⁰² del pescado, el bacalao y la sardina, cuyo principal negocio, más que en los puertos mediterráneos que siempre contaban con pesca local, estaba en la exportación hacia el centro de la meseta, para proveer las necesidades de la cuaresma, escogiendo el puerto Alicante como ruta de entrada porque Cartagena había decaído mucho debido a la presión fiscal. El análisis de la correspondencia de Felipe Moscoso entre 1.661 y 1.681 indica que el negocio principal era el que mantenía Inglaterra constituyendo la importación de pescado y la exportación de jabón el tráfico que generaba los mayores beneficios.⁴⁰³ La función redistribuidora de Alicante se aprecia en las series de peaje de mar del segundo cuarto del seiscientos cuando el 41,27 del bacalao adquirido por Valencia procede de los puertos del sur del Reino, frente al 31,22 % que procede de Terranova y 14,53 % de las Islas Británicas. Eso significa que Alicante está jugando un papel de canalización del producto hacia Valencia, debido a los problemas del puerto de Valencia, que obligan al trasbordo de mercancía. Asimismo, del área alicantina obtienen vino, pasas y frutos secos y aguardiente de Cataluña y del norte de Valencia, de Mallorca aceite y aguardiente. Éste comercio viene caracterizado por la importación de bacalao de Terranova y sardina de las Islas Británicas.

Aunque el año 1.654 fue un año muy positivo en el que se registra la llegada de 10 embarcaciones del área anglosajona, el punto de inflexión del comercio inglés en Valencia habría que situarlo en torno al año 1.661, un año después de la restauración de Carlos II Estuardo que decreta el cese de hostilidades con España. En este proceso de colonización económica va a ser clave tanto la posesión de Tánger, que se obtiene por el matrimonio entre Catalina de Braganza y Carlos II Estuardo, como los tratados internacionales que va a hacer Inglaterra con los pequeños reinos y ciudades estado del norte de África, que van a proporcionar a los mercantes ingleses un rosario de bases para sus navíos al sur del Mediterráneo.⁴⁰⁴ Tánger es el trampolín del comercio inglés

⁴⁰¹ Blanes, R, *Comercio de Importación...* p. 154.

⁴⁰² Franch, R “El proceso de concentración de los negocios y las actividades marítimas en la España Moderna” *El mar en los tiempos modernos* Santiago de Compostela, 2.009, p. 203.

⁴⁰³ Franch, R op, cit, p. 204.

⁴⁰⁴ M Stein, T. *The Mediterranean in the English Empire of Trade, 1.660-1.648*, Harvard, 2.012.

en el Mediterráneo occidental para este periodo y esta función de Tánger la herederá posteriormente Gibraltar en el siglo XVIII. Desde esta base el comercio atlántico comienza a permear a través de puertos de redistribución como son Génova, Liorna, Barcelona y, en el caso de Valencia, sobre todo Alicante. Esta forma de acceso del comercio atlántico viene condicionada por las características del puerto de Valencia que obliga a un trasbordo de embarcación para poder acercarse a nuestras playas, función que le otorga a Alicante una ventaja fundamental sobre Valencia. Es cierto que para evitar los gastos del tasbordo, los comerciantes empezaron a ensayar el uso de naves atlánticas de poco calado como el patache lo que permitía saltarse la mediación alicantina, pero esto sucede hacia el final del periodo y sería interesante explorar el periodo siguiente para saber si la tendencia acaba consolidándose o no.

Si evaluamos el peso del comercio del pescado: el bacalao representa 445.918,81 @; el atún representa 576.695,76 @, de las cuales 446.363,68 @, el 77,4 % son mediterráneas, generalmente almadrabas sardas, aunque también haya algo en el sur del Reino, mientras que 84.513,02 @ o el 14,65 % procede del atlántico de la zona entre Canarias, Portugal y la Castilla atlántica. El 97 % de las 2.369.691,17 @ de la sardina procede de Inglaterra, y en cuanto al arenque ahumado, aunque Holanda parece mantener la primacía con 16.892,75 @ o el 32 % frente a 9.578,07 @ o el 16 % de las remesas anglosajonas, si nos fijamos en la cronología vemos que las cifras neerlandesas se circunscriben al principio del periodo mientras que los envíos ingleses se mantendrán constantes hasta el final. El canto del cisne del comercio arenquero holandés se produce en 1.653 y lo que asistimos aquí es a una sustitución de los holandeses por los ingleses a partir de la primera guerra anglo-holandesa. Además, si nos fijamos en los mercaderes que concurren en Alicante a ese 16 % habría que añadir 8.668,84 @ que son comercializadas por comerciantes ingleses, como ya apuntamos cuando abordamos el tema del comercio arenquero, con lo cual el peso real del comercio inglés del arenque en relación a Valencia representaría, de hecho, un 31 %. Todo esto ¿a qué conduce? Pues a que, sin infravalorar el peso del comercio mediterráneo, se observa que, en el sector pesquero en particular, se está dando una profunda penetración del comercio atlántico en el mercado valenciano. En cuanto al tabaco, el 28 % son reexportaciones de la Francia mediterránea, fundamentalmente marsellesas, pero el 27 % proceden de puertos ingleses. En cuanto a la canela los ingleses vuelven a estar en cabeza con el 27 % frente a los holandeses a los que corresponde el 19 % del mercado valenciano.

En lo referente a los comerciantes, los protagonistas del comercio, así como el siglo XVI se caracterizó por el predominio italiano dentro de los mercaderes extranjeros, el primer cuarto del XVII por el predominio francés y el segundo cuarto por una recuperación del terreno por los italianos, al amparo de la guerra franco-española (1.634-1.659) y, en cuanto al el tercer cuarto del XVII, éste se caracteriza por la continuidad del elemento italiano y por la pugna entre ingleses y holandeses que se salda con la victoria de los primeros sobre los segundos, tras la primera guerra anglo-holandesa lo que convierte a los ingleses en los monopolizadores del comercio de Valencia con la Europa del norte, especialmente a través de la paz de 1.667 y del Tratado de Madrid de 1.670.

Los ingleses se introducen ligados, en principio, al comercio del pescado, bacalao y sardina, a partir de ahí irán dando paso a nuevos productos como la manufactura textil, en este sentido, aunque no hemos profundizado en ello, sí que se detecta casi al final del periodo, concretamente en los años 1.674 y 1.675 la llegada de bayeta inglesa al puerto de Valencia.

Les siguen prácticamente a la vez los franceses que, tras el Tratado de los Pirineos hacen de Marsella el centro de suministro del tabaco de la ciudad de Valencia y, a estos, se añaden los veteranos italianos, especializados en el comercio de media distancia dentro del Mediterráneo occidental como es posible observar en los apellidos de las grandes familias, generalmente genovesas, consolidadas sobre todo en el suministro de productos estratégicos como el trigo y el atún. Y entre los mercaderes atlánticos se va a ir produciendo un proceso de desplazamiento de los holandeses, activos al principio del periodo, por los ingleses que van a sustituirlos progresivamente, en especial a partir de 1.661.

En resumen, en una primera visión del tráfico naval que fondea el puerto de Valencia podría parecer que no hubiera variado gran cosa respecto de épocas precedentes. Sin embargo, el análisis cualitativo desvela que detrás de esa apariencia el puerto de Valencia está experimentando el avance progresivo del comercio atlántico dentro del Mediterráneo.

Bibliografía consultada

Aierdi, J *Dietari*, transcripción y estudio de Vicent Josep Escartí, Esplugues de Llobregat, 2.000.

Alcala-Zamora, J. *España, Flandes y el Mar del Norte* Madrid 1.975.

Alcañiz, F., *Comercio marítimo de importación en el año 1.670*, Valencia, 1.978 (Tesis de licenciatura)

Alcover, A. M., *Diccionari Català-Valencià-Balear*, Palma de Mallorca, 1962.

Alloza, A, “Comercio y rivalidad entre España e Inglaterra, Corso, ataques navales y represalias en los siglos XVI y XVII.” XVII Coloquio de Historia Canario Americana Las Palmas de Gran Canaria, 2.006. pp 1643-1688.

Alloza, A, “Guerra económica y comercio europeo en España, 1.624-1.674” *Hispania* LXV, núm 219, 2.005, pp. 227-279.

Alonso, M., *El comercio marítimo de importación en Valencia. Año 1.684*, Valencia, 1.980 (Tesis de licenciatura)

Alsina Català, C., Feliu i Monfort, G. y Marquet i Freigle, L., *Diccionari de mesures catalanes*, Barcelona, 1996.

Anes Álvarez, G. *Las crisis agrarias en la España Moderna*, Madrid 1973.

Arce, B *L'Enginy de Oliva* ed bubok 2.013.

Arciniega García, Luís “La madera de Castilla en la construcción valenciana de la edad moderna”, en *Arquitectura en construcción en Europa en época medieval y moderna* (A. Serra, coord.). Valencia, 2010, pp. 287-348.

Banyuls, A, Boira, J V y Lluesma, J A, *Arquitectura i control de la defensa litoral de la Marina Alta al segle XVI*. Instituto de Cultura “Juan Gil Albert” Diputació Provincial d’Alacant, Ajuntament de Benissa, 1.996.

Belen Sánchez, Juan A “El Comercio holandés de las especias en España en la segunda mitad del siglo XVII,” *Hispania Revista Española de Historia*, vol. LXX, núm. 236, septiembre-diciembre 2.010. pps 633-660.

Benassar, B. *Historia moderna*, Madrid 1980.

Benítez, R “Técnicas de cultivo de la vid y elaboración del vino y del aguardiente en el “Camp de Morvedre” a fines del siglo XVII. (1.671-1.691)” *Saitabi* 1.988, N° 38. pps 141-160.

Bibiloni, A, *El comerç exterior de Mallorca, Homes, mercats i productes d’intercanvi*, (1.650-1.720), Palma de Mallorca 1.995.

Blanes, R “Aproximación a las relaciones comerciales marítimas entre Génova y Valencia en el reinado de Felipe IV (1.621-1.665)” p. 177-190, *Génova y la monarquía hispánica* (1.528-1.713) VVAA, Génova, 2.011.

Blanes, R. “Mercaderes italianos en las importaciones marítimas valencianas en el segundo cuarto del Seiscientos”, *I Coloquio Internacional sobre Los extranjeros en la España Moderna*, Málaga 28-30 de noviembre de 2002. pps 217-227.

Blanes, R. *Comercio de importación en la Valencia del segundo cuarto del seiscientos*, Tesis doctoral, Valencia 2.001 (publicada con el título *El puerto de Valencia: Encrucijada de rutas, productos y mercaderes (1.626-16150)*, Valencia, 2.003)

Blanes, R. *Los Silos de Burjassot (1.573-1.600)*, Valencia, 1.992.

Blanquer, V, *Comercio de importación del puerto de Valencia, 1652*, Valencia, 2.007 (Trabajo de investigación)

Braudel, F. *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1.981.

Brossard, M. de, *Historia Marítima del Mundo*, Madrid 1974.

Caballero Escribano, C. *Historia de los curtidos de las pieles*, San Vicente del Raspeig (Alicante), 2.011

Casey, J. *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid 1983.

Castillo, A. *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*. Madrid, 1.967. (Tesis doctoral)

Chordá, J.L., *Comercio marítimo de importación en Valencia, 1.663*, Valencia 1.975 (Tesis de licenciatura)

Colomer, M.P., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.681*, Valencia 1.981 (Tesis de licenciatura)

Cooper, J.P. (dir.), *Historia del Mundo Moderno. La decadencia española y la guerra de los treinta años 1610-1648-49*, Cambridge University, Barcelona, 1992.

Corbett, J S *England in the Mediterranean, a study of the rise and influence of British Power within the Streets (1.603-1.713)* Londres, 1.904.

Coromines, J *Diccionario Etimológico Castellano e Hispánico*, Madrid 1.996,

Cruselles, E. “La Vilanova del Grao” *Historia del puerto de Valencia*, Valencia, 2.007.

Da Calice, R, *La Grande Peste Genova 1.656-1657*, Génova, 2.004.

Davila, R.Mª, Duran, M. y García, M. *Diccionario Histórico de Telas y Tejidos, Castellano – Catalán*, Ed Junta de Castilla y León, Salamanca, 2.004.

de Casanova Todolí, Ubaldo “El déficit alimenticio del Reino de Mallorca a lo largo del siglo XVII y sus problemas de abastecimiento.” *Mayurqa* 21 (1.985-1987) pps 217-232

- De Cháves, Alonso *Espejo de navegantes*, transcripción y estudio de Paulino Castañeda, Mariano Cuesta y Pilar Hernández, Sevilla, 1.540, Madrid, 1.983.
- De Tassy, L *Historia del Reyno de Argel, su gobierno, fuerzas de Mar y Tierra, sus Rentas Policía, Justicia, Política y Comercio*, traducida por Antonio Clariana Madrid, 1.750.
- Deyá Bauzá, Miguel José, *La manufactura de la lana en Mallorca (1.400-1.700): Gremios, artesanos y comerciantes*, Palma de Mallorca 1.996. (Tesis Doctoral)
- Espino, A, “La presión de la Armada francesa sobre los reinos de la Corona de Aragón durante el reinado de Carlos II, 1.665-1700,” *Revista de Historia Naval* 226, nº 86, 2.004. pp. 7-28.
- Fernández Duro, C *Historia de la Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, Tomo V. Madrid, 1898.
- Ferrer Pastor, Francesc *Diccionari de la Rima*, Valencia 1.980 II vols.
- Font de Villanueva, Cecilia y Cendejas Bueno, José Luís, “Análisis del ciclo y la convergencia de inflación en la España de los siglos XVI a XVIII a partir de las series de Hamilton.” Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales Francisco de Vitoria. 2.011.
- Franch, R “El proceso de concentración de los negocios y las actividades marítimas de la España Moderna”, *El mar en los siglos modernos*, Santiago de Compostela, 2.009. pps 191-221.
- Franch, R, “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”, *Obradoiro de Historia Moderna*, núm 17/2.008. pps 77-112.
- García Arenal, Mercedes y de Bunes, Miguel Ángel, *Los españoles y el Norte de África. Siglos XVII-XVIII*, Madrid, 1.992.
- García-Torrallba, E *Las fragatas a vela de la Armada española, 1.600-1.850*, Madrid, 2.013.
- Gascón, M., *Comercio marítimo de importación en Valencia en 1.609*, Valencia, 1.978 (Tesis de licenciatura)
- Gastaldo, M.A., *Comercio marítimo de importación en Valencia (año 1651)*, Valencia, 1.975 (Tesis de licenciatura)
- Goodman, J. *Tobacco in History: The Culture of dependence*, Londres 1.993.
- Grau, P., *La historiografía de les epidèmies a Mallorca (segles XIII al XIX) Revista de Ciència* nº 22, 1.999, pps 137-146.
- Gual Camarena, M, *Vocabulario del comercio medieval* Tarragona, 1996.
- Guiral, J., *Valencia puerto mediterráneo en el siglo XV (1.410-1.525)*, Valencia, 1.989
- Hancock, D. “The emergence of an Atlantic Network Economy in Seventeenth and Eighteenth Centuries. The Case of Madeira.” European University Institute, Florence, Department of History and Civilization, EUI *Working Paper HEC* Nº 2.002/2. pps 18-58. Edited by Ramada, D and Molho, A.

- Hermosilla, J. (ed) *Historia del puerto de Valencia*, Facultad de Geografía e Historia, 2.007.
- Hernández, TM, “Diseños y proyectos del puerto de Valencia en los siglos XVII y XVIII” *Historia del puerto de Valencia*, Valencia, 2.007.
- Ibáñez, M.R., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.627*, Valencia, 1.973. (Tesis de licenciatura)
- Jordan, D y Walsh, M *White Cargo: The Forgotten History of Britain's White Slaves in America*, New York University Press, 2.008.
- Kirk, TA “La crisi del 1.654 como indicatore del nouvo equilibrio mediterraneo” *Génova y la Monarquía Hispana 1.528-1,713*, Società Ligure di Storia Patria, Génova, 2.010. pps 527-538.
- Kirk, TA, *Genoa and the Sea Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic 1.559-1.684*, Baltimore, Maryland US, 2.005.
- La Róerie, G, *Naviers et marins. De la rame a l'helice*, 2 vols. 2ª edición, Paris, 1.946.
- Laroui, Abdallah *Historia del Magreb de los orígenes hasta el despertar magrebí*, Madrid 1.994.
- Lasso de la Vega, E., *Comercio marítimo de importación por el puerto de Valencia, Año 1.688*, Valencia 1978 (Tesis de licenciatura)
- Ling, Richerd John, *Long term movements in the trade of Valencia, Alicante and the western Mediterranean (1.450-1.700)*. PhD Thesis, Berkeley, California, US, 1.970.
- Llibre del Consolat de Mar de Valencia*, transcripción y traducción de Vicente L Simón Santonja, Valencia, 2.007.
- Lobo Cabrera, M y Suárez Grimón, V *El Comercio en el Antiguo Régimen*, Palmas de Gran Canaria, 1.994.
- Longo, S. B., Clausen, R y Clark, B. *The Tragedy of the Commodity: Oceans, Fisheries, and Aquaculture*, Nueva Jersey 2.015.
- López, G, *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental, 1.652-1698, un comerç forçat*, Barcelona, 1.986.
- Lorenzo, J “Franceses en Valencia,” 1.674, *Los extranjeros en la España Moderna*, Actas del I Coloquio Internacional de Málaga, 2.003. pp. 457-468
- Ludwig Carsten, F. director, *Historia del Mundo Moderno y la supremacía de Francia 1652-1688*, Cambridge University, Barcelona 1976
- Mahan, AT., *The Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston 1890.
- Malanima, Paolo “Industria e Agricoltura in Toscana tra Cinque e Seicento.” *Studi Storici* Anno 21, 1.980, pps 281-309.
- Maldonado, L., *Comercio marítimo de importación en Valencia (año 1650)*, Valencia 1.983 (Tesis de licenciatura)

- Martí, A.S., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.645*, Valencia, 1.983 (Tesis de licenciatura)
- Martí, C., *Comercio marítimo de importación de Valencia en el año 1.700*, Valencia, 1.981 (Tesis de licenciatura)
- Martí, J., *Comercio marítimo de importación en Valencia, año 1.693*, Valencia, 1.981 (Tesis de licenciatura)
- Martínez, F *El puerto de Valencia, estudio geográfico*, Valencia, 1.980.
- Martínez, J.I. y Gauci, P, *Mercaderes Ingleses en Alicante en el siglo XVII, estudio y edición de la correspondencia comercial de Richard Hounsell & Co.* Alicante, 2.008.
- Mateos Royo, J.A. “La política municipal y de abastos en Aragón durante los siglos XVI y XVII: Fiscalidad y mercado preindustrial” *Revista de la historia de la economía y la empresa* Nº 4, 2.010.
- Memoria Escrita historia viva, Dos dietarios valencianos del seiscientos: Ignacio Benavent y José Agramunt*, transcripción de Emilio Casado Estela y Alfonso Esponera Cerdán Valencia 2.004.
- MERCANT, J.. *Aportación a la historia de la farmacoterapia urológica*. Actas Urol Esp [online]. 2011, vol.35, n.2.
- Moll, M.C., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.701*, Valencia 1.983 (Tesis de licenciatura)
- Montojo, V., *Correspondencia mercantil en el siglo XVII Las cartas del mercader Felipe Moscoso (1660-1685)* Universidad de Murcia 2.013.
- Montojo, V “El Comercio de Alicante a mitad del siglo XVII según los derechos y sisas locales de 1.658-1662 y su predominio sobre el de Cartagena,” *Murguetana* nº 122, 2.010. pps 43-66.
- Moreno, L., *Comercio marítimo de importación en Valencia, 1.626*, leída en Valencia 1.974 (Tesis de licenciatura)
- Moya, G.M., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.605*, Valencia, 1.986 (Tesis de licenciatura)
- Otero, E, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, El curso español del atlántico peninsular en el siglo XVII (1.621-1.697)* Madrid 1.999.
- Pantera, P. *L'Armata navale*, Roma, 1.614.
- Parada, MJ *El Galeón como resultante de la confluencia de dos tipologías, de construcción naval, la atlántica y la mediterránea*, La Coruña 2.004 (Tesis doctoral)
- Peris Albentosa, T., *Els molins d'aigua valencians (segles XIII-XIX)* Valencia, 2.014.
- Piqueras Haba, J. *El legado de Baco: Los vinos valencianos: desde la antigüedad hasta nuestros días* Valencia 2000.

- Piqueras Haba, J., *La vid y el vino valenciano, geografía económica 1564-1980*. Valencia 1.981.
- Piqueras Haba, Juan y Sanchís Desusa, Carmen “El transporte fluvial de madera en España” *Cuadernos de Geografía* 69/70. 127-162 Valencia 2.001.
- Pla Arberola, Primitivo J. “Hambre, peste y guerra: Los embates en el condado de Concentaina 1.609- 1.709.” *Revista de historia Moderna, Anales de la Universidad de Alicante*. 5, 1.985. pps 67-126.
- Puga, M., *Comercio marítimo de importación en el puerto de Valencia en el año 1.615*, Valencia, 1.986 (Tesis de licenciatura)
- Robio Serrano, José Luís *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias (1.590-1.690)* Tomo II. Málaga, 1.991.
- Rodriguez, AJ, *España, Flandes y la Guerra de Devolución (1.667-1668)*, Madrid, 2.007
- Rodríguez, M^a Patricia: “El Consejo de Estado y la guerra de Portugal, (1.660-1.668)”, *Investigaciones históricas, Época moderna y contemporánea* nº 26, Valladolid, 2.006. pps 115-136.
- Salvador Emilia *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia 1.970. (Tesis) Publicada con el mismo título en 1.972.
- Salvador, E “España y el Comercio Mediterráneo en la Edad Moderna”, *El Comercio en el Antiguo Régimen, III Reunión científica de la Asociación española de Historia Moderna*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 1.995, pps 13-46.
- Sánchez Reguart, Antonio Diccionario Histórico de los artes de la pesca nacional*, Madrid 1.793. V vols.
- Sánchez, *Comercio marítimo de importación en Valencia en 1.659*, Valencia 1978 (Tesis de licenciatura)
- Serrat, M.R., *Comercio marítimo de importación en Valencia en el año 1.601*, Valencia, 1.987 (Tesis de licenciatura)
- Torrejón, J.A., *Comercio marítimo de importación en Valencia en 1.649*, Valencia, 1.983 (Tesis de licenciatura)
- Tristan M. Stein, *The Mediterranean in the English Empire of Trade, 1.660-1-748* Harvard 2.015.
- Vallaux, C, *Geografía General de los Mares*, Barcelona, 1961
- Vilar Devis, Mercedes “Las pestes del siglo XVII en Valencia, su incidencia y repercusión en el Hospital General 1.600-1.700” *Estudis Revista de Historia Moderna* nº 18, Valencia, 1.992. pps 119-146.
- Villalba, J *Epidemiología Española o historia cronológica de las pestes, contagios, epidemias, o pizootias* Madrid, 1803.
- VVAA *Historia del Mundo Moderno*, Cambridge University Press, Barcelona 1970.

Wing, JT, *Roots of empire: State formation and the politics of timber access in early modern Spain, 1556-1759* Minnesota 2.009.

Apéndices

Observaciones

El año 1.652 es un año bisiesto y en el folio 35 R la barca de Ronda, Joseph amarra en el puerto de Valencia el 29 de febrero trayendo 7 Càrregues de Sardineta. Sin embargo, como el programa de Acces 3000 no admite los años bisiestos y se le ha asignado a este registro el valor de 28 de febrero, haciéndolo constar ya que dicha modificación carece de relevancia estadística al efecto del trabajo que nos ocupa- Así mismo también se ha asignado el valor de 28 de febrero a la fecha 29/02/1.660 correspondientes a la Saetía de Posat, Honorat de Llengua d'Oc y a las barcas de Matalí, Jaume y Boix, Josep de Benicarló y Salou así como también al laúd de Greix, Ramón de Denia. Y por último se ha hecho lo mismo con las fechas correspondientes al 29/02/1.672, de la barca de Ardèvol, Gerona de Tortosa; 29/02/1.674 de las barcas de Aigüer, Antoni; Segarra, Machí; Massanet, Josep y Roure, Josep de San Feliu y con la barca de Cabrelles, Josep de Castelló.

En el reg 4233 Folio 205-V 01/12/1.675 correspondiente al navío irlandés del capitán Orchard, Josué se declara 199 Botas de sardina y 8 Botas de los marineros, pero en el registro de comprobación se encuentra 203 Botas del navío y 211 Botas de los marineros con lo que la carga total real es de 414 Botas que equivalen a 981400 sardinas, es decir, 3686 @ de carga, por tanto, la Bota de Sardina representa 8,9 @. Es decir, la carga del Barco son 1806,7 @ y la carga de los marinos son 1877,9 @. El dato resulta valioso porque se trata del único caso, encontrado en la base de datos, en que se consigna la equivalencia entre la Bota de Sardina y su peso correspondiente en arrobas.

Pesos y Medidas

Medidas generales

Almodí = 6 Cafissos

Alna = 0,906 m.

Arench = 700 gr. = 0,7 Kg.

Bala = paquet de mercaderies (Alc.) 5,5 peces

Bala de paper = 10 R

Bala d'Amela = 1/10 de Tona (Mallorca)

Paneret = Cistella

Cofi = Cistella

Cofi de Figa = 5 Kg = 0,48 @

Cove de Figa Seca = (Alc.) = 17 @

Baló de paper = 20 R

Barral de Ví = En Tarragona = 138,64 l, en Barcelona 62,25 l.

Barral d'Oli = De 30 a 35 l.

Barril Gran = Entre 100 y 140 Kg. Media aproximada = 120 Kg.

Barril = 78,75 Kg. 73,5 l = 6,16 @ de capacidad.

Barrilet = Entre 25 y 50 Kg. Media aproximada 37,5 Kg. 47,08 l = 3,94 @ de capacidad.

Barraló de Ví = Barcelona = 30,35 l; Tarragona = 34,66 l

Barraló d'Oli = Barcelona = 31,12 l.

Bota: de capacidad = 4 Càrregues = 60 Cànters = 646,2 l. = 514,02 Kg = 48,26 @ = 8,79

Barriles.

Canasta/Cistella/Cofi/Panera = 27,7 l. = 2,06 @

Cànter = Capacitat = 10,77 l.

