

## RELACIONES ECONÓMICAS ENTRE EL PAÍS VALENCIÀ I EUROPA DURANT L'EDAT MODERNA: APROXIMACIÓ AL CAS D'ALACANT

*Armando Alberola Romá*

Quan els organitzadors d'aquesta nova edició del Congrés d'Història Moderna de Catalunya em van cursar l'amable invitació de participar-hi amb una contribució, els vaig fer veure la meua dificultat per a adaptar-me al tema genèric del congrés –Catalunya i Europa–, atès que l'àmbit geogràfic en què habitualment he desenvolupat els meus treballs correspon al País Valencià. No obstant això, la possibilitat de poder desbordar les fronteres de Catalunya i ampliar-les fins on arriben els límits de l'idioma comú, em permet plantejar una contribució referida a les connexions econòmiques de les terres valencianes, i concretament les alacantines, amb la resta del continent europeu durant els segles XVI al XVIII.

Ja fa més de dos lustres, el professor Enrique Giménez reflexionava en un article, ampli i documentat, sobre la importància que el tràfic comercial havia representat en la configuració de l'estructura econòmica de l'antic regne valencià<sup>1</sup>. En aquest tràfic, els intercanvis per via marítima havien constituït una qüestió certament remarcable, més encara si tenim en compte la deficient infraestructura portuària que hi havia al territori valencià, fet que el col·locava en clar desavantatge davant d'altres àmbits de la façana peninsular mediterrània en què hi havia enclavaments de tradició i importància, com ara Barcelona, Cartagena o Màlaga.

La mediocritat de les instal·lacions portuàries valencianes seria, per tant, una constant durant l'edat moderna i, en aquest context, la rada d'Alacant seria una excepció significativa, circumstància que li va permetre articular una activitat mercantil, important que aconseguiria el seu punt culminant durant el segle XVIII<sup>2</sup>.

La capital del regne, en canvi, no va arribar a disposar de port fins a dates molt tardanes, i podem dir, sense risc d'equivocar-nos, que la geografia va actuar sempre en contra dels interessos de la ciutat de València<sup>3</sup>, malgrat els esforços i la inventiva desplegats per una infinitat de projectistes<sup>4</sup>. No obstant això, els treballs d'Emilia Salvador, d'Álvaro Castillo i

---

1. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: «Dos décadas de estudios sobre el comercio valenciano en la edad moderna», en *Revista de Historia Moderna*, núm. 6-7 (Alacant, 1986), p. 193-206.

2. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*, Valencia, 1981. Pel que fa als progressos de construcció experimentats pel port alacantí al llarg de la història vegeu G. SUBIRÁ JORDANA: *Evolución histórica del puerto de Alicante*, Alacant, 1987.

3. F. MARTÍNEZ RÓDA: *El puerto de Valencia. Estudio geográfico*, València, 1980, p. 25 i s.

4. S. ALBIÑANA i T.M. HERNÁNDEZ: «Los novatores ante la problemática portuaria de Valencia en el siglo XVII», en *Estudios dedicados a Juan Peset Aleixandre*, València, 1982, II, p. 353-374. Dels mateixos autors «Técnica e Ilustración en Valencia. Los proyectos portuarios», en *Saitabi*, XXXIV (València, 1984).

de Ricardo Franch<sup>5</sup> permeten conèixer l'evolució dels intercanvis durant l'edat moderna i demostren que, tot i les dificultats infraestructurals, València va aconseguir mantenir una certa activitat en les seues relacions amb l'exterior, i que va assolir, durant el segle XVIII, un creixement comercial més que notable, encara que va estar enormement condicionada pels vaivens de la conjuntura internacional.

La ciutat d'Alacant, gràcies a l'excel·lent emplaçament i a la seua situació, es va configurar durant l'edat moderna com un dels nuclis amb major vocació mercantil de tot el Mediterrani peninsular<sup>6</sup>. El port, ubicat en una magnífica rada protegida dels vents i amb un calat més que suficient per als vaixells de l'època, ja va merèixer els elogis del futur rei castellà Alfons el Savi a mitjan segle XIII<sup>7</sup> i, amb el temps, aniria perfilant-se com el vincle d'unió entre aquestes terres meridionals de l'antiga corona aragonesa i Europa; més encara pel fet que València no tenia, com ja hem dit, un port en el sentit estricte del terme.

## L'ACTIVITAT PORTUÀRIA ALACANTINA EN ELS SEGLES XVI I XVII

Cronistes i viatgers han assenyalat les excel·lències d'Alacant com a ciutat portuària i mercantil, i han justificar la instal·lació d'importants colònies de comerciants. Així, Martí de Viciana, quan al·ludeix l'estima que el rei catòlic va professar a la ciutat en el seu temps – estima que el va portar a atorgar-li el títol de ciutat –, sentència que Alacant «*estaba en el paraje muy importante del reyno para tiempos de guerras y para cargar y descargar mercaderías por tener tal y tan buena y segura playa y muelles*»<sup>8</sup>.

Així mateix, el cronista Iloava, a mitjan segle XVI, els avantatges que el port oferia, com a conseqüència de les seues condicions naturals i de la protecció del castell, i remarcava el creixent impuls comercial que s'hi experimentava:

*«Este acrecentamiento le viene, por la mayor parte, por la contratación de la mar [...] Los mercaderes que tenían contratación en Carthagena han se mudado en esta ciudad; porque las boticas de sus mercaderías estan muy seguras dentro el fuerte muro, y los navíos en la mar por los buenos asideros estan seguros de tormenta y aun de corsarios porque con la artillería de los baluartes son ayudados y defendidos»*<sup>9</sup>.

