

# RELACIONES Y AGENTES COMERCIALES ENTRE ORÁN Y EL REINO DE MURCIA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVII

VICENTE MONTOJO MONTOJO  
JOSÉ JAVIER RUIZ IBÁÑEZ

## **Resumen:**

La intervención de comerciantes castellanos, ingleses, franceses e italianos instalados en Cartagena en el tráfico con Orán muestra una faceta poco estudiada hasta ahora del comercio del Levante español, así como su conexión con Madrid y los comerciantes de esta ciudad, como los portugueses. Por otra parte, cabe destacar la variedad de tipos de agentes y actividades que se daban en este tráfico.

**Palabras clave:** Cartagena. Historia Moderna. Comercio.

## **Abstract:**

The participation of merchants of Castile, England, France and Italy in the market of Oran show a facet within study of the commerce of the Spain's Levant, and too its connexion with Madrid and the merchants of this city, as the Portuguese. By other hand, is patent the diversity of tips of agents and activities of this traffic.

**Keywords:** Carthagene. Modern History. Commerce. Merchants.

A finales de 1637 Rodrigo Polo era uno de los comerciantes ingleses que como Giles Fetiplas y otros intentaban ocupar el espacio mercantil dejado por la amplia comunidad gala tras las represalias resultado del comienzo de la etapa francesa de la guerra de los Treinta Años<sup>1</sup>. Este vecino de la ciudad de Cartagena aparece documentalmente en el centro de una red comercial que integraría la corte real con el lejano presidio norteafricano de Orán. Su objetivo era suministrar directamente cera parda, cera que él mismo compraría de mercaderes oraníes venidos a la Península, Pedro Puentes y Francisco de Bustamante, y que después pensaba reenviar a Madrid donde los beneficios se podía esperar que fueran enormes dada la diferencia de precio entre ambas localidades y la franqueza de almojarifazgo que disfrutaban los vecinos de Cartagena en el desarrollo de sus tráficos. Inicialmente se trataba de una partida de 75 arrobas, pero de haber resultado el negocio de manera fructífera posiblemente no sólo se hubiera repetido el envío sino que se extendiera a otro tipo de productos de importación. Si años antes Francisco Cascales ponderando las virtudes del puerto de Cartagena ya había notado como en éste se gozaba de los mismos productos que se podía encontrar en el norte de África y a moderados precios<sup>2</sup>, ¿por qué no aprovechar esta situación y convertirse en el proveedor de las zonas urbanas, más aún cuando se contaba con privilegios comerciales, agentes e información de los precios y oportunidades cortesanas?. Sin embargo, es muy posible que Rodrigo Polo sólo fuera un agente accesorio pero imprescindible en una operación que habría sido concebida por oraníes y que veía en el cartagenero un medio ideal para conseguir el ejercicio de las ventajas comerciales que harían de este tráfico tan interesante. Pese a que en la propia escritura se haría hincapié (*excusatio non petita*...) que la compra de la cera por el cartagenero no implicaba un fraude contra la real hacienda, todos los implicados en la operación, salvo Polo, procedían de la ciudad norteafricana. Si el encargado de despachar la mercancía por las aduanas debía ser el alférez Luis Cervantes, vecino de Orán, el responsable de su venta en Madrid sería “Abraham Benmoton (Abraham Ben Boton) hebreo residente en la corte de su majestad”<sup>3</sup>. Este judío oraní ligado al clan de los Saportas se encontraba en Madrid de forma contemporánea a la presencia de Jacob Cansino y veía en esta estancia la ocasión de activar una red comercial que serviría para abastecer directamente de productos norteafricanos a los cortesanos españoles, para lo que conseguiría ese mismo año un permiso para comerciar con la Península, licencia cuyo primer efecto debió de ser este acuerdo, en el que la participación de los diversos agentes (anglocartagenero y oraníes) muestra el grado de implicación de éstos en una red comercial que aunque construida desde Orán y por hebreos debía esforzarse en buscar formas de camuflaje<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Vicente Montojo Montojo, *El Siglo de Oro en Cartagena*, Cartagena/Murcia, Ayuntamiento, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1993, 321. Idem, «El comercio de Levante durante el valimiento del Conde Duque de Olivares (1622-1643)», *Revista de Historia Moderna*, núm. 24, 2006, págs. 59-486.

<sup>2</sup> Francisco Cascales, *Discurso de la Ciudad de Cartagena*, Cartagena/Murcia, Ayuntamiento, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1998 [1598], pág. 281 (n. 37).

<sup>3</sup> Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), Prot. 5329, f. 436, Cartagena, 27-11-1637.

<sup>4</sup> Ausente en la lista de judíos residentes en Orán en 1646, “Brahim ben Boton”, sí aparece en la de 1656: Jean Federic Schaub, *Les juifs du roi d'Espagne. Oran, 1509-1669*, París, Hachette, 1999, págs. 82 y 223-224.

Más allá de la formulación documental que deja a los oranés en un segundo plano del tráfico con la Península, en este episodio encontramos la retórica silenciosa pero eficaz que va a permitir a los comerciantes norteafricanos movilizar en su beneficio las diversas situaciones que su comercio debía enfrentar. Para nuestro trabajo, este caso resulta ideal como introducción ya que añade la necesidad de una aproximación desde la historia social para comprender quienes y cómo articularon unas relaciones comerciales que pasan a insertarse dentro de las diversas coyunturas que el tráfico regional experimentó en la Edad Moderna. La continuidad o no de comunidades mercantiles implicó el establecimiento de redes mercantiles semiestables entre Orán y la Península<sup>5</sup>. Su prolongación o fractura determinaron el grado de inserción económica de la plaza norteafricana en su entorno regional, un entorno que se vería determinado por la relación esencial con la costa sur de Castilla.

La persistencia de este tipo de relaciones comerciales y sociales entre el Magreb norteafricano y la Monarquía Hispánica da la razón a quienes sostienen<sup>6</sup> que la vitalidad del Mediterráneo se manifestó especialmente en esta relación nortesur que hasta hace poco ha sido raramente estudiada por los historiadores y que nos anima a dar a conocer.

## LA CARRERA DE ORÁN Y EL REINO DE MURCIA

La proximidad entre Orán-Mazalquivir y el puerto de Cartagena hizo que la relación entre estos Presidios españoles y el Reino de Murcia resultara especialmente estrecha. La propia supervivencia de la posición castellana en el Magreb dependería en muchos casos de los socorros militares enviados desde el Reino, al tiempo que ambos espacios se verían como reservas frumentarias (Orán como productor, Murcia como exportadora de la producción manchega) en caso de malas cosechas. Junto con garantizar la seguridad de la plaza estos desplazamientos eran una forma de capitalización de la misma, así en su demanda de hábito don Francisco Ruiz Matheos y Aguilar, regidor de Lorca afirmaba haber gastado 12.000 reales en Orán durante su estancia de 1675<sup>7</sup>.

Por otra parte no hay que olvidar que el estrecho brazo de mar que separaba ambas riberas del Mediterráneo era un espacio de fuerte inseguridad, escenario de choques frecuentes de pequeña y mediana escala en el que las pequeñas embarcaciones que hacían el recorrido norte-sur cruzaban con las naves redondas que circulaban en sentido ecuatorial. Era un pequeño espacio en el que fluían tiempos,

<sup>5</sup> Sobre el entorno de la ciudad norteafricana y su inserción en la Monarquía Hispánica v. Beatriz Alonso Acero, *Orán-Mazalquivir, 1589-1639. Una sociedad española en la frontera de Berbería*, Madrid, CSIC, 2000; Juan Bautista Vilar, «Las Regencias Turcas de Túnez y Argel», en Juan Bta. Vilar Ramírez-Ramón Lourido, *Relaciones entre España y el Magreb, siglos XVII y XVIII*, Madrid, MAPFRE, 1994, págs. 21-180.

