

PRÁCTICAS MERCANTILES EN EL TRÁFICO MARÍTIMO DEL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL (1620-1650): NAVES NÓRDICAS Y GALERAS EN LA ARTICULACIÓN COMERCIAL DE LAS COMPAÑÍAS DE NEGOCIOS¹

Sea trade and merchant practices in the western Mediterranean (1620-1650): Nordic vessels and galleys articulating business companies' commerce

Josep SAN RUPERTO ALBERT 

Universitat de València
jose.ruperto@uv.es

Fecha de recepción: 14/12/2020
Fecha de aceptación: 19/05/2022

RESUMEN: La navegación mercantil en el Mediterráneo occidental de la primera mitad del siglo XVII ha producido una amplia discusión historiográfica. Los historiadores han querido captar los cambios estructurales que dieron paso a una realidad de tensiones y colaboraciones por la hegemonía

1. Este trabajo ha sido posible gracias a un contrato postdoctoral de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana, en el programa APOSTD2018 financiado por el Fondo Social Europeo que me permitió desarrollar una estancia de investigación en la University of Exeter. Agradezco los comentarios y sugerencias realizados por María Fusaro para mejorar el texto, así como a los participantes que comentaron algunas ideas que presenté en el congreso de la European Business History Association (Ancona, 2018). El presente trabajo se vincula al Proyecto de Investigación «Privilegio, trabajo y conflictividad. La sociedad moderna de los territorios hispánicos del Mediterráneo Occidental entre el cambio y las resistencias» financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y la Agencia Estatal de Investigación, con referencia PGC2018-094150-B-C21.

de diferentes potencias, comprender a los múltiples actores participantes y examinar la complejidad marítima del periodo. En esa línea, el presente trabajo centra su atención en analizar las relaciones entre las compañías mercantiles mediterráneas y los transportistas marítimos en los años treinta del siglo XVII. Por ello se plantean dos importantes fenómenos que arrojan luz sobre las transformaciones marítimas del Mediterráneo: (1) la «mediterraneización» de la navegación nórdica, que se analiza en este trabajo con los contratos de negociantes mediterráneos de barcos ingleses y neerlandeses; y (2) el uso de las galeras de la Monarquía Hispánica para transportar productos comerciales de magnates mercantiles. El artículo problematiza el tráfico marítimo a partir de la actividad de los propios mercaderes. Ello es posible por un acercamiento al estudio de caso de las compañías Cernezzi y Odescalchi y el análisis de su correspondencia mercantil.

Palabras clave: mercaderes mediterráneos; naves nórdicas; siglo XVII; fletes; galeras.

ABSTRACT: Merchant navigation in the western Mediterranean during the first half of the 17th century has produced a wide historiographical discussion. The aim of historians has been capturing the maritime complexity of its actors and the structural changes that assembled a reality of tension and collaboration. This work focuses its attention on analysing the relationships between Mediterranean mercantile companies and the maritime transport distributors in the thirties of the 17th century. Two important phenomena are addressed that explain Mediterranean transformations: (1) the inter-Mediterranean navigation of Nordic ships analysed over merchant companies' contracts to English and Dutch vessels; and (2) the use of Galleys of the Monarchy of Spain to transport the mercantile magnates' goods. The paper problematizes maritime traffic through merchant's activities. It is possible by working with a case study of the Cernezzi and Odescalchi companies and analysing their commercial letters.

Keywords: mediterranean merchants; nordic vessels; 17th century; freights; galleys.

1. INTRODUCCIÓN

Las actividades marítimas en el Mediterráneo del siglo XVII han gozado de un renovado interés por parte de la historiografía internacional en las últimas décadas. Se ha desvelado el dinamismo de los agentes que participaron en el comercio, así como

los intercambios y las conexiones en momentos de crudeza económica y dificultad política para las potencias meridionales europeas ante la expansión de los grandes imperios de Europa del Norte (Fusaro, Omiri y Heywood, 2010; Fusaro, 2015; Herrero Sánchez y Kaps, 2017; Calafat, 2019). El prolijo debate sobre la manida crisis del siglo XVII se ha revitalizado gracias a los estudios de caso que matizan las reglas generales de decadencia sin paliativos en el Mediterráneo occidental del Seiscientos. Los nuevos estudios se focalizan en centros urbanos y portuarios, en actividades productivas y en los emprendimientos y redes mercantiles (Caracausi y Jeggle, 2014; Muñoz Navarro, 2017). Estos han dialogado sobre la reestructuración de las rutas comerciales, la competencia y colaboración entre los «hombres del mar» o las políticas marítimas y legislativas de las diferentes monarquías y repúblicas que incidieron, a través de sus decisiones, en la configuración de un tráfico marítimo que, pese a su gran complejidad, es cada vez más posible delinear con cierta claridad.

En esa línea, pretendemos analizar cómo algunas firmas comerciales del Mediterráneo occidental desarrollaron sus operaciones en la economía marítima durante la primera mitad del siglo XVII y clarificar la contratación y uso de los recursos navales disponibles en este mar. El análisis parte de compañías comerciales mediterráneas que dirigieron negocios entre los principales puertos del Mar Interior. Se delimitan dos fenómenos sugestivos a partir del análisis de determinados fletes de las compañías analizadas. En primer lugar, hemos centrado la atención en el fenómeno de la «mediterraneización» de la navegación nórdica, es decir, de qué forma las compañías mediterráneas buscaron y contrataron buques mercantiles ingleses y neerlandeses para transportar sus productos entre puertos del mar Mediterráneo occidental durante la primera mitad del siglo XVII y cómo la contratación de estos servicios provocó la consolidación de un fenómeno de operaciones marítimas intermediterráneas guiadas por las naves nórdicas. En segundo lugar, hemos examinado el uso de las galeras de la Monarquía Hispánica para transportar productos comerciales — más allá del transporte de la plata — pese a que estas prácticas estuviesen en algunos casos prohibidas.

El examen de las relaciones entre las compañías de negocios y estos transportistas marítimos nos permite observar las tensiones entre las diferentes comunidades que operaron en el Mediterráneo y nos ayuda a captar las interacciones y la cooperación entre agentes de diversa índole. Con este estudio pretendemos enriquecer el debate sobre problemas tan amplios como la integración de las naves inglesas y holandesas en el Mediterráneo, la seguridad marítima y la confianza mercantil. En definitiva, en este texto nos proponemos estudiar las interacciones comerciales en la articulación del transporte marítimo en un mercado definido por la historiografía como una «messy reality of the market place» durante el siglo XVII (Greene, 2003: 42-71).

Alcanzar estos objetivos es posible gracias al vaciado de la correspondencia comercial de firmas de emprendedores como la de las compañías de los Cernezzi y

Odescalchi ², que en algunos momentos estuvieron asociadas con las importantes sagas mercantiles de los Durino, Pestalozzi, Rezzonico o Sobregondi. El caso de estudio de las compañías de negocios de los Cernezzi y Odescalchi resulta sugerente porque comenzaron sus negocios a finales del siglo XVI, experimentando su expansión durante el primer tercio del siglo XVII. Abrieron sedes comerciales en Génova (1590), Valencia (1604), Núremberg (1604), Venecia (1619) y Alicante (1622). Sus compañías distribuyeron mercancías entre los mercados europeos y globales y no estuvieron especializadas en un producto determinado, como era habitual durante el periodo. A pesar de esto, destacaron en el suministro de algunas mercancías, como las sedas de Italia del Norte, las manufacturas textiles del círculo de Suabia y la lana castellana; el trigo de Sicilia y Cerdeña, aunque en algunas ocasiones importaron remesas bálticas; la plata transportada en la ruta Barcelona-Génova; o los productos globales como las especias asiáticas y el mercurio centroeuropeo.

Entre los roles principales de la compañía de negocios identificamos la redistribución de los productos anteriormente citados. También se implicaron en los sistemas productivos de algunos manufacturados, aunque sus beneficios emergían por la gran capacidad de conectar puntos de media y larga distancia y conseguir artículos de gran calidad para servir a sus importantes clientes. Las compañías mercantiles Cernezzi y Odescalchi no dispusieron de una flota propia, como sí lo hicieron algunas de las grandes casas genovesas durante ese siglo y, por ello, tuvieron que fletar naves para la distribución de productos, organizarse para contratar los recursos navales disponibles y entender qué rutas les interesaban. La firma comercial debió recopilar la información en las diferentes escalas y tener un trato personal con los capitanes de las naves con la finalidad de reducir los costes de transacción, una tarea compleja visto que sus redes se expandieron entre múltiples nodos cosmopolitas comerciales como Sevilla o México, Nápoles o Palermo y Ámsterdam o Amberes (San Ruperto Albert, 2019a).

La nómina de capitanes contratados es verdaderamente amplia, aunque en este estudio subrayamos el uso de naves mercantiles inglesas y neerlandesas, así como la utilización de las galeras al servicio de la Monarquía Hispánica. Gran parte del debate sobre la hegemonía marítima en el Mediterráneo occidental ha girado en

2. Se utiliza el plural, firmas de los Cernezzi y Odescalchi, porque estas familias constituyeron varias empresas en forma de *accomandita* en diferentes plazas. Cada una de las empresas tenía una duración de entre 3 y 5 años y era posible renovarlas. En cada firma participaban más agentes, pese a que la base fundacional recaía en miembros con apellidos Cernezzi y Odescalchi, especialmente en el caso de Génova y Venecia. ASRo, FO, I C 2, n.º11 y n.º16 (primer registro de cartas de la firma en Génova, 1589); ARMOCo, FO, caja 250 (constitución de la compañía de Núremberg en 1613 y constitución compañía de Venecia en 1619); ASRo, FO, X B 6 (constitución compañía de Alicante en 1622); la primera referencia de los Cernezzi en Valencia fu en 1604 según Castillo Pintado (1956).

torno a la aparición y el establecimiento de las embarcaciones de los países del norte de Europa durante la primera mitad del siglo XVII, en virtud de lo cual nos proponemos comprender de qué forma los agentes económicos con sedes en este mar fletaron estas embarcaciones. Añadir a este fenómeno el uso de las galeras hispánicas por parte de las compañías mercantiles mediterráneas es interesante por un doble factor. En primer lugar, porqué las galeras, con un claro objetivo de defensa militar, atacaron a naves enemigas que transportaban mercancías para y del Mediterráneo, lo que generó no pocos conflictos. Por otro lado, las mismas galeras sirvieron para el tráfico mercantil en algunas ocasiones, un fenómeno mucho más difícil de observar en las fuentes clásicas para el estudio del comercio y que aparece reflejado en la correspondencia privada de las compañías.

En ese sentido, queremos subrayar que la colección documental con la que hemos trabajado merece especial atención: esta se distribuye entre archivos de Como (Milán), Venecia y Roma³. Una gran parte de las relaciones entre los mercaderes y los capitanes de barcos aparecen en la correspondencia de la compañía mercantil. A partir de esta fuente podemos aproximarnos al proceso de toma de decisiones sobre la contratación e intentar reconstruir algunos de sus pactos. La correspondencia nos permite observar un panorama contractual más amplio, ya que nos muestra contratos realizados desde diferentes puertos y con agentes múltiples, con los que, en ocasiones, ni siquiera se llegó a firmar un contrato de flete. Si solamente analizáramos documentación notarial de un puerto no sería posible comprender la gran red que desplegaban estas compañías para contratar transporte marítimo. También hemos cruzado la correspondencia con algunos registros notariales venecianos en los que aparecen contratos entre las compañías de los Cernezzi y Odescalchi y los capitanes. Aunque los pactos seleccionados no son abundantes, nos permiten entender las capitulaciones a las que llegaron y observar el fenómeno de «mediterraneización» de la navegación nórdica desde un punto de vista complementario a la correspondencia.