En el primer quart del segle XVII, Gaspar Escolano es manifestava en termes molt semblants i ponderava, juntament amb la qualitat del moll, l'amplitud i la profunditat del port<sup>10</sup>. En el mateix sentit escriu el cronista local Vicente Bendicho, degà de la col·legial de Sant Nicolau d'Alacant, que allà per 1640 posava en relleu la seguretat que oferien la rada i el moll i la qualitat dels seus accessos. Qualitat definida gràcies a l'amplitud de la rada, tret d'un tram curt, comprès entre l'illa de Tabarca i el promontori de Santa Pola<sup>11</sup>.

5. E. SALVADOR ESTEBAN: *La economía valenciana en el siglo XVI. Comercio de importación*, València, 1972. A. CASTILLO PINTADO: *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia*, Madrid, 1967. R. FRANCH BENAVENT: *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*, Valencia, 1986.

6. Així ho indica Enrique Giménez i al·ludeix al testimoniatge del viatger francès del set-cents Alexandre Laborde qui, quan passa per Alacant, la definia com «*la ciudad más comerciante de España después de Barcelona y Cádiz, y el principal depósito del comercio de Valencia, Murcia, Aragón y una parte de Castilla la Nueva*»; cfr. en E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Alicante en el siglo XVIII*, p. 31.

7. «(...) *Es puerto de mar de los buenos et de los más señalados que a en España*», cfr. en V. MARTÍNEZ MORELLA: *El puerto internacional de Alicante durante la edad media*, Alacant, 1959, p. 11.

8. M. de VICIANA: *Chronica de la Inclita y Coronada ciudad de Valencia y su reyno*, Valencia, 1563. Reed. pel Departament d'Història Moderna de la Universitat de València, València, 1972-1973, part III, p. 355.

9. *Ibidem*, III, p. 355.

10. «*Su puerto, aunque playa, es de los seguros de España. Porque tiene fondable el mar y abonçado; y una notable excelencia, que con cualquier viento pueden entrar y salir los navíos y dar fondo junto a la misma tierra (...). El muelle es hecho a mano y se alarga muy adentro del mar; y por todas esas comodidades (...) se ha passado a Alicante casi toda la contratación*», cfr. en G. ESCOLANO: *Décadas de la Historia de la Insigne y Coronada Ciudad y Reyno de Valencia*, València, 1611, reimp. pel Dept. d'Història Moderna de la Universitat de València, 1974, vol. IV, p. 70.

11. V. BENDICHO: *Chronica de la muy ilustre, noble y leal ciudad de Alicante, 1640*; manuscrit conservat a l'Arxiu Municipal d'Alacant. Hi ha una edició a càrrec de M<sup>o</sup> Luisa Cabanes Catalá, Alacant, 1991, 4 vol., que és per la qual citem: vol. III, p. 107-108.

El port alacantí va començar a convertir-se en un emplaçament florent a partir de la conclusió del conflicte agermanat<sup>12</sup>, tot i la discreció de la seua infraestructura que no anava més enllà d'un simple dic de carreus d'uns dos-cents passos de llargària per trenta-sis d'amplària, dimensions que s'allargarien uns cinquanta passos més en concloure el Cinc-cents.

A partir de 1550, Alacant va reduir a la meitat els seus drets duaners després que se signara un tractat entre el Regne de València i Castella<sup>13</sup>. Aquest fet la va beneficiar considerablement ja que va propiciar, de manera notòria, l'exportació cap a Itàlia de mercaderies castellanes, sobretot la llana de la serra de Conca, cosa que li permeté convertir-se en el principal port pel qual Castella s'introduïa en el Mediterrani<sup>14</sup>. Aquesta activitat exportadora, i els evidents beneficis econòmics que proporcionava, es va incrementar gràcies a la consideració de port d'escala que Alacant va assolir per als vaixells procedents de l'Atlàntic amb destinació Liorna<sup>15</sup>, durant el regnat de Felip II.

La fase expansiva que va començar a viure el port alacantí augmentà considerablement el nombre de vaixells que hi atracaven<sup>16</sup>, al mateix temps que va permetre ampliar de manera considerable l'àmbit de les seues relacions mercantils que, a partir de 1565, arribarien fins al Mediterrani oriental i l'Atlàntic i desbordarien les estretes fronteres que, durant laprimera meitat de la centúria, l'havien constret a l'ínestable occident mediterrani tan amenaçat pels corsaris berberiscos i l'expansionisme otomà<sup>17</sup>.

La sal, les panses o les ametlles –amb escorça o sense– arribaven al port alacantí procedents de diferents llocs de la geografia valenciana gràcies a la navegació de cabotatge i, des d'ací, eren reexportades en vaixells holandesos, francesos i anglesos cap a Europa. En aquest sentit, Escolano afirma en les *Décadas* que des de les salines alacantines de Guardamar i la Mata es despatxava la sal a tot el món<sup>18</sup>. Richard Ling assenyala el destacat paper exercit pel port durant el segle XVI, quan es va convertir en el lloc d'arribada per excel·lència d'una àmplia sèrie de productes que tenien una gran demanda tant en el mercat castellà com a les Índies<sup>19</sup>. Llenços, panys i manufactures de seda van ser els articles que amb més freqüència i profusió van desembarcar en la ciutat. La llenceria alemanya, arribada des de Marsella i Gènova, tenia com a punt de destinació el mercat castellà i seria molt sol·licitada durant la centúria següent en tot l'interior peninsular. De la mateixa manera passaria amb els teixits de llana importats, escassos abans de 1640 però necessaris i abundants després del col·lapse experimentat pels principals centres de panys castellans. Per tant, queda fora de qualsevol dubte que Alacant va esdevenir durant aquest període un important port d'entrada dels nous panys, més lleugers, que havien aconseguit copar, a poc a poc, el mercat europeu.