<sup>6</sup> Eloy Martín Corrales, «El comercio mediterráneo en la época de Felipe II», en Ernest Belenguer Cebrià coord., *Felipe II y el Mediterráneo*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 1999, vol. 1, págs. 335-356, cfr. 352-353.

comerciantes y mercancías. Un espacio que tenía como telón de fondo el enfrentamiento más o menos sordo entre el Imperio Otomano y la Monarquía Hispánica y los intentos de ésta por garantizar una cierta seguridad en el abastecimiento de “su Mediterráneo” frente a otras potencias europeas.

Es innecesario recordar que las relaciones entre el Reino de Murcia y los Presidios orientales del Norte de África se realizarían sobre todo a través de Cartagena, y en una mucho menor medida de la rada de Almazarrón. A través de Cartagena se articulan dos relaciones diferenciadas con Orán-Mazalquivir. En primer lugar, la que inscribe al puerto norteafricano en la lógica geoestratégica global de la Monarquía y que le confería su función como frontera secundaria. Mantener esta posición significaba destinar recursos (hombres y dinero) de forma más o menos continua; la gestión de los cuales pasaría por Proveeduría de Armadas y Fronteras de Málaga<sup>8</sup> y secundariamente en las Casas Reales de Cartagena, y concretamente a través de los oficiales reales de su Proveeduría de Armadas y Fronteras<sup>9</sup>. En segundo lugar, en el entorno regional Cartagena era la localidad peninsular más cercana y el Reino de Murcia el territorio donde se podía movilizar más rápidamente los hombres y los recursos que en caso de urgencia Orán necesitaba para sostenerse frente a la presión militar norteafricana. Esta proximidad hacía además que las relaciones y el conocimiento mutuo entre la población de Orán y especialmente, pero no sólo, las de los territorios meridionales del Reino<sup>10</sup> resultarían bastante estrechas, aunque la fuerte presencia de la administración real en el Presidio al ofrecer formas de promoción alternativas posiblemente dificultó la construcción de una oligarquía local que se comportara en sus procesos matrimoniales según el modelo de relación que se establecería entre los patricios de las ciudades murcianas<sup>11</sup>.

La existencia de relaciones comerciales fluidas entre el Levante español y Berbería es algo ya conocido<sup>12</sup>, pero resulta necesario comprenderlas desde una coyuntura precisa que afecta a las diversas formas de tráfico que constituyen el conjunto de ese comercio. Se han distinguido diversos niveles y diversas proyecciones centradas en una ciudad como Cartagena, que sería mucho más que el puerto más

---

<sup>7</sup> Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua (GA), legajo 2356, sn, CCG de parte, 7-1676.

<sup>8</sup> René Quatrefages, «La Proveeduría des armadas de l'expédition de Tunis (1535) a celle d'Alger(1541)», *Melanges de la Casa de Velázquez*, t. 14, 1978, págs. 215-247.

<sup>9</sup> Vicente Montojo, «De las Atarazanas al Arsenal», en *Historia de Cartagena*, Julio Mas García dir., t. 7, Murcia, Ediciones Mediterráneo, 1994, págs. 545-558.

<sup>10</sup> Juan Blázquez Miguel, «Aportación Yeclana a la defensa de las costas en el siglo XVII: milicianos y bandoleros», *Yakka*, núm. 4, 1992-1993, págs. 41-48.

<sup>11</sup> Vicente Montojo Montojo/Juan Hernández Franco, «Patronazgo real y familias urbanas: comportamientos de poder (Cartagena, ss. XVII-XVIII)», en Francisco Chacón Jiménez/Juan Hernández Franco (editores). *Familia, poderosos y oligarquías*, Murcia, Universidad de Murcia, , 2000, págs. 83-93.

<sup>12</sup> Emilia Salvador Esteban, «Datos sobre el comercio con el norte de África en la Valencia del siglo XVI», en *Primer Congreso de Historia del País Valenciano*, Valencia, 1971, págs. 117-124. Ver bibliografía en Eloy Martín Corrales, op.cit., notas 39 y 40.

importante de un territorio periférico de Castilla<sup>13</sup>. Medir el desarrollo del comercio con Orán es también analizar el de la propia ciudad murciana como polo mercantil y, especialmente de su burguesía mercantil. De hecho, se habían asentado especialmente en la segunda mitad del siglo XVI una serie de comunidades mercantiles de origen extranjero, lo que no sólo convirtió la rada cartagenera en un centro de intercambio de la Península Ibérica, sino también en una importante escala de un comercio continental. Este comercio de largo y medio radio incluiría también a los Presidios norteafricanos y los ligaría con esas comunidades mercantiles<sup>14</sup>. Serían sobre todo las comunidades extranjeras las que gestionaran la inserción de Orán dentro de las grandes corrientes comerciales atlántico-mediterráneas contribuyendo a construir la imagen de la comunidad oraní como un mero espacio colonial en el que el intercambio de materias primas (notablemente esclavos o trigo pero también cera, cueros, dátiles, caballos... e incluso productos especialmente exóticos como halcones<sup>15</sup>) por bienes de consumo (y también trigo) desarrolla una balanza mercantil no demasiado descompensada. Sin embargo, como se muestra en la introducción de este texto no se ha de construir la imagen de Orán como un mero paciente de la coyuntura de su entorno regional, sino como el lugar de una comunidad interactuante con la peninsular, una comunidad que aprovechó las oportunidades que le brindaba el crecimiento de la demanda regional y la intensificación del tráfico internacional que tomaría Cartagena como centro operativo.

Como indicaba Cascales las consecuencias para el puerto murciano se traducirían en una superabundancia de productos de los que se reexportaría la mayor parte<sup>16</sup>. La interconexión entre ambos espacios parece clara si nos atenemos sólo a la historia monetaria: en Cartagena circulaban normalmente monedas norteafricanas, gran parte de las transacciones realizadas entre comerciantes de ambas localidades se realizaría en vellón. Por su parte empieza a resultar bien conocida la función de Cartagena como centro esclavista de primer orden, desde el que no sólo se abastecía de seres humanos esclavizados al conjunto del Reino de Murcia<sup>17</sup>, sino que se debían de enviar por mercaderes afincados en la ciudad murciana gran número de ellos a otros puertos peninsulares, bien desde la propia Orán, bien desde su base.

<sup>13</sup> Vicente Montojo Montojo, «Entre el Mediterráneo y el Atlántico: Participación de Cartagena e intervención regia en el comercio durante el reinado de Felipe II», en Ernest Belenguer Cebrià (coordinador), *Felipe II y el Mediterráneo (Actas del Congreso Internacional, Barcelona, 23-27 noviembre de 1998)*, Madrid, Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 1999, volumen 1, págs. 377-390.

<sup>14</sup> Vicente Montojo Montojo y José Javier Ruiz Ibáñez, «La comunità mercantili di Genova e di Saint-Malo a Cartagine, porta della Castiglia», en Giovanna Motta ed., *Mercati e viaggiatori per le vie del Mondo*, Roma, Franco Angeli, 2000, págs. 75-90.

<sup>15</sup> Sobre las tribulaciones para encontrar 10 halcones en el Norte de África que padeció Francisco Sánchez el Catarribera, enviado a Orán por el condestable de Castilla y *caçador mayor*, v. AGS, GA 1805, sn, octubre de 1650, varios documentos del mes de octubre, especialmente interesante para los amantes de la montería es la carta de don Gil Fernández de Navarrete.

