

El comercio de exportación holandés en el Mediterráneo español durante la regencia de doña Mariana de Austria

JUAN ANTONIO SÁNCHEZ BELÉN*

La firma de la Paz de Westfalia poniendo fin a la Guerra de los Treinta Años y al conflicto hispano-holandés desencadenado en 1621, con el reconocimiento de la soberanía de las Provincias Unidas de los Países Bajos por Felipe IV, modificó sustancialmente el marco político europeo y también el comercial.

Para la Monarquía española, 1648 marca un hito fundamental. Necesitada de un abastecimiento continuo de mercancías, disminuido durante la contienda, sobre todo desde el año 1635 en que Francia interviene en el conflicto europeo colocándose frente a los Habsburgo, el final de las hostilidades con los holandeses volvía a garantizar el aprovisionamiento de gran parte de los géneros que eran demandados por los reinos españoles y sus territorios americanos, no obstante que Inglaterra había cubierto en alguna medida el vacío dejado por la República de Holanda y por Francia en este largo período bélico¹. Para los neerlandeses, la paz con España venía a significar, entre otras cosas, la reapertura de un valioso mercado cerrado durante mucho tiempo a sus productos y a sus mercados, aunque gracias al contrabando practicado a través de buques de naciones neutrales o amigas, como Inglaterra, Génova o Venecia, dicho tráfico no había llegado a interrumpirse por completo. Pero las posiciones perdidas en el ámbito mercantil español pronto fueron recuperadas tras Westfalia, afianzándose desde entonces gracias al trato de nación más

* UNED.

¹ Sobre la importancia del comercio inglés en España durante la Guerra de los Treinta Años, ver H. TAYLOR, «Trade, Neutrality and the 'English Road'. 1630-1648», *Economic History Review*, 2ª Serie, 25, (1972), págs. 1642-1688; CONQUEST, R., «The State and Commercial Expansion: England in the Years 1642-1688», *Journal of European Economic History*, 14 (1985), págs. 155-172; ALCALA-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J., *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*. Barcelona, 1975, págs. 262-267.

favorecida y al desplazamiento que el comercio inglés experimentó a raíz del enfrentamiento de Cromwell con la Monarquía Hispánica².

Con la Paz de los Pirineos (1659), a la que sigue años después el cese de las hostilidades con Inglaterra, más sobre el papel que en el terreno militar, por cuanto que hasta 1667-1670 los ingleses continuaron hostigando los puntos débiles de los dominios españoles, especialmente en el Caribe, y prestando su apoyo a los rebeldes portugueses³, la primacía de Holanda en el mercado español comienza a perder posiciones a favor de sus nuevos y potentes competidores⁴. Con todo, las acciones bélicas de Luis XIV contra los Países Bajos, iniciadas en 1667, así como la pugna que sostiene con las Provincias Unidas en su afán por aniquilar su poder naval y mercantil, serán factores decisivos para el fortalecimiento de la amistad hispano-holandesa, puesta a prueba en varias ocasiones.

El presente trabajo pretende abordar esta nueva etapa en las relaciones entre España y Holanda pero desde la perspectiva comercial⁵. A este

² ABREU Y BERTODANO, F., *Colección de los tratados de paz*. Madrid, 1740-1752; ISRAEL, J. I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*. Oxford, 1989, págs. 224-244; *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*. Oxford, 1982, págs. 412-434, y «The Phases of the Dutch Straatvaart, 1590-1713: A chapter in the Economic History of the Mediterranean», en *Empires and Entrepots. The Dutch the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*. London and Roncaverte, 1990, págs. 133-162. Ver también LOPEZ-CORDON, M. V., «Equilibrio y alianzas. Holanda en el pensamiento internacional español posterior a Westfalia», en J. LECHNER y H. DEN BOER (Eds.), *España y Holanda*. Amsterdam, 1995, págs. 81-101.

³ STRADLING, R., «Spanish Conspiracy in England, 1661-1663», *English Historical Review*, 87 (1972), págs. 269-286 y *Europa y el declive de la estructura imperial española, 1580-1720*. Madrid, 1983, págs. 195-198. Recientemente se han ocupado de las relaciones hispano-inglesas, en sendas tesis doctorales, OYAMBURU, J., *Relaciones políticas y comerciales entre España e Inglaterra, 1650-1670*. Madrid, 1995 y VALLADARES, R., *Inglaterra, Portugal y la Monarquía hispánica (1640-1670)*. Madrid, 1992. De este autor ver asimismo *Felipe IV y la Restauración de Portugal*. Málaga, 1994.

⁴ ISRAEL, J. I., *Dutch Primacy*..., págs. 282-291 y 313-327; STEELINGAARD, Niels, «The grown and composition of the long-distance trade of England and the Dutch Republic before 1750», en J. D. TRACY (Ed), *The Rise of Merchant Empires Long-Distance Trade in the Early Modern 1350-1750*. Cambridge, 1990, págs. 102-152; DAVIS, R., «English Foreign Trade, 1660-1700», en E. MICHINTON (Ed), *The Growth of English Overseas Trade*. Londres, 1969; MACLACHLAN, J. C., *Trade an Peace with Old Spain, 1667-1700*. Cambridge, 1940; GIRARD, A., *Le commerce française a Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution a l'Étude du commerce étranger en Espagne aux XVIe et XVIIe siècles*. New York, 1967; PINKUS, C. A., «Popery, Trade and Universal Monarchy: The Ideological context of the outbreak of the Second Anglo-Dutch War», *English Historical Review*. CVII, 422, (1992), págs. 1-29.

⁵ Acerca de las relaciones diplomáticas hispano-holandesas en el reinado de Carlos II, además del artículo ya citado de M. V López-Cordón, ver SALINAS, D., *La diplomacia española en las relaciones con Holanda durante el reinado de Carlos II*. Madrid, 1990; HERRERO SANCHEZ, M., «La Monarquía Hispánica y el Tratado de La Haya de 1673», en J. LECHNER y H. DEN BOER (Eds.), *España y Holanda*. Amsterdam, 1995, págs. 103-118; y SERRANO DE HARO, A., «España y la Paz de Ryswick. De la Paz de Nimega (1678) a la de Ryswick (1697)», en J. LECHNER y H. DEN BOER (Eds.), *op cit.* págs. 119-138.

efecto hemos optado por ceñirnos al espacio mediterráneo y al período que va de 1667 a 1675, dejando para más adelante el comercio en la cornisa cantábrica y en el Atlántico, desde San Sebastián a Cádiz. Se trata, pues, de plantear, más que de resolver, las líneas generales del comercio holandés en la franja costera mediterránea, lo que condiciona, tanto como la fuente consultada, las conclusiones obtenidas en esta fase de la investigación⁶.

ANÁLISIS DE LAS FUENTES

Para acometer el estudio del comercio holandés en el Mediterráneo español hemos utilizado una fuente poco conocida o escasamente utilizada: los registros que el cónsul de España en Amsterdam, Jacques Richard, envía a Madrid en los años 1667-1668, y las elaboradas por su hijo, Claudio Antonio Richard, en la etapa 1674-1675⁷. Estas relaciones, sin embargo, no abarcan todo el período objeto de nuestra investigación ya que sólo se confeccionan cuando España entra en guerra con Francia y se decreta la prohibición general de comercio con el enemigo. En estas circunstancias, dicha documentación contribuye a que las autoridades españolas en los puertos puedan embargar aquellas mercancías que, procedentes de Ostende, en los Países Bajos españoles, o de Texel, en Holanda, vayan desprovistas de los pasaportes concedidos por el citado cónsul, estimando así que son de franceses y, por consiguiente, que han sido embarcadas y transportadas de contrabando.

Los registros que hemos consultado corresponden al primer conflicto anglo-holandés (1665-1667) en su etapa final, al período que abarca la denominada Guerra de Devolución desencadenada por Francia contra España en el mes de julio de 1667 y concluida con la Paz de Aquisgrán en 1668, y al nuevo enfrentamiento hispano-francés de 1673-1678 provocado por Luis XIV con la invasión de las Provincias Unidas, inmediatamente después de haber finalizado la segunda confrontación anglo-holandesa (1672-1673), y en el que España, junto con el Imperio, se vio obligada a

⁶ Una buena síntesis del comercio mediterráneo en los siglos modernos es la de SALVADOR ESTEBAN, Emilia., «España y el comercio mediterráneo en la edad moderna», en M. LOBO CABRERA y V. SUÁREZ GRIMÓN, *El comercio en el Antiguo Régimen*. III Reunión Científica. Asociación Española de Historia Moderna. Las Palmas de Gran Canaria, 1994, vol. II, págs. 13-46.

⁷ Estos registros se localizan en el Archivo General de Simancas (AGS), *Guerra Antigua* (GA), legs. 3507, 3511-3516, 3521, 3560-3561, 3572, 3589-3591.

intervenir, a su pesar, como aliada de Holanda, pero también en defensa de sus posesiones en los Países Bajos⁸.

La información que nos ofrece este corpus documental contempla los géneros exportados, con indicación de su volumen y lugar de fabricación, el nombre del cargador y el del destinatario, así como el navío que transporta la mercancía, el maestro que lo conduce y el puerto de recepción. A veces, incluso, se puede determinar la derrota o rumbo de los buques mercantes y la periodicidad de las salidas.

La fuente, sin embargo, presenta varias dificultades. En primer lugar, hay que advertir que las cantidades embarcadas no siempre aparecen registradas en unidades de medición comparables, lo que supone un notable inconveniente a la hora de agruparlas para determinar el volumen de cada género exportado. En segundo término, nunca se indica el precio de la mercancía, por lo que ignoramos el valor que las exportaciones hacia España representaban en el comercio exterior holandés —sólo conocemos el precio de algunos pertrechos navales referidos al año 1673⁹—. En tercer lugar, resulta difícil en ocasiones identificar a los cargadores por la grafía utilizada en la transcripción de los nombres. Finalmente, sólo hemos localizado hasta la fecha los registros correspondientes a diciembre y enero de 1666, los comprendidos entre el 9 de abril y el 4 de junio de 1667, los relativos a los meses de julio y octubre de dicho año, y los del período que va desde noviembre de 1667 hasta octubre de 1668, lo que nos impide elaborar series de larga duración. Lo mismo cabe decir de la etapa 1673-1678, ya que únicamente disponemos de los registros que van desde el 24 de abril de 1674, fecha en que se inician, hasta el 11 de junio, desde el 10 de julio hasta el 5 de octubre, desde el 11 de noviembre al 17 de diciembre de 1674 y los meses de febrero a abril de 1675. A partir de esta fecha carecemos de información hasta el 23 de septiembre de 1676, pero ahora tan sólo de dos meses, pues concluyen los registros localizados el 23 de noviembre de 1676. Es posible, sin embargo, que las relaciones que faltan se encuentren traspapeladas en otros legajos, si no se han perdido.

Cuestión aparte es la de establecer si en los registros de los cónsules españoles en Amsterdam se anota la mercancía realmente embarcada en Holanda con destino a España. Todo apunta a que las relaciones enviadas por Jacques Richard de los primeros meses del año 1667 no se corres-

⁸ INHALL, J. L., *Dutch Primacy...*, pags. 207-213, 269-279 y 339-346.

⁹ AGS. GA. leg. 3.558. Relación de precios de productos en Holanda. 1673.

ponden con los géneros arribados a los puertos españoles: el bloqueo marítimo a que mutuamente se sometieron ingleses y holandeses durante el conflicto que ambos países mantuvieron nos hace suponer que una buena parte de las mercancías holandesas y de los artículos del Báltico o de las Indias Orientales que Holanda distribuía en sus buques fueron conducidos en navíos franceses, hanseáticos y suecos —lo mismo debió de ocurrir con los géneros de Inglaterra—. Por el contrario, suponemos que los registros efectuados durante la Guerra de Devolución entre España y Francia (del mes de septiembre de 1667 al de octubre de 1668) reflejan mejor el volumen de mercancías, propias o de otros países, con excepción de Francia, que partieron de los puertos de Holanda con destino a España, dada la prohibición decretada en Madrid en 26 de agosto de 1667 contra el comercio francés y la obligación de que todos los géneros embarcados en los reinos amigos o aliados de España llevasen despachos de las fábricas donde se manufacturaban expedidos por los magistrados de las ciudades y por los cónsules españoles —el mismo requisito se exige a los gobernadores y virreyes de los Países Bajos y de Italia—, considerándose de contrabando los que no cumplieran esta normativa y, por tanto, expuestos a ser embargados ¹⁰.

No obstante, es muy posible que un sector del comercio holandés prefiriera exponerse a un embargo que a paralizar la venta de géneros de Francia en su poder, encubriendo estas mercancías con las fabricadas en su país o en países amigos de España en ese momento. De hecho, sabemos que sus buques estuvieron sujetos a varias pesquisas para evitar que introdujesen artículos prohibidos, como sucedió en la aduana de Cádiz, donde el administrador se opuso a que los veedores de contrabando registrasen los navíos procedentes de las Indias Orientales, ya que las mercancías que transportaban habían sido embarcadas antes del estallido del conflicto y, en consecuencia, carecían de los oportunos despachos autorizando su venta. Esta intromisión provocó a su vez un litigio de competencias entre el Consejo de Hacienda, que apoyaba la actitud del administrador, y el Consejo de Guerra, que defendía la postura del veedor de contrabando, debiendo la reina intervenir en la disputa y pronunciarse a favor del registro de los buques y de la confiscación de su mercancía en caso de incumplimiento de lo establecido en el capítulo dos de la Instrucción dada a los veedores de contrabando, a saber, que «todas las fábricas, mercaderías y géneros que se traficaren y trajeren a estos reinos

¹⁰ AGS. GA. leg. 3.513. Real Cédula de 26 de agosto de 1667.

por sus puertos secos y mojados hayan de traer para su admisión despachos de la parte donde hubieren salido, en que conste el de su fabricación, y que lo que se hallare sin ellos se confisque». Aparte de que, como se indica en otro capítulo de esta Instrucción, los maestros de los navíos arribados a los puertos españoles estaban obligados a entregar a los veedores de contrabando los libros de a bordo, en los cuales se asentaban las mercaderías que portaban y las personas a quienes venían consignadas, «para que los ministros les visiten y reconozcan, comprobándolas con los registros y pasaportes de ellas, y que este reconocimiento y cotejo se haga en las aduanas para cautelar por este medio la introducción de mercaderías y géneros ilícitos»¹¹.

La actuación de las autoridades españolas en los puertos peninsulares suscitó, por supuesto, las protestas de los mercaderes holandeses por el trato aplicado a sus mercancías, según lo refiere Jacques Richard, quien escribe al Consejo de Guerra lo siguiente:

«Estos mercaderes van continuando sus quejas de que los jueces de contrabando no quieren admitir sus mercaderías en los reinos y señoríos de España si no es que, además de los testimonios del magistrado y los míos, haya también el del lugar donde se han fabricado, y han representado a los burgomaestres que es cosa imposible en muchos géneros, como son los de Alemania y otras partes remotas, de los cuales hay aquí almacenes y factores que los han recibido muchos años ha, y no podrían ahora alcanzar testimonio de fábrica»¹².

Es posible que las protestas ocultaran otros fines, pero no es menos cierto que las autoridades españolas aplicaron todo su celo para impedir como fuera la entrada de mercancías francesas, pues sabemos que el 1 de agosto de 1667, cuando todavía no se había promulgado la prohibición de comercio con Francia, aunque el Consejo de Guerra llevaba solicitando esta medida desde el mes de julio y los veedores de contrabando de los puertos ya estaban advertidos sobre lo que debían hacer al respecto, ajustando sus acciones a lo dispuesto en anteriores represalias¹³, se confiscan a Daniel van den Tempel y Diego Luis de la Parra, mercade-

¹¹ AGS, GA, leg. 3.495. Consulta del Consejo de Guerra, 2 de diciembre de 1667; leg 3.513. Real Cédula de 26 de agosto de 1667.

¹² AGS, GA, leg. 3514. Carta de Jacques Richard, 16 de junio de 1668.

¹³ AGS, GA, leg. 3495. Consulta del Consejo de Guerra, 9 de agosto de 1667. Sobre acciones de los veedores antes del decreto de prohibición de comercio con Francia, AGS, GA, leg. 3.504. Informe del gobernador de Cádiz, 14 de abril de 1667. El 14 de marzo de 1667 se descamina en Cádiz un alijo de ropas por valor de 6.000 u 8.000 pesos.

res afincados en Cádiz, varias partidas por no ir provistas de los correspondientes despachos autorizando su venta ¹⁴.

A partir del mes de junio de 1668 las cargas registradas ante el cónsul español en Amsterdam disminuyen al propalarse la noticia del inminente fin de las hostilidades entre Francia y España y el pronto restablecimiento de la libertad de comercio, lo que hacía innecesarios los registros. Con todo, éstos no concluyen tras la firma de la Paz de Aquisgrán. El motivo, sin embargo, es muy diferente ahora: el desarrollo de una epidemia en Lille y en varias ciudades de los Países Bajos ocupadas por los franceses obliga a Jacques Richard a proseguir en su cometido, máxime cuando la enfermedad afecta también a Ruán, Colonia, Amberes y Bruselas. De no adoptarse esta medida los puertos españoles se podrían ver infectados, por lo que el cónsul resuelve, con el beneplácito del Consejo de Guerra, denegar el pasaporte a los géneros procedentes de las localidades contagiadas y a los que han transitado por ellas ¹⁵. Todavía en el mes de octubre Jacques Richard envía estos registros a la vez que da cuenta de que el contagio continúa, extendiéndose ahora a otras ciudades de Francia y de los Países Bajos, a su juicio por el calor inusual que ha habido en la zona, similar al que habitualmente se da en los meses de julio y agosto ¹⁶. El Consejo de Guerra acuerda que prosiga registrando las mercancías de las regiones afectadas por la epidemia, «pues en ello se hará beneficio a los interesados en las mercaderías», pero autoriza la libre circulación de géneros procedentes de ciudades no contagiadas, de acuerdo con las cláusulas de los tratados de paz en vigor ¹⁷. El 11 de marzo de 1669 el cónsul informa de la resistencia de los cargadores holandeses a registrar las mercancías con destino a España, por lo que aconseja que las autoridades portuarias no las admitan si no van acompañadas de pasaportes suyos ¹⁸. Paralelamente, el Consejo de Guerra solicita que el de Estado averigüe, a través del embajador español, don Esteban Gamarra, si todavía persiste el contagio en Holanda y en los territorios colindantes, y que en el caso de que no sea así el cónsul deje de enviar testimonio de las mercancías embarcadas hacia España ¹⁹. Ignoramos cuál fue el informe

¹⁴ AGS, GA, leg. 3.503. Causas de descaminos realizadas por don Gabriel Menéndez de Porres, Adelantado de La Florida, Cádiz, 28 de agosto de 1667.