També passaven a la cort a través del port alacantí, gràcies a la rapidesa i al moderat cost econòmic de les assegurances, teixits de luxe procedents de la península itàlica<sup>20</sup>. És el cas dels brocats milanesos i les randes d'or i d'argent. Ara bé, la mateixa característica del

12. E. DURÁN: *Les Germanies als Països Catalans*, Barcelona, 1983.

13. J. CASEY: *El reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid, 1983, p. 83-84.

14. Viciana afirmava que els mercaders genovesos i milanesos que tractaven a l'engròs carregaven «cada un año mas de doze mil sacas de lana que valen hasta trescientos mil ducados», en M. de Viciana: *Crónica ...*, III, p. 355.

15. V. VÁZQUEZ DE PRADA: «Actividad económica del Levante español en el siglo XVI», en *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, 1957, p. 902-903.

16. El viatger alemany Jerónimo Münzer, a penes cinquanta anys abans, quan visita Alacant assenyala «el día que paramos en la ciudad vimos en el puerto 26 barcos de Vizcaya, de Flandes y de otros países que iban por cargamento de vino», en J. GARCÍA MERCADAL: *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, 1952, vo. I, p. 345.

17. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: «El puerto en la edad moderna», en F. MORENO SÁEZ (Dir.): *Historia de Alicante*, Alacant, 1989, vol. I, pp. 306 i ss.

18. «Las salinas de Guardamar (...) son tan fecundas que sin parar la embarcan [la sal] para diferentes partes del mundo». Respekte de La Mata indica que es muy ancho y espacioso, y es la plaça de mas y mejor sal que se sepa»; G. ESCOLANO: *Décadas*, vol. II cols. p. 667 i 668.

19. R. LING: *Long-term movements in the trade of Valence. Alicante and the western Mediterranean, 1450-1700*. Exemplar mecanografiat. California, 1974.

20. F. RUIZ MARTÍN: *Letres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*, París, 1965. Viciana en l'op. cit., III, p. 355 assenyala que d'Itàlia, gràcies als comerciants genovesos i milanesos assentats en la ciutat, arribaven «brocados, raxas, terciopelo y rasos; papel, azero, telillas de oro y seda y de todo genero de armas y otras muchas mercaderias».

producte feia que la demanada fóra molt selecta i restringida, fet que va implicar que s'hi debilitara en la mateixa mesura que les rendes i fortunes dels nobles castellans. Pel que fa a la importació de teixits de seda, dels quals València era un centre productor destacat, cal indicar que eren molt sol·licitats i que Castella en consumia importants quantitats. No obstant això, des dels primers anys del segle XVII, començà a arribar seda italiana a través del port d'Alacant. A finals de la primera dècada es van desembarcar unes 65.000 vares de seda italiana, fet que implicava el total de l'exportació valenciana a Castella i que mantenia una tendència a l'alça durant tota la centúria que assoliria la quota més alta l'any 1620 amb 138.000 vares de seda teixida a Itàlia.

Així mateix, tal com indica Richard Ling, pel port d'Alacant via Castella arribà a entrar una mitjana anual de noranta tones de peix salat durant els primers anys del segle XVI, quantitat que augmentaria fins a les 900-1.200 tones a finals de la centúria següent i que, pràcticament, es duplicaria en vigílies de la Guerra de Successió. El peix salat seria el producte de referència de les importacions, atès que les seues arribades eren massives, perquè constituïa la base de la dieta alimentària de les classes més populars. Sardina, tonyina i, sobretot, bacallà contribuïren a connectar el port d'Alacant amb el món atlàntic i amb el gran comerç mundial, encara que la procedència d'aquests productes va variar amb el temps. Així, mentre que a finals del segle XV i principis del XVI l'Algarveportuguès i la costa atlàntica andalusa eren els principals subministradors de tonyina i sardina salada, a partir de 1570 començaren a arribar vaixells anglesos que portaven bacallà de Terranova.

Al llarg del segle XVII van anar consolidant-ne la presència en la ciutat diferents colònies de comerciants estrangers. Encara que és notable la implantació de mercaders francesos, anglesos i flamencs, destaquen, sobretot, els de procedència genovesa, a causa, fonamentalment, de la proximitat geogràfica i del considerable volum d'intercanvis fet entre els ports alacantí i genovès<sup>21</sup>. Potser el perfil i les qualitats del mercader de l'època es podrien exemplificar en Felip de Moscoso, oranès d'origen jueu que operava a la ciutat d'Alacant i que mantenia sòlids contactes amb la seua ciutat d'origen i amb Gènova, on residia el seu pare<sup>22</sup>.

El fet de no pagar aranzels a Alacant en els elements que corrien a compte seu és una dada que cal considerar a l'hora de valorar-ne tant l'establiment en la ciutat, com la prosperitat aconseguida ràpidament. Així mateix, l'activitat mercantil que hi va generar és un indicatiu eficaç per a calibrar els fluxos i les necessitats comercials i els avantatges que reportava importar cànem, blat i tabac, o exportar sabó i espart, aquest últim produït profusament en el terme alacantí. La xarxa de corresponsals de Felip de Moscoso era selecta i arribava fins a punts claus d'Europa. Així, al Mediterrani, a més de mantenir contactes estrets amb Barcelona, Cartagena, Màlaga i Marsella, utilitzava les seues connexions familiars amb Oran i Gènova i, fins i tot, arribava a ports tan rendibles com els de Roma, Livorno i Venècia. Pel que fa a l'Atlàntic, els punts decisius que cal considerar eren Cadis, Lisboa, Londres, Amsterdam i Hamburg, que ens permeten fer-nos una idea del que, a gran escala i mitjançant cases comercials poderoses i interconnectades, podia ser l'activitat mercantil generada entre les terres meridionals valencianes i Europa.

