



MEDITERRANEO ECONOMICO

Mediterráneo e Historia Económica

Coordinadores: Jordi Nadal y Antonio Parejo



LA ECONOMÍA DEL MEDITERRÁNEO DEL SIGLO XVII ¹

Fernand Braudel

Conocemos pocas cosas del Mediterráneo real del siglo XVII. La tesis, excelente en su tiempo, de Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au VII siècle*, data de 1896, su *Histoire des Etablissements et du comerse français dans l'Afrique barbaresque 1560-1783*, de 1903, sus valiosas *Compagnies du Corail*, de 1908. El primero de sus libros, el más importante, merece ser releído. Como sus otras obras, no se interesa nada más que por un sector del complejo mediterráneo. El libro de Gérard Tongas, *Les relations de la France avec l'Empire Ottoman durant la 1ère moitié du XVII siècle et l'ambassade à Constantinople de Philippe de Harley, comte de Cesy, 1619-1640* no aclara más que un episodio de historia diplomática. La muy apreciable publicación de Alberto Sacerdoti, *Africa overo Barbaria*, nos proporciona una *relazione* hecha, en 1625, al dogo de Venecia por el drogman Gio Battista Salvago, pero sólo sobre África del Norte. Las notas que siguen ayudarán, por tanto, a plantear algunos nuevos problemas.

VELEROS Y GALERAS. Se conoce el rol en aumento, desde fines del siglo XVI, de los buques nórdicos en el entramado de relaciones del Mar Interior, veleros ingleses, holandeses, zelandeses, hanseáticos también, cargados todos de trigo, de centeno, de barriles de arenques, de plomo, de cobre, de estaño, de paños ingleses, esas *carisee* de los documentos italianos, a veces de bacalao de Tierra Nueva. El siglo XVII deberá observar la insolente prosperidad de esos transportistas ingleses y holandeses en quienes recaen, cada vez más, todos los tráficós tanto de corta como de larga distancia. Estos navíos extranjeros, omnipresentes, eran alquilados, utilizados, comprados por los comerciantes, confiscados con satisfacción por los estados cada vez que podían, llegado el caso enrolados a la fuerza o, más a menudo, a precio de oro en las armadas navales. ¿Quién habría podido prescindir de sus eficaces servicios? Según las circunstancias, navíos de guerra o navíos mercantes, todos un poco piratas y por supuesto aptos para cualquier cometido, están en todos sitios y todos se ocupan de ellos: los servicios de vigilancia de España, la Inquisición de Sevilla, los corsarios berberiscos, a veces víctimas de sus golpes pero más a menudo asociados a ellos, y a veces vencedores de estos recién llegados. He aquí, llegando a Liorna, sobre un navío probablemente holandés, *El Dragón Volante*, en 1609, una serie de cautivos holandeses finalmente liberados de las mazmorras de Túnez. He aquí, firmado ante un notario de Venecia, en 1599, el acta de venta de un navío flamenco. En febrero de 1617, un *bertone* de 550 "botte", barco del Norte comprado por unos venecianos, obtiene de la Señoría la condición de veneciano a pesar de su tonelaje infe-

¹ Este artículo fue publicado, en italiano, en la revista *Economia e Storia*, fasc.II, abril-junio 1955, y, en francés, en *Les Cahiers de Tunisie*, nº 14, 2º trimestre 1956.



rior a 500 salmas. Pequeños acontecimientos, sin duda. Algunos años más tarde, sería cuestión para la Señoría de comprar dos navíos holandeses, anclados en el puerto de Malamocco, a la entrada de la laguna de Venecia. En cambio, ninguna referencia a la posible compra-venta de otros dos navíos, ingleses en este caso, anclados en las mismas aguas. Señalemos de paso, una vez más, que lo que es cierto en el siglo XVI y XVII para los holandeses, no vale casi nunca para los ingleses. Mejor sería quizás, dice un experto, hacer venir de Holanda uno de esos buenos navíos, sólidamente contruidos, y que tras el viaje desde el Norte hasta el Adriático se encontraría prácticamente en estado nuevo. En 1618, un legajo de documentos señala, en el Adriático, la presencia de navíos holandeses de gran porte al servicio y a sueldo de Venecia, como *El Gran Tigre*, *El Gran Delfín*, *El Sansón*. Poco a poco, con los años, estos servicios se hacen habituales. En agosto de 1637, un navío holandés, *El León Rojo*, transportaba a Candía, para la Señoría de Venecia, una compañía de infantería destinada a la custodia de la lejana isla. Todo esto a la vez que en octubre, llegaban, firmados en Madrid, pasaportes para navíos holandeses que iban a prestar servicio en Venecia.²

Era bastante natural buscar e incluso imitar a esos barcos del Norte, aptos para tantos usos, buenos veleros, grandes cargueros, manejables mediante tripulaciones relativamente poco numerosas, armados, además, con una pesada artillería ... Estos modelos fueron rápidamente imitados en Liorna, centro de novedades, y en otras partes también. En febrero de 1590³ Felipe II ya había acordado con armadores de Ragusa la construcción y el mantenimiento durante cinco años de doce "galeones y navíos de su nación", navíos para ser utilizados en el Océano, cuya perfección, indica un curioso texto, procede de sus medidas idénticas a las "de los galeones ingleses"... Nada sería tan importante para una historia útil del mar en el siglo XVII como comprobar la extensión de estas imitaciones pronto iniciadas. La iconografía naval, más abundante para el siglo XVII y de mayor calidad que para épocas anteriores, facilitaría el trabajo.

Nórdicos o no, los veleros conquistan el mar relegando a las galeras a un papel cada día más restringido. Unas muestras de ello: en 1601 ya están presentes en la flota de navíos a remo que Giovanni Andrea Doria lleva contra Argel, una veintena de galeones ("90 galeras y 40 galeones, dice un anuncio de Constantinopla del 27 de agosto de 1601, sólo se presta a los ricos...")⁴, o en 1607 esta expedición fracasada contra Famagusta que tiene su réplica en la expedición victoriosa contra Bône⁵, y que asocia galeras, galeones y *bertoni*. Los galeones de guerra o mercantes no son novatos en el Mar Interior, ni mucho menos. Pero su función bélica se reafirma y en ello consiste la novedad. La guerra oceánica impulsa hacia el Mediterráneo sus herramientas y sus técnicas... El siglo XVII lo confirmará. Bajo nombre de galeón, más impreciso de lo que parece, hay que incluir la fortuna del velero, predecesor, anunciador del bajel de línea.

2 CODOIN, *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, 83, p. 534.

3 Archivo General de Simancas, *Contaduría Mayor de Cuentas*, Segunda Epoca, L 904 y Índice, 1946, 4º, n. 741, sin fecha, documento fechado entre 1570 y 1580.

4 Archivo General de Simancas, *E.K.*, 1677.

5 VIVOLI, *Annali di Livorno*, IV, p. 18-19.

Nuevas pruebas en 1618; el duque de Osuna, virrey de Nápoles, envía contra los venecianos una quincena de galeones; la Señoría por su parte dispone de dieciocho veleros armados. En 1620, una primera escuadra de “navíos” ingleses bombardeaba Argel; en 1649, mar adentro de los Dardanelos, unos barcos, unas “navi” venecianas aplastarían una flota turca de galeras y de mahonas, entre las cuales no figuraban más que una decena de “vascelli” ...

Es posible que en ninguna parte la victoria de la vela haya sido mayor que en los puertos de Berbería. Una nueva era comienza en ellos más o menos con el nuevo siglo. A menudo los barcos y su tripulación llegan a Argel desde el mismo Norte. No nos extrañemos, en estas condiciones, de ver el curso “argelino” desplazarse a través del Atlántico hasta las Azores, Islandia, incluso hasta el Báltico⁶ ... Los detalles son todos conocidos. Falta interpretarlos, darles su completo significado. A ello nos ayudará, quizás, un libro más citado que utilizado y que invita, al menos, a no simplificar demasiado la decisiva historia de estas técnicas navales.