Estos cruces documentales ayudan a entender la actividad de las empresas desde su mismo corazón y ponen de relieve el activo rol de las compañías mediterráneas en la construcción de relaciones entre diferentes actores marítimos disponibles durante el periodo. La aproximación metodológica de este estudio es deliberadamente cualitativa, usando el caso de estudio de las compañías de los Cernezzi y Odescalchi, ya que su valor heurístico nos ofrece la oportunidad de comprender la capacidad de

3. Se indican las referencias de archivo: Archivio di Stato di Roma [ASRo], Fondo Odescalchi [FO]; Fondo Odescalchi Bracciano [FOB]. Archivio di Stato di Venezia [ASVe], Notarile Atti; V Savi alla Mercanzia. Archivio Raimondi-Mandica-Odescalchi di Como [ARMOCO], Fondo Odescalchi [FO]. Archivo General de Simancas [AGS], Estado. Archivo de la Corona de Aragón [ACA], Consejo de Aragón.

los negociantes para activar el proceso de toma de decisiones en la contratación de fletes, entre los que hemos destacado a los nórdicos y las galeras de la Monarquía. También nos permite acercarnos a las habilidades prácticas que tuvieron para ordenar las operaciones marítimas en un mar que puede parecer enmarañado, pero que estos agentes gestionaron de forma ágil y activa.

Este artículo está organizado en cuatro apartados que se vinculan entre sí. En primer lugar, presentamos el intenso debate historiográfico respecto al transporte marítimo mediterráneo y las tensiones que generó entre las naves comerciales inglesas, neerlandesas y las galeras hispánicas. En segundo lugar, nos aproximamos a los casos en los que las compañías comerciales contrataron con agentes nórdicos, para posteriormente abordar los contratos y las tensiones entre potencias y mercaderes que surgieron a partir del tráfico marítimo de las galeras de la Monarquía Hispánica. En último lugar, concluimos el trabajo con algunas reflexiones sobre la complejidad de las relaciones comerciales en el Mediterráneo occidental de la primera parte del siglo XVII.

2. COMERCIAR EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL DEL SEISCIENTOS: UN VIVO DEBATE HISTORIOGRÁFICO

La navegación en el Mediterráneo occidental ha sido objeto de constantes y numerosos estudios que han problematizado la cuestión de la hegemonía marítima durante la primera mitad del siglo XVII. Cabe señalar que los grandes cambios mundiales que se produjeron durante este periodo afectaron profundamente a los mercaderes mediterráneos. Entre las líneas maestras destaca el estudio del ascenso de los puertos atlánticos, la abundante llegada al Mediterráneo de naves neerlandesas e inglesas y las intensas guerras marítimas durante los diferentes conflictos bélicos europeos, en especial en el contexto de la Guerra de los Treinta Años. Estos fueron algunos problemas a los que tuvieron que enfrentarse aquellos que usaban el mar como canal para sus negocios y como vía de comunicación e información (Candiani y Lo Basso, 2010).

A finales del siglo XVI la industria naval holandesa comenzó a construir naves más ligeras y económicas, capaces de navegar a una velocidad mayor y más segura en las largas distancias (Unger, 1980: 235-280). Las embarcaciones mercantiles con banderas de países del Mar del Norte en el Mediterráneo del Seiscientos era una realidad *in crescendo*, así como el volumen de sus negocios, un paradigma historiográfico que Braudel bautizó con el concepto de «la invasión de los barcos del norte» (Braudel 1953; Grendi, 1987). A partir de la tregua de los doce años los neerlandeses aprovecharon para expandir sus trayectorias marítimas y abrirse paso en las comunicaciones norte-sur, llegando también a controlar parte del tráfico de mercancías entre las costas hispánicas e itálicas. El transporte de la lana española, la

sal valenciana y balear o los granos de las islas italianas estuvo bajo su dominio hasta 1621 (Israel, 1997: 59). Durante los años veinte, los conflictos entre Felipe IV y las Provincias Unidas generaron tensiones entre los virreyes de los diferentes territorios mediterráneos de Italia y la península ibérica a causa del transporte de cereales y otros productos que transportaban los neerlandeses. Las diferentes prohibiciones de contratar naves holandesas para el transporte de trigo abrieron las puertas a ingleses y hanseáticos en el comercio costero italiano y entre España e Italia, incluso en una potencia como Génova, aliada política del rey hispánico (Israel, 1997: 133-134). Los ingleses, que se adentraron en este mar a principios de siglo, destacaron por sus compañías monopolísticas, como lo demuestra la Compañía de Levante y su importancia en los territorios venecianos y turco-otomanos. Los intercambios entre España e Inglaterra, liberados desde 1606, no tuvieron la misma importancia que los del Levante mediterráneo durante los primeros años del siglo XVII, pero los ingleses constituyeron importantes comunidades mercantiles en Alicante y Málaga desde donde gestionaron sus intereses (Martínez Ruíz, 2017: 303-323), una cuestión que ha recobrado interés los últimos tiempos.

En la última década, la historiografía ha revisado el «paradigma» de la invasión del norte en su intención de matizar el triunfo del tráfico inglés y neerlandés en el comercio mercantil mediterráneo. Esta penetración no modificó todos los comportamientos comerciales anteriores ni tampoco a sus principales protagonistas como han señalado Molly Greene (2003: 42-71) y Colin Heywood (2010: 1-45). El panorama de las relaciones en el Mediterráneo del siglo XVII fue mucho más complejo y las investigaciones más recientes señalan la capacidad de interacción, colaboración y confluencia de los agentes que participaron en ese contexto (Fusaro, 2012: 701-718; Piper y Lesiak, 2007: 10-39). Los agentes ingleses enraizaron en el Mediterráneo usando las redes preexistentes (Fusaro, Omiri y Heywood, 2010) y muchos mercaderes comerciaron al margen de las grandes corporaciones, sobre todo en la parte occidental mediterránea (Fusaro, 2015: 95-105). Precisamente, a partir de 1621 incrementó su protagonismo en el sector del transporte comercial, cuestión que ha despertado cierto interés por los historiadores que han relacionado el fenómeno con la diplomacia, las actividades consulares y su integración progresiva en algunas de las plazas comerciales (Taylor, 1972: 255; Franch Benavent, 2008: 106). Asimismo, la implantación de los ingleses y holandeses el Mediterráneo occidental también ha sido analizada desde el punto de vista de las actividades diplomáticas, del corso y la colaboración con la piratería (Velasco Hernández, 2012: 89-118; Van Krieken, 2002).

En efecto, los estudios del Mediterráneo durante el siglo XVII han cobrado un reciente interés y se han integrado en corrientes historiográficas más amplias. Muchos investigadores han estudiado las relaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo, hasta transitar hacia los estudios de historia global (Martínez Shaw, 1981;

García Espuche, 1998; Trivellato, 2009, Aslanian, 2014; Piper y Lesiak, 2015: 19-39; Herrero Sánchez y Kaps, 2017; Crivelli, 2017; Calafat, 2019). Más allá de las nuevas rutas Atlánticas y de las grandes naves que entraban y salían de este mar, en este artículo queremos presentar un fenómeno al que la historiografía ha prestado menor atención: cómo muchos emprendedores navales ingleses y neerlandeses se instalaron en el Mediterráneo occidental para ofrecer servicios inter-mediterráneos, y cómo los agentes mediterráneos actuaron de mediadores, contratistas e integradores de los nórdicos, ofreciendo una visión que se aleja de un rol pasivo de los mercaderes mediterráneos frente a los agentes «externos».

Grendi apuntó a la necesidad de estudiar la «*mediterraneizzazione* della navigazione nordica per Genova» (Grendi, 1987), de la que también se había hecho eco Israel (1982). Este fenómeno no solo debe ser visto a partir de los cambios estructurales y del conflicto por la hegemonía naval del Mar Interior, sino también a partir de un contexto que identifique las prácticas y las relaciones entre los integrantes de las actividades mercantiles y de distribución. El proceso de «mediterraneización» de las naves nórdicas estudiado desde la perspectiva de las compañías mercantiles mediterráneas pone de relieve que la parcial sustitución de las naves del Mar Interior por las del norte europeo no supuso un total desplazamiento de negocios y capitales de los agentes mediterráneos, al menos durante la primera mitad del siglo XVII, y su estudio corrobora el dinamismo mediterráneo que permaneció activo para las familias con negocios transnacionales durante el siglo XVII. Queda por entender en qué términos y con qué márgenes de beneficio se establecieron estas relaciones.

La sustitución paulatina de los operadores tradicionales del transporte marítimo por agentes nórdicos se ha puesto de relieve a partir de los trabajos de Maria Fusaro (2015: 83-84). Su estudio, más centrado en la llegada de los ingleses en el «mediterráneo veneciano», traza una historia de largo recorrido en la que el dominio marítimo inglés provocó transformaciones sociales y económicas en la parte de los territorios de la República Serenísima y del Levante Mediterráneo. Es interesante seguir la trayectoria e implantación de estas comunidades también para el Mediterráneo occidental en uno de los enclaves más importantes del comercio mediterráneo ibérico como fueron Alicante y Málaga (Martínez Ruiz y Gauci: 2008). Por ello, el rol adquirido por los ingleses y holandeses en el fenómeno de «mediterraneización» es un aspecto interesante de estudio para la primera mitad del siglo XVII y puede ayudar a entender la posterior implantación inglesa, así como el desarrollo de los territorios del Mediterráneo occidental ligados a los mercados británicos (Segarra Blasco, 1994; Valls Junyent, 2004).

En la otra cara de la moneda, la historiografía ha hecho hincapié en la vigorosa actividad de las compañías de la Europa meridional, muy competitivas y dinámicas durante el Seiscientos gracias a fórmulas empresariales como la *accomandita* o las compañías comendatarias (Lobato Franco, 1995: 83-85; Mazzei, 1999: 119; Caracausi,

2008: 283-299; Tonelli, 2012: 88-89; Ben Yessef Garfía, 2017: 391-414)⁴. También se ha puesto en valor el estímulo de algunos territorios, como el de la República de Génova, para contrarrestar su fuerza naval ante la aparición de los nórdicos en el Mar Interior (Kirk, 1996a: 407-421); así como el interés de algunos sectores de la Corona de Aragón por proponer ideas que beneficiasen el comercio, como la constitución de puertos francos en Valencia y Alicante (García Martínez, 2006; Pérez Aparicio, 1992). De igual manera se puede entender la propuesta de Olivares de constituir una compañía de comercio catalana en 1626 a semejanza del modelo holandés (Franch Benavent, 2008: 83-34).

En esa dirección podemos encuadrar la construcción de naves de las grandes potencias del Mediterráneo occidental: las galeras de la Monarquía Hispánica y las galeras genovesas. Durante los siglos XVI y XVII surgieron en las dársenas de los puertos de Barcelona y Génova graves problemas de financiación de las flotas militares de ambos poderes. El coste de estas embarcaciones es, hoy en día, objeto de debate entre los historiadores que reflexionan sobre el gasto público, la viabilidad de sus construcciones y su competitividad en un mar más concurrido (Braudel, 1955: 117-142; Kirk, 1996b: 1-13; Lo Basso, 2003; Thompson, 2006: 95-124; Lomas Cortés, 2019). Las galeras fueron una inversión militar de seguridad apoyada por los gobiernos y sirvieron para disminuir gastos de transacción a comerciantes, gracias a su función defensiva de las naves hispánicas y genovesas en el Mediterráneo. Durante la Guerra de los Treinta años y ante las ofensivas neerlandesas y francesas estas sirvieron para contrarrestar un poder político que pretendía continuar siendo hegemónico en la Europa meridional.