Ja hem indicat que les bases de la riquesa assolida pel port alacantí durant el segle XVII descansaren en la importació de peix salat procedent de l'Atlàntic nord i en el comerç amb Anglaterra. Per exemple, a les arribades de vaixells carregats de peix anglès es responia enviant oli, sabó, vi, panses, ametles i barrella. Les importacions es completaven amb els productes manufacturats i importants carregaments de cereal, ja que l'agricultura del regne era deficitària en la producció d'aquests productes. L'accés a la pulcra i detallada documentació recollida pel

21. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Alicante en el siglo XVIII*, p. 63-65.

22. Kamen li dedica una especial atenció en el llibre *La España de Carlos II* i el defineix com l'arquetip del comerciant mitjà al marge de les grans cases i companyies del moment, tot i que dotat de qualitats i interessos per les activitats mercantils que, sens dubte, li reportaren interessants beneficis al llarg dels poc més de vint anys que coneixem de la seua actuació; H. KAMEN: *La España de Carlos II*, Barcelona, 1981, p. 219-226.

cònsol francès a Alacant, Robert Prégent, permet elaborar, per a l'últim terç del segle XVII, un esquema molt precís de l'activitat mercantil generada pel port alacantí. Hi destacaria l'arribada, amb una freqüència anual, d'entre sis i vuit vaixells procedents de Saint-Malo que portaven fins a vint mil quintars de bacallà salat procedent dels bancs del Canadà. A aquests, s'hi afegia una quantitat semblant del mateix producte transportada per embarcacions angleses de menys capacitat i d'un origen semblant. De sardina, en solien arribar uns sis mil barrils des de Bretanya, Anglaterra i Irlanda, i un terç se'n consumien en terres valencianes.

Quant als teixits importats, el cònsol francès destacal'arribada d'embarcacions carregades de llenços bretons i lionesos, per un valor superior a les quaranta mil lliures, que tornaven als seus llocs d'origen amb els productes de la zona<sup>23</sup>.

En termes generals l'estructura comercial alacantina resultava dèbil i vulnerable, ja que a aquest corrent importador que descansava en l'imprescindible cereal, el peix salat i els productes manufacturats, l'economia local solament podia respondre amb l'exportació de vi –de creixent importància des de finals del cinc-cents–, fruits secs, sal, barrella, espart i seda en cru. La balança comercial, per tant, era clarament deficitària i la situació tan sols s'hauria pogut reconduir amb una organització mercantil eficaç, com la dissenyada pel comerciant Moscoso, o participant plenament en la ruta comercial que vinculava Lisboa amb l'antic regne valencià per a importar productes colonials i que descansava en el triangle València-Dénia-Alacant. Tanmateix les exportacions alacantines a Lisboa basades en el vi, els aiguardents i els fruits secs no arribaren a ser, en conjunt, la meitat escassa del valor dels productes colonials que arribaven<sup>24</sup>. Sembla que tingueren un èxit una mica major les exportacions d'espart i safrà, segons es desprèn de la correspondència del comerciant Moscoso<sup>25</sup>.

La funció exercida pel port d'Alacant, com a enclavament receptor i redistribuïdor cap a Europa i cap a l'interior peninsular de determinades mercaderies, va permetre que les relacions entre les terres meridionals valencianes i el vell continent foren força fluides durant l'edat moderna, encara que, com és lògic, dependents de la conjuntura politicoeconòmica de cada moment.

Així, per exemple, si la imbricació d'Alacant en el comerç internacional després de 1523 va implicar que la prosperitat s'instal·lara en la ciutat juntament amb les colònies de mercaders, entre els quals destaquen els genovesos, la política bel·licista iniciada un segle després pel comte-duc d'Olivares després de la ruptura de la Treva dels Dotze Anys amb les Províncies Unides va tenir efectes desastrosos per al comerç alacantí, i va sumir la ciutat en una profunda crisi. De fet, la treva havia estat un bon negoci que havia incrementat considerablement l'exportació de llana a Itàlia des d'Alacant amb vaixells holandesos, sense oblidar els embarcaments cap a l'exterior de vi, fruita seca i sal procedent de les ja esmentades salines de La Mata<sup>26</sup>.

La prohibició de comerciar amb vaixells de pavelló holandès, conseqüència d'aquesta decisió d'Olivares de no prolongar la treva amb les Províncies Unides i iniciar una guerra econòmica amb Flandes, impactà negativament en l'economia local, íntimament vinculada al comerç internacional<sup>27</sup>. La proscripció afegida d'importar productes holandesos a partir de 1621 va impedir mantenir els nivells d'exportació de llana des d'Alacant fins a Itàlia, i va provocar una gran crisi econòmica en la ciutat<sup>28</sup>. El trencament d'hostilitats amb la França de Richelieu l'any 1635 complicaria més encara la situació, ja que era molt difícil el comerç amb Anglaterra,

23. H. KAMEN: *Ibidem*, p. 186-190.

24. C. MARTÍNEZ SHAW: «Algunos aspectos del comercio valenciano con Lisboa a fines del siglo XVII», en *I Congreso de Historia del País Valenciano*, València, 1976, vol. III, p. 473-490.

25. «Todos los años se cargan en este puerto muchas naves de esparto crudo para Lisboa, por ser género que promete lucida ganancia (...). El azafrán es muy buen género para Lisboa», en H. KAMEN, *op. cit.*, p. 221.

26. I. ISRAEL: «Spanish Wool Exports and the European Economy, 1610-1640», en *Economic History Review*, 2ª sèrie, XXXIII (1980), p. 193-211.

27. J. ISRAEL: «Un conflicto entre imperios: España y los Países Bajos (1618-1648)», en J.H. ELLIOT (Ed.): *Poder y sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona, 1982, p. 145-197.