Colección de documentos de múltiples procedencias, esta *Biblioteca hispano-marroquina* ha sido publicada a partir de los papeles personales de Ignacio Bauer Landauer, curioso erudito, en 1922 y 1923, en Madrid⁷. El tomo V y último, *Los Turcos en el Mediterráneo*, ofrece entre otras piezas, numerosas hojas sueltas, impresas en ocasión de las victorias navales cristianas –en su mayor parte españolas– y, detalle que tiene su valor, victorias alcanzadas por escuadras de galeras, de España, de Malta, de Florencia, de Sicilia, de Génova o de Nápoles, operando solas o en relación unas con otras. Digo bien victorias de galeras. Tenemos tendencia a no recordar más que victorias de veleros, pero también existen, aunque no muy a menudo, sí con cierta frecuencia, relatos de victorias de galeras sobre los grandes navíos a vela, sus rivales; gracias a la vanidad de sus vencedores y a la ayuda de la imprenta, estamos al corriente de diversos hechos aberrantes a primera vista. Puesto que fechas y lugares tienen su importancia, enumeremos y localicemos tales hazañas. En 1611, frente a Málaga, dos galeones ocupados por ingleses, turcos y moriscos, incapaces de aguantar ante once galeras españolas, acababan incendiado uno y rendido el otro. En agosto de 1617, cuatro galeras de la Religión apresan dos navíos turcos de la “caravana” de Alejandría, formada por naves mercantes cargadas de seda, jabón, aceite y cordobanes de El Cairo... El 26 de abril de 1623, a lo largo de las costas catalanas, las galeras del duque de Pastrana se apoderan de una nave redonda de corsarios tunecinos (tripulación 50 hombres; arqueo 90 toneladas). El navío estalla. De las declaraciones del *raïs* que comandaba el barco, retengamos esta frase: “ De Argel estos últimos días han salido más de un centenar de “baxeles redondos”. Dos días más tarde, el 28 de abril, las mismas galeras se apoderan de una nave redonda de corsarios, de 100 toneladas, con 18 piezas de artillería a bordo y un centenar de hombres, de los cuales veinte son ingleses y holandeses. El corsario no ha podido escapar “ por ser calma muerta”, ¿qué puede hacer un velero ante una calma chicha? “El viento era poco, y la mar bonanza muerta”. Las galeras han tenido pocas dificultades para maniobrar alrededor del enemigo inerte y posicionarse fuera del

6 DENUCÈ, *L'Afrique au XVI siècle et le commerce anverois*, Anvers, 1937, p. 12.

7 5 volúmenes en 4º, y 2 volúmenes en 8º, Madrid, 1922-1923.



alcance de su artillería : “las andanadas de su artillería eran completamente inútiles”. Junio de 1624 otro hecho de armas pone en peligro una presa mucho mayor; esta vez, las catorce galeras del Marqués de Santa Cruz, maltesas y sicilianas, han sorprendido cerca del Cabo Bon, en Túnez, los veleros del “Rey de Túnez”, Isuf Bey, con los que, durante siete meses, Ali Raïs ha practicado el corso a través de los mares de Levante. Un viento bastante fuerte permite la maniobra de los veleros y los disparos de sus artillería. A pesar de ello, sin embargo, toda la escuadra tunecina cae a manos de los vencedores, la *Capitana* de 600 toneladas fabricada en Dinamarca (tripulación de 300 hombres), la *Almirante* de 500 toneladas, una coca francesa (28 piezas de artillería, 250 hombres de tripulación), una urca flamenca de 450 toneladas (18 piezas, 150 hombres), un navío holandés de 250 toneladas (18 piezas) ... El 19 de abril de 1626 otra vez, a lo largo de las costas catalanas, las galeras del Gran Duque de Toscana, reforzadas por tres galeras pontificias, se cruzan con un navío francés que viene de llevar pescado a Barcelona y, poco después, con un gran navío de corsarios, a la altura de Tortosa, que ya se había enfrentado con las galeras de Sicilia. El velero escapa, pero las galeras toscanas pueden seguirlo y luego alcanzarlo, siendo finalmente apresado por sus perseguidores que se apoderan de él. Se trata, sin duda, de una urca flamenca (entiéndase un velero holandés), en todo caso “un navío desmedidamente alargado para mejor aprovechar el viento”, de 300 toneladas, proveniente de Argel, llevando preparadas todas las banderas posibles para confundir a su mundo, habituado como está al litoral catalán. De mayo a julio de 1634, las seis galeras de la Religión obtienen una serie de éxitos: para empezar, en mayo toman al asalto tres navíos de guerra turcos y hunden otro delante de Zante; en lista, 750 esclavos. Poco después, en julio, se encuentran delante de Trípoli de Berbería y luego a la altura del cabo de Misurata, en donde sorprenden a seis veleros consistentes en cuatro navíos de guerra tripolitanos y dos navíos franceses apresados por ellos cuando regresaban de Esmirna, cargados de seda, cera y otras mercancías. En vano los turcos se dan a la fuga, las galeras les ganan al viento, sortean las balas que les lanzan, se apoderan de las naves de guerra y liberan a los barcos franceses. Entre las naves de guerra se encuentran dos polacras de gran tamaño y un antiguo barco francés, el *St. Louis*, tomado por los corsarios y armado por ellos. Una bella victoria en suma sobre los corsarios de Trípoli, “los más crueles y peligrosos de todos los corsarios, pues no perdonan ni a amigos , ni a enemigos”.

Último ejemplo: el 15 de mayo de 1683, siete galeras de Malta, frente a Quíos, sorprenden a tres naves turcas de alto bordo. La nave almirante cuenta con 60 piezas de artillería y 400 hombres de tripulación; los otros navíos suman cada uno 50 piezas y 250 hombres. Fuertes, bellos navíos que al decir de los vencedores transportan más de dos millones en oro procedentes de los tributos pagados al Gran Turco. “Navíos capaces de hacer frente a una flota entera y no sólo a una escuadra de sólo siete galeras ... “. Sin duda. Pero los veleros se hallan inmovilizados por una peligrosa bonanza. Sin poder moverse, sus cañones sólo pueden disparar una vez con eficacia contra una galera demasiado ansiosa de alcanzarlos. El tiro acostumbrado de los cañones de proa contra el blanco inmóvil, el asalto por los dos lados a la vez por parte de las galeras ...El resultado es el mismo: una vez más, la galera triunfa.

*
* *
*

Se pensará que estos ejemplos son limitados, particulares, que tienen el acento de los comunicados oficiales, que habrían de verificarse ... por supuesto. Que tenemos cien ejemplos inversos de huídas, de fracasos de galeras, que habría que culpar a la impotente artillería de esos adversarios a los que la mar tranquila confiere una sorprendente torpeza. Sí, otra vez. Pero en fin, ciertos éxitos, por ejemplo en la costa de Trípoli en julio de 1634, no son, si su relato es verídico, sólo consecuencia de un mar en calma. Otros testimonios tendrían que ser buscados, provocados, recogidos, reencontrados.⁸ De todas maneras, lo esencial se adivina: a saber que la galera sigue siendo una herramienta de combate apreciable, a pesar de todo lo que los marineros han podido decir de la debilidad de su artillería, de su vulnerabilidad (¡qué fácil blanco ese navío estrecho, bajo sobre el agua, con su hacinamiento de hombres a bordo!). Y sin embargo, sin embargo ... algunos expertos aconsejaban al Rey Católico, todavía en 1601, no contentarse con cinco o seis galeras en las costas de los Países Bajos a La Esclusa, concentrando una veintena de estos navíos con los que habría sido posible golpear Londres o prohibir el Paso de Calais⁹. En diciembre de 1626 todavía, en Venecia¹⁰, cuando se decida construir en los astilleros San Antonio “capaci et usati in simili affari” dos galeras “per guerra et per commercio” deberá ser “senza pregiudicare ai lavori delle galere sottili e grosse”.