Las galeras hispánicas, así como las de los asentistas genoveses contratadas por Felipe IV, debían centrarse en la defensa marítima (Lo Basso, 2011: 819-346). En las ordenanzas de las galeras se instaba a transportar lo justo y necesario para la tripulación y los suministros del viaje y, excepcionalmente, se podían conceder permisos para que distinguidos mercaderes pudiesen cargar sus mercancías, a cambio del pago de las tasas requeridas (Marchena, 2010: 456). Pese a ello, en los años más duros de la guerra, tanto las galeras hispánicas como las genovesas, fletaron mercancías de un grupo de negociantes mediterráneos. Es significativo cómo los mercaderes situados en la órbita política hispana y considerados servidores a la Monarquía utilizaron estas embarcaciones a priori destinadas a la defensa militar. Los comerciantes se sirvieron de ellas para transportar productos entre España e Italia, entre los que destacaba la plata (Álvarez Nogal, 2005: 379-408; Marsilio, 2005: 101-119; San Ruperto Albert, 2019b: 780-801; Maréchaux, 2020: 47-77), aunque también otra tipología de mercancías de gran valor como manufacturas textiles, libros o diamantes. Estas

4. La «comenda» es una fórmula empresarial de organización mercantil contractual exitosa y que incluía a varios socios capitalistas.

galeras se enfrentarían militarmente a otras embarcaciones enemigas, que muchas veces también transportaban productos de los mercaderes mediterráneos, cuestión que generó grandes tensiones entre la defensa de los intereses de los mercaderes y el desamparo al que llevaron a algunos de estos.

Los dos fenómenos de transporte marítimo, el aumento de las naves nórdicas y las rutas de galeras mediterráneas durante la primera mitad del siglo XVII, son interesantes de analizar en conjunto por el uso que hicieron los mercaderes de estas embarcaciones y porque muestran la diversificación de los recursos que emplearon para implementar sus actividades comerciales. Ambos fenómenos difíciles de seguir a través de las fuentes clásicas para el estudio del comercio mediterráneo. Para su análisis nos hemos preguntado cómo los mercaderes experimentaron los cambios marítimos en su contexto a través del análisis de las prácticas de flete y de los procesos de toma de decisiones, ya que estos aparecen como los verdaderos usufructuarios de las embarcaciones. A partir del estudio de estos casos surge un punto de vista diferente del que generalmente se ha extraído de la documentación institucional. Los registros portuarios, las fuentes fiscales y las resoluciones institucionales, más estudiadas para entender los movimientos estructurales del comercio nórdico en el Mediterráneo y el armamento de las galeras hispánicas, no abordan algunas de las claves para la comprensión de un fenómeno que cabe enriquecer desde nuevos enfoques. Los registros portuarios, generalmente, anotaban la procedencia de las embarcaciones según sus banderas (Salvador Esteban, 1971; Grendi, 1987), pero las naves del siglo XVII eran espacios de convergencia de realidades «nacionales» múltiples, de carácter *transnacional*⁵. En sus misivas, los comerciantes informaron sobre los barcos atracados en los puertos, pero también sobre los que no lo hicieron; los que intercambiaron mercancías en los puertos y continuaron hacia otro destino y aquellos que llegaron a puertos secundarios. En las cartas podemos identificar a los agentes involucrados en el conjunto de operaciones marítimas, incluso aquellos que no aparecerían registrados en un contrato ante notario, con lo que observamos una historia de lo económico mucho más compleja. Surgen las enmarañadas redes que involucraron a mercaderes, financieros y capitanes, y se vislumbra un tipo

5. La historiografía ha puesto en valor el concepto *transnacional* como una categoría analítica que destaca la forma en que algunos sujetos formaban parte de redes que escapaban a su lugar de origen, a un territorio o a una identificación comunitaria concreta. La «etiqueta» ayuda a flexibilizar las categorías en las que insertamos a los individuos. Es aplicable a las épocas preindustriales, aunque existan reticencias en el uso del término «nación», por la creación de los estados nacionales en el siglo XIX. No obstante, el concepto debe ser entendido en relación con las «comunidades imaginadas» y su valor potencia estudios en los que se examinan redes sociales y grupos económicos más allá de sus afiliaciones de origen (Yun, 2014: 1-25). En este artículo se comprobará la capacidad relacional de los actores económicos más allá de sus identificaciones «nacionales».

de prácticas que no se suelen observar de cerca a partir de grandes explicaciones estructurales de las rutas comerciales. A continuación, se presentan dos de estas prácticas mercantiles, una centrada en las relaciones entre compañías mediterráneas y navegantes nórdicos y otra que se focaliza en el uso de las galeras hispánicas para el comercio y los conflictos marítimos derivados de las guerras a las que asistieron estos agentes.

3. LOS FLETES CON LAS EMBARACIONES DE LAS «NAÇIONES DEL NORTE»: FLUIDEZ RELACIONAL ANTE UNA SITUACIÓN MARÍTIMA COMPLEJA

La frecuentación nórdica en el Mediterráneo empezó a ser vista con preocupación por los embajadores hispánicos destinados en Génova y otros puertos, incluso antes de la tregua de los doce años con las Provincias Unidas. Buena muestra de ello nos la ofrece el embajador de Felipe III en la capital ligur, Juan Vivas de Cañamás, a inicios del siglo XVII, cuando apuntó que en Génova «sienten mucho las naçiones del norte se bayan apoderando deste mar y que llevan tan grande suma de dinero como llevan»⁶. Señalaba Fernando de Borja al Consejo de Aragón que estos importaban «mercaderías de enemigos y herejes» y también de «infeles»⁷.

La convulsión política y religiosa y las consecuencias económicas fueron especialmente intensas desde la finalización de la Tregua de los Doce Años entre la Monarquía Hispánica y las Provincias Unidas, así como a partir del inicio de la Guerra de los Treinta Años (Israel, 1996: 39-48; Israel, 1989: 125-136)⁸. Se añadía una amplia literatura jurídica en contra de estos contratos, con la prohibición de Gregorio XV de comerciar con «herejes» en 1622 (Zunckel, 2007: 231-256), sumada a la alerta de los embajadores hispánicos señalada o a las diferentes declaraciones de guerra y consiguientes prohibiciones de tratos con «enemigos».

Pero cabría diferenciar entre los discursos de los agentes políticos y la experiencia práctica de los hombres de negocios en el Mediterráneo, quienes utilizaron las naves del norte durante el período. Se va a comprobar cómo, a pesar de la mala prensa que podían tener los nórdicos, las compañías de los Cernezzi y Odescalchi, entre otras, se relacionaron con diferentes agentes que pertenecieron a múltiples entornos culturales y políticos. En los años treinta del siglo XVII encontramos una intensa actividad contratista de estas compañías con los ingleses, como se va exponer a continuación.

6. AGS, *Estado*, leg. 1434, 16. (1607-III-12).

7. ACA, *Consejo de Aragón*, leg. 74, n. 3 (1604-III-26).

8. Cabe señalar que entre 1621 y 1647 estuvo vigente el embargo comercial hispánico a los holandeses, dejando un mayor protagonismo a los ingleses, pese a que entre 1625 y 1630 se libró la guerra anglo-española.

Las rutas inter-mediterráneas nórdicas y los fletes de compañías locales

Las naves partidas de Inglaterra con ruta hacia el Mediterráneo atracaban en Lisboa, Cádiz o Sevilla antes de entrar en el Mar Interior, provocando el incremento de comunidades mercantiles inglesas en estos centros y convirtiéndolos en espacios realmente cosmopolitas durante el siglo XVII, donde los Cernezzi y Odescalchi centraron sus intereses. No obstante, muchas de estas naves llegaban al Mediterráneo desde el Atlántico cargadas con mercancías globales contratadas por y para mediterráneos (Crivelli, 2017). En 1634 el capitán inglés Robert Moltom atracó su nave *San Giorgio* en Génova llegada desde Lisboa, con 31 cajas de azúcar y 41 sacos de pimienta negra a nombre de la compañía Castelli de Florencia. Las mercancías se trasladaron a la nave *Sansón* para viajar mediante cabotaje hacia Livorno⁹. En otra carta de 1639 la compañía de Génova pedía a Nicolò Bonacorsi, su agente italiano en Lisboa, que se embarcaran mercancías con las naves que considerasen más oportunas, sin importar la nación originaria: «et le robe havesti di inviare le addirizzarete qui [a Génova] o a Livorno [...], con le occasioni si offerirano di nave inglese, amborghese o d'altre nationi secondo a voi parerà a proposito, con darne avviso»¹⁰. En estos casos, mercancías globales, como la pimienta o el azúcar, se introducían en el Mediterráneo a través de agentes de redes italianas que conectaban el Atlántico con el Mar Interior ya desde el siglo XVI y que conservaron el capital en sus manos, aunque pagaron los del transporte a las «naciones del norte» de Europa (Crivelli, 2017).

Entre los fenómenos marítimos más interesantes resulta el uso de las naves inglesas y neerlandesas en el mismo mar. Los locales contrataron naves para transportar mercancías entre las costas italianas, las islas occidentales y la costa mediterránea de la península ibérica. El control y el conocimiento de las redes que se engarzaban mediante los contactos de los capitanes de las naves con las compañías analizadas ofrece la posibilidad de entender la fluidez de estas relaciones¹¹. Algunos barcos ingleses perseguían la oportunidad de contratar fletes en el Mediterráneo y, de hecho, hemos encontrado registros de contratos formalizados por compañías de negocios

9. ASRo, *FOB*, XXXII F 7. (1634-I-13).

10. ASRo, *FO*, II D 3. (1639-X-8).

11. Como hemos indicado este no es un estudio cuantitativo. Las embarcaciones nórdicas aparecen constantemente en las misivas mercantiles consultadas y presentan un fenómeno anual ordinario. Durante los años 1622, 1635, 1637, 1638 y 1639, con la correspondencia conservada durante los meses de la primavera, hemos comprobado cómo se contrataron más naves inglesas, aunque no sin generar algunos conflictos, como veremos posteriormente. En la primavera de 1622 los Cernezzi y Odescalchi contrataron 2 naves inglesas, en 1635 contrataron 5 naves inglesas, en 1637, fueron 9, en 1638 fueron 5 y en 1639 también 5. Las naves holandesas pasaron de 2 contratadas en la primavera de 1622, a 4 en 1635, 2 en la primavera de 1637, una en 1638 y ninguna en 1639.

del entorno de los Cernezzi y Odescalchi con capitanes del norte europeo. Estos documentos registran el comercio inter-mediterráneo de las naves inglesas y se pueden seguir a través de los contratos *di nollegio* en el fondo notarial del Archivio di Stato di Venezia.

En diciembre de 1636 la compañía lanera de Francesco Cassione y los hermanos Tagliacarne, socios de los Cernezzi y Odescalchi, fletaron la nave inglesa *Mercader de Londra* del capitán Lambert Piches¹². En el contrato de flete registrado ante notario se especificaba que la nave, de 2.000 salmas, contaba con cincuenta marineros y estaba armada con veintiocho piezas de artillería para su defensa. El capitán se comprometía a navegar desde Venecia a Alicante y Cartagena con la obligación de descargar las mercancías venecianas y varios paños alemanes, y cargar lana entre Alicante y Cartagena para traerla a Venecia. En total se preveía la transacción de unas 200 balas de lana y unos 1.000 cántaros de barrilla de diferentes marcas: *fermo* y *rispetto*. Pero esta no fue la única compañía con derechos sobre la nave. El mismo día, Agostino Fonseca, un destacado mercader portugués magnate de la lana en Venecia y posible cristiano nuevo (Ruspio, 2013), pactó cargar en la misma nave unas 125 balas de lana en Cartagena para su provisión en Venecia¹³.

Las compañías estipularon con el capitán, mediante el contrato de flete, que podía atracar hasta 40 días en los dos puertos ibéricos para descargar las mercancías y embarcar la lana castellana. Se estipuló que, en caso de que quedase espacio en la nave, el capitán tenía derecho a contratar más lana, pero se debían preferir a los agentes de los *nolleggiatori* antes que a otros. Al no especificarse los nombres de dichos negociantes queda claro que Lambert Piches conocía a la perfección a los contratistas de los mercaderes y, por tanto, que este no era su primer viaje en la ruta y que ya había trabajado con estas compañías de mercaderes en Venecia. Tampoco fue la última vez que lo hizo, pues se han encontrado nuevos contratos hasta 1643¹⁴. Una vez recibida la carga, el capitán debía retornar a Venecia - «salvo giusto impedimento» y entregar las mercancías según las pólizas de carga¹⁵. Quedaba así estipulado que debía ser un viaje de ida y vuelta y, por tanto, inter-mediterráneo.

