



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

El Comercio marítimo de Barcelona entre 1630-1665: hombres, técnicos y direcciones del tráfico

Emili Giralt i Raventós, 1927-2008

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) i a través del Dipòsit Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) y a través del Repositorio Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service and by the UB Digital Repository (diposit.ub.edu) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

T.D. 3

U 
B Universitat de Barcelona

CRAI Biblioteca
Filosofia, Geografia i Història

R. 708.840

Avís legal

Material exclòs de préstec i no reproducible.
Si voleu còpia heu de presentar permís
signat per l'autor.

EL GOBIERNO MARITIMO DE BARCELONA ENTRE 1680-1688.

TRABAJOS, TÈCNICAS Y DETERMINACIONES DEL CRATICO.

Leida esta Memoria el dia 8 de junio de 1957 en la Facultad de Filosofia y Letras, ante el siguiente Tribunal.

PRESIDENTE

Dr. L. Pericot

VOCALES

Dr. Jaime Vicent
Dr. Alberto del Castillo
Dr. Luis Sureda
Dr. Fabian Estape

el Ponente:

Vicent

fué calificada de _____

Estudio que presenta el Mencionado en Filosofia y Letras (sección Filología) Don Enlle Gualt y Raventós para la obtención del grado de Doctor.

BIBLIOTECA DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA



0700236825

Barcelona, Abril de 1.957



FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

FUENTES DOCUMENTALES

- A.C.A. : ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGON. Barcelona : Real Patrimonio. Consejo de Aragón : Secretaría de Cataluña.
- A.G.S. : ARCHIVO GENERAL DE SIEMBRAS : Estado.
- A.H.F.B. : ARCHIVO HISTORICO DE PROTOCOLOS DE BARCELONA : Protocolos de los años 1630 a 1668; Inmuebles de los Notarios Francisco Lentschl y Francisco Tries; Libros de Seguros Invitivos, Concordias y Contratos, Capítulos Intrinseciales, Testamentos e Inventarios, de todas las Notarias comprendidas en el periodo citado.
- A.S.C. : ARCHIVO DEL HOSPITAL DE LA SANTA CRUZ (Fondos del A.H.C.B.) Barcelona : Judiciales, Notariales, Sala de Card.
- A.H.C.B. : ARCHIVO HISTORICO DE LA CIUDAD DE BARCELONA : Deliberaciones. Ordinaciones.
- A.H.A.E. : ARCHIVES DU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES. Paris : Correspondance Politique: Espagne.
- A.H. : ARCHIVES NATIONALES. Paris : Affaires étrangères.
- B.C. : BIBLIOTECA GENERAL. Barcelona : Fondos del antiguo Consulado de Ind. Colección de folletos Donsons: n°2445 n°2532, n°2745, n°2752, n°2760, n°2977, n°5132, n°5137, n°5151 n°5169, n°5404, n°5407, n°6556, n°6559, n°7607, n°7691, n°7915 n°7923.- Manuscritos : Ms. n°501, n°502, n°979, n°1014.
- B.N. : BIBLIOTHEQUE NATIONALE. Paris : Ms. 16.121.-

