

La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades mercantiles (1643-1660)

FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN*
IMAS (CARM)

The commercial activity of Alicante and Cartagena. Similarities, differences and mercantile communities (1643-1660)

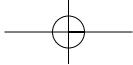
RESUMEN

La comparación de la actividad comercial desarrollada por dos ciudades marítimas, Cartagena y Alicante, enclavadas en la zona geográfica delimitada por la llamada Mancha mediterránea tuvo sus puntos de encuentro y de diversidad, ya que según determinados momentos las comunidades mercantiles de ambas ciudades unieron sus esfuerzos con el fin de obtener ventajas económicas de su colaboración. El marco temporal está delimitado por el valimiento de don Luis de Haro. La descripción de las comunidades mercantiles de las dos urbes nos aporta una idea sobre sus similitudes y diferencias, así como la forma en que establecieron su comercio con las zonas de influencia de cada una de ellas. Las secuelas de la epidemia de peste negra de 1648 también dejaron profundas heridas en cada ciudad, viéndose más afectada Cartagena, hasta el punto de que por orden del monarca se formó una junta de alivios que tratase de impulsar el comercio y el crecimiento demográfico. La

ABSTRACT

The comparison of the commercial activity developed by two maritime cities, Cartagena and Alicante, set in the geographical area delineated by the so-called Mediterranean «Mancha», had points of similarity and division, as, depending on the particular occasions, the mercantile communities of both cities united their efforts to obtain economic advantages by their collaboration. The timeframe is set by the government of Don Luis de Haro. The description of the mercantile communities of the two cities gives us an idea of the similarities and differences, as well as the way in which they established their trade with the areas of influence in each of them. The consequences of the black plague epidemic of 1648 also left deep scars in both cities, Cartagena being the most affected, to the extent that by order of the King, a Relief Board Junta de Alivios was set up to promote commerce and demographic growth. The peace with France after the prolonged war, and with

* Trabajo realizado en el marco del proyecto Naciones y Comunidades: perspectivas comparadas en la Europa Atlántica (1650-1830). Ref. HUM 2006-01679. Instituto Murciano de Acción Social (CARM), Paseo Alfonso XIII, 32, 3.^o I. 30201-Cartagena (Murcia). e-mail: fedrico.maestresanjuan@carm.es



firma de la paz con Francia, tras la larga guerra mantenida con ella, y con Inglaterra un año después, hicieron desaparecer la férrea fiscalidad de guerra que había esquilmando a vecinos y comerciantes, lo que llevó a que Alicante, mejor preparada, firmase conciertos y convenios con los arrendadores de impuestos, que la beneficiaron comercialmente en detrimento de Cartagena.

PALABRAS CLAVE:
Alicante / Cartagena / comunidades mercantiles / complementariedad y competencia / afinidades y diferencias / manufaturas / materias primas.

England a year later, lead to the disappearance of the heavy war taxes which had impoverished the citizens and traders, what lead Alicante, better prepared, to sign with tax collectors agreements, which commercially benefited the town in detriment of Cartagena.

KEYWORDS:

Alicante / Cartagena / mercantile communities / complementarity and competition / similarities and differences / manufacture / raw materials

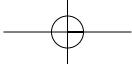
En este periodo del reinado de Felipe IV, el del valimiento de Luis de Haro, en que la Monarquía Hispánica estuvo en guerra con diversas potencias europeas, como Holanda (1621-1648), Francia (1635-1659) e Inglaterra (1655-1660), el comercio de Alicante y Cartagena estuvo muy limitado por las medidas gubernamentales de guerra económica¹. Sin embargo, a pesar de las derrotas militares (batalla naval de Las Dunas, 1639 y Rocroi, 1643) la exportación de lana se mantuvo (1643)² e incluso se recuperó (1654-1655)³. Por otra parte, en 1639-1644 se operó un recambio generacional de los exportadores (Agustín Ignacio Prebe, Vicente Imperial Díguez y Pedro Francisco Rato).

Las dos ciudades sufrieron en 1643 el ataque francés y desde 1655 la amenaza inglesa, situación que se comprende porque eran puntos de exportación de importantes materias primas, que se producían tanto en los reinos en los que se hallaban enclavadas, las más importantes de todas la sosa y la barrilla, así como grandes cantidades de lana provenientes de Castilla (tanto de La Mancha como de Segovia) y también del Reino de Granada. Del mismo modo, también las dos urbes sufrieron la epidemia de peste bubónica que tanto daño demográfico causó, men-

¹ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: «Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV», en *Hispania. Revista Española de Historia*, XXIII, nº 89 (1963), pp. 71-110; ISRAEL, Jonathan Irvine: «Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-1640», en *The Economic History Review*, 2ª serie, t. 33, nº 2 (1980), pp. 193-211; y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier: «Bellum omnium contra omnes. Las posibilidades y contradicciones de la guerra económica por parte de la monarquía hispánica en la década de 1590», en *Studia Historica (Historia Moderna)*, nº 27 (2005), pp. 85-109.

² MONTOJO MONTOJO, Vicente y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «Las relaciones comerciales entre el Reino de Granada y el Reino de Murcia en la Edad Moderna», en BARRIOS AGUILERA, Manuel y GALÁN SÁNCHEZ, Ángel (eds.), *La historia del Reino de Granada a debate. Viejos y nuevos temas. Perspectivas de estudio*, Centro de Ediciones de la Diputación Provincial de Málaga. Málaga, 2004, pp. 281-299.

³ VELASCO HERNÁNDEZ, Fernando: *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia*, Ayuntamiento-Real Academia Alfonso X el Sabio, Cartagena-Murcia, 2001, p. 329.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

guando grandemente sus poblaciones, con el consiguiente decaimiento de la actividad comercial.

Por otra parte, algunas características comunes por las que estas ciudades atraían el comercio fueron la existencia de una excelente ubicación geográfica y lo vigoroso de la orografía que las protegía, propiciando la instalación permanente de población ya que su posición era idónea para el establecimiento de comunidades de comerciantes de diferentes naciones.

Si Cartagena era una ciudad definida por su gran puerto, situado en una amplia bahía, protegida de los temporales marítimos por una serie de montañas (orografía favorable) y su defensa era fácil mediante la colocación de artillería en las puntas que cierran dicha rada o en el castillo de la Concepción (principal baluarte defensivo hasta mediados del siglo XVIII), Alicante, por su parte, tenía una situación geográfica privilegiada. Su amplia playa era utilizada de fondeadero de los barcos mercantes que a ella se acercaban para cargar y descargar sus mercancías, abrigada de la furia de los temporales por los espigones de su puerto y defendida por la artillería con que estaba dotado el castillo de Santa Bárbara, bajo cuyo amparo quedaba protegida la ciudad.

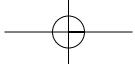
En ambas urbes se dieron una serie de circunstancias que las acercaban, como son las de ser puertos de mar, estar relativamente cercanas, su proximidad a las rutas mediterráneas que unían España con Marsella y con importantes ciudades comerciales italianas (Génova, Venecia, Nápoles, Livorno, etc.), así como su cercanía al norte de África, con el que mantenían un continuo flujo comercial a través de los presidios españoles establecidos en él, además de constituir un sitio de paso para el tráfico marítimo que unía a Andalucía (Málaga, Cádiz, Sevilla) con el resto del Mediterráneo. Incluso David Ringrose consideró que ambos puertos (junto con el de Málaga) fueron centros redistribuidores de productos coloniales⁴.

De hecho, tanto Alicante como Cartagena siempre fueron consideradas plazas estratégicas en el entramado fronterizo marítimo del Mediterráneo español, vana-gloriándose sus concejos de que con la pérdida de ellas se perdía Castilla entera. En el caso alicantino lo estratégico de su situación puso en boca de Felipe III la frase siguiente: «*Más importa conservar a Alicante que a Valencia, porque perdida Valencia, lo que Dios no quiera, se pierde ella sola, y perdida Alicante, se pierde Valencia y Castilla*»⁵. Y es que el puerto de Alicante fue importador de gran cantidad de trigo, con el que se nutrió tanto dicha población como la ciudad de Valencia⁶. En el Reino de Murcia esta función de importación de granos correspondió a

⁴ RINGROSE, David R: *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Alianza Editorial, Madrid, 1985, p. 284.

⁵ MAS GALVÁN, Cayetano: «Artesanía, manufacturas y actividades comerciales», en MESTRE, Antonio (dir.), *Historia de la provincia de Alicante*, t. IV, Ediciones Mediterráneo, Murcia, 1985, pp. 125-212, p. 168.

⁶ BLANES ANDRÉS, Roberto: «Comercio de importación marítima de cereales en la Valencia del segundo cuarto del Seiscientos», en ARANDA PÉREZ, Francisco José (coord.), *La declinación de la Monarquía Hispánica en el siglo XVII*, Universidad de Castilla La Mancha, Cuenca, 2004, p. 495.



FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN

Cartagena, en donde cuando había necesidad siempre existía la esperanza de la llegada de naves con el preciado cargamento de granos que alejase la posibilidad de las hambrunas.

Así mismo, una de las consecuencias de las diferencias entre la Monarquía y Cataluña fue el traslado por los mercaderes del comercio entre Italia y España al puerto de Cartagena, con el fin de evitar el pago de las elevadas tasas impositivas con que eran recargados si entraban por Barcelona⁷.

El hecho de que el último de los puertos en el que habían tocado las naves procedentes de España con rumbo a Italia fuera Alicante en vez de Cartagena, se debe exclusivamente a motivaciones mercantiles, al ser los fletes desde Alicante más baratos y, por tanto, más atractivos para los mercaderes de las dos ciudades⁸.

La relativa cercanía entre ellas fue origen de una cierta colaboración en el siglo XVII, que se tradujo en una actuación conjunta derivada de la coincidencia de los productos de su actividad comercial, pues en las dos se exportaban e importaban similares producciones, siendo realizado dicho comercio con frecuencia de forma complementaria por los comerciantes en ellas establecidos, ya que muchos barcos se empezaban a cargar en una de ellas y, luego, era completada su carga en la otra (doble registro), interviniendo en dichos cargamentos mercaderes de ambas ciudades.

Así, en los años cuarenta era normal que hombres de negocios genoveses de Cartagena apoderaran a comerciantes de Alicante para que recibieran de los barcos que llegasen a Alicante las mercancías que les fuesen consignadas a los primeros⁹. En 1649 se fletó por Juan Agustín Ansaldo, genovés, y Ricardo Boncel, inglés, comerciantes de Alicante, un navío inglés y se obligaron a recibir la barrilla que en Mazarrón, Cartagena y Alicante les remitiese Juan Carlos Tacón, mercader genovés de Cartagena¹⁰.