Entre otros ejemplos señalamos el del 4 de agosto de 1639. En esta ocasión la compañía Cernezzi y Odescalchi pactó con el capitán inglés Matteo Barret un viaje de ida y vuelta entre Venecia y Alicante que transportó 200 balas de lana. Los pactos fueron casi idénticos a los descritos en la anterior operación, como solía suceder con estas prácticas establecidas entre mercaderes y navegantes ingleses. De

12. ASVe, *Nottarile Atti*, 10794, f. 704r a 704v. (1636-XII-16) Notario Giovanni Piccini. Contrato de flete.

13. ASVe, *Nottarile Atti*, 10794 (1636-XII-16) Notario Giovanni Piccini. Contrato de flete.

14. ASVe, *Nottarile Atti*, 10808, f. 24r-28v. (1643-III-13). Contrato de flete.

15. ASVe, *Nottarile Atti*, 10808, f.704v-705r. (1643-III-13). Contrato de flete.

la misma forma, en 1636, Pietro Martire Cernezzi firmó un contrato de flete con la nave inglesa de Natanael Goodilat para enviar a Alicante «acciali venuti di Germania [...] Chiamelloti di Levante, li vetri fabricati qui, a Murano, et tutte le altre merci in questa città»¹⁶. En el mismo barco cargaron Genesisio Balbi, Francesco Tagliacarne, Giovanni Francesco Cassione y Giovanni Bonhomo.

La estabilización de estas rutas queda registrada en más protocolos notariales y se puede seguir de forma indirecta en las cartas comerciales de las compañías analizadas. Esta práctica fue la tónica en el transporte que intercambiaba productos centro europeos y de Italia del Norte con los hispánicos, y su práctica no se circunscribió a Venecia, sino que también se practicó desde las costas genovesas con destino a la Península Ibérica (Velasco Hernández, 2001).

En varias cartas de la compañía milanesa en Génova se comprueba cómo controlaron este tráfico y de qué forma se repetían los contratos que hemos señalado desde Venecia. En mayo de 1636 la nave inglesa *Unità* descargó 178 sacos de lana en Génova junto a otra con 49 balas de lana. En Alicante la nave *Cariola* cargó 50 sacos de lana lavada. Desde Génova se esperaban órdenes para su venta del distribuidor ibérico asentado en Granada, el ya mencionado Antonio Tagliacarne¹⁷. Se calcula que en 1637 las compañías Cernezzi y Odescalchi financiaron y gestionaron la compra de 800 balas de lana y pactaron nuevos conciertos por la cantidad de 624 más para el año siguiente¹⁸. Antonio Tagliacarne negoció con los productores granadinos la compra de lana que envió a su agente, Agostino Panesio, en Cartagena, o a los milaneses Parravicino, en Alicante. Los últimos se coordinaron con los estibadores para cargar las lanas en las naves, que se fletaron directamente por los Cernezzi y Odescalchi de Génova. Las operaciones eran costosas, como así se indicaba en la correspondencia. No obstante, los Cernezzi y Odescalchi en Génova estaban exentos de pagar derechos marítimos, por lo que las operaciones que coordinaban eran más rentables que las de otras empresas de distribución y más competitivas respecto a otros puertos. Así indicaban que «il prezzo si negotierà tutto franco a noi di dogana, che importa più de un scuto per cantaro [di lana]. Et se non fosse stato questa occasione non si sarete potuto sustentare tanto com'è seguito»¹⁹. Esta

16. Hemos analizado varios contratos en las actas notariales de Giovanni Piccini. ASVe, *Nottarile Atti*, 10795, ff. 492v-493r (1636-IX-22). La mayoría de los contratos los identificamos a partir de la correspondencia mercantil, por lo que no contamos siempre con la serie de capítulos.

17. ASRo, FO, II D 4. (1636-V-27).

18. ASRo, FO, II D 3. (1637). Recuento de varias misivas.

19. ASRo, FO, II D 3. (1638-V-4). Las compañías Cernezzi y Odescalchi pactaron con diferentes instituciones portuarias para descargar mercancías sin pagar los impuestos correspondientes, por lo que no dejaron rastro en los registros fiscales oficiales. Florencia pactó con ellos la entrada de grano «de consignarsi costi in Livorno franche a me di tutte spese». ASRo, FO, II D 4. (1643-IV-11).

compañía se erigía como la primera en ventas de Génova: «tutti li altri insieme non ne hano vendutti tanti come noi soli»²⁰.

En 1634 desde Génova se informó del tráfico marítimo a Giovanni Giacomo Durino de Milán: «La Nave *Diligenza* fece partenza per Alicante et in breve tornerà a quella volta la *Samaritana*, pure inglese, capitata qui [en Génova] avantieri, alla quale caricaremo le due balle sete lavorate numero 9 e numero 10 capitate hieri a metà con Cernezzi di Valenza»²¹. En la *Samaritana* también se cargaron una caja de Nápoles y 7 cajas de telas de Ulm²². Se comprueba como las dos naves inglesas mantenían una ruta estable entre Alicante y Génova, transportando balas de seda fabricada en Milán, telas alemanas para su venta en Valencia y productos de Nápoles, y asumían los gastos a medias con los Cernezzi de Valencia.

La nave inglesa *Il Mercader* viajó desde Génova a Sevilla pasando por Mallorca y Valencia, en 1635, para descargar en cada puerto diferentes mercancías a razón de los Cernezzi y Odescalchi de Génova²³. En Valencia depositó 29 *colli* de seda manufacturada y en Sevilla, para los Bucherelli, trajo dos balas y una caja sin especificar la mercancía²⁴. En junio de 1638 los Imbonati de Milán mandaron expedir varias balas de seda a la compañía Cernezzi y Odescalchi desde Génova a Alicante, con destino final a Madrid. Alicante fue la puerta de entrada y salida de buena parte de las mercancías de y para la Corte durante el siglo XVII.

Aprovecharon la salida de la nave *Gran Netuno*, inglesa, pero señalaban la gran concurrencia de naves «ponentinas» que había en el puerto, contando con dos naves «fiaminghe che fra 15 giorni si doveranno mettere alla vella»²⁵. En veinte días cargaron algunas balas de seda de Giovanni Jacomo Durino hacia a Alicante con la nave «*Re David*, amborghese»²⁶. En octubre del mismo año enviaron a Alicante con la nave *Esperienza*, del capitán Thomaso Davisi, inglés, 36 barriles de telas alemanas, una caja de embutidos, 42 *massetti* de oro y «argenti falzi».

También existió un tráfico que conectó Génova con Venecia y que reposaba sobre embarcaciones nórdicas. Desde Valencia, los Cernezzi indicaron que solo mandarían lana a Génova y de allí a Venecia «se vi fosse qualche nave inglese che caricasse per Venetia che sogliono fare li viaggi brevi et dove non mancarebbe buon recapito»²⁷.

20. ASRo, FO, II D 3. (1638-VI-28).

21. ASRo, FOB, XXXII F 7. (1634-I-18).

22. ASRo, FOB, XXXII F 7. (1634-I-18).

23. Podría ser de nuevo la nave *Il Mercader di Londra*, que indicamos que había hecho varios trayectos entre Venecia, Alicante y Cartagena de ida y vuelta.

24. ASRo, FO, II D 3. (1635-IV-17).

25. ASRo, FO, II D 4. F 7 (1637-VI-4).

26. ASRo, FO, II D 4. F 7 (1637-VII-28).

27. ASRo, FO, II D 3. (1628-IX-12).

Los ejemplos siguen con un flete de 327 balas de lana de Albarracín cargadas en Cartagena con destino a Venecia que pasaron por Génova con un galeón raguseo. Ante la duda de si el capitán quería continuar hasta el Adriático se indicó que «se uno de medemi galleoni non ressolveranno di seguire il viaggio per Venetia [...] non mancaranno altre occassioni buone di vassceli inglesi o fiamenghi a nolito conveniente»²⁸. En las cartas de las compañías Cernezzi y Odescalchi queda demostrado cómo este tipo de viajes respondían a una navegación inter-mediterránea de las naves nórdicas. Podemos observar a partir de los ejemplos de la correspondencia, cómo entre los motivos para contratar a estas naves, los grandes magnates del comercio mediterráneo parecían atraídos tanto por la brevedad de atraco en los puertos, como por el sistema de defensa que contenían, la capacidad de carga, y la oferta de precios más competitivos.

El análisis de la red que unía a mercaderes y a capitanes evidencia cómo en algunas ocasiones los Cernezzi y Odescalchi contrataron naves inglesas que hacían la ruta de Venecia a Alicante-Cartagena, de Génova a Alicante-Cartagena y de Génova a Venecia, y viceversa; pero los intereses sobre las mercancías se diseminaban entre agentes de diferentes «naciones». Desde los milaneses Cernezzi y Odescalchi, a los genoveses Tagliacarne, el boloñés Cassione, el cristiano nuevo Fonseca, y obviamente los laneros granadinos y los productores venecianos, alpinos y alemanes. Esta era una red articulada y en ella no prevalecían unos sobre otros, sino que existió una complementariedad. Es verdad que los nórdicos tuvieron un papel importante en la distribución marítima y su rol terminó por establecer fuertes colonias mercantiles inglesas en ciudades como Alicante o Málaga a largo plazo (Ling, 1974; Martínez Ruiz y Gauci, 2008). La red que se ha estudiado funcionó gracias al ofrecimiento de las naves inglesas para transportar mercancías e información, pero en realidad las naves «nórdicas» trabajaron en algunos momentos en el Mediterráneo para grupos de negocios instalados y con intereses económicos en el mismo Mar Interior. Los agentes se necesitaban mutuamente y no parecía existir una relación jerárquica en sus contratos, sino más bien acuerdos que articulaban un engranaje transnacional que posibilitaba el funcionamiento de los intercambios en el Mediterráneo.

A continuación, vamos a poner un ejemplo que esclarece la complejidad de los diversos tipos de vinculación que existían en un buque. Además, este ejemplo nos muestra otra de las rutas cubiertas por los nórdicos, entre el sur y el norte de Italia. En enero de 1643 los Cernezzi y Odescalchi contrataron una nave inglesa para conducir desde la Apulia, en el sur de Italia, hasta Génova, una carga de trigo. En la década de 1640 a 1650 los cargos de trigo entrados en Génova correspondían al 30% de todo el tráfico marítimo, y buena parte estaba dominado por operadores marítimos del norte europeo, en parte gracias a los beneficios fiscales que se estaban

28. ASRo, *FOB*, XXXII F 7 (1634-I-7).

aplicando desde 1590 en el puerto de Génova para las embarcaciones que llegasen con productos alimenticios, convirtiendo a Génova en la capital redistribuidora de las «vettovaglie» para Italia y España (Grendi, 1987: 323; Kirk, 1996a: 419-420). Por entonces, los ingleses habían sustituido a los transportistas neerlandeses en sus trayectos de distribución inter-mediterránea de trigo entre el norte y el sur de Italia y entre las penínsulas hispánica e itálica. El cereal de la embarcación referida se distribuiría entre Liguria, Provenza y Lombardía y el contratista fue el cristiano nuevo Juan Méndez Henríquez de Nápoles. El último contrató a la firma Cernezzi y Odescalchi para gestionar la operación desde Génova²⁹. Aprovechando la ocasión, la compañía fletó una fracción de la bodega para uno de sus clientes, Giovanni Toffetti, milanés, quien también envió algunas mercancías del sur hacia Milán.