¹⁵ AGS, GA, leg. 351. Carta de Jacques Richard, 8 de septiembre de 1668 y Consulta del Consejo de Guerra, 30 de septiembre de 1668.

¹⁶ AGS, GA, leg. 3515. Carta de Jacques Richard, 6 de octubre de 1668.

¹⁷ AGS, GA, leg. 3515. Consulta del Consejo de Guerra, 31 de octubre de 1668.

¹⁸ AGS, GA, leg. 3516. Carta de Jacques Richard, 11 de marzo de 1669.

¹⁹ AGS, GA, leg. 3516. Consulta del Consejo de Guerra, 29 de abril de 1669.

del embajador, pero lo cierto es que Jacques Richard interrumpe el envío de informes, volviéndose a la situación anterior al conflicto bélico.

Los registros de 1674 parecen ser tan fiables como los del período 1667-1668, a pesar de las denuncias de Claudio Antonio Richard, hijo del anterior cónsul en Amsterdam, acerca de que los cargadores, no obstante estar dispuesto en el artículo décimo de la Pragmática de 1674 que deben llevar despacho y pasaporte de los magistrados de los lugares donde se fabrican con certificación del cónsul español, no siempre cumplen este requisito para las mercancías que exportan a España, sirviéndose nada más que de los testimonios de algunos escribanos,

«y como esto es de un perjuicio muy notable a los intereses de S.Magd, y muy contrario a la Pragmática que mandó publicar, me ha parecido ser de mi obligación de advertirlo a V.S para que se sirva participarlo donde conviniere, y estorbar una introducción tan perniciosa y contraria a los intereses de S.Magd, como sucedería sin duda si continuaran en tal caso los mercaderes a valerse de semejantes atestaciones»²⁰.

Esta actitud no era nueva. El 21 de mayo de 1674 el Consejo de Guerra ya había expuesto su parecer ante la negativa de los mercaderes holandeses a registrar sus géneros²¹, pero las cosas apenas debieron de cambiar durante el tiempo que duró el conflicto —en enero de 1675 el cónsul vuelve a representar que los mercaderes embarcan los géneros sólo con testimonios de algunos escribanos²²—, en parte por el perjuicio que les causaba tan prolongado enfrentamiento, pero acaso también por la propia debilidad de la industria holandesa, incapaz de satisfacer por sí sola la demanda española, cuando no por su falta de competitividad respecto a los géneros franceses, cuyo consumo estaba cada vez más extendido en nuestro país.

Desde luego, el cónsul español en Amsterdam se hace eco de este problema cuando informa al Consejo de Guerra de la negativa de los cargadores a que los géneros vayan provistos con despachos indicando la procedencia de su fabricación, respecto —así se lo notifica—:

«de ser aquella ciudad como almacén de las mercaderías del Mundo, ya que llegaban mercaderías de todas partes, y que dificultosamente se podían

²⁰ AGS, GA, leg. 3590. Carta de Claudio Antonio Richard, 7 de enero de 1675.

²¹ AGS, GA, leg. 3560. Consulta del Consejo de Guerra, 21 de mayo de 1674 y leg 3561. Consulta del Consejo de Guerra, 13 de junio de 1674.

²² AGS, GA, leg. 3590. Carta de Claudio Antonio Richard, 7 de enero de 1675.

conseguir certificaciones de sus fábricas, añadiéndose a esto haber en aquella ciudad persona que tenía ropas de Italia y otras partes compradas de cuatro a cinco años a esta parte, las cuales habían pasado por diversas manos de cargadores, y que hallándose en ánimo de remitirlas a los puertos de España no podrán conseguir certificación de su fábrica»²³.

Esto explica asimismo el desvío de una porción considerable del comercio holandés hacia Portugal, como denuncia el marqués de La Laguna desde Lisboa avisando del desembarco de mercancías de Francia conducidas por la escuadra de Ostende²⁴, o la propia actitud de los maestros de estos navíos que se niegan a que las autoridades portuarias de Cádiz procedan a registrar la carga que transportan²⁵. Por otra parte, ignoramos — lo mismo cabe afirmar del período 1667-1668 — el porcentaje de mercancías que los cargadores holandeses embarcaron en navíos hanseáticos e ingleses y el volumen que correspondía a géneros de Francia por ellos comercializados²⁶.

Otro factor importante a tener en cuenta en la valoración de los datos aportados por los cónsules de Amsterdam en 1667-1668 y 1674-1675 son las salidas de la Flota y de los Galeones de Cádiz con destino a América. Cuando estalla la Guerra de Devolución y se prohíbe el comercio con Francia ya habían partido de España la Flota y los Galeones, con lo cual las mercancías registradas en Holanda por Jacques Richard serían menores que si se hubiesen registrado meses antes, pero en julio de 1668 sale de Cádiz la Flota comandada por Enrique Guzmán, y los preparativos de su partida y el embarque de los géneros que debía transportar tuvieron que realizarse en los meses de febrero a mayo de dicho año, lo que explica, pensamos, que el mayor número de registros enviados por el cónsul español en Amsterdam se sitúe entre diciembre y abril²⁷. Precisamente, el 24 de diciembre de 1667 informa a Madrid que ha zarpado de Texel «buena canti-

²³ AGS, GA, leg. 3560. Consulta del Consejo de Guerra, 21 de mayo de 1674.

²⁴ AGS, GA, leg. 3571. Carta del marqués de La Laguna, 18 de abril de 1674.

²⁵ AGS, GA, leg., 3561. Consulta del Consejo de Guerra, 2 de julio de 1674; leg 3571. Informe de don Diego Caballero, 13 de abril de 1674.

²⁶ Desde luego, lo cierto es que tanto suecos como ingleses transportaron de contrabando mercancías francesas, según reflejan las fuentes consultadas. Así lo demuestra, por ejemplo, el buque sueco apresado en Cartagena (AGS, GA, leg. 3560. Consulta del Consejo de Guerra, 4 de junio de 1674) y la constante negativa de los maestros de los navíos ingleses en permitir el registro de su carga amparándose en los acuerdos comerciales y de navegación suscritos con España (*Ibidem*, leg 3561. Consulta del Consejo de Guerra, 30 de junio de 1674).

²⁷ MORINEAU, M., *Incrovables Gazettes et Fabuleux Métaux. Les retours des tresors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*. Londres-París, 1985, págs. 279-280, Tabla 4.5.

dad de navíos mercantiles para Cádiz, Alicante y otras partes del Estrecho, y también para Bilbao y San Sebastián, y todos van acompañados con navíos de guerra»²⁸. Respecto a 1674-1675 hay que decir que la salida de los convoyes hacia el Nuevo Mundo estaba prevista para 1675, partiendo los Galeones el 14 de febrero al mando de Fernández de Córdoba y la Flota en el mes de julio a las órdenes de don Martín de Granada, lo que bien puede explicar la abundancia de registros ante el cónsul en Amsterdam durante los meses de agosto a septiembre de 1674 y de febrero a abril de 1675²⁹.

Asimismo es preciso asociar el regreso de la Flota y de los Galeones con la presencia de buques holandeses en las costas españolas para recoger la carga que venía de América. La Flota de 1666 parte de América el 16 de mayo de 1667 y arriba a España en agosto de 1667, mientras que los Galeones llegan a Cádiz en diciembre de 1667, lo que puede contribuir al envío de buques holandeses con mercancías en el mes de diciembre, para el primer caso, según lo notifica Jacques Richard a Madrid³⁰, y en el mes de febrero o marzo para el segundo, como se desprende de una carta del cónsul español informando de la llegada a Holanda de los navíos del vicealmirante Fuert transportando gran cantidad de plata en moneda y en barras, «de que están aquí muy alegres. Pero es lástima que no haya modo de impedir que saquen así tanta plata de España, así para esta tierra como para Francia, habiendo aviso que en San Malo ha llegado también de Cádiz alrededor de doscientos mil pesos»³¹. Por otro lado, la flota de Pedro Corbeta, que salió de Cádiz el 14 de julio de 1673, sabemos que regresa a España el 24 de octubre de 1674, lo que tal vez puede explicar la presencia de buques holandeses por estas fechas en la bahía gaditana a fin de recibir la plata americana que viene consignada a los mercaderes de Holanda³².

EL COMERCIO HOLANDÉS EN EL MEDITERRÁNEO

El comercio holandés en la costa mediterránea española adquiere tras 1648 un notable auge que se ve reforzado posteriormente durante el con-

²⁸ AGS, GA, leg. 3511. Carta de Jacques Richard, 24 de diciembre de 1667.

²⁹ AGS, GA, legs. 3572, 3589, 3590 y 3591. Relaciones de Claudio Antonio Richard, 15 de octubre de 1674, 26 de noviembre de 1674, 7 de enero de 1675 y 24 de junio de 1675; MORINEAU, M., *Incroyables Gazettes*..., pág. 280.

³⁰ AGS, GA, leg. 3514. Carta de Jacques Richard, 24 de diciembre de 1668; MORINEAU, M., *Incroyables Gazettes*..., pág. 280.

³¹ AGS, GA, leg. 3514. Carta de Jacques Richard, 21 de abril de 1668; MORINEAU, M., *Incroyables Gazettes*..., pág. 280.

³² MORINEAU, M., *Incroyables Gazettes*..., pág. 280, tabla 45.

flicto anglo-español (1655-1660), si bien a partir de 1659 tiene que hacer frente al comercio francés y más tarde, desde 1668, al comercio inglés, que empieza a recuperar el terreno perdido.

De todos los puertos españoles donde los holandeses —y luego los ingleses— mantuvieron un tráfico comercial más activo destaca Alicante. Las transacciones mercantiles, es cierto, no alcanzan los niveles adquiridos en Cádiz, ni siquiera en Bilbao o incluso en San Sebastián, pero aun así es lo suficientemente intenso como para ser tenido en cuenta, según da fe el cónsul francés en Alicante, Robert Pregent, quien informa a París de que anualmente arriban desde Holanda tres convoyes integrados por quince o veinte buques mercantes y dos navíos de escolta³³.

Este documento, elaborado durante el período en que estuvo al frente del consulado (1664-1669), resulta de gran valor por los datos que aporta para conocer el comercio extranjero en Alicante y en todo el Levante español, pero también porque confirma lo que hasta ahora llevamos investigado. En efecto, centrándonos en el año 1668, que es del que disponemos de más información a partir de los registros de Jacques Richard, zarpan con destino a Alicante los navíos mercantes *Santa María*, *La Gracia*, *La Esperanza*, —dos veces, una en enero y otra en mayo—, *La Estrella*, *El León Negro*, *La Libertad Dorada*, *El Guillermo*, *El Rey David*, *El Hermano*, *El Caballo de Posta*, *Santa Margarita* y *Os Perdoes*. Asimismo, en 1674 se carga mercancía para Alicante en al menos ocho buques: *El Williams de Londres*, *Los Tres Patriarcas*, *La Esperanza*, *El Mercader de Riga*, *La Bretaña*, *La Europa*, *La Marca de Londres* y *La Industria*³⁴. Algunas de estas embarcaciones habían atracado antes en Cádiz y Málaga —en esta ciudad lo hacen *La Libertad Dorada* y *La Estrella*, en 1668, y *El Williams de Londres* y *Los Tres Patriarcas*, en 1674—, prosiguiendo su rumbo, tras una corta estancia en Alicante de tres o cuatro días para desembarcar la mercancía y repostar, hacía Barcelona, Marsella, Génova, Livorno y Esmirna, como así lo hacen —éste itinerario era muy común, según lo testimonia Robert Pregent³⁵—, *El Sacrificio de Abraham*, *El León Negro* y *El Rey David*. De este modo se rentabiliza al máximo el viaje, sobre todo teniendo en cuenta que se tenía que sufragar el coste de los buques de guerra que custodiaban los convoyes mercantes, una práctica habitual en

³³ Cit. por Henry KAMEN, *La España de Carlos II*. Madrid, 1980, pág. 187.

³⁴ Los escasos registros que hemos localizado de 1667 mencionan los buques *San Nicolás*, *Sacrificio de Abraham*, *Las Armas de Amsterdam*, *Santo Cristo del Castillo* y *El Esguizaro*.

³⁵ Cit. por Henry KAMEN, *La España de Carlos II...* pág. 187; ISRAEL, J. I., *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*. Oxford, 1982, pág. 420.

el siglo xvii, aparte de que una porción considerable de plata procedente de América era despachada a Italia para los factores holandeses allí establecidos y que debían financiar con ella el comercio de Levante³⁶. En ocasiones, sin embargo, partían de Holanda buques mercantes sin protección naval. Así, por ejemplo, en 1669 arriba al puerto de Alicante en solitario la nao *El Tarro de Mantequilla*³⁷.

Por supuesto, los holandeses no fueron los únicos que comerciaron en esta ciudad. Robert Pregent destaca también la presencia de buques franceses (de Saint Malo y de Marsella), ingleses e italianos, especialmente de Génova y de Venecia, razón por la cual Henry Kamen sostiene que era el puerto del Levante español con mayor tráfico comercial³⁸, por lo que cabe suponer que para entonces ya había superado el bache experimentado a comienzos del siglo xvii, retomando la posición que había adquirido a finales de la centuria anterior con la exportación de lanas hacia Italia, gracias, sin duda, a las particulares condiciones de su puerto (que era la mejor garantía de su crecimiento comercial, en disputada rivalidad con Valencia y Cartagena), así como a las bajas tasas que se imponían a las mercancías importadas³⁹. Pero la importancia de Alicante viene dada también por el hecho de que, además de ser centro distribuidor hacia Inglaterra, Holanda, Génova y Venecia de artículos españoles, entre otros jabón y algunas partidas de lana segoviana, es uno de los centros claves de reexportación de géneros del norte de Europa en el interior de la península ibérica, especialmente Madrid, a través de la aduana de Yecla, en un itinerario bastante cómodo, y en el Mediterráneo Occidental, particularmente en Valencia y Mallorca. Esto explica, por ejemplo, que la representación consular holandesa en las décadas de 1650-1660 esté centrada en Alicante, que actúa como cabecera de un distrito constituido por la propia ciudad, Valencia, Mallorca y Cartagena⁴⁰. Por lo mismo, que en los registros del cónsul español en Amsterdam sólo aparezca consignada en 1674 una cargazón holandesa de 530 barras de hierro de Suecia (20.265 libras) para Valencia a nombre de Nicolás Danville, o que la compañía valencia-

³⁶ ISRAEL, J. I., *The Dutch Republic...*, pág. 420. Para la protección de los buques mercantes holandeses, pág. 421 y 423.

³⁷ BRAUDEL, F., *Civilización material, economía y capitalismo. 3. El tiempo del mundo*. Madrid, 1984, pág. 147.

³⁸ KAMEN, H., *La España de Carlos II...*, pág. 186.

³⁹ CASEY, J., *El Reino de Valencia en el siglo xvii*. Madrid, 1983, págs. 83-84. Contra las bajas tasas aduaneras de Alicante se pronuncia Cartagena en un memorial de 1667 (AGS, GA, leg. 3507).

⁴⁰ BIBILONI AMENGLUÀ, A., *Mercaders...*, págs. 89-91.

na de los Matones reciba en 1668 géneros de Holanda a través de la firma Rivanegra y Patuccio de Alicante⁴¹.

En Málaga, por el contrario, el comercio neerlandés en los años 1667-1668 era bastante inferior al desarrollado en Alicante, si bien en el bienio 1674-1675 se eleva de forma considerable coincidiendo con el incremento en el volumen de mercancías registrado en su aduana. A falta de un estudio pormenorizado del comercio malagueño, los datos aportados por Pulido Bueno referentes a las décadas centrales del siglo xvii demuestran que la ciudad conoció un notable despegue mercantil, tanto en las importaciones como en las exportaciones, en consonancia con el crecimiento de su población, que si en 1591 contaba con 10.700 personas, hacia 1700 alcanzaba la cifra de 30.000 habitantes⁴². Un síntoma revelador de esta vitalidad comercial es que desde 1649 hay un cónsul holandés, como ya existía otro inglés, y que a partir de 1659, restauradas las relaciones con Francia, Luis XIV nombra un representante consular en la ciudad⁴³. Por si fuera poco, un reciente estudio señala que entre 1629 y 1672 los tejidos e hilaturas importados en Málaga pasaron de un valor de 39.372 ducados a un valor de 141.713 ducados anuales⁴⁴. Semejante tendencia alcista en el comercio queda corroborada además con las sumas recaudadas en la aduana. En efecto, los ingresos obtenidos en 1563 ascendían a 1.347.707 maravedís, pero en 1593 se situaban ya en 3.812.446 maravedís, elevándose en 1620 a 25.085.056 maravedís, valor que con alzas y bajas se mantuvo hasta 1628⁴⁵.

Con todo, lo interesante de esta actividad mercantil es que no se reduce a la importación sino que la exportación de productos de su entorno —y aun del interior granadino— representa una partida importante, hasta el punto de superar con creces las importaciones, siendo su comercio, por

⁴¹ Sobre el tráfico de Alicante hacia Madrid en el siglo xvi, y a falta de estudios más modernos, LAPEYRE, H., *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981, págs. 51-53. Para las relaciones con Mallorca y Barcelona, BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders i navegants a Mallorca durant el segle xvii. L'oli com indicador del comerç mallorquí (1650-1720)*. Mallorca, 1992, págs. 116-119, y *El Comerç exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d'intercanvi (1650-1720)*. Mallorca, 1995; FONTANA, J., «Sobre el comercio exterior de Barcelona en la segunda mitad del siglo xvii. Notas para una interpretación de la coyuntura catalana», *Estudios de Historia Moderna*, V, 1955, págs. 199-219.

⁴² KAMEN, H., *La España de Carlos II...*, pág. 232.

⁴³ ISRAEL, J. I., *The Dutch Republic...*, pág. 422, tabla; KAMEN, H., *op cit.*, pág. 181.

⁴⁴ QUINTANA TORET, J., «El comercio malagueño en el siglo xvii», *Revista Pedralbes*, Barcelona, 7, 1987, págs. 88-100.