BIBLIOGRAFIA

- ARIS, François : *Traité comparatif des monnaies, poids et mesures, changes, banques et fonds publics, entre la France, l'Espagne et l'Angleterre avec des pièces justificatives; suivi d'explications et de suggestions sur le système monétaire, le cours des changes et la métrologie des principaux États de l'Europe et d'Amérique, avec toutes les variations modernes.*- Marseille, 1832.
- ARIAS, Joan ; ROS, Emilià : *Vocabulari de l'est de la revocació i de la penca.*- Barcelona, 1934.- Separata de "Butlletí de Dialectologia Catalana", XII (1934).
- ARTIÑANO, G. de : *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rangos de su evolución.*- Madrid, 1928.
- BAROSSI, Niccolò e BIGNARDI, Guglielmo : *Le relazioni degli Stati Europei latte al Senato degli Ambasciatori veneziani nel secolo decimo settimo.*- Raccolta ed annotata da ---.- Spagna.- Venezia, 1808. 2 vols.
- BOSCH y RIBÓ, Joaquín : *Los monedas catalanas. Estudi i descripció de les monedes catalanes, castelles, aragoneses, royales i locals pèpias de Catalunya.*- Barcelona, 1907-11. 3 vols.
- BRANDI, Fernand : *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II.*- Paris, 1949.
- BRANDEL, E. ; BRUNO, R. : *Notices et marchandises à l'entree du Port de Livourne. (1547-1611).*- Paris, 1952.
- BRUNIER, Estevó Gilibert : *Edificios de ---. Corporación de los Ingénieros Colegiales y regimiento de la ciudad de Barcelona.*- Publicado por E. Carreras y Cardí y Antonau Gargallo y Ros.- Barcelona, 1912-16. 5 vols.
- CABRERÍ, Jacobi : *--- Donicelli Bartholomaei I.V.D. clarissimi episcopi supremi Principatus Cathalauniae Tribunalis quondam concensus Rotam catalonensem, varietum Resolutionum Turis Concensu, Pontificii et Imperialis Principatus Cathalauniae.*- Antwerp.- 1602. 2 vols (III partes).
- CARRANX y de HERRAZAN, Antonio de : *Memorias históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la antigua ciudad de Barcelona.*- Madrid, 1779-1792. IV vols.
- CARRANX y de HERRAZAN, Antonio de : *Código de las costumbres marítimas de Barcelona hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado.*- Madrid, 1792. 4 tomos.
- CARRERA MUSAL, Joan : *Historia política y económica de Cataluña. Siglos XVI al XVIII.*- Barcelona, 1940-47. 4 tomos.
- CARRERAS y CADEI, E. : *La ciudad de Barcelona.*- Barcelona, 1922.

- CARRÈRE, Claude : Le Droit d'ancre et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XVe. siècle.- "Estudios de Historia Moderna" III (1953), 1.
- CARRARIS, Josephus Faustinus de : Discoursus Regales de Comercio.- Firenze, 1719.
- CASANDES del CASTILLO, G. : Seguros marítimos en la carrera de Indias.- "Anuario de Historia del Derecho Español", XII, (1948-49), 57-99.
- CIPOLLA, Carlo H. : Mouvement monétaire dans l'Etat de Milan. (1550-1700).- Paris, 1952.
- CONIGLIO, Giuseppe : Il Vicereame di Napoli nel sec. XVII. Notizie sulla vita commerciale e finanziaria secondo nuove ricerche negli archivi italiani e spagnoli.- Roma, 1955.
- CORRIOL, J. G. Indolde : Tractatus de iure et usura et de contractibus qui cum iure frequentibus ununtur, vel in ipsum aliquando certis conditionibus adjectis convertuntur.- Romae, 1793.
- DURAN SANJER, A. : Ordenaciones de Seguritate de navilis e altres fustes. Barcelona, 1485-86.- Transcripción del original y traducción al castellano por José Ronca y Riquelme. INDIZI.
- ELLIOTT, John H. : The Catalan Revolution of 1640. Some suggestions for a historical revision.- "Estudios de Historia Moderna" IV (1954), 273-300.
- ELLIOTT, J. H. : The King and the Catalans, 1621-1640.- "Cambridge Historical Journal" (1955), 255-271.
- GARCÍA VIEJA, Bartolomé : Propuesta de ayuda contra los piratas berberiscos entre Holanda y España a mediados del siglo XVII. Noticias de Mallorca y de Argel.- "Hispania", VIII, (1948), 403-433.
- GIL BARRÉS, Octavio : Las monedas barcelonesas de plata durante la casa de Austria.- "Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos", XXI, n° 2 (1955), 601-614.
- GIRALT i RAYNERÓS, Enric : Evolució de l'Agricultura al Península. Del Catastro de 1717 a l'època actual.- Separata de "Actas y Comunicaciones de la I Asamblea Intercomunal de Investigadores del Península y Zona d'òdena". Barcelona, 1950.
- GIRALT y RAYNERÓS, Enric : La viticultura y el comercio catalán del siglo XVIII.- "Estudios de Historia Moderna", II (1952) 107-176.
- GERARD, A. : Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIIe. et XVIIIe. siècles.- Bordeaux, 1932.
- GUIARD LARRAURI, S. : Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa.- (1513-1680).- Bilbao, 1913-14. 2 vols.