Acaso las galeras en el Mediterráneo ¿no durarán hasta el siglo XVIII e incluso el XIX? Las observaciones, juicios y experiencias nos hacen pensar que si ha habido una decadencia de la galera, ha sido por otras razones además de las técnicas ... ¿No serán su precio de coste, su complicada construcción, delicada, su uso en fin limitado a la buena estación? No pueden transportar, cuando las transportan, más que mercancías de lujo, cajas de monedas o barras de plata, sedas procedentes de Mesina, o viajeros, una mercancía más preciada aún. En relación con España, nos dice un documento genovés de 1651¹¹, las galeras sirven sobre todo para las mercancías ligeras y la plata (“massime per le merci sottili e carico del contante...”), especialmente durante el verano, la época más conveniente (“a suoi tempi cioè all'estate”). Peor aún, su motor humano costaba caro. “Creo que es del todo imposible, escribe desde Toulon el caballero de Gout el 26 de febrero de 1664, hacerse con buenos *vogliés* (entiéndase forzados voluntarios) en Francia, o sacarlos de países extranjeros, habiendo quien me ha asegurado que sería más factible apresar turcos o comprarlos”¹². El reclutamiento de chusmas se hace cada vez más difícil en un Mediterráneo batido por una amplia crisis demográfica, tras unas epidemias devastadoras. Ante el historiador del siglo XVI, un nuevo mundo biológico va apareciendo con el cambio de centuria; las pestes y otras epidemias adquieren ahora un dramatismo sin parangón posible con el de aquellas otras con las que estaba familiarizado.

8 P. ej., en la correspondencia española de Nápoles, Archivo General de Simancas, Estado, Nápoles, 3271, f. 163 (1645)

9 Archivo General de Simancas, K. 630, marzo-abril 1601, Consejo de Antonio Sireh. Cf. Joseph LEFÈVRE, *Spinola*, p. 16-17.

10 Archivo del Estado de Venecia, *Cinque Savii*, 9, 21 diciembre 1626.

11 Archivo del Estado de Génova, *Manoscritti*, p. 44, 15 diciembre 1651.

12 Archivos Nacionales, Paris, *Affaires Etrangères*, B 814, Malta.



Imposible para los condenados a galeras soñar con los forzados voluntarios. Sólo el enemigo, aquí el turco, allá el cristiano, proporciona los brazos empleados en los largos remos. Pero incluso el enemigo mismo se hace raro. En Venecia, que utiliza sobre todo a remeros voluntarios, la situación es trágica desde 1602¹³. En Argel, en 1602, según un observador veneciano, no hay nada más que seis galeotas, finas, ligeras, de 25 bancos, que andan bien a vela, armadas de un solo cañón de hierro que las hace menos pesadas que las galeras cristianas, mejor provistas de artillería. Seis galeotas, es poco al lado de un centenar de navíos *tondi*¹⁴, pero es cuanto puede hacer la ciudad “nella deficienza massime di ciurme assuefatte e robuste”. Cuando se construye una nueva galeota, es más para sustituir una vieja coca que para aumentar el número de embarcaciones a remo. Dificultades análogas se adivinan en las cartas de los agentes franceses en Malta, conservadas en los Archives Nationales de Paris. Su principal cometido es, en efecto, la compra de esclavos turcos a los corsarios de la isla, y su expedición, no sin avatares, hacia Toulon o Marsella con destino a las galeras del rey. El caballero de Piancourt escribe, el 24 de julio de 1673, que en el curso del último año ha expedido 103. No sin dificultades, discusiones o embrollos. Los corsarios de la isla quisieran, por lo demás, que los esclavos vendidos y entregados en Malta quedaran desde este momento fuera de su responsabilidad. Hasta su llegada a Francia, “el rey y no ellos mismos, proponen, correrá con los riesgos de la mar”. El “turco”, decíamos, se hace raro¹⁵. Indudablemente todo iría mejor si el Rey de Francia comprara esclavos griegos, ofreciéndose los corsarios a suministrarlos al precio unitario de 25 a 30 escudos pagaderos al contado, en Marsella, “con tal (pues siempre hay un si ...) que el Rey obtenga del Papa que su Inquisidor en Malta no se oponga a ello” (15 nov. 1674)... Palabras y proyectos en el aire: nada se soluciona y el precio de los esclavos se mantiene muy elevado. “No veo ... el medio de tener aquí un gran número de esclavos si siguen vendiéndose tan caros” escribe el Chevalier de Tincourt el 30 de septiembre de 1679. ¿Acaso no se consigna un día que unos esclavos han sido vendidos a 200 escudos por cabeza?¹⁶ Estamos lejos, aquí, de los precios del siglo XVI que, simplificando al extremo, oscilaban –igual que los precios de recompra– alrededor de los 100 escudos. De hecho, documentos, cifras, pesquisas son demasiado imperfectos para cerrar, a partir de ellos, un debate tan complejo, apenas entreabierto. Sería importante conocer las variaciones del precio de la vida humana, puesto que el hombre es un producto capital cuando se trata de la historia de la mar y de sus ligeras galeras. A primera vista, ¿puede pensarse que en el siglo XVII el hombre se ha revalorizado en razón de su rareza? El siglo XVI con su relativa exuberancia demográfica había permitido el florecimiento, el apogeo de la guerra hecha con barcos a remo. A partir de aquí, y como simple hipótesis, podríamos decir que la menor exuberancia demográfica del siglo siguiente ha contribuido a la decadencia de las galeras, y al auge del velero que, para su propulsión, se remite sólo al viento ...En todo caso, si no explican el destino de las técnicas navales, estos problemas dominan, más de lo que se piensa, la vida entera de la Mar Interior en la época de Luis XIV.

13 LAMANSKY, *Secrets d'Etat*, p. 583-584.

14 SACERDOTI, *Op. Cit.*, p. 56 y siguientes.

15 Archives Nationales, *Malta*, 2 de noviembre de 1674.

16 *Ibid.*, 15 de septiembre de 1677.

Así, hablando de veleros y galeras, nos hallamos una vez más en presencia de hombres, en la primera y fundamental realidad de sus vidas: su número. Si fuera necesario, ello demostraría que la demografía no se opone a la historia o más bien que los problemas del número penetran la historia en toda su espesura. Sugieren para el siglo XVII mediterráneo un acercamiento entre técnicas y reflujo demográfico, un reflujo a relacionar, si no me equivoco, con los salarios en clara alza a comienzos de la centuria y también con los movimientos, indisciplinas, reivindicaciones que marcarán de forma tan obstinada como amplía el Gran Siglo. En Italia, en España, la insubordinación, las exigencias de las tripulaciones, al menos durante las primeras décadas, me parecen haber desempeñado su papel ... En marzo de 1629, con el fin de poner orden en las tripulaciones de la flota de las Indias, se preparan las horcas, pero, nos dice una correspondencia genovesa, "li piu sono fuggitti", la mayor parte de la gente se ha fugado ...¹⁷