Cànter = Pes = de 43 a 230 Kg. = Media = 136,5 Kg.

Càrrega (Capacitat) = 1433,16 l.

Càrrega de Ví (Valencia) = 161,55 l.

Càrrega d'Oli (Valencia) = 129,24 l.

Càrrega de Marsella = 154 l.

Càrrega de Narbona = 94 l.

Càrrega francesa = 566,67 Kg.⁴⁰⁵

Quartà = 0,33 @

Quartà de Mallorca = 0,33 @

Quartera = (Capacitat) = 69,5 l; (Pes) = 65 Kg. = 6,1 @

Sach de Grà = 1 Quartera = 6,1 @

Quarterola = 150 l. =

Quartó = 2,2 l.; Grà = 3,24 l (Alc.); = 0,25 @

Casco = (pes) = 5/6 de tonelada = 852 Kg = 80 @; (capacitat) = 430,8 l = 36,11 @ de capacidad.

⁴⁰⁵ *Tables de comparaison de mesures, poids et monnaies anciens & modernes des principaux viles commerciales et de plus importantes nations du monde également comparées avec systema metrique modern, Marseille J Doucet 1.869.*

Cuba =100 l.
 Alfàbia = aproximadamente a 35 Quartans = 11,55 @.
 Tona = (Valencia)=1022,4 Kg.
 Cove de figues seques=De 15 a 20 @
 Faneca =Mesura de grans que en certes regions conté entre 8 y 12 almuts
 En el Priorat=40 l
 Mequinensa=24 l.
 Valencia y Castelló=33,5 l.
 Fanega = 55n l.
 Fanega de trigo=2 Barcelles=33,5 l.
 Fangot = 80 l.
 Fardo =Paquet de Cotó=4,4 Kg.=0,41 @
 Fardo de lino = 20 kg = 1,87 @
 Frasco =3,029 l. = 0,25 @
 Flasquera (o Frasquera)= caixa de 9 flascos=27,26 l. = 2,28 @
 Caixa d'Aguardent= la asimilamos a la Flasquera por ser la caixa tipo o la caixa habitual para el aguardiente.
 Garba =Garba de Grà=Barcelona=69,518 l.; Balears=70,321 l.
 Jarra =13,338 l.
 Lliura =355 gr.
 Lliura Grossa o peixcatera =532,5 gr.
 Lliura Carnissera =1.065 gr.
 Lliura =335 gr
 Lliura d'Oli =0,372 l.
 Lliura d'Aguardent =0,40 l.
 Mallal =Medida de aceite entre 15,5 y 12 l.
 Cànter = 10,77 l. = 0,9 @ de capacidad.
 Odre =49,5 l.
 Cuyro = 2 l.
 Onça =29,35 gr.
 Estarell =31,68 estarells=1 Cafissos
 Mesura (Valencia)=3,11 l.
 Orça =Salsera=5,25 l.
 Olla =0,86 l
 Pam =0,22 cm.
 Peça de Grà: 4,9 Kg.=9 lliures, 3,5 onces.
 Pinta anglesa = 0,568 l
 Pinta de París =0,93 l.
 Pinta Navarra =0,735 l.
 Pipa =40 Cànters=430,80 l.
 Sach =de Blat=100 Kg.=9,38 @; Sach d'Avellana Pelada=3,9 @; Sach d'Avellana en Corfa =5,49 @; Sach de amela =50 Kg=4,69 @; el sach de Grà en el Reino de Valencia en 1.614 era un cuarto de Salma, es decir 71,18 l. o 5,31 @. El Sach de Grà tambien coincidía a veces con una quartera=6,1 @
 Sach de Sumach =Leg. 11036; 195R=5,43 @
 Salma; Salma de Sicilia=275 l; Salma, según Aguiló=201 l; Salma de Valencia=284,75 l.
 Sàrria =1,67 Quintars=144 lliures=6,68 @
 Taleca =4 Barcelles=67 l.

Tros = Mesura equivalent a 2x4 pams.

Rova = @ = 10,65 Kg.

Medidas de Peso

Pes Gros

Tona = 8 Càrregues

Càrrega = 10 @ grosses = 127,8 Kg.

@ Grossa = 36 lliures = 12,78 Kg.

Lliura Grossa o peixcatera = 532,5 gr.

Onça = 4 quarts

Quart = 4 argenços

Argenç = 36 grans

Quintar = 4 @ Grosses = 144 lliures = 51,12 Kg.

Quintar Francés = 48,951 Kg.

Quintar Genovés = 69,88 Kg.

Quintar Mallorquí = 42,328 Kg.

Pes Prim

Càrrega = 3 Quintars = 12 @

Quintar = 4 @ primes

@ prima = 30 lliures = 10,65 Kg.

@ Catalana = 10,4 Kg.

Lliura = 12 onces = 355 gr.

Lliura Catalana = 0,4 Kg.

Onça = 4 quarts

Quart = 4 argenços

Argenç = 36 grans

Pes de Carn

@ Carnissera = 12 lliures = 12.780 gr = 12,78 Kg.

Lliura carnicera = 36 onces = 1065 gr.

Peix, Llí, Cànem i Seda

Càrrega = 10 @

@ = 24 lliures

Lliura = 18 onces = 532,5 gr.

Medidas de Capacidad (líquidos y áridos)

Ví

Tonell = 100 Pipes = 55 @ o 1.155 l.

Bota = 60 Cànters

Pipa = 40 Cànters

Cànter = 4 Quarts = 10,77 l.

Quart = 2 Mitges

Mitja⁴⁰⁶ = 2 Mitgetes

Portadora = En castellano comporta (Dicc. Autoridades = ½ carga de uva, es decir 6 @)

Oli

Càrrega = 12 @ = 143,16 l

@ = 30 lliures = 11,93 l

Lliura = 12 onces = 0,397 l

Onça = 1 doceava part de la lliura = 0,003 l

Colayna = Dicc de Autoridades = Voz de germanía equivalente a un vaso de vino = 33 cl. = 0,03 l.

Grà

Cafis = 6 Fanegues = 201 l = 12 Barcelles = 156 Kg. = 14,64 @

Fanega = 2 Barcelles = 33,5 l

Barcella = 4 almuts = 16,75 l = 13 Kg. = 1,22 @ = 0,08 Cafissos

Almut = 4 Quarterons = 5,187 l

Quarteró = 2 mitges = 1,04 l. = 0,08 @ de capacidad.

Mesures de Longitud

Cana = 8 Pams = 1,8 m = 1,928 Peces

Cana de Fusta = 9 Pams = 2,034 Peces

Braça = 9 Pams

Alna = 0,5 m

Vara = 0,906 m

Colze = 2 Pams

Pam = 4 Quarts = 0,226 m.

Quart = 3 Dits

Dit = 12 linees.

⁴⁰⁶ El Alcover también da como “Mitja” una pieza de calzado que cubre el pie y la pierna hasta más arriba de la rodilla, sería el equivalente a una “media” y dentro del contexto de peletería podría asimilarse a una unidad elaborada.

Càrrega de Ví (Valencia)=15 Cànters=161,55 l.
Càrrega d'Oli =30 quartans=124 l.
Càrrega d'Olles =45 Peces
Càrrega de Cassoles =45 Peces
Càrrega de Grà =120 Kg=11,26 @
Càrrega d'Aiguardent =104,96 l.
Càrrega de Carbó =120 Kg=11,26 @
Càrrega de Fusta =
Càrrega de Files =4 U
Càrrega de Fusta Botada de 1 Pipa =4 Canes
Càrrega de Fusta Botada d Mitra Pipa =5 Canes
Càrrega de Fusta de Barril =8 Canes
Càrrega de Fustet Curts =3 Peces
Càrrega de Fustet Llarchs =2 Peces
Càrrega de Ratjos =30 Peces
Càrrega de Rodells =4 Peces
Càrrega de Corbes de Roda =12 Peces
Càrrega de Raïm =12 @
Càrrega de Taronges =450 Peces

Caxa de Canela media de 15,76 @
Fardo de Canella 7,69 @
Barril de Blanquet 10,14 @
Caxa de Blanquet 2,6 @
Tros de Brasil 0,52 @
Caxa de Chocolate= 5,18 @
Caxeta de Chocolate= 2,18 @
Sària de Cera 9,07 @
Bala de Cera 13,78 @
Cabàs de Cera 6,58 @
Fardo de Cera 7,41 @
Bala de Cànem 3,81 @
Barra de Ferro 1,34 @
Caxa de Bescuyt 5 @
Jarra de Bescuyt 9,56 @
Barril de Bescuyt 52,68 @
Sach de Dàtils 3,84 @
Estiba de Dàtils 6,35 @
Cabàs de Pansa 2 @
Garba de Ferro 4,17 @
Bala d'Esca 14 @
Saquet d'Esca 1 @
Fardo d'Esca 0,36 @
Sach d'Esca 4,32 @
Sach de Faves 4,69 @
Bala de Cera 13,78 @
Sach de Cera 4,91 @
Fardo de Cera 7,41 @
Sària de Cera 9,07 @
Bala de Fil 6,17 @

Carretell de Clavasó 5,94 @
Fardo de Cordovans 68 U
Bala de Cordovans 64,5 U
Bala =5,5 Peces (Alc)
Baló =6 Peces (Alc)
100 Canes Catalanes son 185 Vares valencianes
La Cana equivale aproximadamente a algo más de metro y medio, una media de 1,655 m, y su equivalencia en unidades en Tortosa es de 1,928 Draps o Peces. O 1,9 Piezas.
Peça de Tela equivale aproximadamente a 0,85 m.
Alna = 0,5 m. =0,57 Peces
Vara = 0,906 m; 1,04 Peces
Càrrega de Escots = 4 paquets; 1 Paquet = 3 Peces; total 12 Peces
Bala de Paper = 10 R
Bala =5,5 peces
Baló = 6 peces
Caxa de Paper = 8000 Fulls.= 16 R.
Caxa de Teles = 533 Peces aprox.
Saca de Blat (Alc)= 100 Kg. =9,38 @
Raima = 500 Fulls
Quadret = 125 Fulls.
Jarra (Según Blanes, R.)= 13,338 l; es decir =0,06 Cafissos; =1,11 @ de capacidad.

Sach de Pebre=Leg. 11034, 171V=0,94 @
Sach de Pebre =Leg. 11029, 28R= 5,31 @
Sach de Pebre medio = 3,12 @

@ d'Oli = 11,93 L
Cànter = 10,77 l.
Cafis = 201 l.
Bota = 64,62 l.
Modio = 11 litros= 8,75 Kg. =0,84 @
Lliura = 355 gr.
Lliura Prima 335 gr.
Lliura Grossa= 532,5 gr
@ = 10,4 Kg.
@ Grossa =12,79 Kg.
Taleca = 67 l.; =0,33 Cafissos; =5,61 @ de capacidad
Taleca d'Amela =3,99 @
Carretell = 87,64 l.
Càrrega d'Oli = 128,52 l.
Pipa = 430,80 l.
Quintal Genovés = 69,88 Kg.
Quintal =42,6 Kg.
Càrrega = 12 @
Orza =5,25 l.
Quartera = 69,5 l o 65 Kg.

Quarterola = 150 L; 11,20 @ de peso; 0,34 Cafissos

Medidas especiales

Son aquellas que no se han encontrado en los manuales pero que, de hecho, se emplean por parte del escribano ya que este suele consignar la carga en embalajes, por ejemplo en balas y en peso, generalmente en arrobas. En la siguiente relación se indica la referencia archivística de las medidas que aparecen en la documentación referidas a los diversos productos.

Medidas de lana:

Bala de llana de matalaf=

ARV, PM 11021, 188V=8,53 @s

ARV, PM 11021, 29R=9,30 @;

ARV, PM 11021, 191V=8,28 @

Media= 8,7 @

Bala de Llana=

ARV, PM 11029, 108R=6,6 @

ARV, PM 11029, 193V=9,4 @

ARV, PM 11029, 241R=7,15 @

ARV, PM 11029, 276V=6,2 @

ARV, PM 11023, 110R=12 @

ARV, PM 11023, 236R=12 @

ARV, PM 11035, 10R= 11,24 @

Media= 9,22 @

Bala de Llana Bruta=

ARV, PM 11023, 57V=9,78 @.

ARV, PM 11033, 122V= 7,89 @

ARV, PM 11035, 58R= 10,12 @

ARV, PM 11039, 217R= 11,25 @

Media= 9,76 @

Bala de Llana Bruta de la Terra=

ARV, PM 11032, 166R= 5 @

ARV, PM 11033, 122V= 7,89 @

ARV, PM 11033, 122V= 6,7 @

ARV, PM 11033, 122V= 6 @
Media= 5 @

Bala de Llana Netejada=
ARV, PM 11035, 124R=9,65 @

Sach de Llana=⁴⁰⁷
ARV, PM, 11021 97V= 5,9 @
ARV, PM, 11022, 93V=1,5 @
ARV, PM, 11033, 122V= 6,7 @
ARV, PM, 1033, 122V= 6 @
ARV, PM, 11034, 34V=5,24 @
ARV, PM, 11034, 71V=5,30 @
ARV, PM, 11036, 119R= 5,53 @
Media= 4, 41 @

Sach de Llana de matalaf=
ARV, PM, 11021, 154R= 6,92 @

Saca de Llana=
ARV, PM 11028, 63R=8,57 @
ARV, PM 11033, 110V= 5 @
ARV, PM 11034, 98R= 8,3 @
Media= 7,29 @

Saca de Llana Bruta=
ARV, PM 11021, 36V=8,66 @
ARV, PM 11034, 35R= 9,5 @
ARV, PM 11035, 137V= 1,28 @
ARV, PM 11037, 93V= 9 @
ARV, PM 11033, 110V= 5 @
ARV, PM 11039, 231R= 9,41 @
Media= 7,14 @

Saca de Llana Filada=
ARV, PM, 11033, 13V= 6 @

Saquet de Llana=⁴⁰⁸
ARV, PM 11023, 212R=2,66 @.

⁴⁰⁷ No se ha encontrado referencia bibliográfica, pero podríamos considerar que tradicionalmente el saco de lana de oveja suele ser unos 40 Kg, es decir 3,84 @, lo que corresponde al esquilado de unas 16 ovejas. Fuente Cooperativa ovejera Zumitz (Álava). La media de la base de datos es 4, 41 @, que es la que hemos empleado, es un poco mayor pero no se va mucho.

⁴⁰⁸ No parece haber diferencia fundamental entre sach y saquet porque, aunque en algunos casos el saquet es algo menor que el sach, en general se trata de un diminutivo de uso frecuente.

Caxa de Llana=

ARV, PM, 11031, 23V= 7,18 @

ARV, PM, 11031, 43V= 7,24 @

ARV, PM, 11031, 43R= 13 @

ARV, PM, 11031, 44V= 14 @

Media= 10,35 @

Medidas de lino

Bala de Llí=

ARV, PM, 11022, 61V= 16,33 @

ARV, PM, 11022, 154R= 34 @

ARV, PM, 11024; 19R= 32 @

ARV, PM, 11024, 177R= 21 @

ARV, PM, 11027, 105V= 16,23 @

ARV, PM, 11029, 114V= 29,75 @

ARV, PM, 11029, 185V= 14 @

ARV, PM, 11032, 27R= 15 @

ARV, PM, 11032, 64V= 10 @

ARV, PM, 11032, 112V= 10 @

ARV, PM, 11032, 146R= 10,18 @

ARV, PM, 11033, 137R= 4 @

ARV, PM, 11036, 33V= 8,6 @

ARV, PM, 11036, 70R= 19, @

ARV, PM, 11039, 26V= 33,5 @

ARV, PM, 11039, 151R= 7,75 @

ARV, PM, 11039, 166V= 7,66 @

Media= 16,41 @

Balonet de Llí=

ARV, PM, 11028, 195R= 2 @

Bota de Llí=

ARV, PM, 11022, 96V= 17,83 @⁴⁰⁹

ARV, PM, 11023; F 165R = 22 @

ARV, PM, 11023; F 101V = 18,18 @

ARV, PM, 11027, 180R= 30,06 @

ARV, PM, 11028, 183R= 7,6 @

ARV, PM, 11028, 246R= 10.15 @

⁴⁰⁹ En este registro se ha sumado el lino de las botas y el de las cajas por eso aparece sin correlato aparente pero la cantidad en arrobas es exacta.

ARV, PM, 11029, 63V= 23 @
ARV, PM, 11030, 126V= 17 @
ARV, PM, 11031, 21R= 22,18 @
ARV, PM, 11031, 23V= 19 @
ARV, PM, 11031, 63V= 20 @
Media= 18,81 @

Bota de Llí Ratellat=

ARV, PM, 11030, 41R= 21 @

Barril de Llí=

ARV, PM, 11035, 80R= 7,12 @
ARV, PM, 11035, 124R= 8 @
Media= 7,56 @

Caxa de Llí=

ARV, PM, 11022, 96V= 12,5 @
ARV, PM, 11024, 212V= 29 @
ARV, PM, 11024, 267V= 6 @
ARV, PM, 11024, 287= 12 @
ARV, PM, 11028, 41R= 7 @
ARV, PM, 11029, 27V= 3,12 @
ARV, PM, 11029, 28R= 12,30 @
ARV, PM, 11029, 29R= 11,12 @
ARV, PM, 11029, 63V= 11,12 @
ARV, PM, 11030, 41V= 7 @
ARV, PM, 11030, 42V= 7,18 @
ARV, PM, 11030, 88V= 8 @
ARV, PM, 11030, 124V= 9,6 @
ARV, PM, 11030, 126R= 9,6 @
ARV, PM, 11030, 172V= 8,18 @
ARV, PM, 11031, 23V= 7 @
ARV, PM, 11031, 72R= 7,5 @
ARV, PM, 11031, 75R= 13 @
ARV, PM, 11032, 03R= 12 @
ARV, PM, 11032, 46V= 11 @
ARV, PM, 11032, 59R= 11 @
ARV, PM, 11032, 62V= 12,18 @
ARV, PM, 11032, 63R= 7,39 @
ARV, PM, 11032, 96V= 11 @
ARV, PM, 11032, 146R= 8 @
ARV, PM, 11033, 39R= 11 @
ARV, PM, 11033, 40V= 7,6 @
ARV, PM, 11033, 51V= 4 @
ARV, PM, 11033, 82R= 10,12 @
ARV, PM, 11033, 110R= 11,5 @
ARV, PM, 11033, 178V= 9,31 @

ARV, PM, 11033, 179V= 9 @
ARV, PM, 11034, 02R= 7,12 @
ARV, PM, 11035, 11V= 12,18 @
ARV, PM, 11035, 33R= 10,09 @
ARV, PM, 11035, 34R= 7,6 @
ARV, PM, 11035 71R= 6,81 @
ARV, PM, 11035, 86V= 5 @
ARV, PM, 11035, 101V= 12,65 @
ARV, PM, 11035, 101R= 12,06 @
ARV, PM, 11035, 107R= 8,8 @
ARV, PM, 11035, 176V= 7 @
ARV, PM, 11035, 207R= 9,5 @
ARV, PM, 11035, 207R= 8,8 @
ARV, PM, 11036, 32R= 8,12 @
ARV, PM, 11036, 61V= 7,59 @
ARV, PM, 11036, 70V= 11,18 @
ARV, PM, 11036, 94V= 11,24 @
ARV, PM, 11036, 94R= 7,24 @
ARV, PM, 11039, 26V= 8,5 @
ARV, PM, 11039, 66V= 7,7 @
ARV, PM, 11039, 227V= 10,86 @
ARV, PM, 11040, 37R= 7,86 @
ARV, PM, 11040, 38R= 9,8 @
ARV, PM, 11040, 124R= 7,1 @
ARV, PM, 11040, 142R= 13 @
ARV, PM, 11040, 159V= 10,07 @
Media= 9,47 @

Caxeta de Llí=

ARV, PM, 11027, 70V= 2,14 @
ARV, PM, 11032, 09R= 10,18 @
ARV, PM, 11033, 177R= 8,74 @
Media= 7,02 @

Cabàs de Llí=

ARV, PM, 11035, 108R= 2,56 @

Cabasset de Llí=

ARV, PM, 11033, 24R= 1,5 @

Fardet de Llí=

ARV, PM, 11027, 131V= 1 @
ARV, PM, 11039, 234V= 3 @
Media= 2 @

Fardo de Llí=

ARV, PM, 11028, 41R= 6 @

ARV, PM, 11032, 169V= 29,18 @
Media= 17,59 @

Sach de Llí=

ARV, PM, 11029, 15R= 7, 6 @
ARV, PM, 11039, 234V= 5, 12 @
Media= 6,36 @

Saca de Llí=

ARV, PM, 11023, 150V=10,12 @
ARV, PM, 11024, 256R= 25 @
ARV, PM, 11028, 145R= 14,30 @
ARV, PM, 11028, 194R= 8,56 @
ARV, PM, 11029, 115V= 16,84 @
Media= 14,96 @

Saquet de Llí=

ARV, PM, 11022, 27V= 5,18 @
ARV, PM, 11024, 141V= 1,5 @
ARV, PM, 11024, 256R= 3 @
ARV, PM, 11027, 126R= 8 @
ARV, PM, 11028, 214V= 1,12 @
ARV, PM, 11029, 92V= 1,12 @
ARV, PM, 11034, 58R= 0,8 @
ARV, PM, 11034, 190V= 8 @
ARV, PM, 11034, 213R= 1,8 @
ARV, PM, 11035, 04V= 0,9 @
ARV, PM, 11039, 14R= 2,5 @
ARV, PM, 11039, 228V= 2 @
Media= 2,99 @

Sarrió de Llí=

ARV, PM, 11027, 267R= 1 @

Quarterola de Llí=

ARV, PM, 11027, 243V= 4,6 @
ARV, PM, 11028, 194R= 3,18 @
Media= 3,89 @

Medidas de algodón:

Bala de cotón=

ARV, PM, 11021, 71R= 13,33 @
ARV, PM, 11023, 98R= 10,79 @
ARV, PM, 11023, 235R= 18 @
ARV, PM, 11023, 236V= 15,66 @
ARV, PM, 11023, 236R= 14,5 @
ARV, PM, 11023, 236R= 13,5 @
ARV, PM, 11023, 237V= 19,18 @
ARV, PM, 11023, 237V= 15 @
ARV, PM, 11023, 237R= 13,19 @
ARV, PM, 11023, 237R= 17 @
ARV, PM, 11024, 177R= 17,28 @
ARV, PM, 11024, 210R= 15,37 @
ARV, PM, 11024, 211V= 21,5 @
ARV, PM, 11024, 212V= 15 @
ARV, PM, 11024, 212R= 27 @
ARV, PM, 11024, 213V= 10 @
ARV, PM, 11024, 267V= 18 @
ARV, PM, 11024, 267R= 16,16 @
ARV, PM, 11027, 16R= 12,52 @
ARV, PM, 11027, 117R= 8,6 @
ARV, PM, 11027, 119R= 11,5 @
ARV, PM, 11027, 120R= 11,15 @
ARV, PM, 11028, 95R= 16 @
ARV, PM, 11028, 101V= 12,59 @
ARV, PM, 11028, 102V= 16 @
ARV, PM, 11028, 119V= 12 @
ARV, PM, 11028, 119R= 5,6 @
ARV, PM, 11028, 126V= 14 @
ARV, PM, 11028, 177V= 14 @
ARV, PM, 11028, 188R= 16 @
ARV, PM, 11028, 189V= 15 @
ARV, PM, 11029, 63V 14, 75 @
ARV, PM, 11029, 63R= 13 @
ARV, PM, 11029, 139R= 18,72 @
ARV, PM, 11029, 194V= 9,8 @
ARV, PM, 11029, 211R= 26,5 @
ARV, PM, 11030, 42V= 8 @
ARV, PM, 11030, 81R= 7,62 @
ARV, PM, 11030, 95R= 11,12 @
ARV, PM, 11030, 117R= 10,5 @
ARV, PM, 11030, 126V= 12 @
ARV, PM, 11031, 19R= 12,18 @
ARV, PM, 11031, 22R= 17 @

ARV, PM, 11031, 23V= 10,12 @
ARV, PM, 11031, 29V= 41 @
ARV, PM, 11031, 29R= 0,16 @
ARV, PM, 11031, 42R= 8,5 @
ARV, PM, 11031, 43V= 10,33 @
ARV, PM, 11031, 43R= 11,09 @
ARV, PM, 11031, 43R= 10,6 @
ARV, PM, 11031, 44V= 11,18 @
ARV, PM, 11031, 71R= 7,86 @
ARV, PM, 11031, 75R= 10,59 @
ARV, PM, 11031, 145R= 3 @
ARV, PM, 11031, 145R= 7,18 @
ARV, PM, 11031, 146V= 11 @
ARV, PM, 11031, 146V= 7,30 @
ARV, PM, 11031, 146R= 11 @
ARV, PM, 11031, 147V= 9 @
ARV, PM, 11037, 175R= 6,25 @
ARV, PM, 11032, 02R= 10 @
ARV, PM, 11032, 02R= 7,76 @
ARV, PM, 11032, 16R= 8,76 @
ARV, PM, 11032, 59R= 12 @
ARV, PM, 11032, 61R= 12,18 @
ARV, PM, 11032, 61R= 9,18 @
ARV, PM, 11032, 62V= 6 @
ARV, PM, 11032, 63R= 12 @
ARV, PM, 11032, 64V= 14 @
ARV, PM, 11032, 64R= 12,09 @
ARV, PM, 11032, 140R= 12,3 @
ARV, PM, 11032, 141V= 16 @
ARV, PM, 11036, 06R= 14,33 @
ARV, PM, 11036, 06R= 8 @
ARV, PM, 11036, 23V= 12,06 @
ARV, PM, 11036, 27R= 12,06 @
ARV, PM, 11036, 33V= 8 @
ARV, PM, 11036, 33R= 14,09 @
ARV, PM, 11036, 70V= 15,28 @
ARV, PM, 11036, 133R= 3 @
ARV, PM, 11036, 143R= 4,28 @
ARV, PM, 11036, 144R= 7,25 @
ARV, PM, 11036, 183V= 10,56 @
ARV, PM, 11036, 193V= 10,62 @
ARV, PM, 11035, 125V= 12,12 @
ARV, PM, 11035, 125R= 11,5 @
ARV, PM, 11035, 174R= 8,17 @
ARV, PM, 11035, 176V= 11,8 @
ARV, PM, 11035, 166R= 12,09 @
ARV, PM, 11035, 206V= 7,24 @
ARV, PM, 11035, 206R= 5,18 @
ARV, PM, 11035, 207V= 13,32 @
ARV, PM, 11035, 207R= 16 @

ARV, PM, 11035, 207R= 9 @
ARV, PM, 11035, 207R= 8 @
ARV, PM, 11035, 268R= 9,07 @
ARV, PM, 11035, 269R= 14,86 @
ARV, PM, 11035, 270V= 1518 @
ARV, PM, 11035, 270R= 11,59 @
ARV, PM, 11035, 271V= 8,3 @
ARV, PM, 11035, 271V= 7,18 @
ARV, PM, 11034, 03V= 10,5 @
ARV, PM, 11034, 03V= 13,18 @
ARV, PM, 11034, 41R= 16 @
ARV, PM, 11034, 42V= 7,38 @
ARV, PM, 11034, 42V= 9, 6 @
ARV, PM, 11034, 42V= 11,6 @
ARV, PM, 11034, 42R= 8,56 @
ARV, PM, 11034, 43V= 12 @
ARV, PM, 11034, 44R= 9 @
ARV, PM, 11034, 50R= 7, 12 @
ARV, PM, 11034, 81V= 9 @
ARV, PM, 11034, 82V= 7,8 @
ARV, PM, 11034, 99V= 4,88 @
ARV, PM, 11033, 39V= 6, 62 @
ARV, PM, 11033, 39V= 7,5 @
ARV, PM, 11033, 81R= 7,82 @
ARV, PM, 11033, 82R= 7,54 @
ARV, PM, 11033, 223R= 7,82 @
ARV, PM, 11033, 251V= 7,3 @
ARV, PM, 11033, 251V= 8,66 @
ARV, PM, 11033, 251R= 12, 56 @
ARV, PM, 11039, 151R= 8 @
ARV, PM, 11039, 152V= 9,45 @
ARV, PM, 11039, 166V= 16,16 @
ARV, PM, 11039, 166R= 17,56 @
ARV, PM, 11039, 181R= 15,7 @
ARV, PM, 11039, 226R= 8,65 @
ARV, PM, 11039, 227V= 11,7 @
ARV, PM, 11039, 237R= 9,21 @
ARV, PM, 11039, 237R= 10,82 @
ARV, PM, 11040, 05V= 11,04 @
ARV, PM, 11040, 05V= 9 @
ARV, PM, 11040, 08V= 12 @
ARV, PM, 11040, 75V = 10 @
ARV, PM, 11040, 108V= 15,55 @
ARV, PM, 11040, 124R= 8 @
ARV, PM, 11040, 124R= 10,32 @
ARV, PM, 11040, 192V= 8,54 @
Media= 11.57 @

Baleta de cotó=

ARV, PM, 11030, 103R=5,56 @
ARV, PM, 11036, 24R= 10 @
ARV, PM, 11033, 27R= 5,6 @
Media= 7,05 @

Baló de cotó=

ARV, PM, 11028, 71V= 8,24 @
ARV, PM, 11028, 100R= 11 @
ARV, PM, 11028, 98V= 4,6 @
ARV, PM, 11036, 32R= 3,6 @
Media= 6, 86 @

Sach de cotó=

ARV, PM, 11027, 15V= 2,53 @

Saca de cotó=

ARV, PM, 11028, 64V= 9,44 @

Saquet de cotó=

ARV, PM, 11028, 41R= 1,12 @
ARV, PM, 11037, 146V= 2 @
Media= 1, 56 @

Fardet de cotó=

ARV, PM, 11022, 64V= 10 Libras o 0,33 @.