## POR UNA TIPOLOGÍA DEL COMERCIO CON ORÁN

El polo Orán-Cartagena vendría a sumar cuatro realidades mercantiles diferenciadas pero imbricadas, coexistentes y relacionadas. Estas categorías resultan artificiales ya que hay personajes que podemos encontrar en más de una de ellas, pero nos sirven para comprender mejor la articulación del propio comercio y su dependencia hacia diversas coyunturas locales, regionales e internacionales. Su dependencia funcional es común al comercio en la Edad Moderna si se analiza partiendo del carácter social de la actividad comercial, que se desarrolló frecuentemente enmarcada por relaciones muy extendidas<sup>18</sup> con un zócalo de tipo familiar y clientelar<sup>19</sup> y articulándose de forma corporativa<sup>20</sup>.

### 1.

En primer lugar y cubriendo diversos niveles no hay que olvidar la función comercial que la administración militar tendría con la plaza: desde los bastimentos a los hombres que son enviados al Presidio (como militares, defensores ocasionales o condenados<sup>21</sup>). Ya hemos indicado que se trataba de una forma de capitalización continua; capitalización en la que participaría en ocasiones el reino de Murcia al adelantar cantidades, en muchas ocasiones a fondo perdido. Así, se pueden recordar los 20.000 escudos de plata enviados en 1651<sup>22</sup>, lo que unía a este comercio el destino del reino de Murcia, para la satisfacción de los atrasos de la guarnición de Orán<sup>23</sup>. Este comercio implicaba, junto a hombres y dinero y especialmente trigo<sup>24</sup>,

<sup>16</sup> Esta era la respuesta que el escritor se daba a la pregunta “¿Qué hay de bueno en Berbería que no lo goce Cartagena?” en su *Discurso de la ciudad de Cartagena* (1598).

<sup>17</sup> Eudaldo Furtet Cabana, «La esclavitud en Cartagena durante la última década del siglo XVI», *Cuadernos del Estero*, núm 11-12, 1996-1997, págs. 125-160. Francisco Velasco Hernández, *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia*, Cartagena, Ayuntamiento de Cartagena, 2001, págs. 161-166 y 254-258.

<sup>18</sup> E.R. Wolf, «Relaciones de parentesco, de amistad y de patronazgo en las sociedades complejas», en *Antropología social de las sociedades complejas*, M. Banton comp., Madrid, Alianza Editorial, 1990, págs. 19-39, cfr. 22-23.

<sup>19</sup> José M<sup>a</sup> Imízcoz Beúnza, «De la comunidad a la nación: élites locales, carreras y redes sociales en la España Moderna(ss. XVII-XIX)», en José M<sup>a</sup> Imízcoz dir., *Élites, poder y red social: Las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1996, págs. 193-210, cfr.200-201.

<sup>20</sup> Carlos Petit, «Derecho mercantil: Entre corporaciones y códigos», en B. Clavero, P. Grossi y F. Tomás y Valiente eds., *Hispania: Entre derechos propios y derechos naturales*, Milán, Universidad de Florencia, 1990, págs. 315-500.

<sup>21</sup> Algunos podían residir largo tiempo en Cartagena, ante la imposibilidad de su traslado al Norte de África, v. AHPM Prot. 5328, f. 588, 22-12-1636: Francisco de Guerao, vecino y alguacil mayor de la villa de Espinardo, deja en depósito de Agustín Ortiz de Marquina, alcaide de la cárcel pública, a Francisco de Palma, desterrado 10 años a Orán, hasta que encuentre un navío para llevarle.

<sup>22</sup> AGS, GA 1805, sn, 25-9-1651, Cartagena, don Sebastián de Bolívar y Mendoza, veedor de Cartagena al secretario Francisco de Galarreta; sn, 23-10-1651, Cartagena, idem.

<sup>23</sup> AGS, GA 1892-99, 7-5-1656, Orán, el marqués de San Román a Felipe IV: ha llegado la fragata sin nada “de las muchas cosas que aguardava de aquella ciudad y de la de Murcia y en particular algun dinero...estoy... sin un solo grano en los almacenes”.

<sup>24</sup> AGS, GA 1807, sn, 23-1-1651, Cartagena, Gaspar de Aranda, al secretario Francisco de Galarreta.

diversos tipos de mercancías que supuestamente debían abastecer al Presidio<sup>25</sup>, e implicaba de retorno la compra de esclavos para las galeras. Ese mismo año ante una espantosa crisis frumentaria y una notable falta de dotación presupuestaria el gobernador sólo pudo recaudar algo de dinero a cambio de activar el tráfico esclavista<sup>26</sup>.

Este comercio podía ser realizado por las embarcaciones de las Armadas de Galeras, en estancia en la zona, o incluso de la Armada del Océano, cuando pasó a patrullar el estrecho<sup>27</sup>. Era un tráfico frágil en tanto que dependía de la disposición de numerario por parte de los oficiales reales para pagar los fletes y seguros<sup>28</sup>, lo que hacía especialmente importante a la proveeduría de Armadas y fronteras de la ciudad. Es más, este tráfico se podía practicar desde los diversos territorios mediterráneos de la Monarquía, directamente con la plaza o utilizándola como escala en viajes de largo recorrido.

La Carrera de Orán era servida generalmente por un bergantín del rey, cuya función comercial iba mucho más allá de la propia dedicación a la que estaba destinado, ya que era utilizado por particulares, al tiempo que su patrón adquiría una posición fundamental como intermediario fijo entre Cartagena y el Presidio norteafricano. El ejemplo de Miguel y Tomás de Colomina puede ilustrar bien este caso: vecinos de Orán, ambos ocuparían el cargo de patrón del bergantín regio en la década de 1630. Miguel Colomina aprovecharía sus viajes para redondear su servicio al rey vendiendo en Cartagena esclavos<sup>29</sup>, actuando como intermediario también para mover presos entre las justicias de ambas ciudades<sup>30</sup> y, en retorno, comprar en la Península bienes para vender a particulares o a la guarnición del Presidio<sup>31</sup>. En ocasiones actuaría vendiendo esclavos en nombre de mercaderes de Orán como Jusepe de Millas<sup>32</sup>. La integración en el grupo comercial por parte de Tomás Colomina parece incluso más sólida: contaba con experiencia mercantil en la venta de esclavos

<sup>25</sup> AGS, GA 1805, sn, 23-10-1651, Cartagena, certificación del capitán Chiriboga que saldrá hacia Orán con “60 seras de alpargatas y 60 quintales de cuerda y las medicinas y el dinero”; AGS, GA 1892, n° 99, 23-4-1656, Orán, el marqués de San Román a Felipe IV: sobre el retraso de tres meses que tiene la fragata en la vuelta de Cartagena y hay grandes ahogos, ayudado de sólo mi crédito intento mantener la situación, y “por la parte de Málaga tuve aviso de la venida de dinero, gente, armas, tablonos, fierro, embarcación, médico y cirujano (faltando universalmente todo) no veo nada”.

<sup>26</sup> AGS, GA 1807, sn, 2-1-1651, Madrid, el marqués de Valparaíso a Felipe IV: “obligándose a enviar al proveedor de Cartagena redujesen unos esclavos a trigo y çevada por estar sin un grano y actualmente perdido por ambre y falto de municiones”.

<sup>27</sup> AGS, GA 1805, sn, 21-10-1651, Cartagena, don Sebastián de Bolívar y Mendoza, don Pedro Alderete y Quiroga y don Ambrosio de Montemayor, oficiales reales de Cartagena, al secretario Francisco de Galarreta.