LOS CONVOYES: El trastorno creciente de la vida económica, la actividad más febril, en la medida en que se está volviendo quizás menos fructífera, del corso, las guerras tan frecuentes con las reivindicaciones regulares de la piratería, forman un cúmulo de dificultades que se engranan las unas con las otras. Los hábiles son los neutrales. Especialmente los genoveses, quienes, en septiembre de 1673, deslizan su convoy procedente de España en medio de la escuadra francesa a la altura de su ciudad, cerca del Cabo de Gatte¹⁸; los mismos genoveses que hacia 1690, vuelven por un instante, quizás aprovechando las disputas entre las grandes potencias, a ser los reyes del tráfico entre España e Italia¹⁹, gracias a sus potentes navíos de guerra. También los venecianos, con sus naves capitaneadas o tripuladas por franceses, enarbolando siempre, mediante el pago de una pequeña tasa o simples complacencias consulares, el preciado estandarte de la flor de lis... Pero la habilidad no es suficiente. La aspereza de la guerra y del corso –que no reconoce, ya lo hemos dicho, ni amigos ni enemigos- ha impuesto, poco a poco, la solución de las flotas mercantes escoltadas por navíos de guerra. La regla se ha generalizado a mediados de siglo. Así nos lo dicen, con referencia a los ingleses, ciertos autores bien informados²⁰. En Génova, en diciembre de 1651, la práctica es discutida en el "Minor Consiglio"²¹. En Venecia, donde el "convogliare" remonta por lo menos a 1634 para las expediciones a Levante, se prevé extenderlo a las rutas de Poniente en 1676-1677; el problema, todavía en fase de proyecto, será retomado en 1698²². Por descontado, no hay fecha exacta para el comienzo preciso de esta práctica. ¿Acaso ya a comienzos de siglo los mercaderes de Marsella no hacían escoltar sus barcos en ruta hacia Levante por el velero del corsa-

17 Archivio di Stato di Génova, *Spagna*, 26, 2.425

18 A. N. Paris, A.E., B511, Génova, 25 septiembre 1673.

19 R. DI TUCCI, en "*Grande Genova*", 1930, p. 10.

20 Paolo SCROSOPPI, p. 355.

21 Archivio di Stato di Genova, *Manoscritti*, p. 44

22 Archivio di Stato di Venecia, Cinque Savii, 3, 1187, marzo 1671, y 146, 147, 309, 330.



rio Simone Dansa²³. En abril de 1629, se proyecta enviar de Venecia a Siria dos “gallioni pubblici” y escoltarlos hasta el mar de Candía “o piú avanti”²⁴. De forma zizagueante, al albur de las circunstancias, de los accidentes, y también de los circuitos, el pesado sistema ha ido implantándose. Parece inútil decir que salía caro. Nunca cesó la discusión acerca de su eficacia o de su rentabilidad. ¿Estaban justificados los gastos de esos navíos de escolta, grandes devoradores de primas, de sueldos y de créditos, como el galeón de la Señoría de Venecia, *Santa Maria di Mare*, destinado a Chipre y a Siria, del cual se conoce la lista del gasto, en víveres, durante un mes²⁵? Más o menos generalizada, más o menos aceptada, la práctica de los convoyes es uno de los rasgos sobresalientes de la vida mediterránea en la segunda mitad del siglo XVII, por no decir del siglo entero. La práctica condujo a precisar la diferencia, nunca clara sin embargo, entre nave de guerra y nave mercante, veleros en ambos casos. No hubo escolta, en efecto, que no transportase flete, cuando menos plata, más segura a bordo del mismo que sobre una nave no tan bien defendida. Pero un signo claro de distinción, ese sí, era el derecho del navío escolta, generalmente propiedad de un estado, a recibir honores particulares. Esta claridad no evitaba, con todo, ciertas dudas. En abril de 1670, un gran navío francés de La Ciotat, armado con cuarenta cañones y comandado por el capitán Blaise Marín, el cual tiene una “comisión tanto en guerra como en mercancía”, entra en el puerto de Génova procedente de Liorna: ¿debe ser o no (los genoveses pretenden que no) saludado como navío de guerra? Incidente divertido, minúsculo seguramente, de la guerra de los saludos, de múltiples facetas.

El convoy no consiste, precisémoslo, en una agrupación de navíos mercantes, vieja costumbre de la cual encontraríamos múltiples ejemplos en el siglo XVI; naves ragusanas o barcos marseleses navegaban entonces frecuentemente en compañía. Hace falta, para que haya convoy, la presencia de uno o varios navíos de guerra encargados de la seguridad. Sin que pueda hablarse de imitación visible y reconocida, el sistema de convoyes (aunque más simple en el Océano, pues implica menores efectivos) no hace sino reproducir los convoyes españoles de la Carrera de Indias ...

No hay dificultad para encontrar en nuestros textos buenas imágenes de esos viajes escoltados. “Esos Señores de Génova, escribe el cónsul de Francia Compans, el 7 de octubre de 1670, han anunciado que expiden uno de sus navíos de guerra a “convoyar”. Los navíos mercantes que no sean genoveses pueden unirse al convoy ... En 1682, la nave inglesa *Buen Suceso* emplea un convoy veneciano para alcanzar el Levante, escaqueándose al final para no pagar la parte que le corresponde ²⁶. El 1º de junio de 1672, Compans, el cónsul francés, deja escrito: “hoy hacen vela en este puerto ocho navíos franceses, siete en dirección al abra de Grâce y el otro a Burdeos; de momento van todos a Toulon para ver si hay algún convoy ...; cinco de ellos cargados de mármol (de Carrara), los restantes de aceite y arroz”. Los convoyes

23 FAGNIEZ, *Ec. Sociale de la France sous Henri IV, passim*.

24 Archivio di Stato di Venecia, *Cinque Savii*, 9, 18 abril 1629.

25 *Ibid.*, *Senato Zecca* 39, 12 junio 1638.

26 *Ibid.*, *Cinque Savii*, 4, 1197, 98, 18 y 28 noviembre 1692.

se reducen a veces al mínimo estricto. Así, el 13 de abril de 1673, el convoy de Génova que regresa de Cádiz “no son más que dos navíos, uno de guerra y el otro mercante; se dice que traen unos doscientos cincuenta mil escudos de contado”²⁷. Los convoyes más importantes y los más regulares eran los de ingleses y holandeses. A la ida, cerca de Génova, distribuían sus navíos entre la ciudad próxima y Liorna, y pasaban a menudo, en vísperas del regreso, de un puerto a otro para completar su cargamento: “vienen a buscar flete” escribe Compans. Luego, nuevamente reagrupados, en unión a veces de navíos venidos de Zante, la Puglia o Nápoles (26 de marzo de 1670), retomaban el camino de Gibraltar y del Océano sin privarse de buscar, en caso de necesidad, un convoy con pabellón extranjero. “Cantidad de navíos ingleses llegados en los últimos veinte o veinticinco días, escribe Compans desde Génova el 26 de marzo de 1670, vienen en pos de convoy y tratan con el de esta ciudad y el de Holanda para ver cual de los dos les hará mejor oferta”. “Jueves noche, escribe el 2 de abril de 1670 el mismo informador, el convoy holandés acaba de zarpar de este puerto en dirección a Provenza, la costa de España y Holanda; eran quince navíos mercantes y dieciséis de guerra, entre holandeses, ingleses y un sueco. Domingo por la mañana el de esta ciudad salió para la costa de España, estando formado por cuatro navíos, los dos de la República y dos mercantes también genoveses, a los que debe incorporarse otro que se halla en esta costa, con un cargamento de aceites y de frutas para Holanda, y desea navegar con el convoy hasta Cádiz”.