- HAMILTON, Karl J. : American treasure and the price Revolution in Spain, 1501-1650.- Cambridge (Mass.) 1934.
- HAMILTON, Karl J. : El florecimiento del capitalismo y otras energías.- Madrid, 1948.
- IGLESIES, Josep : Rexe Gil, S.J. (1551-1622) i la seva Geografia de Catalunya.- Barcelona, 1949.
- INSTITUTO MUNICIPAL de HISTORIA de la CIUDAD : Barcelona, divulgación histórica.- Textos radiados desde la Emisora de "Radio Barcelona" por el ---. Barcelona, 1945-51. VIII vols.
- LAFITTE, H. : Une Famille de Marchands : Les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II.- Paris, 1933.
- LARRAZ, J. : La época del mercantilismo en Castilla (1500-1700).- Madrid, 1944.
- MAUDICH, G. : Le pacte de "vicinanze" et le marché italien des changes au XVIIe. siècle.- Paris, 1933.
- MARULLO, Manuel : Oríen de Catalunya hecha por las naciones extranjeras. Por el P. --- de la Compañía de Jesús, natural de la villa de Olot.- Barcelona, 1685.
- MATEU y MORIS, Felipe : (Ecoserie Española de Estadística.- Barcelona, 1946.
- MASHINI, Jean : Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVIIe. et XVIIIe. siècles.- "Annales. Economies. Sociétés. Civilisations" (1954), 157-164.
- MELIS, Federico : Bilaga sul commercio economico del XIV e XV secolo.- "Economia e Storia" (Roma), III (1956), 19-59.
- NEUVILLE, J. : Circulation monétaire et utilisation économique de la monnaie dans la France du XVI et XVII siècles.- "Études d'Histoire Moderne et Contemporaine", I, (1947), 15-29.
- NOLINÉ y BRABÉ, Ernest : Les coutumes maritimes de Barcelone universellement connues par "Libro del Consolat de Mar", etc de non publicadas en sa forma original ilustradas amb nombroses notícies bibliogràfiques, històriques y lingüístiques y ab un apèndix de notes inédites relatives a la Història del Consolat y de la Ilotja de Barcelona.- Barcelona, 1914.
- NOVO i PONS, Juan : Curso teórico de Arquitectura Naval aplicada a la construcción de los buques mercantes.- Barcelona, 1856.
- NOVÍS, Isac : Discursos jurídicos sobre contrabandos y bienes de ganados naufragados, según Constituciones de Cataluña.- Barcelona, 1670.
- NOVÍS, Isac : Discursos jurídicos sobre Procesos de Asyndores y Quinto de su Ingotad, según Constituciones de Cataluña.- Barcelona (1670).