Bala de cotó filat=

ARV, PM, 11021, 05V= 12 @
ARV, PM, 11021, 06V= 12 @
ARV, PM, 11021, 21R= 10,71 @
ARV, PM, 11021, 27R= 14,71 @
ARV, PM, 11021, 28V= 10,71 @
ARV, PM, 11021, 28V= 8,5 @
ARV, PM, 11021, 43R= 22,18 @
ARV, PM, 11021, 71R= 18 @
ARV, PM, 11021, 71R= 17,43 @
ARV, PM, 11021, 71R= 19 @
ARV, PM, 11021, 72V= 9 @
ARV, PM, 11021, 73R= 16,59 @
ARV, PM, 11021, 73R= 20 @
ARV, PM, 11021, 97R= 12,18 @
ARV, PM, 11021, 119V= 6,73 @
ARV, PM, 11021, 125R= 8,65 @
ARV, PM, 11021, 148V= 16,75 @

ARV, PM, 11021, 187R = 8,06 @
ARV, PM, 11021, 191R= 9,08 @
ARV, PM, 11022, 04R= 17 @
ARV, PM, 11022, 14V= 15 @
ARV, PM, 11022, 30V= 20 @
ARV, PM, 11022, 30R= 9,06 @
ARV, PM, 11022, 129R= 13,04 @
ARV, PM, 11022, 155V= 10 @
ARV, PM, 11023, 20V= 13,5 @
ARV, PM, 11023, 20R= 10 @
ARV, PM, 11023, 20R= 7,62 @
ARV, PM, 11023, 56R= 16 @
ARV, PM, 11023, 37R= 11,15 @
ARV, PM, 11023, 57R= 9,06 @
ARV, PM, 11023, 59R= 14,63 @
ARV, PM, 11023, 60V= 20,4 @
ARV, PM, 11023, 110R= 14 @
ARV, PM, 11023, 139R= 9,44 @
ARV, PM, 11023, 140V= 7,56 @
ARV, PM, 11023, 165R= 8,09 @
ARV, PM, 11023, 190V= 11,89 @
ARV, PM, 11023, 202V= 17,5 @
ARV, PM, 11024, 19R= 16 @
ARV, PM, 11024, 31R= 16 @
ARV, PM, 11024, 45V= 16,4 @
ARV, PM, 11024, 51R= 11 @
ARV, PM, 11024, 52R= 15 @
ARV, PM, 11024, 109R= 12,56 @
ARV, PM, 11024, 111R= 16,39 @
ARV, PM, 11024, 142R= 14 @
ARV, PM, 11024, 175R= 15 @
ARV, PM, 11024, 178V= 17 @
ARV, PM, 11027, 70R= 8,62 @
ARV, PM, 11027, 82R= 14,06 @
ARV, PM, 11027, 83V= 11,59 @
ARV, PM, 11027, 83R= 6, 6 @
ARV, PM, 11027, 123R= 13,09 @
ARV, PM, 11027, 148V= 16,63 @
ARV, PM, 11027, 179R= 12,5 @
ARV, PM, 11027, 225R= 11,65 @
ARV, PM, 11027, 236V= 8,12 @
ARV, PM, 11028, 70R= 7,86 @
ARV, PM, 11028, 75R= 12 @
ARV, PM, 11028, 86R= 8,8 @
ARV, PM, 11028, 141V= 8 @
ARV, PM, 11028, 154V= 20, 18 @
ARV, PM, 11028, 255V= 23 @
ARV, PM, 11029, 11V= 15, 90 @
ARV, PM, 11029, 11R= 28 @
ARV, PM, 11029, 108R= 12,25 @

ARV, PM, 11029, 109R= 8 @
ARV, PM, 11029, 110V= 12,75 @
ARV, PM, 11029, 115V= 11,06 @
ARV, PM, 11029, 118R= 8,14 @
ARV, PM, 11029, 142V= 17,09 @
ARV, PM, 11029, 176R= 18,18 @
ARV, PM, 11029, 177V= 17,59 @
ARV, PM, 11029, 244R= 16 @
ARV, PM, 11030, 32R= 7 @
ARV, PM, 11030, 41V= 9,07 @
ARV, PM, 11030, 87R= 10,65 @
ARV, PM, 11030, 107R= 13 @
ARV, PM, 11030, 107R= 7,5 @
ARV, PM, 11030, 108V= 7, 33 @
ARV, PM, 11030, 108R= 10,8 @
ARV, PM, 11030, 118V= 15 @
ARV, PM, 11030, 118R= 10 @
ARV, PM, 11030, 124R= 11 @
ARV, PM, 11030, 125V= 6,30 @
ARV, PM, 11030, 171R= 8,43 @
ARV, PM, 11030, 22R= 11,54 @
ARV, PM, 11031, 23R= 11 @
ARV, PM, 11031, 63R= 8 @
ARV, PM, 11031, 71V= 10 @
ARV, PM, 11031, 71R= 12,5 @
ARV, PM, 11031, 72R= 14 @
ARV, PM, 11031, 72R= 13,09 @
ARV, PM, 11031, 99V= 7,54 @
ARV, PM, 11031, 99V= 6,66 @
ARV, PM, 11031, 149V= 10,6 @
ARV, PM, 11031, 149V= 12,8 @
ARV, PM, 11031, 150R= 11,6 @
ARV, PM, 11031, 151R= 10,18 @
ARV, PM, 11037, 158R= 8,6 @
ARV, PM, 11037, 163V= 33,74 @
ARV, PM, 11032, 26V= 7,57 @
ARV, PM, 11032, 26R= 14,56 @
ARV, PM, 11032, 27V= 12,53 @
ARV, PM, 11032, 27V= 15 @
ARV, PM, 11032, 46V= 7,65 @
ARV, PM, 11032, 47V= 7,30 @
ARV, PM, 11032, 61R= 12,18 @
ARV, PM, 11032, 61R= 12 @
ARV, PM, 11032, 61R= 9,18 @
ARV, PM, 11032, 62V= 8 @
ARV, PM, 11032, 62R= 12, 18 @
ARV, PM, 11032, 63V= 12,12 @
ARV, PM, 11032, 63R= 8,56 @
ARV, PM, 11032, 59R= 8 @
ARV, PM, 11032, 75V= 7 @

ARV, PM, 11032, 96V= 7,09 @
ARV, PM, 11032, 100R= 12 @
ARV, PM, 11032, 101V= 12 @
ARV, PM, 11032, 111R= 7,79 @
ARV, PM, 11032, 112V= 8,28 @
ARV, PM 11032, 112V= 12 @
ARV, PM, 11032, 112R= 13 @
ARV, PM, 11032, 135V= 10,59 @
ARV, PM, 11032, 140R= 9,12 @
ARV, PM, 11032, 141V= 9,18 @
ARV, PM, 11032, 146V= 10,18 @
ARV, PM, 11036, 32V= 11,86 @
ARV, PM, 11036, 33V= 6,32 @
ARV, PM, 11036, 56V= 10,65 @
ARV, PM, 11036, 60R= 8,52 @
ARV, PM, 11036, 69V= 14,74 @
ARV, PM, 11036, 69R= 7,46 @
ARV, PM, 11036, 70R= 14,12 @
ARV, PM, 11036, 79R= 16,3 @
ARV, PM, 11036, 80V= 14,74 @
ARV, PM, 11036, 80V= 11,24 @
ARV, PM, 11036, 80R= 9,12 @
ARV, PM, 11036, 86V= 13,24 @
ARV, PM, 11036, 86V= 14,06 @
ARV, PM, 11036, 93R= 13,78 @
ARV, PM, 11036, 93R= 7,81 @
ARV, PM, 11036, 94V= 12,18 @
ARV, PM, 11036, 94V= 13,62 @
ARV, PM, 11036, 96V= 10,06 @
ARV, PM, 11036, 97R= 10,43 @
ARV, PM, 11036, 125R= 13,6 @
ARV, PM, 11036, 126V= 7,5 @
ARV, PM, 11036, 127R= 10,04 @
ARV, PM, 11036, 131R= 13,62 @
ARV, PM, 11036, 160R= 10 @
ARV, PM, 11036, 160R= 6,06 @
ARV, PM, 11035, 10V= 11,06 @
ARV, PM, 11035, 10V= 9,74 @
ARV, PM, 11035, 10R= 8,7 @
ARV, PM, 11035, 29R= 8,6 @
ARV, PM, 11035, 33R= 10,76 @
ARV, PM, 11035, 58V= 18 @
ARV, PM, 11035, 65V= 12 @
ARV, PM, 11035, 71R= 7 @
ARV, PM, 11034, 38V= 7,28 @
ARV, PM, 11034, 38R= 15 @
ARV, PM, 11034, 38R= 11,03 @
ARV, PM, 11034, 38R= 8 @
ARV, PM, 11034, 39V= 8,56 @
ARV, PM, 11034, 80R= 7,36 @

ARV, PM, 11034, 80R= 7,94 @
ARV, PM, 11034, 100V= 7,86 @
ARV, PM, 11034, 102V=10,3 @
ARV, PM, 11034, 104R= 6,02 @
ARV, PM, 11034, 104R= 9 @
ARV, PM, 11034, 104R= 12,5 @
ARV, PM, 11034, 124R= 11,06 @
ARV, PM, 11034, 174V= 7,59 @
ARV, PM, 11033, 109V= 13,39 @
ARV, PM, 11033, 178V= 10,32 @
ARV, PM, 11033, 178R= 7,56 @
ARV, PM, 11033, 179V= 7,56 @
ARV, PM, 11039, 205R= 8,8 @
ARV, PM, 11039, 205R= 8,87 @
ARV, PM, 11039, 217R= 10,74 @
ARV, PM, 11039, 227V= 10,82 @
ARV, PM, 11040, 82V= 11,06 @
ARV, PM, 11040, 93V= 14,07 @
ARV, PM, 11040, 204V= 17 @
ARV, PM, 11040, 209R= 15,83 @
Media= 11, 65 @

Baló de cotó filat=

ARV, PM, 11027, 98R= 10,87 @
ARV, PM, 11028, 138R= 3 @
ARV, PM, 11032, 179V= 7,6 @
ARV, PM, 11036, 126V= 10,6 @
Media= 8 @

Baleta de cotó filat=

ARV, PM, 11024, 34R= 4,06 @
ARV, PM, 11024, 46R= 6,29 @
Media= 5,17 @

Bota de cotó filat=

ARV, PM, 11032, 101R= 11,18 @

Sach de cotó filat=

ARV, PM, 11027, 41R= 6,08 @
ARV, PM, 11027, 42V= 7,12 @
ARV, PM, 11027, 63V= 2,33 @
ARV, PM, 11027, 63V= 2,18 @
ARV, PM, 11027, 70R= 8,62 @
ARV, PM, 11027, 118R= 4,24 @
ARV, PM, 11028, 121R= 9,23 @

ARV, PM, 11028, 249V= 2,6 @
Media= 5,3 @

Saca de cotó filat=

ARV, PM, 11027, 63R= 7,31 @
ARV, PM, 11027, 109R= 10,91 @
ARV, PM, 11027, 184R= 11,08 @
Media= 9,76 @

Sachs de cotó filat=

ARV, PM, 11032, 62R= 12,18 @

Saquet de cotó filat=

ARV, PM, 11027, 111R= 1,8 @
ARV, PM, 11035, 175V= 2,6 @
Media= 2,2 @

Capsa de cotó filat=

ARV, PM, 11022, 154R= 14,33 @

Taleca de cotó filat=

ARV, PM, 11022, 104V= 2 @

Fardo de cotó filat=

ARV, PM, 11024, 219V= 12,12 @

Fardo de Llenç Crú =

ARV, PM, 11029; 104R=5 peces

Taleca d'Ameló=

ARV, PM, 11023; 218V=12 @
ARV, PM, 11023; 220R=4,5 @
ARV, PM, 11023; 170V=6 @
ARV, PM, 11023; 172R=1 @
ARV, PM, 11023; 166V=2,5 @
ARV, PM, 11023; 242R=5 @
ARV, PM, 11032; 185R=1,6 @
ARV, PM, 11030; 128V=5 @
ARV, PM, 11031; 136V=5,61 @
ARV, PM, 11031; 136R=2,5 @
ARV, PM, 11031; 139R=5 @
ARV, PM, 11037; 130R=5 @

ARV, PM, 11037; 183R=2,78 @
ARV, PM, 11034; 194V=5 @
ARV, PM, 11039; 181V=1,32 @
ARV, PM, 11039; 219V=3,59 @
ARV, PM, 11039; 248R=4,12 @
ARV, PM, 11040; 47V=3 @
ARV, PM, 11022; 165V=0,33 @
Media= 3,99 @

Medidas de azufre=

Caxa de Sofre =

ARV, PM, 11021, 30V=12 @
ARV, PM, 11021, 14V=12 @
ARV, PM, 11040, 45V=13,37 @
Caxa de Sofre media =12,45 @

Caxeta de Sofre Canó =

ARV, PM, 11021, 110V=7,08 @

Caxeta de Sofre =

ARV, PM, 11037; 193R=7,47 @

Caxeta de Sofre media =7,27 @

Bota de Sofre =

ARV, PM, 11022; 98V=10,9 @

Barril de Sofre =

ARV, PM, 1040; 45V=10,76 @
ARV, PM, 11021, 37R=9,4 @
ARV, PM, 11021; F 68R=21,4 @
ARV, PM, 11021, 6R=11,12 @
ARV, PM, 11021, 05V=14,68 @
ARV, PM, 11021, 05R=13,5 @
ARV, PM, 11021, 06V=16,04 @
ARV, PM, 11023, 118R=10 @

Barril de Sofre de Canó =

ARV, PM, 11040, 63V=11,76 @
Media= 12 @

Sach de Sofre =

ARV, PM, 11039, 80R=3,69 @

Quarterola de Sofre =

ARV, PM, 11021, 125R=10,37 @

Carretell de Sofre =

ARV, PM, 11021, 119V=9,64 @

Pa de Sofre =

ARV, PM, 11021, 142= 6 @

ARV, PM, 11021, 214= 6,72 @

ARV, PM, 11021, 214V= 6,52 @

ARV, PM, 11039, 226R= 7,22 @

Media = 6,61 @ (Pa de Sofre=Peça de Sofre)

Medidas de ferreteria=

Barril de Clavasó =

ARV, PM, 11021, 31R=6,04 @

ARV, PM, 11021, 98V=12,5 @

ARV, PM, 11021, 46V=7,24 @

ARV, PM, 11021, 186R=6,06 @

ARV, PM, 11023; 96R=9,86 @

ARV, PM, 11030; 186V=24 @

ARV, PM, 11021, 186R⁴¹⁰=39,39 @

ARV, PM, 11039, 82V=8,87 @

ARV, PM, 11039, 111R=6,76 @

ARV, PM, 11309, 119V=5,16 @

ARV, PM, 11039, 130V=9,14 @

ARV, PM, 11039; 130R=11,36 @

ARV, PM, 11039, 131V=8,94 @

ARV, PM, 11039, 228V=5,86 @

ARV, PM, 11040, 32R=6,47 @

ARV, PM, 11040, 41R=3,8 @

ARV, PM, 11040, 45V=6,43 @

ARV, PM, 11040, 63V=9,18 @

ARV, PM, 11040, 116V=10,14 @

ARV, PM, 11040, 150R=9,02 @

ARV, PM, 11040, 183R=9,8 @

ARV, PM, 11040, 184V=8,41 @

Media =10,19 @

Barrilet de Clavasó =

ARV, PM, 11023; 228V= 6,3 @

Cabàs de Clavasó

ARV, PM, 11021, 199R= 5,24 @

ARV, PM, 11031, 148R= 0,94 @

ARV, PM, 11035, 104R= 0,47 @

⁴¹⁰ Debido a la despaginación del escribano aparece consignada como 166R. Lo más sencillo es buscarlo por fecha.

ARV, PM, 11037, 137V= 2,35 @
ARV, PM, 11037, 187R= 2,82 @
Media= 3,41 @

Saquet de Clavasó=

ARV, PM, 11023, 141R= 2, 56 @
ARV, PM, 11023, 157V= 2, 75 @
ARV, PM, 11030, 55V= 2, 55 @
ARV, PM, 11031, 35R= 2, 56 @
ARV, PM, 11024, 29R= 2,56 @
ARV, PM, 11033, 61V= 2,56 @
ARV, PM, 11033, 138R= 2, 56 @
ARV, PM, 11033, 159V= 2, 5 @
ARV, PM, 11034, 34R= 0, 09 @
ARV, PM, 11034, 157V= 2, 56 @
ARV, PM 11035, 110R= 2, 81 @
ARV, PM, 11035, 156V= 2, 56 @
ARV, PM, 11037, 16R= 2, 56 @
ARV, PM, 11037, 16R= 2, 56 @
ARV, PM, 11039, 81R= 3, 06 @
ARV, PM, 11039, 131R= 3, 1 @
ARV, PM, 11040, 31R= 2,56 @
ARV, PM, 11040, 134R= 2, 56 @
ARV, PM, 11040, 147R= 6,44 @
ARV, PM, 11040, 147V= 3, 59 @
Media= 2,49 @

Caxa de Clavasó =

ARV, PM 11031; 114R= 6 @
ARV, PM, 11035, 222V= 6 @
Media= 6 @

Caxeta de Clavasó =

ARV, PM, 11022; 21R=1,87 @
ARV, PM, 11021; 3V=2,88 @
ARV, PM, 11021; 133V=1,17 @
ARV, PM, 11039; 119V=5,01 @

Media=⁴¹¹ 3,34 @

Carretell de Clavasó=

ARV, PM, 11023, 50V= 7,42 @
ARV, PM, 11023, 55V= 9,86 @
ARV, PM, 11030, 156R= 8,78 @
ARV, PM, 11030, 148R= 8,78 @
ARV, PM, 11033, 40R= 8,78 @

⁴¹¹ Si incluimos el registro 11021 21R tenemos una media de 4,78 @ de caxa media sin embargo parece raro que una caxeta tenga 12 @ y una caxa 6 @ a no ser que el escribano use la expresión caxeta como un mero diminutivo sin valor mensurable alguno. Si excluimos lo que parece una excepción, la media de la caxeta quedaría en 3,34 @, es decir la mitad del valor de la caxa lo cual parece más probable.

ARV, PM, 11033, 159V= 8,78 @
Media= 8, 73 @

Sàrria de Clavasó =

ARV, PM, 11022, 21R=12,48 @
ARV, PM, 11022; 22V=19,28 @
ARV, PM, 11021; 37V=21,29 @
ARV, PM, 11021; 37R=10,08 @
ARV, PM, 11021; 38V=12,68 @
ARV, PM, 11021, 20R=12,63 @
ARV, PM, 11021, 94R=18,5 @
ARV, PM, 11021, 97V=16,16 @
ARV, PM, 11021, 97R=18,59 @
ARV, PM, 11021; 05R=17,5 @
ARV, PM, 11021; 142R=13,68 @
ARV, PM, 11021; 142V=19,29 @
Media =16,01 @

Sarrieta de Clavasó =

ARV, PM, 11021; 47V=2 @
ARV, PM, 11021; 21R=22,16 @
ARV, PM, 11021; 05V=17,42 @
Media =13,86 @

Sarrió de Clavasó =

ARV, PM, 11039, 54R=5,56 @
ARV, PM, 11039, 82=6,9 @
ARV, PM, 11039, 215V=3,18 @
ARV, PM, 11039, 243V=8,54 @
ARV, PM, 11040, 59V=8,16 @
ARV, PM, 11040, 74V=6,18 @
ARV, PM, 11040, 97R=7,06 @
ARV, PM, 11040; F 121V=6,66 @
ARV, PM, 11040; F 136V=6,65 @
ARV, PM, 11040; F 143R=7,8 @
ARV, PM, 11040; F 172R=7,52 @
ARV, PM, 11040; F 226R=8,09 @
Media=6,85 @

Cabàs de Clavasó =

ARV, PM, 11021; 199R⁴¹²=0,47 @

Fardet de Clavasó = ARV, PM, 11022; F 6R=4,18 @

Bala de Clavasó =ARV, PM, 11022; F 140R=9 @

Bala de Clavasó 8,77 @

⁴¹² Idem aparece consignada como 189R.

Medidas de càñamo=

Bala de Cànem =

ARV, PM, 11021; 17R=3,81 @

Sach de Pebre =

ARV, PM, 11022; 22V=17,4 @

ARV, PM, 11029; 28R= 5,31 @

ARV, PM, 11039; 55V=11,27 @

ARV, PM, 11040; 231R=11,24 @

ARV, PM, 11040; 232V=10,70 @

Media = 11,84 @

Fardo de Bacallar Bretó =

ARV, PM, 11022; 40R=3,39 @

Fardo de Bacallar Anglés =

ARV, PM, 11022; 39R=3,93 @

Bota de Sardina =

ARV, PM, 11040, 205V= 8,9 @

Barril de Sardina Catalana =

ARV, PM 11023; 10R=

9 Barriles=50200 Unidades= 2008 Kg.=188,5 @=20,94 @ por Barril.

Barril d'Arenchs =

ARV, PM, 11040; 232V=44.000 U

Medidas de queso=

Esportí de Formatge =

ARV, PM, 11037, 58V=1,92 @

Sàrria de Formatge =

ARV, PM, 11034, 245R=5,24 @

ARV, PM, 11033, 203V= 9,30 @

ARV, PM, 11024, 32V=6 @

ARV, PM, 11027, 119R=5,18 @

ARV, PM, 11027, 84R=3,39 @

ARV, PM, 11027, 65R= 4,12 @

ARV, PM, 11027, 71V=5,24 @

ARV, PM, 11027, 128R= 4,18 @
ARV, PM, 11027, 214V=6,84 @
ARV, PM, 11027, 236V=3,24 @
ARV, PM, 11028, 122V= 1 @
ARV, PM, 11037, 83V=5,62 @
ARV, PM, 11035, 190R= 6 @
Media =5,02 @

Sarrieta de Formatge

ARV, PM. 11027, 111R=2 @
ARV, PM, 11027, 142V=2,3 @
ARV, PM, 11027, 170V= 2 @
ARV, PM, 11028, 140V=2,09 @
ARV, PM, 11028, 209R= 2,18 @
ARV, PM, 11028, 214V= 2,18 @
ARV, PM, 11035, 224R= 7,8 @
ARV, PM, 11035, 224R= 7,12 @
Media=

Sarrió de Formatge =

ARV, PM, 11033, 142R= 5 @
ARV, PM, 11033, 279V= 8 @
ARV, PM, 11027, 226V=4,12 @
ARV, PM, 11027, 267R=1,5 @

Sarrionet de Formatge =

ARV, PM, 11028, 195V= 2,28 @

Estormía de Formatge =

ARV, PM, 11033, 166V= 0,24 @
ARV, PM, 11027, 119V= 1,12 @
Media =0,68 @

Cove de Formatge =

ARV, PM, 11037, 32-V= 0, 16
ARV, PM, 11033, 279R=1, 5 @
ARV, PM, 11028, 161R=4 @
ARV, PM, 11027, 29V=3 @
ARV, PM, 11027, 66V=1, 39 @
ARV, PM, 11027, 128V= 2, 18 @
ARV, PM, 11027, 238V=2, 24 @
ARV, PM, 11028, 73V= 2 @
Media= 2,05 @

Covenet de Formatge =

ARV, PM, 11030, 1 45R= 3 @⁴¹³

⁴¹³ El empleo del diminutivo no implica en este caso una medida menor.