Sin duda los archivos de Inglaterra y Holanda permitirían seguir mejor y comprender la amplitud así como los mecanismos de esos grandes convoyes nórdicos empujados, como es bien sabido, hacia Levante, de un extremo a otro del Mediterráneo. Pero el problema esencial es la inseguridad que traduce el sistema. En el siglo XV, el Mar Interior había conocido con las galeras de comercio, navíos de Estado armados, un sistema análogo de seguridad colectiva que el siglo XVI fue incapaz de prolongar. Sería interesante, pienso, precisar con exactitud los límites cronológicos de esta especie de autodefensa ... ¿Cuándo comienza? ¿Cuándo acaba? ¿Qué circunstancias la acompañaron? Numerosos documentos de fin de siglo nos dicen que el sistema no siempre satisfacía a los mercaderes. Si el convoy de Levante se halla con retraso en Venecia, se pedirá autorización para que algunos navíos puedan partir solos y volver solos²⁸. Ciertos mercaderes venecianos ¿no reexpiden sus mercancías de Levante directamente, “a drittura”, hasta Liorna y luego por tierra hasta Venecia? ¿Qué no se hará para beneficiarse de los primeros precios del mercado, antes de las llegadas masivas del convoy²⁹? ¿Qué no se haría igualmente para escapar de apremios onerosos cuando la situación lo permite o parece permitir? Pero aparece el peligro y los que antes se quejaban son los primeros en reivindicar ayuda y protección. Es lo que hacen los venecianos en diciembre de 1692 ante el peligro francés³⁰. Pequeños lances cuyo testimonio no debe exagerarse pero que, a su manera, hablan de la salud, o la falta de salud, de la vida mediterránea. Pues los convoyes son la señal de una larga y grave enfermedad.

27 A.N., Paris, A.E. B511. Gênes, 13 abril 1673.

28 Archivio di Stato di Venecia, *Cinque Savii*, 3, 1201, 15 enero 1684

29 *Ibid.*, 4, 1192, 1680.

30 *Ibid.*, 4, 1202, 20 diciembre de 1692. Con motivo de un convoy con retraso, llegado a “la escala de Levante” después del convoy francés.



CÁDIZ, CAPITAL DE LA PLATA: Otro hecho, innegable y de largo alcance, se desprende de los documentos que hemos recogido sobre el Mediterráneo del siglo XVII. En una fecha que no sabríamos precisar, Cádiz se ha convertido en la capital de la plata del Mediterráneo, entiéndase el centro de distribución hacia los países mediterráneos del metal blanco procedente de América. Los convoyes que van de España a Génova transportan siempre “contantes y sonantes”, lingotes o reales de plata. La correspondencia consular de Compans, que se conserva de forma continuada a partir de 1670, no nos permite albergar la menor duda acerca de esta relación vital de Génova con España. No es sólo a través de Barcelona o de Cartagena y mediante galeras, como a final del siglo XVI, que se produce esta relación, sino a partir de Cádiz y por veleros. Apenas llegada a Cádiz, la plata americana activa el convoy de Génova: “estos señores –escribe Compans el 6 de marzo-, al conocerse la llegada de la flota a España, han puesto gran diligencia en la preparación de su convoy, anunciando que partirá el 8 del mes corriente, por más que yo creo que si no se retrasa hasta final de mes faltará poco para ello; se dice que serán dos navíos de la República y cuatro grandes mercantes”. El metal precioso, por lo demás, no sólo es transportado por barcos genoveses: el 9 de abril de 1670, un navío de guerra inglés llega a Génova con “600.000 escudos en lingotes y piezas de ocho reales; no ha saludado, al pretender que ese saludo le sea devuelto disparo contra disparo. El 23 de julio, llegan seis navíos holandeses, de los cuales tres son de guerra, que traen de Cádiz y Alicante algunas cochinillas, “índigos”, y “unos 500.000 escudos en numerario para ésta, así como otros para Liorna y Venecia”; el 3 de diciembre de 1670, otro navío holandés procedente de Cádiz transporta 200.000 “escudos de contado”. Con destino final en Milán, Venecia y Alemania (se asegura que éstos pasan a Alemania, 22 de noviembre de 1673), Génova redistribuye, como antaño, el metal blanco que le traen todos los navíos que frecuentan su puerto, ingleses y holandeses preferentemente, pero también genoveses y malusenses³¹ (de Saint Malo, en la costa atlántica francesa). Las cifras que acaban de citarse parecen evocar un tráfico menos importante que el de los mejores años del siglo XVI. Son, de todas maneras, grandes cifras para una época en que, a priori, no cabía esperarlas. Prueban, en todo caso, y ampliamente, la persistencia de ciertas conexiones.

Este hecho constatado y bien constatado a la altura de los años 1670 reclama un doble complemento. ¿De qué manera se asocia esta situación a las situaciones anteriores? ¿Cómo se mantendrá? Está fuera de duda que esta conexión va a durar, que Cádiz continuará siendo durante muchos años la fuente de abastecimiento en plata de Génova y del Mediterráneo entero, afirmándose en todo este ámbito como una ciudad clave que actúa como nexo entre la economía del Atlántico y la economía del Mar Interior. Es de desear que los historiadores no lo olviden y profundicen en la misma línea de las antiguas indicaciones del diccionario de Savary o aquellas, más categóricas, de los incontables documentos del siglo XVIII.

31 A.N., Paris, A.E., B 511. Génova, 22 noviembre 1673.

Resulta más difícil, en cambio, establecer la conexión hacia arriba. Ya he citado ese documento genovés de diciembre de 1651 acerca de los convoyes. Nos ofrece un jalón muy valioso. Vale más, se dice en el *Minor Consiglio*, utilizar veleros que galeras para el transporte del numerario de España. Las galeras, en efecto, se ven obligadas a penetrar en el puerto y a someterse, de este modo, al control de las autoridades de tierra, en tanto que los navíos se mantienen mar adentro, en la bahía, pudiendo embarcar la plata de forma clandestina. Esta última observación nos remite al fraude, nunca ausente, ni siquiera en el siglo XVI, en esos tráfico de metales preciosos. Más o menos confesado, más o menos grande, jamás ausente, hasta el punto que las autoridades españolas no han dejado nunca de tenerlo en cuenta. Según las investigaciones del añorado Albert Girard, es a partir de 1635 y en Cádiz donde el fraude ha conocido un recrudescimiento, puede que su primera fase de gran expansión. Quizás no sea abusivo relacionar con el inicio del período francés de la guerra de Treinta Años el comienzo de esta corriente metálica. Por supuesto, con anterioridad a 1635 algunas partidas de metal noble pueden haber salido de Cádiz en dirección al Mediterráneo. Consta, por ejemplo, que en septiembre de 1598, con ocasión del viaje del archiduque Alberto a los Países Bajos, varias galeras genovesas habían cargado en el puerto andaluz efectivo por varios millones de escudos. He señalado en otro lugar que, en torno a 1590, se cometió en Sanlúcar de Barrameda, verdadero antepuerto de Sevilla, con la complicidad de la interesada del duque de Medina Sidonia, un importante fraude a favor de los holandeses. Cabe pensar que estas prácticas fraudulentas ejercidas desde Cádiz se agudizarían a partir de 1666, la fecha del relevo por esta ciudad de la continental Sevilla como punto de partida y llegada oficial del tráfico con las Indias.