La casa de seguros Groot de Amberes pidió un seis por ciento del valor de los artículos para asegurar las mercancías de la nave, pero finalmente la compañía holandesa de Van Axel (Van Gelder, 2009)³⁰, con casa aseguradora en Venecia, consiguió firmar el seguro gracias a una oferta más ventajosa. Pese a que la nave contaba con un capitán identificado con la «nación inglesa», las mercancías eran napolitanas, los mercaderes eran prácticamente todos milaneses, las casas aseguradoras tenían origen holandés con sedes en Venecia y el puerto de destino era Génova, una amalgama de «naciones» bastante habitual en los intercambios marítimos de media y larga distancia en esta época. Como señanala Greene: «in the messy reality of the marketplace, it is difficult to identify anything as clear-cut as «Muslim» or «French» or «Christian» trade». El comercio del siglo XVII no puede ser «encasillado» según criterios nacionales o religiosos, en parte porque «no one was in charge in the seventeenth century» (Greene, 2003: 42-71). La operación que se ha señalado, repetida en varias transacciones, respondía a un reparto de los beneficios para cada una de las operaciones implicadas en los contratos de compra venta del Mediterráneo, por lo que el capital se dividía entre un gran conglomerado de actores.

Los Cernezzi y Odescalchi, como otras compañías, persiguieron la reducción de costes referentes a las transacciones. Para ello tomaron decisiones que implicaban activar la tupida red de contactos circulantes más allá de las fronteras y conseguir la mejor información (Granovetter, 1973: 1.360-1.380; Imízcoz, 2001: 98-138; Lamikiz, 2017: 40-60). Su consolidación como contratistas dependió de su acomodada capacidad financiera en las principales plazas europeas, pues tenían agentes propios en las ferias de Novi Ligure, Piacenza, Bolzano, Verona o Leipzig³¹. También su repu-

29. ASRo, FO, II D 4. 1643.

30. La compañía estaba compuesta por Stefano van Naste y Francesco Van Axel. Registros notariales de sus compañías en Zuane Piccini: ASVe, *Nottarile Atti*, n.º 10767 (1622) y sucesivos; también en el notario Giovanni Piccini: ASVe, *Nottarile Atti*, n.º 20795 (1636) y sucesivos.

31. Las compañías Cernezzi y Odescalchi tuvieron un papel importante como agentes en las ferias de cambio que se puede seguir gracias a su correspondencia. Destacaron en las

tación, mecanismos de confianza y experiencia en el mar les permitían seleccionar a los mejores operadores (San Ruperto Albert, 2017: 416-439).

Desencuentros y colaboración entre negociantes mediterráneos y navegantes nórdicos

Pese a que se observan engranajes transnacionales que parecen fluir de forma casi espontánea, los contactos entre agentes mediterráneos y nórdicos generaron tensiones e incluso llegaron al conflicto en algunos casos, una cuestión que no puede observarse solamente a partir del análisis de los contratos de flete. Para ello las compañías comerciales y los capitanes podían activar unos mecanismos bastante conocidos y regulados —tanto legales como informales—. Los contratos de flete ante notario sellaban una protección de intereses por ambas partes, pero en algunas ocasiones decidieron activar canales informales de queja e incluso de difamación para empujar a un operador marítimo «fraudulento» hacia el ostracismo.

El 26 de abril de 1635 los Cernezzi y Odescalchi de Génova recibieron a la embarcación *San Giorgio* del capitán inglés Thomas Vanchester. La nave llegó desde Ibiza con un cargo de sal y trigo, productos transportados por los agentes nórdicos de las rutas inter-mediterráneas. En ella se recibieron varias cartas de sus socios valencianos y sardos en las que se describían varios improperios contra el capitán y su participación en un fraude: «Non sapendo noi che havesse, deto capitano, operato così male come si scrivono adesso di Valenza in fraudare grano, lo havevamo persuaso a spedirsi quanto prima»³². Indicaban que el capitán se había «mostrato poco inclinato a seguire il viaggio» que tenían contratado, por lo que se generó una situación de tensión. Los de Génova decidieron no actuar contra él en ese momento «dubitando noi di qualche bestialità come altre volte si ne visto esperienza in altri capitani della sua natione», y suscitaron dudas sobre sus buenas prácticas, no solo de este capitán inglés sino de todos los de su «nación». En cartas sucesivas los Cernezzi y Odescalchi recomendaban trabajar antes con neerlandeses que con ingleses: «essendo assai meglio trattare con essi fiamenghi che con li inglesi, massime per la fedeltà loro»³³. Los ingleses estaban usando las redes que habían usado los neerlandeses y, en este caso, los mercaderes que contrataban sus servicios parecía que no estaban del todo satisfechos. Aún así, tenían que fletar sus naves si querían trasladar grandes cantidades de productos entre determinados puertos, pese a sus preferencias.

ferias de Novi Ligure y también en otros centros de cambio. En algunos balances comerciales se observa su participación en algunas de las ferias citadas: ASRo, FO, IX G 6 (1665).

32. ASRo, FO, II D 4. (1635-IV-26).

33. Idem.

El contrato de flete del mencionado capitán se había realizado en Cerdeña y no teniéndolo a mano, los Cernezzi y Odescalchi decidieron dejarlo partir, pues no disponían de todas las herramientas para afrontar la situación de forma legal, pero sí decidieron informar del caso a sus agentes y dar aviso en Inglaterra:

Procureremo in ogni modo haverlo quanto prima [el contrato] per mandarlo, bisognando in Inghilterra a finche sii astretto per giustitia ancor che non se ne dovessi cavar cos'alcuna, non essendo ragione si aviino a simili vigliacarie e non lasseremo ancor de farli altre male opere per dar esempio ad altri, sentendone disgusto assai questo accidente³⁴.

El capitán marchó «insalutato» y los Cernezzi y Odescalchi aseguraron a sus socios que enviarían noticias de su mala praxis hacia Inglaterra y «dove intenderemo capiti»³⁵, es decir, allá dónde tuviesen noticia de su atraco. Dudaron recuperar su inversión, pero su estrategia se basó en mandar cartas para pedir explicaciones y para «svergognarlo maggiormente che veramente simili vigliacarie non sono comportate fra barbari»³⁶. La idea del bárbaro en los negocios situaba al inglés frente a unas actitudes «civilizadas» que ellos se otorgaban en la praxis comercial.

Las mercancías descargadas por el inglés se volvieron a cargar en la nave *Il Tigre*, de Guglielmo Joris, capitán neerlandés, que los Cernezzi y Odescalchi habían contratado para sus próximas operaciones³⁷. De hecho, se presentaba a Guglielmo Joris «amborghese o sii fiamengo [...] è homo di valore» como la antítesis en las prácticas comerciales «bárbaras» de Thomas Vanchester. Se pueden subrayar dos cuestiones interesantes de este pasaje. Por un lado, los flamencos no terminaban de estar bien definidos, no se determinaba si eran de las Provincias Unidas del Norte o si provenían del sur. En la Venecia de 1630 no se diferenciaba el origen y la mayoría se definían como «fiaminghi», aunque en la correspondencia aparecen algunas referencias a los «olandesi». Según Van Gelder (2007) estos formaron parte de un conglomerado mercantil que cooperaba a diferentes niveles económicos y sociales y entendemos que los Cernezzi y Odescalchi los vieron como parte de una comunidad. De hecho, sorprende cómo se indica que podía ser de Hamburgo. Los comerciantes de las ciudades hanseáticas experimentaron una entrada al Mediterráneo al finalizar la tregua de los doce años (Israel: 1982, 131). Ingleses y hanseáticos se apropiaron de parte del transporte costero italiano lo que derivó en un incremento durante los años 30 de las construcciones de barcos en el norte de Alemania (Israel: 1982, 241). Sea como fuere, se comprueba que existió una cuota de barcos flamencos/holandeses

34. Idem.

35. ASRo, FO, II D 4. (1635-V-6).

36. ASRo, FO, II D 4. (1635-IV-30).

37. Idem.

que continuó prestando servicios inter-mediterráneos durante los años treinta. Por otra parte, puede observarse como la posición de los Cernezzi y Odescalchi en este tipo de relaciones no quedaba subordinada a un poder superior de los transportistas nórdicos. Los milaneses tuvieron la capacidad de seleccionar y apartar a los transportistas, dispusieron del manejo de la información a nivel internacional entre Inglaterra y el Mediterráneo, y gozaron de un prestigio internacional que podían usar en contra de los capitanes que no se adaptasen a las formas de relación que ellos manejaban. Esto demuestra la complejidad de las relaciones generadas entre los agentes y cómo los mercaderes mediterráneos tuvieron un papel activo en la creación de los equilibrios económicos y sociales por lo que respecta a la integración de las economías internacionales.

Hemos visto como existió un trato estrecho entre los comerciantes mediterráneos y los transportistas navales «del norte» que nos acercan a unas relaciones más fluidas y naturales. Si bien se empezaban a señalar a las «naciones» como características de los mercaderes, su actividad nos muestra también bastante indefinición y pluralidad. Lo cierto es que estas relaciones generaron un fenómeno de «mediterraneización» de algunos barcos mercantiles de ingleses y holandeses que trabajaron para agentes genoveses, venecianos y milaneses en las costas del mediterráneo occidental. El análisis de estos casos nos muestra un contexto con robustos negociantes mediterráneo que generaban oportunidades y que continuaron monopolizando parte de las rutas del trigo, la lana, la seda y otros productos de alto valor añadido.

4. GALERAS, COMERCIO Y GUERRA: LA INTERVENCIÓN DE COMPAÑÍAS COMERCIALES

Génova continuó siendo la ventana privilegiada del mar Mediterráneo desde la cual poder observar el tráfico marítimo, sus rutas y sus redes en los años treinta. En abril de 1634, el agente genovés de los Cernezzi y Odescalchi relataba en una sola carta la abundancia de naves:

Qui [a Genova] si conti navi nella solita abbondanza che di ponente sono [...] diverse nave: *Conformità*, *Segre*, e *Fave*, e sene aspetano ancora dalle altre. Et si può ritenere che [h]a di pretio per chi non hanno molto recapito, sendo la città assai ben provista. Le Galere de particolari devono forse essere tanto presto qui come quelle de costi [de la República de Génova]. Et la *Fantazia* che porta debe essere tutta per Fiandra, se bene prima si hera deto diferentemente. Le sue [gallere] della Repubblica fecero parte[nza] heri per levarsi li conti et hano qui de ritorno a loco piacendo prima de pagamenti puoi servivono [le Galere] di Spagna che ha espeditioni assai presto³⁸.

38. ASRo, FO, II D 4. (1634-IV-15).

En esta ocasión las compañías Cernezzi y Odescalchi contaron con tres naves «ponentinas» [inglesas o neerlandesas] y se esperaban otras; se hacía referencia a las galeras genovesas, a las galeras de España y a una nave, la *Fantasia*, que se dirigió a Flandes. Este pasaje une la abundancia de naves nórdicas que frecuentaban las rutas norte-sur e inter-mediterráneas con la importancia que tenían las rutas de las galeras genovesas e hispánicas. Las naves de la Monarquía, pese a su función defensiva y de traslado de plata también se usaron como transporte mercantil, una cuestión poco estudiada y que se va a detallar a continuación.

El uso de las galeras hispánicas y genovesas por las compañías mercantiles

Entre los múltiples ejemplos de estas praxis a través de la correspondencia de las compañías estudiadas podemos señalar varias. En 1622 se informaba desde Génova que «capitano le galere di Spagna che si trovano in Denia, procuraremo ricevere le case dette tabini hanno caricato a essi signori Odescalchi di Genova»³⁹, así como en otro caso durante los años veinte informaban que «gionsero qua a salvamento Iddio laudatto le galere di Siviglia della *Capitana*, della qualle si ricevuto la cassa velli di Bologna»⁴⁰. En los pasajes citados encontramos ejemplos de traslado de mercancías con alto valor añadido en galeras de la Monarquía.