28. J. ISRAEL: *The Dutch Republic and the Hispanic World. 1606-1661*. Oxford, 1982, p. 140.

Itàlia i Flandes, tot i que les relacions amb els ports francesos, sobretot Marsella, no arribaren a interrompre's<sup>29</sup>. A més, la *revolta catalana* de 1640 incidiria negativament en el comerç del Principat i beneficiaria Alacant i València.

Després de la signatura l'any 1648 del Tractat de Münster, pel qual es reconeixia la independència de les Províncies Unides, les circumstàncies econòmiques variaren substancialment. L'any següent es va establir a Alacant un nou cònsol holandès, fet que va convertir la ciutat en la quarta del Mediterrani espanyol que disposava de representant de les Províncies Unides, una bona prova de la importància que li donava la primera potència comercial del moment. Per això, els mercats holandesos es van convertir en visitants habituals de la rada alacantina durant la dècada dels cinquanta del Sis-cents.

La Pau dels Pirineus, que l'any 1659 va fer creu i ratlla al llarg conflicte mantingut amb França, va significar la normalització de relacions amb el país veí, va apuntalar la recuperació comercial, estimulà noves iniciatives mercantils i va fer d'Alacant una ciutat relativament pròspera.

La millora del pols comercial va propiciar també el retorn a límits demogràfics optimistes i Alacant es va inscriure en la mateixa dinàmica de creixement que altres ciutats portuàries, com Cadis, Màlaga o Sanlúcar, que iniciaren un despegament clar, mentre que a l'interior nuclis abans importants com ara Toledo, Valladolid o Segòvia, perdien la meitat dels seus efectius<sup>30</sup>. En aquest procés, va ser fonamental la nul·la incidència d'epidèmies catastròfiques a partir de 1670.

Sols els efectes de la guerra de la Lliga d'Augsburg, amb el furiós bombardeig que va patir la ciutat el 1691, va pertorbar el signe expansiu i recuperador de les dues últimes dècades del segle XVII i es va convertir en el preàmbul d'un període més convuls i difícil, conseqüència dels efectes de la Guerra de Successió<sup>31</sup>.

## L'ACTIVITAT EN EL SEGLE XVIII

El treball ja clàssic d'Enrique Giménez sobre l'activitat portuària alacantina m'eximeix, en bona mesura, de ser exhaustiu en aquest cas, ja que les referències a la seua obra haurien de ser una constant. Tanmateix, traçaré els perfils d'alguna de les singularitats que converteixen aquesta centúria en clau per a la història d'aquestes terres meridionals valencianes.

Després de superar la crisi que va significar la Guerra de Successió i recuperar la normalitat mercantil, tornaren a instal·lar-se els comerciants estrangers i van constituir cases comercials que, a mesura que va avançar el segle, adquiririen renom i importància econòmica. La diferència quant a les centúries anteriors va consistir en la massiva presència de francesos que, juntament amb espanyols, anglesos, irlandesos, suïssos i genovesos, representaven una colònia activa i ben diversa. Aquest pes específic de les companyies franceses dedicades al comerç majorista és evident en l'últim terç de segle, quan assoliren el nombre de vint-i-set, el mateix que les espanyoles, encara que de major solvència i solidesa<sup>32</sup>.

Aquesta instal·lació de cases comercials és la millor prova que les expectatives per a dur a terme intercanvis lucratiu eren molt favorables. En això tingué molt a veure, a part la conjuntura expansiva pròpia del segle XVIII, la millora de les instal·lacions portuàries<sup>33</sup> i l'enorme creixement experimentat per la producció vinatera en les terres de la propera horta. Els vins alacantins havien tingut un bon mercat a Europa en les centúries anteriors<sup>34</sup> i gaudien

29. J. CASEY: *El reino de Valencia en el siglo XVII*, p. 101.

30. A. DOMÍNGUEZ ORTIZ: *La sociedad española en el siglo XVII*, Madrid, 1963, vol. I, p. 142-146.

31. J. PRADELLS NADAL: *Del foralismo al centralismo. Alicante, 1700-1715*, Alacant, 1984.

32. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Alicante en el siglo XVIII*, p. 63-71 i 195-199.

33. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Ibidem*, p. 25-27. G. SUBIRÁ JORDANA: *op. cit.*, p. 61 i ss.

34. Jerónimo Münzer, a finals del segle XV, al·ludeix a una important producció de vi blanc en aquestes terres encara que, tot seguit, afegeix «pero es más aún el que llaman tinto de Alicante, de gran mercado en Inglaterra, Escocia y Flandes y a otros lugares de Europa. El vino es muy espeso y subido de color hasta el punto de que en Flandes con él encabezan y forman el vino del Rhin, porque en esta nación es tanto su consumo que parece increíbles», en J. GARCÍA MERCADAL: *Viajes de extranjeros ...*, vol. I, p. 345. Pel que fa a la producció del vi, al voltant de 1640, el degà Bendicho indica en la seua *Crónica* que «ha havido año

de fama reconeguda. Encara que es van mantenir en un discret segon pla fins a mitjan segle XVI, la caiguda de Creta i del Peloponès en mans turques impedí la distribució del famós *malvasia* grec pel continent<sup>35</sup>. Açò va propiciar la plantació d'aquest tipus de ceps en diferents llocs de la conca mediterrània, Alacant i Màlaga, entre d'altres. L'elaboració del famós *fondillol* que tenia una magnífica reputació en les corts europees convertiria aquest vi en un magnífic producte d'exportació a partir del segle XVII<sup>36</sup>. Les excel·lents perspectives que trobaria per a l'embarcament en vaixells estrangers va consolidar el caràcter de monocultiu que el raïm va assumir en el segle XVIII en el terme alacantí<sup>37</sup>. Per això, la producció de vi augmentaria fins a xifres molt respectables i, en els millors anys, se'n van recol·lectar prop de 500.000 càntirs<sup>38</sup>, dels quals, fonamentalment, s'exportava *fondillol*. Els vins més comuns, com el denominat *aloque*, es reservaven per a fabricar aiguardents o per a consum intern. Una porció no negligible era, igualment, exportada per a encapçalar vins francesos, segons les referències que ens va deixar el viatger baró de Bourgoing a finals del segle XVIII:

*«vinos y aguardientes valencianos suben por el Loira hasta cerca de Orléans, pues los comerciantes franceses gustan de unir el aguardiente valenciano al francés, y mezclan los vinos para darles más color»*<sup>39</sup>.