De todas maneras, no ha sido de un día para otro que los veleros han sustituido a las galeras y la ruta de Cádiz a la de Barcelona. Es conocida la importancia que tuvo esta última ruta de la plata, terrestre en su primer tramo y marítima en el segundo, a fines del siglo XVI. Desde Sevilla, unos convoyes de mulas transportaban el metal amonedado o en lingotes hasta Barcelona (algunas veces sustituida por Alicante o Cartagena), en donde las galeras lo cargaban con destino a Génova³². Se trataba de grandes operaciones, por valor de miles e incluso millones de escudos³³. La tarea primordial de las galeras de la República ligur habrá consistido, durante años y años, en el transporte de las cajas de numerario consignadas a los hombres de negocios genoveses. Lo que viene a confirmar, una vez más, que para la mencionada República no había beneficios pequeños³⁴. Grandes operaciones, en gran parte controladas, a causa de la longitud de los itinerarios terrestres. Una vez pasados los controles portuarios³⁵, se necesitaban pasaportes para la circulación y licencias para la exportación de lingotes y monedas. Numerosos documentos muestran la importancia de estos viajes al término del siglo XVI y en

32 Para todo lo que precede ver Frank SPOONER: *L'économie internationale et les frappes monétaires en France*. Centre de Recherches Historiques, VI Section de l'Ecole des Hautes Etudes, Paris.

33 El 12 de enero de 1579, un millón de ecus transportados por ocho galeras. Archivio Nazionale di Stato, Firenze, Mediceo del Principato 4925, f. 5, vº.

34 Así Madrid, el 11 de noviembre de 1611, Archivio di Stato, Genova, Spagna, 16-2425, los hombres de negocios genoveses que han firmado un asiento para Flandes "hanno posto condizione che vengono 3 galere di cotesto stuolo di Genova a levare il contante..."

35 Numerosas referencias de SIMANCAS en los archivos contables y financieros que he explorado recientemente.



las primeras décadas del XVII. Las correspondencias genovesas contienen abundantes noticias de tales embarques. Con referencia al año 1627 he anotado tres: en marzo y abril, han sido embarcadas en Barcelona entre 200 y 300 cajas de numerario; en junio, también en Barcelona, 600 cajas de reales; en octubre, una tercera remesa, sin indicación de cuantía ni de puerto. Debo precisar, por lo demás, que el año aludido no constituye, ni mucho menos, el límite cronológico de este flujo. En 1646, en septiembre de 1647, o en mayo de 1648 (embarque de 150 cajas de numerario en Tarragona) la corriente continúa. Todavía en 1650 (24 de agosto y 28 de septiembre) se nos dirá que unas “condotte” de plata genovesa han sido capturadas en alguna ruta española³⁶.

Es a partir de mediados del siglo XVII cuando el ir y venir de galeras que acabo de describir adelgaza rápidamente hasta desaparecer de la gran historia. En apariencia, a tenor de las fuentes oficiales, podríamos pensar en una caída brutal de las salidas de plata española. En realidad, sin embargo, lo que se ha producido es una captura silenciosa de la “ruta catalana” (terrestre desde Cádiz y marítima a partir de Barcelona) en beneficio de la ruta exclusivamente marítima de Cádiz, así como del fraude tan remunerador del Mediterráneo y de toda la economía europea. Basta, para ponernos en guardia, constatar la riqueza metálica de Génova. Peri, en su libro³⁷ no da, para esos años 1640, la imagen de una ciudad agotada, incluso privada de su abastecimiento en metal blanco, sino todo lo contrario. Enormes fortunas de talla internacional subsisten en ella. Por ejemplo, la de los Durazzo, de origen albanés, quienes en 1665, utilizando su propia plata, hicieron acuñar 100.000 escudos³⁸. En el Mediterráneo, esta influencia explica que se anime en Oriente ese comercio siempre deficitario, que se mantenga viva esa herida por la que manan, como antaño, los excedentes del Mar Interior, reales de España³⁹, *abouquels* o *asselains* o piastras de Holanda (a 70 o 73 sueldos la pieza en Provenza en 1693)⁴⁰. Comerciantes de Marsella se ofrecían en esta época para acuñar con el blanco metal comprado en Cádiz o Génova las monedas indispensables para el comercio. Junto al metal blanco no puede olvidarse, en esta hemorragia, el metal amarillo, originario igualmente de Cádiz⁴¹, pero también de Génova, de Alemania, de donde vienen esas monedas de oro “como *sequins* y ducados” que “circulan por todo el Levante”. En Orange, en 1686, el príncipe fabrica

32 Para todo lo que precede véase Frank SPOONER: *L'économie internationale et les frappes monétaires en France*, a publicar próximamente por el Centre de Recherches Historiques, VI^e Section de l' Ecole des Hautes Études, Paris

33 El 12 de enero de 1579, un millón de escudos transportados por ocho galeras. Archivio Nazionale di Stato, Firenze, *Mediceo del Principato* 4925, f. 5, v^o.

34 El once de noviembre de 1604 en un *asiento* para Flandes, firmado en Madrid, unos negociantes genoveses “hanno posto condizione che vengono 3 galere di cotesto stuolo di Genova a levare il contante...”. Archivio di Stato, Genova, *Spagna*, 16-2425.

35 Numerosas referencias a SIMANCAS en los archivos contables y financieros que he explorado recientemente.

36 Archivio di Stato di Genova, *Spagna*, 38. 24 de agosto y 28 de septiembre de 1650

37 G.D. PERI, *Il Negociante*, Venezia, 1682, passim

38 R. DI TUCCI, *La Richezza ...* p. 52, n.1.

39 Para el principio del S.XVII, v. Micheline BAULANT, *Lettres de négociants marseillais*, Paris, 1953. A.N., Paris, A.E. BIII, 235, 1695. Desde Marsella salen de 8 a 10 millones en moneda todos los años.

40 A.N., Paris, A.E., B 235, 1693.

41 *Ibid.*, 1686.

sequins del mismo tenor que los de Venecia⁴². Poco importa, puesto que todas esas piezas blancas o doradas sin distinción acaban fundidas en forma de lingotes y (desde Levante) enviadas finalmente a Persia y a las Indias⁴³, en donde proporcionan grandes beneficios a los remitentes: del 30% en el caso de unos reales situados en Egipto, en 1669, al decir de un observador⁴⁴. Según otro experto, en 1671 el *sequin* de oro de Venecia da un 20% de ganancia en el Levante⁴⁵. Algunos años antes, hablando por experiencia, Tavernier había dejado escrito: “el verdadero negocio consiste menos en traer dinero de Levante que en emplearlo allí en la compra de buenas mercancías”⁴⁶.

COMERCIO, INDUSTRIALIZACIÓN Y CRISIS: Los documentos de la serie BIII, cedidos por el ministerio de Asuntos Exteriores a nuestros Archivos Nacionales en 1931 y puestos a disposición de los historiadores inmediatamente después, dibujan bastante bien la situación del Mediterráneo a finales del siglo XVII. El panorama, visto casi siempre desde la óptica de Marsella, es bastante completo si se enriquece con otras fuentes, pero de ningún modo absolutamente nuevo. Para un historiador del siglo XVI ¡cuantos detalles familiares e invariables! He aquí, en septiembre de 1670⁴⁷, una galera del Gran Duque de Toscana que regresa de Mesina y desembarca en Génova cien balas de seda, reservando otras 200 para Marsella; la seda ha estado siempre presente en los mercados levantinos⁴⁸, las galeras de la seda han sobrevivido a las galeras de la plata. He aquí, una nave inglesa cargada de pasas de Zante. He aquí, sin poder contarlos, una pléyade de navíos cargados de aceite, cerca de la Puglia o de Nápoles, o bien abandonando Sicilia o Cerdeña. Los navíos cargados de sal, en fila como en una procesión, parten de Ibiza, menos a menudo de Trapani, rumbo a Génova y, más allá a Milán, ese eterno cliente que hay que disputar a Venecia. Cuantas ciudades preocupadas por mantenerse libres y mejorar las rutas que las abastecen ... He aquí, con sus retornos y eclipses, el trigo de Tabarca, el trigo de Sicilia, el trigo, el arroz o las habas de Levante⁴⁹, los navíos cargados de madera, ese interminable y eterno comercio de lanas y cueros, cueros de Alejandría; por ejemplo⁵⁰, “cueros de buey al pelo, salados con nitro, secados y doblados en dos, propios para fabricar suelas de zapato, después de haber sido curtidos en Francia”. Inútil hablar del comercio de vinos, omnipresente, de los vinos de Chipre, por ejemplo, “demasiado agresivos cuando son nuevos –habla un francés– y demasiado dulces cuando son viejos...”, y se conservan por espacio de doce o quince años; “pero con todos esos cuidados prosigue el mismo informador no se podría obtener de él un licor que pudiese tentar a un francés de buen paladar y de buen

42 *Ibid.*

43 *Ibid.*

44 *Relazione d'Egitto*, 1668, Venezia, Marciana; *Manuscripts italiens*, 5729.