En 1636 podemos identificar en la correspondencia de los Cernezzi y Odescalchi varias cargas, en las naves de la armada hispánica, con hilos de oro, sedas, cristales, reales de a ocho y documentación oficial, entre otras⁴¹. Un año más tarde se embarcaban en las galeras piezas de lana, seda, libros y diamantes, contratándose las operaciones directamente con el capitán o sus sirvientes. De hecho, los pactos con los oficiales de las escuadras de galeras se realizaban en algunas ocasiones sin supervisión de los altos mandos y se introducían mercancías entre las de los viajeros más distinguidos. Se pasaban en pequeños bultos algunos bienes, que incluso evitarían pagar los derechos de aduana. Así parece que lo hacía Martín de Quijano, veedor general de las galeras de Génova (Lomas Cortés, 2019), llevándonos a pensar que cuando los Cernezzi y Odescalchi pactaban con los «servitori» de los capitanes también consiguieron colocar las mercancías de este modo. En algunas ocasiones ni siquiera contrataron seguros marítimos para las mismas, con lo que su rastro se pierde en la documentación oficial: «meglio, ordinando a Barcellona che ne mandino a noi l'avanzo con occasione di Gallere o Gallera senza sicurtà»⁴².

39. ASRo, FO, X B 6. (1622-V-29).

40. ASRo, FO, X B 6. (1622-VI-2).

41. ASRo, FO, II D 4. (1636-IV-30).

42. ASRo, FO, II D 3. (1638-VI-4).

En mayo de 1636, el «galeone» *San Francesco il Sole*, de la armada hispánica, naufragó cerca del puerto de Oristano en Cerdeña. En él la compañía Cernezzi y Odescalchi había cargado en Génova diferentes mercancías: una caja de oro hilado de Giovanni Giacomo Durino, cinco *colli* de sedas y otros bienes preciados de Durino para los Biffi de Madrid, una caja con cristales de Pagnao, 700 reales de los Negri de Barcelona, papeles de don Pedro de Haro y otros bienes. La galera:

[...] Naufragò in quelli mari [...] con morte di tutte le persone essendo particolarmente state ritrovate robe e papeli de signore Don Pedro de Haro, che si sa vi era imbarcato. Ricuperavono assai mercantie, noi habbiamo scritto⁴³.

De nuevo identificamos mercancías cargadas en naves militares, pero en este caso sí que se contrató un seguro para la navegación. Por ello activaron todos los contactos de los Cernezzi y Odescalchi para recuperar las mercancías de sus clientes.

Unos días después instituyeron una procuración a Gaspar Malonda de Cagliari y a Agostino Pissare «per la recuperatione di quello ci fusse salvato, speriamo ne farà dare le debite diligenze per cavare di questa disgratia il più potrà, che reconoceremo il tutto di sua mano et servitio»⁴⁴. Aquí aparece el uso de las galeras de la Monarquía con fines privados y, a su vez, la movilización de recursos transnacionales frente a un naufragio⁴⁵.

El 1639 se fletaron las galeras del duque de Tursi que, pese a estar contratadas para el servicio defensivo de la Monarquía, cargaban mercancías: «le galere del nolo di don Carlo Doria sopra quelle i signori Donghi di Genova hanno caricho una balla sete lombarde»⁴⁶, o trasladaban objetos de plata. Sabemos que Carlo Doria implicó a grandes nombres de la Monarquía para sacar provecho de la jurisdicción de sus galeras, privilegios de los que abusó en algunas ocasiones portando mercancías de gran valor que en muchas ocasiones repercutieron en beneficio de su hacienda desde principios de siglo (Lomas Cortés, 2019: 98-100). Pero los Doria no fueron los únicos. En 1639 también se contrataron las galeras de Agostino Spinola, Gridmaldi, Battista Serra y Chiape, para trasportar mercancías de Flandes o Livorno, telas de Milán, objetos de plata, damascos, cartas y otros productos⁴⁷. Incluso uno de los socios preferentes de los Cernezzi y Odescalchi en Nápoles, el cristiano nuevo Juan

43. ASRo, FO, II D 4. (1636-IV-30).

44. ASRo, FO, II D 4. (1636-V-17).

45. Respecto a los naufragios y las articulaciones transnacionales legislativas durante el siglo XVII se puede seguir el trabajo de Francesca Trivellato (2015).

46. ASRo, FO, X B 6. (1622-VI-2).

47. ASRo, FO, II D 3. Varias cartas de 1639. El 18 de enero de 1634 los Odescalchi fletaban la *Capitana* de Spínola para cargar una caja de hilos de oro con destino a Barcelona. El 27 de septiembre de 1639 la firma Cernezzi y Odescalchi fletó las galeras del duque de Tursi para trasportar 160.000 reales, de los cuales el 20% eran del duque.

Méndez Henríquez, gran exportador de trigo, se dispuso durante la década de los treinta a armar sus propias naves con tal de reducir los costes de transacción. La misma compañía de los Cernezzi y Odescalchi le proveyó del material necesario entre el que se contó con artillería, el ancla, las cuerdas y otros materiales de construcción naval que conseguían en el mercado ligur⁴⁸. Los Cernezzi y Odescalchi no parecía que quisieran arriesgar su capital en la construcción de naves. Contaban con diferentes opciones de transportes para su comercio y optaron por centrar sus intereses en la distribución y las finanzas y dejar el servicio de conducción de mercancías en manos de terceros. Las compañías milanesas estudiadas hicieron uso de las galeras genovesas, hispánicas, napolitanas y sicilianas, que predominaron sobre otras, pero también contrataron galeras maltesas, saboyanas y raguseas⁴⁹.

Otro fenómeno distinto, mucho más conocido por los historiadores, fue el traslado de plata desde las costas ibéricas al mar Ligur, que se acostumbraba a realizar con las galeras de la Monarquía. Una de las rutas más concurridas fue la de Génova-Barcelona, en parte por la reactivada ruta de la plata durante los años treinta del Seiscientos. En la capital catalana se descargaban buena parte de las mercancías provenientes de Italia y se entregaban cartas dirigidas a Madrid y Valencia. En cambio, en Barcelona las bodegas de las galeras se contrataban para cargar metales preciosos ya que estas embarcaciones disponían de una fuerte carga de artillería para defenderse de posibles ataques (Kirk, 1996^a: 418; Álvarez Nogal et al., 2007: 8-12; Maréchaux, 2020: 47-77). La plata cargada no solo era propiedad de la Monarquía, ni siquiera toda ella era para pagar deudas reales o alimentar al ejército. Una parte de esta provenía de las transacciones mercantiles que los comerciantes italianos realizaban en territorios ibéricos y, por lo tanto, era de propiedad de las compañías.

Queda de manifiesto el flujo constante de reales de a ocho enviado desde Barcelona a Génova, Venecia y a Flandes. Una carta dirigida a su socio en Viena, Giovanni Battista Pestalozzi, arroja luz sobre el movimiento de la plata hispánica: «Le gallere di Spagna [de Barcelona] con li contanti sono poi entrate in porto [de Génova] a salvamento con 400 casse reali la maggior parte de qualli sarano inviatti a Venetia per provedere in cotesti parti et in Fiandra che sarà causa la monetta farà variatione»⁵⁰.

Bien conocida es la necesidad de plata para hacer frente al pago de los ejércitos en las Provincias Unidas. Aunque tomó fuerza la llamada *English Road* —un itinerario que gestionaron en parte los Pallavicini— que desplazaría el eje Mediterráneo hacia el

48. ASRo, FO, II D 3. (1643). Varias cartas entre Juan Méndez y la compañía de los Cernezzi y Odescalchi en Génova.

49. ASRo, FO, II D 4. En 1643 las galeras maltesas se fletaron para transportar diferentes productos. ASRo, FO, II D 3. En 1639 se usaron las galeras del Duque de Saboya para transportar mercancías. ASRo, FO, X B 6.

50. ASRo, FOB, XXXII F 7. (1634-I-7).

norte, pasando por Inglaterra y que substituiría la clásica ruta centroeuropea de plata, algunos autores señalaron la reactivación y el dinamismo de la ruta de distribución Barcelona-Génova durante la década de los treinta (Marsilio, 2005; San Ruperto Albert, 2019b). Este fenómeno queda contrastado por las cantidades de plata que trasladaron los Cernezzi y Odescalchi entre estos puertos. Por ejemplo, en el año 1637 embarcaron unos 64.233.600 maravedíes de plata, una cantidad consistente⁵¹. Pero el 1638 la cantidad fue superada y llegó a los 147.205.024 maravedíes, mientras que en el año siguiente se llegaron a embarcar 117.907.280. En algunas ocasiones los Cernezzi y Odescalchi se ceñían a gestionar y distribuir la plata y, en otros casos, la ingresaron a su cuenta para saldar operaciones mercantiles. La plata no siempre procedía de las embarcaciones americanas, sino que se agrupaba en Barcelona porque los agentes de los Cernezzi y Odescalchi las enviaban desde Valencia y Madrid. Entre sus comisionarios destacan Costantino Cernezzi o Ascanio Sobregondi de Valencia, los Parravicini de Alicante, o Giovanni Battista Sangiuliano de Madrid, quienes depositaban sus intereses en Amberes, Cremona, Florencia, Milán, Venecia y sobre varias ciudades alemanas.

La construcción externalizada de galeras por «familias de negocios» como los Doria, Spínola o Serra, muestran un negocio heterogéneo y una configuración de itinerarios marítimos (Álvarez Nogal et al. 2007: 8-12; Ben Yessef, 2013: 157-172). Esto demuestra que las galeras no solo tenían un fin militar, una cuestión que abre ventanas para futuros estudios. Queda plasmado el uso de galeras que, pese a que perdían competitividad respecto a las naves del norte europeo, fueron claves para una parte del tráfico marítimo entre las costas del Mediterráneo occidental, no solo para la defensa del mar sino también para cubrir los intereses de las grandes firmas comerciales transnacionales.

Tensiones y conflictos en el mar occidental: fuego abierto entre potencias e intereses comerciales

Como hemos indicado anteriormente respecto a las naves nórdicas, el uso de las galeras por las compañías de negocios no estuvo libre de conflictos. Los intereses políticos y las cuestiones de estado no siempre han acompañado los deseos de los grandes hombres de negocios, pese a que muchas veces los protegían. En este sentido, la guerra ha sido estudiada desde muchas perspectivas y también se ha puesto en valor de qué forma algunos emprendedores militares sacaron grandes provechos de

51. ASRo, FO, II D 3. (1637-1639). Estos y los datos que siguen sobre cantidades de plata y agentes implicados en su distribución se extraen de un libro *coppialettere* con 904 epístolas, elaborado en Génova por las compañías Cernezzi y Odescalchi y enviado a diferentes plazas comerciales, principalmente a emplazamientos de la Monarquía Hispánica entre 1637 y 1639.

la organización y gestión de los recursos necesarios para las guerras (Parker, 2003; Parrot, 2012). Se cuenta que en la Alemania de la Guerra de los Treinta Años hubo más de 1.500 empresarios dedicados a la guerra que terminaron enriqueciéndose mientras buena parte del continente se sometía graves problemas económicos, sociales y políticos. En ese sentido, la guerra en el mar, acompañada de algunas desventuras y peligros inherentes a la navegación, provocó no pocos infortunios a los empresarios que usaban el transporte marítimo para sus negocios. Hemos visto como naves nórdicas y galeras hispánicas convergían en un punto: el interés por los negociantes para trasportar sus mercancías. No obstante, el punto de encuentro entre galeras y navíos comerciales en el mar fue menos habitual.

Tanto los hispánicos, como los ingleses, holandeses y franceses, atacaron galeras, asesinaron o secuestraron a la tripulación y requisaron sus mercancías (Velasco Hernández, 2005; Gandiani y Lo Basso, 2010). La mediación internacional a través de los cónsules y representantes en diferentes cortes europeas fue central para recuperar los productos perdidos, que mermaban los negocios de las diferentes compañías mercantiles. En los ataques podía perderse algo casi más importante en las naves: la correspondencia y, por ende, la información. Como ejemplo, se muestra el secuestro de una de las flotas hispánicas que partía hacia México. Los Cernezzi y Odescalchi disponían de varios agentes de la familia Loppio, encargados de la importación de cochinilla al Mediterráneo. Un convoy inglés secuestró la flota y con ella una de las cédulas enviadas hacia México⁵². La compañía trabajaba con una fina cautela y por eso había escrito otras cartas para que el sistema informativo no se fracturase.