Juntament amb el vi, la pansa procedent de la propera comarca de La Marina a través del port de Dénia era objecte d'un actiu comerç amb Europa, especialment amb Anglaterra. El reduït volum i la gran capacitat de conservació d'aquesta fruita van fer de la pansa un producte perfecte per al petit comerç de cabotatge que la conduïa fins a Alacant per a ser transferida, des d'ací, a embarcacions angleses<sup>40</sup>. L'ametla i altres fruits secs també van ser objecte d'una lucrativa exportació i els llocs de destinació foren, entre d'altres, Londres, Falmouth i Plymouth. Tanmateix, tal com indica Pierre Vilar, ports i embarcacions catalans pràcticament monopolitzaven el tràfic d'avellana i aiguardent cap a Alacant, tenint en compte la demanda que hi havia d'aquests productes<sup>41</sup>.

L'exportació d'espart i barrella, dues de les denominades plantes industrials, va reportar interessants beneficis a la ciutat i les persones que en controlaren el comerç. Pel que fa a la primera el cronista Bendicho ja indicava, a mitjan segle XVII, que l'embarcament d'aquests productes cap a altres llocs representava uns guanys anuals superiors als 40.000 ducats<sup>42</sup>. A més, el conreu proporcionava treball i alguns ingressos a un gran nombre de jornalers desocupats durant la major part de l'any, fins al punt de fer escriure a Escolano que de «*sus hilos pende la vida humana*»<sup>43</sup>. A finals del segle XVIII, la producció d'espart es calculava en unes 38.000 arroves anuals, que significaven uns beneficis estimats per Cavanilles en més de 67.000 lliures<sup>44</sup> i els principals ports de destinació dels treballs d'espart alacantí eren Marsella, Gènova i Nàpols.

La barrella va ser, fins que el químic francès Leblanc inventara l'any 1790 un procediment de laboratori, la matèria primera per a l'obtenció de la sosa o carbonat sòdic. L'explotació d'aquestes plantes halòfites, estimades des d'un segle enrere com «*la tercera*

---

*que se han cajido pasados de ciento cinquenta mil cantaros (...). Este se despide en la ciudad, segun practicas, que afirman que para su bastimento ha menester mil cantaros por el comercio de forasteros que a esta viene por mar y tierra, lo demas se embarca para diferentes provincias, por haber experimentado su bondad, que poniendolo aqui passados por el mar se buelbe mas gustoso y suave, llevandole para adobar los vinos de otras provincias sin que el vino de un año sobre para el otro»; V. BENDICHO: op. cit., III, p. 128.*

35. J. PIQUERAS: *La vid y el vino en el País Valenciano*, València, 1981, p. 39.

36. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Alicante en el siglo XVIII*, p. 57; E. CERNUDA y M. MARHUENDA: *Aspectos históricos de los vinos alicantinos*, Alicante, 1979, p. 213-223.

37. A. ALBEROLA ROMÁ: *Jurisdicción y propiedad de la tierra en Alicante (ss. XVII y XVIII)*, Alacant, 1984, p. 215 i ss.

38. 1 càntir= 11,55 litres.

39. Citat per E. GIMÉNEZ LÓPEZ en *Alicante en el siglo XVIII*, p. 157.

40. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Ibidem*, p. 382.

41. P. VILAR: *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Barcelona, 1964-1968, III, p. 356.

42. V. BENDICHO: *op. cit.*, vol. III, p. 125.

43. G. ESCOLANO: *Décadas*, Vol. II, lib. IV, col. 664.

44. A. J. CAVANILLES: *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. Madrid, Imprenta Real, 1795-1797, vol. II, p. 252.

*cosecha en grado superlativo útil*» d'entre les proporcionades per l'antic regne valencià,<sup>45</sup> va fer que se'n dedicaren al cultiu àmplies àrees del terme alacantí, ja que la producció silvestre era insuficient a causa de la gran demanda experimentada durant el segle XVIII. El viatger Esteban de Silhouette ja va manifestar en el primer terç de la centúria que la sosa produïda per la barrella alacantina era la de millor qualitat entre totes les obtingudes al país<sup>46</sup> i, per això, el seu cultiu s'associava normalment amb anfs i comins o quedava integrat en rotacions triennals amb blat i civada.

El port d'Alacant es va convertir en el segle XVIII en el principal centre exportador de barrella; no sols de la produïda en el seu terme sinó de la procedent de la resta de comarques valencianes. A açò va contribuir el fet que la Reial Ordre de 26 de desembre de 1781 habilitara en exclusiva aquest port per a l'exportació de barrella en l'antic regne valencià. En aquest sentit, Townsend assenyala durant l'any 1782 un volum exportador entre seixanta i noranta mil quintars de barrella<sup>47</sup>. Un informe de l'Ajuntament alacantí elaborat a finals de la centúria assenyala que el 1786 se'n van exportar més de 30.000 quintars, i que l'any següent se'n van superar els 40.000 fins a situar-se en més de 45.000 quintars el 1788. Aquest ritme, no obstant això, decauria el 1789 ja que entre agost d'aquell any i finals d'abril de 1790 solament en van eixir del port alacantí poc més de 13.100 quintars<sup>48</sup>. Tot i aquest descens en l'exportació, el cultiu i l'explotació de les plantes de barrella va proporcionar a la ciutat importants beneficis i, per a això, val com a dada reveladora el fet que l'any 1738 se sol·licitara imposar un arbitri sobre el quintar de barrella que s'embarcara amb la finalitat de concloure les obres del nou Ajuntament<sup>49</sup>.