45 Venezia, Marciana, VII, MCCXCIII

46 J.B. TAVERNIER, *Les six voyages...* I, p.270.

47 A.N., Paris, A.E., BI 511, 10 septiembre 1670.

48 A.N., Paris, A.E., B. III 235.

49 *Ibid.*, 1686

50 *Ibid.*, 1695.



gusto para el cual el vino de Champagne, el verdea o el *montalchin* no son del todo desconocidos". Sí, el Mediterráneo sigue siendo el Mediterráneo. Los transportistas, "cocheros"⁵¹ e intermediarios⁵² ragusanos que aparecen de vez en cuando completan la ilusión.

Pero ¡cuantas novedades! Para empezar, esta lenta y potente penetración, bajo múltiples formas, en el Mediterráneo, de la vida oceánica. La de escuadras atlánticas: en 1646, temeroso de la escuadra francesa, el Virrey de Nápoles pide ayuda a la flota oceánica de España⁵³. La de productos atlánticos. Una de las más poderosas y curiosas conquistas de finales de siglo fue el azúcar oceánico, portugués, o sea brasileño, más que antillano, en razón de sus respectivas cualidades: "el cogucho de las islas (francesas de América), dice un informe de 1695⁵⁴, es espeso y viscoso mientras el de Brasil, que se adquiere en Lisboa, es blanco y seco", comprándose además a un menor precio⁵⁵. Al mismo tiempo que el azúcar, llegan por otra parte las maderas tintóreas, el palo de Campeche... Con mayor incidencia y espectacularidad aún, se produce la entrada del maíz que, en lenta progresión desde la Península Ibérica y Marruecos, avanza hacia Italia y los Balcanes, en donde su llegada y su arraigo adquieren tintes de verdadera revolución; del tabaco, ese otro producto americano, cuya entrada será controlada por Venecia, prohibido su cultivo, y perseguido su contrabando⁵⁶; del café, en fin, ese producto asiático, que va a buscarse a Rosette, procedente del Mar Rojo a través de los enlaces de las caravanas que abastecen a los depósitos de El Cairo y de las embarcaciones del Nilo⁵⁷; de las porcelanas que provienen de las Indias, por el Mar Rojo, y de Persia, mediante caravanas ...⁵⁸

De este cúmulo de flujos entremezclados una impresión –no digo una constatación– parece desprenderse: la industrialización más intensa o más igualmente difundida a través de ciudades de diferentes tamaños, alrededor de Nápoles, alrededor de Venecia, alrededor de Florencia. En Génova, los grandes telares y tintorerías continúan animados y, a pesar de los ingleses y holandeses, sus telas de terciopelo, de seda y de lana se mantienen en el Levante y en España; sus ventas crecerán aún más en el siglo XVIII. En San Pedro de Arena los viejos astilleros trabajan sin descanso⁵⁹. En toda Italia, hay recuperación y extensión de la seda a comienzos de la centuria, pero también de las estameñas, aquí y allá, por ejemplo en Mesina, salvo error, en 1608⁶⁰. En Marsella, en 1695, uno de los elementos del comercio con Levante es el "papel blanco común ... manufacturas establecidas en los alrededores de esta ciudad...".

51 *Ibid.*, BIII 265, 1685 el término "cocheros" se aplica a los ragusanos en el sentido de "transportistas"

52 Archivo di Stato, Venezia, *Cinque Savii*, 1-237.

53 Archivo General de Simancas, *Estado*, 3272, f. 165.

54 Cf. G:D. PERI, *op. cit.*

55 *Ibid.*

56 Archivo di Stato, Venezia, *Cinque Savii*, 20-230-1667, 4, 1412, 2 de mayo 1680 y 9 de marzo 1682.

57 Jean LECLANT, *Le café et les cafés à Paris, 1644-1693 "Annales"* enero-marzo 1951. A.N., Paris. A.E., BIII 235, 26 noviembre 1698.

58 A.N., Paris, A.E., BIII 235, noviembre 1699.

59 R:DI TUCCI, *Ricchezza*, p.52 y siguientes.

60 MARLETTA, p.79. En Castelfranco se fabrican a partir de 1674 estameñas según la moda inglesa. *Cinque Savii*, 2-123, 11 de agosto 1674.

En Languedoc, abundan las pruebas mostrando que tantísimos obradores de paños han sido creados, como dice un texto, “para el comercio del Levante, del cual se encargaba el difunto M. de Seignelay” (diciembre 1690). Otro documento del mismo año (9 noviembre 1690) habla de “la manufactura de las fábricas de Saptés y Clermont para el Levante y las Indias”, sin contar los paños finos de Carcasona “... de toda clase de colores vivos y fuertes, especialmente verdes, azules, escarlatas, sopa de vino o rojo adormidera...”. Estas fabricaciones sobreviven mal. Tienen poca salida y se abastecen peor de lanas finas de Segovia, de cochinilla, y de “otras drogas de tintorería”⁶¹. En España, la mercería se desarrolla en detrimento de las importaciones francesas⁶². En Turquía se reproduce el mismo proceso ... Desde 1616, los observadores venecianos señalan la fabricación de telas de seda menos buenas que las de Venecia, aunque también resultan competitivas⁶³... Alrededor de Alepo se hila y se teje el algodón que sirve para fabricar las telas azules de Amán, Antioquia, Agermis y Anquilis, lugares de producción o de teñido de estos tejidos baratos, de buen tinte, empleados en la vestimenta de verano de “marineros y ... pueblo menudo” en España y en Italia; en el Delfinado y en Lyon se usan para delantales femeninos. Alepo fabrica además indianas “que no son ni tan bellas ni tan caras como las que vienen de Persia y de las Indias...”⁶⁴, así como telas de seda, es decir pequeños satenes ligeros, y telas rayadas mitad seda mitad algodón, la seda en el anverso (“conocidas con el nombre de *bours*, se expiden a Francia en poca cantidad, teniendo su principal consumo en Egipto⁶⁵”). En la misma Alepo, por otra parte, abundan las fábricas de marroquinería roja, amarillo violeta y negra. En Quíos, la isla de las sorpresas, destacan “las telas de algodón llamadas *danitas* ... cruzadas a la manera de los *basins* (telas de hilo y algodón), “aunque mucho más finas y más prietas”⁶⁶. Telas de algodón también se producen en Seyde (Egipto), así como telas pintadas en Esmirna y Chipre⁶⁷.

Una imagen, en definitiva, discordante con nuestras ideas habituales. Al menos para mí, esta industrialización constituye la prueba de un problema, de una réplica difusa frente a la insuficiencia de los intercambios.

61 A.N., Paris, A.E., BIII 235, 1690.

62 FAGNIEZ, I, p. 456-457, 23 octubre 1602.

63 BERCHET, *Consoli veneti di Siria*, p.158.

64 Véase nota 58, 1687.

65 *Ibid.* 1695.

66 *Ibid.*

67 *Ibid.* 1687.