<sup>28</sup> AGS, GA 1805, sn, 31-7-1651, Cartagena, don Sebastián de Bolívar y Mendoza, veedor de Cartagena, al secretario Francisco de Galarreta; AGS GA 1807, sn, 5-6-1651, Cartagena, idem.

<sup>29</sup> AHPM, Prot. 5327, f. 220v, 18-8-1635.

<sup>30</sup> AHPM, Prot 5421, 9-12-1636, sobre traslado de Alonso El Valle, vecino de Orán, desde Cartagena a Orán.

<sup>31</sup> AHPM, Prot 5421, f. 136, 5-6-1634: en su testamento, Alonso Ximénez declara que Miguel Colomina le debe 350 reales de 140 pares de alpargates.

<sup>32</sup> AHPM, Prot. 5327, f. 162v, 18-6-1635.

vos antes de llegar a ser patrón, era yerno del comerciante oraní Salvador Díaz, así que una vez que ocupó este puesto no sólo mantuvo la tradición mercantil sino que incluso debió de establecer su propia red comercial, aprovechando la franquicia de almojarifazgo de los vecinos de la ciudad murciana, a los que adelantaba dinero para que adquirieran mercancías en Cartagena y las vendieran en Orán<sup>33</sup>.

2.

No se puede olvidar la existencia de un pequeño pero constante tráfico realizado especialmente por particulares que atraviesan el estrecho brazo de mar para vender alguna mercancía o que aprovechan un viaje para comerciar con algún tipo de producto; es un pequeño comercio, local, realizado por personas que no se consideran necesariamente mercaderes, sino que buscan beneficiarse de la diferencia de precios entre África y Europa<sup>34</sup>, y, además, es un tráfico muy especializado en dirección a la Península. En efecto, lo que los particulares traen de Orán son esclavos<sup>35</sup>, hasta el extremo que se puede medir la frecuencia de los viajes del bergantín real a través de la evolución de las ventas que realizan particulares a particulares. Se trataba de oraníes que se desplazaban a la Península como Juan Marín, Pedro Martínez, vecino y soldado de la ciudad de Orán, o Joan de Rueda, atajador de la compañía de caballos del capitán don Pablo de la Cueva. Posiblemente el beneficio se reinvertiera en compra de bienes de consumo cuyo precio resultaría mucho más accesible en la ciudad ibérica. En ocasiones, ni siquiera era necesario el desplazamiento, simplemente se remitía el esclavo para que un particular lo negociara sobre el terreno. Los compradores son ordinariamente también particulares<sup>36</sup>, entre los que se encuentran desde las grandes familias cartageneras<sup>37</sup>, al corregidor de la ciudad Juan Gutiérrez Tello y Portugal<sup>38</sup> o a personas que como el doctor don Agustín del Hierro, del Consejo Real, oidor en la Real Chancillería de Granada y juez particular para la cobranza del real donativo en el Obispado de Cartagena, aprovechaban su estancia en la ciudad para adquirir un ser humano a precios razonables<sup>39</sup>.

Se sabe que cerca de la mitad del total de esclavos vendidos en la ciudad de Cartagena entre particulares eran adquiridos por forasteros, lo que significa, consi-

<sup>33</sup> AHPM, Prot. 5329, f. 307, 24-7-1637: 21 ducados de plata a Carlos Agustín vecino de Cartagena.

<sup>34</sup> En ello coincide Emilia Salvador, «El reino de Valencia y el continente africano: unas relaciones naturales pero conflictivas», en José Antonio Martínez Torres (dir.), *Circulación de personas e intercambios comerciales en el Mediterráneo y en el Atlántico (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Madrid, CSIC, 2008, págs. 143-169.

<sup>35</sup> AHPM, Prot 5317, f. 470v, 1625, venta de Juan Martínez de Iznájar a Pedro Báez, jurado y mercader.

<sup>36</sup> AHPM, Prot. 5419, f. 157v, 3-8-1630; Prot 5421, sf, 5-7-1636; Prot. 5329, f. 33, 1637; Prot. 5328, f. 123, 8-3-1636.

<sup>37</sup> AHPM, Prot 5421, f. 31, 21-4-1638: Agustín García de Cáceres compra un esclavo al sargento Jusepe de Millas.

<sup>38</sup> AHPM, Prot. 5328, f. 123, 8-3-1636.

<sup>39</sup> “Doctor don Agustín del Hierro, del Consejo de su majestad y su oidor en la real chancillería de Granada y juez particular para la cobranza del real donativo en el obispado de Cartagena”.

derando que se trataba de un mercado muy activo, que bien por venta directa o por la intermediación de una propiedad transitoria esta localidad se revela como una importante puerta de entrada y distribución de un número notable de esclavos a través de este pequeño comercio, distribución que en ocasiones se realizaba directamente por los mercaderes oraníes<sup>40</sup>. Un caso ejemplar de este tráfico sería el de una muchacha, llamada Catalina, puesta a rehén en Orán y rematada por no haber cumplido en 1026 reales de plata doble en el sargento Miguel de Pedraza, a quien se la compró en Orán el licenciado don Juan Ruiz de Sancebrián, visitador general de la villa de Madrid y vicario de la Santa Iglesia de la Cruz de Orán. Este último, una vez pasado a Cartagena, se deshizo de ella vendiéndosela al alcalde mayor de la ciudad el licenciado Roco Sánchez de Montenegro. Al poco tiempo el licenciado se la vendió en moneda de oro y plata (32 doblas de oro y el resto en plata doble) al capitán murciano Pedro de Chaves<sup>41</sup>. Las relaciones comerciales se basaban también sobre un sólido entramado financiero de diversos niveles, en el que propiedades, intereses y rentas fluctuarían entre ambos espacios, no resultando extraño encontrar cobranzas de fianzas<sup>42</sup>, particiones de bienes<sup>43</sup> y ventas de bienes dotales<sup>44</sup> que afectaban a personajes de una y otra ribera mediterránea.

### 3.

Este pequeño comercio podía encubrir en ocasiones transacciones más desarrolladas y de mayor envergadura, bien porque un particular adquiriera en Orán mercancías para un comerciante y actuara esporádicamente como su agente<sup>45</sup> o bien cuando un vecino de Orán realizara el viaje a Cartagena con fines puramente comerciales, lo que implicaba que la ciudad era una escala mucho mayor. Así si el oraní Gaspar de Criales, yerno de Gregorio Ruiz, alguacil de la mar, vendió cuatro esclavos en su tardío viaje de 1636<sup>46</sup>, y un año y medio después su vecino el sargento Jusepe de Millas, auxiliado posiblemente por Salvador Díaz y Marco Ortiz, vendería seis esclavos en menos de quince días<sup>47</sup>. Estos son ejemplos de un tráfico regio-

<sup>40</sup> Hernando de Quesada Duque, vecino de Orán, vendió una esclava blanca a Baltasar Borrás, escribano, por 30 ducados (AHPM, Prot. 5164, 5-12-1588); pero también se vendían en Murcia: Luis Rosique, vecino de Cartagena, vende 2 esclavas blancas a don Gil de Roda y Perea por 185 ducados (AHPM, Prot. 628, 16-1-1597, f. 17).

<sup>41</sup> AHPM, Prot. 5327, f. 242-243, 29-8-1635.

<sup>42</sup> AHPM, Prot. 5327, f. 70, Cartagena, 12-3-1635: don Juan Muñoz Negrete, familiar del santo oficio, da poder a Negrete Sarmiento, alguacil mayor de la artillería de Orán, para que en su nombre cobre 2.000 reales a Gaspar Osete por la fianza que le hizo.