La guerra terrestre podía proporcionar una vía de salida para sus negocios económicos y se llegaron a beneficiar de los frentes abiertos en Cataluña, Lombardía o Austria, pero el conflicto marítimo en el mar les supuso un estorbo, ya que gran parte de las mercancías se trasladaban por la vía marítima. Los Cernezzi y Odescalchi de Génova señalaron que estos desencuentros les causaban daños considerables: «veramente li danni che fanno in cotesti mari li corsari francesi sono considerabili»⁵³. Un frente abierto en el mar podía retrasar las consignaciones e incluso provocar variaciones en los precios. Por ejemplo, el aprovisionamiento de Malta para hacer frente a la armada otomana paralizó el envío de algunas mercancías hacia Génova: «Le traite [de grano de las islas del sur de Italia] restano suspese per le provigioni che devono fare a Malta per prepararsi alla difesa dell'armata turchesca»⁵⁴.

Los conflictos marítimos les suponían un quebradero de cabeza. Un ejemplo lo muestra el ataque de la armada de Nápoles a una decena de naves holandesas en 1637. La armada de Nápoles atacó con 20 galeras a los holandeses que penetraban en el

52. ASRo, *FOB*, XXXIIF2. (1622-III-5).

53. ASRo, *FO*, II D 4. (1636-V-17).

54. ASRo, *FO*, II D 3. (1635-IV-17).

Mediterráneo para descargar mercancías en Livorno, Nápoles y Venecia con granos, droguería y otras mercancías. El combate terminó con grandes pérdidas humanas y materiales, desapareciendo una de las naves en el fondo del mar. El desgraciado suceso provocó que los mercaderes sumasen unos daños de alrededor de siete u ocho cientos mil escudos. Atacar a las naves holandesas era una clara estrategia defensiva de la Monarquía Hispánica para controlar la hegemonía en el mar Mediterráneo. Pero ¿de quién eran los intereses depositados en esas embarcaciones? Buena parte de los negocios afectaron directamente a las principales firmas de mercaderes mediterráneos, algunos súbditos del rey. Los responsables de la firma en Génova se apresuraron a escribir a su agente en Madrid para que el monarca español pusiera remedio a esta gravosa situación. Con estas duras palabras describieron la situación en una de sus tantas misivas en las que explicaron el choque entre las galeras hispánicas y las naves holandesas, y sus consecuencias económicas:

Et adesso, l'armata de Napoli con 20 gallere uscite del porto di Vado navegando verso ponente incontratesi con 10 nave che d'Amsterdam venivano per qui Livorno, Napoli et Venetia, cariche di grani, droghe et d'altre mercantie, le hanno combatute et presone nove et altra per essersi acceso il fuoco nella monitione si è del tutto persa in mare dicono siano di valore de scuti 7 in 800.000. E se bene qui [in Genova] in effetto non si servono interessati di somma di rilievo, nettando il più alle piazze d'Amsterdam, Venetia, Napoli e Livorno, viene ad ogni modo [...] assai et a tutta questa città per il pregiudizio del commercio tanto di presente come per l'havenire si spera che Sua Maestà sij per remediare a tanto desordine, perché altrimenti ne resulterebbe notabile incomodo a tutti che levati li traffichi di qui l'otio potrebbe causare inconvenienti grandi. Piaccia a Nostro Signore illuminare tutti et guardare de mal 'incontri⁵⁵.

Los Cernezzi y Odescalchi clarificaron que pese a que el ataque había sido contra naves holandesas el capital transportado concernía directamente a los agentes de las plazas mediterráneas de Venecia, Nápoles y Livorno, en este caso con menos interés en Génova. Los ataques marítimos se consideraron como «desordine» para el comercio marítimo y se alertaba a la Corona que debían controlar los daños debido a que ahuyentaban el comercio y sin comercio habría grandes daños económicos, no solo para Holanda sino también para la Monarquía y sus familias de negocios.

El fuego abierto y los ataques cruzados fueron habituales. En 1638, Francia atacó un convoy formado por quince galeras sicilianas e hispánicas en el Mediterráneo. La Monarquía transportaba infantería al puerto del Finale para desembarcar a las tropas en el norte de Italia, y fueron atacadas por otras quince galeras francesas. Los agentes de la compañía en Génova, privilegiados por su posición de observación, se

55. ASRo, FO, II D 3. (1637-VI- 9).

apresuraron a escribir cartas para sus agentes en Madrid con total detalle del evento. La desgracia terminó con el secuestro de seis barcos hispánicos, encontrándose la *Capitana* de Sicilia, y los franceses perdieron cuatro galeras. La compañía informó de que la mortalidad había sido alta, situándola alrededor de 4.000 personas y un número inestimable de heridos. Después de la descripción del evento advertían de aquello que más les importaba. Aunque las galeras eran para transportar infantería ellos habían cargado balas de seda y tenían consignados 70.000 reales para varios de sus clientes, de los cuales 20.000 se encontraban en la galera *Capitana* de Sicilia⁵⁶.

Pocos días después consiguieron tranquilizarse ya que por un problema que tuvo su agente de Barcelona no se embarcó la plata en la Galera y las balas de seda se traspasaron a la galera *San Giuseppe* de la escuadra napolitana, por lo que consiguieron salvar sus productos. No tuvieron tanta suerte otros. Quince días después informaron a los Cernezzi de Valencia que era imposible recuperar 140 balas de telas, pese a que ya estaban haciendo diligencias con los franceses para intentarlo. De nuevo aparece el uso de galeras para el traslado de mercancías entre ambas costas del Mediterráneo occidental.

En la correspondencia mercantil encontramos cómo los negociantes daban avisos a sus agentes situados en los centros de poder político, como la corte de Madrid, sobre los enfrentamientos marítimos. La intención de las compañías era paliar los agravios que le ocasionaban los infortunios en el mar: tanto por la destrucción de naves por disputas bélicas como por los naufragios. Además, gestionaron la liberación de prisioneros de guerra e intentaron que su excarcelación costase lo menos posible a la empresa. En otras ocasiones mediaron en los amotinamientos de marineros, como en el caso de la nave *Cariola*, asaltada por los marineros que habían arruinado las mercancías de los Cernezzi y Odescalchi. Los marineros terminaron en prisión en Villafranca de Mar y los Cernezzi y Odescalchi consiguieron que la justicia redujese lo que habían pagado de su flete, de seis mil reales de a ocho a solo dos mil. Las compañías debieron recopilar información de testigos para presentarla ante los aseguradores con la finalidad de recuperar el capital de las mercancías perdidas, tarea que necesitaba de una coordinación transnacional⁵⁷.

En definitiva, las galeras se utilizaron en algunas ocasiones por las compañías comerciales durante todos los años consultados, aunque cuantitativamente en menor número que las naves nórdicas y con menos volumen. En ellas transportaron mercancías como la plata, los tejidos, los diamantes o los libros pese a que su función era otra. El riesgo de transacción con este transporte se reducía, pero incrementaba la posibilidad de un ataque, sobre todo a partir de la entrada de Francia en la Guerra de los Treinta Años. No obstante, las galeras hispánicas también atacaron a convoyes

56. ASRo, FO, II D 3. (1638-IX- 3 y ss.).

57. ASRo, FO, II D 3. (1638-V-4).

mercantiles de naciones enemigas, como se ha visto en el caso de los holandeses e ingleses, que afectaban directamente a los intereses de los mercaderes mediterráneos. Los Cernezzi y Odescalchi debieron usar los recursos navales disponibles en el mar de la primera mitad del siglo XVII, un mar que no estaba dominado por una sola potencia y del que sacaron el mayor partido.

5. CONCLUSIÓN

Las compañías de los Cernezzi y Odescalchi nos ofrecen un punto de vista interesante para comprender la articulación transnacional del transporte marítimo mediterráneo occidental durante la primera mitad del siglo XVII. A partir de un análisis exhaustivo de la correspondencia mercantil de esta compañía, cruzada con algunas referencias de contratos de fletes desde Venecia, se profundiza sobre dos fenómenos interesantes con respecto a la navegación, un problema sobre el que la historiografía ha debatido con interés desde los años sesenta del siglo pasado. Los estudios habían señalado movimientos estructurales y grandes cambios en los operadores marítimos del mar Mediterráneo. Como señalaron Edoardo Grendi o Jonathan Israel existió un fenómeno de instalación de barcos nórdicos en las costas mediterráneas para transportar productos entre las mismas costas del Mediterráneo occidental. El fenómeno de «mediterraneización» de la navegación nórdica se ha señalado como una materia en el conjunto global de los cambios acaecidos en el Mediterráneo del siglo XVII, pero sobre el cual no existen demasiados trabajos si nos referimos a su articulación en la parte occidental y en su fórmula de operadores de transporte marítimo para los mercaderes locales. Tampoco abundan los análisis que observan el fenómeno desde la posición práctica y la toma de decisiones de los mercaderes contratistas de las naves a disposición. En este estudio se han examinado los barcos contratados y los trayectos que completaban, pero también de qué forma se programaba la elección, se supervisaba la disponibilidad de servicios de transporte y se estructuraba la distribución de mercancías con naves nórdicas. Unas naves que en el caso de los Cernezzi y Odescalchi demuestran que, en muchas ocasiones, actuaron en el Mediterráneo occidental y fueron contratadas por los mercaderes que operaban en este espacio a su favor. Por tanto, la contratación de naves inglesas y holandesas en detrimento del uso de las embarcaciones mediterráneas no implicó la desviación de las actividades propias de estos agentes, que continuaron controlando la compraventa de productos, la gestión de los recursos primarios y su producción, así como la financiación y la gestión de los beneficios. La complejidad de la participación de las embarcaciones de diferentes «naciones» durante la edad moderna y en un mercado marítimo definido como enmarañado durante la primera mitad del siglo XVII debe ofrecernos la posibilidad de problematizar los grandes cambios estructurales de las rutas marítimas y acercarnos a entender de forma más compleja cómo emergía la colaboración y la tensión entre miembros de comunidades mercantiles y marítimas diferentes.

Aunque los nórdicos contribuyeron de forma determinante a la articulación de los intereses de las compañías comerciales mediterráneas en diferentes espacios, el transporte de algunas mercancías preciadas con las galeras hispánicas resulta muy interesante de observar. Pese a sus funciones defensivas y militares, en varias ocasiones se usaron para transportar mercancías de firmas mercantiles que estaban plenamente relacionadas con la Monarquía y sus servicios. El activo rol de las galeras para favorecer a algunos mercaderes nos da pistas de las conexiones entre los magnates del comercio y los intereses reales. Unas experiencias que no siempre eran provechosas, sobre todo si hablamos de los desencuentros marítimos que generaron los diferentes conflictos desarrollados en el mediterráneo occidental de la primera mitad del siglo XVII, con la guerra de los Ochenta Años y la de los Treinta Años como telón de fondo. El ataque de galeras a navíos mercantiles holandeses o franceses suponía un mermo de los beneficios económicos, no solamente de las «naciones» afectadas sino de un gran grupo de mercaderes mediterráneos que depositaba sus productos e intereses en estos barcos. La yuxtaposición de intereses de los mercaderes que usaban recursos marítimos enfrentados resulta sugerente para complejizar las prácticas de transporte y distribución de las mercancías en este periodo.

En definitiva, las compañías de italianos con sedes comerciales en las costas ibéricas e italianas durante la primera mitad del siglo XVII demuestran una gran capacidad de intermediación en los asuntos económicos mediterráneos con agentes de diferentes «naciones», más aún en un contexto de desarrollo de conflictos internacionales como la guerra franco-española (1635-1659), la última parte de la guerra de los ochenta años entre Holanda y la Monarquía Hispánica (1621-1648) y los conflictos anglo-españoles (1625-1630). El activo rol que continuaron ostentando los italianos permitía desenmarañar algunas operaciones que podían ser comprometidas a nivel político y mejoraron la fluidez de las relaciones en un Mediterráneo mucho más complejo por la diversidad de los agentes que operaban en él.