⁴⁵ PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740*. Huelva, 1993, págs. 153-156.

tanto, «activo» y no meramente «pasivo», en terminología de la época ⁴⁶. Una buena muestra de ello es la presencia en sus aguas de doce navíos holandeses en 1668 —el cónsul francés en Alicante ratifica la importancia que estaba adquiriendo Málaga en el comercio con Holanda ⁴⁷— y de dieciséis en 1674 ⁴⁸, así como el hecho de que el valor del primero, segundo y tercer uno por ciento de la aduana malagueña entre 1663 y 1675 casi duplica lo pagado en la de Sevilla ⁴⁹. De otro lado, las relaciones entre Málaga y Alicante son bastante fluidas. El alicantino Felipe Moscoso, por ejemplo, en fecha tan temprana como 1662, mantiene un corresponsal en la ciudad de Málaga, Sebastián de Argüelles, administrador de la renta del tabaco ⁵⁰. Y lo propio hacen otras firmas mercantiles: así, Juan Stroecq y Cía, afincada en Málaga, recibe varias partidas cargadas por Guillermo Peddy el 23 de julio de 1674 para que las venda en Málaga o en Alicante ⁵¹.

Un factor esencial en el auge mercantil malagueño, por lo menos en cuanto a las importaciones, fue la reforma arancelaria establecida por el arrendador de los almojarifazgos, Francisco Báez Eminente. Consistía ésta, por un lado, en reducir el importe en los derechos que abonaban los productos llegados al puerto, recurriendo a una doble vía: moderar los precios sobre los valores de los aforos en un 25 por ciento (*cuarto de tabla*), aunque a veces podía ser la reducción superior, o aforar menor cantidad de la que realmente entraba y venía registrada en los despachos de los cargadores, según el tipo de mercancía (*gracia a pie de fardo*); por otro, en incrementar los derechos en las exportaciones de productos nacionales. La respuesta de la ciudad de Málaga a este sistema arancelario establecido en el almojarifazgo de Cádiz no se hizo de esperar, consiguiendo, primero, en noviembre de 1669, que el representante del arrendador de las aduanas, Diego Méndez Correa, no pudiera fijar el precio de los géneros que se embarcaban en su puerto, como así lo pretendía en

⁴⁶ ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, ed. de G. ANES. Madrid, 1992, Primera Parte.

⁴⁷ KAMEN, H., *La España de Carlos II...*, pág. 187.

⁴⁸ Los buques que zarpan de Holanda en 1668 con destino a Málaga son: *La Montaña de Oro, Santa Ana, Nassau, Orange, San Jorge, La Libertad Dorada, El Griffon, La Concordia* —en diciembre de 1667 también figura en la nómina de barcos mercantes hacia este puerto—, *El Monte de Oro, La Estrella y Gibraltar*. Los que lo hacen en 1674 son: *San Juan Evangelista, La Rosa Coronada, El Amor Constante, El Williams de Londres, El Riffon* (sic), *Los Tres Patriarcas, Juan y María, La Casa Tarlen, La ciudad de Málaga, La Concordia, Tanger, El profeta Samuel, El León Fiel, San Juan, El oso coronado y El James*.

⁴⁹ PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior...*, pág. 158.

⁵⁰ KAMEN, H., *La España de Carlos II...*, pág. 222.

⁵¹ AGS, GA, leg. 3572. Relación de Claudio Antonio Richard, 17 de septiembre de 1674.

merma de las atribuciones del cabildo malagueño⁵²; y luego, en 1670, que se aplicase en su aduana los mismos beneficios que Francisco Báez Eminente había otorgado en la aduana de Cádiz por el perjuicio que la diferencia originaría en el comercio de la ciudad, ya que muchos mercaderes se desavecindarían y con ello perderían los cosecheros los créditos que les permitían mantener las cosechas⁵³. En 1676, empero, estas modificaciones fiscales sobre las mercancías fueron suprimidas en Málaga a causa del enfrentamiento que Báez Eminente tuvo con los mercaderes ingleses, quienes se habían opuesto a que participara en el comercio de exportación por su cuenta con destino a Londres y Amsterdam⁵⁴. Además, por estas fechas, sobre el tráfico portuario recaía, por decisión del cabildo municipal, un gravamen consistente en pagar cada navío que atracaba en la ciudad para comerciar cuatro ducados, importe que se destinaba a las obras del muelle⁵⁵.

El crecimiento espectacular del comercio malagueño justifica, sin duda, el deseo del cabildo de Málaga, expuesto en un memorial de 1667, de obtener autorización para comerciar directamente con América apoyándose en unas disposiciones de 15 de enero de 1529 y de 9 de octubre de 1553 por las cuales se otorgaba dicha licencia. La respuesta negativa a esta petición por el Consulado de Sevilla, que ignoraba tal concesión, desestimando los argumentos del concejo malagueño, entre los que se destacaba la pérdida del comercio con Europa como consecuencia de los conflictos bélicos de los últimos años, es sintomática del temor que inspiraba semejante demanda entre sus miembros⁵⁶.

Los estudios publicados sobre la actividad mercantil de Barcelona en el siglo XVII, escasos en comparación con la abundante bibliografía relativa al siglo XVIII, coinciden en señalar la preferencia de sus mercaderes por el

⁵² PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior...*, págs. 105-106; GIRARD, A., *Le commerce français...*, págs. 196-197.

⁵³ AGS, *Consejo y Juntas de Hacienda (CJH)*, leg. 1.265. Informe de D. Alonso de Tapia y Zúñiga, s.f.; AHN, *Consejos Suprimidos (Consejos)*, leg. 7.184, exp. 4.

⁵⁴ PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior...* pág. 107.

⁵⁵ RODRIGUEZ ALEMAN, I., *El puerto de Málaga bajo los Austrias*. Málaga, 1984, pág. 307 y 328, nota 7.

⁵⁶ ANTUNEZ Y ACEVEDO, R., *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de las Indias Occidentales*. Madrid, 1797, págs. 9 y ss; HARRING, H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México, 1979, pág. 21; GARCIA FUENTES, L., *El Comercio español con América. 1650-1700*. Sevilla, 1980, págs. 87-89; PEREZ DE COLOSIA, M. I. y GIL SANJUAN, J., «El tráfico de Málaga con las Indias en tiempos de Carlos I», *Revista de Indias*, 153-154, 1978; PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior...*, págs. 133-134; RODRIGUEZ ALEMAN, I., *El puerto de Málaga...* págs. 67-76.

ámbito mediterráneo en la etapa que aquí se aborda, aunque ya comienza a vislumbrarse un cierto interés por el Atlántico a través de Cádiz y de Lisboa, puertos en los que la penetración catalana va siendo mayor a partir de las décadas de 1680 y 1690⁵⁷. Un caso ilustrativo de esta posición comercial es el de la Compañía Dalmases-Ferrer. De la correspondencia que mantiene con sus agentes comerciales se observa con claridad que Madrid, Lisboa, Cagliari y Génova son las principales plazas en las que opera la firma, seguidas, ya con un volumen inferior, por Cádiz, Marsella, Valencia, Mallorca, Alicante, Ginebra, Cartagena y Amsterdam. No obstante, en este caso hay que advertir que una parte de la exportación de aguardiente hacia Holanda e Inglaterra se realiza por la vía de Lisboa, con lo que también la compañía puede recibir mercancías holandesas e inglesas por el mismo conducto⁵⁸. Situación parecida se observa con la firma Bensi, como ha estudiado J.C. Maixé⁵⁹.

Así, pues, al contrario de lo que sucede en Alicante o en Málaga, los mercaderes barceloneses mantienen con Holanda un tráfico de importación bastante moderado entre 1667 y 1675. Los registros que envía el cónsul español en Amsterdam lo confirman, así como los pocos buques procedentes de dicha ciudad que atracan en el puerto de Barcelona: en 1668, por ejemplo, sólo se cargan algunas partidas —importantes, como luego veremos— en *El Rey David* y en el *León Negro*; en 1674 únicamente nos consta el flete de varias mercancías en el navío *La Esperanza*. Por otra parte, del balance de la compañía «Mora y Durán» elaborado en 1674 se desprende que el grueso de las mercancías que posee son francesas e italianas, aunque no faltan géneros de Inglaterra y de Holanda⁶⁰. Con todo, es preciso indicar que algunos géneros holandeses fueron des-

⁵⁷ MARTINEZ SHAW, C., *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*. Barcelona, 1981 y «Il Mediterraneo nei rapporti economici internazionali catalani (1680-1808)», *Atti del Convegno su Alghero. La Catalogna. il Mediterraneo*. Gallizi-Sassari, 1994, págs. 449-461; LOBATO FRANCO, Isabel: «América en la perspectiva de los mercaderes barceloneses del siglo XVII», *La Rábida, Huelva*, 8, 1990, págs. 56-67.

⁵⁸ LOBATO FRANCO, I., «Societats mercantils a la Barcelona del segle XVII. La Companyia Dalmases-Ferrer», *Estudis d'Historia Econòmica*. Palma de Mallorca, 3, 1988, págs. 27-43. Sobre la importancia de Lisboa en el tráfico con Valencia, ver MARTINEZ SHAW, C., «Algunos aspectos del comercio valenciano con Lisboa a fines del siglo XVII», *Primer Congreso de Historia del País Valenciano*. Valencia, 1976, vol III, págs. 473-489.

⁵⁹ MAIXE ALTES, Joan Carles, *Comercio y Banca en la Cataluña del siglo XVIII. La Compañía Bensi & Merizano de Barcelona (1724-1750)*. La Coruña, 1994.

⁶⁰ LOBATO FRANCO, I., «Organización empresarial y resultados económicos del comercio de tejidos en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII. La "botiga" "Mora y Durán", 1669-1682», en LOBO CABRERA, M. y SUÁREZ GRIMON, V., *El comercio en el Antiguo Régimen*, págs. 47-54 (la referencia citada en la página 49).

pachados por tierra a través de la vía de Ginebra para luego ser embarcados en Marsella o en Génova y conducidos en barcas a Barcelona. Esto se observa con determinadas partidas registradas a nombre de Juan Kies y Arnold Jäger en diciembre de 1667 y en mayo de 1674⁶¹. Probablemente ocurriera lo mismo a través del puerto de Alicante, e incluso de Cádiz, pues por un lado tenemos noticia de que en esta ciudad opera Pablo Jäger, con toda seguridad pariente de Arnold Jäger, y, por otra parte, la compañía Teixidor y Basten mantiene en los años 1674 y 1675 relaciones con la firma gaditana Priarrogia y Cía, mientras que el *adroguer* Josep Durán da ordenes para adquirir en Alicante tabaco de Inglaterra⁶².

El caso de Mallorca es muy parecido al de Alicante. Aquí también su puerto se configura como un centro reexportador de las mercancías que importa procedentes, sobre todo, de Génova, Marsella y Livorno, dirigiéndose principalmente hacia el Levante peninsular, de donde adquiere, a su vez, géneros locales y del norte de Europa, en particular de Inglaterra y Holanda, pues el grueso de las mercancías de estas naciones no se despacha directamente a Mallorca⁶³. Así se explica las escasas noticias que tenemos del cónsul español en Amsterdam sobre el comercio de importación de géneros fabricados o comercializados en Holanda, máxime cuando además la isla se ve libre de las prohibiciones generales decretadas por la Corona contra el tráfico mercantil con los enemigos de la Monarquía atendiendo a su dependencia del abastecimiento exterior, excepción que la convierte en un centro difusor de mercancías prohibidas en tiempo de guerra⁶⁴.

Pero aunque sólo disponemos de cinco registros efectuados por Jacques Richard en 19 de septiembre de 1668, el comercio entre Palma de Mallorca y Amsterdam fue mayor, sobre todo en la década de 1650, ya que el grueso de los géneros que exporta, en particular aceite para el consumo humano y para la industria se orienta al mercado atlántico (Holanda e Inglaterra), seguido de cerca por el mediterráneo, destacando Génova, Marsella y Livorno en menor grado⁶⁵. De hecho, en 1657 Amsterdam en-

⁶¹ AGS. GA. leg. 3507. Relación de Jacques Richard. 29 de enero de 1667. y leg 3572. Relación de Claudio Antonio Richard. 11 de junio de 1674; LOBATO FRANCO, I., «Societats mercantils...», págs. 39-40.

⁶² LOBATO FRANCO, I., *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial (Barcelona. 1650-1720)*. Sevilla, 1995, págs. 125, 149 y 213.

⁶³ BIBILONI AMENGUAL, A., *El Comerç...*, págs. 161-162.

⁶⁴ Idem, *El Comerç...* pág. 38, nots. 80-81, pág. 39 y págs. 59-60.

⁶⁵ Idem, *Mercaders y navegants...* págs. 43 y ss. y *El Comerç exterior...* págs. 265-312.

cabeza los centros receptores de aceite mallorquín exportado al norte de Europa, evolucionando en las décadas siguientes desde un veinte a un cincuenta por ciento, alcanzando en 1677 el sesenta y cinco por ciento de toda su exportación de aceite al norte de Europa, si bien a partir de los años setenta Inglaterra comienza a desbancar la primacía holandesa al recibir grandes cantidades de este producto, que se sitúa a finales del decenio en el treinta y uno por ciento. A cambio, Mallorca adquiere directamente de Holanda especias, manufacturas textiles y materias primas (hierro, tablas de madera de Noruega), aunque no de forma periódica —así parece deducirse de los seguros marítimos contratados en la isla— ya que su flota carece de naves de gran tonelaje, excepto cuando se destinan al comercio los buques corsarios ⁶⁶.

VOLUMEN Y VALOR DEL COMERCIO DE IMPORTACIÓN DE HOLANDA

Como ya se ha indicado, no resulta fácil cuantificar el volumen de mercancías enviadas desde Holanda a los puertos españoles del Mediterráneo. La fuente utilizada expresa con frecuencia el peso de las mercancías en arrobas (25 libras), libras (16 onzas) y onzas —en este caso, para mercancías de pequeño volumen y elevado precio, como especias, según Hamilton ⁶⁷—, pero a veces también se da en cargas (10 arrobas ó 225 libras) y en quintales (4 arrobas ó 100 libras, si bien el quintal macho para hierro y acero equivale a 150 libras), cuando no en piezas (barras, pilones y rollos) o en unidades de capacidad difíciles de homologar (cajas, fardos, fardeles, balas, pacas y toneles).

A tenor de la documentación, que cita la forma en que va la mercancía y su peso, hemos establecido un valor promedio para cada una de las unidades de capacidad citadas. Así, se ha considerado que un fardel «o saco de mano para meter viandas», según la definición del *Diccionario de Autoridades*, puede contener de 70 a 75 libras, el cajón entre 125 y 250 libras ⁶⁸, el saco alrededor de 186 libras, el frangote en torno a las 215 libras, el fardo alrededor de 400 libras ⁶⁹, lo mismo que el

⁶⁶ BIBIONI AMENGUAL, A., *Mercaders y navegants...* pág. 133 y *El comerç exterior...* págs. 305-307; PONS PONS, J., *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*. Mallorca, 1996, págs. 99-100.

⁶⁷ HAMILTON, E. J., *Guerra y Precios en España, 1651-1800*. Madrid, 1988, pág. 189.

⁶⁸ Según GARCÍA FUENTES, L., *El comercio español con América...* pág. 296.

⁶⁹ L. García Fuentes establece 20 arrobas por fardo o frangote, es decir, unas 500 libras, y 10 arrobas por fardo sencillo, pero referido a los textiles (*El comercio español con América...* pág. 296).

barril y la saca, mientras que la paca contendría entre 450 y 500 libras⁷⁰. Respecto al tonel, hemos optado por estimar que contiene alrededor de 1.085 libras⁷¹.

En ocasiones se indica el número de piezas que contiene la cargazón embarcada y a renglón seguido su peso: es lo que se hace con los cueros, los tablones de maderas, las barras de hierro y el palo de Brasil. Esto ha servido para establecer en todos los casos un promedio del peso correspondiente a cada pieza, aun a sabiendas de que el método no es demasiado preciso. Así, por ejemplo, una barra de hierro pesaría de media unas 200 libras⁷². Análogo procedimiento se ha empleado respecto al azúcar y al tabaco, ya que a veces el primero va en pilones —estimamos el peso del pilón en tres libras por término medio— y el segundo en rollos, unas seis libras cada uno.

Los textiles siempre, o casi siempre, se dan por piezas, pero nunca se especifican las varas que contiene cada pieza. En la Pragmática de 1680 se indica que la pieza puede equivaler a 64 varas. Esta es la medida de conversión que hemos utilizado, dando a la media pieza la longitud de 32 varas. La longitud de la vara castellana es de 0,8359-0,8379 metros y equivale a tres pies, en tanto que una ana representa 1,25 varas.

Por último, la fuente emplea otros sistemas de medición especialmente referidos a productos de quincallería (alfileres, agujas) y de mercería (botones, corchetes, etc), como la docena y la gruesa (doce docenas).

De los datos del cuadro se deduce un mayor volumen de importaciones holandesas en el año 1674, en particular de hierro, tablones de madera y duelas para la fabricación de barriles, sin que sepamos muy bien la razón de estas adquisiciones, aunque en el caso del hierro y los tablones de madera su destino pudiera ser la construcción de buques y barcas, cuando no la mejora de las instalaciones portuarias; en ningún caso, sin embargo, debe relacionarse con una mayor efectividad de la represalia decretada en 1674 frente a la del bienio 1667-1668, ya que también en este período se aprecia un comercio floreciente y más diversificado que en los años setenta.

⁷⁰ Es definida en el *Diccionario de Autoridades* como un fardo o lio grande.

⁷¹ En el *Diccionario de Autoridades* se dice que una tonelada es el espacio que llenan dos toneles en un buque. Por tanto, un tonel equivaldría a 500 kilos o, lo que es igual, a 1.084,59 libras.

⁷² Según L. García Fuentes la barra de hierro pesaba unas 12 arrobas o 300 libras (*El comercio español con América...*, pág. 269).