Bota de Formatge =
ARV, P, 11039, 166R=14,12 @

Caxeta de Formatge =
ARV, PM, 11021, 45R= 0,5 @
ARV, PM, 11030, 72R=2, 12 @
ARV, PM, 11034, 238R= 4, 12 @
ARV, PM, 11035, 02R= 2, 18 @
ARV, PM, 11035, 135V= 2, 12 @
ARV, PM, 11035, 236V= 4, 6 @
ARV, PM, 11034, 66V= 2, 12 @
ARV, PM, 11034, 238R= 2, 12 @
ARV, PM, 11033, 166V= 4, 12 @
Media= 2, 42 @

Taleca de Formatge =
ARV, PM, 11022, 150V=5 @
ARV, PM, 11033, 71R= 1,65 @
ARV, PM, 11033, 71R= 3,5 @
ARV, PM, 11033, 71R= 3,5 @
Media =3,41 @

Cabàs de Formatge =
ARV, 11028, 109V=1 @
ARV, PM, 11027, 16V=1 @
ARV, PM, 11027, 84V= 2 @
ARV, PM, 11027, 144R=1,12 @
ARV, PM, 11027, 169V= 2 @
ARV, PM, 11027, 169R= 1 @
ARV, PM 11027, 238R=1 @
ARV, PM, 11027, 241R=1,12 @
ARV, PM 11027, 241V= 1 @
ARV, PM 11028, 72V=1,12 @
ARV, PM 11028, 84V=1,12 @
ARV, PM 1128, 1 95R=1 @
ARV, PM, 11028, 122V= 1 @
ARV, PM, 11028, 122V= 1,3 @
ARV, PM, 11028, 148R=2,09 @
ARV, PM, 11028, 149V= 1 @
ARV, PM, 11028, 155V=4 @
ARV, PM, 11028, 214R= 1 @
ARV, PM, 11028, 232V= 1 @
ARV, PM, 11028, 232V= 2 @
ARV, PM, 11028, 245R= 1 @
ARV, PM, 11028, 247R=1,18 @
Media =1,36 @

Cabasset de Formatge =

ARV, PM, 11024, 162R=0,75 @

ARV, PM, 11027, 66V=0,62 @

ARV, PM, 11027, 167V= 1 @

ARV, PM, 11027, 168R= 1 @

ARV, PM, 11028, 73R=6 @⁴¹⁴

ARV, PM, 11028, 140V=1,24 @

ARV, PM, 11028, 244R=1,6 @

ARV, PM, 11028, 209V=0,5 @

ARV, PM, 11027, 65V=1 @⁴¹⁵

Media =0,96 @

Cistella de Formatge =

ARV, PM, 11028, 149V= 1 @

ARV, PM, 11028, 214R= 0,82 @

ARV, PM, 11030, 72R= 1 @

ARV, PM, 11030, 176V= 1,5 @

Media =1,08 @

Paneret =Cistella

Cofi =Cistella

Cofi de Figa =5 Kg= 0,48 @

Cove de Figa Seca =(Alc.)=17 @

Medidas de Goma Arábica:

Barril de Goma Arábica =

ARV, PM, 11021, 14V=12 @

Fardo de Goma Arábica =

ARV, PM, 11022, 96V=14,25@

ARV, PM, 11022, 128V=20,71 @

ARV, PM 11028, 61R= 2,39 @

ARV, PM, 11028, 62V=14,79 @

ARV, PM. 11021, 37V=19 @

ARV, PM, 11021, 37R=18,75 @

ARV, PM, 11021, 57R=17,18 @

ARV, PM, 11021, 71R= 45 @

ARV, PM, 11023, 06R=14 @

Media = 16,6 @

Caxa de Goma Arábica =

ARV, PM, 11023, 237R=10 @

⁴¹⁴ Pese a utilizar el término cabasset no se ha utilizado para mediar porque, siendo un caso aislado, no parece tener mucha lógica que el “cabasset” del escribano del legajo 11028 pese más arrobas que cualquier cabàs y parece tratarse, más bien, de un uso común del diminutivo sin mayor relevancia.

⁴¹⁵ La diferencia entre cabàs y cabasset no implica necesariamente diferencia de cantidad ya que en algún caso encontramos cabassets de 6 @, aunque, en general, el cabàs suele tener alrededor de 1 @ a 2 @, una media de 1,36 @ y el cabasset 1 o menos de 1 @, una media de 0,96 @.

Bala de Goma Aràbiga =
ARV, PM, 11021, 68R= 18,18 @

Barriles de metales:

Barril de Llanda =
ARV, PM, 11021, 98V=1,06 @
ARV, PM, 11037; 109R=7,24 @
ARV, PM, 11040; 105V=6,43 @
ARV, PM, 11040; 138V=6,18 @
ARV, PM, 11040; 232R=6,89 @
ARV, PM, 11040; 45V=6,12 @
ARV, PM, 11027; 9R=6,21 @
Media=5,73 @

Bala de Llanda de Ferro =
ARV, PM, 11039; 173V=6,18 @
ARV, PM, 11022; 45V=6,62 @
ARV, PM, 11023; 156R=6,75 @
ARV, PM 11021; 143V=6,5 @
Media= 6,51 @

Barril de Llanda de Llautó =
ARV, PM, 11024; 222V=7,06 @
ARV, PM, 11021; 98V=24 @
ARV, PM, 11040; 138V=13,12 @
ARV, PM, 11023; 100V=22 @
Media =16,54 @

Caxa de Canons d'Escopeta =
ARV, PM, 11021; 36V=78 U
ARV, PM, 11024; 175R=33,3 U
ARV, PM, 11028; 27V=20 U
ARV, PM, 11028; 143R=50 U
ARV, PM 11031; 20V=50 U
ARV, PM, 11031; 184R=49 U
ARV, PM 11032; 68R=44 U
ARV, PM, 11034; 44V=40 U
ARV, PM, 11034; 46V=40 U
ARV, PM, 11035; 155V=40
ARV, PM, 11035; 157V=60
ARV, PM, 11036; 133V=39 U
ARV, PM, 11037; 85V=49 U
Media= 45 U

Exo de Carrasca =
ARV, PM, 11036; 202R=1 Quintar=4 @.

Càrrega de Fusta=
ARV, PM, 11036, 1.667, F 86R=4 Canes

Baló de Frisetes =
ARV, PM, 11033, 1672, F 14V=3,5 Peces

Sàrria de Barrella=
ARV, PM, 11039, 61V= 6,68 @

Medidas de azúcar

Caxa de Sucre=
ARV, PM, 11021; 55V=8,9 @⁴¹⁶

Caxa de Sucre =
ARV, PM, 11021; 119V=13,09 @
ARV, PM, 11021; 89R=29,23 @
ARV, PM, 11021; 163R=27,89 @
ARV, PM, 11021; 110R=29,9 @
ARV, PM 11022; 106R=32,15 @
ARV, PM 11023; 73V=23 @
ARV, PM, 11023; 151V=5,24 @
ARV, PM, 11039; 80R=5,6 @
ARV, PM 11039; 81V=35,53 @
ARV, PM 11039; 81V=6 @
ARV, PM 11039; 97V=36,63 @
ARV, PM 11039; 100R=40,36 @
ARV, PM, 11039; 146V=37,44 @
ARV, PM, 11039; 152V=36,8 @
ARV, PM, 11039; 162V=36,92 @
ARV, PM, 11039; 162V=36 @
ARV, PM 11039; 186R=37,92 @
ARV, PM 11040; 106R=40,64 @
ARV, PM, 11040; 138R=35,96 @
ARV, PM, 11040; 185V=35,75 @
ARV, PM, 11040; 190V=15 @
ARV, PM, 11040; 194R=39,16 @
ARV, PM, 11040; 207R=40 @
Media=28,4 @⁴¹⁷

Caxeta de Sucre =

⁴¹⁶ El escribano se equivocó y anotó a continuación que en realidad se trataba de una caja de cera, por lo que se ha excluido de la media.

⁴¹⁷ A falta de otra medida mejor se ha optado por asignar al caxó el mismo valor de la caja para poder homogeneizar medidas considerando que el sesgo que pudiera introducir no va a suponer un desvío excesivo dentro del cómputo global.

ARV, PM, 11022; 36R=16,72 @
ARV, PM, 11039; 84V=6 @
ARV, PM, 11040; 183R=8,56 @
ARV, PM, 11040; 232R=3,65 @
ARV, PM, 11040; 101R=11,18 @
Media =9,22 @

Bota de Sucre =

ARV, PM, 11021; 175R=40,69 @
ARV, PM, 11030; 62V=31,76 @
ARV, PM, 11034; 169V=46,29 @
ARV, PM, 11037; 09R=15,72 @
ARV, PM, 11039; 73V=22,72 @
ARV, PM, 11039; 156R=48,59 @
ARV, PM, 11039; 163R=50 @
ARV, PM, 11039; 247V=19,34 @
ARV, PM, 11039; 140V=20,76 @
ARV, PM, 11040; 70 V=20,09 @
ARV, PM, 11040; 196R=23,25 @
ARV, PM, 11040; 207R=23,63 @
ARV, PM, 11040; 232V=32,25 @
ARV, PM, 11040; 232V=51,66 @
ARV, PM, 11040; 185V=25,24 @
ARV, PM, 11040; 122V=32 @
ARV, PM, 11040; 233R=28,97 @
Media =31,34 @

Sàrria de Sucre =

ARV, PM, 11022; 82R=4,65 @
ARV, PM, 11022; 52R=4,87 @
ARV, PM, 11022; 43V=5,7 @
ARV, PM, 11023; 166V=5,18 @
ARV, PM, 11023; 169R=5,32 @
ARV, PM, 11023; 243R=3,47 @
ARV, PM, 11037; 09R=3,83 @
Media =4,71 @

Cabàs de Sucre =

ARV, PM, 11039; 93R=1,51 @

Baúl de Sucre =

ARV, PM, 11021; 98V=6,12 @

Sach de Sucre =

ARV, PM, 11021; 06R=9,69 @
ARV, PM, 11023; 04V=1,33 @
Media=5,51 @

Piló de Sucre =

ARV, PM, 11023; 163V=1,3 @

ARV, PM, 11023; 163V=1,26 @

Media =1,28 @

Barril de Sucre =

ARV, PM, 11037; 09V=0,73 @

ARV, PM, 11040; 138R=5,12 @

Media =2,92 @

Bota de Sucre de Panet =

ARV, PM, 11039; 55V=19,96 @

Escátula = (Alc= capsa) Se ha homologado a caja. Se suele usar para dulces y se le ha asignado el promedio de la caja de dolços:

ARV, PM, 11036; 241V=8,12 @

ARV, PM, 11035; 111R=3 @

ARV, PM, 11040; 147V=11,6 @

Media=7,57 @

Bota de Tabaco

ARV, PM, 11021; 28V=22,83 @

ARV, PM, 11021; 125=8,24 @

ARV, PM, 11021; F 55R=25,43 @

ARV, PM, 11021; F 55R=26,6 @

ARV, PM, 11021; F 71V=23,72 @

ARV, PM, 11021; F 71V=24,31 @

ARV, PM, 11022; F 61R=28,33 @

ARV, PM, 11022; F 63V=28 @

ARV, PM, 11022; F 63V=27 @

ARV, PM, 11022; F 96V=24,74 @

ARV, PM, 11022; F 96R=27,5 @

ARV, PM, 11022; F 155V=34 @

ARV, PM, 11023; F 28V=22,3 @

ARV, PM, 11023; F 57R=12 @

ARV, PM, 11023; F 110V=24,75 @

ARV, PM, 11023; F 110R=23,59 @

ARV, PM, 11023; F 111R=25,28 @

ARV, PM, 11023; F 164R=22,09 @

ARV, PM, 11023; F 165=22,59 @

ARV, PM, 11023; F 237R=19 @

ARV, PM, 11028; F 61V=42,3 @

ARV, PM, 11039; F 248V=19 @

ARV, PM, 11040; F 24V=15,08 @

ARV, PM, 11040; F 41V=14,8 @

ARV, PM, 11040; F 44V=13,85 @
ARV, PM, 11040; F 70V=14,08 @
Media=21,89 @

Bala de Tabaco⁴¹⁸

ARV, 11021; F 72V=24,18 @
ARV, 11022; F 30V=27,66 @
ARV, 11022; F 61V=16,14 @
Media=22,66 @

Caxa de Tabaco

ARV, PM, 11023; 237V=39 @
ARV, PM, 11040; 122R=3,86 @
ARV, PM, 11040; 124V=16,6 @
Media=19,82 @

Caxeta de Tabaco

ARV, PM, 11021; 119R=12,12 @

Barril de Tabaco

ARV, PM, 11022; 96V=9,18 @
ARV, PM, 11029; 246R=4,92 @
Media=7,05 @

Roll de Tabaco

⁴¹⁸ Según la obra: *Historia física, política y natural de la isla de Cuba*, Sagra y Peris, Ramón de la, Paris, 1.861, Tomo XIII, p 168, Biblioteca Digital del Real Jardín Botánico, CSIC la equivalencia de la bala de tabaco es 450 a 460 libras, es decir de 15 a 15,33 @, con una media de 15,16 @. Y la equivalencia de la caja de tabaco es 360 a 400 libra, es decir entre 12 y 13,33 @, y una media aproximada de 12,66 @. En principio los promedios de la base de datos del periodo estudiado parecen mayores pero, como el volumen de datos de la muestra, en este caso, es escaso, vamos a tomar el promedio dado por Ramón de la Sagra para la bala y la caja medias.

ARV, PM, 11021; 40R=1,86 @
ARV, PM, 11021; 41V=1,87 @
ARV, PM, 11021; 44V=0,37 @
ARV, PM, 11021; 72V=24,18 @
ARV, PM, 11022; 30V=27,66 @
ARV, PM, 11022; 16,14 @
ARV, PM, 11039; 92R=4 @
ARV, PM, 11039; 98R=4,29 @
ARV, PM, 11039; 129R=5,38 @
ARV, PM, 11039; 184V=1,51 @
ARV, PM, 11039; 184V=0,43 @
ARV, PM, 11039; 214V=5,37 @
ARV, PM, 11039; 224V=5,37 @
ARV, PM, 11039; 225V=5,26 @
ARV, PM, 11039; 247V=5,58 @
ARV, PM, 11039; 248V=5,74 @
ARV, PM, 11039; 248V=6,83 @
ARV, PM, 11039; 254V=5,05 @
ARV, PM, 11040; 43R=6,54 @
ARV, PM, 11040; 55V=5,53 @
ARV, PM, 11040; 86V=5,36 @
ARV, PM, 11040; 86V=5,72 @
ARV, PM, 11040; 88R=2,18 @
ARV, PM, 11040; 100R=5,36 @
ARV, PM, 11040; 101R=5 @
ARV, PM, 11040; 106R=6,25 @
ARV, PM, 11040; 110R=5,09 @
ARV, PM, 11040; 138R=7,06 @
ARV, PM, 11040; 192R=6,5 @
ARV, PM, 11040; 196V=5,81 @
ARV, PM, 11040; 196R=5,89 @
ARV, PM, 11040; 232R=6,43 @
ARV, PM, 11040; 69V=1 @
ARV, PM, 206V; 1,62 @
Media = 4,72 @

Cànter de Tabaco

ARV, PM, 11031; 14V=0,80 @

Fardo de Tabaco

ARV, PM, 11021; 56R=7,43 @
ARV, PM, 11022, 22R=10,72 @
ARV, PM, 11022; 49V=6,27 @
ARV, PM, 11039; 120V=5,53 @
Media =7,48 @

Sach de Tabaco

ARV, PM, 11023; 60V=6,76 @
ARV, PM, 11039; 184V=1,39 @
ARV, PM, 11039; 195V=3,74 @
ARV, PM, 11039; 217R=4,23 @
Media =4,03 @

Sàrria de Tabaco

ARV, PM, 11023; 215R= 7,6 @
ARV, PM, 11023; 217V= 4,06 @
ARV, PM, 11023; 222R= 8,12 @
ARV, PM, 11023; 240R=7,14 @
Media =6,73 @

Medidas de sobrasada

Jarra de Sobrassada =

ARV, PM, 11040; 76V =3 @

Caxeta de Sobrassada =

ARV, PM, 11040; 80R=1,3 @
ARV, PM, 11040; 82V=0,82 @
ARV, PM, 11040; 94R=1,6 @
ARV, PM, 11040; 109R=0,6 @
ARV, PM, 11040; 109R=0,8 @
ARV, PM, 11040; 109R=1 @
ARV, PM, 11040; 67V=1,6 @
ARV, PM, 11040; 67V= 0,8 @
ARV, PM, 11040; 67V=1,6 @
ARV, PM, 11040; 61V=2,28 @
ARV, PM, 11040; 59R=2,33 @
ARV, PM 11040; 35R=0,6 @
ARV, PM, 11040; 07V=4 @⁴¹⁹
ARV, PM, 11022; 45V=1,5 @
ARV, PM, 11022; 82V=2 @
ARV, PM, 11021; 58V=1 @
ARV, PM, 11021; 101R=1,5 @
ARV, PM, 11023; 13R=0,5 @
ARV, PM, 11039; 202R=1,03 @

⁴¹⁹ Aunque está consignado como “caxeta” podría tratarse de un uso habitual del diminutivo porque por el listado que hemos enumerado, sobresale de forma tal que podríamos tomarla como referencia de la caja de Sobrassada, es decir unas 4 @.

Media =1,28 @

Estormía de Sobrassada =

ARV, PM, 11040; F 09R=2,09 @

Cove de Sobrassada =

ARV, PM, 11023; F 72R=9 Lliures=0,75 @

ARV, PM, 11022; F 48V=3,62 @

Media =2,18 @

Covenet de Sobrassada =

ARV, PM, 11033, 1.671, F 70R= 1 @

Barril de Sobrassada =

ARV, PM, 11023; F 113V=2,6 @

ARV, PM, 11021; F 59R=2 @

Media =2,3 @

Cabàs de Cigrons =20 Kg.=1,87 @⁴²⁰=0,13 Cafissos

Sach de Cigrons =

ARV, PM, 11039; 152R=0,4 Cafissos

ARV, PM, 11039; 152R=0,5 Cafissos

Media =0,45 Cafissos

Sach de Tàperes =

ARV, PM, 11022; 48V=4 @

Barril de Tàperes

ARV, PM, 11022; 49R=1 @

ARV, PM, 11022; 48R=1 @

ARV, PM, 11022; 66V=1 @

ARV, PM, 11022; 86R=3 @

ARV, PM, 11022; 101V=1 @

ARV, PM, 11022; 163V=2,33 @

ARV, PM, 11023; 72V=2,5 @

ARV, PM, 11023; 85R=0,33 @

ARV, PM, 11023; 155R=3 @

ARV, PM, 11021; 204V=6 @

ARV, PM, 11021; 209V=2 @

ARV, PM, 11031; 152R=1 @

ARV, PM, 11033; 166V=6,14 @

ARV, PM, 11033; 203V=6,14 @

Media= 2,6 @

⁴²⁰ A falta de datos se utiliza como promedio la medida de un capazo actual de garbanzos, cuyas dimensiones en plástico son iguales a un capazo de cuerda de la época.

Bala de Verdet

ARV, PM, 11023; 113V=7,16 @
ARV, PM, 11023; 140V=14 @
ARV, PM, 11029; 144R=3,66 @
ARV, PM, 11039; 166V=12 @
ARV, PM, 11039; 166R=12,57 @
ARV, PM, 11039; 226R=13,72 @
ARV, PM, 11039; 227V=13,5 @
ARV, PM, 11040; 72R=19 @
ARV, PM, 11040; 73V=12,59 @
ARV, PM, 11040; 124R=12,65 @
ARV, PM, 11040; 124R=13 @
ARV, PM, 11040; 124R=14,62 @
ARV, PM, 11040; 124R=13 @
ARV, PM, 11040; 191R=16,3 @
ARV, PM, 11040; 192V=17,15 @
Media =12,99 @

Baló de Verdet

ARV, PM, 11023; 115R=8 @

Vianda de Pasta

Caxa de Vianda de Pasta

ARV, PM, 11022; 77V=3 @

Sach de Pasta

ARV, PM, 11022; 54R=8,43 @
ARV, PM, 11022; 55V=5,08 @
ARV, PM, 11022; 55V=7,62 @
ARV, PM, 11034; 103R=4,69 @
ARV, PM, 11039; 235V=5,04 @
ARV, PM, 11040; 92V=6,56 @
Media =6,23 @

Saquet de Pebre =

ARV, PM, 11024; 48R=3 @

Caxa de Canela =

ARV, PM, 11039; 55V=17,04 @

Esporta de Figa =

ARV, PM, 11023; 16R=1 @

Sach de Gala =

ARV, PM, 11036, 126V=4,69 @

ARV, PM, 11039, 126V=11,06 @
ARV, PM, 11039, 1.674, F166V=11,81 @
Media =9,18@

Barril de Gala Fina =
ARV, PM, 11021, 21V=12 @

Sach de Gingebre =
ARV, PM, 11039, 55V=4,69 @

Peça de Formatge:

Podemos conocer el valor de la pieza de queso porque como cada pieza tenía un valor distinto, según quien la fabricaba, los escribanos anotaban tanto el número de piezas de queso como su valor en arrobas. Así los valores solían oscilar entre la pieza pequeña de 0,03 @ y los valores de 12, 15 y 16 @ aunque podían haberlas mayores, pudiéndose dar una media aproximada de unas 13 @ por pieza.

ARV, MR, PM, 11022; 4R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 5V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11022; 5V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11022; 6V = 0,1 @
ARV, MR, PM, 11022; 6V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 6V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 8V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 12V = 0,2 @
ARV, MR, PM, 11022; 13R = 0,11 @
ARV, MR, PM, 11022; 14V = 0,34 @
Media de 10 = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11022; 14V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 19R = 0,20 @
ARV, MR, PM, 11022; 19R = 0,21 @
ARV, MR, PM, 11022; 19R = 0,20 @
ARV, MR, PM, 11022; 20V = 0,21 @
ARV, MR, PM, 11022; 20V = 0,20 @
ARV, MR, PM, 11022; 20R = 0,23 @
ARV, MR, PM, 11022; 20R = 0,20 @
ARV, MR, PM, 11022; 14R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11022; 15V = 0,22 @
Media de 10 = 0,29 @

ARV, MR, PM, 11022; 31V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 38R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 46V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 47V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 47R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 48R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 48R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 49V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 49V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 49V = 1,82 @
Media de 10 = 0,24 @

ARV, MR, PM, 11022; 47V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 47V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 47V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 47R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 48V = 1,21 @
ARV, MR, PM, 11022; 48V = 0,43 @
ARV, MR, PM, 11022; 48V = 0,2 @
ARV, MR, PM, 11022; 48V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 48R = 0,01 @
ARV, MR, PM, 11022; 49R = 0,16 @
Media de 10 = 0,26 @ Total = 0,26 @

ARV, MR, PM, 11022; 5V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 63R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11022; 63R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 63R = 0,19 @
ARV, MR, PM, 11022; 63R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 64V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 64V = 0,26 @
ARV, MR, PM, 11022; 64V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11022; 64V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 64R = 0,03 @
Media de 10 = 0,15

ARV, MR, PM, 11022; 65V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11022; 77R = 0,06 @
ARV, MR, PM, 11022; 81V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 81V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 81V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 81V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 81V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11022; 81V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 81R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 81R = 0,15 @
Media de 10 = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11022; 81R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 82V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 82V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 84V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 84V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 84V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 84V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 84V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 84V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 84V = 0,16 @
Media de 10 = 0,15 @

ARV, MR, PM, 11022; 84R = 1,7 @
ARV, MR, PM, 11022; 84R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 90R = 1,7 @
ARV, MR, PM, 11022; 90R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 90R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 91V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 101V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 101V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 101V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11022; 101V = 0,16 @
Media de 10 = 0,47 @ Total = 0,22 @

ARV, MR, PM, 11022; 101R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 101R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11022; 107R = 0,08 @
ARV, MR, PM, 11022; 109R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11022; 113V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 113V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 113V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 113V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 113R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 113R = 0,03 @
Media de 10 = 0,07 @

ARV, MR, PM, 11022; 114V = 0,08 @
ARV, MR, PM, 11022; 144R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11022; 152R = 0,02 @
ARV, MR, PM, 11022; 46R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11037; 168V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11037; 168R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 168R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 194V = 0,20 @
ARV, MR, PM, 11037; 194V = 0,23 @

ARV, MR, PM, 11037; 194V = 0,23 @
Media de 10 = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11037; 194R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11032; 177R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11032; 177R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11032; 177R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11032; 177R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11032; 178V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 1137; 195R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 1132; 142R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 1132; 14V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 1132; 14V = 0,05 @
Media de 10 = 0,12 @

ARV, MR, PM, 1132; F 14R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; F 20V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; F 20V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11028; F 20V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; F 20R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; F 20R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; F 20R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; F 20R = 0,19 @
ARV, MR, PM, 11028; F 21V = 0,20 @
ARV, MR, PM, 11028; F 21V = 0,16 @
Media de 10 = 0,15 @ Total = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11028; 21V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 21R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 22R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; 22R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; 22R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 22R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11031; 6V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; 6R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 17R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 20V = 0,15 @
Media de 10 = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11024; 32V = 0,19 @
ARV, MR, PM, 11024; 32R = 0,19 @
ARV, MR, PM, 11024; 127V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 132V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 132V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 110V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 110V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 110R = 0,03 @

ARV, MR, PM, 11024; 110R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 99R = 0,18 @
Media de 10 = 0,07 @

ARV, MR, PM, 11024; 99R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11024; 157V = 0,09 @
ARV, MR, PM, 11024; 157R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11024; 158V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11024; 158V = 0,10 @
ARV, MR, PM, 11024; 196R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11024; 196R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11024; 204R = 0,09 @
ARV, MR, PM, 11024; 204R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11024; 205V = 0,03 @
Media de 10 = 0,11 @