1. EL FIN DE UNA ÉPOCA

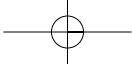
En el año 1643 se acabó la privanza del conde-duque de Olivares, faltó ya del favor real ante la continuada serie de fracasos políticos y militares de su gestión, que habían llevado durante la Monarquía de Felipe IV al desmembramiento de algunos de los Estados que formaban parte de las posesiones españolas.

⁷ ELLIOTT, John H.: *La rebelión de los catalanes. Un estudio sobre la decadencia de España (1598-1640)*, Siglo XXI, Madrid, 1963, p. 390.

⁸ VELASCO HERNÁNDEZ, Fernando: «El auge económico de Cartagena y la revitalización del Sureste español en los siglos XVI y XVII», en *Hispania. Revista Española de Historia.*, vol. LXV/2, nº 220 (2005), pp. 485-514, p. 491.

⁹ Archivo Histórico Provincial de Murcia (en adelante, AHPM), Prot. 5.429, f. 166, 2-8-1647, poder de Juan Carlos Tacón, en calidad de apoderado de un comerciante inglés de Sevilla, a Francisco Mojica.

¹⁰ AHPM, Prot. 5.430, f. 49, 3-3-1649, acta entre Juan Carlos Tacón y Tomás Galile.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

Como colofón de todo se produjo la rebelión de Cataluña y de Portugal, ambas iniciadas en 1640. Los súbditos de los reinos que integraban el Imperio español, sobre todo los peninsulares, encabezados éstos por los castellanos, se vieron sumidos en uno de los períodos más trágicos de la historia de la monarquía de los Habsburgos españoles.

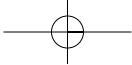
Al hecho de que la Monarquía Hispánica se viese inmersa en la Guerra de los Treinta Años (1618-1648), con la continuada e inacabable serie de reveses militares, hay que unir el paulatino empobrecimiento de la población, fruto de la escalada de los precios, la devaluación de la moneda y de una insaciable presión fiscal con la que atender a la formación de nuevos ejércitos y armadas con los que seguir guerreando.

La década de 1640 a 1650 fue sin duda de una enorme dureza. A los infortunios militares y económicos se unió el azote de la peste bubónica, que se enseñoreó de Cartagena en el año 1648, dejando un recuerdo lúgubre al que el Concejo recurrió cada vez que se tuvo que referir a cualquier petición de la elaboración de censos de población requeridos por las autoridades para repartos de encabezamientos, donativos u otros tipos de peticiones de esfuerzo de contribución económica a la ciudad, indicando que se produjo la mortandad de más de 14.000 personas y que un número indeterminado de la población había marchado a vivir fuera asustada o desincentivada de vivir en Cartagena. Este suceso de la peste bubónica debió de dejar las actividades comerciales totalmente sumidas en la confusión.

En el Reino de Murcia fue una hecatombe de tal tamaño que el obispo Diego Martínez Zarzosa decía en el informe que al final de su episcopado redactó que «*Presentado, pues, en 1648 [...] por aquel tiempo un género desconocido de peste asolaba el territorio [...] La epidemia se declaró cerca del uno de enero y duró todo aquel año sin perdonar edad ni sexo, por lo que hubo que lamentar la pérdida de quinientas mil personas o más*»¹¹, testimonio que nos indica de forma patente el desastre de que se trató.

En el mismo año que Olivares dejó de ser el favorito del rey (1643) los tercios españoles fueron totalmente derrotados en la batalla de Rocroi por las tropas francesas al mando del duque de Enghien. España dejaba de ser la potencia militar de primer orden que hasta entonces había sido. No obstante, se resistió como se pudo y, salvo la definitiva defeción portuguesa (1668) y ciertas plazas en los Países Bajos (Dunkerque la más importante) o Jamaica en Las Indias (1655), lo primordial del Imperio aún quedaba en poder de España.

¹¹ GARCÍA HOURCADE, José Jesús e IRIGOYEN LÓPEZ, Antonio: «Corrompidos todos los caminos... Los obispos de Cartagena, testigos de una crisis», en: ARANDA PÉREZ, Francisco José (coord.), *La declinación ...*, pp. 649-650.



FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN

2. LA PRESENCIA DE UN NUEVO ENEMIGO. LA ARMADA FRANCESA

Todos estos avatares tuvieron su reflejo en la fachada mediterránea, que de continuo se había visto sometida a la constante presión de la piratería berberisca, y que a partir del inicio del quinto decenio del siglo XVII vería aflorar un nuevo y hasta entonces desconocido poder naval, el francés. Empezaron a menudear los rebatos ante la presencia de grandes flotas militares galas que recorrían la costa española dislocando el comercio, apresando naves mercantes, atacando a las de guerra y efectuando desembarcos allí donde pensaron que podrían tener éxito.

Dentro de todo este contexto, hay que enmarcar los sucesos que se produjeron en Cartagena en 1643, año en el que Cartagena fue atacada por una numerosa armada francesa comandada por el duque de Brézé, el 30 de agosto de dicho año, la cual fue rechazada por los vecinos de la ciudad organizados en compañías de milicias urbanas¹².

De la misma manera que los franceses hostigaron a Cartagena, lo hicieron también con Alicante. Así, el notario Martí Moliner tomaba nota de que a las tres de la tarde del día 12 de junio de 1644 doce galeras francesas habían navegado por la bahía de la ciudad, siendo rechazadas por los vecinos que se organizaron militarmente¹³.

3. UNA IMORTANTE RELACIÓN COMERCIAL MUTUA

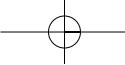
La relación comercial ante Cartagena y Alicante ha gozado siempre de dos vertientes de muy distinto signo. Una de ellas ha sido la competitividad que ha existido entre ambas, que las ha convertido en contrincantes comerciales, con todo lo que ello ha llevado aparejado. La otra ha sido la de la complementariedad, pues con frecuencia comerciantes de las dos han unido sus esfuerzos y capitales en la consecución del ánimo lucrativo que perseguían. También se solía dar el caso de que comerciantes de ambas ciudades, Alicante y Cartagena, recurriesen a colegas de una de ellas para que realizasen cualquier tipo de gestiones en su nombre relacionadas con sus negocios.

Así, Diego Fernández Portalegre apoderó en 1649 a un vecino a Alicante para que cobrase en su nombre cierta deuda al capitán de un navío genovés. El poder también lo era para que pudiese cobrar las deudas que con él tuviera cualquier vecino de Alicante o su término municipal¹⁴. Del mismo modo, en 1652 Ginés

¹² En relación a estos hechos, ver VELASCO HERNÁNDEZ, Fernando: *El otro Rocroi*. Cartagena, Editorial Áglaya, 2005, pp. 205-242.

¹³ ALBEROLA ROMÁ, Armando: *Catalogación de los protocolos del notario Martí Moliner (1633-1650)*, Instituto de Estudios Alicantinos, Alicante, 1983, pp. 272 (n. 224).

¹⁴ AHPM, Prot. 5.430, f. 74, 12-3-1649, poder de Diego Fernández Portalegre a Rafael Feliz Nieto. Lo hizo de 14.964 reales de plata y 8.142 reales y medio de vellón que le había entregado en Cartagena para el arreglo de su barco.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

de Iniesta, mercader cartagenero, daba poder a Vicenta Barcelón, vecina de Alicante, para que demandase ante el gobernador a Pedro Pastor, también vecino¹⁵.

Por otro lado, las ganancias obtenidas del comercio y captura del pescado promovieron la emisión de poderes para que comerciantes alicantinos representasen a sus colegas cartageneros en la gestión y traslado de los autos confirmatorios de la adjudicación de tal o cual puja¹⁶⁷. También fluctuó a conveniencia la representación y el apoderamiento y en casos determinados, las sustituciones entre los de una u otra ciudad para la participación en pleitos y negocios de mercaderes de otras ciudades¹⁷.

4. ALICANTE Y CARTAGENA PUERTOS DE GALERAS

La situación estratégica de Cartagena, y en menor medida la de Alicante, las convirtieron en lugar de encuentro y de formación de diversas escuadras de galeras, constante que se prolongó a lo largo de todo el siglo XVII, siendo designado el puerto cartagenero como el de invernada de estas escuadras y, en concreto, de la de España.

En la rada de Cartagena fondearon las galeras que conducían a Juan José de Austria con destino a Nápoles y aquí se unieron otras unidades a la escuadra de 6 galeras que comandaba¹⁸. Una de las que se incorporó a dicha armada fue la *Santa Teresa*, de las que pertenecían a Génova, surta en el puerto de Cartagena a mediados de mayo de 1647, recibiendo su capitán de dos mercaderes cartageneros de origen genovés, 400 reales de plata con los que terminar de surtir de bastimentos su nave, los cuales habían recibido instrucciones para la entrega de un comerciante inglés de Alicante, Guillermo Paulín, quien, a su vez, las recibió de otro comerciante valenciano llamado Luis Ignacio Royo, que era quien en realidad hacía la entrega¹⁹. Se aprecia en todo ello el seguimiento de un circuito de relaciones comerciales encaminadas en esta ocasión a la realización de un servicio al monarca en el armamento de galeras a su servicio.

En esta época tan convulsa fue corriente la arribada a Cartagena de escuadras de galeras. En mayo de 1650 lo hicieron cinco de la escuadra de España al man-

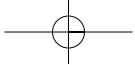
¹⁵ AHPM, Prot. 5.339, f. 38, 26-2-1652, poder Ginés de Iniesta a doña Vicenta Barcelón. Le había vendido cierta cantidad de harina como de buena calidad, resultando estar estropeada.

¹⁶ AHPM, Prot. 5.200, f. 18, 30-1-1661, poder Leandro Corvari a Juan Bautista Canicia de Franquis.

¹⁷ ALBEROLA ROMÁ, Armando: *Catalogación ...*, p. 313. En este caso Nicolás Escorcia y Ladrón sustituye el poder que poseía de Juan de Vint, hombre de negocios de Cádiz, en Ciprián Machavelo, mercader genovés de Cartagena. AHPM, Prot. 5.432, f. 208, 24-9-1655, fianza del capitán Vicente Imperial por Juan Bautista Paravecino, vecino de Alicante, del resultado de un pleito que aquél seguía sobre el valor de una saetía genovesa que había sido apresada y llevada al puerto de Cartagena, así como de la sosa y cebada que en ella se llevaba, todo valorado en 20.885 reales.