CUADRO I
VOLUMEN DE MERCANCÍAS IMPORTADAS DE HOLANDA

GÉNEROS	1667	1668	1674	1675
Espicias (libras)	93.168	121.264	39.303	24.674
Drogas (libras)	636,6	2.341,8	52	199
Tintes (libras)	22.019	32.756	11.763	27.409
Tabaco (libras)	—	1.800	37.592	—
Azúcar (libras)	28.479	16.258	4.336	4.800
Cueros (piezas)	1.164	760	2.400	1.002
Mercería (libras)	1.071	854,2	1.150	1.540
Mercería (docenas)	3.811	4.307	4.056	119
Manufactura textil (piezas)	1.813	666	85	312
Tejidos (piezas)	1.873	4.146	4.047	2.535,5
Hierro, Herrajes y otros (libras)	36.715	34.689	258.469	4.850
Alquitran, salitre y otros (libras)	25.000	—	1.500	4.015
Manufacturas de Hierro (libras)	300	1.350	7.400	—
Manufacturas de Hierro (piezas)	—	—	3.834	650
Maderas (piezas)	26.700	1.000	109.094	3.000
Maderas (libras)	—	—	396.000	—
Embalajes (piezas)	133	—	216	—
Embalajes (atados)	—	—	40	—
Cera y lacre (libras)	1.090,5	—	—	2.800
Aceite de linaza (libras)	2.178	—	—	—
Quincallería (libras)	1.989	—	2.178	—
Quincallería (docenas)	—	5.288	127,5	111
Pipas de fumar (libras)	400	—	—	—
Pipas de fumar (docenas)	5.760	—	—	—
Pinturas y tapices (piezas)	2	1	30	—
Mobiliario (cajas)	—	—	19	1
Libros (cajas y cestas)	—	—	1	1

Las principales mercancías adquiridas en Holanda por los mercaderes afincados en los puertos españoles del Mediterráneo son, sin duda, las especias, los textiles, las maderas, el hierro y las clavazones, pero todos los géneros no proceden de aquel país. Las especias, por supuesto, lo mismo que el tabaco, los tintes, las drogas y el azúcar, provienen de las posesiones ultramarinas de Holanda comercializadas a través de la Compañía de las Indias Orientales y de la Compañía de las Indias Occidentales, según se indica en los registros del cónsul español en Amsterdam. El hierro, en cambio, proviene siempre de Suecia, con la excepción de una partida de 370 barras de hierro de Vizcaya, mientras que el hilo de hierro, la hoja de lata, el latón, el alumbre y las zafras se elaboran en Alemania (Hamburgo y Nuremberg), al igual que las hojas de espadas, dagas y cuchillos, fabricados en Solingen, ciudad de afamados aceros. Las sartenes, por el contrario, son de Lieja, de donde también se adquiere la clavazón. Las escasas

partidas de plomo y de estaño proceden de Inglaterra, en tanto que el alquitrán, la madera y los barriles se compran en Noruega, y las duelas para la fabricación de toneles en Noruega, Hamburgo y Danzing. De esta ciudad procede a su vez la cera amarilla. La mayor parte de los cueros son rusos (vaquetas de Moscovia), aunque las pieles de vaca y de ante, así como las gamuzas, son trabajadas en Amsterdam.

CUADRO II
PROCEDENCIA DE LAS MERCANCIAS EXPORTADAS POR HOLANDA
(1667-1675)

GÉNERO	PAÍSES					
	HOLANDA	ALEMANIA	NORUEGA	SUECIA	FLANDES	OTROS
Espicias (libras)	278.409	—	—	—	—	—
Drogas (libras)	3.229,4	—	—	—	—	—
Tintes (libras)	93.947	—	—	—	—	—
Tabaco (libras)	39.392	—	—	—	—	—
Azúcar (libras)	53.873	—	—	—	—	—
Cueros (piezas)	1.833	—	—	—	—	3.493a)
Mercería (libras)	2.875	1.390	—	—	300	50b)
Mercería (docenas)	9.860	2.206	—	—	—	227b)
Manufacturas						
textiles (piezas)	715	—	—	—	325	408c)
Tejidos (piezas)	5.280,5	2.533	—	—	2.466	364d)
Hierro y otros (en libras)	—	8.000	—	298.042	11.600	13.722e)
Alquitrán, salitre, otros (libras)	1.500	2.515	25.000f)	—	—	1.500b)
Manufacturas						
de hierro (libras)	—	1.350	—	—	7.400	300b)
Manufacturas						
de hierro (piezas)	—	4.475	—	—	—	9b)
Maderas (piezas)	—	114.594	21.200	—	—	1.000g)
Maderas (libras)	—	—	396.000	—	—	—
Embalajes (piezas)	216	—	133	—	—	—
Embalajes (atados)	—	—	40	—	—	—
Cera (libras)	—	3.889h)	—	—	—	1,5b)
Aceite Linaza (libra)	—	—	—	—	—	2.178b)
Quincallería (libras)	4.167	—	—	—	—	—
Quincallería (docenas)	5.526,5	—	—	—	—	—
Pipas fumar (libras)	400	—	—	—	—	—
Pipas fumar (docenas)	5.760	—	—	—	—	—
Pinturas y Tapices						
(piezas)	30	—	—	—	1	2
Mobiliario (cajas)	1	—	—	—	—	19
Libros (cestas y cajas)	—	—	—	—	—	2b)

- a) Rusia
b) Sin especificar
c) Inglaterra. Además hay que contabilizar 1.428 piezas que no se indica su procedencia.
d) Inglaterra. Hay que añadir además 1.958 piezas que no se indica de donde proceden.
e) 402 libras de estaño y 19 panes de plomo de Inglaterra, 13.320 libras de hierro de Vizcaya y 3.359 libras sin especificar.
f) Únicamente alquitrán.
g) Polonia. Aparte hay que contabilizar 3.000 piezas sin especificar su procedencia.
h) 1,5 libras son de lacre.

En cuanto a los textiles, los registros de Jacques Richard y su hijo vienen a demostrar la primacía de las fábricas de Leiden, ya que de ellas salen en su mayor parte los barraganes enviados a la Península —los hay también de Valenciennes—, las sargas —otras proceden de Brujas y de Lieja y algunas incluso de Inglaterra, sobre todo las registradas en 1675—, las estofas (incluidos los macayres y los bombasies), los camelotes y las polomitas. De Leiden son asimismo las sayas y las medias —una porción de estas últimas se elabora en Inglaterra—. Harlem, que es otra de las grandes ciudades industriales de Holanda, suministra las holandas, los borlones, las cotonías, las motillas, los rayadillos y las sedas —aquí compartiendo su hegemonía con Leiden—⁷³. Los anascotes se fabrican, sobre todo, en Brujas, Delft (Holanda) y Torgau, en Prusia, en tanto que los terlices y las presillas son de Gante, los brabantes, de esta ciudad y su entorno, y los picotes de Lille. Las bayetas y las sempiternas, sin embargo, proceden de Inglaterra, aunque no siempre se especifica en la documentación, y los paños de Amsterdam. Ignoramos, en cambio, donde se fabrican las estameñas, pues jamás se indica este dato en los registros del cónsul español en Amsterdam. Finalmente, los lienzos son fabricados en Osnabrück (Alemania), aunque algunas pequeñas partidas se realizan en Amsterdam, Harlem, Cambrai, Gante y Escocia.

La mercería tiene asimismo un origen muy variado. Los encajes son siempre de Amberes, pero el hilo es de Harlem, Everfelt, Amsterdam y Gante, y los botones de Amsterdam, así como las barillas de barba de ballena para los corsés. Los corchetes proceden de Amsterdam y de Hamburgo a partes iguales; los cordones de Amsterdam; las cintas de Harlem, Amsterdam y Alemania —no se especifica la localidad—, y el hilo de oro y de plata de Nuremberg. La quincallería por lo general es de Amsterdam (agujas, alfileres y cañones de plumas de escribir), lo mismo que las pipas de fumar. Los muebles son de Amsterdam y de Amberes, y los tapices de Bruselas, pero nada sabemos de las pinturas ni de los libros, aunque cabe suponer que procedan de Amsterdam o de Amberes.

Los datos estudiados confirman, pues, lo que ya se sabía acerca del comercio holandés a finales del siglo xviii: predominio de mercancías importadas de las colonias holandesas y de Asia, así como de géneros fabricados fuera del país, con la excepción, quizás, de algunos textiles y de algunos productos de quincallería, si bien ambas manufacturas se benefician en la fecha que abarca nuestro estudio de la ruptura del comercio

⁷³ Sobre la industria textil de Leiden y Harlem en los años 1667 a 1675, ISRAEL, J. I., *Dutch Primacy...* págs. 259-269.

con Francia, cuyos artículos parece que gozaban de mayor predicamento en el mercado español que los holandeses⁷⁴.

Por lo que se refiere a la distribución de estas mercancías hay que decir que Alicante es sin duda el puerto mediterráneo que recibe más géneros de Holanda, seguido después por Málaga, Barcelona y, finalmente, por Mallorca, que sólo recibe en los períodos aquí estudiados por vía directa desde Holanda pequeñas cantidades de tintes y de azúcar. Asimismo, del análisis de los géneros que llegan a estos puertos se desprende que existen entre ellos diferencias sustanciales en cuanto a las preferencias del mercado o las necesidades de sus poblaciones (Cuadro III). En efecto, Barcelona únicamente adquiere en grandes cantidades especias, azúcar y tintes lo que demuestra, por un lado, su alejamiento aún en estos años del comercio gaitano y americano, pero también cierto desarrollo de su industria textil, al menos de productos de baja calidad. De otro lado, la compra de 1.200 libras de zafras nos hace suponer que existía en el país una importante industria del aceite o de sus derivados, el jabón, por ejemplo, salvo que se exportasen de nuevo, ahora hacia Mallorca, centro productor de aceite de primer orden en la región. Finalmente, no deja de ser curiosa la adquisición de pipas de fumar, sin que sepamos muy bien su destino final, es decir, si se distribuía en el mercado local o se reexportaba hacia otras zonas.

Alicante, que también comercia con especias, azúcar, tintes y textiles —estos en mayor cantidad que Barcelona, y con cifras parecidas a las de Málaga—, adquiere además tabaco, cueros y, sobre todo, hierro. Este artículo, que alcanza un volumen ciertamente notable, habría que relacionarlo tal vez con la defensa militar de la plaza, aunque es muy probable que una porción importante fuese reembarcada con destino a otras ciudades costeras de la Península, cuando no hacia Mallorca, pues sabemos que la isla adquirió en varias ocasiones hierro de Alicante⁷⁵. Respecto a los tintes, hay que pensar que una considerable cantidad fuese redistribuida en el interior peninsular o incluso en Valencia y Murcia, localidades que mantenían todavía una activa industria sedera por estos años⁷⁶.

⁷⁴ MORINEAU, M., *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*. Londres-París, 1985; ISRAEL, J. I., *Dutch Primacy in World Trade...*, págs. 261-263.

⁷⁵ BIBILONI AMENGUAL, A., *El Comerç exterior de Mallorca...*, pág. 216. Otra posibilidad sería la realización de obras en el puerto alicantino, pero no tenemos noticias de que éstas se efectuaran por aquel entonces. Ver GIMENFZ LOPEZ, E., *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*. Valencia, 1981.

⁷⁶ Los datos sobre la recaudación del impuesto de la seda en Murcia vienen a demostrar que en estos años la actividad sedera era aun importante. Ver OLIVARES, P., *El cultivo y la industria de la seda en Murcia en el siglo XVIII*. Murcia, 1976, pág. 36. Para el caso de Valencia, MARTINEZ SANTOS ISERN, V., *Cara y cruz de la sedería valenciana (siglos XVIII y XIV)*. Valencia, 1981.

CUADRO III
MERCANCIAS IMPORTADAS DE HOLANDA POR LOS PUERTOS DEL
MEDITERRANEO ESPAÑOL (1667-1675)

GÉNERO	BARCELONA	ALICANTE	MALAGA	MALLORCA	TOTAL
Espicias (libras)	66.001	197.258	9.950	5.200	278.409
Drogas (libras)	1.638	1.290	301,4	—	3.229,4
Tintes (libras)	41.259	51.788	—	900	93.947
Tabaco (libras)	450	38.942	—	—	39.392
Azúcar (libras)	12.274	36.179	—	5.420	53.873
Cueros (piezas)	556	2.330	2.440	—	5.326
Mercería (libras)	50	3.090,2	1.475	—	4.614,2
Mercería (docenas)	—	1.235	11.058	—	12.293
Manufacturas					
Textiles (piezas)	—	1.399	1.477	—	2.876
Tejidos (piezas)	962	4.756,5	6.884	—	12.601,5
Hierro, herrajes y otros (libras)	50	233.424a	101.249	—	334.723
Alquitrán, salitre y otros (libras)	2.515	—	28.000	—	30.515
Madera (libras)	—	—	396.000	—	396.000
Madera (piezas)	—	—	139.794	—	139.794
Embalaje (piezas)	—	—	349	—	349
Embalaje (atados)	—	—	40	—	40
Aceite linaza (libras)	2.178	—	—	—	2.178
Cera y lacre (libras)	—	1.090,5	2.800	—	3.890,5
Quincallería (libras)	—	4.167	—	—	4.167
Quincallería (docenas)	—	5.193	333,5	—	5.526,5
Manufacturas metálicas (libras)	1.350	—	7.700	—	9.050
Manufacturas metálicas (piezas)	—	2.403	2.081	—	4.484
Pipas fumar (docenas)	5.760	—	—	—	5.760
Pipas fumadas (libras)	400	—	—	—	400
Pinturas y tapices (piezas)	—	2	31	—	33
Mobiliario (cajas)	—	5	15	—	20
Libros (cajas y cestas)	—	1	1	—	2

a) 20.265 libras de hierro van destinadas a Valencia.

En cuanto a Málaga, es preciso señalar que las especias importadas de Holanda tienen un volumen muy inferior al alcanzado en Barcelona y Alicante. Aquí, además, no llega ninguna cargazón de tabaco, de azúcar

ni de tintes, quizás por la proximidad de Cádiz y el más fácil abastecimiento de estos productos coloniales. En contraste, la mercería adquiere una presencia mayor, lo mismo que los textiles, en particular los lienzos para velas —posiblemente éstos cubriesen las necesidades de la navegación malagueña y los demás géneros el consumo de la ciudad o el de su entorno, incluida la ciudad de Granada—, mientras que los cueros, al igual que los sacos, barriles, cajones y duelas para pipas, que se importan en grandes cantidades, estarían destinados al embalaje de sus productos de exportación, vinos y pasas preferentemente. Por último, las importaciones de clavazones, hierro y manufacturas metalúrgicas (espadas, dagas y cuchillos) son también significativas. Las clavazones seguramente estuviesen destinadas a la confección de barriles y de cajas, cuando no a la fabricación de barcas —esto justificaría además las tablas de madera importadas—, en tanto que el hierro en barras posiblemente se emplease en la ampliación y mejora del puerto y de sus defensas militares⁷⁷, aunque tampoco debe descartarse su distribución a otras zonas de la costa o del interior, pero ignoramos la razón que se da para comprar espadas, dagas y cuchillos.

Por lo que se refiere al valor de los artículos exportados hacia España la fuente no indica en ningún caso su importe. Con todo, podemos aproximarnos siquiera someramente a partir de los precios aportados por Hamilton y de los datos extraídos por García Fuentes de los avalúos de géneros llegados a Sevilla y Cádiz. De este modo, el Cuadro IV refleja el valor que adquieren en España algunos géneros traídos de Holanda, bien entendido que la mayoría experimenta un alza importante en los años que aquí estudiamos debido, quizás, a las dificultades de abastecimiento como consecuencia de los conflictos bélicos, lo que contribuía a encarecer los precios al margen de la propia dinámica inflacionista que por entonces afectaba a Castilla⁷⁸.

⁷⁷ RODRIGUEZ ALEMAN, I., *El puerto de Málaga...*, págs. 307-310. Es posible, sin embargo, que el hierro se destinase al enrejado de varias puertas de la ciudad que se realizaron entre 1673 y 1676 (*Ibidem*, pág. 329, nota 14).

⁷⁸ Todos los valores, que van referidos a Castilla la Nueva, proceden de HAMILTON, E. J., *Guerra y precios...*, Apéndice I.A, excepto los del jengibre, añil, palo del Brasil y tabaco que se han obtenido de GARCÍA FUENTES, L., *El comercio español con América (1650-1700)*. Sevilla, 1980, págs. 332-334, 356 y 362-363. Finalmente, los precios de las vaquetas de Moscovia y del estaño se han calculado a partir de los datos que figuran en la testamentaria realizada a la muerte de Francisco de Horcasitas, donde aparece mencionada la venta de 796 vaquetas de Moscovia por un importe total de 43.488 reales (54,63 reales por pieza) y de 5.880 libras de estaño por valor de 39.134 reales (6,65 reales la libra). Ver BRAVO LOZANO, J., «Don Francisco de Horcasitas. Las posibilidades de Madrid a fines del siglo XVII», *Estudios de Historia Social*, 36-37, 1986, págs. 497-521.

CUADRO IV
 PRECIOS EN ESPAÑA DE ALGUNOS GENEROS IMPORTADOS DE
 HOLANDA (En mrs)

GÉNEROS	1667	1668	1674	1675
Canela (libra)	1861,5	1683	2187	2040
Pimienta (libra)	442	425	340	311,7
Clavo (libra)	3156,8	2864,5	3088,9	3556,4
Jengibre (25 libras)	500	—	—	—
Almidón (libra)	65	63,3	96	96
Incienso (libra)	368,4	396,7	408	408
Añil (100 libras)	476	—	476	—
Palo de Brasil (libras)	—	—	—	408
Tabaco (100 libras)	—	—	—	1700
Acúcar (25 libras)	4196,2	4693,9	3757,7	4162,2
Cera blanca (libra)	378,3	374	398,1	408
Lienzo (vara)	204	187	198,3	188,1
Estameñas (vara)	255	272	306	311,7
Hilo blanco (libra)	555,3	558,2	619	646
Vaquetas Moscovia (pieza)	—	1857,5	—	—
Estaño (libra)	—	226,1	—	—

El Cuadro V recoge a su vez, a partir de los valores establecidos en el Cuadro anterior, una estimación del importe global que pudieron alcanzar dichas mercancías en el mercado español. La muestra, aunque pequeña, es sumamente ilustrativa acerca del interés de los mercaderes españoles por comercializar estos productos, habida cuenta además de que las ganancias obtenidas en la venta oscilaban entre un 7 y un 30 por ciento respecto al valor de la mercancía comprada, correspondiendo el mayor margen de beneficio a las especias, y en particular al clavo —su precio se mantiene muy alto en el período 1667-1675, fecha a partir de la cual comienza a descender⁷⁹—, como así se desprende, por ejemplo, de la testamentaria de Francisco de Horcasitas⁸⁰.