- NADAL, Jorge ; y GIRAIG, Emilio :** Ensayo metodológico para el estudio de la población catalana de 1553 a 1717.- "Estudios de Historia Moderna" III, (1953), 237-284.
- NOGUERA, R. :** La compañía mercantil en Barcelona durante los siglos XV y XVI.- "Notaria" (1944) 240-293.
- PALAU CLAVERAS, Agustín :** Ensayo de Bibliografía marítima española.- Barcelona, 1945.
- PARDISSUS, H. :** Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe. siècle.- Paris, 1837, 6 vols.
- PERRALS y MOLINÉ, Arturo :** Inéditas barcelonesas de necesidad acumuladas en el siglo XVII.- "Memorial Humanístico Español" II (1939), 274-276.
- PERERA, Indovico a :** Decisiones aureas in actu practico frequentes ex variis Sacri Regii Concilii Cathalonico conclusionibus collectae cum additionibus in quinquaginta prioribus quae antea sine eis editae fuerunt. Autore Don eiusdem Regii Concilii Secretario Senatore.- Barcelona, 1668-1691 - 2 tomos.
- PERALTA, Narciso :** Memorial en favor de la Ordenación de la Ciudad de Barcelona y sobre Consejo de Cierto, al 1º de Junio deste año MDCCX.- Barcelona, 1630.
- PESCIAGNO, Giuseppe :** Le Rivi.- en "El Porto di Genova" por PODESTA, Francesco. 485-655 p. Genova, 1913.
- PI I SUÑER, Carlos :** L'aptitud económica de Catalunya.- Barcelona, 1927. 2 vols.
- PICAROTER y RODRIGUEZ, J. :** Apuntes para una biblioteca científica española del siglo XVI. Sobre sus bibliografías de ciencias exactas, físicas y naturales y sus inmediatas aplicaciones en dicho siglo.- Madrid, 1891.
- POUS, R. :** Vocabulari català de les Indústries tèxtils i llurs derivades.- Separata de "Butlletí de Dialectologia catalana" IV (1916)
- ROY y GIBB, Manuel :** Tratado General de Cambios, usos y costumbres sobre el pago de las Letras, monedas, pesos y medidas de todas las monedas conexas y en particular de España, con su misma correspondencia.- Obra póstuma. Barcelona, 1830.
- RUIZ, Andrés :** Aritmética Propoculativa y practica, y arte de Algebra.- 4a. edición. Barcelona, 1715.
- RUJOL i BURAU, R. :** Antoni Jover i Cath, mercader a la Seu d'Urgell a finals del segle XVI.- "Estudios Universitarios Catalanes", XVIII (1933) 1-21.
- RAMOLA y TRIBOLS, Federico :** Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII.- Con un prólogo de D. Bartolomé Amengual. Barcelona, 1931.
- RAMBERT, G. :** Histoire du commerce de Marseille publié par la Chambre de Commerce de Marseille.- Paris (publicados 4 vols.)

- RAU, Virginia : Subsidios para o estudo de movimento das portos
para e Lisboa durante o século XVII.- "Anais. Academia
Portuguesa da Historia" (Lisboa), V (1964), 197-277.
- RELLÀ GARRISTOL, Joan : Los envíos de metales preciosos de España
a Italia a través de la Corona de Aragón durante los
Austrias, y sus relaciones con el bandolerismo pirenaico.-
"Estudios de Historia Moderna" IV (1964) 189-208.
- RELLÀ, Joan : Els segles XVI i XVII. Els Virreis de Catalunya.-
Barcelona, 1956.
- RENOUARD, Yves : Si nouveau sur les hommes d'affaires italiens
du Moyen Age.- "Annales, Economies, Sociétés, Civilisations"
(1962), 75-86.
- RIERA, Cayetano : Aritmética científica-práctica, dirigida a las
Escuelas.- Barcelona, 1840-41 (2 partes en 1 vol.)
- RIFOL, Jacinto de : De Registratus Legibus Hispae antiquitate, prac-
minentia, iurisdictione, ceremoniis servandis de causis,
modis eius tractandis et decidendis tractatus communis Civita-
tibus Romae, Aevi, Indiarum, Minorum, Rince, Neapolitanae,
Almeriae, Genuae, Brundii, Rodae, Monaca, Constantinopolis,
Alamaniae, Massinae, Sorinae, Valentiae, in quibus statuta
Consultatus Legibus servantur tractatus.- Barcelona, 1660.
- ROGABERTI, Ramón de : Escenarios fiscales de Cataluña.- Zaragoza,
1646.
- ROCHA, Antich : Aritmética, por --- de Corona compuesta y de va-
rios autores recopilada, provechosa para todos estados de
gentes.- Barcelona, 1665.
- RUIZ y RABLO, Angel : Historia de la Real Junta Particular de
Comercio de Barcelona (1763 a 1847).- Barcelona, 1919.
- SALAS, Josef : Tratado de las monedas labradas en el Principado
de Cataluña, con instrumentos justificativos.- Barcelona,
1818. 2 vols.
- SALVADÓ, José : El Consultor Catalán para el nuevo sistema métri-
co-decimal de uso obligatorio desde 1º de Julio de 1871, y
último sistema monetario español decretado por el Gobierno
de la nación.- Barcelona, 1871.
- SANCHO de SORRANIS, H. : Los genoveses en la región mediter-
raneanca de 1460 a 1800.- "Hispania" VIII (1948) 386-402.
- SAVARY des BRUILLONS, J. : Dictionnaire universel de commerce con-
tenant tout ce qui concerne le commerce qui se fait dans les
quatre parties du monde.- Paris, 1725-1730. 3 vols.
- SAYOUS, André-E. : Les méthodes commerciales de Barcelone au XIII
siècle, d'après des documents inédits des Archives de sa Ca-
thédrale.- "Estudios Universitarios Catalanes", XVI (1931),
155-198.
- SAYOUS, André-E. : Les méthodes commerciales de Barcelone au XVII
siècle, surtout d'après des protocoles inédits de ses archi-
ves notariales.- "Estudios Universitarios Catalanes", XVIII,
(1933) 299-355.