¹⁸ RUIZ RODRÍGUEZ, Ignacio: *Juan José de Austria: un bastardo regio en el gobierno de un Imperio*, Dykinson, S.L.-Libros, Madrid, 2005, p. 65.

¹⁹ AHPM, Prot. 5.429, f. 111, 14-5-1647, carta de pago Ciprián Machavelo a Andrea Rela.



do de don Luis de Ojanguren²⁰, veedor general de Armadas y Fronteras y secretario en el Real Consejo de Guerra. Mas no sólo en Cartagena se produjeron pagos para el sustento de las escuadras de galeras, Alicante también participó de esta misma actividad, así en 1644 compareció Jorge Paravecino, capitán de una de las galeras de la escuadra del duque de Tursis, quizá perteneciente a una conocida familia de comerciantes genoveses establecida en Alicante, y firmó una escritura de obligación a Pablo Jerónimo Ribaneira y Juan Bautista Patucio Compañía, hombres de negocios de Alicante²¹. También se dio el caso de que algún mercader cartagenero interviniese como apoderado de miembros de la aristocracia valenciana en el adelanto de la manutención de alguna leva de tropas mandadas a la campaña catalana²².

5. EL COMERCIO REALIZADO POR ESPAÑOLES

La cuestión del comercio realizado por los mercaderes españoles en ambas ciudades tiene sus puntos de encuentro y de divergencia. Entre las similitudes quizás sea una de las más importantes la dedicación al mercadeo de vara. En esta clase de comerciantes sí que se puede decir que durante estos años su cometido más importante fue el de la adquisición de productos manufacturados, sobre todo lienzos y ropas, llegados por vía marítima, y su posterior remisión o reventa hacia el interior a través de los contactos que en diversas poblaciones ellos tenían, aunque también se pudieron valer para su actividad del concurso de los carreteros, que fueron, en definitiva, piezas fundamentales en el reparto de estos productos tierra adentro.

David Ringrose ha estudiado para las décadas de 1640 y 1660 el tráfico comercial producido en Cartagena en base a lo recaudado en el impuesto de la correduría de carros, observando que en las mismas se produce una gran caída, como consecuencia de la grave crisis sufrida por la ciudad en estos años, mientras que el impuesto de la saca del pescado sufre un cierto incremento, lo que denota que los traslados de este producto hacia el interior seguían siendo numerosos, mientras que de Alicante indica que se trataba de una población en cuyo comercio predominaban las importaciones con destino a Madrid y pagadas con la plata americana, cuyos productos eran originarios de Inglaterra, Francia y los Países Bajos²³.

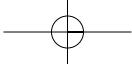
Si a los mercaderes extranjeros se les puede denominar como hombres de negocios o precursores de los que en el siglo XVIII fueron los comerciantes al por

²⁰ Archivo Municipal de Cartagena (en adelante, AMC), Actas Capitulares 1649-1651, cabildo de 22-5-1650, extraordinario, f. 212v.

²¹ ALBEROLA ROMA, Armando: *Catalogación ...*, p. 270. Facilitaron 3.000 reales castellanos para el sustento de dicha galera.

²² AHPM, Prot. 5.431, f. 49, 5-3-1653, carta de pago de Agustín Lamberto a Pedro Mártir por haber adelantado 800 reales de plata para el sustento de 90 soldados que el conde de Albatera había embarcado hacia Barcelona en diciembre de 1651.

²³ RINGROSE, David R.: *Madrid y la ...*, pp. 288-289.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

mayor, dados los contactos que tenían con sus tierras de origen (de donde, por lo general, llegaban las manufacturas), los españoles carecieron de esos contactos directos y tuvieron que valerse de una primera compra a genoveses, franceses e ingleses, para obtener géneros y participar en el circuito comercial, aunque su importancia fue mayor en el acopio de materias primas producidas en los campos aledaños o dentro de sus propias redes, establecidas generalmente con labradores, para el suministro a los mercaderes foráneos de otras cantidades de sosa, barrilla, grano, vino y demás productos que agregar a los que los mercaderes extranjeros adquirían por sus propios medios. No obstante, siempre se producen excepciones que confirman la regla. En este caso José Morelló, mercader alicantino, contrataba navíos pagando buenos fletes²⁴ y navegando hasta las costas italianas²⁵.

Estas comunidades mercantiles de origen español son en estos años centrales del siglo XVII completamente diferentes tanto en Cartagena como en Alicante. En la primera ciudad los que eran nacidos en ella son muy escasos, siendo una práctica muy antigua que los que ejercieran el comercio llegaran de fuera, como es el caso de los González de Rivera, naturales de Andalucía; Alonso Cortejo, que lo fue de Murcia; Luis López de Sollozos, gallego; otros como Ginés Borgoñós o Ignacio Sánchez de Navarcato, de origen navarro; Miguel Pisa o Bernardo Anrich, mallorquines; Agustín García Campero, cántabro; Juan de Esquivel, vasco; Juan de Segovia o Alvaro López de Fuensalida, castellanos; Jaime Gilabert, catalán; y un largo etcétera de comerciantes que se sintieron atraídos por el comercio ejercido desde un puerto de mar, en donde las posibilidades de prosperar podían ser mayores y a donde se trasladaron a lo largo de los siglos XVI y XVII.

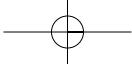
Sin embargo, en Alicante se denota una gran presencia de comerciantes autóctonos, si atendemos a sus apellidos de origen plenamente valenciano, como José Jover, Onofre Mallol, Jerónimo y Gaspar Gironés, José y Alejandro Morelló, Pedro Morelló de Lluch, Miguel Sellés, Francisco Pasqual y Mingot, Roque Giner, Mateo Blanch, Bartolomé Moltó o Tomás Sempere. Con respecto al último, como veremos más adelante, Sempere estaba muy relacionado con toda la red de mercaderes franceses, a pesar de la guerra se seguía manteniendo en la provincia alicantina, y además también participó en la adquisición de lana en pequeña escala²⁶.

Algunos de los que habían ejercido como mercaderes en años anteriores y lograron adquirir grandes patrimonios, se ennoblecieron y durante estos años ya eran caballeros de la ciudad de Alicante, tales como Tomás Salafranca, Antonio Mingot y Vicente Pasqual o generosos, como Alfonso Martínez de Vera, señor de Busot, y en algún caso hasta habían recibido hábitos de Ordenes Militares, como

²⁴ ALBEROLA ROMÁ, Armando: *Catalogación ...*, p. 282. En 1644 lo hizo de uno hamburgüés: pagó de flete 3.330 piezas de a 8.

²⁵ *Ibidem*: pp. 324-325. En 1649 fletó otra nave extrajera para ir a la costa de Calabria.

²⁶ *Ibidem*: p. 314.

FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN

don José Mingot y Pascual, perteneciente a un importante familia de ministros reales de Alicante²⁷, que lo fue de la de Calatrava.

6. LOS COMERCIANTES ITALIANOS

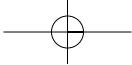
La numerosa comunidad genovesa presente en ambas ciudades siguió comerciando con los productos con los que desde hacía ya muchos años habían servido para acumular grandes patrimonios. En gran medida ellos fueron los dueños del tráfico de la lana o de la sosa y la barrilla y los residentes en Cartagena no dudaron en asociarse con otros comerciantes alicantinos para ampliar o reforzar sus negocios, realizar fletamientos conjuntos de barcos, participar en movimientos financieros, etc.

Si por un lado Cartagena fue el puerto de salida de las materias primas que se generaban en parte del reino de Granada, hasta los confines de sierras como las de Cazorla, Segura y Nevada, cuyas aguas encaran hacia Levante, o del reino de Murcia, en la parte que no se ven las rutas obstaculizadas por la orografía, así como receptora de manufacturas cuyos destinos fueron similares a los orígenes de la salidas enunciadas, Alicante lo fue de materias procedentes de la meseta castellana, como la lana de Segovia o de otras partes de dichas zonas, así como de otros géneros producidos en la actual provincia de Alicante y en la parte del reino de Murcia que tiene más fácil acceso al mar hacia Alicante que hacia Cartagena.

Por otro lado, cuando las cargas de barcos eran insuficientes en una de las dos ciudades, siempre se podía contar con que en la otra era factible completar los cargamentos de los navíos con destino a Italia, sobre todo en lo relativo al traslado de lanas. Así, se conseguían mejores precios en los fletes al ir los buques dedicados a este tráfico cargados al completo.

Otra ventaja que se conseguía al usar como punto de partida el puerto de Alicante, tras una primera carga en el de Cartagena, era que entre los dos se podían reunir varios buques con destinos similares, los cuales saldrían convoyados y dándose mutua protección, ya que en todo el periodo del que se trata se solaparon las guerras de los Treinta Años, contra Francia, y la de Jamaica, al tiempo que la piratería berberisca continuaba con toda intensidad, siendo ésta la plaga más molesta y peligrosa para la navegación comercial entre ambas ciudades españolas y la península italiana. Aún en 1661, firmadas las paces entre España y Francia e Inglaterra, la navegación marítima estaba tan cargada de riesgos, que en algún fletamiento se dejaba constancia de que la nave en cuestión no saldría del puerto de Cartagena hasta que las guardas de la costa no señalasen que se podía hacer, y que una vez arribada a Alicante y terminada de cargar zarparía solamente cuando

²⁷ CASEY, James y FACI, Juan (eds.): *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, Siglo XXI, Madrid, 1983, p. 100.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

fuera en convoy con otras naves²⁸. Como es natural, esta fue una posibilidad puesta en práctica por comerciantes de ambas ciudades cada vez que surgió la oportunidad de hacerlo.

En los comerciantes genoveses establecidos tanto en Cartagena como en Alicante²⁹ se da una característica que los acerca, la de lo antiguo de su llegada y asentamiento, que se produjo en muchos casos a lo largo del siglo XVI, así como su naturalización como españoles y su paulatino ennoblecimiento, sin olvidar el acceso a cargos municipales o militares, siendo en Cartagena capitanes de las compañías de milicias urbanas, circunstancia que no se dio con tanta profusión y de forma tan generalizada entre los miembros de otras nacionalidades (caso de ingleses, flamencos o franceses).