⁷⁹ Otros productos que también experimentan en estos años una subida en el precio son el lienzo, las estameñas y el hilo blanco, mientras que el de la cera se mantiene bastante estable y los del azúcar y la pimienta descienden (HAMILTON, E. J., *Guerra y precios...*, Apéndice I.A).

⁸⁰ BRAVO LOZANO, J., «Don Francisco de Horcasitas...», pág. 513.

CUADRO V
VALOR ESTIMADO DE ALGUNOS GÉNEROS IMPORTADOS
DE HOLANDA EN EL MERCADO ESPAÑOL (En reales de vellón)

GÉNEROS	1667	1668	1674	1675	TOTAL
Canela	938.086	279.279	514.852	37.800	1.770.017
Pimienta	965.523	1.326.662	296.000	204.897	2.793.082
Clavo	163.689	228.233	149.902	83.052	624.876
Jengibre	—	3.694	—	—	3.694
Almidón	—	3.131	—	—	3.131
Incienso	—	3.500	—	—	3.500
Añil	—	195	—	—	195
Palo de Brasil	3.532	5.185	1.999	4.659	15.375
Tabaco	—	1.188	24.810	—	25.998
Azúcar	140.552	89.753	18.236	23.492	272.033
Cera blanca	—	7.623	—	19.600	27.223
Lienzo	177.408	97.504	470.321	271.926	1.017.159
Estameñas	19.200	—	16.128	29.336	64.664
Hilo blanco	1.159	14.020	4.551	5.700	25.430
Vaquetas	66.348	43.320	54.663	34.770	199.101
Estaño	2.673	—	—	—	2.673
Total	2.478.170	2.103.287	1.551.462	715.232	6.848.151

*LA RED MERCANTIL HOLANDESA EN LOS PUERTOS
DEL MEDITERRÁNEO ESPAÑOL*

A pesar del tráfico comercial intenso entre Holanda y Alicante, la comunidad mercantil holandesa era poco numerosa. De la lista que hemos elaborado sobre las personas a las que iban destinados géneros fabricados o comprados en las Provincias Unidas difícilmente podemos destacar algún apellido holandés, pues la mayoría son de origen italiano —con toda probabilidad genoveses o saboyanos—, seguidos de ingleses, españoles, franceses y flamencos (ver Apéndice II). De hecho, una nómina de mercaderes alicantinos de 1683 registra setenta y ocho, de los cuales veintinueve eran franceses, veintitrés ingleses, cuatro flamencos, once italianos y diecinueve españoles, siendo las firmas extranjeras las que realizaban un giro mayor, según los abonos efectuados en la aduana, destacando las de Antonio Basset, Samuel Water y Tomas Jeffreys, todos ellos ingleses⁸¹.

⁸¹ KAMEN, H.. *La España...* pág. 229.

CUADRO VI
RELACIÓN DE MERCADERES EN ALICANTE QUE RECIBEN
MERCANCIA DE CARGADORES Y MERCADERES EN HOLANDA

MERCADER EN ALICANTE	MERCADER O CARGADOR EN HOLANDA	AÑO
ADORNO, Juan y Bernardo	BENZI y VOET	1667
	VOS, Pedro de	1668
BASSET, A y J. HERNE	GERARD, Enrique y Carlos	1668
	DELT, Enmanuel Felipe	1668
	LA FONTAINE, Abraham	1668
	POULLE, Pedro	1668
BASSET, A y J. CRANFORD	GERARD, Enrique y Carlos	1674
	LA FONTAINE, Abraham	1674
	POULLE, Pedro	1674
	POULLE, Pedro y Adrian DAEM	1674
BONGH (o SONGH), Andrea	BLOCQUERIE, Salomón van	1674
	GERARD, Enrique y Carlos	1667
CUYPER, Felipe	BARBOU, Carlos	1674
DANVILLE, Nicolás	BENZI y VOET	1667
FORNERO, Jacinto	SAUTIJN, Samuel	1667-68
	SCOTT, Everardo, padre e hijo	1668
	TIERRY, Jacques	1667-68
	VOET y MOLLO	1674
FREDERICK, J y J. HERNE	GERARD, Carlos y Enrique	1675
	DELT, Manuel Felipe	1668
NEWLAND, Benjamín	TAYPIL, Juan	1668
NEWLAND, Benjamín y Juan	LA FONTAINE, Abraham	1674
NEWLAND, J. y T. COLINGH	LA MARIE, Francisco	1674
	BENZI y VOET	1667
PAULIN, Guillermo	LESTEVENON, Mateo	1674
	VOET y MOLLO	1674
POULLE, Nicolás	PEDDY, Guillermo	1674
PUIG, José	CASTELLEIN, Enrique	1667
	SÁNCHEZ DE AGUILAR, Alonso	1667
PUIGSERVER, Antonio	LESTEVENON, Mateo	1674-75
RIERA Y MUXICA, Adrián	LEEuw, Roelof	1667-68
	MÉNDEZ FRANCO, Cristóbal	1675
	RODRÍGUEZ, Antonio	1668
	VANDESTAR, Roberto	1668
RIVANEGRA-PATUCCIO	BENZI y VOET	1667-68
	LESTEVENON, Daniel y Mateo	1667-68
ROVERE, Juan Francisco de	VOS, Pedro de	1667-68
	BARBOU, Carlos	1667
	TENSINI, Octavio	1668
	VELCHETRI y POLTRI	1668
ROVERE, Juan Francisco de y Lorenzo VIVIANO	BENZI y VOET	1667
	SCOTT, Everardo, padre e hijo	1667
SOBRINO, Diego		
SOLICOFRE, Joaquín Lorenzo y David	ROCCO VAN CAPELLE, Nicolás	1668
	RULANDT, Jacomo	1668
	VANDERVOOST, Guillermo y Juan	1667
SOLICOFRE, Mateo*	SOLICOFRE, Mateo*	1674
VERT, Melchor	SURMONT, Juan de	1674
ZARAGOZA Y HEREDIA, V	BARBOU, Carlos	1667-68
	SCOTT, Everardo, padre e hijo	1667-68

* Maestre del buque que capitanea.

Por otra parte, muchas de estas firmas mercantiles, organizadas en compañías, salvo raras excepciones, se limitaban a trabajar a comisión por los beneficios tan considerables que obtenían, como señala Felipe Moscoso, especialmente si lo hacían con géneros de Inglaterra —las ganancias en este caso eran del cuarenta y del cincuenta por ciento—⁸², lo que justifica los vínculos comerciales mantenidos con varios mercaderes o compañías holandesas, algunos de gran renombre.

Juan Fornero, por ejemplo, de quien por ahora desconocemos casi todo de su vida y de su actividad mercantil, recibe varias partidas en 1667-1668, sobre todo de especias, de Samuel Sautijn y de la firma Everardo Scott, padre e hijo, dos de los máximos representantes de la élite mercantil de Amsterdam. El primero, además de actuar como agente del zar en Amsterdam, comerciaba con Rusia, Italia y el Levante, mientras que la compañía Scott dominaba, junto con otras firmas, el mercado español, haciendo incursiones en el Caribe⁸³.

Don Vicente Zaragoza y Heredia, del que tampoco disponemos de noticias, comercia igualmente con los Scott, a quienes adquiere especias, aunque el grueso de su comercio, ya más diversificado, lo mantiene con Carlos Barbou. A su vez, Adrián Riera y Múxica, probablemente descendiente, si no pariente colateral, de Gaspar o de Francisco de Múxica, activos mercaderes en la década de los cincuenta vinculados con judíos sefardíes de Amsterdam⁸⁴, aparte de atender los negocios de Felipe Moscoso en sus ausencias⁸⁵, traficaba por cuenta propia con los judíos sefardíes holandeses Enrique y Roberto Vandestar, Antonio Rodríguez, Cristóbal Méndez Franco (alias Manuel Franco Méndez) y Roelof Leeuw, con seguridad de la familia de Enrique y Juan Van Leeuw, alias Diego Enríquez y Juan de Castro⁸⁶.

El caso de Adrián Riera y Múxica, cuyos contactos con judíos sefardíes nos hace suponer que él también podría serlo, refleja, de algún modo, los

⁸² Citado por KAMEN, H., *La España...*, pág. 224.

⁸³ Para Samuel Sautijn y la firma Everardo Scott, padre e hijo, ver ISRAEL, J. I., *Dutch Primacy...*, págs. 227, 233 y 242.

⁸⁴ Gaspar y Francisco de Múxica tuvieron tratos en los años cincuenta con los judíos sefardíes Fernando Álvarez y Antonio Correa Mezquita (alias Enrique y Roberto van der Starre o Vandestar) y con Jerónimo Nunes d'Acosta (alias Julio Bentiboglio), el conocido agente del rey de Portugal en Amsterdam. Ver ISRAEL, J. I., «Spain and the Dutch Sephardin, 1609-1660», *Empires and Entrepots...*, págs. 355-415. Las referencias en las páginas 413 y 414, nota 266.

⁸⁵ KAMEN, H., *La España...*, pág. 220.

⁸⁶ ISRAEL, J. I., *Empires and Entrepots...*, págs. 414-415 y *The Dutch Republic...*, pág. 420, nota 57.

lazos de parentesco o identidad de los comerciantes afincados en Alicante con los de Holanda. Por ejemplo, los italianos (Adorno, Fornero, Paulin, Rivanegra y Patuccio, Rovera y Viviano), aunque mantienen tratos con mercaderes de origen holandés, realizan el grueso de su comercio con firmas también oriundas de Italia: Benzi y Voet, Voet y Mollo, Velchetri y Poltri. No es tan evidente este tipo de afinidad en el grupo inglés (Antonio Basset, Joseph Herne, Joseph Crandford, John Frederick), pero no deja de resultar sospechosa la relación que todos ellos mantienen con Enrique y Carlos Gerard, su principal abastecedor en Holanda de especias, medias de lana y barraganes de Valenciennes. Sin embargo, seguramente sus tratos fueron más frecuentes con los de su nación y por este motivo no aparecen en los registros del cónsul español en Amsterdam grandes partidas dirigidas a ellos. De hecho, y si nos fiamos del informe de Robert Prégent, del total de géneros importados por Alicante entre 1667 y 1669, un 23,8 por ciento correspondía a los adquiridos en Inglaterra, frente a un 12 por ciento procedentes de Holanda⁸⁷.

De otro lado, el estudio de la correspondencia de Felipe Moscoso viene a confirmar este punto: la base de la riqueza alicantina eran la pesca y el comercio con Inglaterra. Por si esta afirmación no bastara, dicho mercader establece buenas conexiones en Londres desde 1661, a donde remite grandes cantidades de jabón a cambio de plomo, pimienta y lienzo de Irlanda, extendiendo luego sus contactos a Lisboa —por entonces una plaza con predominio de mercaderes ingleses—, Amsterdam (lo hace en 1675) y Hamburgo (a partir de 1678), alejándose así cada vez más del Mediterráneo, aunque todavía conserva tratos con Livorno⁸⁸.

El hecho de que Alicante sea fundamentalmente un puerto reexportador de mercancías holandesas, sean o no fabricadas en el país —esto es válido también para los géneros de Inglaterra y de Francia—, ayuda a comprender las conexiones que tienen sus mercaderes con otras plazas mediterráneas. La firma Rivanegra y Patuccio, por ejemplo, recibe mercancías de Holanda, pero una porción va dirigida a los Matones de Valencia. Mejor conocidos son los vínculos mercantiles de la familia Solicofre. De origen saboyano —en un documento, sin embargo, se dice que son holandeses⁸⁹—, era la principal firma comercial de Alicante que traficaba con Hamburgo en los años sesenta y setenta —a finales de esta década comienza a tener dificultades financieras, de las que se aprovecha Felipe

⁸⁷ KAMFEN, H., *La España...*, pág. 189.

⁸⁸ *Idem*, *op cit.*, págs. 221-226.

⁸⁹ Ver Archivo de la Corona de Aragón (ACA), *Consejo de Aragón (CA)*, leg. 586, exp 46/3.

Moscoso—, con fuertes adquisiciones, además, en Holanda a través de Guillermo y Juan Vandervoost, Nicolás Rocco van Capelle y Jacomo Ruland —en 1667 y 1668 es una de las compañías que más géneros recibe de Amsterdam— y con vínculos de parentesco y comercio con Marsella y Mallorca, ciudad ésta en la que residían Enrique, Roberto y Teodoro Solicofre en las décadas de 1670 y 1680⁹⁰.

Otro caso bien representativo es el de Antonio Basset. Emparentado con Felipe Cuyper, mercader afincado en Valencia, pero desterrado de esta ciudad a Alicante, donde sigue negociando hasta su muerte ocurrida en 1668⁹¹, a través del matrimonio que contrae con su hermana, consolida sus vínculos en la ciudad del Turia con Felipe Peris, otro destacado mercader valenciano casado a su vez con una hija de Cuyper, como lo atestigua el testamento de aquel recomendando a su heredero, Crisostomo Peris, que «continúe y prosiga en el mismo trato y correspondencia (...) con los señores Antonio Basset y Josias Cranford, mercaderes ingleses en la ciudad de Alicante con los cuales tenemos hoy la mayor correspondencia»⁹². Sus contactos se extienden a Cádiz, donde aparece negociando en 1668 con la firma de Pedro Poulle el Mozo y Adrián Daem, ya que en los registros de Jacques Richard figura una partida de 4.000 libras de pimienta destinada a éstos o a Antonio Basset, por entonces asociado con Joseph Herne, y en 1674 Claudio Antonio Richard anota otra partida de 468 libras de canela dirigida a su nombre —ahora formando compañía con Cranford— o al de Pedro Poulle y Cía en Cádiz⁹³. Antonio Basset, además, se relaciona con mercaderes mallorquines, estando representado en la isla por la familia Conrado, la cual, en 1650, interviene a su favor en el embargo de una barca de su propiedad, la *Santa María Magdalena*, de 1.200 quintales⁹⁴. Poco más sabemos de sus negocios en Mallorca: en 1681 Francisca Doms le reclama una suma de dinero que

⁹⁰ KAMEN, H., *La España...*, pág. 225; BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders i Navegants...*, pág. 86 y nota 135, y *El Comerç exterior de Mallorca...*, págs. 60-61; RAMBERT (Ed), *Commerce de Marseille*. París, 1949-1959, vol IV (1599-1789).

⁹¹ Prueba de que en su destierro sigue comerciando es que aparece en los registros del cónsul español en Amsterdam en 1667, adquiriendo de Enrique y Carlos Gerard 32.700 libras de pimienta en el navío *San Nicolás*, patroneado por Juan Bautista Lucatelli (AGS, G.A, leg 3511).

⁹² KAMEN, H., *La España...*, págs. 430 y 437. Ignoramos si esta recomendación fue aceptada, pero de lo que no cabe duda alguna es de que en 1674 Antonio Basset continúa teniendo negocios en Valencia, pues en este año Enrique y Carlos Gerard consignan a su nombre, para Alicante o Valencia, una partida de 465 libras de clavo que se cargará en Londres, en el navío *El Santo* (AGS, GA, leg. 3572. Relación de Claudio Antonio Richard, 11 de junio de 1674).

⁹³ AGS, GA, leg. 3516. Relación de Jacques Richard, 25 de febrero de 1668; leg. 3589. Relación de Claudio Antonio Richard, 26 de noviembre de 1674.

⁹⁴ BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders i navegants...*, pág. 117.

adeudaba a su esposo, y en 1684 el mallorquín Salvador Fiol carga en un buque inglés 8.516 cuartanas de aceite por valor de 3.832 libras por cuenta de Antonio Basset y Cía⁹⁵. En la década de los noventa aún permanece activo, asociado esta vez con Ignacio Fethesten⁹⁶.

Joseph Herne, que hasta 1670 ó 1671 formó compañía con Antonio Basset, disuelta sin que sepamos las causas, amasó una considerable fortuna en pocos años, según testimonio de Felipe Moscoso, pues —así lo escribe a su representante en Amsterdam— «sin otro caudal que sus comisiones (...) regresó a Londres hace cuatro años con más de 100.000 pesos»⁹⁷. Todo parece indicar que su ausencia de Alicante fue breve ya que en 1675 forma compañía con Juan Frederick importando barraganes de Valenciennes que le suministra la firma Enrique y Carlos Gerard⁹⁸. Caso análogo de enriquecimiento rápido es el de Benjamín Newland o Neulen, pues en pocos años acumula 20.000 pesos comerciando por cuenta propia o asociado con Juan Newland —¿qué grado de parentesco les une?— a finales de la década de 1660 con tejidos fabricados en Leiden y con especias, aunque el grueso de sus negocios son las manufacturas inglesas. En 1674 su nombre no aparece en los registros del cónsul español Claudio Antonio Richard, pero sí en cambio el de Juan Newland formando compañía con Tomás Colingh⁹⁹.

En Málaga, los principales beneficiarios de su comercio fueron los extranjeros. Para I. Pulido Bueno la colonia inglesa durante el siglo xvii alcanzó un notable desarrollo, interesada en la vendeja que tiene lugar por el mes de agosto¹⁰⁰. Esta afirmación puede ser cierta entre 1621 y 1648 —no estamos tan seguros de que ocurriera lo mismo en el período 1609 a 1621—, cuando la Monarquía Hispánica estaba en guerra con Holanda, pero no es aplicable a la etapa 1648-1667, ya que el trato de nación más favorecida a los holandeses les permitió recuperar con rapidez el terreno perdido, en tanto que Inglaterra abandonaba su privilegiada posición a raíz del enfrentamiento desencadenado por Cromwell contra España y luego por el apoyo decidido que presta a los independentistas portugueses.

⁹⁵ BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders i navegants...*, pág. 118; PONS PONS, J., *Companyes i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*. Mallorca, 1996, pág. 219, nota 83.

⁹⁶ BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders i navegants...*, pág. 118.

⁹⁷ Citado por KAMEN, H., *La España...*, pág. 224.

⁹⁸ AGS, GA, leg. 3591. Relación de Claudio Antonio Richard, 25 de junio de 1675. Juan Frederick parece que está asociado en Inglaterra con Natael Herne, según se desprende de la orden dada por Gabriel José Cortés al capitán de la nave *La Perla*. José Gibert, para que se ponga en contacto con ellos (BIBILONI AMENGUAL, A., *El Comerç...*, pág. 65, nota 190).