<sup>43</sup> AHPM, Prot. 5327, f. 210v, 28-7-1635: Fulgencio Marco, vecino de Orán, natural de Murcia, estante en Cartagena, da poder a Miguel González de la Vega, vecino de Murcia y familiar de la Santa Inquisición, para que asista a la partición de los bienes de sus padres.

<sup>44</sup> AHPM, Prot. 5279, f. 68 y 69v, 13-3-1635: don Cristóbal de Heredia y Sotomayor, capitán de infantería española en las plazas de Orán, y doña Antonia Garri, su mujer.

<sup>45</sup> Bartolomé Baldasano, genovés, vendió a don Juan Muñoz Negrete, vecino y regidor de Cartagena y familiar del santo oficio de la de Murcia, una esclava embarazada que le había remitido el capitán Antonio de Sossa Rivero, estante en Orán, AHPM, Prot. 5328, f. 368, 28-7-1636.

<sup>46</sup> AHPM, Prot 5421, 10, 16 y 17-11-1636.

<sup>47</sup> AHPM, Prot 5421, f. 28v-ss, 14, 18, 21, 26, 28-4-1638.

nal protagonizado por mercaderes oraníes, cartageneros y, en menor medida, murcianos, que buscarían abastecer la ciudad norteafricana.

Este comercio regional estaba interconectado con el entorno y servía en ocasiones como intermediario de productos a media distancia. Los tratos de los comerciantes castellanos de Cartagena en Berbería se nos presentan ya a mediados del siglo XVI relacionados con los medios mercantiles toledano y andaluz. Un elemento influyente en esta situación debió ser la proximidad geográfica, ya que Cartagena era un puerto castellano especialmente próximo a Andalucía (con gran influencia en las comarcas del Reino de Granada próximas al Reino de Murcia, como Huéscar, el marquesado de los Vélez o la tierra de Baza, en detrimento de Almería) y al Norte de África<sup>48</sup>.

En la segunda mitad del XVI el comercio entre Cartagena y Orán o Mazalquivir era realizado por pequeñas embarcaciones (bergantines, fustas) de transportistas de Cartagena y controlado por mercaderes de esta ciudad y Orán<sup>49</sup>, con frecuencia relacionados por lazos familiares y por compañías mercantiles<sup>50</sup>. Eran también abundantes las relaciones de estos comerciantes de Cartagena y Orán con las autoridades militares, como el capitán general de Orán o los proveedores de armadas y fronteras de una y otra ciudad<sup>51</sup>. Los productos que comercializan son conocidos: ropa en general, o más en particular bonetes de Toledo, cardas y papel, de los que desconocemos su procedencia, en dirección a Berbería, y cabalgaduras, esclavos, cera<sup>52</sup>, dátiles trigo, corambre, cecina y carne salada en sentido contrario<sup>53</sup>. En 1559 mercaderes cartageneros como Diego Sánchez Nieto, Bernardo Hurtado, Francisco Rosique y Bartolomé Ferrer armaban fragatas y bergantines que recorrían la breve “carrera de Orán”. Los dos primeros tenían frecuentes relaciones mercantiles con Diego de la Fuente Hurtado, su pariente, vecino de Orán, por lo que el concejo de Cartagena recurría a ellos para comprar trigo en Orán, con licencia del rey y del conde de Alcaudete. El rescate de cautivos era otro de sus negocios (no sólo para ellos, sino también para otros comerciantes como Diego Sánchez Nieto y Ginés de Bolea, activos hasta 1573) junto con el comercio de trigo, paños, corambre y esclavos.

---

<sup>48</sup> Bernard Vincent, «Málaga, puerto de Andalucía Oriental en los siglos XVI y XVII», reed. en *Andalucía en la Edad Moderna: Economía y sociedad*, Granada, Diputación Provincial, 1985, págs. 191-202.

<sup>49</sup> Andrés de Najara, regidor de Orán; Ginés Bolea y Diego Fernández de Santo Domingo, mercaderes de Cartagena en 1559 (AHPM, Prot. 5158, fs. 142v-143v, 6-3-1559); Juan de Mendiola, comerciante de Orán, en relación de compañía con Miguel Pérez y Pedro Esteban de Mendiola, de Cartagena, o Alonso Álvarez de Fuensalida, de Orán, con Juan de Segovia, Juan Rodríguez y Álvaro López, de Cartagena (AHPM, Prot. 5163, f. 59, 24-4-1590; Prot. 5169, fs. 205-206, 30-6-1592; Prot. 5170, fs. 86-87, 4-6-1593).

<sup>50</sup> Así Álvaro López con Gaspar de Salafranca, su yerno, mercaderes, a quien daba poder para cobrar: AHPM, Prot. 5169, fs. 147r-148v, 17-4-1592.

<sup>51</sup> Andrés de Najara, por ejemplo, actuó en nombre del Conde de Alcaudete.

<sup>52</sup> Hasta el punto de que su venta la realizan personas distintas a los grandes mercaderes, como masé Francisco Balanza y Diego Quemada, contador de la Proveeduría de Armadas y Fronteras de Cartagena (AHPM, Prot. 5164, 10-5 y 28-11-1588, fs. 322v-323r y 642v-643v).

Ya en las dos últimas décadas del reinado de Felipe II, Miguel Tejedor de Rueda y Pedro Esteban de Mendiola, procedentes de Orán, se instalaron en Cartagena, destacando el segundo en el comercio, asociado a su hermano Juan de Mendiola; mientras que el primero se vinculó a la Proveeduría de Armadas y Fronteras, Pedro Esteban de Mendiola destacó por las sacas de trigo que hacía. La actividad de todos estos comerciantes interfiere y se vertebra junto a la de los oficiales reales de la Proveeduría de Armadas y Fronteras, que lógicamente estuvieron muy relacionados con el comercio de Berbería (venta de esclavos, adquisición de dátiles, cera, trigo) y Andalucía (compra de trigo), lo que sumaban a su función en el abastecimiento de alimentos y pertrechos que realizaban a los Presidios de Orán y Mazalquivir y a las escuadras de galeras. En realidad se vieron obligados a competir con los mercaderes de Cartagena o a recurrir a sus servicios, con el fin de que les adelantasen dinero para el pago del sueldo de la guarnición, o para la adquisición de trigo<sup>54</sup>. Otras compañías que intervinieron en este comercio con el Norte de África fueron las formadas por Juan Rodríguez, Juan de Segovia y Álvaro López, por una parte, y por Gaspar de Salafranca<sup>55</sup>, por otro, que, si bien comerciaban con Orán en grandes cantidades, su actividad se extendía también a Andalucía y Portugal y al interior de la Península.

En este comercio regional en la década de 1630 destacarían comerciantes como el ya citado Salvador Díaz, especializado exportador de cueros vacunos<sup>56</sup> e importador de tejidos, quien mantenía importantes relaciones con la familia genovesa de los Lanberto<sup>57</sup> y contaba con personajes como Ginés Soldevilla como agentes en la ciudad murciana<sup>58</sup>. Sin embargo, este comercio regional no debía tener Cartagena como máximo horizonte: si Luis de Almagro fletó en Cartagena la barca *Nuestra Señora del Rosario* y *San Antonio de Padua* para llevar a vender su cuero oraní a Alicante y Valencia<sup>59</sup>, Jacob Saportas se había adelantado más de una década a Ben Boton, cuando en la década de 1620 ya había comprendido las posibilidades económicas del comercio directo con la Corte: así en 1626 se dedicaba a introducir “dátiles de Tenu” con destino a Madrid a través de carreteros de

<sup>53</sup> Fletamentos por los Mendiola y seguros de Juan de Segovia: AHPM, Prot. 5163, 24-4-1590, f. 59; Prot. 5169, 3-3, 23-5 y 30-6-1592, fs. 95r-97r, 173r-174v y 205r-206r; y Prot. 5170, 4-6-1593, fs. 86v-87v.