- RAYOUS, André-L.** : Les méthodes commerciales de Barcelone au XV siècle, d'après des documents inédits de ses archives: la hausse, le prêt et l'assurance maritimes, les sociétés commerciales, la lettre de change, une banque d'État...- *Revue historique de droit français et étranger*, 4e série, XV (1936), 258-301.
- SCHWARTZ, Frederick, y CARRERAS y CAÑAL, Francesch** : *Manual de Novells antics...* apellat *Maneri* de l'Antic Consell Barceloní.- Pub. per ---, Barcelona, 1892-1922. 17 vols.
- SMITH, R. S.** : *The Spanish Guild Merchant. A History of the Consulado, 1290-1700.*- Durham (North Carolina), 1940.
- SOLER, Francesch** : *Memorial en Dret en favor dels mercaders d'estrangers sobre la Ordinació feta per la Ciutat de Barcelona el primer de Juny 1620 y en resposta del memorial fet per un magnífich Advocat de la Ciutat.*- Fet per miyor ---, Barceloní, en Barcelona domiciliat. Ab lo qual se suplica al Re-colleccionsim Señor Duch de Alcalá Lieutenant en Catalunya una revocació dita Ordinació.- Barcelona, 1620.
- SOLER, Francesch** : *Discurs de Miyor ---* Barceloní, ab lo qual entén provar que no convé nis pot en Casa de la Ciutat de Barcelona adreçar en son regimant los qui tenen nom de Don. A instància de molts Cavallers y Ciutadans honrats de la present Ciutat.- Barcelona, 1621.
- SOLER, Jordi** : *Tablas de Reducció o equivalencia de las medidas agrarias de Cataluña a las métricas decimales.*- Barcelona, 1900.
- SARCA, Carlos** : *Reflexiones sobre los contratos marítimos, accedidos del Derecho Civil y Canónico, del Consulado del Mar y de los usos marítimos, con las formas de los tales contratos.* Obra muy útil y muy necesaria para la práctica de los Tribunales, y no menos para los Consules, Comerciantes, Capitanes de navíos, Corredores y qualquiera otras personas empleadas en el Comercio del Mar.- Su autor Don ---, celebre Jurisconsulto Genovés. Traducción del Idioma Italiano al Español por el Licenciado Don Juan Manuel Girón, Colegial que fué en el de Sta. Catalina Martir de Alcalá, Opositor a los Curatos del Obispado de Guines, y Cathedra de Filosofía de aquella Universidad, Profesor de Theologia y Jurisprudencia.- Madrid, 1753.
- STRASAURO, Giuseppe Antonio** : *Excerpta de surgen to no variatione monetaria.* Autore ---, in sacro Romanorum Sancta Senatore. Torino, 1612.
- TROCHÉ, E. y DELABOSSE, H.** : *Le commerce méditerranéen de la fin du XVe. siècle au début du XVIIe.*- Paris, 1952.
- USHER, A.R.** : *The early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe.*- Cambridge (Mass), vol. I, 1943.
- VALLS i CAVERNER, Ferran** : *Consolat de Mar.*- A cura de ---, Barcelona, 1933, vol. III.
- VIRALLÓ VENTRÓ, José** : *Historia de la industria lanera catalana.* Monografía de sus antiguas gremios, con producción de notas y apéndices de documentos inéditos.- Con un prólogo de Federico Rahola. Tarragona, 1904.