⁹⁹ AGS, GA, leg. 3589. Relación de Claudio Antonio Richard, 28 de agosto de 1674; KAMEN, H., *La España...* pág. 224.

¹⁰⁰ PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior...* pág. 164.

Por desgracia, los cálculos elaborados por I. Pulido Bueno sobre la distribución por aduanas de las mercancías inglesas y francesas no pueden compararse entre sí al abarcar períodos distintos, y carecemos además de un estudio sobre el valor de los productos comercializados por Holanda desde 1648 ¹⁰¹. Aun así, sabemos que durante los años 1645-1646 docenas de buques holandeses comerciaban con granos en Málaga a cambio de vino y frutas, un claro anticipo de lo que más tarde se produciría: el restablecimiento normal del comercio holandés en Málaga, en el cual tuvieron, por otro lado, un protagonismo destacado los judíos sefardíes de Holanda ¹⁰².

Como sucede en Alicante, la comunidad mercantil malagueña que trafica con productos embarcados en Amsterdam está organizada en Compañías. Aquí, sin embargo, la presencia de los neerlandeses es mayor, aunque no faltan las firmas de origen italiano, como la de Simón y Francisco Campioni, o las flamencas, tal que la de Juan Collat y Cía. Entre las sociedades holandesas sobresalen las de Carlos Collicher y Antonio Hendriksen, Juan Bautista van der Guysen y Cía, Valerio van Daele y Gaspar van Besseber, Eyckoft y Romboutz, Melchor Jaquot y Guillermo Hague, David Menique y Juan Ravens, Juan Stroeck y Cía, Francisco van Susteren y Joaquín Schumacker, etc. (Cuadro VII). En cuanto a los proveedores, las principales firmas holandesas que encontramos negociando en Málaga son la de Everardo Scott, padre e hijo, a la que se suma la de Felipe van Hulten y la de Juan Deutz. De estos dos últimos, el primero es un conocido mercader de Amsterdam que trafica fundamentalmente con América, a veces de forma ilegal a través de Canarias ¹⁰³; el segundo, director de la Compañía de Comercio del Levante y agente de las exportaciones de azogue de Austria a Amsterdam, es uno de los grandes importadores de lana española junto a los Scott, los Coymans y Adrián Temmick, entre otros notables comerciantes neerlandeses ¹⁰⁴. Del resto de los proveedores nada sabemos por ahora, salvo de Jacques del Monte y de Francisco Montenack: el primero era de origen sefardí y se le conocía con el nombre de Jacob Vandenberg, con agentes en Santander, Bilbao, San Sebastián y Madrid en la década de 1650; el segundo era un fabricante de tejidos que se dedicaba también al comercio ¹⁰⁵. Por último, del

¹⁰¹ PULIDO BUENO, I., *Almojarifazgos y comercio exterior...*, págs. 166-167.

¹⁰² ISRAEL, J. I., *The Dutch Republic...*, pág. 345 y *Empires and Entrepots...*, págs. 393-415.

¹⁰³ ISRAEL, J. I., *Dutch Primacy...*, pág. 242.

¹⁰⁴ ISRAEL, J. I., *op cit.*, pág. 233.

¹⁰⁵ ISRAEL, J. I., *Empires and Entrepots...*, pág. 412.

cargador Erent Hermans hay que decir que tal vez fuese pariente de un tal Francisco Hermans, flamenco avecindado en Sanlúcar y que en 1659 fue de Amsterdam a Canarias donde cargo vinos sin licencia, trasladándose después al golfo de Guinea para comprar negros y luego a Buenos Aires. En la investigación incoada contra él por las autoridades españolas aparecen implicados los portugueses Benito Almeida y Manuel Pesoa, ambos vecinos de Sanlúcar. Francisco Hermans logrará ser indultado en 1665 previo pago de quinientos pesos de plata ¹⁰⁶.

CUADRO VII
RELACIÓN DE MERCADERES EN MÁLAGA QUE RECIBEN
MERCANCÍA DE CARGADORES Y MERCADERES EN HOLANDA

MERCADER EN MÁLAGA	MERCADER O CARGADOR EN HOLANDA	AÑO
BERNARDO, Pedro y Juan	LAPIN, Juan y Miguel	1668
BINSBACQ, Juan	DINTER, Juan	1667-68
	HULL, Eduardo van	1667-68
BUENO GUIPONI, Juan	BENZI y VOET	1667
CAMPIONI, S. y F.	DARRESCHÉ y MONDITEGUI	1674
	PLARENCIA y VANDERBERG	1674
	RAARD, Gerardo	1674-75
	VANDERVILDE, Alberto	1674-75
COLLAT, Juan y Cía	FEYGA, Gerardo	1667
	VELSINCK, Juan	1668
COLLICHER, Carlos	LA FONTAINE, Abrahan	1674
	RAARD, Gerardo	1674
COLLICHER, C y A. HENDRIKSEN	HULL, Eduardo van	1675
	LA FONTAINE, Abrahan	1674
	RAARD, Gerardo	1675
	SONGH, Pedro de	1674
COOLEMAN, Andrés y Gisberto van	MEULEN, Juan van der	1674
SUSTEREN	SUSTEREN, Gisberto van	1674
CRUZ, Juan Bautista de la y Cia*	HULL, Eduardo van	1675
	PERT, Dionisio	1675
	RAARD, Gerardo	1668
DAELEN, Valerio van y		
Gaspar van BESELER	BESELER, Melchor van	1674-75
	DESKENS, Guillermo	1674
	ISBRANS, Jeremías	1674
	MONTE, Jacques del	1674
	MUISQUEN (o HUISQUEN), Juan y Enrique	1674
	SWEDERINCK, Guillermo	1675
	WILLINCK, Juan y Enrique	1675
	WILLINCK, viuda de	1675

¹⁰⁶ GARCIA FUENTES, L., *El comercio español con América...* págs. 144 y 157.

MERCADER EN MÁLAGA	MERCADER O CARGADOR EN HOLANDA	AÑO
DONECQUER, Baltasar	MOMMA, Mateo	1674
ELERS, R y Bernardo	RAARD, Gerardo	1668
EYCHOFT y RAMBOUTZ	PELICOT, Maturín	1667
	ROMBOUTZ, Juan o Jacob	1674
	VERPORTEN, Gerardo David	1668
		1675
GEENS, Adrián	RAARD, Gerardo	1674
GUERRERO, Antonio María	DEUTZ, Juan	1667
	HULTEN, Felipe van	1674-75
	SCOTT, Everardo padre e hijo	1668
JACQUOT, Melchor y Guillermo		
HAGUE	SUSTEREN, Gisberto van	1668
LUCIFER, Cornelio**	TERGOU, Jacques	1668
MENIQUE, David y Juan RAVENS	RULANDT, Adrián	1667
MOLLER, Jorge	EMTINCK, Eduardo	1674
	SOLTAN, Jacob	1674
MUISQUEN (o HUISQUEN), Juan y Enrique	MUISQUEN (o HUISQUEN) Juan y Enrique	1675
PEFFER, Miguel	BARBOU, Carlos	1674
PESSO, Jacinto del	SCOTT, Everardo, padre e hijo	1674-75
PIMIENTA, Miguel	LE RORDIER, David	1674
QUINTO, Norberto y Wolfard WHEIS	CORSELIS, Juan	1668
	VLIECK EL MOZO, Roetget	1668
SABIOTA, Alonso	PEDDY, William	1674
SIEDEMBURGH, Conrado	HERMANS, Erent	1675
	SOLTAN, Jacobo	1674
STROECQ, Juan y Cía	PEDDY, William	1674
	ROMBOUTZ, Juan	1674
	TONGEREN, Mateo van	1674
	VERPORTEN, Gerardo	1674
	VOLLEN HOVEN, Juan van	1674
	WILLINGH, Juan y Enrique	1674
SUSTEREN, Francisco van y Joaquín SCHUMACKER	MONTENACQ, Francisco	1667
	SURMONT, Felipe de	1668
	SURMONT, Guillermo	1668
	SUSTEREN, Gisberto van	1667
SUSTEREN, Francisco van y Cristian SCHUMACKER	SUSTEREN, Gisberto	1674
SUSTEREN, Pedro y Valerio van DAELEN	ARIAGA, Gerardo	1668
	BESELER, Pablo van	1667
	SUSTEREN, Gisberto	1667-68
TENAY, Juan Bautista	ROMBOUTZ, Juan	1674

* En 1674 aparece el nombre de Juan Bautista van der Cruyssen. Pensamos que se trata de la misma persona.

** Es el capitán del buque que transporta la mercancía.

Pocos datos disponemos de los mercaderes que operaban en Málaga, pero con todo permiten configurar su actividad mercantil en los años 1660 y 1670, al menos respecto al comercio con Holanda. Por ejemplo, Jacinto Pesseo figura en una relación de 1667 de mercaderes con tienda abierta en la Calle Nueva comerciando con géneros procedentes de Francia ¹⁰⁷. En 1667-1668 no recibe de Amsterdam ninguna carga, pero en 1674 ya aparece como importador de mercancías de Holanda que le suministra la firma Everardo Scott padre e hijo ¹⁰⁸. De Juan Bueno Guiponi sabemos algo más: en 1658 fleta un navío con Alonso Guerrero ¹⁰⁹, vecino como él de Málaga, con destino a las islas Canarias para introducir géneros de contrabando, siendo apresada la nao en Tenerife y procesados todos los implicados en el negocio, si bien fueron indultados por Real Cédula de 26 de marzo de dicho año previo pago de 2.500 pesos de plata ¹¹⁰.

Rodrigo y Bernardo Elers, que comercian en 1668 con Gerardo Raard, de quien adquieren especias, figuran a finales de la década de 1650 como correspondientes del mercader de Amsterdam Juan González, conocido también con el nombre de Albert Wighman, alias Jacob o Abraham van Gruenendal, de origen judío sefardí. Rodrigo Elers, además, es nombrado en 1666 depositario del dinero para la fabricación del muelle malagueño, lo cual implica, cuanto menos, una cierta liquidez, aparte del apoyo de la oligarquía municipal malagueña ¹¹¹.

Antonio Hendriksen, por su parte, que aparece formando compañía en Málaga con Carlos Collicher en 1674, y que mantiene trato comercial con Gerardo Raard, Abraham La Fontaine y Eduardo van Hull, probablemente fuese pariente de Francisco Hendriksen, seudónimo del mercader sefardí de Amsterdam Simón Rodríguez Núñez, que en 1656 envía a Málaga géneros con certificados falsos, según

¹⁰⁷ SÁNCHEZ BELÉN, J. A. y RAMOS MEDINA, M.^a D., «Los comerciantes franceses en Castilla y la Represalia de 1667», *Espacio, Tiempo y Forma*. Madrid, serie IV. 7, 1994, págs. 287-318. La referencia en la pág. 312.

¹⁰⁸ AGS, GA, leg. 3572. Relación de Claudio Antonio Richard, 17 de septiembre de 1674; leg. 3591. Relaciones de Claudio Antonio Richard, 1 de abril y 24 de junio de 1675.

¹⁰⁹ Este personaje no lo encontramos comerciando con Holanda en el período aquí estudiado, pero sí aparece anotado en los registros de Jacques Richard y de Claudio Antonio Richard el mercader Antonio María Guerrero, que mantiene tratos con Juan Deutz y Everardo Scott, padre e hijo, en 1667-1668, y con Felipe van Hulten y Cía en 1674-1675. ¿Mantenia algún vínculo de parentesco con Alonso Guerrero?

¹¹⁰ GARCÍA FUENTES, L., *El Comercio español con América...*, pág. 142.

¹¹¹ ISRAEL, J. I., *Empires and Entrepôts...* pág. 414, y RODRÍGUEZ ALEMÁN, I., *El puerto de Málaga...*, págs. 307 y 328, nota 5.

informa el embajador español en La Haya, don Esteban Gamarra y Contreras ¹¹².

Por aquellas fechas la comunidad judeoconversa malagueña de ascendencia portuguesa era bastante numerosa, con contactos en Granada, lo que nos hace suponer que el abastecimiento de esta ciudad dependería estrechamente del comercio de Málaga. No obstante, la presión de la Corona obligaría a muchos a exilarse. De hecho, en el auto de fe celebrado en Cuenca en 29 de enero de 1654 figura el tesorero de millones de Málaga, Francisco Coello ¹¹³. Desde entonces se produce un éxodo masivo de grandes firmas comerciales malagueñas siguiendo los pasos de otras familias judeoconversas, como los Cardoso, arrendadores de las salinas ¹¹⁴, hacia Amsterdam y Livorno en buques holandeses, italianos y hamburgueses. Es el caso de los hermanos Juan Enríquez y Simón Núñez, cuya salida de Málaga en un buque holandés provoca airadas protestas diplomáticas de Madrid en La Haya pidiendo explicaciones, pues el embarque de estos individuos con sus familias y riquezas era, a juicio de la Corona, ilegal por cuanto que con su huida se eximían —así se dice— de pagar los créditos contraídos en la ciudad ¹¹⁵. Pero, aun cuando fuese cierta la denuncia de Madrid, no debemos ignorar tampoco que la seguridad de los judeoconversos portugueses en Málaga era demasiado precaria, expuestos en cualquier momento a caer en poder del Santo Oficio, como le sucedió a Francisco López Pereira, administrador del servicio de millones de Granada y arrendador de las salinas de Málaga ¹¹⁶. Es de suponer, no obstante, que superada la persecución de los años cincuenta algunos de los exilados regresarían a Málaga con otro nombre a fin de continuar el lucrativo negocio que antes ejercían. Nada es seguro al respecto, aunque la presencia de Antonio Hendriksen, la permanencia de la firma Elers, o los tratos que tiene Valerio van Daelen y Gaspar van Besseler con mercaderes sefardíes de Holanda (Jeremías Isbrans y Jacques del Monte) son una buena muestra de la persistencia de los judeoconversos en Málaga a pesar de los avatares referidos ¹¹⁷.

¹¹² ISRAEL, J. I., *Empires and Entreports...*, pág. 394.

¹¹³ CARO BAROJA, J., *Los judíos en la España moderna y contemporánea*, t. II, pág. 89.

¹¹⁴ BARRIONUEVO, J., *Avisos*, I, pág. 325-326. Carta LXVI. Madrid, 29 de mayo de 1655.

¹¹⁵ ISRAEL, J. I., *Empires and Entreports...*, págs. 407-408.

¹¹⁶ CARO BAROJA, J., *Los judíos...*, t. II, págs. 91-93.

¹¹⁷ Sobre la comunidad judía de Amsterdam, ver SWETISCHINSKI, D. M., *The Portuguese Jewish Merchants of Seventeenth-Century Amsterdam. A social profile*. Michigan, 1979.

CUADRO VIII
RELACIÓN DE MERCADERES EN BARCELONA QUE RECIBEN
MERCANCÍA DE CARGADORES Y MERCADERES EN HOLANDA

MERCADER EN BARCELONA	MERCADER O CARGADOR EN HOLANDA	AÑO
ADDE, Lorenzo y Cia	LA FONTAINE, Abrahan	1674
ANTERICH (o ANTEICH)		
Jacques y Francisco	LESTEVENON, Mateo	1674-75
CALVARIA, Rafael	BENZI y VOET	1668
KIES, Juan y A. JÄGER	BOCQ (o BOEQ), Cornelio van	1667
	BRAYNE, Isaac	1668
	SURMONT, Juan de	1674-75
MARIS, Joseph	COYMANS, viuda de	1668
	TAG, Pablo	1668
	VELCHETTI y POLTRI	1675
OKVIS, Juan	VANDESTAR, Roberto y Enrique	1668

En el caso de Barcelona (Cuadro VIII) la principal firma comercial que trabaja con mercancías procedentes de Holanda es la de Juan Kies y Arnold Jäger. Según C. Martínez Shaw, el primero estaba ya asentado en la ciudad en 1661 y el segundo lo hace en 1669 ¹¹⁸, pero por los registros del cónsul español en Amsterdam sabemos que la compañía mantenía tratos con Holanda ya en el bienio 1667-1668, recibiendo géneros de Cornelio de Bocq e Isaac Brayne, lo que, por otra parte, adelanta en cinco años las primeras noticias que tenemos sobre su actividad como compañía mercantil, que según I. Lobato se inicia en 1672 ¹¹⁹, prosiguiendo esta correspondencia en años posteriores, pues en el período 1674-1675 reciben generos de Juan de Surmont, parte de los cuales venden a los especieros a través del corredor de orella Nicolás Guitart, figurando también entre sus clientes ciertas «botigas», entre ellas la de «Mora y Durán» ¹²⁰. Muy por detrás de ellos aparece Joseph Maris, de quien por ahora únicamente sabemos que operaba con la viuda de Coymans y con Pablo Tag en 1668, así como con Velchetri y Poltri en 1675. Lo mismo cabe decir de Juan

¹¹⁸ MARTINEZ SHAW, C., *Cataluña en la carrera...* págs. 58-59. Más datos sobre ambos personajes en MOLAS RIBALTA, Pedro., *Comerç i estructura social a Catalunya i Valencia als segles XVII i XVIII*, Barcelona, 1977, págs. 102, 147, 152, 166 y 169, y en LOBATO FRANCO, Isabel, *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial*. Sevilla, 1995, págs. 183-196. Ver también VOLTES BOU, P., *El archiduque Carlos de Austria, rey de los catalanes*. Barcelona, 1952 y ALBAREDA I SALVADO, J., *Els catalans i Felipe V*. Barcelona, 1993.

¹¹⁹ LOBATO FRANCO, Isabel, *Compañías y negocios...* pág. 187.

¹²⁰ LOBATO FRANCO, I., *Compañías y negocios...* pág. 188, nota 4, y «Organización empresarial y resultados económicos...», pág. 50.

Okvis, cónsul de Holanda en Barcelona, que recibe algunas partidas de la firma sefardí integrada por Roberto y Enrique Vandestar en 1668¹²¹, y de Rafael Calvaria —¿qué relación mantiene con Francisco Calvaria, mercader asociado a Martín Piles en la década de 1690?¹²²—, quien en 1668 comercia con la firma Benzi (o Bensi) y Voet, apareciendo en 1671 como socio de una compañía para el abastecimiento de vituallas al ejército de Cataluña¹²³. A su vez, Lorenzo Adde (¿Aede?), posiblemente emparentado con Esteban Adde, cónsul holandés en Mallorca, tiene tratos con Abraham y Juan de La Fontaine en 1674, mientras que la compañía de Pablo, Jacques y Francisco Anterich o Antich lo hace con Mateo Lestevenon también en 1674¹²⁴.