El 1790, el científic Leblanc inventava un procediment químic per a obtenir sosa a partir de la transformació de la sal comuna en sulfat i el tractament posterior en un forn amb carbonat càlcic i carbó. En la primera meitat del segle XIX es van fer noves aportacions i avanços, però seria el belga Solvay qui desenvoluparia l'any 1861 el mètode que acabaria per imposar-se, en utilitzar com a base clorur sòdic, calcària i amoníac. Amb açò es tancaven tres segles d'esplendor del cultiu i l'exportació de la barrella alacantina<sup>50</sup>.

Els fonaments bàsics de la importació continuaren sent el peix salat, el cereal i els productes manufacturats. Aquests últims tingueren en França la potència comercial que amb més intensitat va desenvolupar el tràfic mercantil, seguida per Anglaterra, Holanda i els països escandinaus. Els principals ports d'origen de les manufactures que arribaren al port alacantí van ser Marsella i Gènova, capçaleres marítimes dels centres manufacturadors situats en el corredor del Ròdano, nord d'Itàlia i sud d'Alemanya. Els carregaments estaven constituïts, fonamentalment, per panys, mantes, llenços, teixits de cotó, objectes metàl·lics, ferramentes, paper, quincalla i objectes de luxe destinats a la cort<sup>51</sup>.

La salaó va continuar sent durant el segle XVIII una peça fonamental en l'estructura comercial del port d'Alacant<sup>52</sup>. La gran demanda interior, conseqüència del baix preu d'aquest producte, de la seua aportació de proteïnes i del seu imprescindible i, per tant, gran consum en la Quaresma justificaren complidament el constant tràfic d'arriercastellans al llarg del XVIII. En el seu viatge d'anada cap a Alacant transportaven remeses de blat de l'interior i retornaven a la Meseta amb els seus carros carregats de bacallà i sardina salada. Una altra dada: el corregidor madrileny sol·licitava tots els anys al seu homòleg alacantí que fixara edictes, perquè els comerciants de la ciutat que negociaven amb salaó acudiren a la

45. G. ESCOLANO: *op. cit.*, vol. II, p. 665

46. J. GARCÍA MERCADAL: *op. cit.*, vol. III, p. 239.

47. J. TOWNSEND: *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*, Madrid, 1988, p. 369-370.

48. Arxiu Municipal d'Alacant (AMA), *Cartas escritas y recibidas*, arm. 12, lib. 67, s.f.

49. AMA, *cabildos*, arm 9, lib. 28, ff. 44-44v; lib. 30, fol. 110.

50. A. GIL OLCINA: «Explotación y cultivo de las plantas barrilleras en España», en *Estudios Geográficos*, n.º 138-139 (1975), p. 476. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: «Auge y ocaso de las plantas barrilleras en el Mediterráneo español», en *Canelobre*, n.º 6 (primavera, 1986), p. 51-56.

51. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Alicante en el siglo XVIII*, p. 389 i ss.

52. *Ibidem*, pp. 367 i ss.



Cort a pujar en l'abast del bacallà la capital de la monarquia.

Aquest bacallà, procedent de Terranova, era el preferit pel consumidor espanyol i el seu comerç va quedar controlat absolutament per Anglaterra en la segona meitat de la centúria. La mercaderia es transportava en embarcacions de gran calat, normalment bergantins i navilis, amb capacitat per a acomodar en les bodegues més de 1.000 quintars de bacallà sec que, procedents de les factories del sud-est de Terranova, apareixien a Alacant en els mesos de tardor.

Aquest tràfic solament va ser afectat pels conflictes bèl·lics. Així, l'entrada d'Espanya en la Guerra dels Set Anys el 1761 i la posterior ruptura d'hostilitats el 1779 provocaria, si més no, un triple efecte: la interrupció de les arribades de peix salat britànic, seriosos entrebancs econòmics per als comerciants especialitzats en la contractació d'aquesta mercaderia i l'absència d'embarcacions angleses en el port alacantí pràcticament fins a l'any 1782. La signatura del Tractat de Sant Ildefons el 1796, amb el reinici consegüent del conflicte amb Anglaterra, implicaria, de nou, un entrebanc seriós per als comerciants bacallaners que veurién perjudicats de manera quasi irreparable els seus interessos. Després de la signatura de la Pau d'Amiens amb Anglaterra l'any 1802 va començar una tímida recuperació que es truncaria, una altra vegada, l'any 1805 i a la qual l'inici de la Guerra de la Independència donaria un colp pràcticament definitiu.

Juntament amb el peix salat, el blat va ser el producte que amb major assiduïtat va arribar al port d'Alacant durant l'època moderna. Davant el dèficit crònic de la producció cerealística valenciana, recórrer al blat ultramarí va ser l'eixida més usada encara que, òbviament, convertia l'economia valenciana en dependent dels mercats exteriors; mercats molt sensibles, d'altra banda, a les alteracions derivades de conflictes bèl·lics o comercials de caràcter internacional. No obstant això, també cal destacar que les mateixes condicions d'aquest mercat són les que tendiren a contenir molt el preu del cereal en l'antic Regne de València, sobretot comparat amb el que va arribar a assolir en l'interior peninsular. Serien, per tant, les arribades habituals d'aquest blat, de vegades afavorides per la rebaixa dels aranzels, les que permeteren suavitzar en bona mesura els efectes de les crisis agràries en la València del segle XVIII<sup>53</sup>.