En Cartagena eran regidores en estos años Juan Carlos Tacón, Bartolomé Baldasano, José Blanquete, Alejandro Fábrega, Jácomo Felipe Felipón, Francisco y Vicente Imperial, Esteban Lamberto, Ciprián Machavelo, Rafael Mucio, Ignacio Prebe y Pedro Francisco Rato (12 en total) todos ellos mercaderes y hombres de negocios y, como tales, podían entrar en suertes para ser designados capitanes de milicias urbanas. Además, Imperial y Prebe detentaron un especial poder, enfrentándose al marqués de los Vélez en 1656³⁰.

Entre los comerciantes genoveses de Cartagena, y quizá en los alicantinos, se da una circunstancia que habla de su estrecha relación con el comercio marítimo, la del pronto acaparamiento de oficios directamente relacionados con la actividad comercial naval. Uno de estos oficios fue el del consulado de todas las naciones, pronto ejercido por Juan Bautista Lamberto y como resultas de una consulta que se elevó al rey consta que se le nombró primero cónsul de Francia (Alicante no se contaba entre las ciudades que detentaban dicho consulado³¹), quien desde el artesanado (fue maestro jubetero) llegó a tener acceso al consulado, al tiempo que en su juventud participó activamente, en calidad de armador, en acciones de corso marítimo en una de las varias compañías que en la segunda decena del siglo XVII se formaron en Cartagena, importante componente de la Flota del Mediterráneo, llegando a ser nombrado su administrador en 1630 (para lo que contribuyó con la aportación de tres naves)³². Juan Bautista Lamberto, al igual que

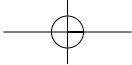
²⁸ AHPM, Prot. 5.200, f. 225, 20-6-1661, fletamento Leandro Corvari y Jácome Septen.

²⁹ En Alicante también se dio el reconocimiento de su nobleza y su insaculación, cf. MONTOJO MONTOJO, Vicente: «Los comerciantes de Alicante en el reinado de Carlos II», en *Estudis*, nº 27 (2007), pp. 219-239.

³⁰ VICENT Y PORTILLO, Gregorio: «Relación de lo sucedido en la ciudad de Cartagena desde 25 de enero del año pasado 1656, que el Marqués de los Vélez entró en ella a cuidar de su defensa», *Biblioteca Histórica de Cartagena*, Montegrifo Impresor, Madrid, 1889, pp. 325-346.

³¹ MONTOJO MONTOJO, Vicente: «El comercio de levante durante el valimiento del Conde Duque de Olivares (1622-1643)», en *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, nº 24 (2006), pp. 459-486.

³² RUIZ IBÁÑEZ, José Javier y MONTOJO MONTOJO, Vicente: *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la Monarquía y la sociedad mercantil cartagenera*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1998, p. 163.



FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN

otros comerciantes genoveses, no perdieron ocasión de adquirir naves con las que dar traslado a los productos de su trato comercial³³. Fallecido en el contagio de 1648, su oficio de cónsul pasó a sus herederos, quienes en el año 1651 pleitearon infructuosamente contra el nombramiento de Jácome Vener por los Estados Generales como cónsul de Holanda en las ciudades de Cartagena, Alicante, Valencia, e islas de Ibiza, Mallorca y Menorca. A su vez se nombraron cónsules en cada una de estas ciudades, siendo designado como tal cónsul en Cartagena José Blanquete³⁴, de origen genovés, quien obtuvo en 1640 el título de lengua e intérprete del Santo Oficio en Cartagena y su puerto para las lenguas francesa, inglesa y genovesa³⁵, otro comerciante que obtuvo un oficio de estrecha relación con las actividades marítimas.

En el caso de Alicante hay que indicar que en 1649 Juan de la Palma, holandés, cónsul en ese año de las mismas plazas e islas ya citadas, nombró a Juan Bautista Patucio como cónsul de Holanda en dicha ciudad³⁶. Por otro lado, el genovés Pedro Antonio Madona consiguió el arrendamiento de la correduría de buques³⁷.

Finalmente, otro genovés que ejerció oficios relacionados con la actividad marítima fue Juan Carlos Tacón, figura destacada entre los comerciantes genoveses de Cartagena pues, además de regidor del concejo cartagenero y capitán de sus milicias urbanas, desde 1646 ejerció como factor de las Galeras de España y de la Armada del Mar Océano³⁸. Él fue uno de los mercaderes afincados en Cartagena que durante este periodo mantuvo una mayor actividad comercial. Estaba especializado en la exportación de materias primas, sobre todo lana, sosa, barrilla, granos, etc., y en la importación de productos manufacturados de origen italiano que vendía en Cartagena o hacía pasar a su padre, hombre de negocios afincado en Sevilla. También fue un importante exportador de lana, tanto sucia³⁹, como lavada⁴⁰.

Otro caso es el de Pedro Antonio Madona, genovés, corredor de fletamientos en Cartagena, que también participó activamente en el tráfico marítimo. Era dueño, junto con Agustín y Esteban Lamberto y Bartolomé Bosomo, también hombres de

³³ AHPM, Prot. 5.240, 1626, fs. 305r-306v. Compró a la Real Hacienda dos navíos ingleses que habían sido embargados en el puerto de Cartagena.

³⁴ AHPM, Prot. 5.431, fs. 74-75, años 1651-1653.

³⁵ AMC, Actas Capitulares 1640-1642, cabildo de 22-5-1640, ordinario, fs. 100v-101r.

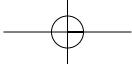
³⁶ ALBEROLA ROMÁ, Armando: *Catalogación ...*, p. 319.

³⁷ AMC, Actas Capitulares 1640-1642, cabildo de 17-5-1642, ordinario, f. 690r. Como tal corredor cobraba una comisión del dos por ciento en cada gestión en la que intervenía.

³⁸ AHPM, Prot. 5.430, f. 36, 1-2-1648, obligación de Juan Carlos Tacón y Juan Vidal.

³⁹ AHPM, Prot. 5.430, f. 312, 1646, carta de pago de Juan Carlos Tacón y Felipe López de Fonseca. Tacón finiquitó la deuda que tenía con la administración de la renta de lana con el pago de 9.834 reales de plata, resto de lo que adeudaba de la lana sucia que durante ese año había embarcado por Cartagena.

⁴⁰ AHPM, Prot. 5.430, f. 393, carta de pago de Juan Carlos Tacón y Leonardo de Fonseca Pina. En lo tocante a lana lavada, Tacón pagó 841.138 maravedíes de plata doble por los derechos de 251 sacas de lana procedentes de los lavaderos de Cuenca (58 sacas), y del de Caravaca, embarcadas en dos navíos para los puertos de Génova y Venecia.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

negocios genoveses en Cartagena, de las cuatro quintas partes de un navío que dedicaban al tráfico comercial con Italia. Dicho barco solía partir de Cartagena haciendo escala en el puerto de Alicante, para completar su cargamento, siguiendo luego su periplo hasta el de Génova, en donde descargaba las materias primas que llevaba y cargaba productos manufacturados para los citados puertos españoles⁴¹. Madona al propio tiempo representó en Cartagena los intereses de Juan Bautista Musiteli, hombre de negocios genovés afincado en Alicante, por quien contrató un cargamento de lanas en Cartagena, debiendo luego el navío contratado de partir hacia el puerto de Alicante para cargar en él otras 200 sacas de lana lavada y barrilla⁴². Pero la relación comercial de Madona con Alicante era más importante, ya que en dicha plaza tenía representantes que hacían pagos en su nombre de los diversos transportes marítimos por él contratados⁴³, caso del flete de una carga de trigo que se debía llevar a Tarragona, cuyo transporte contrató con el capitán de un navío danés.

Por estos años también se encontraba en Cartagena Ciprián Raggio, de origen genovés. En 1649 hizo su testamento y por él sabemos que mantenía un importante comercio con Alicante. De la docena de mercaderes que cita en dicho documento con los que mantenía relación comercial (cobros o deudas), 6 eran de Alicante ciudad, mientras el resto eran de Cartagena, Génova, Valencia y Denia⁴⁴. Raggio también intervino en el lucrativo negocio de la compra venta de esclavos, dando poder en 1651 a un capitán mercante genovés para que vendiera un esclavo moro en Alicante, Denia, Gandía u otras plazas valencianas⁴⁵.

Varios de estos comerciantes, bien genoveses de origen, o bien hijos de genoveses ya nacidos en Cartagena, tuvieron una intensa y mutua relación comercial. Tal fue el caso de Gabriel Baldasano y José Blanquete y de éstos con Juan Carlos Tacón, quienes entre los años 1651 y 1653 realizaron diversos fletamientos de buques para transportar lana entre Cartagena e Italia. En este tipo de fletamientos se incluía una cláusula por la que se indicaba que en Cartagena se embarcaba parte de la carga, debiendo de hacerse la del resto en el puerto de Alicante⁴⁶. Pero también en los mismos contratos de transporte marítimo participaron otros mercaderes genoveses, caso de Ciprián Raggio o de Pantaleón Lardón, veneciano pero de ascendencia genovesa, y también flamencos, como Guillermo Baneste, todos afincados en Cartagena, quienes aparecen como dueños de una parte de la carga, por lo general barrilla, embarcada en estos navíos.

El destino de todas estas mercancías eran los puertos de Génova, hacia donde se debían dirigir cuatro de los siete cargamentos que tenemos documentados,

⁴¹ AHPM, Prot. 6.430, 15-6-1650, poder de Pedro Antonio Madona y consorte a Luis Fábrega y otro.

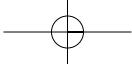
⁴² AHPM, Prot. 5.431, f. 90, 24-4-1653, fletamento de Juan Hibbins y consorte.

⁴³ AHPM, Prot. 5.430, f. 37, 1-2-1650, escritura entre Pedro Antonio Madona y consorte.

⁴⁴ AHPM, Prot. 5.430, fs. 284-290, 9-9-1649, testamento de Ciprián Raggio.

⁴⁵ AHPM, Prot. 5.431, f. 265, poder de Ciprián Raggio al capitán Enrique Portis.

⁴⁶ AHPM, Prot. 5.431, fs. 71, 226-227 (1651); 184-185 y 177-178 (1652); 30-31, 72-73 y 192-193 (1653).



FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN

y Venecia, hacia donde iban destinados los otros tres, ciudades con las que se mantuvo durante este periodo una importante relación comercial. Los barcos utilizados fueron de bandera inglesa (3 navíos), genovesa (2 navíos), holandesa y de Hamburgo (uno cada una), pabellones neutrales para tiempo de hostilidades.