<sup>54</sup> En 1636 el pagador Andrés de Montemayor otorgaba carta de pago, en nombre de don Diego Bracamonte Dávila, proveedor interino, a Bartolomé Espínola, factor del rey, de 200.000 reales de plata llegados de Sevilla para enviar a Orán con este fin (AHPM, Prot. 5300, 1-11-1636, fs. 361v-362v). Había sido tenedor de bastimentos desde 1612 (AHPM, Prot. 5290, 14-9-1612, fs. 448r-449v). Miguel Colomina, patrón del bergantín real, reconocía haber recibido 3.570 reales de Juan González de Sepúlveda para llevar a Orán a Yaho Çaportas, hebreo vecino de Orán (AHPM, Prot. 5241, 4-6-1619, f. 203).

<sup>55</sup> En 1602, por ejemplo, otorgaba carta de pago a Fernando Rodríguez, vecino de Orán, de 7.096 reales, por sombreros, tocas, bonetes, paño veintidoseno de Segovia, jergilla, paño negro de Segovia y lienzo pardo que le había vendido (AHPM, Prot. 5185, 5-4-1602, fs. 193v-194v).

<sup>56</sup> AHPM, Prot. 5419, f. 21, 8-2-1630.

<sup>57</sup> AHPM, Prot. 5419, f. 47v, 22-3-1630.

<sup>58</sup> AHPM, Prot. 5419, f. 48v, 22-3-1630.

<sup>59</sup> AHPM, Prot. 5329, f. 240, 19-6-1637.

Ciempozuelos. El establecimiento de los Saportas en el Reino de Murcia debió ser en consecuencia más o menos contemporáneo al de sus rivales los Cansino, ya que Jacob Saportas no sólo compró una casa en Cartagena ese mismo año, sino que a través de procuradores siguió pleitos en la Chancillería de Granada<sup>60</sup>. En todo caso no era una opción aislada, pues otros comerciantes cartageneros desarrollaron tráfi-cos semejantes con la corte y Toledo, como Andrés de Ayora a finales del XVI, que era natural de Orán y remitía cera y cueros berberiscos desde Cartagena<sup>61</sup>. Parece razonable considerar también que directa o de forma encubierta los hebreos de Orán participaron activamente en el tráfico de esclavos<sup>62</sup>.

Este comercio, aún en la década de 1630 resultaba muy interesante, visto desde ambas direcciones, y no sólo para los habitantes de Cartagena. Un ejemplo de la percepción de las posibilidades, pero también de la inseguridad, que el tráfico con el Norte de África seguía levantando es la experiencia de dos vecinos de Murcia Gaspar Muñoz y don Jusepe Bezón, quienes establecieron una compañía para llevar “paños, tafetanes, jergillas” a Orán. Pero una vez en Cartagena se produciría la ruptura amistosa de la compañía por afirmar Gaspar Muñoz “no querer pasar a Orán”. El asunto se arreglaría rápidamente, ante la urgencia de trasladarse a Berbería, y el renuente comerciante recibió de su socio 100 ducados en moneda de plata y un censo, “que su pensión la pagan en la dicha ciudad de Orán, sobre la guerta que posee maestro Xacome, vecino de ella”<sup>63</sup>.

#### 4.

En último lugar hay que señalar una forma de comercio que técnicamente guardaba muchas semejanzas con la anterior pero variaba escala, espacio y magnitud: las redes de comercio internacional que a través de Cartagena unían directamente las plazas de Berbería con este gran tráfico. Hay que insistir en que estos intercambios podían formar parte de un mercado regional y estar destinadas a las ciudades de Alicante y Cartagena. Sin embargo, esto podía ser de forma accidental, ya que parte de las mercancías oraníes sería rápidamente reexportadas hacia el interior, Sevilla, Lisboa, Italia o Cádiz. Es más, no necesariamente las mercancías realizarían el viaje al sureste español, ya que contratos hechos en Cartagena implicaban el no-retorno a la ciudad murciana. La unión entre ambas formas de comercio, regional e internacional, se realizaba a través de sus protagonistas, para quienes mantener unas estructuras de relación comercial estables (mediante factores o apoderados) o semiestables (compañías, tráfico frecuente con correspondientes) les permitía no sólo acceder a precios competitivos a la segunda sino poder controlar de forma más o menos rigurosa la primera.

<sup>60</sup> Toda la información en AHPM, Prot 5318; v. especialmente f. 145, 29-3-1626.

<sup>61</sup> AHPM, Prot, 115, f. 2r-6r, 18-9-1599. Se había establecido temporalmente en Cartagena, pero testó en Murcia, donde se había puesto enfermo.

<sup>62</sup> Sobre la posesión de esclavos por parte de los judíos de Orán en 1660, v. J-F. Schaub, op.cit., pág. 224.

<sup>63</sup> AHPM, Prot 5421, f. 41, 26-7-1634.

Junto a mercaderes españoles como el referido Gaspar de Salafranca, este tráfico estaría especialmente integrado en la redes establecidas por las comunidades mercantiles extranjeras ubicadas en Alicante y Cartagena. En el último cuarto del siglo XVI se dio una creciente instalación de comerciantes genoveses, en contraste con el abandono de los puertos del Cantábrico y del Atlántico, que puede relacionarse con la sublevación holandesa de 1568, lo que pudo acentuar un proceso que quizá venía arrastrándose desde hacía varias décadas<sup>64</sup>, con la crisis del comercio con Flandes<sup>65</sup>. La presencia de los genoveses en el Reino de Murcia tenía una tradición que se remontaba a la propia reconquista, pero especialmente desde fines del siglo XIV, centrándose principalmente en Murcia ciudad, desde donde controlaban el comercio de tintes. Alicante detentaba ya a finales del siglo XV de una función comercial importante, según se infiere de la descripción de Munzer. Cartagena dejó de ser mero lugar de almacén y expedición de mercancías<sup>66</sup> cuando a principios del XVI la producción de alumbres en Mazarrón y Cartagena y el crecimiento de la producción lanera en el Reino cambió esta situación<sup>67</sup>. Hubo una especialización en la exportación de lana y alumbre, pero también participación en un comercio continental, pues los italianos asentados no eran personas aisladas que se establecían en Cartagena, sino que la utilizaban como escala en relación con sus compatriotas mercaderes y banqueros de Génova y en unión con los genoveses de Alicante, Granada, Málaga, Sevilla y Cádiz.

Aunque Cartagena fuera vista como una escala por los miembros de las diversas colonias mercantiles, éstos no iban a desaprovechar las posibilidades que el comercio regional y la exportación de bienes locales tenían para maximizar los beneficios de su función, lo que explica su dedicación al tráfico frumentario, uno de los más estables y estructuralmente rentables realizados en la zona<sup>68</sup>, especialmente en los últimos años del XVI y primeros del XVII se hacía en grandes cantidades con

<sup>64</sup> Rafael Torres Sánchez, «La colonia genovesa en Cartagena durante la Edad Moderna», en *II Rapporti Génova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età Moderna*, Génova, Universidad de Génova, 1990, págs. 553-581.

<sup>65</sup> Hilario Casado Alonso, «El comercio español en las rutas del Norte en la época de Carlos V», en *Carlos V: Europeísmo y universalidad (Congreso Internacional, Granada, 1-5 de mayo de 2000)*, Madrid, Sociedad Estatal para la conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, vol. 4, págs. 129-158.