El blat procedent d'Itàlia va continuar sent, de la mateixa manera que en les dues centúries precedents, el dominador de les importacions. Des d'Agrigento, Termini, Castelamare, Sciacca i Licatta, tots ells ports localitzats a l'illa de Sicília, s'enviaven ingents remeses de gra cap a Alacant. En segon terme, però no menys important, caldria situar els enviaments procedents del port sard de Càller, com també dels de Manfredonia i Trani a l'Apúlia. En última instància, de vegadeseren significatives las remeses de cereal que arribaven des de Ljorna, Civitavecchi, Gènova o Malta. Els vaixells utilitzats per al transport solien ser de nacionalitat holandesa o anglesa, perquè estaven dotats d'una major capacitat de càrrega<sup>54</sup>.

Però, juntament amb aquest blat procedent del graner italià, comença a fer-se notar durant el XVIII el blat atlàntic, una cosa infreqüent durant els segles XVI i XVII. Així, durant la segona meitat del set-cents va ser habitual trobar en la rada alacantina vaixells carregats de blat procedents dels ports francesos de Dunkerke, Saint-Malô, l'Havre, Saint Valéry, com també d'altres de més septentrionals, entre els quals destaquen Rotterdam, Plymouth i Londres. El blat americà començaria a arribar, tot i que de manera esporàdica, a partir de 1777. Després de la independència de les Tretze Colònies, vaixells nord-americans arribarien a Alacant, tot i que en les seues bodegues, en lloc de gra, portarien sacs de farina, que era més resistent en les llargues travessies<sup>55</sup>.

Juntament amb aquest blat estranger, també caldria anotar el procedent del Mediterrani oriental; però, sobretot, el que provenia de diferents punts del litoral espanyol transportat per

53. A. ALBEROLA ROMÁ: *Catástrofe, economía y política en la Valencia del siglo XVIII*, Ed. Alfons el Magnànim, València, 1999 (en premsa).

54. E. GIMÉNEZ LÓPEZ: *Alicante en el siglo XVIII*, p. 356-359.

55. *Ibidem*, p. 361.

embarcacions de petita o mitjana capacitat. Solien ser embarcaments qualitativament importants, perquè es van produir en moments delicats en els quals escassejava el blat italià. Això va implicar que Andalusia es convertira en la principal subministradora.

Tot i que la intensa activitat mercantil del port alacantí és la que li confereix la seua especificitat dins el context valencià cal indicar, amb la intenció d'anar conclouent aquesta contribució, que també va ser utilitzat per a altres finalitats que poc tingueren a veure amb el tràfic mercantil. En més d'una ocasió al llarg de l'edat moderna, Alacant va ser designat com a port d'embarcament que fera possible l'acompliment de determinats objectius de la monarquia hispànica. Així va succeir el 1609 quan, després del decret d'expulsió de la població morisca, la rada alacantina va ser testimoni privilegiat de l'embarcament cap a l'Àfrica de contingents d'aquesta minoria ètnica i religiosa, que en l'antic regne valencià representava un percentatge significatiu de població<sup>56</sup>.

Ja durant el set-cents seria escollit com a enclavament per a la reunió, el proveïment i l'eixida d'importantes expedicions bèl·liques destinades a recuperar possessions espanyoles perdudes en el Mediterrani per diferents motius. Així, l'any 1718, la monarquia borbònica va decidir que Alacant era l'escenari idoni per a requisar el major nombre possible de vaixells estrangers amb la finalitat d'utilitzar-los per al transport de les tropes que, sota el comandament d'Antonio Gaztañeta, van intentar recuperar l'illa de Sicília, perduda després dels tractats d'Utrech<sup>57</sup>. Tot i que l'operació va estar convenientment planificada per José Patiño, que pocs anys més tard exerciria responsabilitats més altes, l'actitud precipitada del cardenal Alberoni va ser una de les causes del fracàs. És obvi que el desastre del cap Passaro, amb la consegüent destrucció de la flota enviada per a fer efectiva la política irredemptista de Felip V, va restar brillantor al paper que, ocasionalment, li havia tocat exercir al port alacantí al marge de la seua habitual funció mercantil. Això no obstant, no va sercausa perquè, anys més tard, fóra designat de nou com a punt de reunió de la flota que hauria de recuperar la plaça d'Orà perduda el 1708 durant la Guerra de Successió<sup>58</sup>. Aquesta vegada, l'èxit va acompanyar l'empresa, i l'any 1732 l'opinió pública va poder celebrar amb alegria el retorn de la plaça oranesa a la sobirania espanyola. És ben cert que darrere de tot açò hi havia de nou, com hem indicat, la mà de José Patiño, tot i que, en aquesta ocasió, des de la més sòlida posició política que, dins el govern de la monarquia, li proporcionava el control de diferents secretaries. En els tres casos esmentats, les especials condicions del port d'Alacant, posades en relleu al començament d'aquest treball, van ser les que van fer recomanar als experts el seu ús ocasional per a un funció ben diferent de la comercial que habitualment desenvolupava.

56. M. MARTÍNEZ GOMIS: «El control de los niños moriscos en Alicante tras el decreto de expulsión de 1609», en *Anales de la Universidad de Alicante*, nº 1 (1981), p. 251-280.

57. A. ALBEROLA ROMÀ: «En torno a la política revisionista de Felipe V: los fletamentos de buques extranjeros en el puerto de Alicante y su empleo en la expedición a Sicilia del año 1718», en *Revista de Historia Moderna*, nº 10 (1991), p. 263-285.

58. A. ALBEROLA ROMÀ: «El port d'Alacant en la política mediterrània de Felip V: la reconquesta d'Orà (1732)», en *Homenatge al doctor Sebastià Garcia Martínez*, València, 1988, vol. II, p. 285-298