He mencionado como uno de los mercaderes que participan en todo este tráfico marítimo al flamenco Guillermo Baneste, persona muy relacionada con alguno de estos comerciantes genoveses, prueba de lo cual fue el hecho de que Pedro Antonio Madona, corredor de fletamientos en Cartagena, le nombrara en el año 1650 como su teniente en dicho oficio en lo relativo a los barcos holandeses y hamburgueses que vinieran a descargar en su puerto⁴⁷. Otro comerciante genovés de Cartagena que se mostró muy activo en estos años fue Leandro Corvari. Fue el representante en dicha ciudad de la casa de don Sebastián Cortizos Villasante, del Concejo de Hacienda, paradigma de familia de judíos conversos portugueses que mantuvieron una importantísima actividad comercial en toda la península, contando con agentes en las principales plazas comerciales⁴⁸.

A estos comerciantes habría que añadir otros, como los Imperial, muy unidos a los Pelerán, Diguéri y Prebe, antiguas familias de mercaderes genoveses que habían adoptado por estos años el status de terratenientes, abandonando casi por completo el mundo de los negocios, con los que le unían lazos familiares. En estos años Vicente Imperial seguía realizando grandes cargamentos de lana con destino a Italia, uniéndole con Alicante fuertes vínculos comerciales. Por otro lado, tenía el nombramiento de alfaqueque en Cartagena, con lo que podía intervenir en todas las cuestiones relativas a los esclavos⁴⁹. Junto con Prebe personificaba el contrabando genovés⁵⁰. Entre los más arraigados, además de los Imperial estaban los Panés y los Rato, también comerciantes de lanas, sobre todo de Huéscar (Granada), y con enlaces en Alicante.

En la ciudad alicantina ejercían sus negocios otras familias de mercaderes de origen italiano, ya radicadas en ella de muy antiguo, tanto que, como en el caso de Cartagena, habían llegado a naturalizarse y a ennoblecarse como Pere y Juan Bautista Canicia de Franquis, Juan Bautista Paravecino o en otros casos ejerciendo importantes oficios como Juan Bautista Patucio el de correo mayor de la ciudad. A su vez el citado Patucio, quien tenía formada compañía de comercio con Pablo Jerónimo Ribaneira, obtenía para la misma el nombramiento de administradores de las rentas del obispado de Orihuela, con los suculentos ingresos que por el mismo se obtenían⁵¹, así como el de cónsul de Ho-

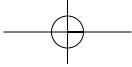
⁴⁷ AHPM, Prot. 5.430, f. 317, 1648-1650, nombramiento de Pedro Antonio Madona a Guillermo Baneste.

⁴⁸ SANZ AYÁN, Carmen: «Consolidación y destrucción de patrimonios financieros en la Edad Moderna: los Cortizos (1630-1715)», en [unizar.es/eueez/cahe/sanzayan.pdf.]

⁴⁹ AHPM, Prot. 5.432, f. 66, 2-6-1654, poder de don Vicente Imperial a Antonio Bernal.

⁵⁰ HERERO SÁNCHEZ, Manuel: «La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700)», en *Hispania*, n.º 219 (2005), pp. 115-152 (la cita en p. 136).

⁵¹ ALBEROLA ROMÁ, Armando: *Catalogación ..*, p. 272.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

landa en 1649⁵². Por su parte Pablo Jerónimo Ribanegra fue nombrado administrador de las salinas de La Mata.

El comercio en forma de compañías era ejercido en Alicante sobre todo por los genoveses, caso de la ya citada y de las denominadas de Juan y Juan Bautista Musiteli, que en 1636 estaba asociado con Francisco Moxica, José Paravecino, Gaspar Suqueto y otros, o la de Luis y Manuel Botacios. Estas compañías también intervenían sobre todo en el comercio de la lana, valiéndose en muchos casos para su pago del giro de efectos financieros, como las letras de cambio, documentos de reconocimiento de pago cuyo uso ya estaba muy extendido entre los hombres de negocios alicantinos. Por otro lado, se fueron dando una serie de relaciones matrimoniales entre italianos de una y otra ciudad, como el caso de los Baldasano, Ansaldo, Imperial y más tarde otros (Montanaro, Rizo, etc).

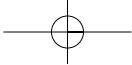
Otra de las facetas mercantiles que solían representar estos comerciantes genoveses de Alicante era la de prestamistas de fondos para que los prestatarios negociasen con ellos en la feria de Medina del Campo, gestión en la que se beneficiaban de un tanto por ciento de los beneficios. No era una actividad en la que fueran los únicos participantes, pues de ella también se beneficiaban mercaderes autóctonos y de otras nacionalidades.

En ambas ciudades ejercieron de comerciantes portuarios, es decir, receptores de navíos cargados de todo tipo de manufacturas, muchas de las cuales ellos mismos reexpedían hacia el interior, en donde contaban con contactos de la misma nacionalidad⁵³. Pero, sobre todo, se dio la presencia en ambas ciudades de comerciantes italianos originarios de otras partes de la península italiana. Aquí de nuevo aparecen diferencias entre ambas ciudades, pues mientras que en Alicante existen algunos naturales de Milán (Juan Bautista y Ricardo Paravecino) o de Florencia (Andrea de Franquis, Juan Domingo Corsiniani), en Cartagena los hay venecianos (Pantaleón, Jacinto y Juan Bautista Lardón y Juan Angelo Causi).

Por otro lado, mientras que la llegada de mercaderes transalpinos a Cartagena, sobre todo genoveses (Lázaro Bartolotto, Bartolomé Bosomo, Bartolomé Fabri, Jácomo Felipe Felipón, Pedro Antonio Madona, Pelegrín Pereti, Hércules Peragalo, entre otros), sigue siendo frecuente durante estos años, se puede precisar con menor claridad que esto sucediese así en Alicante. Es en este grupo de comerciantes italianos donde se puede apreciar con toda claridad el uso indistinto y a conveniencia de los tiempos que hicieron de su establecimiento en una o en otra ciudad, y su posterior deambular entre ellas. Así se dieron los casos de Ansaldo, Dardalla, Paravecino, Verdín, Prebe, Imperial, Baldasano, Rizzo, y otros que se trasladaron a una u otra ciudad dependiendo de los momentos económicos favorables.

⁵² MONTOJO MONTOJO, Vicente: «El comercio de ...», p. 474.

⁵³ ALBEROLA ROMÁ, Armando: *Catalogación ...*, p. 355. Patucio reexpidió ropa de Alicante a Madrid para Nicolás Barberini.



7. LA PRESENCIA COMERCIAL FRANCESA

Durante los años que duró la larga guerra contra Francia algunos comerciantes franceses se las ingenaron para seguir realizando su comercio. Los hubo tanto en la ciudad de Alicante como en varias de las poblaciones de lo que hoy es su provincia. Dentro de la ciudad comerciaba Juan Marín, quien en 1644 ordenaba las cuentas que mantenía con Tomás Sempere, alicantino, reconociendo deberle 699 libras⁵⁴. No obstante, aún más numerosa era la presencia comercial de franceses en otras poblaciones alicantinas y valencianas, ya que en 1650 realizaban su comercio, al parecer tranquilamente, Antonio Sancor, Durá La Brosa, Antonio Lancer, Juan Bordería, Bernat Pebret y Guillem Mollada, en Concentaina; Guillem Lledosa y Antonio Serra, en Alcoy; Guillem Cumbas y Pedro y Guillem Lledosa en Agullent; Guillem Maui, Pedro Carrera, Pedro Camí y Juan Díon en Játiva; Víctor y Francisco Emo, Simón Grichau y Antonio Mollada en Onteniente; Francisco Lascombes en Elche; Antonio Bomal en Alcira; Antonio Baldia en Gandía; Luis Broca, Pedro Mallafer, Bertomeu Gaita y Martín Fornás en Orihuela; siendo el más numeroso de los grupos el de la ciudad de Alicante, con Pedro Aymar, Alejandro de Lerma, Juan Bertomeu Rovillat, Juan Bautista Lacruz, Francisco Sabali, el ya citado Juan Marín y Juan Vial, como se puede observar un numeroso grupo de mercaderes que numéricamente debía de ser el más importante por nacionalidades, a pesar del estado de guerra que se mantenía con su país.

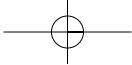
Todos estos comerciantes estaban relacionados con los alicantinos de origen español, sobre todo Tomás Sempere, de quien recibían ropa y lencería, actuando los más de ellos como comisionistas de la lencería que vendiesen en nombre de Sempere, cobrando un premio de venta que variaba entre un 4% y un 8%⁵⁵, o devolviéndole la que no hubiesen podido vender, es decir, eran una pieza esencial en el entramado de Sempere para la distribución por toda la provincia de sus géneros comerciales, quien con ellos tiene acceso a la totalidad del mercado alicantino en la parte de su comercio dedicada a la mercadería de vara y lencería, aunque también vendían por cuenta del mismo otros productos de especería, como pimienta, clavillo, canela, etc., siempre con una comisión de venta prefijada. El citado Antonio Baldía, francés, actuaba en representación de la compañía comercial denominada Pedro Rechart, Antonio Baldía y Juan Malraf, formada por franceses y establecida en Gandía, quienes también adquirían de Sempere ropa y especias.

Además, en cuanto a Tomás Sempere, mantuvo una estrechísima relación con la colonia francesa establecida en Alicante. En 1649 el padre de huérfanos de dicha ciudad puso bajo su custodia a Melchor Vert, francés de 18 años, por dos años, con ejercicio de sirviente a cambio de cobijo, alimentos y la entrega de 20 libras al día en el periodo de dos años desde que el servicio terminase⁵⁶. En el mismo año Juan Bautista Lacruz, mercader francés residente en Alicante, sustituía su

⁵⁴ *Ibidem*, p. 263.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 348, escritura nº 9 y p. 349, escritura nº 21.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 317.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

cargo de procurador de Sempere en otro mercader de la ciudad de Játiva, siendo elegidos como procuradores en sus pleitos otros franceses afincados en diversas localidades de la provincia. En Orihuela lo fueron en ese mismo año Bertomeu Gaita y Pedro Mallafer. Por otro lado, algún francés residente en la ciudad de Alicante, caso de Juan Vial, actuaba como revendedor del bacalao adquirido a Tomás Toledo, mercader alicantino⁵⁷.

Ante tal pujanza, es llamativa la inexistencia de mercaderes franceses en Cartagena por estos años, estableciéndose un fuerte contraste con la presencia de galos en Alicante, tanto en la capital, como en el resto de su provincia. Quizá estos franceses se sentían protegidos y habían enraizado en tierras alicantinas y prefirieron sufrir las represalias que se podían imponer antes que la marcha a su país⁵⁸.