Más abundantes son las noticias que disponemos sobre los mercaderes mallorquines que mantienen relaciones comerciales con Holanda en estos años (Cuadro IX). Aunque la colonia extranjera tiene cierto peso en la isla, destacando los franceses, seguidos de los genoveses, por encima de holandeses, ingleses o hanseáticos, en realidad los naturales participan de forma muy activa en el comercio internacional. En el caso de los contactos con Holanda, son los *xuetes* quienes sobresalen, aun cuando también negocian por estas fechas otros mercaderes. En efecto, en los registros del cónsul español en Amsterdam de 1668 aparece mencionado Jerónimo Doms, administrador del pósito de la ciudad y uno de los grandes aseguradores y cargadores de aceite de la isla, quien alcanza su máximo nivel exportador en el período 1676-1677, en el que supera a su gran competidor, Esteve Conrado¹²⁵. El *xueta* Jerónimo Diego Cortés, que figura también en la relación de Jacques Richard, sin ser un cargador importante de aceite, embarca 16.356 cuartanas el 22 de junio de 1668, completando esta carga con otras 1.962 cuartanas ocho días después en la nave *La Perla* bajo las órdenes del capitán Josep Gisbert¹²⁶. Miguel Pomar es otro de los cargadores mallorquines que recibe mercancías de Holanda en dicho año, aunque por entonces su actividad no es muy im-

¹²¹ ISRAEL, J. I., *Empires and Entreports...*, pág. 404.

¹²² MOJAS RIBALTA, P., *Comerç i estructura social...*, pág. 102. En esta compañía interviene también a título personal Arnold de Jäger.

¹²³ LOBATO FRANCO, I., *Compañías y negocios...*, pág. 175.

¹²⁴ MOJAS RIBALTA, P., menciona a un tal Francisco Antich como mercader en 1686 —¿es el mismo que aparece asociado a Pablo y Jacques Antich en 1674-1675?— y a José Antich como ciudadano honrado en 1699? (*Comerç i estructura...*, págs. 217 y 226). La referencia a Esteban Adde en BIBILONI AMENGUAL, A., *El Comerç...*, págs. 47, nota 122, y 63.

¹²⁵ BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders...*, págs. 32 y 63 y *El Comerç...*, págs. 70, nota 198 y pág. 157, nota 182.

¹²⁶ BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders i navegants...*, pág. 148, nota 259.

portante, si bien en años sucesivos aumenta notablemente, desapareciendo a partir de 1678, posiblemente como consecuencia de su detención por el Santo Oficio, pues su nombre figura en un auto de fe de 1679 ¹²⁷.

CUADRO IX
RELACIÓN DE MERCADERES EN MALLORCA QUE RECIBEN
MERCANCÍA DE CARGADORES Y MERCADERES EN HOLANDA

MERCADER EN MALLORCA	MERCADER O CARGADOR EN HOLANDA	AÑO
CORTÉS, Agustín Antonio y Miguel Alejandro	ROCCO VAN CAPELLE, Nicolás	1668
CORTÉS, Jerónimo	ROCCO VAN CAPELLE, Nicolás	1668
DOMS, Jerónimo	ROCCO VAN CAPELLE, Nicolás	1668
POMAR, Miguel	ROCCO VAN CAPELLE, Nicolás	1668

De la firma Agustín Antonio y Miguel Alejandro Cortés tenemos más abundancia de datos. El primero figura asociado en 1661 con Rafael Jerónimo Cortés ¹²⁸, pero entre 1668 y 1677 actúa de forma conjunta con Miguel Alejandro Cortés despachando veintitrés cargamentos de aceite, lo que supone un total de 22.403 cuartanas. Sus negocios, a veces, no son muy legales, como da fe cierto pleito suscitado a principios de 1669 por el francés Jacques Macarel, capitán de la nave *San Salvador*, quien denuncia a la compañía por incumplimiento de contrato al cargar sólo cien toneles de aceite cuando se había comprometido a embarcar diez más ¹²⁹. La importancia de la firma, que desaparece en junio de 1677, se refleja asimismo al encargar en 1668 al capitán Josep Gisbert la compra de un buque inglés, bautizado con el nombre de San Buenaventura, en comandita con Jerónimo Diego Cortés, Gabriel Josep Cortés y la compañía de Bartolomé Baltasar Martí y Onofre Cortés. La adquisición del buque se elevó a 4.852 libras, ocho sueldos y cuatro dineros, financiándose parte del importe con el aceite enviado en *La Perla* y el resto en función de la participación de cada socio ¹³⁰. El buque, antes de zarpar para Mallorca, como aparece anotado en los registros del cónsul español en Amsterdam,

¹²⁷ En el auto de fe de 1679 se menciona a un tal Miguel Pomar, de 57 años de edad. Probablemente se trate del mercader que en 1668 recibe géneros desde Holanda cargados por Rocco van Capelle. Ver BRAUNSTEIN, Baruch: *Els xuetes de Mallorca. Els conversos i la Inquisició de Mallorca*, Barcelona, 1976, pág. 137.

¹²⁸ BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders i navegants...*, pág. 62.

¹²⁹ BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders i navegants...*, págs. 75-76.

¹³⁰ BIBILONI AMENGUAL, A., *Mercaders...*, págs. 75 y 147-148, y *El Comerç...*, pág. 65, nota 190.

cargó en dicha ciudad varias cantidades de azúcar y de pimienta de Nicolas Rocco van Capelle, quien por estas fechas entrega a cambio marítimo al capitán Pedro Flexes 3.216 reales de a ocho para la adquisición de un barco ¹³¹.

CONCLUSIONES

A tenor de lo que llevamos visto se pueden establecer varias conclusiones, aun cuando sean provisionales, pues todavía queda mucho por investigar en esta dirección. En primer lugar, cabe afirmar que el comercio de exportación neerlandés hacia los puertos mediterráneos se sustenta básicamente en la venta de especias y de productos coloniales (tabaco, azúcar y tintes) importados a su vez de Asia y de las posesiones ultramarinas de Holanda a través de la Compañía de la India Oriental y de la Compañía de la India Occidental. Le siguen en importancia las materias primas (hierro, madera y cuero, en general de los Países Nórdicos y del Báltico), las manufacturas metálicas (espadas y utensilios de hierro de Alemania y de Lieja, sobre todo) y los textiles, estos últimos procedentes en su mayoría de las fábricas de Leiden y Harlem, aunque algunas partidas se traen de los Países Bajos españoles y de Alemania.

En segundo lugar, se aprecian diferencias fundamentales en la demanda de las ciudades mediterráneas que adquieren mercancías de Holanda: Barcelona, Alicante y Mallorca optan por adquirir especias, tabaco, azúcar y tintes, mercancías que tienen una escasa representación, en cambio, en Málaga, posiblemente porque su abastecimiento se realice desde el puerto de Cádiz. Por el contrario, los malagueños demandan mayor cantidad de artículos textiles, así como maderas, embalajes y manufacturas metálicas, las cuales apenas si figuran en las importaciones realizadas por los otros puertos del Mediterráneo que aquí hemos estudiado. Caso aparte es el del hierro, pues las voluminosas partidas que reciben Alicante y Málaga han de considerarse excepcionales y, por tanto, dependientes de una demanda coyuntural.

En tercer lugar, Alicante se configura como un puerto redistribuidor hacia el interior peninsular, Mallorca y Valencia de las mercancías importadas de Holanda, papel que, sin embargo, no parece desempeñar por

¹³¹ PONS, Jerónima y BIBILONI AMENGUAL, A., «Las relaciones comerciales entre Malta y Mallorca durante la segunda mitad del siglo XVII». *Actas del Primer Coloquio Internacional Hispano-Maltés de Historia*. Madrid, 1991, pág. 45, nota 2.

estas fechas Barcelona. A su vez, Málaga puede ser considerada la puerta de entrada en el reino de Granada de estas mercancías, aun cuando su volumen de negocios sea muy inferior al de Alicante.

En cuanto a la participación de los mercaderes afincados en los puertos mediterráneos, la conclusión más evidente que se desprende de esta investigación es que son los extranjeros quienes prácticamente monopolizan el comercio de mercancías importadas de Holanda, atendiendo al volumen de sus negocios y a la permanencia en los tratos. La mayoría, además, a diferencia de los comerciantes de origen español, constituyen compañías mercantiles y diversifican sus compras para así poder afrontar con éxito posibles pérdidas y satisfacer, en cualquier caso, la demanda de sus clientes.

Finalmente, respecto a los mercaderes y cargadores neerlandeses, el rasgo más significativo es el elevado número de individuos que en un momento u otro tienen negocios con los puertos de la fachada mediterránea peninsular, aun cuando no sea en todos los casos demasiado voluminoso, así como la continuidad en el tiempo de ciertas firmas, tal que las de Enrique y Carlos Gerard, Abraham de Lafontaine, Mateo y Daniel Lestevenon, Gerardo Raard y Everardo Scott, padre e hijo.

APÉNDICES DOCUMENTALES

Apéndice I *Mercancías importadas de Holanda*

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
ESPECIAS (libras)						
1667						
	Canela	620	16.514	—	—	17.134
	Pimienta	—	74.271	—	—	74.271
	Clavo	—	1.763	—	—	1.763
	Nuez Moscada	—	—	—	—	—
	Jengibre	—	—	—	—	—
	Total	620	92.548	—	—	93.168
1668						
	Canela	451	5.031	160	—	5.642
	Pimienta	24.327	75.756	850	5.200	106.133
	Clavo	700	1.909	100	—	2.709
	Nuez Moscada	400	100	—	—	500
	Jengibre	6.000	280	—	—	6.280
	Total	31.878	83.076	1.110	5.200	121.264

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
1674						
	Canela	1.553	4.860	1.590	—	8.003
	Pimienta	10.750	13.850	5.050	—	29.650
	Clavo	200	1.250	200	—	1.650
	Nuez Moscada	—	—	—	—	—
	Jengibre	—	—	—	—	—
	Total	12.503	19.960	6.840	—	39.303
1675						
	Canela	—	630	—	—	630
	Pimienta	20.000	350	2.000	—	22.350
	Clavo	100	694	—	—	794
	Nuez Moscada	900	—	—	—	900
	Jengibre	—	—	—	—	—
	Total	21.000	1.674	2.000	—	24.674
DROGAS (libras)						
1667						
	Alcanfor	—	635	—	—	635
	Algalia	—	—	—	—	—
	Almidón	—	—	—	—	—
	Almizcle	—	1,6	—	—	1,6
	Ámbar	—	—	—	—	—
	Benjui	—	—	—	—	—
	Incienso	—	—	—	—	—
	Total	—	636,6	—	—	636,6
1668						
	Alcanfor	—	97	—	—	97
	Algalia	—	0,250	—	—	0,25
	Almidón	1,638	—	—	—	1,638
	Almizcle	—	5,07	1,37	—	6,44
	Ámbar	—	0,125	—	—	0,12
	Benjui	—	300	—	—	300
	Incienso	—	—	300	—	300
	Total	1,638	402,44	301,37	—	2.341,81
1674						
	Alcanfor	—	52	—	—	52
	Algalia	—	—	—	—	—
	Almidón	—	—	—	—	—
	Almizcle	—	—	—	—	—
	Ámbar	—	—	—	—	—
	Benjui	—	—	—	—	—
	Incienso	—	—	—	—	—
	Total	—	52	—	—	52

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
1675						
	Alcanfor	—	199	—	—	199
	Algalia	—	—	—	—	—
	Almidón	—	—	—	—	—
	Almizcle	—	—	—	—	—
	Ámbar	—	—	—	—	—
	Benjui	—	—	—	—	—
	Incienso	—	—	—	—	—
	Total	—	199	—	—	199
TINTES (libras)						
1667						
	Añil	—	—	—	—	—
	Palo de Brasil y otros	—	22.019	—	—	22.019
	Total	—	22.019	—	—	22.019
1668						
	Añil	—	348	—	—	348
	Palo de Brasil y otros	5.450	26.058	—	900	32.408
	Total	5.450	26.406	—	900	32.756
1674						
	Añil	—	—	—	—	—
	Palo de Brasil y otros	10.750	1.013	—	—	11.763
	Total	10.750	1.013	—	—	11.763
1675						
	Añil	—	—	—	—	—
	Palo de Brasil y otros	25.059	2.350	—	—	27.409
	Total	25.059	2.350	—	—	27.409
TABACO (libras)						
1667						
1668						
		450	1.350	—	—	1.800
1674						
		—	37.592	—	—	37.592
1675						
AZÚCAR (libras)						
1667						
		—	28.479	—	—	28.479
1668						
		9.374	1.464	—	5.420	16.258
1674						
		—	4.336	—	—	4.336
1675						
		2.900	1.900	—	—	4.800
CUEROS (piezas)						
1667						
	Vaquetas de moscovia	—	924	240	—	1.164
	Piel de ante	—	—	—	—	—
	Piel de vaca	—	—	—	—	—
	Gamuzas	—	—	—	—	—
	Total	—	924	240	—	1.164

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
1668						
	Vaquetas de Moscovia	240	520	—	—	760
	Piel de ante	—	—	—	—	—
	Piel de vaca	—	—	—	—	—
	Gamuzas	—	—	—	—	—
	Total	240	520	—	—	760
1674						
	Vaquetas de Moscovia	63	576	320	—	959
	Piel de ante	—	—	516	—	516
	Piel de vaca	—	—	398	—	398
	Gamuzas	—	—	527	—	527
	Total	63	576	1.761	—	2.400
1675						
	Vaquetas de Moscovia	200	310	100	—	610
	Piel de ante	—	—	2	—	2
	Piel de vaca	—	—	193	—	193
	Gamuzas	53	—	144	—	197
	Total	253	310	439	—	1.002
MERCERÍA (libras, docenas y surtidos)						
1667						
	Puntas	—	—	—	—	—
	Hilo (libras)	—	—	71	—	71
	Hilo plata (libras)	—	—	—	—	—
	Barba de ballena (libras)	—	1.000	—	—	1.000
	Botones (docenas)	—	—	—	—	—
	Corchetes (docenas)	—	—	—	—	—
	Cordones (docenas)	—	—	3.720	—	3.720
	Cintas (docenas)	—	66	25	—	91
	Total (libras)	—	1.000	71	—	1.071
	(docenas)	—	66	3.745	—	3.811
1668						
	Puntas (libras)	—	0.28	—	—	0.28
	Hilo (libras)	—	—	854	—	854
	Hilo plata (libras)	—	—	—	—	—
	Barba de ballena (libras)	—	—	—	—	—
	Botones (docenas)	—	—	—	—	—
	Corchetes (docenas)	—	—	—	—	—
	Cordones (docenas)	—	—	2.400	—	2.400
	Cintas (docenas)	—	1.069	838	—	1.907
	Total (libras)	—	0.28	854	—	854,28
	(docenas)	—	1.069	3.238	—	4.307

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
1674						
	Puntas (surtidos)	—	—	7	—	7
	Hilo (libras)	—	—	250	—	250
	Hilo plata (libras)	—	—	—	—	—
	Barba de ballena (libras)	—	900	—	—	900
	Botones (docenas)	—	—	2.868	—	2.868
	Corchetes (docenas)	—	—	952	—	952
	Cordones (docenas)	—	—	—	—	—
	Cintas (docenas)	—	—	236	—	236
Total	(libras)	—	900	250	—	1.150
	(docenas)	—	—	4.056	—	4.056
	(surtidos)	—	—	7	—	7
1675						
	Puntas (surtidos)	—	—	2	—	2
	Hilo (libras)	—	—	300	—	300
	Hilo plata (libras)	—	590	—	—	590
	Barba de ballena (libras)	—	600	—	—	600
	Botones (docenas)	—	—	—	—	—
	Corchetes (docenas)	—	—	—	—	—
	Cordones (docenas)	—	—	—	—	—
	Cintas (libras)	50	—	—	—	—
	Cintas (docenas)	—	100	19	—	119
Total	(libras)	50	1.190	300	—	1.540
	(docenas)	—	100	19	—	119
	(surtidos)	—	—	2	—	2
MANUFACTURA TEXTIL (en piezas)						
1667						
	Medias	—	96	—	—	96
	Sayas	—	—	—	—	—
	Fajas	—	—	1.392	—	1.392
	Otras	—	325	—	—	325
Total		—	421	1.392	—	1.813
1668						
	Medias	—	612	—	—	612
	Sayas	—	—	—	—	—
	Fajas	—	—	—	—	—
	Otras	—	54	—	—	54
Total		—	666	—	—	666
1674						
	Medias	—	—	—	—	—
	Sayas	—	—	36	—	36
	Fajas	—	—	—	—	—
	Otras	—	—	49	—	49
Total		—	—	85	—	85

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
1675						
	Medias	—	312	—	—	312
	Sayas	—	—	—	—	—
	Fajas	—	—	—	—	—
	Otras	—	—	—	—	—
	Total	—	312	—	—	312
TEJIDOS (en piezas)						
1667						
	Lana	—	534	100	—	634
	Algodón	—	184	135	—	319
	Lino	—	43	493	—	536
	Seda	—	36	—	—	36
	Mixtos	—	223	125	—	348
	Total	—	1.020	853	—	1.873
1668						
	Lana	267	839	527	—	1.633
	Algodón	—	162	167	—	329
	Lino	—	76	538	—	614
	Seda	—	332	—	—	332
	Mixtos	14	1.224	—	—	1.238
	Total	281	2.633	1.232	—	4.146
1674						
	Lana	244	608,5	484	—	1.336,5
	Algodón	114	—	48	—	162
	Lino	28	25	2.094,5	—	2.147,5
	Seda	—	—	—	—	—
	Mixtos	43	176	182	—	401
	Total	429	809,5	2.808,5	—	4.047
1675						
	Lana	171	100	258,5	—	529,5
	Algodón	—	100	300	—	400
	Lino	80	—	812	—	892
	Seda	—	—	—	—	—
	Mixtos	—	94	620	—	714
	Total	251	294	1.990,5	—	2.535,5
HIERRO, HERRAJES y otros (en libras)						
1667						
	Hierro	—	33.004	—	—	33.004
	Hilo de hierro	—	—	500	—	500
	Hoja de lata	—	2.500	—	—	2.500
	Hoja de lata (piezas)	—	2.700	—	—	2.700
	Clavazón	—	—	—	—	—
	Latón	—	—	—	—	—
	Hilo de latón	—	309	—	—	309
	Estño	—	402	—	—	402
	Total (libras)	—	36.215	500	—	36.715
	(piezas)	—	2.700	—	—	2.700