Acerca de la coyuntura

No es cuestión de dar aquí, a partir de documentos de muy diversa índole y origen, una opinión autorizada acerca de la coyuntura del siglo XVII. Sin embargo, por muy imperfecta que sea mi auscultación, por muy alejada que ésta se presente de un diagnóstico científico, una idea me ronda la cabeza. Con todas las cautelas, me siento inclinado a afirmar que el mundo ha asistido, en los años 1620, a un reflujo de la economía rico de consecuencias y de cambios. Como constatan los historiadores económicos actuales, termina por aquellas fechas la gran prosperidad del siglo XVI, o mejor de ese largo período de vitalidad tan acusada que se había inaugurado alrededor de 1560. Todo cuanto esta coyuntura ha favorecido con su impulso, en el Mediterráneo declina y se desploma. En Venecia es el fin de la prosperidad tranquila y, síntoma de malestar, el comienzo de las amenazas del duque de Osuna y de la conjura excesivamente célebre de Bedmar. En la Italia del Norte, las guerras de Montferrato, pequeños incidentes de la historia diplomática, significan miseria, preocupaciones y desastre. Nadie tiene la fuerza necesaria para sostener estas nuevas guerras de Italia ... Eso, sin hablar del ciclo de mortíferas epidemias que comienza hacia 1630 ... Con toda seguridad, se ha cerrado un período de vida tranquila. El análisis, que no puedo extender más allá de mis conocimientos, tan limitados, debería interesarse por los Balcanes, el Asia menor, África y España. A falta de pruebas abundantes, ofrezco dos, sacadas de un mismo documento, que me parecen de un alcance extraordinario. El documento es un memorial francés de 1685⁶⁸.

Primera prueba. El memorial afirma que fue en torno a 1615 cuando el Mar Rojo perdió su protagonismo como punto de enlace entre el Océano Indico y el Mar Interior. Sé muy bien que esos juicios retrospectivos no deben sobrevalorarse ni seguirse al pie de la letra. Con todo, la afirmación me parece perfectamente ajustada. Un documento veneciano sitúa, en efecto, a partir de 1616 el momento en que el índigo, la goma arábiga y otras drogas traídas a Venecia, por naves inglesas y holandesas, a través del Cabo de Buena Esperanza y el Estrecho de Gibraltar, fueron gravadas con un arancel del 6%, idéntico al que había recaído hasta entonces sobre estos mismos productos llegados de Levante. Este hecho debe entenderse como una prueba, o poco menos, de que el rodeo por el sur de África y el Atlántico se hallaba en sus comienzos, pues, de otro modo, se habrían escuchado, en Venecia especialmente, las protestas de los mercaderes vinculados a la antigua ruta. El derecho de entrada sería elevado al 16% en 1626⁶⁹.

Pasemos ahora a la segunda constatación extraída, por mi cuenta y riesgo, de aquel memorial de 1685. En Marsella, la prosperidad del comercio con el Levante ha durado —dice el documento, en coincidencia con otros menos tardíos, ni que sean los que serían cuestionados por Fagniez⁷⁰— hasta 1620. Luis XIII declaró en Effiat, el 13 de agosto de 1624, que el tráfico

68 Véase n. 51.

69 A.N., Paris, A.E., BIII 235.

70 p. 324.

francés con el Levante había quedado reducido a la mitad. El memorial menciona alguna de las razones de la caída: el aumento de los aranceles de aduanas y diversas afrentas derivadas del saqueo de Alejandreta realizado en 1650 por una barca de Frontignan, así como de las deudas en Egipto de un tal Olivier Crom. No niego que tales razones no hayan contado. Con todo, hoy tenderíamos a invertir el orden de los efectos y las causas. Se ha producido un reflujó económico generalizado y los barcos marseleses y cuantos enarbolaban el pabellón francés, que acaparaban una gran parte de aquel tráfico, han sido sus primeras víctimas. Un cortejo de quiebras, querellas y elevaciones de derechos aduaneros las han acompañado. De donde, la victoria, cuyo alcance merece precisarse, de ingleses y holandeses, más hechos que los de Marsella al Océano ... De donde, el esplendor de Rouen, vinculado a los transportes de aquéllos y que atrae, en detrimento de Marsella, una parte considerable del tráfico galo. Tenemos ahí un gran tema de historia y geografía económica; conviene no aislarlo del contexto que le confiere identidad, es decir de esta crisis, de este vuelco de tendencia que inaugura el siglo XVII.

El marasmo de los negocios constituye el nuevo clima que debería definirse y analizarse. Pero, en este caso, sólo las series numéricas merecen atención. Nada es posible sin comparaciones y ponderaciones respectivas. Sólo a partir de esta información cuantitativa, nuestros datos cualitativos cobrarán sentido ... La historia entera del Mediterráneo debe ponerse, una vez más, a la hora del mundo.

El historiador sólo se siente a gusto con los cambios. Admitiendo que a partir de 1620 se ha alcanzado un cierto equilibrio, puede afirmarse que en el curso del siglo XVII ha habido recuperaciones y crisis de corta duración. Las bancarrotas españolas, tan catastróficas, de 1627 y 1647, o la contención de la llegada de metales preciosos entre 1640 y 1650, que ha sido cuantificada por Earl J. Hamilton, son muestras de aquellos movimientos relativos que percibimos. En 1640, las revueltas de Portugal y Cataluña subrayan aquellas penurias. ¿Acaso Portugal no ha sido para España sino el compañero de los buenos días, económicamente hablando? La pregunta no es banal ni inútil.

Valgan lo que valgan, nuestros documentos aportan su testimonio sobre el conjunto de estas crisis cíclicas. El más curioso concierne, quizás, a las reacciones y adaptaciones de determinadas economías urbanas a la crisis. Tengo a punto de publicar, en uno de los próximos números de los *Annales*, un interesante documento veneciano sobre la economía genovesa, fechado en enero de 1641. De momento, a título de ejemplo, voy a detenerme exclusivamente en la crisis bastante amplia que desata, en los mecanismos económicos, la guerra de Holanda, al menos en sus comienzos. En Génova, el puerto se halla desierto o poco menos. "Los negocios son tan miserables, escribe Compans en agosto de 1674 (un momento de tregua, sin embargo, de complicidad de la variación estacional), que no puede decirse más; uno de los principales banqueros de la ciudad nos decía ayer que en las ferias de Novi no ha habido, en los últimos cincuenta años, tantas letras protestadas como en la última". Nos hallamos, una vez más, ante la guerra, un gran, un grandísimo problema. La guerra de Holanda no ha sido la



única en traer remolinos y transformaciones en el vasto y sensible ámbito del Mediterráneo, en el que el conflicto armado no se reduce únicamente al juego espectacular e importante al mismo tiempo de las escuadras, los desembarcos y los bombardeos ... Lo interesante sería descubrir, hacia 1680 y por debajo de todos estos síntomas, las grandes señales y las pruebas de una nueva , extensa y profunda inversión de la tendencia. Por desgracia, los datos que yo puedo aportar al respecto son insuficientes.

*
* * *

Apelo a la indulgencia del lector para con las notas y atisbos que preceden. El autor, especializado en el siglo XVI mediterráneo, ha hecho una excursión fuera del tiempo que conoce, con el fin de considerar las situaciones que se han desarrollado más allá de la época que le es familiar, en la centuria posterior. Este artículo, como muchos otros, plantea, pues, más problemas de los que podía o quería resolver. Ojalá haya mostrado, una vez más, detrás de algunos otros, que el Mediterráneo, un mar de maravillas y de contrastes, ha sido, en el siglo XVII igual que en épocas anteriores, una sorprendente tabla de escucha mediante la cual percibir, medir y recrear la gran historia del mundo.