Así, una vez iniciada la guerra contra Francia y tras la constitución a mediados de 1635 de la *Junta de represalias de bienes de franceses*, su actividad en la ciudad de Cartagena dio lugar a la confiscación de un total de 1.020.000 maravedíes de plata y 3.400.000 de vellón hasta marzo de 1638⁵⁹, lo que supuso un duro golpe para los galos residentes en dicha plaza.

Por otro lado, los franceses eran despreciados en Cartagena y el Concejo daba oídos en 1652 a un regidor que comparaba a los tenderos mulatos y berberiscos que vendían aceite y vino por menor con los comerciantes minoristas franceses, rechelando de su actividad y tildándoles de defraudadores⁶⁰. Lo cierto es que unos años después, en 1684, los franceses afincados en Cartagena amenazaron con marcharse de la ciudad si eran obligados al pago de la farda, saliendo el Concejo en su defensa por considerar su presencia muy ventajosa para los intereses ciudadanos⁶¹. Pero quizás en estos años centrales del siglo XVII fuera en contra de su permanencia en Cartagena o de la anulación de su actividad la continua presencia de escuadras francesas bordeando la costa una y otra vez, deseosas de hacer alguna demostración de fuerza, como la que llevaron a cabo en 1643 en Cartagena y al año siguiente en Alicante, máxime siendo la primera de estas ciudades destinada al embarque de tropas con destino a Italia y lugar de avituallamiento, concentración o descanso de escuadras que trasladaban tercios a los distintos frentes de batalla y, por lo tanto, muy susceptible al espionaje militar.

Hay que esperar a 1658, cuando las presiones de la guerra empiezan a amainar en Cartagena para encontrar operando en ella a Guillem Coder, un mercader

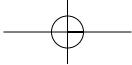
⁵⁷ *Ibidem*, p. 365.

⁵⁸ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: «Guerra económica ...», p. 94.

⁵⁹ ALLOZA APARICIO, Ángel: «El comercio francés en España y Portugal. La represalia de 1635», en MARTINEZ SHAW, Carlos y OLIVA MELGAR, José María (eds.), *El Sistema Atlántico (siglos XVII-XIX)*, Marcial Pons, Madrid, 2005, pp. 127-161, la referencia en p. 140.

⁶⁰ AMC, Actas Capitulares, 1652-1655, cabildo de 11-6-1652, ordinario, fs. 67r y v.

⁶¹ MONTOJO MONTOJO, Vicente y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «La actividad de los mercaderes de Cartagena en el Reino de Granada a finales del siglo XVII», en SÁNCHEZ RAMOS, Valeriano (ed.), *El Reino de Granada en el siglo XVII*, Instituto de Estudios Almerienses, Colección Actas nº 37, Almería, 2000, pp. 111-120, p. 115.



FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN

francés, que, a su vez, mantenía una estrecha relación comercial con mercaderes alicantinos⁶².

8. LA HORA DE LOS MERCADERES INGLESES

Los años de paz con Inglaterra (1630-1655) fueron fructíferamente aprovechados por los comerciantes ingleses, supliendo a los bretones en el comercio de importación de bacalao, actividad muy lucrativa y en la que se enriquecieron unos pocos mercaderes británicos que desplegaron una intensa actividad comercial tanto en Alicante como en Cartagena, aunque la colonia inglesa alicantina fue superior en número a la cartagenera. Es el caso que alguno de los establecidos en este puerto se naturalizaron y avecindaron en él (Rodrigo de Pol y Giles Fetiplas), como también sucedió con otros de Alicante⁶³.

En estos años ejercían su comercio en Alicante Guillermo Blunden, Ricardo Boncel, Antonio Baset, Nicolás Jeferi (desde 1647 en que se traslada desde Cartagena a Alicante), Guillermo Paulin, José Quent, Alejandro Bens, Juan Hibbins y Guillermo Trivil, aunque se puede dar el caso de que otros que aparecen también citados, tales como Guillermo Blander, Juan Himens, Nicolás Gefersin o Ricardo Onsel sean distintas formas de escribir dichos apellidos de los primeros mercaderes ingleses que he citado (Blander por Blunden, Himens por Hibbins, Gefersin por Jeferi, Onsel por Boncel), dado que en los nombres de pila coinciden en todos los casos, mientras que en Cartagena lo hacían Gilis Fetiplace, Nicolás Jeferi, Rodrigo de Pol, Agustín Quendal y Raimundo Lant. En muchos casos estos mercaderes británicos hicieron de intermediarios de los comerciantes franceses para introducir en sus navíos las mercancías galas que tenían prohibida su entrada en España como resultado de la guerra⁶⁴.

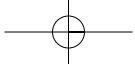
Todos estos comerciantes ingleses establecidos en España eran católicos, pues los protestantes no tenían autorizada la facultad de dedicarse al comercio en tierras del rey Católico. De esta manera vemos que cuando Gilis Fetiplace otorgó su testamento en el año 1652, indicó su voluntad de ser enterrado en el Convento de San Francisco, con hábito de franciscano, y que a su sepelio le acompañasen cruz, cura, sacristán, todos los clérigos, religiosos y cofradías de Cartagena. También en este documento se denota la importante relación existente entre estos mercaderes, dejando como heredero a Agustín Quendal, al ser soltero Fetiplace⁶⁵. Los comerciantes ingleses de Alicante también eran católicos, ingresando alguno de

⁶² AHPM, Prot. 5.433, f. 283, 20-11-1658, poder Esteban Buisson, vecino de Alicante, en nombre de Juan y Glomeni, a Francisco Alanis, vecino de Alicante, para cobrar de Coder una deuda. Ese mismo año Juan Roberto Matis (mercader holandés de Alicante) apoderaba para cobrar otra deuda de Coder (AHPM, Prot. 5.433, f. 290, 29-11-1658, poder, Juan Roberto Matis a Francisco Alanis).

⁶³ MONTOJO MONTOJO, Vicente: «El comercio de ...», pp. 475-477.

⁶⁴ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: «Guerra económica ...», pp. 93-95.

⁶⁵ AHPM, Prot. 5.432, f. 90, 1651-1652, testamento de Gilis Fetiplace.



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

sus hijos como religiosos en algún convento, como hizo una hija de Guillermo Paulin en el de la Sangre de Jesucristo, en 1644.

Entre estos comerciantes británicos establecidos en Cartagena y especializados en el comercio del bacalao Nicolás Jefery (así es como firma los documentos notariales) o Jefreys, destacó por sus pujas del abasto de bacalao en Caravaca y Huéscar (1645 y 1646)⁶⁶. El tal Jefery era un importante importador de bacalao inglés en Cartagena⁶⁷ y tuvo relación comercial con Ciprián Machavelo, comerciante de origen genovés. El motivo de la asociación entre Jefery y Machavelo se basaba, por un lado en que al inglés le interesaba que a nombre de Machavelo se realizase la adquisición de materias primas, pues al ser vecino de Cartagena no pagaba impuestos aduaneros, al tiempo que el inglés se podía aprovechar del hecho de que su apoderado fuera regidor del Concejo, mientras que para Machavelo era otra oportunidad de negociar. Dicha relación se prolongó hasta después de la muerte de Machavelo, ocurrida en la epidemia de peste del año 1648⁶⁸.

Los mercaderes ingleses actuaron como grandes importadores de bacalao, que a su vez era vendido por otros comerciantes, tanto españoles como genoveses afincados en Cartagena, quienes lo distribuían al por menor entre mercaderes o tenderos de la ciudad o de otras partes, que a su vez vendían reexpidiéndolo, en muchos casos, fuera de la ciudad⁶⁹. El citado Machavelo representó a mercaderes ingleses de Alicante, realizando pagos por su cuenta de los derechos de embarque por el puerto de Cartagena de los fletes de mercaderías a ellos pertenecientes⁷⁰.

Una vez que Jefery se trasladó a Alicante estableció un fuerte vínculo comercial con su compatriota Guillermo Trivil, también radicado en dicha plaza, asociándose en los negocios, con el que, en 1649, introdujo 3.000 barriles de atún provenientes de un barco inglés⁷¹, al tiempo que recibían préstamos ocasionales si las circunstancias lo requerían⁷². Y es que era frecuente el desplazamiento de comerciantes entre ambas ciudades para realizar gestiones de su comercio. Así, Juan Hibbins y Guillermo Blunden eran mercaderes ingleses que tenía formada compañía en Alicante. Entre sus deudores se contaba Juan López de Sollozos, mercader de origen gallego radicado en Cartagena, quien les adeudaba cierta can-

⁶⁶ AHPM, Prot. 5429, fs. 310 y 312, 4 y 5-12-1645, poderes de Nicolás Jefery a don Esteban Ferreto y a Jerónimo Román.

⁶⁷ AHPM, Prot. 5.429, f. 42, 13-2-1647, carta pago de Nicolás Jefery a Francisco Arias. Durante 1645 introdujo por el puerto de Cartagena 3.285 ½ quintales de bacalao, debiendo pagar 657.100 maravedíes de vellón, entrando en dicha cantidad 20.000 que pagó por orden de Ciprián Machavelo.

⁶⁸ AHPM, Prot. 5.430, f. 112, 13-4-1649, traspaso de Nicolás Jefery a Juana García de Cáceres, viuda, para que cobrase de Rodrigo de Pol y Francisco Esteban, comerciantes de Cartagena, 18.102 reales de plata doble que le debían por una escritura de plazo vencido otorgada en 1647, proveniente de una partida de bacalao que les había vendido.

⁶⁹ AHPM, Prot. 5.430, f. 113, 13-4-1649, carta pago de Nicolás Jefery a Juana García de Cáceres de 24.802 reales de plata doble por el valor de 826 quintales y 3 arrobas de bacalao inglés que habían llegado a Cartagena por su mediación, para que fueran vendidos por Machavelo.

⁷⁰ AHPM, Prot. 5.429, f. 95, 17-3-1645, carta pago de Ricardo Boncel a Pedro Antonio Madona.

⁷¹ ALBEROLA ROMÁ, Armando: *Catalogación ...*, p. 320.

⁷² *Ibidem*, p. 328. Recibieron prestados 10.000 reales de Alfonso Martínez de Vera.

tidad que fue cobrada directamente en Cartagena por Hibbins⁷³. Pero Hibbins también fue el representante de una serie de comerciantes genoveses de Cartagena ante diversos capitanes mercantes, fletando navíos holandeses para el traslado de lana y barrilla entre Cartagena y Génova o Venecia. En estos cargamentos aparecen asociados Juan Carlos Tacón y José Blanquete, aunque en uno de ellos también es cargador Pedro Antonio Madona, en calidad de apoderado de Juan Bautista Musiteli, mercader genovés de Alicante, como ya hemos visto en páginas anteriores.