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
1668						
	Hierro	—	18.389	16.300	—	34.689
	Hilo de hierro	—	—	—	—	—
	Hoja de lata	—	—	—	—	—
	Clavazón	—	—	—	—	—
	Latón	—	—	—	—	—
	Hilo de latón	—	—	—	—	—
	Total	—	18.389	16.300	—	34.689
1674						
	Hierro	—	175.820	67.849	—	243.669
	Hilo de hierro	—	—	5.000	—	5.000
	Hoja de lata	—	—	—	—	—
	Clavazón	—	—	9.800	—	9.800
	Latón	—	—	—	—	—
	Hilo de latón	—	—	—	—	—
	Estaño	—	—	—	—	—
	Total	—	175.820	82.649	—	258.469
1675						
	Hierro	—	—	—	—	—
	Hilo de hierro	—	—	—	—	—
	Hoja de lata	—	2.700	—	—	2.700
	Clavazón	—	—	1.800	—	1.800
	Latón	50	300	—	—	350
	Hilo de latón	—	—	—	—	—
	Estaño	—	—	—	—	—
	Total	50	3.000	1.800	—	4.850
ALQUITRÁN Y OTROS (libras)						
1667						
	Salitre	—	—	—	—	—
	Alumbre	—	—	—	—	—
	Alquitrán	—	—	25.000	—	25.000
	Piedra para lastre	—	—	—	—	—
	Total	—	—	25.000	—	25.000
1668						
	Salitre	—	—	—	—	—
	Alumbre	—	—	—	—	—
	Alquitrán	—	—	—	—	—
	Piedra para lastre	—	—	—	—	—
	Total	—	—	—	—	—
1674						
	Salitre	—	—	1.500	—	1.500
	Alumbre	—	—	—	—	—
	Alquitrán	—	—	—	—	—
	Piedra para lastre	—	—	—	—	—
	Total	—	—	1.500	—	1.500

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
1675						
	Salitre	—	—	—	—	—
	Alumbre	2.515	—	—	—	2.515
	Alquitrán	—	—	—	—	—
	Piedra para lastre	—	—	1.500	—	1.500
	Total	2.515	—	1.500	—	4.015
MADERA (piezas y libras)						
1667						
	Tablas (piezas)	—	—	5.700	—	5.700
	Duelas (piezas)	—	—	21.500	—	21.500
	Total	—	—	26.700	—	28.500
1668						
	Tablas (piezas)	—	—	—	—	—
	Duelas (piezas)	—	—	1.000	—	1.000
	Total	—	—	1.000	—	1.000
1674						
	Tablas (libras)	—	—	396.000	—	396.000
	Duelas (piezas)	—	—	109.094	—	109.094
	Total (libras)	—	—	396.000	—	396.000
	(piezas)	—	—	109.094	—	109.094
1675						
	Tablas (piezas)	—	—	3.000	—	3.000
	Duelas (piezas)	—	—	—	—	—
	Total	—	—	3.000	—	3.000
EMBALAJES (piezas y atados)						
1667						
	Pipas, toneles (piezas)	—	—	133	—	133
	Cajones (piezas)	—	—	—	—	—
	Sacos (piezas)	—	—	—	—	—
	Total	—	—	133	—	133
1668						
	Pipas, toneles (piezas)	—	—	—	—	—
	Cajones (piezas)	—	—	—	—	—
	Sacos (piezas)	—	—	—	—	—
	Total	—	—	—	—	—
1674						
	Pipas, toneles (piezas)	—	—	—	—	—
	Cajones (atados)	—	—	40	—	40
	Sacos (piezas)	—	—	216	—	216
	Total (piezas)	—	—	216	—	216
	(atados)	—	—	40	—	40

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
1675						
	Pipas, toneles (piezas)	—	—	—	—	
	Cajones (piezas)	—	—	—	—	
	Sacos (piezas)	—	—	—	—	
Total		—	—	—	—	
ACEITE DE LINAZA (libras)						
1667		2.178	—	—	2.178	
1668		—	—	—	—	
1674		—	—	—	—	
1675		—	—	—	—	
CERA y LACRE (libras)						
1667		—	1.090,5	—	1.090,5	
1668		—	—	—	—	
1674		—	—	—	—	
1675		—	—	2.800	2.800	
QUINCALLERÍA (libras y docenas)						
1667						
	Alfileres (libras)	—	—	—	—	
	Agujas (libras)	—	1.089	—	1.089	
	Plumas escribir (libras)	—	900	—	900	
Total		—	1.989	—	1.989	
1668						
	Alfileres (docenas)	—	148	140	288	
	Agujas (libras)	—	—	—	—	
	Plumas de escribir (docenas)	—	5.000	—	5.000	
Total		—	5.148	140	5.288	
1674						
	Alfileres (docenas)	—	—	127,5	127,5	
	Agujas (libras)	—	—	—	—	
	Plumas de escribir (libras)	—	2.178	—	2.178	
Total (docenas)		—	—	127,5	127,5	
(libras)		—	2.178	—	2.178	
1675						
	Alfileres (docenas)	—	45	66	111	
	Agujas (libras)	—	—	—	—	
	Plumas de escribir (libras)	—	—	—	—	
Total		—	45	66	111	

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
MANUFACTURAS METÁLICAS (libras y piezas)						
1667						
	Espadas (hojas)	—	—	—	—	—
	Dagas (hojas)	—	—	—	—	—
	Cuchillos	—	—	—	—	—
	Sartenes (libras)	—	—	300	—	300
	Candelabros	—	—	—	—	—
	Zafras	—	—	—	—	—
	Balanzas	—	—	—	—	—
Total		—	—	300	—	300
1668						
	Espadas (hojas)	—	—	—	—	—
	Dagas (hojas)	—	—	—	—	—
	Cuchillos (hojas)	—	—	—	—	—
	Sartenes	—	—	—	—	—
	Candelabros	—	—	—	—	—
	Zafras (libras)	1.350	—	—	—	—
	Balanzas	—	—	—	—	—
Total		1.350	—	—	—	—
1674						
	Espadas (hojas)	—	—	1.425	—	1.425
	Dagas (hojas)	—	—	—	—	—
	Cuchillos (hojas)	—	2.400	—	—	2.400
	Sartenes (libras)	—	—	7.400	—	7.400
	Candelabros (piezas)	—	—	6	—	6
	Zafras	—	—	—	—	—
	Balanzas (piezas)	—	3	—	—	—
Total	(piezas)	—	2.403	1.431	—	3.834
	(libras)	—	—	7.400	—	7.400
1675						
	Espadas (hojas)	—	—	600	—	600
	Dagas (hojas)	—	—	50	—	50
	Cuchillos	—	—	—	—	—
	Sartenes	—	—	—	—	—
	Candelabros	—	—	—	—	—
	Zafras	—	—	—	—	—
	Balanzas	—	—	—	—	—
Total		—	—	650	—	650
PIPAS DE FUMAR (libras y gruesas)						
1667						
1668		400 (libras)	—	—	—	400
1674						
1675		480 (gruesas)	—	—	—	480

Apéndice I (continuación)

AÑO	GÉNERO	CIUDAD				Total
		BARCELONA	ALICANTE	MÁLAGA	MALLORCA	
OTROS						
1667						
	Muebles (cajas)	—	—	—	—	—
	Pinturas y tapices (piezas)	—	2	—	—	2
	Libros	—	—	—	—	—
	Total	—	2	—	—	2
1668						
	Muebles	—	—	—	—	—
	Pinturas y tapices	—	—	1 cámara	—	1
	Libros	—	—	—	—	—
	Total	—	—	1	—	1
1674						
	Muebles (cajas)	—	5	14	—	19
	Pinturas y tapices (piezas)	—	—	30	—	30
	Libros (cesta)	—	1	—	—	1
	Total (cajas-cestas)	—	6	14	—	20
	(piezas)	—	—	30	—	30
1675						
	Muebles (caja)	—	—	1	—	1
	Pinturas y tapices	—	—	—	—	—
	Libros (caja)	—	—	1	—	1
	Total	—	—	2	—	2

Apéndice II

Mercaderes en los Puertos del Mediterráneo que reciben mercancías de Holanda

CIUDAD	NOMBRE	AÑO			
		1667	1668	1674	1675
ALICANTE	ADORNO, Juan y Bernardo	x	x	—	—
BARCELONA	ADDE, Lorenzo y Cía	—	—	x	—
	ANTERICH o ANTEICH, Pablo, Jacques y Francisco	—	—	x	x
ALICANTE	BASSET, Antonio y Joseph	—	—	x	x
	HERNE	—	x	—	—
	BASSET, Antonio y Joseph	—	—	x	—
MÁLAGA	CRANFORD	—	—	x	—
	BERNARDO, Pedro y Juan	—	x	—	—
ALICANTE	BINSBACQ (o BINSBACH), Juan	x	x	—	—
	BONGH (o SONGH), Andrea	—	—	x	—
MÁLAGA	BUENO GUIPONI, Juan	x	—	—	—
BARCELONA	CALVARIA, Rafael	—	x	—	—
MÁLAGA	CAMPIONI, Simón y Francisco	—	—	x	x

	COLLAT, Juan y Cia	x	x	—	—
	COLLICHER, Carlos	—	—	x	—
	COLLICHER, Carlos y Antonio HENDRIKSEN	—	—	x	x
MALLORCA	CORTÉS, Agustín Antonio y Miguel Alejandro	—	x	—	—
	CORTÉS, Jerónimo	—	x	—	—
MÁLAGA	CRUZ, Juan Bautista de la y Cia	—	x	x	—
ALICANTE	CUYPER, Felipe	x	—	—	—
MÁLAGA	DAELEN, Valerio van y Gaspar van BESSELER	—	—	x	x
VALENCIA	DANVILLE, Nicolás	—	—	x	—
MÁLAGA	DONECQUER, Baltasar	—	—	x	—
MALLORCA	DOMS, Jerónimo	—	x	—	—
MÁLAGA	ELERS, Rodrigo y Bernardo	—	x	—	—
	EYCKOFT (o EYCHOFT) y ROMBOUTZ	x	x	x	—
ALICANTE	FORNERO, Jacinto	x	x	x	—
	FREDERICK, Juan y Joseph HERNE	—	—	—	x
MÁLAGA	GEENS, Adrián	—	—	x	—
	GUERRERO, Antonio María	x	x	x	x
	JACQUOT, Melchor y Guillermo HAGUE	—	x	—	—
BARCELONA	KIES, Juan de y Arnold JÄGER	x	x	x	x
MÁLAGA	LUCIFER, Cornelio	—	x	—	—
BARCELONA	MARIS, Joseph	—	x	—	x
MÁLAGA	MENIQUE, David y Juan RAVENS	x	—	—	—
	MOLLER, Jorge	—	—	x	—
	MUISQUEN, Juan y Enrique	—	—	—	—
ALICANTE	NEWLANDT, Benjamín	—	x	—	—
	NEWLANDT, Benjamín y Juan	—	x	—	—
	NEWLANDT, Benjamín y Tomas COLINGH	—	—	x	—
BARCELONA	OKVIS, Juan	—	x	—	—
ALICANTE	PAULIN, Guillermo	x	—	x	—
MÁLAGA	PEFFER, Miguel	—	—	x	—
	PESSO, Jacinto	—	—	x	x
	PIMIENTA, Miguel	—	—	—	x
MALLORCA	POMAR, Miguel	—	x	—	—
ALICANTE	POULLE, Nicolás	—	—	x	—
	PUIG, José	x	x	—	—
	PUIG SERVER, Antonio	—	—	x	x
MÁLAGA	QUINTO, Roberto y Wolfardo WHEIS	—	x	—	—
ALICANTE	RIERA y MÚXICA, Adrián	x	x	—	x
	RIVANEGRA y PATUCCIO	x	x	—	—
	ROVERE, Juan Francisco de	x	x	—	—
	ROVERE, Juan Francisco de y Lorenzo VIVIANO	x	x	—	—
MÁLAGA	SAVIOTA, Alonso	—	—	x	—
	SIEDEMBURGH, Conrado	—	—	x	x
ALICANTE	SOBRINO, Diego	x	—	—	—
	SOLICOFRE, Joaquín, Lorenzo y David	x	x	—	—
	SOLICOFRE, Mateo	—	—	x	—
MÁLAGA	STROECQ, Juan y Cía	—	—	x	—
	SUSTEREN, Francisco van y Joaquín SCHUMACKER	x	x	—	—

	SUSTEREN, Francisco van y Cristian SCHUMACKER	—	—	x	—
	SUSTEREN, Gisberto van y Andrés COOLEMAN	—	—	x	—
	SUSTEREN, Pedro van y Valerio van DAELEN	x	x	—	—
	TENAYO ZENAY (sic), Juan Bautista	—	—	x	—
ALICANTE	VERT, Melchor	—	—	x	—
	ZARAGOZA y HEREDIA, Vicente	x	x	—	—

Apéndice III

Mercaderes en Holanda que comercian en Puertos del Mediterráneo Español

NOMBRE	1667			1668				1674				1675			
	A	B	M	A	B	M	ML	A	B	M	V	A	B	M	V
ARIAGA, Gerardo	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BARBOU, Carlos	x	—	—	x	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—	—
BENZI y VOET	x	—	x	x	x	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
BESELER, Cornelio van	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	x	—	—
BESELER, Melchor van	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	x	—	—
BESELER, Pablo van	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BLOCQUERIE, Salomon van der	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
BOCQ (o BOEQ)	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BRAYNE, Isaac	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CASTELEIN, Enrique	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CORSELIS, Juan	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—
COYMANS, Viuda de	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DARRESCHÉ y MONDITEGUI	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
DELT, Enmanuel Felipe	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DESKENS, Guillermo	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
DEUTZ, Juan	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DINTER, Juan y Eduardo van HULL	—	—	x	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—
EMTINCK, Eduardo	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
FEYGA, Gerardo	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GERARD, Enrique y Carlos	x	—	—	x	—	—	—	x	—	—	—	x	—	—	—
HERMANS, Erent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—
HULL, Eduardo van	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—
HULTEN, Felipe van	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	x	—
ISBRANS, Jeremias	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
LA FONTAINE, Abraham	—	—	—	—	x	—	—	x	x	—	—	—	x	—	—
LA FONTAINE, Juan	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
LA MARIE, Francisco	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—
LAPIN, Juan y Miguel	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—
LE RORDIER, David	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
LESTEVENON, Mateo y Daniel	x	—	—	x	x	—	—	x	x	—	—	x	—	—	—
LEEUW, Roelof	x	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
MÉNDEZ FRANCO, Cristóbal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—
MOMMA, Mateo	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
MONTE, Jacques del	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	—	—	—
MONTENACH, Francisco	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
MUISQUEN, Juan y Enrique	—	—	—	—	—	—	—	—	x	—	—	—	x	—	—
PEDDY, Guillermo	—	—	—	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—	—	—

PELICOT, Maturin	---	x	---	---	---	---	---	---
PERT, Dionisio	---	---	---	---	---	---	---	x
PLARENCA y VANDERBERG (o VANDENVEIJ)	---	---	---	---	x	---	---	---
POULLE, Pedro	---	---	x	---	x	---	---	---
POULLE, Pedro y Adrián DAEM	---	---	---	---	x	---	---	---
RAARD, Gerardo	---	---	x	---	x	---	---	x
ROCCO VAN CAPELLE, Nicolás	---	---	x	---	x	---	---	---
RODRIGUEZ, Antonio	---	---	x	---	---	---	---	---
ROMBOUZT, Juan o Jacobo	---	---	---	---	---	x	---	---
RULANDT, Adrián	---	x	---	---	---	---	---	---
RULANDT, Jacinto	---	---	---	---	---	x	---	---
RULANDT, Jacomo	---	---	x	---	---	---	---	---
SÁNCHEZ DE AGUILAR, Alonso	x	---	---	---	---	---	---	---
SAUTIJN, Samuel	x	---	x	---	---	---	---	---
SCOTT, Everardo, padre e hijo	x	---	x	x	---	x	---	x
*SOLICOFRE, Mateo	---	---	---	---	x	---	---	---
SOLTAN, Jacob	---	---	---	---	---	x	---	---
SONGH, Pedro de	---	---	---	---	---	x	---	---
SURMONT, Felipe de	---	---	---	x	---	---	---	---
SURMONT, Guillermo	---	---	---	x	---	---	---	---
SURMONT, Juan	---	---	---	---	x	x	---	x
SUSTEREN, Gisberto van	---	x	---	x	---	x	---	---
SWEDERINCK, Guillermo	---	---	---	---	---	---	---	x
TAG, Pablo	---	---	---	x	---	---	---	---
TAYSPIL(?), Juan	---	---	---	x	---	---	---	---
TEMBERG, Joseph	x	---	---	---	---	---	---	---
TENSINI, Octavio	---	---	x	---	---	---	---	---
TERGON, Jacques	---	---	---	x	---	---	---	---
TIERRY, Jacques	x	---	x	---	---	---	---	---
TONGEREN, Mateo van	---	---	---	---	---	x	---	---
VANDERMEULEN, Juan	---	---	---	---	---	x	---	---
VANDERVILDE, Octavio	---	---	---	---	---	x	---	x
VANDERVOOST, Guillermo y Juan	x	---	---	---	---	---	---	---
VANDESTAR, Roberto y Enrique	---	---	x	x	---	---	---	---
VELCHETTI y POLTRI	---	---	x	---	---	---	---	x
VELSINCK, Juan	---	---	---	x	---	---	---	---
VERPORTEN, Gerardo	---	---	---	x	---	x	---	---
VLIECK EL MOZO, Rutgent	---	---	---	x	---	---	---	---
VOET y MOLLO	---	---	---	---	---	x	---	---
VOLLENHOVEN, Juan van	---	---	---	---	---	---	---	---
VOS, Pedro de	x	---	x	---	---	---	---	---
WILLINCK, Juan y Enrique	---	---	---	---	---	x	---	x
WILLINCK, Viuda de	---	---	---	---	---	---	---	x

* Maestre del buque que capitanea.