ARV, MR, PM, 11024; 198V = 0,11 @
ARV, MR, PM, 11024; 198R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 1132; 191V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 201R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 213V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 213R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 224R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 224R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 225R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 82V = 0,12 @
Media de 10 = 0,12 @ Total = 0,11 @

ARV, MR, PM, 11027; 82R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 82R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 226R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 11R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 116R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 117V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 117V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 117R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 117R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 117R = 0,13 @
Media de 10 = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11027; 118V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11027; 118V = 0,11 @
ARV, MR, PM, 11027; 118V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 119R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 120V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 120V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 120R = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11027; 120R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 121V = 0,20 @
ARV, MR, PM, 11027; 121V = 0,12 @
Media de 10 = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11027; 121V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 121R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 122V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 123V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11037; 154R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 158R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11028; 118V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 118V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 118R = 0,44 @
ARV, MR, PM, 11028; 118R = 0,13 @
Media de 10 = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11028; 118R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 118R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 119V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 119V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 119R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 120R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 120R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11028; 120R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 120R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11028; 121V = 0,13 @
Media de 10 = 0,12 @ Total = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11028; 121V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 121V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 121V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 138R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 139V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 139R = 0,36 @
ARV, MR, PM, 11030; 83R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 83R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11030; 83R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; 83R = 0,15 @
Media de 10 = 0,16 @

ARV, MR, PM, 11030; 84V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; 84V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 84V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; 84V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 84V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11030; 84R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 84R = 0,03 @

ARV, MR, PM, 11030; 84R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11030; 84R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11030; 21V = 0,02 @
Media de 0,10 @

ARV, MR, PM, 11030; 26R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11030; 26R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 26R = 0,10 @
ARV, MR, PM, 11030; 27V = 0,21 @
ARV, MR, PM, 11030; 27V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 27V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11030; 27V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11028; 27V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 27R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 96R = 0,16 @
Media de 0,15 @

ARV, MR, PM, 11028; 96R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 96R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; 96R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 124V = 0,11 @
ARV, MR, PM, 11021; 124R = 0,46 @
ARV, MR, PM, 11021; 124R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 42V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 127V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 127V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 127V = 0,03 @
Media de 0,15 @ Total = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11021; 127V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 127R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 127R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 11V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 16R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 49R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 49R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 49R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 50V = 0,28 @
ARV, MR, PM, 11021; 50V = 0,15 @
Media de 0,11 @

ARV, MR, PM, 11021; 50V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 50V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 50V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 50R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 50R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11021; 50R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 50R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 51V = 0,15 @

ARV, MR, PM, 11036; 181R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11021; 57R = 0,03 @
Media de 0,13 @

ARV, MR, PM, 11021; 58V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11021; 58R = 0,19 @
ARV, MR, PM, 11021; 60V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 61R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11021; 65R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 65R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11021; 8R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 68R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 21R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11021; 22V = 0,16 @
Media de 0,15 @

ARV, MR, PM, 11024; 205R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 140V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11021; 86V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11021; 86V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 86R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11024; 241R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 86R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 86R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 87V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 87V = 0,03 @
Media = 0,10 @ Total = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11021; 77V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 79R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11021; 87V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 87R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11021; 90V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 69R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11021; 69R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11021; 70V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 70R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 70R = 0,16 @
Media = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11021; 101V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 101V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11021; 101V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11021; 73R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 74V = 0,15 @

ARV, MR, PM, 11032; 33R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11032; 107V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11024; 279R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11036; 110R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 14V = 0,03 @
Media = 0,09 @

ARV, MR, PM, 11023; 18V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 18V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11036; 183V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11036; 187V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11036; 187V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 66V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 66V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 1023; 66R = 0,19 @
ARV, MR, PM, 11023; 66R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11023; 66R = 0,13 @
Media de 0,08 @

ARV, MR, PM, 11023; 66R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 67V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 67V = 0,2 @
ARV, MR, PM, 11023; 67V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 67V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 67R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 67R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11023; 68V = 0,11 @
ARV, MR, PM, 11023; 69R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 70V = 0,15 @
Media = 0,15 @ Total = 0,11 @

ARV, MR, PM, 11023; 70V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 70V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 70V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11023; 70 = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 70R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 70R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 70R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 70R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 71V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 71R = 0,16 @
Media = 0,15 @

ARV, MR, PM, 11023; 72V = 0,2 @
ARV, MR, PM, 11023; 72R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 72R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 76R = 0,19 @

ARV, MR, PM, 11023; 81V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 85V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 85R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 85R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11023; 86V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 86V = 0,15 @
Media = 0,16 @

ARV, MR, PM, 11023; 87V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 87V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 88V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11023; 88R = 2,08 @
ARV, MR, PM, 11023; 88R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 89V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 89V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 98V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 102V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 1023; 102R = 0,03 @
Media = 0,28 @

ARV, MR, PM, 11023; 102R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 106R = 0,08 @
ARV, MR, PM, 11023; 108R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 109V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11023; 109V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11023; 115V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 115V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 115V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 115V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 115V = 0,15 @
Media = 0,10 @ Total = 0,17 @

ARV, MR, PM, 11023; 115R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11023; 115R = 0,11 @
ARV, MR, PM, 11023; 116R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11023; 137R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11023; 159R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 160V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 160R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11023; 177R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 185R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 185R = 0,14 @
Media = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11023; 186R = 0,22 @
ARV, MR, PM, 11023; 191R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11023; 227V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11023; 241R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 14R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 14R = 0,11 @

ARV, MR, PM, 11027; 15V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 16V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 16R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 17R = 0,13 @
Media = 0, 13 @

ARV, MR, PM, 11027; 18R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 26R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 27V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 27V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 27V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 28V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 29V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 29V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 34R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11027; 41V = 0,2 @
Media = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11027; 43V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 43V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 43R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 62V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 62R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 62R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 62R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 63V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 63R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 71R = 0,12 @
Media = 0,10 @ Total = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11027; 71R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 126R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 127V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 127V = 0,20 @
ARV, MR, PM, 11027; 127V = 0,7 @
ARV, MR, PM, 11027; 128V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 128R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 152V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 158R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 169R = 0,03 @
Media = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11027; 169R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 170V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 171V = 0,10 @
ARV, MR, PM, 11027; 171V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 171R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 172V = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11027; 172R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 186V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 192V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 192R = 0,13 @
Media = 0,10 @

ARV, MR, PM, 11027; 205R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 206V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 206V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 206V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 236R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 242V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 242R = 0,11 @
ARV, MR, PM, 11027; 242R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 243R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 252V = 0,12 @
Media = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11028; 68R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 69R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 70V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 70V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 70V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 70V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 70R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 70R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 70R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11028; 74V = 0,14 @
Media = 0,13 @ Total = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11027; 74R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 74R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 74R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 75V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 75V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 75V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 76V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 77V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 94R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 94R = 0,14 @
Media = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11027; 95V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 95V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 95V = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11027; 95R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 96V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 96R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 98V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 98V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 98V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 98R = 0,14 @
Media = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11027; 98R = 0,01 @
ARV, MR, PM, 11027; 98R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 99V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 99V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 99R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 99R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 99R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 99R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 100V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 100V = 0,14 @
Media = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11027; 100V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 100V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 100R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 100R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 100R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 122R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 122R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 138V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 138R = 0,10 @
ARV, MR, PM, 11027; 139R = 0,15 @
Media = 0,12 @ Total = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11027; 140V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 154R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 164R = 0,19 @
ARV, MR, PM, 11027; 165V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11027; 165V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 171R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11027; 172V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 174R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11037; 81V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 81V = 0,18 @
Media = 0,15 @

ARV, MR, PM, 11027; 81V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 81V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 81V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 81R = 0,16 @

ARV, MR, PM, 11027; 81R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11027; 81R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11027; 81R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 82V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11027; 82V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 82V = 0,03 @
Media = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11027; 82V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11027; 82R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11027; 82R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11027; 82R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11027; 82R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 82R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 83V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 83V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11027; 83R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11027; 83R = 0,03 @
Media = 0,09 @

ARV, MR, PM, 11027; 83R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; 194V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 194R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 194R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 194R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 194R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 196V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 270R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 207R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; 207R = 0,13 @
Media = 0,14 @ Total = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11028; 208R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 208R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11028; 208R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11028; 210R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 210R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; 210R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 211V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 211V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11028; 211V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 211R = 0,13 @
Media = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11028; 211R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 211R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 213V = 0,16 @

ARV, MR, PM, 11028; 213R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 213R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 214R = 0,02 @
ARV, MR, PM, 11028; 230R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11028; 230R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 231V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11028; 231V = 0,10 @
Media = 0,12 @

ARV, MR, PM, 11028; 232R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11028; 245R = 0,08 @
ARV, MR, PM, 11028; 245V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11028; 245R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 245R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11028; 246V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 246R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11028; 247R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11028; 249R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11029; 16R = 0,03 @
Media = 0,11 @

ARV, MR, PM, 11029; 55R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11029; 83R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11029; 84R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11029; 96R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11029; 100V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11029; 106V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11029; 118V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11029; 189R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11029; 191V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11029; 229V = 0,3 @
Media = 0,03 @ Total = 0,09 @

ARV, MR, PM, 11031; 33R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11030; 14R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 14R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 14R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 15V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 15V = 0,2 @
ARV, MR, PM, 11030; 15V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 15V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11030; 15R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 15R = 0,03 @
Media = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11030; 16V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 27R = 0,24 @
ARV, MR, PM, 11030; 27R = 0,15 @

ARV, MR, PM, 11030; 27R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; 27R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11030; 34R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; 34R = 0,31 @
ARV, MR, PM, 11030; 34R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 34R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 35V = 0,16 @
Media = 0,16 @

ARV, MR, PM, 11030; 35V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 35V = 0,09 @
ARV, MR, PM, 11030; 35V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11030; 35R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 38V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 38V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 38R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11021; 168R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11030; 44V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 49V = 0,18 @
Media = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11030; 49V = 0,28 @
ARV, MR, PM, 11030; 49V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 49V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 49R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 49R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 49R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11030; 49R = 0,2 @
ARV, MR, PM, 11030; 50V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 50R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; 50R = 0,17 @
Media = 0,18 @ Total = 0,15 @

ARV, MR, PM, 11030; 50R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11030; 50R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 52R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 52R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 52R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 52R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11030; 53V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 53V = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 53R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 53R = 0,16 @
Media = 0,16 @

ARV, MR, PM, 11030; 53R = 0,18 @
ARV, MR, PM, 11030; 54V = 0,16 @

ARV, MR, PM, 11037; 98R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 98R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 98R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 98R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11037; 99V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11037; 99V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 99V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11037; 99R = 0,15 @
Media = 0,16 @

ARV, MR, PM, 11037; 99R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11037; 100R = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 100R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11037; 101V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 101V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11037; 101V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11037; 101V = 0,17 @
ARV, MR, PM, 11037; 101R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11037; 102V = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11037; 102V = 0,03 @
Media = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11037; 102V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11037; 102V = 0,19 @
ARV, MR, PM, 11037; 102R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11037; 102R = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11037; 103V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11037; 103V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11037; 103V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11037; 103V = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11021; 176V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11021; 180R = 0,12 @
Media = 0,06 @ Total = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11021; 180R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11021; 181V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11021; 181R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11021; 181R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11021; 70V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11032; 170R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11032; 171V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11032; 171V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11032; 171V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11032; 171R = 0,15 @
Media = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11032; 171R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11032; 171R = 0,15 @

ARV, MR, PM, 11032; 171R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11032; 171R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11032; 172V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11021; 192R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 72V = 0,10 @
ARV, MR, PM, 11030; 72V = 0,09 @
ARV, MR, PM, 11030; 72R = 0,10 @
ARV, MR, PM, 11030; 82R = 0,16 @
Media = 0,13 @

ARV, MR, PM, 11030; 82R = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11030; 83R = 0,12 @
ARV, MR, PM, 11030; 90R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 90R = 0,16 @
ARV, MR, PM, 11030; 99V = 0,27 @
ARV, MR, PM, 11030; 99R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11030; 100V = 0,02 @
ARV, MR, PM, 11030; 100V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11030; 100R = 0,10 @
ARV, MR, PM, 11030; 100R = 0,15 @
Media = 0,14 @

ARV, MR, PM, 11030; F 105V = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11030; F 105V = 0,15 @
ARV, MR, PM, 11030; F 105V = 0,2 @
ARV, MR, PM, 11030; F 105 V = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; F 105R = 0,13 @
ARV, MR, PM, 11030; F 105R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; F 105R = 0,14 @
ARV, MR, PM, 11030; F 106V = 0,03 @
ARV, MR, PM, 11030; F 107V = 0,13 @
Media = 0,13 @ Total = 0,13 @ **Total total = 0,13 @**

Registro 21843

Canaveta d'Ayguardent= Posiblemente metátesis de Cavaneta, diminutivo de Cabana, en castellano Cabán, medida antigua de capacidad para granos y líquidos de origen filipino equivalente a unos 74 litros o sea 6,2 @ de capacidad. Diccionario REA.

Pieles: Piel de Toro entre 15 y 45 kg, una media de 30 kg. O sea 2,81 @.
Si una Bala de pieles son 55 unidades y 154,6 @ dan 55 unidades, la bala de pieles de toro son 15,46 @.

Para el resto de medidas me remito al *Diccionari de Mesures Catalanes* de Claudi Alsina et al. Barcelona 1.996.

Apéndice documental

AGS, Est, 2981

Relación de embargos y represalia general contra bienes de Ingleses de orden de Su Majestad en el reyno de Valencia 15 de septiembre de 1.655, como represalia por los ataques contra Santo Domingo y Jamaica a principios de dicho año.

Embargos a residentes ingleses en Alicante 120.000 reales

Carabela de Juan Yuins inglés surta junto a las salinas de La Mata Alicante, valorada en seiscientas piezas de a ocho, esperando a cargar sal, sin carga alguna, y finalmente en 4.800 reales
=124.800 reales

Antonio de Rosas, mercader, manifiesta haber comprado de Francisco Rato ropas inglesas pero le hallaron un poder de un corredor por estimación de 6.000 reales

Basilia Hernández, viuda, confesó deber a Ricardo Onzell y Compañía, ingleses, 26.318 reales con fecha de 23 de mayo de 1.652, pero consultado el libro de cuentas aparece pagado a cuenta 8.536 reales quedando, por tanto, 17.785, a deber.

En casa de Juan y Francisco Rato se hallaron 5 paquetes de pimienta a 5 @ cada uno y en su escritorio los despachos de Londres de haberle remitido mayor partida de pimienta de Alicante a Valencia por valor de 3.000 reales.
=141.585 reales

Villa de Murviedro Miquel Mirón, notario, manifestó deber a Antonio Basset, mercedes inglés 1.400 reales con auto que pasó ante Melchor Morales, notario en 30 de agosto pasado de los cuales afirma quedar debiendo solamente 2.100 reales por haber pagado los demás.

El gobernador de Vinarós con carta de 18 de septiembre dio cuenta de haber embargado en poder de Antoni Llorenç, natural de Vinarós una partida de tabaco del Brasil propio de Arón Micó, inglés, residente en Alicante, la mitad del cual la había vendido por 1.660 reales y lo demás quedaba allí con efecto ordenándosele que lo beneficiase y que el precio estuviese en depósito hasta otra orden.
= 143.687 reales

Relación de escrituras de contratos llevadas a cabo por escribanos sobre transacciones de ingleses:

Gaspar Segura de Villena debe a Ricardo Onzell y Cia 2.200 reales de plata cedidos a: Domingo Larrea.

Martín Ortiz de Caudete debe a Isaach Triller 642 reales y medio.
Roque Blanes de Alcoy debe a Isaach Triller 642 reales y medio
Francisco Portis de Alicante debe a Guillermo Victor 1.000 reales
Pedro Boix y Pedro Escot de Alicante deben a Guillermo Victor 800 reales
Pedro Ramos de Muchamiel debe a Guillermo Victor 250 reales
Pedro Gallo, genovés residente en Alicante debe a Ricardo Puy 2.500 reales
Juan Luís de Adam de Alicante ha dicho que 3.000 reales
Juan Marco de Elig a Guillermo Victor 300 reales
=154.882

Jaime Tonelero a Guillermo Paulin 300 reales

Guillermo Estocles inglés a Guillermo Blandon 4.459 reales

Bautista Llàcer de Alicante a Guillermo Estocles 759 reales

Juan Elías a Guillermo Estocles 750

Antonio Basset a Guillermo Elías 193 reales

Jerónimo Galiana a Guillermo Elías 150 r

Jusep Izquierdo a Guillermo Elías 50 r

Mateu Pascual a Guillermo Elías 40 r

Juan López a Guillermo Elías 38 r
Fernando Sanchís a Guillermo Elías 30 r
Francisco Median a Guillermo Elías 60 r
Aurelio Amigó a Guillermo Elías 100 r
Darío Gutiérrez a Guillermo Elías 300 r
Gaspar Campos a Guillermo Elías 236 r
Miguel Pastor a Ricardo Puy 70 r
=162.417 r

Francisco Gil de Alicante a Isaach Tiller 1.000 r
Francisco Portes a Alexander Bens 414 r
Bartolomé Requena a un inglés anónimo 180 r
Juan Luís de Adama y Juan Fernández a Juan Ybins y Guillermo Blonden 24.407 r
Don Gerardo Ferrer a Guillermo Paulin 333 r
Manuel Botasso y otros de Valencia a Ricardo Onzell 97.982 r
Eugenio Jiménez de Murcia a Isaach Tiller 5.150 r
Lazaro Delmor de Valencia a Ricardo Onzell 4.300 r
Bautista Machando de Cartagena a Ricardo Onzell 1.245 r
Agustín Codar de Orihuela a Ricardo Onzell 1.504 r
Vicente Martí de Alcoy a Ricardo Onzell 2.984 r
Martín Ferrat de Orihuela a Ricardo Onzell 1.319 r
Francisco Amat a Ricardo Onzell 1.366 r
Antonio Roglá a Ricardo Onzell 1.423 r
Juan Pinos a Ricardo Onzell 2.136 r

Pedro Antón a Ricardo Onzell 7.819 r
Juan Fernández a Guillermo Blonden 24. 147 r y medio
Francisco Alcaraz a Ricardo Onzell 793 r
Don Rodrigo Celdrán de Murcia a Juan Ibins 7.000 r
Tomas Toledo a Juan Ibins 6.000 r
Diego Almansa a Juan Ibins 14.000 r
Juan Agustín Ansaldo a Juan Ibins 10.000 r
Andrés Pérez de Carrión a Juan Ibins 8.000 r
Vicente Gironés a Ricardo Onzell 1.559 r y medio
= 378.628 r

Pedro Malonda de Teulada a Roberto Lanch⁴²¹ 4.400 r
Carlos Lucas a Ricardo Onzell 2.710 r
Guillermo Paulín a Roberto Lanch 4.400 r
Don Juan Malla a Juan Ibins y a través de él a Arón Mico 1.403 r y medio
Pedro Martínez Paton a Roberto Lanch 2.584 r y medio
Manuel Rodrigues de Espinosa, portugués a Roberto Lanch 4.103 r y medio
Antonio Maltés de Xàbea a Roberto Lanch 300 r
Juan Felipe Vigó a Guillem Blonden 2.236 r
Juan Bautista Palavesino a a Guillermo Blonden 2.236 r
Pedro Nadal a Juan Ibins 600 r
Juan Bautista Civil a Antonio Basset 3.508 r
Juan Lanisol a Antonio Basset 4.093 r y medio
Bernardo Berger a Antonio Basset 850 r
Pedro Vitalis a Antonio Basset 1.597 r
= 410.414 r

Pedro Bordería a Antonio Basset 964 r
Pedro Orduño Sanson Len 500 r
Vicente Gironés a Ricardo Carey 660 r
Pedro Hernández a Antonio Basset 405 r
Bautista Llàcer a Ricardo Carey 1.270 r
Pedro Nadal a Ricardo Carey y, por él, a Ricardo Onzell 647 r
Francisco Falcó a Antonio Basset 300 r
Martín Colomina a Antonio Basset 353 r
Andrés Ivars a Antonio Basset 900 r
Juan Agulló a Antonio Basset 250 r
Cosme Rodríguez Antonio Basset y Ricardo Onzell 19.705 r
Jusep Beneyto a Juan Ibins 8.506 r
Juan Luís de Adame a Juan Ibins 8.733 r
Domingo Pastor a Juan Ibins 607 r y medio
Juan Paya a Juan Ibins 1.119 r
=455.332 r

Juan Lavisol a Juan Ibins 3.300 r
Juan Lavisol a Antonio Basset 4.200 r
Juan Clavería a Antonio Basset 7.801 r
Landomio Verdiel a Pedro Estorman 9.943 r

⁴²¹ Lunch

Juan Fernández de Rueda a Antonio Basset 2.413 r y medio
Francesc Pascual de Ochoa a Antonio Basset 3.880 r
Salvador Pastor a Antonio Basset 730 r
Baltasar Verdú a Antonio Basset 449 r
Landomio Verdier a Juan Ibins 3.797 r y medio
Manuel Rodríguez a Arón Micó 3.270 r
Gaspar Campos a Arón Micó 705 r
Gaspar Larrió a Alexander Bens 2.000 r
Cristóbal Mena a Guillermo Trivil 955 r
Miguel Pastor a Arón Micó 3.221 r
=404.996 r

Darío Gutiérrez a Arón Micó 364 r
Manuel Rodríguez a Guillermo Onzell 5.131 r
Miguel Ángel Colomina a Roberto Lanch 700 r
Francisco Tormo a Juan Ibins 3.466 r
Juan Luís Adame de Alicante a Arón Micó 836 r
Jacinta Pascual a Guillermo Blonden 450 r
Juan Pascual a Pedro Arbe 400 r
Luís Artés a Ricardo Onzell 5.080 r
Jerónimo Abellà y otros a Guillermo Trivil 1.620 r
Gabriel Lucía, cirujano a Coltrop Baquer⁴²² 3.022 r y medio
María González a Antonio Basset 453 r
Juan Lavisol a Antonio Basset 3.910 r
Julián Cortés a Antonio Basset 500 r
=436.920 r
Pedro Silva a Guillermo Onzell 2.220 r
Joachim Ivars a Guillermo Trivil 536 r y medio
Nicolas Onoria a Ricardo Onzell 7.221 r
Jusepe Morello a Guillermo Paulin 39.732 r
Bartolomé Acame a Ricardo Onzell 477 r
Luís Álvarez a Juan Milles 26.400 r
Jacinto Sevilla a Arón Micó 2.000 r
Roque Blanes de Alcoy a Alexandre Bens 1.057 r
Manuel Rodríguez a Juan Ibins 500 r
Don Fernando Ferrer a Juan Ibins 1.333 r
Antonio Saura a Alexandre Bens 540 r
Jerónimo Segovia a Alexandre Bens 1.278 r
Ginés Sanchís de Orihuela a Alexandre Bens 1.290 r
=522.513 r
Francisco Bondía a Alexandre Bens 894 r
Sebastián Miralles a Alexander Bens 1.400 r
Gaspar Campos 1.400 r
=526.270 r

⁴²² Baker

Aproximación a la relación de carga de las naos

Las embarcaciones con nombre propio suelen ser las más importantes y aquellas con mayor capacidad de carga del orden de la nave y en segundo lugar la polacra o el patache. Así es posible hacer un pequeño seguimiento de algunas de las principales naves que surcaron las aguas de nuestro puerto a lo largo del periodo comprendido dentro de nuestro objeto de estudio.

De estas se ha seleccionado las naves por su mayor capacidad de carga. El seguimiento de las fechas puede ser una pieza útil para ser completada con los estudios de otros puertos que nos permitirá algún día reconstruir la pequeña historia de las embarcaciones y sus viajes.

Concordia de Marsella desembarca tres cargas: una en abril de 1.651, capitaneada por Miquel Àngelo Tealdo y otra en septiembre de ese mismo año también de Marsella con escala en Génova, pero capitaneada esta vez por Icaldo. Como el nombre y el barco es el mismo el apellido probablemente sea Tealdo e Icaldo probablemente una deformación del escribano que estuviera en aquel momento.

En la primera descarga entrega partidas de: pimienta y tabaco para Claudi Bussot; balas y ciruelas para Cristòfol Delmor; libros para Benito Durán; algodón hilado y goma arábica para Guillem Bertet; pimienta y algodón hilado para Baltasar Roys; pimienta para Andrià Cabedo; algodón para Miquel de Miquel; pimienta y algodón para Noé; algodón hilado, tabaco y caps para la viuda de Josep Moyà; balas para Baltasar Roys; libros para Juan Sansoni; cueros para Guillem Bertet; cajas para Bernardo Carrillo; algodón hilado para Glaudó Bertet y taburetes de nogal para Felip Iváñez.

En la segunda: papel de escribir y papel marca mayor moreno para Francisco Cases; papel de imprimir, papel de escribir, papel marca mayor moreno, papel marca mayor blanco y cebo para Manuel Botasso; libros para Juan Sansoni; cajitas para Frangelo; libros para Benito Durán; balas para Glaudó Bertet; balas para Ascanio Sobregondi; balas y cajas para Jaques Llop; libros para Jaques Adorno; calzas de algodón y cuadritos de papel para Estrevan Molina; sillas de baqueta para Pere Asensi y sombreros blancos de chico para un marinero.

La tercera vez, en marzo de 1.672 llega capitaneada por Peter Simó de Port Luis (Francia) con escala en Alicante y desembarca: sardina francesa y congrio para sí mismo.

Coltelajo, procedente de Cagliari capitaneada por Jacamo Antonio de Clechcs en abril de 1.651 y en diciembre de 1.651 procedente de Sicilia, con escala en Morvedre, capitaneada por Jacamo Antonio Clich y una tercera vez en abril de 1.652 procedente de Cagliari, capitaneada por Pedro Juan. En su primera singladura desembarca: trigo y garbanzos para Francisco Granada y trigo para Francisco Cases. En su segundo viaje descarga: trigo para Francisco Granara, para Ascanio Sobregondi, para Vignolo y Adorno, para Botasso y Francisco Rato, para Francisco Cases, y para Cristòfol Saboya. Y en su última estancia en Valencia descargó: trigo y pasa para Francisco Granara.