Los ingleses participaron, además, en la introducción de productos franceses de contrabando. Así, Antonio Baset, mercader inglés en Alicante, sufrió prisión en el año 1646 en el puerto de Cartagena, permaneciendo detenido en la galera Capitana de las de Génova, al ser sospechoso de contrabando a bordo de dos navíos franceses que habían sido detenidos por los corsarios de Dunkerque y las gálleras de Génova⁷⁴. En toda esta operación nos encontramos de nuevo a Machavelo, regidor del Concejo cartagenero, apresado por contrabando⁷⁵ en unión del ya citado mercader inglés de Alicante, lo que refuerza a dicho Machavelo como un hombre de negocios genovés de Cartagena muy relacionado con mercaderes ingleses tanto de esta ciudad como de la de Alicante. Por su parte, Agustín Quendal, mercader inglés en Cartagena, tuvo relación con barcos franceses que habían sido apresados y trasladados a ese puerto, operación en la que intervino el mercader alicantino Aarón Nico⁷⁶.

En algunos casos la importancia social de estos mercaderes ingleses les llevó a ennoblecarse, caso de Guillermo Paulín, caballero de la ciudad de Alicante, mientras que en Cartagena fueron elegidos como suboficiales de las milicias urbanas (en 1640 Ricardo Randal y en 1652 Agustín Quendal, como alférez de la de caballería, lo que llevaba unido preeminencias de estatuto militar⁷⁷).

No obstante, el estado de guerra contra su primitivo país de origen no dejaría de tener efectos negativos para los mercaderes ingleses de Alicante, quienes trataron de pasar de contrabando partidas de bacalao, tal como le ocurrió en 1659 a Guillermo Blunden, actuando en su favor comerciantes cartageneros, como en el caso de Juan Carlos Tacón⁷⁸.

⁷³ AHPM, Prot. 5.430, f. 238, 11-7-1650, carta de pago Luis López contra Juan Hibbins.

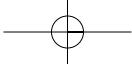
⁷⁴ AHPM, Prot. 5.429, f. 34, 26-1-1646, poder de Antonio Baset al doctor Jorge Monti. Ambos alegaban en su defensa que los navíos franceses habían sido apresados a la vista del puerto de Cartagena cuando se dirigían al de Alicante, con permiso del rey, llevando en ellos productos de hasta 19.000 reales de plata.

⁷⁵ AHPM, Prot. 5.429, f. 35, 21-6-1646, poder de Ciprián Machavelo al doctor Jorge Monti.

⁷⁶ AHPM, Prot. 5.431, f. 336, 24-12-1651, carta de pago de Agustín Quendal a Pedro Rey por 2.300 reales de ocho de plata de mexicanos y sevillanos entregados para el sustento de los marineros del navío francés de Aarón Nico, de Alicante, habiendo entregado 600 de dichas piezas.

⁷⁷ AMC, Actas Capitulares, 1652-1655, 13-7-1652, ordinario, f. 92r. Obtuvo con ello el fuero militar.

⁷⁸ AHPM, Prot. 5.433, fs. 405-413, escritura entre don Luis de la Riquera y Nicolás Toya y consortes. Blunden intentó pasar de contrabando un cargamento de bacalao de Terranova a bordo de un navío inglés, que fue descubierto y atacado por las escuadras de navíos de corso de Cerdeña y Mallorca,



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

9. EL COMERCIO CON ORÁN

Se mantuvo el comercio Orán-Cartagena-Alicante, en virtud del cual se intercambiaron entre las tres ciudades una serie de productos, pues en Orán se adquirían esclavos musulmanes, bastante apreciados en la península, siendo su tráfico una actividad muy lucrativa y existiendo mercaderes especializados en su compraventa, como Rodrigo de Pol, inglés naturalizado español y afincado en Cartagena, quien recibió esclavos en 1653, que le eran remitidos desde Orán por el marqués de San Román, capitán general de aquella plaza, para que los vendiese y con lo que ello produjese, adquirir cebada para alimentar a los caballos de la tropa de caballería que la guarnecía⁷⁹. Asimismo, del negocio de la venta de esclavos participaron también comerciantes españoles de Cartagena, como Nicolás Toya Monserrate, quien en 1659 daba poder a un vecino de Alicante para que pudiera vender en ella una esclava mora previamente adquirida en Orán⁸⁰.

Pero entre las tres ciudades también circularon otras mercaderías y materias primas. Tanto en Alicante como en Cartagena se cargaban naves con productos manufacturados con destino a Orán, siendo recargados dichos barcos en ésta de materias primas como trigo, dátiles, cera y cueros. De este tráfico participaron asociados en varias ocasiones mercaderes y hombres de negocios cartageneros y alicantinos. En 1651 Rodrigo de Pol, dio poder a Pedro Martín, vecino de Alicante, para que fletase un barco de 1.000 quintales de porte, y cargase mercancías tanto en Alicante como en Cartagena, para trasladarlas luego a Orán⁸¹, dejando abierta la posible realización de otros fletamientos.

Ese mismo año también hubo diferencias entre Vicente Imperial, hombre de negocios de Cartagena, y el patrón de una saetía que tenía su base en el puerto de Alicante, sobre un porte de trigo que había realizado a Orán, nombrándose jueces amigables componedores dos comerciantes, uno de cada ciudad, quienes dictaron en contra de Imperial, que tuvo que pagar la parte del flete que aún no había satisfecho al patrón alicantino⁸², fletamiento que se había contratado en la ciudad de Alicante.

Tanto mercaderes cartageneros como alicantinos mantenían muchas veces su contratación con Orán mediante el giro de letras de cambio que amparasen sus transacciones comerciales, procedimiento más cómodo y seguro que el traslado de sumas más o menos importantes en el recorrido de la peligrosa Mancha mediterránea, que separaba a las tres ciudades. Dichos documentos muchas veces

manteniendo un combate naval durante cuatro horas a la altura de Cabo de Palos, de resultas de la cual fue apresado y embargado su cargamento. Sobre esta guerra, cfr. ALLOZA APARICIO, Ángel: «La represalia de Cromwell y los mercaderes ingleses en España (1655-1667)», en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV*, nº 13 (2000), pp. 83-112.

⁷⁹ AHPM, Prot. 5.343, f. 9, 7-12-1653, venta de Rodrigo de Pol a José Blanquete.

⁸⁰ AHPM, Prot. 5.433, f. 210, 5-7-1659, poder de Nicolás Toya a Miguel Rosellón.

⁸¹ AHPM, Prot. 5.431, f. 302, 30-11-1651, poder de Rodrigo de Pol a Pedro Martir.

⁸² AHPM, Prot. 5.431, f. 301, 29-11-1651, carta de pago de Vicente Imperial a Juan Bautista Corso.

eran emitidos o recibidos por los mercaderes hebreos establecidos en el presidio norteafricano⁸³.

10. EL ACOSO DE LOS PIRATAS BERBERISCOS

La actividad de la piratería berberisca, constantemente padecida por las sufridas poblaciones costeras del Mediterráneo español, supuso un pesado lastre para el desarrollo comercial de toda esta fachada marítima y llevó aparejada la pérdida de géneros comerciales, naves y la muerte o el secuestro de numerosas personas. Será sufrida de la misma o parecida forma tanto por Alicante como por Cartagena, dándose en este caso notables ejemplos de colaboración entre ambas ciudades cuando eran avistadas poderosas flotas surcando las costas españolas.

Esta circunstancia se puede exemplarizar con el contenido de una carta que en el año 1641 fue remitida por la ciudad de Alicante, en la que se deja traslucir la estrecha colaboración que ante este tipo de peligro las unía: «*Siempre se hapreciado esta ciudad de tener muy grande correspondencia con Vuestra Señoría, lo que habrá podido experimentar en todas las ocasiones, y la causa que en esta no habemos despachado aviso del que se ha tenido de los bajeles que se descubrieron sobre los Alfaques de Tortosa ha sido por haber venido desde Valencia por costa y pasar a esas partes de poniente y entender llegaría a esa ciudad, y también por no haber descubierto por esta costa bajeles algunos de armada, que es cuando acostumbramos darle a Vuestra Señoría. Las prevenciones que en esta ciudad se han hecho han nacido de dicho aviso y de cartas que tiene nuestro gobernador de Su Majestad avisándole de los bajeles que se arman en Argel con intento de infestar las costas, y no habemos dudado de que las tendrá también Vuestra Señoría o su corregidor. Esté Vuestra Señoría seguro que tendremos cuidado si hay ocasión de hacer lo que hasta hoy, y confiamos hará lo mismo Vuestra Señoría. Alicante, 24-4-1641»⁸⁴.*

Todos los años se producía en las costas mediterráneas el avistamiento de naves piratas o el desembarco de gente en tierra. Las abruptas y escarpadas costas de la zona propiciaban el acecho y las emboscadas. Las zonas del Cabo Tiñoso e Isla Grosa eran las más idóneas para esta clase de acciones⁸⁵. Este tipo de acometidas era sufrido tanto por los habitantes de Cartagena como por los de Alicante, ciudades que ya hemos visto lo unidas que actuaban ante los embates de los berberiscos. Para la defensa de los intereses comerciales se formó en 1630 la llamada Flota del Mar Mediterráneo, en la que participaron hombres de negocios de ambas ciudades⁸⁶.

⁸³ AHPM, Prot. 5.433, f. 84, 26-4-1658, poder de Francisco del Pino a Pedro Izquierdo.

⁸⁴ AMC, Actas Capitulares 1640-1642, cabildo de 26-4-1641, extraordinario, fs. 362v-366r.

⁸⁵ AMC, Actas Capitulares 1649-1651, cabildo de 28-5-1650, extraordinario, f. 217. Las guardias de Castillitíos avisaron de que una galeota de moros echó gente a tierra, movilizándose las milicias urbanas.