<sup>66</sup> Juan Torres Fontes, «Genoveses en Murcia(siglo XV)», *Miscelánea Medieval Murciana*, vol. 2, 1976, págs. 69-168. Ángel Luis Molina Molina, «Mercaderes genoveses en Murcia durante la época de los Reyes Católicos (1475-1516)», *Miscelánea Medieval Murciana*, vol. 2, 1976, págs. 277-312.

<sup>67</sup> Mari Carmen Peiró Mateos, *El comercio y los comerciantes en la Murcia de finales de la Edad Media*. Murcia, Universidad de Murcia, 1990, tesis de licenciatura.

<sup>68</sup> En 1600, tras la muerte de Julián Junge, su viuda, doña María de Aillón y Bolea, dio poder a Juan de Gamboa, contador, a Bartolomé Álvarez de Prado, procurador en Madrid, y a Vicente Baleriola, solicitador de causas en Madrid, para pleitos que tenía su marido con el proveedor de armadas Miguel de Oviedo, por la pérdida de su navío el Ganducio, que habían quemado los ingleses cuando venía de Orán (AHPM, Prot. 5359, fs. 302v-304v, 30-10-1600). Poco antes fletó el navío el Grifón a Juan de Mendiola para que su hermano Pedro Esteban de Mendiola cargara 2000 fanegas de trigo en Mazalquivir y fueran llevadas a Génova (AHPM, Prot. 5359, fs. 348r-350r, 22-10-1600). Julián Junge proporcionó grandes cantidades de trigo y vino para galeras y fronteras en 1598 (AHPM, Prot. 5167, 6-3-1598).

participación de algunos regidores de Cartagena<sup>69</sup>. Pero además estos comerciantes se encontraban en una situación privilegiada para realizar un comercio directo con plazas europeas: no es causal que el patrón genovés Benedetto Ganducio, capturado por piratas ingleses y llevado al puerto de Tolón, procediera de Orán y llevara su embarcación cargada de trigo norteafricano<sup>70</sup>. Berbería se convirtió en una más de las escalas de sus rutas comerciales, como la de las islas de Cerdeña y Sicilia<sup>71</sup>, en dirección a Venecia. Los genoveses intervinieron en el comercio con Orán, en competencia con los castellanos, ya directamente (así Octavio Corvari en 1600<sup>72</sup>, por ejemplo), o indirectamente, a través de seguros<sup>73</sup>, o de préstamos<sup>74</sup> y asientos<sup>75</sup>. Si en un principio su participación en el comercio directo con Berbería no fue tan destacada como la de los naturales, en los años 1615-1635 había cambiado dicha situación, tal como se aprecia en los asientos realizados con ellos ya para aprovisionar de trigo a Orán<sup>76</sup>, aceite para la ciudad o para suministro de trajes a los soldados del presidio<sup>77</sup>. Estos comerciantes no se especializaron sólo en productos manufacturados, sino que satisficieron las demandas de alimentos más o menos *exóticos* para la población norteafricana: de esta manera el bacalao o el atún, que resultaban relativamente baratos en Cartagena, por su fuerte relación con el comercio atlántico, serían también reenviados hacia Berbería.

---

<sup>69</sup> Bautista Mateo, patrón de la saetía San Francisco, la fletó en 1599 al regidor Antonio de Sepúlveda, en nombre del duque de Medina Sidonia, para llevar de Orán a Sanlúcar 2.500 fanegas de cebada (AHPM, Prot. 5173, fs. 123r-124r, 21-10-1599).

<sup>70</sup> Archivo di Stato de Génova, leg. 1869, sn, 10-7-1597, f. 150v, el duce de Génova a Enrique IV.

<sup>71</sup> El bretón Julián Junge introdujo paños segovianos y adquirió trigo, en transacciones con Tomás Pichori, de Caller, los jurados de Cerdeña y Lorenzo Burlamaqui y compañía, de Palermo, donde compró grandes cantidades de trigo para abastecer la ciudad de Sevilla, a pagar en las ferias de Plasencia: Vicente Montojo Montojo, «Mercados y estrategias mercantiles en torno a Cartagena en el siglo XVI y primera mitad del XVII: un microanálisis», *Cuadernos del Estero*, núm. 7-10, 1992-1995, págs. 143-202, 157-160.

<sup>72</sup> Octavio Corvari dio poder a Miguel Ponce de León, vecino de Orán, para cobrar de Antonio Baero, genovés residente en Orán, lo procedente de esclavos, cera y corambre que le había enviado desde Orán y del dinero que él le había remitido (AHPM, Prot. 5359, f. 279, 4-10-1600).

<sup>73</sup> Jerónimo Diguero y Juan Agustín Langueto, genoveses, vecino y residente de Cartagena, dieron poder a Juan de Mendiola, regidor y depositario general de Cartagena, para cobrar el seguro en Alicante y otras plazas a los aseguradores de la lana y cueros vacunos que se cargaron en Orán sobre la polacra Nuestra Señora del Rosario (patrón Onorato Gazán) para llevar a Génova, a Juan Bautista Diguero, pues la tomó Morato Arráez y hubo que rescatarla (AHPM, Prot. 5359, fs. 313v-314r, 5-11-1600).

<sup>74</sup> En 1636 Diego Corvari, como administrador de los herederos de Iácome Corvari, daba poder a Francisco de Meneses, guardamanjer real, para cobrar los 500 ducados que Iácome había prestado al rey en Orán, a través del pagador Antonio López de Recalde, y otros 4.746 reales que él había prestado (AHPM, Prot. 5300, fs. 327r-328v, 7-X-1636).

<sup>75</sup> Juan Bautista Lamberto apoderó a Lucas Maldonado, residente en Madrid, para cobrar 24.000 reales que el rey le debía por venderle por asiento 17.600 fanegas, que entregó en Orán en 1631, y para que se hiciese compensación con los 20.000 reales que él debía al rey por la licencia para sacar 10.000 fanegas de trigo del Reino de Murcia (AHPM, Prot. 5300, f. 351, 27-X-1636).

<sup>76</sup> Beatriz Alonso Acero, op.cit., págs. 138 y 361. Los mencionados en esta última en relación al asiento de 1616-1617 para provisión de trigo (Juan del Poyo, Bartolomé Baldasano) son en realidad de Cartagena.

<sup>77</sup> AHPM, Prot. 5419, f. 71v, 16-4-1630: el propio Juan del Poyo, como fiador del oraní Xacinto de Peche, tuvo que hacer frente al abasto del aceite este año ante el incumplimiento de su socio.

La fuerte retracción del comercio francés a partir de 1635 debió reforzar la primacía de los genoveses en el comercio con la plaza norteafricana, y singularmente de la familia Lanberto, comercio que se confirmó y reforzó con la consecución de diversos asientos. La familia estaba bien relacionada con la comunidad comercial local, ya que a principios de la década habían mantenido fuertes contactos con Salvador Díaz. Tanto Juan Bautista Lamberto, quien ya había participado a pequeña escala en el tráfico de esclavos<sup>78</sup>, como su hermano Ernesto, debieron ser plenamente conscientes de las posibilidades que aún ofrecía el comercio con el norte de África, así que centralizaron sus compras en un tercer hermano, Agustín, que pasó a residir a Orán. Así, si el primero le encargaba que adquiriera “todos los esclavos y esclavas que le pareciere, dátiles y otras cualesquier mercaderías que al susodicho le pareciesen, al contado o fiado, y remitírselas a esta ciudad en cualesquier navíos, con licencia de las personas que la puedan dar”, el segundo le asignaba 5.076 reales que el patrón Gregorio le entregó “en tantas mercaderías por cuenta del otorgante y con tres piezas de paño que le remite, la una de color canelado, con 58 varas, otro de capa de rey con treinta varas, otra cabellado, con treinta varas, y 30 quintales de arroz, que todo lo manda con el bergantín” para que comprara “esclavos, çera y otras mercaderías”<sup>79</sup>. Agustín Lamberto debió centrar parte del comercio con la Península, ya que en fechas próximas Leandro Báez de Padilla pretendió cobrar de él 4.900 reales, para lo que dio poder a Pedro de Cañas, regidor de Orán y familiar del santo Oficio, en lugar del alférez Felipe de Figueroa, “dejándolo en su honor y buena fama”<sup>80</sup>.