Deop, de Plymouth, capitaneada por Andrés Trust arriba a nuestras costas en noviembre de 1.651 y descarga: papeles de agujas de cabeza para Manuel Botasso y sardina para Gaspar Portalés.

El Baclamor de Falmouth, octubre de 1.651 capitaneada por Ricart Oltson, desembarca: sardina para Duarte de Silva; cueros de suela para Gaspar Portalés; claveles y fardos para Jogim Davit Celicofre y acanaladuras de plomo y perdigones para Joan Batiste Moyselo.

Ciutat de Lil de Marsella arriba en septiembre de 1658 capitaneada por Jogim Alberto y descarga: balas y papel para Mateu Guió; papel para Francisco Rato y Manuel Botasso; papel y balas vacías para Joan Ribera; balas, algodón hilado, verdet suela y caps para Lossants Vicent y anchoa y olivas para Napolitón.

Bon Camí, de Inglaterra, con escala en Alicante, capitaneada por Cristòfol Colman desembarca: tabaco, jengibre y acero para Joan Batiste Moyselo y acero para Pere Campamar.

Brasodoro, de Oristano, capitaneada por Juan Jacomo llega en abril de 1.652 y desembarca: trigo para Ascanio Sobregondi, Francisco Cases y Bernardo Adorno.

El Buen Suceso de Alicante capitaneada por Guillermo Sodón llega en marzo de 1.651 y descarga: sardina para Vicent Vilanova y tabaco para Antonio Albárnegues.

Campola Duque, de Cagliari, capitaneada por Joan Las, llega en mayo de 1.664 y desembarca: camas para Bernardo Adorno.

El Caçador procedente de Barcelona, con escala en Saint Maló, capitaneada por Mauricio Elmarier, arriba en diciembre de 1.659 y descarga: bacalao bretón para Julià Becar.

El Ciervo Dorado de Venecia capitaneada por Joan Moyà desembarca bermellón, cebada, clavazón y papel de estraza, a la atención de Joan Batiste Moyselo, y transporta “caps” a Alicante, Málaga y Cádiz.

El Cavall Marí, de Cagliari, capitaneada por Cornelio de Pere llega en julio de 1.652 y desembarca: trigo y queso de rallare para Ascanio Sobregondi.

El Diático capitaneado por Jorge Matías de Inglaterra con escala en Alicante desembarca una carga de azúcar y bacalao a la atención de Felip Cuper.

El Federico o *El Fadrique*, tal vez deformación de Frederick, capitaneado por Jorge Matías o Gorga Mathías desembarca en marzo de 1.667 procedente de Cádiz con encargos de sardina inglesa, hierro, plomo y tabaco a la atención de Jaume Cuper y de nuevo en marzo de 1.671 procedente de Inglaterra con escala en Alicante con partidas para Felip y Crisóstomo Peris, otra vez con sardina inglesa, acanaladuras de plomo y pimienta.

El Felipe procedente de Londres con escala en Alicante capitaneado por Tomas Gaule con canela y tabaco para Francisco Rato, Hernando Carrillo, Mateu Guió y el propio capitán que comercializa una cantidad en la ciudad de Valencia figurando como destinatario, quedando el resto de la carga como mercancía en tránsito con destino a Levante.

El Galgo procedente de Cádiz con escala en Alicante, capitaneada por March Antoni Carratín desembarca en febrero de 1.671 dos despachos de dátiles y olivas sevillanas a la atención de Felip Ybáñez mientras que el resto de la carga continúa ruta hacia Génova.

El Galgo Blanco de Galicia con escala en Alicante capitaneada por Amas Duchos con dos partidas de sardina y acero a la atención de Dámaso Arboleda.

El Gran Alexandre procedente de Barcelona, capitaneada por Joan Estéfano con envíos de Castaña, anchoa, queso, hierro viejo y estellas de pintas para Antonio Llombarts y que regresa en abril de 1.662 pero esta vez desde Sicilia y capitaneada por Mateus Silves con una carga de trigo para Adorno.

El León procedente de Lisboa con escala en Alicante capitaneada por Samuel Chaves desembarca en octubre de 1.674 azúcar para Bartolomé Fioravanti y tabaco para un marinero, quedando el resto de la carga para el propio capitán con destino en Liorna.

El Lleó procedente de Inglaterra con escala en Alicante, capitaneada por Ricardo Guifré desembarca carga en diciembre de 1.658 con destino a Joan Batiste Moyselo, sargas, baquetas, bacalao y sardina inglesa, pieles adobadas de becerros, tabaco, manteca y congrio.

*El Mercante de Alicante*⁴²³ con origen Terranova arriba nuestro puerto conducido por el capitán Roberto Huisquisen (anteriormente Vilquinson) a través de Alicante llega en octubre de 1651, con carga para Francisco Rato referida a Canela, bacalao inglés, plomo, acanaladuras de plomo, pimienta, ropa de lana, guantes gamuzas, pieles de becerro, baquetas de Moscovia, claveles manteca y sardina.

El Mercader d'Alacant de Inglaterra, con escala en Alicante, capitaneada por Roberto Vilquinson llega en diciembre de 1654, con encargos para Felip Peris, pimienta, manteca y goma de cerezo, Antonio Remírez de Orellana, sardina inglesa y balas, Manuel Botasso con Francisco Rato, azufre, Francisco Rato bengoys; Llàcer Delmor, algodón en hilo y el propio capitán tripitrapes y balas. *El Mercader de Alicante*⁴²⁴ de Folmonte con escala en Alicante capitaneada por Jorge Horcar que arriba en octubre de 1.674 con sardina inglesa, tabaco en hoja y semilla de tabaco para Felip y Crisóstomo Peris y regresa de Irlanda en diciembre, con escala en Alicante, capitaneada por Josué Orchard descargando: sardina inglesa y cueros para zapatos para Felip y Crisóstomo Peris; merces para Pedro Matón; hilo para Tomás Giberti y manteca para Gabriel Moyselo. En marzo del año siguiente también regresa con escala en Alicante con cueros de toro adobados de curtidor, arenque ahumado y arenque prensado, bacalao inglés, con destino a Felip y Crisóstomo Peris.

El Mercader de Bonaventura capitaneada por Juan Salmon desembarca en noviembre de 1.675 procedente de Londres con parada en Alicante con bayetas, claveles, canela, pimienta, vaquetas de Moscovia, acanaladuras de plomo, azúcar menudo y bacalao bretón a la atención de Felip y Crisóstomo Peris.

El Mercader de Maderas capitaneada por Bune que llega en diciembre de 1.674, capitaneada por Bune con encargos para Felip y Crisóstomo Peris como principal destinatario con cargamento de bayetas, anascotes, chamellots, azúcar, sardina inglesa, congrio, jengibre, medias de seda y semilla de tabaco.

El Mercader del Estrecho procedente Londres con escala en Alicante arribado en octubre de 1.675 al mando del capitán Roberto Brulong con partidas de pimienta, bayeta y hiero destinadas a Nicolás Denvila; de azúcar panet, vaquetas de Moscovia, pimienta, cera, y arenques destinadas a Juan Pedro Matón; sangalés y lienzo con destino a Tomás

⁴²³ Nos aparece anteriormente como *Mercader de Alicante* y *Mercader d'Alacant*, como *El Mercader de Alicante* y como *El Mercader d'Alacant*, posiblemente se trate de un problema de transcripción de la palabra Merchant como mercante o mercader por parte del escribano de turno pero es muy probable que se trate de la misma embarcación.

⁴²⁴ Posiblemente sea el mismo pero como hay un lapso cronológico considerable no lo hemos homogenizado por si acaso. También aparece como *El mercader d'Alacant*.

Giberti; pimienta, azúcar rojo, bayeta, tabaco del Brasil, lata y estaño con destino a Gabriel Moyselo y por último manteca y azúcar para Juan Pedro Matón.

Mercader de Barbada procedente de Venecia, capitaneada por Francisco Chançon, arriba en agosto de 1.663 y desembarca: cajas de acero, espejos, clavazón, cueros adobados y bayeta.

El Mor procedente de Lisboa y Alicante en septiembre de 1.663, capitaneado por Enrique Ayler con carga de azúcar y tabaco del Brasil para Felip Cuper, embalajes para Geroni Romero y azúcar, tabaco y palo Brasil con destino a Marsella.

El Oso Dorado procedente de Marsella en setiembre de 1.658 capitaneado por Tomás Enrique transporta lino, papel y bengoys a Joan Ribera, Lossants Vicent y Mateu Guió.

*El peixcador de la Balena*⁴²⁵ de Marsella que llega en agosto de 1.651, de Ámsterdam, con escala en Alicante, capitaneada por Rubert Volques⁴²⁶ y desembarca: mesas de pino, cobre rosetano, queso, espinetas, cajas, balas y lata para Ascanio Sobregondi; cristales de vidriera para Santa Catalina;⁴²⁷ hierro para la viuda de Josep Moyà; cajas de acero y libros para Manuel Botasso; libros, breviarios y ropa para Duarte de Silva; cajas para Juan López Burgos; cepillos para Pere Asensi.

Regresa desde Alicante, en septiembre de 1.652, con Lonbanch de Folchar, como capitán, y desembarca: vidrios de Venecia y espejos para Josep Molina de S Martí; quedando el resto como mercancía en tránsito.

En noviembre, regresa de Marsella, capitaneada por Luberto Folguer, trayendo: mantillas de encaje, bacalao bretón, castaña con cáscara a diferentes mercaderes; bacalao bretón, sombreros y cera amarilla para Celicofre; caps para Ferrán; tártaro, lino, azarcón, algodón hilado, avellana con cáscara y bacalao bretón para Guió; libros para Sansoni; caps y algodón blanco hilado para Cristòfol Delmor; tabaco, caps, castaña con cáscara y cajas de nogal nuevas para Claudi Bussot; caps y algodón hilado para Francisco Cases y seda y lana para Martín Lanazo.

En marzo de 1.653 regresa de Marsella capitaneada por Luberto Volques y desembarca caps para diferentes mercaderes, para Pere Roca, para Baltasar Roys, para Joan Batiste Bordes y para Francisco Cases; una bota para Claudi Bussot; algodón hilado, papel

⁴²⁵ Según el escribano aparece como Pexcador de Balenas, Pexcador de Balena y Peixcador de la Balena e incluso pescado de Ballena. Al final se ha unificado la grafía al uso mayoritario. El patrón parece Luberto Folch o Volques pero debe ser el mismo confundiendo la F y la V porque el barco es el mismo y el puerto también. La forma predominante parece Luberto Folques.

⁴²⁶ Se ha intentado homogeneizar la grafía por razones prácticas, no obstante si hubiera alguna duda la información es recuperable con arreglo al índice de patronos.

⁴²⁷ Son los que hoy podemos ver en Santa Catalina.

blanco y caps para Nicolas Denvila; algodón hilado y caps para Cristòfol Delmor; cuna para Celicofre y tabaco en rollo para Guillem Bertet.

En junio de ese mismo año, regresa el mismo capitán de Marsella y desembarca: cajas de lienzo y fustet para diferentes mercaderes; caps y tabaco para Claudi Bussot; caps, azarcón, algodón hilado, tabaco, lana, y goma arábica para Francisco Cases; sombreros y fustet para Vicent Prats; suela para Joan Sola; caps para Baltasar Roys; tabaco, caps y taburetes de nogal para Guillem Bertet.

En septiembre del mismo año regresa de Marsella y desembarca: caps para diversos mercaderes; fustet y caps para Vicent Prats; papel francés, algodoncito y tabaco en rollo para Joan Batiste Bordes; caps para el Convento de Vall de Cristo, para Mateu Rechil; mesa y taburetes de nogal para Guillermo Bertet; caps y algodón hilado para Claudi Bussot; caps, lino, algodón blanco hilado y tabaco en rollo para Francisco Cases.

Por último en diciembre regresa y descarga: caps para diversos mercaderes de Valencia y Alicante; nueces para Vicent Prats; caps y cajas vacías para Nicolás Denvila; algodón, papel blanco y taburetes de nogal para Joan Batiste Bordes; caps y vianda para Joachim Celicofre; algodón para Joan Batiste Baraxes; libros para Padres de Ara Cristo; papel blanco y cajas de nogal para Mateu Rechil; algodón, taburetes de nogal y caps para Vicent Prats; lana, papel y caps para Claudi Bussot; papel blanco, tabaco en hoja, incienso, algodón y caps para Mateu Guió; caps, cajas y papel blanco y algodón para Francisco Cases y caps, goma arábica, tabaco en rollo, algodón, guardarropa de nogal y mesa de nogal para Cristòfol Delmor y por último quincalla caps, algodón y tabaco para Guillermo Vertet.

El Peral, procedente de Terranova y Alicante capitaneado por Joan Pere Caldera que atraca en noviembre de 1.659 y desembarca cargas de bacalao, pimienta, canela a la atención de Bernardo Adorno; plumas y pipas para Cristòfol Delmor, taburetes y tela de colchón para Guillermo Ferrán y barrilla para Joan Pere Caldera y Guillermo Ferrán de nuevo.

El pescador de la calma, de Marsella capitaneada por Lobanch de Folchar nos trae papel de estraza, papel blanco y mantillas de encaje a la atención de Celicofre y Joan Batiste Bordes.

La Reche de Fisa, de Sicilia, capitaneada por Gerónimo Leonardo, llega en enero de 1.675 y desembarca: trigo para Antonio Maynón y Nicolás Denvila de forma conjunta y espejos para Pedro Matón.

El Salvador del Mon, de Cagliari capitaneada por Jaume Sosíes que atraca en mayo de

1.651 y transporta trigo a la atención de Francisco Granara; queso para Rafel Valls y Domingo Jauar; algodón hilado a Manuel Botasso; bizcocho y jamón a la marquesa de Quirra y a Miquel Domenech, bizcocho; frisetas para Pere Antoni Ballester y Rafel Valls; aceite para Antonio Sancho y lienzo para Francisco Rato; anchoa, dátiles y vianda para Lorenzo Marcilla y el obispo Minuarte.

Espera Mundo de Marsella, capitaneada por Nicolas Tim echa ancla en noviembre de 1.651 y transporta fardos y embalajes sin determinar a diversos mercaderes y además pimienta para Claudi Bussot; algodón hilado, goma arábica, ciruelas, queso y anchoas para Baltasar Roys.

Esperança Bona ventura, de Londres, con escala en Alicante, capitaneada por Joan Bant arriba en octubre de 1.674 con bacalao inglés para la viuda de Gaugier; con cueros de becerro adobados de curtidor; cajas de acero; tabaco inglés; tabaco en hoja; semilla de tabaco; tabaco cortado; sardina inglesa atención de Pedro Matón.

Grasso Dorado de Cagliari capitaneado por Jacamone desembarca en noviembre de 1.652 una carga de cebada para Ascanio Sobregondi y otra para Francisco Granada; otra de trigo para Manuel Botasso con Francisco Rato actuando de forma conjunta; una carga de anchoa y otra de queso para Francisco Cases.

Guirlanda de Rossa de Cerdeña capitaneada por Jacamone llega en junio de 1.658 con encargos de partidas de trigo para los herederos de Ascanio Sobregondi; Francisco Rato; Joan Batiste Moyselo; Bernardo Adorno y Francisco Granara.

Herido Enrico de Terranova, capitaneada por Matías Sem, llegada en noviembre de 1.652 con bacalao inglés a la atención de Manuel Botasso y Francisco Rato, la partida principal.

Irlanda de Rosa de Cerdeña con dos desembarcos uno en mayo de 1.652 y otro en agosto. En su primer desembarco, capitaneada por Jacamo Ivens entrega trigo a Ascanio Sobregondi; Francisco Cases y Bernardo Adorno y en su segunda visita, capitaneada por Jacomo Sen, la mercancía principal es el atún también para Ascanio Sobregondi y el barniz para Domingo Xaver.

El Jardí d'Holanda de Blanes, capitaneada por Joan Cornelio que desembarca en marzo de 1.659 con envíos para Bernardo Adorno de sardina francesa; atún viejo de ventresca y azúcar; y para Francisco Granara pimienta y papel de escribir.

*Jesús, María, Josep*⁴²⁸ de Gargueto, capitaneada por Alberto Bianco, atraca en enero de 1.671 y desembarca una carga de trigo para Vicent, Domingo Menor de Díez y otras cargas menores para diversos destinatarios.

JSH, María, Josep de la Pulla, capitaneada por Joan Batiste Guicheno llegada en noviembre de 1.665 desembarca azúcar para Juan Francisco Gaugier; papel blanco para Joan Batiste Fàbrega y Juan Ambrosio Camoyrano y Bertomeu Escuder y por último una cajita para los herederos de Ascanio Sobregondi.

Júpiter de Sicilia, capitaneada por Joan Fadrique de Sicilia desembarca trigo para Adorno y Tasso y libros para Francisco Valdés.

La caridad, procedente de Cagliari, capitaneada por Guillermo Narsó arribada en mayo de 1.652 desembarca dos cargas: una de trigo y otra de cebada a la atención de Manuel Botasso y Francisco Rato que actúan de forma conjunta.

La Catalina de Londres con escala en Alicante, capitaneada por Guillermo Erest que desembarca en agosto de 1.674 pimienta y acanaladuras de plomo para Felip y Crisóstomo Peris.

La Cecilia de Marsella, capitaneada por Antoni Baltasar que transporta cargas para Joan Ribera: tabaco, algodón hilado, papel, papel de imprimir y cera; Pere Canova: tabaco, obra de terra, cantarells, vasos y saleros; Mateu Guió: algodón, tabaco, papel de imprimir; Benito Perier: incienso, algodón ropa, tabaco; Cristòfol Delmor: suela, algodón hilado, papel de imprimir.

La Ciutat de Lleó tiene Marsella como sede de operaciones y viene a nuestro puerto en tres momentos en marzo de 1.658, capitaneada por Bribandes, en junio capitaneada por Vibert Aubertine y en noviembre capitaneada por Albert Vibé, desembarcando cargas para Mateu Guió: muebles: armario de nogal, guardarropa, sillas de baqueta, taburetes de nogal y 32 balas; otra vez Mateu Guió con 32 balas, papel de imprimir y fardos y a finales de año para Mateu Guió: papel, pieles de toro con pelo y castaña con cáscara y Totsants Vicent; goma arábica y coca de Levante.

La Concepción procedente de Ámsterdam con escala en Alicante, capitaneada por Francisco Ferrà llega en agosto de 1.671 con cargas para Antonio Maynón y Solano: hierro, pimienta, claveles, benjuí, azúcar panet, canela, bayeta y madera de Pernambuco; para Agustín y Crisóstomo Peris: pimienta, ropa de lana, azúcar panet; para Nicolas Denvila: pimienta y una caja de mantillas de encaje; para Felix Romero:

⁴²⁸ No confundir con la polacra de del mismo nombre de Antoni Rato de Génova ni con la polacra *Jesús, María y San Josep* de Andrea Novara de Marsella.

ébano, mantillas de encaje, claveles, pimienta, canela y bermellón; para Joan Batiste Gilardón: hierro, azúcar panet, canela y pimienta; para Tomás Giberti: bizcocho, baquetas de Moscovia y azúcar panet; y para Felix y Crisóstomo Peris: hierro, cera, benjuí y baquetas de Moscovia.

La Espedició procedente de Inglaterra con escala en Alicante en enero de 1.664 capitaneada por Duarte Matías desembarca en el grao de Valencia tres cargas de sardina inglesa y acanaladuras de plomo a la atención de Felipe Cuper en la ciudad de Valencia, mientras que una carga de tabaco va a nombre del propio capitán para la ciudad del Turia y otras dos cargas de sardina inglesa siguen su ruta hacia el puerto de Vinaroz y Barcelona respectivamente a la atención de Felip Cuper como principal destinatario en estos puntos de venta. Por su parte dicha nave la encontramos de regreso en el puerto de Valencia en diciembre del año siguiente procedente de Liorna con dos cargas de tabaco una para comercializar en Valencia a la atención de su capitán y otra de paso a Italia y por último una pequeña carga de sardina para Felip Cuper.

La Esperança procedente de Ámsterdam en octubre de 1.651 capitaneada por Joan Verlinyian desembarca cargas de lana, pimienta, canela, mesas de pino y fustán y 11 piezas de roba siguen viaje de paso hacia Flandes. Este mismo navío no volvemos a verlo hasta diciembre de 1.674 procedente de Sicilia con escala en Mallorca, capitaneado esta vez por Josep Cardilla que desembarca la carga principal de trigo para Antonio Maynón y otras mercaderías comerciantes menores menos una partida que sigue viaje hasta Cádiz.

La Espiranya es una nave proveniente de Londres conducida por el capitán Enrique Godens que desembarca en septiembre de 1.654 una carga de trigo, baquetas, sargas, anascotes, sempiternas y ropa de lana para Manuel Botasso y Francisco Rato actuando conjuntamente y otras mercaderías para comerciantes menores.

La Estrella del Día, de Terranova arribada en octubre de 1.654 al mando del capitán Guillermo Braulín desembarca una carga de bacalao inglés a la atención de Joan Batiste Moyselo.

La Figuera, llega de Marsella capitaneada por Redullo Martín en junio de 1.658, desembarca ropa, gala, algodón hilado y papel de imprimir para Bernardo Adorno, reservándole 200 balas de caps al mismo comerciante de paso para Ámsterdam y volvemos a encontrar esa misma nave de regreso en abril del año siguiente procedente de Civitavecchia con escala en Castellmare, capitaneada esta vez por Fradolfo que desembarca gala, algodón hilado, alumbre tártaro y ropa para Bernardo Adorno; y queso

y alcaparras para Francisco Granada.

La Industria arriba de Alicante el 4 de agosto de 1.674 capitaneada por Guillermo Bonrey Inglés descargando tres encargos: uno de azúcar para Tomás Giberti; otro de cueros salados para Nicolas Royer y otro de dátiles para Benito Perier. Y volvemos a encontrar esta embarcación de vuelta al puerto de Valencia a finales de mes, el día 30, procedente de Londres y Marsella. Posiblemente el primer dato esté mal dado o mal apuntado por el escribano porque si eso fuera así significa que a dicha nave le habría dado tiempo a volver a Londres y desde allí ir a Marsella directamente para llegar a Valencia en un tiempo record. Lo más lógico es que cuando el escribano apuntó en el primer registro Alicante como puerto de origen en realidad se tratara de Alicante como escala de dicho navío en su periplo entre Inglaterra y Marsella. A su regreso la embarcación viene capitaneada por Nataniel Grantan que desembarca ropa, goma, algodón, papel de Francia, verdet, gala, lino y sombreros para Felip y Crisóstomo Peris; algodón, verdet, papel de Francia, libros y queso para Manuel Guillot. Y por último lleva una carga de papel, mantillas de encaje, ropa de seda, algodón, gala, aceite de espliego, y mercaderías de paso a Tánger y Lisboa.

La Maglena de Sicilia capitaneada por Melchor Vicent desembarca dos cargas de trigo en marzo de 1.663 a la atención de Bernardo Adorno y Tomás Giberti respectivamente.

La María de Alicante, capitaneada por Romís Coll, desembarca sardina para Joan Batiste Moyselo y para Jogim Manyes respectivamente y bacalao inglés para Jogim Manyes.

La misericordia de Cagliari conducida por el capitán Felip Carriano arriba en abril de 1.660 y desembarca carga de queso para Ascanio Sobregondi; queso salado para Bertomeu Guefríon; tocino para Francisco Gonzalo y sémola para Bertomeu Costa.

La naranja de Terranova, con escala en Alicante, capitaneada por Guillermo Polín fondea en octubre de 1.675, y desembarca, por un lado, bacalao inglés para Felip y Crisóstomo Peris y, por otro, barriles, cajas de acero, vidrio y cajitas vacías para Antoni Puigcervera.

*La pata del hoso*⁴²⁹ de Marsella atraca en agosto de 1652 capitaneada por Enrique Juan y desembarca diferentes partidas para Celicofre: balas, cajas, tabaco en rollo y goma arábica; para Guillem Bertet: balas, sacos, lino, y una cama usada; para Brian Esteve:

⁴²⁹ *La pata del hoso* y *La pata del hoso dorado* son la misma embarcación que un escribano registra de forma breve y otro con el nombre completo porque suele coincidir el capitán y el puerto, así que lo trataremos como la misma nave.

pintas, estuches, rosarios; para Moyá: balas y tabaco en rollo; para Manuel Guillot: balas y taburetes. En junio de 1.658 la encontramos de regreso, conducida por el mismo capitán que desembarca servicio para Lossants Vicent: algodón hilado, verdet, suela, goma arábica e incienso y mercaderías embaladas y sin determinar para Nicolas Denvila, Batiste De Crú y Antoni de Rato. Y por último dicho navío vuelve a fondear nuestro puerto en agosto de ese mismo año capitaneado esta vez por Joan de Joan descargando papel, goma arábica y coca para Lossants Vicent balas para Batiste de Crú y clavazón para Francisco Rato por un lado y para Joan Batiste Moyselo por otro.

La principesa de Génova arriba en junio de 1.652 capitaneada por Cristòfol Múrtula y desembarca partidas para Manuel Botasso: algodón hilado, tártaro, latón, lata, azúcar candi, clavazón, mantillas de encaje, cera y pimienta; para Baltasar Roys: clavazón, cera, cañones de escopeta, tachas y libros encuadernados; para Remedio Muso: cerdos salados, cajas queso plasentino, sombreros, tocino, lienzo y sombreros de plata; para Josep Gómez: sillas de baqueta; para Manuel Botasso y Francisco Rato: papel de estraza y papel de escribir; para Jogim Davit Celicofre balas y barriles sin especificar el contenido de la carga; para Francisco Granara acanaladuras de plomo; para Cristòfol Delmor fardos sin especificar contenido de carga; para Gladó Bertet cebo; para Francisco Osteneli confitura y para Miquel Pessà arpones de red.

La Providencia de Inglaterra, con escala en Alicante, llega en tres momentos; el primero al principio de nuestro periodo en marzo de 1.651 capitaneada por Guillermo Randal y desembarca arenque ahumado, pimienta y congrio para Duarte da Silva en Valencia y le reserva tres partidas de sardina para el mismo comerciante pero en calidad de mercancía con destino a Castellón, Génova y Liorna, que en consecuencia se trata de mercancía en tránsito. La segunda vez que vuelve esta embarcación al puerto de Valencia es en abril de 1.674, de Londres, con escala en Alicante, capitaneada esta vez por Natanael Derret y desembarca baquetas de Moscovia, pimienta, azúcar panet, calzas de embotar, anascotes, canela, bayeta, claveles, acanaladuras de plomo y hierro en barra; para el propio capitán en nuestra ciudad: pimienta, acanaladuras de plomo, jengibre, índigo, arenques, manteca y estaño. Y por último regresa en noviembre del año siguiente procedente directamente de Terranova, capitaneada esta vez por Jaume Eptocans con bacalao para Pedro Matón.