⁸⁶ MONTOJO MONTOJO, Vicente: 1993. *El Siglo de Oro en Cartagena (1480-1640): Sociedad y economía en una ciudad portuaria del Sureste español y su comarca*, Real Academia Alfonso X el Sabio,

11. LA LUCHA IMPOSITIVA

De lucha secular se debe denominar la que durante los siglos de la Edad Moderna mantuvieron las ciudades de Alicante y Cartagena para lograr el predominio sobre la otra en la actividad comercial, mediante el privilegio fiscal. Si con el acuerdo logrado por los alicantinos en 1550, en el que se les concedía una rebaja del 50% en los derechos aduaneros que se habían de pagar en la frontera valenciana, el tráfico comercial entre Castilla e Italia prefirió utilizar el puerto de Alicante en detrimento del de Cartagena⁸⁷, en 1623 los jurados y síndicos del Consell alicantino denunciaban que varios comerciantes extranjeros afincados en Alicante se estaban trasladando a Cartagena, por razón del descontento a causa de la presión de la administración central⁸⁸.

Durante el periodo tratado, con la llegada de la crisis económica generada tras tantos años de contiendas bélicas, el comercio se fue comprimiendo hasta decaer. El detonante que terminó de arruinar la floreciente actividad que se había desarrollado unas décadas antes fue el contagio de 1648, causante de una elevada mortandad y de la dislocación de las actividades mercantiles. A ésto se debe unir las facilidades aduaneras que por estos años primaban el comercio realizado desde el reino de Valencia⁸⁹.

Tanto Cartagena como Alicante trataron de capear los malos tiempos de la mejor forma posible. A la larga, y tras dejar atrás la dura época anterior que había obligado a imponer una agobiante fiscalidad de guerra, los alicantinos se mostraron mucho más hábiles que los cartageneros, firmando una serie de escrituras de concordia y conciertos con varios arrendadores de impuestos que claramente les beneficiaron, tales como fueron con el recaudador general de puertos secos, en 1660, el del derecho de quema, el derecho de sisa mayor del Ayuntamiento de Alicante, y con la administración del derecho del General y doble tarifa⁹⁰.

Pero este proceso ya se había iniciado unos años antes, pues el Concejo cartagenero se lamentaba diciendo «*está esta ciudad tan arruinada y falta de vecinos y haber muerto más de 14.000 personas con el mal de contagio que ha padecido el año 1648, y sin comercio alguno en su puerto por estar todo en el puerto de Alicante*»⁹¹.

A la peste se unió la aparición de la langosta, que esquilmó las cosechas y produjo hambruna en la ciudad y más desesperación en los pocos vecinos que quedaban. La gota que colmó el vaso de la paciencia de éstos fue la llegada de una serie de comisionados y jueces nombrados para la cobranza de débitos atrasados

Murcia, 1993, pp. 290-291; y RUIZ IBÁÑEZ, José Javier y MONTOJO MONTOJO, Vicente: *Entre el lucro y ...*, pp. 171-178.

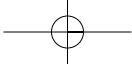
⁸⁷ CASEY, James: *España en la Edad Moderna. Una historia social*, Universitat, Valencia, 2001, p. 130.

⁸⁸ MONTOJO MONTOJO, Vicente: «El comercio ...», p. 463.

⁸⁹ AHPM, Prot. 5.383, f. 63, poder de Gabriel Baldasano al doctor Jorge Monti por estar recluido en su casa, acusado ante el Real Consejo de Minas de haber pasado de contrabando barrilla desde el reino de Castilla al de Valencia, a fin de eludir el pago del derecho de 5 reales por quintal de barrilla.

⁹⁰ MONTOJO MONTOJO, Vicente: «Los comerciantes de ...», p. 226.

⁹¹ AMC, Actas Capitulares, Años 1649-1651, cabildo de 10-7-1650, extraordinario, fs. 241r-243r.



FEDERICO MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN

a la Real Hacienda, los que hicieron su aparición en 1650 y años siguientes. Trataban de cobrar el encabezamiento, que precisamente acabó en dicho año, intentando repartir entre la escasa población superviviente lo que debían de haber pagado los muchos difuntos del contagio, como así ocurrió con las alcabalas y rentas reales⁹², lo mismo que sobre otras deudas, caso de varios servicios, un donativo de 4.000 ducados y otros muchos atrasos más.

La desesperada situación de Cartagena llegó a noticias del rey, quien dispuso en 1654 la formación de una Junta que tratase de hallar medios con los que aliviar lo trágico del estado de la ciudad. Así, se intentó llegar a un acuerdo sobre el encabezamiento de alcabalas y los dos unos por ciento por nueve años, lo mismo que para la paga del impuesto de la sosa y la barrilla⁹³, aunque también se consiguieron ayudas económicas para la composición de las cañerías de agua que daban servicio a las fuentes públicas⁹⁴, totalmente arrasadas en una gran avenida en 1653, o para la edificación de un nuevo almacén para la pólvora que hasta entonces se almacenaba en las Casas Reales, en donde ya se habían producido dos voladuras con anterioridad, estando dichas Casas en medio de la población, para lo cual el rey libró 500 ducados⁹⁵.

Todas esas ayudas sirvieron de poca cosa y Cartagena quedó durante unos años convertida en una ciudad despoblada y casi desvalida, por lo que a Alicante, hacia donde encaminaron sus pasos muchas familias cartageneras, le fue fácil conseguir una victoria sobre ella con las concordias de 1660 y 1664, que además de poder darse al relajarse la presión fiscal con el fin de la guerra, trataron de alejar de nuevo las actividades mercantiles.

12. AL FIN, SE FIRMA LA PAZ CON FRANCIA E INGLATERRA

En el cabildo celebrado por el concejo el día 22 de febrero de 1660⁹⁶ se dio lectura a las capitulaciones de las paces entre los reyes de España y Francia, po-

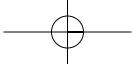
⁹² AMC, Actas Capitulares, 1652-1655, cabildo de 29-1-1652, extraordinario, fs. 22v-23r. El Concejo se lamentaba amargamente: «La ciudad dijo que por la esterilidad del tiempo y necesidad en que todos los vecinos se hallan después del contagio que padecieron, pues el número de vecinos se ha reducido a menos de 300 y estos tan pobres y necesitados, así por falta de comercio, como de mantenimientos [...]. Y en medio de este conflicto ha sobrevenido el haber expirado los 9 años en que esta ciudad está encabezada de las alcabalas y rentas reales a S.M. pertenecientes, con que desde primero de este presente mes están en administración por Juan de Arce, juez administrador nombrado por el Real Consejo de Hacienda, subdelegado del señor Pedro de San Martín Ocina, el cual cobra generalmente de todo a razón del 12 por ciento y ha promulgado pregones rigurosísimos en orden a la dicha cobranza imposibilitando mayormente el comercio y atemorizando a los vecinos, contra los cuales todos los días fulmina causas y descamino con común desconsuelo, de que se ha originado el que se van las familias enteras de esta ciudad a vivir a Alicante y a otras partes del Reino de Valencia y que de cuatro días a esta parte se han ido 15 de ellas, las más menesterosas en esta república».

⁹³ AMC, Actas Capitulares, 1652-1655, cabildo de 11-8-1654, ordinario, fs. 384v-385v y cabildo de 1-11-1654, extraordinario, fs. 422r-423r.

⁹⁴ AMC, Actas Capitulares, 1652-1655, cabildo de 25-10-1654, extraordinario, fs. 419r-421v.

⁹⁵ AMC, Actas Capitulares, 1652-1655, cabildo de 21-4-1654, ordinario, f. 348v.

⁹⁶ AMC, Actas Capitulares, 1660-1663, cabildo de 22-2-1660, extraordinario, fs. 28v-29v



La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades...

niéndose fin a una guerra que tanto daño había causado a ambas potencias, pero en especial a la española. Algunos meses después se procedió de la misma manera y se dio lectura a una Real Cédula fechada en Madrid el 25 de septiembre de ese año, en la que se daba la noticia de que se había firmado la paz entre los reinos de España e Inglaterra⁹⁷.

Los largos años de lucha sufridos por la Monarquía Hispánica en múltiples frentes y contra poderosos enemigos desbarataron hasta cierto punto los sistemas comerciales. A partir de esta fecha, y a pesar de que en lo que quedaba de siglo se sucedieron diversas guerras contra la Francia del ambicioso Luis XIV⁹⁸, la entrada de comerciantes franceses iba a variar profundamente, tanto en Cartagena como en Alicante, el sistema de redes comerciales hasta entonces establecido.

Quizá el hecho de la facilidad con que fue defendida Cartagena en 1643, así como el seguro resguardo que ofrecía su bahía ante los temporales, la situación estratégica, cercana a la costa norteafricana, o su posición de punto intermedio en la costa mediterránea española con respecto a las rutas hacia las posesiones italianas, propiciaron el establecimiento en ella de la base de Galeras, que se trasladó en 1667-1670 desde El Puerto de Santa María, lo que supuso un incremento de su población y una potenciación de su atractivo comercial ante la posibilidad de hacer negocios con el mantenimiento que dicha escuadra suponía.

Mientras tanto, el comercio de Alicante pudo beneficiarse más gracias a las ventajas de sus nuevas exenciones, pero también a la consolidación de las comunidades inglesa, holandesa e italianas⁹⁹, características de su composición cosmopolita y atlántica, a las que atraía la acumulación de recursos y encrucijadas.

A modo de conclusión se puede establecer a través de este artículo que durante el periodo más difícil, el de mediados del siglo XVII, los grupos comerciales de Alicante y Cartagena se matuvieron, a pesar de las guerras con Francia e Inglaterra, e incluso se produjo un afianzamiento social, debido no sólo a las oportunidades de compras de oficios municipales (de tradición anterior) sino a que los comerciantes se convirtieron en interlocutores sociales, sujetos a los que las autoridades recurrieron especialmente para obtener donativos o exacciones fiscales¹⁰⁰. De aquí su importante promoción social y presencia en el ámbito mercantil regional.

⁹⁷ AMC, Actas Capitulares, 1660-1663, cabildo de 2-11-1660, ordinario, f. 202v.

⁹⁸ SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio y RAMOS MEDINA, M.^a Dolores: «Los comerciantes franceses en Castilla y la Represalia de 1667», en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV*, nº 7 (1994), pp. 287-318.

⁹⁹ SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio: «El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de doña Mariana de Austria», en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV*, nº 9 (1996), pp. 267-321.

¹⁰⁰ RUIZ IBÁÑEZ, José Javier: «Tiempo de guerra, tiempo de cambio. Resistencias, realidades y representaciones en los comienzos de la transición al pleno absolutismo en el Reino de Murcia (1642-69)», en *Cuadernos del Seminario Floridablanca (Poder y Sociedad en la Europa Moderna)*, nº 5 (2003), pp. 633-696.