El análisis exhaustivo de documentación mercantil de estas compañías invita a profundizar en un fenómeno bastante estudiado por la historiografía como ha sido la navegación en el Mediterráneo de la primera mitad del siglo XVII, pero aporta nuevas perspectivas sobre un proceso que, lejos de quedar zanjado, sigue reclamando visiones más complejas en relación con las familias de negocios, el tráfico marítimo y las pertenencias «nacionales».

BIBLIOGRAFÍA

- Ago, R. (2006). Cambio di prospettiva: dagli attori alle azioni e viceversa. En J. Revel (ed.), *Giochi di scala: la microstoria alla prova dell'esperienza*. Roma: Viella, 239-250.
- Álvarez Nogal, C., Lo Basso, L. y Marsilio, C. (2007). La rete finanziaria della famiglia Spinola: Spagna, Genova e le fiere di Cambi (1610-1656). *Quaderni Storici*, 124 (1), 8-12.

- Álvarez Nogal, C. (2005). El transporte de moneda en la España del siglo XVII: mecanismos y costes. *Revista de Historia Económica*, 23 (1), 379-408.
- Aslanian, S. (2011). *From the Indian Ocean to the Mediterranean: the global trade networks of Armenian merchants from New Julfa*. Berkeley: University of California Press.
- Ben Yessef Garfia, Y. R. (2013). Lazos sociales, estrategias de linaje e identidad «nacional» en el siglo XVII. El caso de la familia genovesa de los Serra en perspectiva de género. En C. Bravo Lozano, R. Quirós Rosado (eds.), *En tierra de confluencias. Italia y la Monarquía de España: siglos XVI-XVIII* (pp. 157-172). Valencia: Albatros Ediciones,.
- Ben Yessef Garfia, Y.R. (2017). Una transnacionalitat eminentment mediterrània. Diversificació i estratègies en l'entramat familiar genovés dels Serra durant les primeres dècades del segle XVII. *Afers. Fulls de recerca i pensament*, 87, 391-414.
- Braudel, F. (1955). Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo. *Rivista Italiana di storia economica e sociale*, 2, 117-142.
- Braudel, F. (1953). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- Calafat, G. (2019). *Une mer jaloussée. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVIIe siècle)*. París: Éditions du Seuil.
- Candiani, G. y Lo Basso, L. (eds.) (2010). *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX)*. Milán: Franco Angeli.
- Caracausi, A. y Jeggle, C. (eds) (2014). *Commercial networks and European cities, 1400-1800*. Londres: Pickering & Chatto.
- Crivelli, B. (2017). *Commercio e finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella penisola iberica (1570-1610)*. Roma: Edizioni Storia e Letteratura, Storia Economica.
- Castillo Pintado, A. (1956). *Las rutas mercantiles del Reino de Valencia durante el primer cuarto del siglo XVII: 1598-1621*. [Tesis Doctoral Inédita, Universitat de València].
- Casey, J. (1981). *El Regne de València al segle XVII*. Barcelona: Curial Edicions Catalanes.
- Franch Benavent, R. (2008). El comercio en el Mediterráneo español durante la Edad Moderna: del estudio del tráfico a su vinculación con la realidad productiva y el contexto social. *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 77-112.
- Fusaro, M. (2012). Cooperating mercantile networks in the early modern Mediterranean. *The Economic History Review*, 65 (2), 701-718.
- Fusaro, M., Omiri, M. y Heywood, C. (eds.) (2010). *Trade & Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*. Londres: Tauris Academic Studies.
- Fusaro, M. (2008). *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*. Roma: Editori Laterza.
- Fusaro, M. (2015). *Political economies of empire in the early modern Mediterranean: the decline of Venice and the rise of England, 1450-1700*. Cambridge: Cambridge University Press.
- García Espuche, A. (1998). *Un siglo decisivo. Barcelona y Cataluña, 1550-1640*. Madrid: Alianza.
- García Martínez, S. (2006). *El País Valencià modern: societat, política i cultura a l'època dels Àustria*. Catarroja: Afers.

- Granovetter, M. (1973). The Strength of Weak Ties. *American Journal of Sociology*, 78 (6), 1.360-1.380.
- Greene, M. (2003). Beyond the Northern Invasion: The Mediterranean in the Seventeenth Century. *Past and Present*, 174, 42-71.
- Grendi, E. (1987). *La Repubblica aristocratica dei genovesi: politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*. Bologna: Il Mulino.
- Herrero Sánchez, M. y Kaps, K. (eds.) (2017). *Merchants and trade networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800. Connectors of commercial maritime systems*. Londres: Routledge.
- Imízcoz Beunza, J. M.^a (2011). Redes sociales y correspondencia epistolar. Del análisis cuantitativo de las relaciones personales a la reconstrucción de redes egocentradas. *Redes-Revista Hispana para el Análisis de Redes Sociales*, 21 (4), 98-138.
- Israel, J. I. (1996). La guerra económica y la Monarquía Hispánica en el siglo XVII. En F. Ruiz Martín (ed.), *La proyección europea de la Monarquía hispánica* (pp. 39-48). Madrid: Editorial Complutense.
- Israel, J. I. (1997). *La República holandesa y el mundo hispánico, 1601-1661*. Madrid: Nerea.
- Israel, J. I. (1989). *Dutch primacy in world trade, 1585-1740*. Clarendon Press.
- Kirk, Thomas A. (1996a). A Little Country in a World of Empires: Genoese attempts to penetrate the maritime trading empire of the seventeenth century. *The Journal of European Economic History*, 25 (2), 407-421.
- Kirk, Thomas A. (1996b). The Implications of Ceremony at Sea: some examples from the Republic of Genoa (16th and 17th centuries). *The Great Circle. Journal of the Australian Association for Maritime History*, 18 (1), 1-13.
- Lamikiz, X. (2017). Social capital, Networks and Trust in Early Modern Long-Distance Trade: A Critical Appraisal. En M. Herrero Sánchez y K. Kaps (eds.), *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800* (pp.40-60) Londres-Nueva York: Routledge.
- Levi, G. (1989). Los usos de la biografía. *Annales*, 44 (6), 1.325-1.336.
- Ling, R. (1974). *Long term movements in the trade of Valencia, Alicante and the western Mediterranean. 1450-1700*. [Tesis doctoral inédita, Universidad de California].
- Lo Basso, L. (2003). *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*. Milán: Selene Edizioni.
- Lo Basso, L. (2017). Una difficile esistenza. Il duca di Tursi, gli asientos di galee e la squadra di Genova tra guerra navale, finanza e intrighi politici (1635-1643). En M. Herrero Sánchez y K. Kaps (eds.), *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800* (pp. 819-846). Londres-Nueva York: Routledge.
- Lobato Franco, Isabel (1995). *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial: (Barcelona 1650-1720)*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Sevilla
- Lomas Cortés, M. (2015). Las galeras de España en tiempos de Manuel Filiberto de Saboya: dificultades financieras y proyectos de reforma. En L. Guía Martín, G. Tore y M.G. Mele (eds.), *Identità e frontiere: Politica, economia e società nel Mediterraneo (sec. XIV-XVIII)* (pp. 147-158). Milán: Franco Angeli.

- Lomas Cortés, M. (2019). *Jurisdiction, Justice, and Trade in the Squadrons of the Hispanic Monarchy (Sixteenth-Seventeenth Centuries)*. Leiden-Boston: Brill.
- Maréchaux, B. (2020). Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII). *Hispania. Revista Española de Historia*, 264 (80), 47-77.
- Marsilio, Claudio (2005). Nel XVII secolo dei genovesi. La corrispondenza commerciale di Paolo Gerolamo Pallavicini nel triennio 1636-1638. *Storia Economica*, 8, 101-119.
- Martínez Shaw, C. (1981). *Cataluña en la carrera de Indias: 1680-1756*. Barcelona: Crítica.
- Martínez Ruiz, J. I. y Gauci, P. (2008). *Mercaderes ingleses en Alicante en el siglo XVII: estudio y edición de la correspondencia comercial de Richard Hounsell & Co*. Alicante: Universidad de Alicante.
- Marchena Giménez, J. M. (2010). *Vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)*. [Tesis doctoral inédita, Universidad Complutense].
- Muñoz Navarro, D. (coord.) (2017). Un Mediterrani transnacional al segle XVII. *Afers. Fulls de Recerca i Pensament*, 87.
- Parker, J. (2003). *La guerra de los treinta años*. Madrid: Machado Libros.
- Parrot, D. (2012). *The business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*. Cambridge-Nueva York: Cambridge University Press.
- Pérez Aparicio, C. (1992). El expansionismo comercial británico en el País Valenciano: El proyecto de creación de puerto franco en Alacant en 1706. *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 11, 251-264.
- Piper, R. y Lesiak, P. (2007). Redes mercantiles entre el Atlántico y el Mediterráneo en los inicios de la Guerra de los 30 años. En A. Ibarra y G. Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII al XIX* (pp. 19-39). México: Instituto Mora.
- Ruspio, F. (2013). Da Madrid a Venezia: l'ascesa del mercante nuovo cristiano Agostino Fonseca. *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 125 (1).
- Salvador Esteban, E. (1971). *La economía valenciana en el siglo XVI: comercio de importación*. Valencia: Anales de la Universidad de Valencia.
- San Ruperto Albert, J. (2017). Confiar en la distància. Construïnt fidelitats transnacionals en les comunitats mercantils del Sis-cents. *Afers: fulls de recerca i pensament*, 32 (87), 415-439.
- San Ruperto Albert, J. (2019a). *Emprenedors transnacionals. Les trajectòries econòmiques i d'ascens social dels Cernezzì i Odiscalchi a la Mediterrània Occidental (ca. 1590-1689)*. Barcelona: Fundació Noguera.
- San Ruperto Albert, J. (2019b). Transport, distribució i inversió d'argent entre Barcelona i Itàlia. Les xarxes dels Cernezzì i Odiscalchi (1637-1639). *Actes del VIII Congrès d'Història Moderna de Catalunya: «Catalunya i el Mediterrani»*. Pedralbes: revista d'història moderna, 39. 780-801.
- Segarra Blasco, A. (1994). *Aiguardent i mercat a la Catalunya del segle XVII*. Vic: Eumo.
- Taylor, H. (1972). Trade, Neutrality, and the «English Road», 1630-1648. *The Economic History Review*, 25 (2), 236-260.

- Thompson, I. A. A. (2006). Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI. *Manuscripts: Revista d'història moderna*, 24, 95-124.
- Trivellato, F. (2009). *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*. Yale: Yale University Press.
- Trivellato, F. (2015). «Amphibious Power»: The Law of Wreck, Maritime Customs, and Sovereignty in Richelieu's France. *Law and History Review*, 33 (4), 915-944
- Unger, R.W. (1980). Dutch Herring, Technology and International Trade in the Seventeenth Century. *Journal of Economic History*, 40, 253-280
- Valls Junyent, F. (2004). *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Vic: Eumo.
- Van Gelder, M. (2009). *Trading Places: The Netherlandish Merchant Community in Venice, 1590-1605*. Leiden: Brill.
- Van Krieken, G. (2002). *Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et les Pays-Bas (1604-1830)*. Saint-Denis: Editions Bouchène.
- Velasco Hernández, F. (2001). *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia. El nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Velasco Hernández, F. (2005). *El otro Rocroi: la guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental (o Mancha Mediterránea)*. Cartagena: Editorial Áglaya.
- Velasco Hernández, F. (2012). Corsarios y piratas ingleses y holandeses en el Sureste español durante el reinado de Felipe III (1598-1621). *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 32, 89-118.
- Yun Casalilla, B. (2014). Transnational History. What lies behind the label? Some reflections from the Early Modernist's point of view. *Culture & History Digital Journal*, 3 (2), 1-25.
- Zunckel, J. (2007). Esperienze e strategie commerciali di mercanti tedeschi fra Milano e Genova nell'epoca della controriforma. En G. A. Burkardt y Y. Krumenacker (eds.). *Commerce, voyage et expérience religieuse. XVIe-XVIIIe siècles* (pp. 231- 256). Rennes: Presses universitaires de Rennes.