La Regina, de Marsella capitaneada por Duart Ques, con cargas para Guillem Bertet: matillas de encajes, libros, cajas vacías de nogal, cama de nogal, sillas, colchones, gala, puntillas, clavazón, cama, clavazón, hilo de Génova y lino; para Mateu Guió: goma,

achicoria, algodón, tabaco, matillas de encajes y para diversos mercaderes: matillas de encajes.

La Serra de Alicante, capitaneada por Nicolas Pech⁴³⁰ llega en octubre de 1.651 y desembarca sardina, congrio, anascotes y baquetas para Antoni Remírez de Arellano; perpetuanas, baquetas, medias de lana y balas para Vicent Vilanova; pimienta para Duarte Da Silva; sardina para Joan Batiste Moyselo y manteca para Cristòfol García.

La Sicilia, de Marsella, fondea en nuestro puerto en marzo de 1.659 y de nuevo en junio del mismo año, capitaneada en la primera ocasión por Baltasar Esteve y a partir de la segunda vez, en adelante, por Baltasar Antoni. En el desembarco de marzo de 1659 se despacha encargos para Mateu Guió: hierro, aceite y botas vacías; para Lossants Vicent: goma arábica, coca de Levante y balas; para Manuel Guillot: goma arábica y balas; para Joan Ribera: algodón hilado, pimienta, y balas; para Benito Perier: libros; para Manuel Guillot y Pere Monar: taburetes y mesas de nogal; para Hernando Carrillo: tabaco; para Andreu Da Silva: tabaco; para Cistòfol Delmor: tabaco; para el Convento de Predicadores libros; para Batiste de Crú: balas y para Nofre: lápidas.

En el desembarco de junio se despacha encargos para Peris Felip: cera cruda; para Mateu Guió: libros; para Glaudi Metge: libros; para Cristòfol Delmor: ropa y tabaco; para Mateu Regil: libros; para Joan Ribera: pieles de camello y ropa; para Batiste de Crú: ropa; para Gaspar Sabata: ropa; para Benito Perier ropa y para Guillermo Bertet: lienzo crudo.

En abril de 1.660 se desembarca mercancía el día 8 y veinte días después regresa de nuevo con carga, suponemos que del mismo puerto y con el mismo capitán, aunque el escribano no lo dice. En la primera arribada descarga balas y taburetes de nogal para Claudi Baurrión; balas para Bernardo Carrillo; balas para Manuel Guillot; cera amarilla para Felip Peris; libros para Carlos Metge; balas para Joan Boyra; balas para Benito Perier; baquetas de Moscovia y balas para Antoni Gauche; papel de imprimir, balas y cueros para Cristòfol Delmor; papel de imprimir; balas, algodón, lino y tabaco para Mateu Guió; lino, algodón, cera, verdet y balas para Antoni Franguelo y balas para Guillermo Bertet.

En la descarga del día 28 se entrega libros y azúcar blanco a Regil Mateu y a la familia Celicofre.

Y por último en la entrega del mes de junio tenemos balas y algodón para Lossants

⁴³⁰ El puerto de origen es Alicante pero el apellido del capitán parece inglés, ¿Peck?

Vicent; lana y balas para Batiste de Crú; algodón hilado, cera y balas para Gabriel Javert; balas y papel de estraza para Guillermo Bertet; balas y algodón hilado para Mateu Guió; balas y algodón hilado para Batiste Bordes y Manuel Guillot, Claudi Baurrión, Vicent Prats, Hernando Carrillo, Cristòfol Delmor, Claudi Bayart, y Joan Ribera reciben balas.

San Jaques de Marsella llega capitaneada por Jaues Pivens en julio de 1.675 y regresa de Alicante en agosto de ese mismo verano, descargando en su primera visita: merces, incienso en polvo, gala común, azafrán salvaje y tabaco para Manuel Guillot; merces, verdet, dragante, algodón, estuches, lino, tabaco, papel blanco y cueros de toro con pelo para Nicolas Royer; tabaco, verdet y merces para Jacques Fontana; papel blanco, lienzo, algodón, incienso en polvo, verdet, merces, libros, quincalla y cajas de nogal vacías para Felip y Crisóstomo Peris; para Joan Martínez merces; para Jacques Pivens merces y para Manuel Guillot jengibre y manteca. En la última descarga de agosto se despacha: hierro en barra, jengibre, borraques, agujas, lata, plumas, latón, baquetas de Moscovia y palo Campeche para los herederos de Cristòfol del Mor; acanaladuras de plomo para Cepriano Moya; lienzo y azúcar candi para Gabriel Moyseló; tabaco del Brasil para Antoni Causa; azúcar para Felip y Crisóstomo Peris. El escribano anota que no debe pagar porque lo que tenía que pagar ya fue satisfecho en su primer viaje procedente de Marsella a carta 233.

Sta Cecilia de Cerdeña arribada en junio de 1.658 capitaneada por Antoni Baltasar descarga trigo dirigido a los herederos de Ascanio Sobregondi; a Francisco Granada; a Antoni Ferret y Francisco Granda de forma conjunta; a Bernardo Adorno y a Francisco Cases.

Sta Creu i Ntra Sra del Remey, de Barcelona, con escala en Denia, llegada en enero de 1.653, capitaneada por Ambrosio Moro, descarga género a la atención de Vicent Medrano: muelas de molino, hierro, hierro roto, hierro común, bayeta roja, mantillas de encaje e hilo; para Lluís Viguet: alcaparras y para Francisco Llorera: cajas nuevas de nogal.

La Susana, procedente de Inglaterra fondea en octubre de 1.654, capitaneada por Felip Vriel, que despacha carga de azúcar, canela y tabaco para Francisco Rato; y tabaco para Claudi Bussot por un lado y para Andreu Da Silva por el otro.

La Virgen de la Guarda de Génova atraca en junio de 1651, conducida por Juan Antonio Arata y desembarca trigo y paellas para Ascanio Sobregondi; mantillas de encajes para el capitán en nuestro puerto; barriles para Jogim Llorenç Davit Celicofre;

papel de marca mayor blanco para Francisco Cases; cajas para el provincial de los capuchinos; y porrones para los marineros.

La Virgen del Carmen, procedente de Barletta, echa ancla en mayo de 1.670, capitaneada por Cosme Escaso y descarga trigo para Juan Bernardo Adorno; y cerámica para el capitán y para Gerónimo Lobo.

L'Aguila Negra de Terranova, capitaneada por Joan Savai arriba en noviembre de 1.658 y descarga bacalao bretón para Dámaso Arboleda.

Leal Charlie de Londres, recalca en Alicante, fondea en nuestro puerto en diciembre de 1.675 capitaneada por Josué y desembarca bacalao bretón para Felip y Crisóstomo Peris.

León Coronado de Oristano, capitaneada por Guillermo Tendero, arriba en mayo de 1.652 y descarga trigo para Ascanio Sobregondi, Bernardo Adorno, y Alexos Bartolo y una partida de queso para Bernat Costa.

Les Armes de Zelanda, de Terranova, capitaneada por Joan Longordia, llega en noviembre de 1.658 y descarga bacalao para Dámaso Arboleda.

Lesta de San Cristóbal, llega, con el capitán Ricardo Bona, en marzo de 1.654 y descarga tabaco inglés, baquetas, arenques ahumados, tabaco del Brasil y tabaco podrido para Francisco Rato.

Los Tres Reyes, fondeada en mayo de 1.663, procedente de Marsella, al mando del capitán Teodor Joan, descarga para Antoni Gaugier: papel de imprenta, algodón hilado y balas; para Felip Cuper: tabaco francés; para Lluís Guió: tabaco francés, algodón hilado, mesas y taburetes de nogal; para los Celicofres tabaco francés, algodón, algodón hilado y balas; para Geroni Romero: balas, verdet, y papel de escribir; para Jaques Planson: balas, armarios y alacenas de nogal; para Mateu Guió: lino; para Guillermo Ferrán: gala y algodón hilado; para Geroni Pagés balas y algodón hilado y para el resto de destinatarios balas.

M^a Sm^a de la Gracia, de Sicilia, echa amarras en junio de 1654, capitaneada por Juan Habram, y descarga trigo para Francisco Granda y Ascanio Sobregondi respectivamente.

Maçó de Alicante, capitaneada por Raymundo Baderno atraca en mayo de 1.654 y descarga envíos para el conde de Parcent: cuadros y guarniciones, paños y tabaco en rollo; incienso y dátiles para Bertomeu Costa; acanaladuras de plomo para Cristòfol Fuster; palo Brasil para Gaspar de Puertolés; aros para Ascanio Sobregondi y tabaco en rollo para Claudi Bussot.

Marco Corsio de Cagliari, capitaneada por Fadrique Antón, llega a Valencia en marzo de 1.662 y descarga trigo y cebada para los herederos de Ascanio Sobregondi.

Marco Escurós de Ámsterdam, con escala en Alicante, capitaneada por Joan Bengardent llega en agosto de 1.670 y descarga para Pedro matón: pimienta, baquetas de Moscovia, azúcar panet y lana; para Tomás Giberti: pimienta, azúcar panet, plumas de escribir y chamellots; para Geroni Romero: azúcar panet; claveles, ropa, canela, baquetas de Moscovia y palo Campeche; para Pere Ripollés: pimienta, azúcar panet, baquetas de Moscovia y claveles; para Nicolas Denvila: pimienta, paquetes, ante, ropa y ropa de lana; para Geroni Romero: bayeta, ropa, azúcar panet y colchas; para Miquel de Segura: añil, cochinilla y drogas; para Antonio Maynón y Solano: pimienta; para Pedro Matón: hierro; para los Celicofres blavet y para Juan Bergandent claveles.

Montanya de Sal de Cagliari, capitaneada por Reynaldo de Cornelio, llega en mayo de 1.653 y desembarca cargas de trigo para Bernat Adorno, Ascanio Sobregondi, Francisco Cases y Manuel Botasso y Francisco Rato en unión. Y regresa en noviembre de 1.654, capitaneada por Hernando Cornelio con trigo para Francisco Granada y Francisco Cases.

Mor Mançana Dorada de Ámsterdam, con escala en Alicante, capitaneada por Joan Sent, arriba en septiembre de 1.663, y descarga: azúcar, hierro, aros, balas y canela para Juan Bernardo Adorno.

Naten de Londres, capitaneada por Elies Cleb, llega en marzo del 54 y descarga: sardina inglesa, acanaladuras de plomo, pimienta, mantillas de encajes, arenques ahumados y azúcar de pilón para Francisco Rato; cañas de fistula para Jordi Méndes.

Nelandia de Alicante, capitaneada por Andrés Cervantes, llega en noviembre del 65 y descarga para el propio capitán como destinatario en Valencia.

Neptuno, capitaneada por Martín Olot, procedente de Sicilia en febrero de 1.652, regresa una vez, en mayo de ese año, en septiembre, capitaneada por Martín Sols desde Cagliari, regresa de nuevo de Marsella, al mando Martín Sols y por último al mando de Brian Larson desde Alicante en noviembre de 1.665. A lo largo de estos cinco periplos descarga las siguientes mercancías: trigo, mulas, copas, literas, cajas y baúles, para Francisco Granada pero siendo el receptor don Etevan; taleros de plata y libros encuadernados para Jacomo Ruffo; un frangote para Lázaro de Ugarte; seda, lana, jubón de tela de oro, cajitas e hilo escogido de lana para Gabriel Sanchís; bandejas para Juan Enrique y cajas para Andrea Bonfiló. En la segunda descarga se despacha: trigo y jamones con tocino para Francisco Granada; trigo para Jacomo de Micó; cebada para

Juan Francisco Ferrara; caballos, jamones con tocino, queso y vianda de pasta para el conde De Fuera; jamones con tocino y vianda de pasta para De Valencia; garbanzos para Domingo de Nápoles. En septiembre desembarca trigo para Francisco Granada; Ascanio Sobregondi y Manuel Botasso y Francisco Rato actuando conjuntamente; yeguas, caballos, cajas y vianda para el marqués de Villasidro; cerdos con sus menudillos para Juan Gabriel Gómez y bizcocho blanco para Esperanza Vagnelo. En el último envío se desembarca: goma arábica, algodón hilado y caps para Cristòfol Delmor; papel de estraza, papel blanco y caps para Celicofre; verdet, azarcón, goma arábica, anascotes, tocino y algodón hilado para Francisco Cases; algodón hilado y caps para Claudi Bussot; caps para Guillermo Verdet y azúcar para Geroni Romero.

Nostra Senyora de la Guardia, de Marsella, capitaneada por Juan Antonio Arata, atraca en noviembre de 1.651 y desembarca: tabaco, balitas y mantillas de encajes para Claudi Bernat; fardos, cajas, balas, lana de colchón y mantillas de encajes para Baltasar Roys; algodón hilado y escayola para Francisco Cases; azufre para Nicolás Denvila y Benito Durán; libros para Benito Durán; colchones para Geroni Romero; balas y azufre para Vicente Prats y Glauó Vernet respectivamente.

Nuestra Senyora de Loreto, de Sicilia, capitaneada por Josep Batiste Carnó, arriba en octubre de 1.662 y desembarca trigo para Bernardo Adorno y papel de escribir y papel de imprimir para Agustín Moyselo.

Nostra Senyora de Luca, también de Sicilia, capitaneada por Miquel Xabe, desembarca en abril de 1.664 cajas de acero e incienso para Antoni Oliver y figuras de mármol para el marqués de San Román.

Nostra Senyora de Samalo, de Alicante, capitaneada por Ricardo Gronlife, atraca en octubre de 1.651 y descarga bacalao inglés y baquetas de Moscovia para Manuel Botasso y Rato actuando en conjunto.

Nostra Senyora de Sant Josep, proviene de Génova y va capitaneada por Joan Batiste Botasso que descarga los siguientes pedidos: mantillas de encajes para Manuel Botasso; papel de marca mayor moreno, papel de estraza, embutido, azufre y cebo para Francisco Cases; guitarras y cañones de arcabuz para Juan Andrea Sanguinetto; cajitas, cañones de arcabuz, hojas de espada e hilo blanco para Francisco Petorroja; mantillas de encaje, cuadros, escritorios, mesas de baqueta, cerámica y cajitas para Antonio Galiana, pero lo recibe Gaspar Borrell; cajitas y cáñamo para Alberto Balbi siendo fiador suyo en los dos envíos Manuel Botasso y resultando receptor del envío de cáñamo Domingo Piaja.

Nostra Senyora del Carme, llega en abril de 1.660 procedente de Cagliari, capitaneada

por Juan Antonio Burro, regresa, procedente de Sicilia, en mayo de 1.664, capitaneada por Honorat Julián y vuelve una vez más en 1.670, capitaneada en esta esta ocasión por Joan Batiste Savignon, procedente de Génova. A lo largo de estas tres actuaciones la embarcación despacha el siguiente género: Durante el primer desembarco remite: trigo para los herederos de Ascanio Sobregondi; sémola para Batiste Brusso; queso de Menorca para Joan Salva. En el segundo desembarco se despachan cargas de sémola para Batiste Brusso y de trigo para el cónsul de franceses. Y durante la última arribada se entregan encargos de trigo a la atención de Geroni Romero y Juan Bernardo Adorno, respectivamente; papel blanco de escribir, papel de escribir, papel blanco marca mayor, papel moreno marca mayor y papel Grossotto a Joan Batiste Fàbrega; papel blanco marca mayor, papel de escribir, papel moreno marca mayor, papel protocolo blanco e hilo de hierro para Joan Agustí y Gabriel Moyseló; telas e hilo para Antonio Maynón y Solano; papel blanco de escribir, papel de escribir, papel moreno, papel blanco marca mayor para Jacamo Montero; sillas de hilo de cáñamo para Antoni Serra, Llàcer Riquer y Campos respectivamente; papel de escribir y cueros adobados de curtidor para Joan Agustí y Gabriel Moyseló; papel de escribir para Francisco Gaugier; sillas de hilo de cáñamo, escritorios, botijos, platos, cerámica, fideos, clavazón, papel de escribir, sillas de nogal encordadas y aros para Tomás Giberti.

Nostra Senyora del Pilar capitaneada por Victor Papagni actúa desde puertos sardos, a lo largo de tres años comenzando llegadas que se producen la primera en mayo, procedente de Oristano y procedente de Cagliari en los demás casos. La segunda llegada se produce en noviembre de 1.651; la tercera en febrero, la cuarta en abril, de 1.652, en ambos casos y por último la quinta en julio de 1.653.

En su primera visita a nuestro puerto desembarca: trigo para Miquel Fiol, Cristòfol Saboya, Ascanio Sobregondi, Francisco Cases, y Bartolo Alexos, así como baúles, ropa usada y caballos para el marqués de Villasor; jamones para Jacomo Palacín; cerdos y sobrasada para Miquel Fiol; papel de imprimir y fustet para Manuel Botasso y miel para Glaudó Bertet.

En su segunda visita entrega: trigo y sillas a Ascanio Sobregondi; trigo y papel de imprimir a Manuel Botasso y trigo a Juan Bernardo Adorno; cajitas a Nicolas Raymundo; papel de imprimir a Glaudó Masó; arpones de red para Geroni Romero Mayor; Vianda de pasta para Madalena Pin; merces para Gojart Grenart; arroz de pasta para Joan Casanova y vianda de pasta para Bertolo Alexos.

En su tercer periplo descarga trigo y vianda de pasta para Ascanio Sobregondi; trigo

para Manuel Botasso y Francisco Rato; vianda de pasta para Francisco Escalier y Madelana Pi, respectivamente; laminetes, cuadritos, y vianda de pasta para Francisco Vidal; caps y ropa usada para Francisca Pondago y vianda de pasta para Juan Gabriel Gómez.

La cuarta vez despacha trigo para Ascanio Sobregondi y Manuel Botasso y Francisco Rato; caballos, jamones con tocino, queso salado, vianda de pasta y atún para el duque de Vexar; niños Jesús, vianda de pasta, sémola, escritorios de ébano y concha para Josep Datilo; cerdos con sus menudillos para Josep Gabriel Gómez; vianda de pasta, sémola, bizcocho y jamones con tocino para Guillem Tornés; pieles de marta para el marqués de Querra; bizcocho para Laudomirós; pieles de toro con pelo para Manuel Botasso y Francisco Rato de forma conjunta; cerdos para Pedro Mercader; queso, queso de rallar, jamones y bizcocho para Pere Casanova; una partida de vianda de pasta para el capitán y bizcocho para Landoma Ros.

Por fin en su última singladura entrega trigo, viandas, almidón, queso salado y caballos a Ascanio Sobregondi; trigo a Juan Bernardo Adorno, a Manuel Botaso y Francisco Rato que compran juntos; tocino y cerdos a Juan Bernardo Adorno; trigo a Llàcer Delmor pero recibe Ascanio Sobregondi; caballos, yeguas, cebada, jamones con tocino y mantillas de encajes para Miquel Castellot; yeguas, tocino, vianda y cajas para el marqués de Guerra; bizcocho para Pere Vendrell; bizcocho y astas de toro para Nicolau Conte; vino y vianda de pasta para el virrey de Valencia; camisas y vianda de pasta para Miquel Castellot; jamones con tocino, almidón y bizcocho para Basilio de Castellví; jamones con tocino para Pedro de Caspe.

Nostra Senyora del Rosari llega en marzo de 1.654, procedente de Sicilia y de nuevo en diciembre de 1.663, procedente de Cagliari, capitaneada la primera vez por Luca del Cante y la segunda vez por Francisco Grandoni. En su primera visita desembarca un par de partidas de trigo para Francisco Granada y para Ascanio Sobregondi respectivamente. Y durante su segunda estancia es entregaron dos envíos de trigo para los herederos de Ascanio Sobregondi y para Bernardo Adorno y una última entrega de sémola para Bertomeu Costa.

Nostra Senyora del Roser fondea nuestro puerto en cuatro ocasiones: la primera en septiembre de 1.654 procedente de Génova, capitaneada por Damià Enrich, la segunda en noviembre procedente de Cagliari, capitaneada por Lucas Delcante, la tercera en noviembre de 1.659 procedente de Cerdeña, capitaneada por Antoni María Taxada y por último en mayo de 1.667 procedente de Messina, capitaneada por Felip Sarga.

En su primer trayecto desembarca: papel marca mayor moreno, papel, marca mayor blanco y papel de Estraza para Francisco Cases; tocino para Miquel Carreras; clavazón, acero, hilo de Saló, lata de latón, fideos y cebo para Antoni María Franguelo; papel de escribir para Francisco Rato; papel de escribir, papel de imprimir, papel de estraza, hilo de hierro, hilo de Saló, calderas, clavazón, baquetas, hierro, fideos y sierras para para Manuel Botasso; cuadros, algodón, hilo de Saló, clavazón y papel de estraza para Tomás Giberti; cebo para Manuel Gigó; paellas, palas, candiles, papel de escribir y papel de estraza para Francisco Rato; clavazón, baquetas de Moscovia, papel de imprimir, papel de estraza, lienzo crudo, y papel de marca mayor para Joan Batiste Moyselo; sombrerera para Francisco Granada; telas y confitura para Llorenç Davit Celicofre; papel de escribir para Francisco Cases; taburetes de baqueta, cerámica, cuadros, cera y clavazón para Antoni María Franguelo; pimienta para Francisco Rato y aros para el oficio de boteros.

La segunda vez que fondea nuestras aguas desembarca: trigo, tocino y cerdos para Francisco Granada; atún para Lucas Delcante; atún de ventresca para Asige Honusardi; cominos para Bertomeu Boxan; cajitas, espineta, jamones con tocino, y queso para Gerónima Berlanga.; cajas para Ana María Salelles; una alfombra grande para Llàcer Delmor y tocino para Francisco Granada.

En su tercer recorrido descarga trigo para los herederos de Ascanio Sobregondi, por un lado y para Bernardo Adorno por otro; proporciona vianda de pasta, tocino y queso, espejos, confitura y bizcocho a Pere Asensi; vianda de pasta para Gaspar Mascarós y por último un pedido de cajas, barril de hierro, jamones con tocino, y cajitas para el gobernador de Valencia.

Y la última vez que tenemos noticia d esta nave desembarca trigo, merces, longaniza, turquesinas, gafas, ramos para la iglesia, calzas de seda en bota, cuadritos, toallitas de seda, fajas de seda y espejos medianos con guarnición negra para el entonces capitán de la nave a la sazón Felip Sarga.

Nostra Senyora del Roser y Sant Antoni de Padua, de Génova, llega en octubre de 1.653 y en febrero de 1.654, descargando en su primera singladura al mando del capitán Antoni Llombarch: papel marca mayor blanco, papel de estraza, papel de escribir, papel de protocolo, azúcar pilón, tartán y canela para Francisco Cases; caps para Ascanio Sobregondi; caps y confitura para Constantí Sernessio; cajas vacías de baqueta para Francisco Granada; barrinas, hilo de hierro, cerámica de Génova, botijos, papel de escribir, papel marca mayor moreno, papel de estraza y papel de imprimir moreno para

Manuel Botasso; clavazón, papel moreno, papel de estraza, papel marca mediana moreno, cobre y goma arábica para Joan Batiste Moyselo; mantillas de encajes para Francisco Granada y para el confesor del virrey; papel de estraza, cerámica, mantillas de encajes, guarniciones de cuadros, cebo, suela, cuadros, escritorios de nogal y sillas de baqueta para Pere Antoni Franguelo; algodón hilado, baquetas negras, baquetas, azúcar candi, cebo, cantoral, guardarropas, cama de nogal, setas, y aros para Tomás Giberti; papel de escribir y papel de estraza, para Geroni Rato; sillas de baqueta para Juan de Roxas; cerámica de Génova para Francisco Forsán; cajitas para Joan Antoni Mursio; cebo y caps para Mateu Guió y cebo para Joan del Ostal.

Durante su regreso en febrero del año siguiente, capitaneada por Gregori Rapalo, procedente de Liorna vía Génova descarga la siguiente mercancía: cominos, papel de escribir, pan de azufre, alumbre, baladines e hilo de Génova, verdet, incienso en grano, goma arábica, algodón hilado, mantillas de encajes, papel de escribir, papel de estraza, papel de protocolo negro, papel marca mayor negro, papel de imprimir, papel marcas mayor blanco, y barrinas para Francisco Rato y Manuel Botasso, actuando juntos; hiero de Génova, Tartán, clavazón y mantillas de encaje para Joan Batiste Moyselo; papel de escribir, papel de estraza, papel marca mayor negro, papel de protocolo negro, papel marca mayor negro, papel marca mayor moreno para Francisco Cases; bacalao inglés, algodón hilado, baquetas negras, e incienso en polvo para Tomás Giberti; mantillas de encaje para Mateu Guió y para Lluís Guió respectivamente; paellas, cucharas de hierro colado y papel de escribir para Manuel Botasso; cebo para Francisco Rato; telas para Celicofre y paellas para Pere Antoni María Franguelo.

Nuestra Senyora del Roser y San Francisco, de Cerdeña, capitaneada por Joan Ambrosio Trabuch descarga en julio de 1.658 trigo para Bernardo Adorno, los herederos de Ascanio Sobregondi y para Francisco Granada; ventresca de atún, atún blanco y atún de bada para Francisco Cases, por un lado y para Bernardo Adorno por otro; queso salado para Francisco Granada y Joan Batiste Moyselo; mojama para Pere Asensi y Cristòfol García.

Nuestra Señora del Rosario y San Bernardo, de Sicilia, capitaneada por Juan Bautista Otone, fondea frente a nuestras costas en julio de 1.671 y desembarca: pilas e imágenes para Juan Bautista Burro; cerámica, botijos, platos para Vicent Vidal; tabaco del Brasil para el capitán de la nave y trigo para Vicent Domingo Menor de Díez.