Como se puede ver los productos que importaron estos grandes comerciantes fueron los ya vistos para el tráfico regional, pero en una escala diferente. Además las disponibilidades financieras de los mercaderes les permitían orientar de manera oportunista sus recursos hacia mercancías coyunturalmente más rentables, como sucedió con el trigo, importado y exportado en grandes cantidades según las necesidades locales, como hizo Juan Bautista Lamberto con trigo de Orán para Lisboa<sup>81</sup>, o como hicieran determinados personajes alicantinos (Francesc Pasqual de Mingot, Pablo Salafranca) muy ligados a su comercio<sup>82</sup>.

## CONCLUSIONES

Como punto de partida hay que contar con el alto interés que representa el estudio de las relaciones comerciales entre el Levante castellano y Orán, aunque

<sup>78</sup> AHPM, Prot 5421, sin f., 3-8-1635.

<sup>79</sup> AHPM, Prot. 5327, f. 139v, 24 y 25-5-1635.

<sup>80</sup> AHPM, Prot. 5279, f. 175v, 10-9-1635.

<sup>81</sup> AHPM, Prot. 5327, f. 84, 7-4-1635: escritura de flete del navío *San Martín*, de 65 toneladas, del patrón Mathieu Breton; escritura de flete del navío *La Lucrecia*, de 50 toneladas, del patrón Jacques Jobrea-Le Blay.

<sup>82</sup> V. Montojo Montojo, «El comercio de Levante durante el valimiento del Conde Duque de Olivares (1622-1643)», *Revista de Historia Moderna*, núm. 24, 2006, págs. 459-486.

fuera una ciudad que era en realidad un presidio español (de él formaba también parte el puerto de Mazalquivir), dada su influencia en el Magreb o Norte de África occidental, por lo que supuso de contacto en el Mediterráneo entre el norte cristiano y el sur musulmán.

Hubo una gran cantidad de relaciones comerciales, pero a diversos niveles, pues Cartagena integró Orán en un mercado regnícola y en otro más amplio, con una relativa dependencia de la capacidad mercantil de Cartagena<sup>83</sup>. En Orán, y a través de esta ciudad en Berbería, se buscó tanto el aprovisionamiento de productos básicos (cereales, corambre), como el de productos suntuarios (cera, dátiles, esclavos), pero todos considerados necesarios, a cambio de dinero, de la provisión de alimentos y salarios de la guarnición española y de tejidos y ropa.

El tráfico marítimo fue relativamente frecuente (lo debía mantener por lo menos un transporte-correo con cierta periodicidad, pero los gobernadores de Orán se quejaron a veces de su retraso) y sobre todo importante para el comercio de Cartagena y Alicante.

Pero para este comercio fue significativo en el sentido del grupo social de hombres de negocios, mercaderes, vendedores ocasionales y transportistas, que hubo de ponerse de acuerdo en que cada uno de sus componentes cumpliera sus funciones adecuadamente. Junto al gran riesgo que suponía cruzar el Mediterráneo desde Alicante o Cartagena hasta Orán, a causa sobre todo del peligro del corsarismo berberisco y holandés (este último en el periodo en el que nos centramos, el reinado de Felipe IV) y menos de los temporales, el comercio en Orán ofrecía grandes posibilidades de beneficios, tanto por la demanda de determinados productos como por las diferencias de precios, y también por las oportunidades de negocio con los judíos de Orán, los únicos de esta raza que fueron tolerados en España hasta su expulsión en 1669, con excepción de los financieros a los que recurrió el conde duque de Olivares.

El interés por el negocio con ellos estuvo bien reflejado en la asociación entre ingleses de Cartagena y oraníes y judíos de Orán y Madrid. Los primeros eran en realidad unos pocos, pero significativos porque pudieron aprovecharse del vacío dejado por los mercaderes bretones de Saint Maló y sustituirles en determinadas actividades, como el abastecimiento de pescado salado, pero también de productos fundamentales para la guerra (el azufre) y en el acceso a la sal mediterránea. Quizá vinieran a constituir esa avanzadilla de las comunidades atlánticas (bretones, flamencos, holandeses, irlandeses) que fue precisamente en esta época cuando se implantaron definitivamente en el Levante español, a pesar de que los que predominaban realmente eran los italianos, en especial los genoveses y en menor medida los venecianos. A todos estos grupos les era de utilidad el transporte marítimo de Orán a Cartagena y el terrestre desde Alicante o Cartagena a Madrid, pero también la

---

<sup>83</sup> En 1648 había dificultades para desplazarse entre la península y Orán: AGS, GA 1700, sn, 3-9-1648, don Joseph de Sotomayor al secretario Juan Bautista Orbea Urquiça.

posibilidad de compensar el retraso en los pagos de los asientos militares (en relación a la provisión de armadas y fronteras o presidios), con las licencias para sacar trigo de Orán con destino a Andalucía e Italia, o con la demanda de productos exóticos en Madrid.

Esta confluencia de intereses comerciales y militares podría explicar que su complejidad atrajera a individuos tan heterogéneos, y más teniendo en cuenta que la guerra de los Treinta Años se extendió entonces a múltiples frentes (en 1625 a Inglaterra, en 1628 al norte de Italia, en 1635 a Francia y en 1640 a Cataluña y Portugal), y que estos dieron lugar a limitar las relaciones comerciales con los enemigos, a la llamada guerra económica (embargos, corsarismo), pero también al desplazamiento de aquellos que no aceptaron una fácil alineación (algunos ingleses e irlandeses católicos lo hicieron con España, no con Inglaterra)<sup>84</sup>.

---

<sup>84</sup> R. Blanes Andrés, «El comercio marítimo de Alicante hacia Valencia en el segundo cuarto del Seiscientos (1626-1650)», *Revista de Historia Moderna*, 26 (2008), págs. 275-302. Este texto tuvo su origen en el Seminario África del Norte en los siglos XVI y XVII, 2001, organizado por: Universidad de Alicante, casa de Velásquez, EHESS (París) y CSIC (Madrid) y ha sido actualizado en marzo de 2009. El trabajo de Vicente Montojo forma parte de los proyectos de investigación Naciones y Comunidades: perspectivas comparadas en la Europa Atlántica (1650-1830), ref. HUM 2006-01679, y DynCoopNet (Dynamic Complexity of Cooperation-Based Self-Organizing Commercial Networks in the First Global Age) de la European Science Foundation, Ana Crespo Solana dir. La investigación de José Javier Ruiz Ibáñez se hace dentro del Proyecto Par le ministère de la sainteté du pape & du Roy Catholique. Los católicos radicales franceses, la Liga y la Monarquía Hispánica (1585-1610). Ministerio de Educación y Ciencia-FEDER, HUM2005-04125. Y de la Red Columnaria: Red Internacional de Coordinación de Estudios sobre las Fronteras de las Monarquías Ibéricas en los siglos XVI y XVII, con financiación de la Fundación Séneca de Murcia.