La Nunciada, de Marsella, capitaneada por Imán Sinersen, arriba en febrero de 1.652 y descarga: tabaco en rollo, cajitas de nogal vacías, escritorio, taburetes de nogal para

Francisco Cases; balas para Celicofre; cajas para Plaudó Bertol y Guillermo Bertol actuando juntos; balas, cajas, cajitas, paquetes para los Celicofres; cajas para Nicolás Denvila; papel de Francia para Benito Durán y para Juan Sansoni, respectivamente; algodón hilado para Glaudó Vernat; caps y cajas para Claudi Bussot; tabaco en rollo para Baltasar Roys; balas y tonel para Francisco Cases; caps, balas y cajones para diferentes mercaderes; tabaco en rollo, cajitas de pino y queso para Batiste Baraxes; taburetes de nogal para Plaudó Bertet; libros para Vicente Prats e incienso en polvo y balitas para Joan Batiste Baraxes.

Princip, de Holanda, capitaneada por Guillermo, echa amarras en febrero de 1.658 y descarga: sardina y congrio para Carlos Delmor pero el receptor es Dámaso Arboleda; papel para Bernardo Adorno y manteca para Adorno Jofré.

Rey Davit, de Holanda, capitaneada por Andrià Simó, llega en junio de 1.653, y descarga sardina y arenque ahumado para el capitán resultando fiador Celicofre; y asimismo desembarca una partida de arenques ahumados podridos para Celicofre.

Roberto Ricardo, de Terranova con escala en Alicante, capitaneada por Foyg llega en octubre de 1.651 y desembarca bacalao inglés, acanaladuras de plomo y bayetas de Moscovia para Ricardo Onzell, resultando fiador Llàcer Delmor; descarga también una partida de pimienta para Vicent Vilanova.

S Antoni, de Cagliari, capitaneada por Joan Batiste Lupino, llega en febrero de 1.670 y descarga: trigo para los herederos de Ascanio Sobregondi, para Vicent Domingo Menor, y yeguas para Antoni Maynón y Solano; regresa en agosto de ese mismo año, desde Sicilia, capitaneada por Domingo Cantelme, arriba en agosto de 1.670 y descarga trigo y para Vicent Domingo Menor; y vuelve en octubre siguiente capitaneada esta vez por Bernat Calafat y descarga: trigo para Antonio Maynón y Solano, Joan Batiste Fàbrega, Balastar Pasqual de Rubielos, Vicent Domingo Menor, Juan Bernardo Adorno, herederos de Ascanio Sobregondi, Diego Descalç Joan Capello y Pere Joan Roca; Caneles de Sen para Antonio Maynón y Solano; vianda de pasta para los herederos de Ascanio Sobregondi y caballos para Felip Penyagrossa.

S Climent, de Terranova, capitaneada por Joan Giralt, fondea en agosto de 1.652 y descarga: bacalao bretón con hueva.

S Francesc, de Mallorca, capitaneada por Josep Jamón, arriba en noviembre 1.663 y descarga: mulas, caballos, caps, jarras, queso y alcaparras a la atención de Pedro Santa Cecilia y del conde de Formiguera, así como una carga de sobrasada para Andreu Barceló.

S Glaudí, de Terranova, capitaneada por Guillermo Gaudó llega en octubre de 1.660 y desembarca bacalao bretón y bacalao sentinado para Dámaso Arboleda.

S Joan i S Llorens, de Inglaterra, con escala en Alicante, capitaneada por Guillermo Tosca, arribada en noviembre de 1.653, desembarca: sardina inglesa, acanaladuras de plomo, caps y mantillas de encaje para Francisco Cases; sardina y manteca para Francisco Cuper; y finalmente cuadros y guarniciones para cuadros para Mateu Llorenç.

S Jordi, de Terranova, con escala en Alicante, capitaneada por Nicolas Guevar, arriba en noviembre de 1663 y desembarca bacalao inglés para Geroni Romero.

S Josep, nos llega en cuatro ocasiones: la primera en febrero de 1.652, capitaneada por Sibra de Pedro, procedente de Cagliari, y descarga: trigo para Francisco Granada y bizcocho para Pere Asensi. La segunda arriba en mayo de ese mismo año capitaneada por Pedro Sinersen y descarga: trigo para Francisco Granada y para Ascanio Sobregondi. La tercera vez llega de Sicilia, en junio de 1.654, capitaneada por Jorge Habram y la segunda en septiembre del mismo año, desde Marsella, capitaneada esta vez por Camilo Blay. En su primera intervención descargó: trigo para Francisco Granada y Ascanio Sobregondi; un mantel para Antonio de Ayala y lino peinado para Gabriel Albarracín. En su segunda venida descarga el siguiente género: caps para Celicofre; tabaco, lino, caps, y algodón para Guillem Bertet; tabaco, caps y algodón para Cristòfol Delmor; algodón, caps, escritorios, sillas, cajas y tabaco para Vicent Prats; tabaco, algodón y caps para Manuel Guillot; caps para Claudi; papel de imprimir, caps y fustet para Nicolas Denvila; achicoria y caps para Mateu Guió; pimienta para Francisco Cases; papel para los frailes de San Juan de Ribera; libros para los frailes teatinos y caps para Camilo Blay.

S Josep y St Antoni de Padua de Cagliari, capitaneada por Pedro Mauricio, llega en enero de 1.665 y una vez más en octubre del mismo año y descarga la primera vez: trigo para Antonio Maynón y los herederos de Ascanio; coca y bizcocho blanco y negro para Úrsula Cola y queso salado para Diego Vicent; y en la segunda vez descarga: trigo para los herederos de Ascanio Sobregondi y para Antonio y cajitas negras para Josep Santa Cecilia.

S Juan, de Mallorca, capitaneada por Honorat Arnau, arriba en mayo de 1.654 y desembarca: hilo en cajas, aceite grueso, sillas grandes y estameñas para el capitán y trigo para Llàcer Delmor.

S Lluch, que arriba a nuestras costas en dos ocasiones, la primera en octubre de 1.653, capitaneada por Julià Guisardo, procedente de Terranova y la segunda en junio de

1.660, procedente de Sicilia, capitaneada por Cornelio Bram. En su primera singladura descarga bacalao bretón para Francisco Cases y a su regreso descarga trigo para Francisco Granada.

S Mauricio, de Barcelona, capitaneada por Agustí Boves, llega en mayo de 1.654 y descarga: tocino, cordellats, libros y menudillos para el capitán; escritorios, cochinilla, mantillas de encaje y caps para Joan Pau; libros en latín para Victoriano López; queso salado para Felip Peris y un baúl para Joana.

S Esteve, de Cagliari, llega a Valencia en dos viajes, en la primera ocasión, amarra en septiembre de 1.652, capitaneada por Juan Pedro Boix y descarga: trigo para Francisco Granada, para Manuel Botasso y Francisco Rato actuando en conjunto, para Ascanio Sobregondi y para Bernardo Adorno. En la segunda ocasión llega capitaneada por Onorato Bonifacio que echa el ancla en mayo de 1.653 y descarga: trigo para Ascanio Sobregondi.

S Joan Batiste, de Tolón, llega en junio de 1.652, capitaneada por Juan Pedro Solve y desembarca: cebada, trigo y tabaco en rollo para Duarte de Silva.

S Joan Evangeliste, de Manfredonia, capitaneada por Theodoro Reynaldo, llega en agosto de 1.652 y desembarca: trigo para Francisco Granada y azufre, cajitas y jamones con tocino para Duarte de Silva y regresa más tarde capitaneada por Pedro Esloz, en marzo de 1.670, desde Sicilia descargando: trigo, una figura de la Madre de Dios de los Desamparados de mármol, hongos, queso y anascotes.

S March, procedente de Túnez, capitaneada por Joan Clausell, llega primeramente en febrero de 1.651 y descarga: pipas de tierra e imágenes pequeñas de mármol para Daniel Cantín; cera amarilla para Josep Gisbert; vianda de pasta para Francisco Cases; dátiles de Berbería para Ignacio Royo; lana de colchones para Vicent Vidal; lana de colchones para Josep Castells; trigo para Josep Castell y para Ignacio Royo; dátiles de Berbería y cordobanes adobados negros para Claudi; y regresa en enero de 1.654, capitaneada por Felipe Glande, procedente de Liorna, con escala en Mallorca, y desembarca: pieles de baqueta, lino, chamellots, incienso en grano, algodón hilado y gavillas de hierro para Francisco Cases y una alfombra grande para LLàcer Delmor.

San Marcos i Ntra Sra dels Desamparats, posiblemente sea la misma embarcación que la anterior, el capitán es el mismo y el puerto de partida también, e decir Túnez, con escala en Mallorca. Llega en mayo de 1.651 y desembarca: trigo y sobrasada para Joan Batiste Sunyer; azúcar pilón para el capitán; mantillas de encaje para Joan Cola Pérez y cus cús para Guillem Torner.

S Matías i S Juan de Londres, procedente de Terranova con escala en Alicante, capitaneada por Hedvantegre llega en noviembre de 1.652 y desembarca: bacalao inglés para LLàcer Delmor, pimienta para Manuel Botasso y Francisco Rato; manteca, sardina y parrillas para Francisco Cuper.

S Nicolas, de Cagliari, capitaneada por Pedro Jansen llega en junio de 1.652 y desembarca trigo para Francisco Cases, para Francisco Rato y para Acanio.

S Pedro, actúa en dos ocasiones: la primera cuando llega en febrero de 1.552, capitaneada por Matías Foch, procedente de Ámsterdam, con escala en Mallorca, y la segunda en mayo del mismo año cuando llega capitaneada por Tomás Sibransen procedente de Cagliari. En el primer caso se desembarca: aceite, mero y sardinas para Vicent Vilanova; aceite y queso para Pere Roca, aceite para Miquel Fiol; aceite, queso, goma arábica e incienso para Domingo Jauar; aceite para Joan Vich; aceite y algodón hilado para Antonio Botasso; aceite y queso para Valls y Jauar; aceite, cerdos, menudillos y estameñas para Miquel Fiol; cajas para Jerónimo Paulín; queso para Rafel Valls y Jauar; cerdos y sémola para Bartolo Alexos; alcaparras para Jeroni la Calua; garbanzos y bizcocho para Joan Casanova.

En su segunda venida descarga: trigo para Francisco Granada, Francisco Cases, Francisco Rato, Ascanio Sobregondi y Rafel Valls respectivamente.

S Pere, amarra ante las costas valencianas en varias ocasiones pero posiblemente se trate de dos naves con el mismo nombre porque la primera llegada en agosto de 1.651, procedente de Sicilia, capitaneada por Tomàs Sibersen no ofrece problemas pero en el siguiente caso se observa que una llega el 3 de mayo de 1.653, procedente de Tabarca, capitaneada por Guillermo Alchila y la otra, con el mismo nombre, llega justo al día siguiente, procedente de Cagliari y capitaneada por Gerónimo Confalone, lo cual es muy raro, a no ser que se trate de dos embarcaciones distintas. Y algo de eso debe haber porque si nos fijamos en la siguiente arribada observamos que el 26 de octubre de 1.654 llega una nave de ese nombre procedente de Marsella, mandada por el capitán Garsían León y al día siguiente llega otra del mismo nombre comandada por Joan Saura procedente de Foradada. En diciembre de ese mismo año llega una nave de ese nombre capitaneada por Joan Pere procedente de Inglaterra; en noviembre de 1.658 llega un arribo de Terranova capitaneado por Joan Hay y, por último, en noviembre de 1.671 llega de nuevo, capitaneada por Diego Caydú, procedente de Terranova a través de Alicante como escala.

Como no hay tiempo para establecer cual es cual nos limitaremos a consignar la carga a

sus respectivos destinatarios.

En el desembarco de agosto de 1.651 se descarga: trigo para Francisco Granara.

En el desembarco del 3 de mayo de 1.653 se descarga: cajas y trigo para Francisco Granada; dátiles de Berbería para Landomia Domenech y Pere Asensi y por último sombreros para Guillermo Alchila.

En el desembarco del día siguiente se entrega trigo para Ascanio Sobregondi.

En el desembarco de 26 de octubre de 1.654 se entrega: algodón, tabaco, y goma arábica para Cristòfol Delmor; balas y lino para Claudi Bussot; balas para Vicent Prats; balas y botas vacías para Manuel Guillot; balas para Mateu Guió; algodón y balas para Celicofre; libros impresos para la Compañía de Jesús y balas para Guillem Bertet.

En el desembarco del día 27 se entrega trigo para Josep Taverner.

En el desembarco de diciembre se entrega sardina para Francisco Rato.

Y en su siguiente actuación se descarga: bacalao y cajas para Bernardo Adorno.

Por último, desembarca en su último viaje: bacalao bretón para Nicolas Denvila e índigo y barrilla para Antonio Maynón.

S Pere Bonaventura, de Cerdeña, capitaneada por Gerónimo Confalone, llega en julio de 1.653 y desembarca: trigo, atún de bada y atún de ventresca para Ascanio Sobregondi; atún de bada para Bonança; atún de bada y atún blanco para Pere Asensi y por último queso salado para Bertomeu Gefiori.

S Cotoni, de Cagliari, capitaneada por Juan Pedro Boix, llega en febrero de 1.652 y desembarca: trigo para Francisco Cases, Ascanio Sobregondi, Bernardo Adorno, Cristòfol Saboya y Jacinto Baysón.

Samuel, de Alicante, capitaneada por Juan Mengán, llega en agosto de 1.674 y desembarca: azúcar y acanaladuras de plomo para Felip y Crisóstomo Peris, por un lado y azúcar y jengibre para Cristóbal Zapata por otro.

San Agustín, de Sicilia, con escala en Alicante, capitaneada por Gerónimo Guichasa, atraca en abril de 1.663 y descarga: trigo para la familia Celicofre y azúcar menudo para Benito Perier y Pere Ripollés.

San Andrés, de Ámsterdam, capitaneada por Andrés Hugo, llega en diciembre de 1.662 y descarga: azúcar menudo, azúcar de panet, pimienta, canela, vigas de hierro, vergallinas, manteca, clavazón, baquetas y cajas para Bernardo Adorno.

San Antoni de Padua, de Liorna, capitaneada por Tomás Blanch de Liorna, arriba en febrero de 1.660 y desembarca: alumbre, azufre y arenques para el propio capitán, así como sémola para Bertomeu Escuder.

San Francisco, llega a nuestras costas en dos momentos: la primera vez en abril de 1.665, procedente de Mallorca y la segunda en junio de ese mismo año, procedente de Cádiz y Alicante. Durante su primera estancia desembarcó: trigo y aceite para los Celicofres; estambre, seda, aceite y cañones de bronce para Lluís Viguet; aceite para Andreu Barceló; mantas de marca mayor para Geroni Roselló. Durante su segundo recorrido, capitaneada por Jaume Bauló, se certifica que el navío navega sin carga.

San Francisco de Paula, de Terranova, capitaneado por Joan Pons, llega en noviembre de 1.663 y descarga: bacalao bretón, bacalao roto y bacalao mojado y sentinado para Nicolas Denvila y Felip Peris que actúan juntos.

San Jaques, de Marsella, capitaneado por Jacques Pivens arriba en julio de 1.675 y desembarca: merces, incienso en polvo, gala común, azafrán silvestre, y tabaco para Manuel Guillot; merces, verdet, goma dragante, algodón, estoraque, lino, tabaco, papel blanco y cueros de toro con pelo para Nicolas Royer; tabaco, verdet y merces para Jacques Fontana; papel blanco, lienzo, algodón, incienso en polvo, verdet, libros, quincalla y cajas vacías de nogal para Felip y Crisóstomo Peris; merces para Joan Martínez y Jaques Pivens respectivamente y por último jengibre y manteca para Manuel Guillot.

San Joan, de Londres, capitaneada por Joan Esquena, llega en septiembre de 1.654 y descarga: trigo y becerros para Manuel Botasso y Francisco Rato conjuntamente y manteca para Francisco Rato.

San Joan Batiste, arriba a nuestro puerto en tres ocasiones: en marzo de 1.658 capitaneada por Jogim Bernat, procedente de Hamburgo; en junio de 1.667, capitaneada por Benedicto Crubillera, procedente de Cagliari y en abril de 1.671, capitaneada por Pedro Gadea, procedente de Ibiza. A lo largo de estas tres singladuras dicha nave desembarca: bacalao inglés para Jogim Bernat, durante la primera travesía; trigo para Antonio Maynón en la segunda y carbón de pino, panceta salada con embutidos y lana para Vicent Brú; y por último papel blanco para escribir a la atención de Bastian Rapalo y Manuel Botasso respectivamente durante la última venida.

San Miquel, procedente de Saint Maló, con escala en Alicante, capitaneada por Guillermo Macarel llega en noviembre de 1.652 y desembarca: sardina para Felip Peris.

San Rafael, de La Mata y Alicante, llega en enero de 1.654, capitaneada por Joan Gonell y desembarca: sardina inglesa para Geroni Romero.

San Telm, de Barletta, capitaneada por Joan Batiste Papalo, llega en mayo de 1.671 y desembarca: trigo y queso de Cerdeña para Juan Bernardo Adorno.

Sant Andreu, de Marsella, capitaneada por Reynaldo Nicolas, llega en abril de 1.651 y descarga: azúcar blanco para Vicent Prats; balas para Vicent Bordes y balas y farditos Jogim Davit Celicofre; cola para Claudi Bussot; tabaco en rollo, pimienta, cajas y balas para la viuda de Josep Moya; balas y tabaco en rollo para Cristòfol Delmor; libros para Benito Durán y Juan Sansoni, respectivamente; balas, quincalla y tabaco para Joan Batiste Bordes; tabaco para Hernando Carrillo; tabaco en rollo para Pedro Engasa Guillem; papel de escribir y caps para Francisco Cases; navajitas y estuchitos para Barnardo Carbí.

Sant Bertomeu, de Sicilia, capitaneada por Pedro Enrique arriba en abril de 1.651 y desembarca: trigo, mulas, carrozas, cajas, caps y baúles vacíos para Francisco Granara.

Sant Domingo, de Ámsterdam, capitaneada por Juan Martín, llega en octubre de 1.651 y desembarca: lanillas, sombreros, ruanes, floretes, medias de la lana, pimienta, azúcar refinado, rejillas, cobre refinado, baquetas de Moscovia, canela, cera, azúcar menudo, sargas, anascotes, suela, claveles, lanzas de cobre, mesas de pino, acanaladuras de plomo, telas, cambrays, olandas y pieles de Ante para Pedro Engasa; queso de Flandes y manteca para los marineros.

Sant Jacob, de Hamburgo, con escala en Alicante, capitaneada por Cristian Vandenventer, llega en noviembre de 1.651 y desembarca: mesas, mesas alargadas, bastones para emparrados, vitriolo, azúcar refinado, salmón, cera amarilla, metal para campanas, plumas de escribir, latón en polvo, panes de plomo, sebo, tabaco en rollo, claveles, jamones, queso, manteca, y bacalao verde para Jogim Davit Celicofre y quincalla para Guillem Bertet.

Sant March i Sant Antoni de Padua, procedente de Liorna con escala en Mallorca, capitaneada por Àngelo Francisco, arriba en julio de 1.651 y desembarca: azufre de cañón y cera amarilla para Joan Batiste Moyseló; telas, algodón hilado, benjuí y tabaco para Duarte de Silva; queso para Pere Roca y Antonio Botasso, respectivamente; queso, agua de mirto, aceite, alcaparras, frangotes, sombreros y anascotes para Rafel Valls; aceite para Domingo Jauar; queso para Rafel Valls y Jauar; queso y alcaparras para Miquel Fiol; agua de mirto, sobrasada y aceite de mata para Vicent Montero y libros para Sebastià Bretario.

Santa Barbera, de Tabarca, capitaneada en su primera singladura en septiembre de 1.670 por Pedro Bruc, procedente de Tabarca y en su segundo viaje, en mayo del año siguiente, por Pierre Brué. Puede tratarse de un cambio de capitanes o bien de una mala transcripción del nombre del capitán por parte del escribano porque el trayecto es el

mismo en un tiempo relativamente corto. El género descargado es el siguiente. En la primera llegada la carga sigue rumbo íntegramente de paso a Italia, es decir su estancia en el puerto de Valencia no es más que una parada técnica, pero en su segundo viaje ya desembarca: trigo para Antonio Maynón y garbanzos para el propio capitán en nuestra ciudad.

Santa Catalina, llega en un primer momento, procedente de Terranova al mando del capitán Diego Gomar en noviembre de 1.662 con carga de bacalao, mojado y roto, para entregar a Dámaso Arboleda en Valencia, siguiendo ruta hacia Marsella. Y en una segunda ocasión en septiembre del año siguiente procedente esta vez de Ámsterdam, al mando de Brú Jacomo, con escala en Alicante y descarga: balas, guardarropas, tabaco, armaritos, canela, azúcar, queso de Flandes, pimienta, barbas de ballena, palo Brasil, hierro, mesas de pino de Flandes y semilla de tabaco para Nicolas Denvila.

Santa Cruz, procedente de Barletta, capitaneada por Adrián Jacob en febrero de 1.652. No se ha intentado homogeneizar con la nave Santa Creu porque hay 19 años de diferencia, la carga y la procedencia son distintas y no tenemos la seguridad de que no se trate de naves distintas con el nombre en castellano y en valenciano. La Santa Vruz descarga trigo para Manuel Botasso.

Santa Creu, de Mallorca, capitaneada por Antoni Matos, llega en junio de 1.670 y desembarca: ropa para Miquel Salva.

Santa Elena, de Terranova, capitaneada por Guillermo Grau, llega en octubre de 1.671 y descarga: bacalao bretón para Diego Vicent y bermellón para Felix Romero.

Santa Teresa i les Ànimes del Purgatori, llega de Marsella, capitaneada por Antonio Cabarcha, llega a mediados de noviembre de 1.674, desembarca y a principios de diciembre de ese mismo año regresa procedente de Cullera. En su primer recorrido descarga: merces, algodón, verdet, plumas de escribir, alfombras, azufre, servita y ciruelas para Nicolas Royer; merces para para Josep Valera; merces, algodón, gala común, gala fina y fustet para Benito Perier; merces, papel blanco de escribir, lino, goma, gala fina, incienso en polvo, incienso en grano, palo Campeche, verdet, algodón hilado, drogas, tabaco francés y libros para Felip y Crisóstomo Peris y aguardiente para Pere Gayter. A su regreso de Cullera, a principios de diciembre desembarca: pasas para Felip y Crisóstomo Peris transportando lana con destino a Génova.

Santiago de Génova, capitaneada por Bartolomé Pretópoli, llega en septiembre de 1.652 y descarga: queso plasentino para Francisco Granada; reliquias para los frailes de San Francisco de Jerusalén y longaniza para Francisco Cases.

Santo Domingo Soriano, de Sicilia, capitaneada por Antonio Bianco Genovés, llega en febrero de 1.664 y descarga; trigo para Bernardo Adorno.

Sent Claudi, de Terranova, capitaneada por Guillermo Boda, llega en octubre de 1.652 y descarga: bacalao bretón, manteca y ciruelas confitadas para Francico Cases.

Sent Francesc, de Génova, con escala en Marsella, y con destino a Castilla, capitaneada por Rafel Calcayno, llega en septiembre de 1.675 y desembarca: libros para Llorenç Mateu Sanç y Carlos Vallterra; libros, lino, drogas y ropa varia para Manuel Guillot; merces y lienzos para Felip y Crisóstomo Peris; merces para Joan Batiste Vanaclocha; ropa diversa para Carlos Peris; randa negra para Carlos Fontana y finalmente, merces para Nicolas Roger, Benito Perier y Carlos Menier.

St. Agostí, de Génova, de Bartolomé Patró, llega en mayo de 1.652 y desembarca: cajas de nogal, cantoral, canastas obra de estoma, porrones, cuadros, taburetes de baqueta y papel de estraza para Joan Batiste Moyselo; cajas de nogal y mesa de nogal para Miquel Pissà; papel de estraza, papel de escribir y papel marca mayor moreno para Manuel Botasso; azufre, clavazón, papel de estraza, papel de escribir, papel marca mayor negro y papel de protocolo para Francisco Cases; papel marca mayor blanco, papel marca mayor moreno; lana y espejos para Jogim Davit Celicofre; clavazón para Antonio Botasso; cuadros para Josep Ramón; azufre, arroz, canela, hilo de hierro, morcón, paellas e hilo de hierro bavetano para Manuel Botasso; un baúl para Llàcer Delmor; acero para Francisco Granada; hilo de algodón, claveles, canela y trigo para Tomasso Giberti; cajas, sacos y barriles para Bartolo Patrón; un baúl y una canasta para Pedro Mersé; papel de estraza, papel de protocolo y papel marca mediana para Joan Batiste Moyselo; papel de escribir para Duarte de Silva; papel de escribir y papel de estraza para Francisco Rato; papel Grossotto para Manuel Botasso; carroza para Antonio Vinyolo y cerámica para Joan Batiste Moyselo.

St. Andreu, de Marsella, capitaneada por Paulo Juan llega en mayo de 1.652 y desembarca: tabaco para Claudi Bussot; mantillas de encaje para Eglando Sacricotán; cañas de India para Juna Rizón; libros para Durán de Benito; barril para Guillermo Bertet; tabaco, lino, papel de Francia, libros, mantillas de encaje y algodón para la viuda de Josep Moya; barriles, cajas, balas, plumas de escribir, botes de cobre, sillas, tabaco y sombreros para Jogim Davit Celicofre; fardos, tabaco y cajas de nogal para Francisco Cases; combros y balas para Sacristán; algodón, cola, cajas de nogal, sombreros, sombreros de piel, sombreros de lana y cajas para Baltasar Roys; balas, cajas y cajitas para Nicolas Denvila; libros, lino, sombreros, algodón, goma, incienso y tabaco para

Francisco Cases; fardos, farditos y balas para Claudi Bussot.

St. Bertomeu, de Palermo, capitaneada por Pedro Enrique, llega en mayo de 1.652 y desembarca: caballos, cajas, baúles, mulas y carrozas para el duque de Montalvo y cajas y baúles para Gutiérrez de Robles.

Cuadro 19
Abreviaturas de la base de datos

Abreviatura	Referencia
B	Barca
Berg	Bergantín
Carb	Carbón
Fal	Falúa
Frag	Fragata
Ga	Galera
Gon	Góndola
Lla	Laúd
Llon	Londrón
N	Nave
Nt	Naveta
Pataig	Patache
Pinc	Pingue
Pol	Polacra
S	Saetía
Tart	Tartana
X	Jabeque