- VERMIDEN, GH.** : Códice de segures marítimes segun la costumbre Amberes promulgado por el consulado español de Brujas en 1569.- "Cuadernos de Historia de España" (1947) VII, 147-191, VIII, 159-193.
- VICHES I VIVES, Jaime** : *Forra II i la Ciutat de Barcelona.* 1479-1516.- Barcelona, 1936-1937. 3 vols.
- VICHES I VIVES, Jaime** : *Noticia de Catalunya.*- Barcelona, 1955.
- VILA, Benat** : *Regles breus de Arithmetica, ab la theoria y art para inventarlas y trebarlas, así para las monedas de Catalunya, así otras reglas ab diversas condiciones; la distinció y declaració dels nombres truncats; ab molta operació y demoras de aquells; Les reduccions de monedas y canbis d'ostes Regnes de España; molt util y necessari a tot gener de tractans.* Compost y ordenat per ---, Mestre de Escríure y Geogra, natural de Barcelona. † Barcelona, 1596.
- XARIBAR, Iohanes Paulo** : *Revisio indicium in sacra Regio Senatu Cathalonie sub diversis definitionibus cum rationabilibus seu (si revid) allegationibus a --- Domicello Barcinense, et I. V. D. de Regis Concilio Inuline Generalis Cathalonie auxilio elaboratis.*- Barcelona, 1657.
- XARIBAR, Iohanes Paulo** : *Civilis Doctrina de antiquitate et religione, regimine, privilegiis et preclarissimis incolis Civitatis Barcinense.*- Editio secunda cum additamentis. Barcelona, 1668.
- CORBERA, Estavan de** : *Cataluña Ilustrada.*- Bipolus, 1678.
- JORRA, Jerónimo** : *Essellencias de Barcelona.*- Barcelona, 1699.
- Inventari del Consolat de Mar.*- "Buletí de la Biblioteca de Catalunya" I (1914), n.º 1, 21.
- Llibre de Consolat dels fets marítims ara novament corregit y ordenat ab algunes declaracions de puntes als marges.*- Escrit Consol de la Lletre de la Mar los magnífichs March Antoni Paig Doctor en Medicina, y Miguel Plana Mercader. Y Defensores Sebastia de Carnellas y Lluis Claresvalls, Mercaders, Ciudadans de Barcelona. Barcelona, 1645.
- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la N. N. y N. L. Villa de Bilbao, (insertos sus Reales Privilegios) aprobadas, y confirmadas por el Rey nuestro Señor Don Felipe Quinto (que Dios guarde). Año de 1737.*- Villanueva y Geltrú, 1813.

I PARTE

LOS HOMBRES DE NEGOCIOS

El estudio de un aspecto económico de un país no puede separarse del de la clase social que fué su soporte sin correr el riesgo de deshumanizar la historia. En el tejer y destejer de la vida, el hombre tiene un papel eminente, ya como sujeto activo - modificador, encauzador o causante directo de los acontecimientos que vive - ya como sujeto pasivo, que sufre en sus carnes, en su ideología, en su actividad, el impacto del acontecer histórico sin llegar a explicarse satisfactoriamente el por qué de tales hechos ni la concatenación causal de unos con otros. La importancia atribuída al factor hombre ha hecho encabezar el presente estudio - dedicado al comercio marítimo de Barcelona - con una descripción de la clase social que más activamente intervino en aquellos menesteres. Pero clase social, estamento mercantil, sociedad burguesa, son, en cierto modo, abstracciones de la historia y de la sociología que pueden no encajar exactamente con la realidad concreta. Para aprehender la realidad viva de la historia social hay que descender hasta las unidades concretas y actuantes que son los hombres. Porque, por fuertes que sean los lazos que unan a los hombres en corporaciones y grupos sociales - y lo eran mucho en el siglo XVII- existe un reducto individual que explica la existencia de tales grupos, su desarrollo y su actitud frente a los acontecimientos que la vida va interponiendo ante ellos.

Sería posible estudiar la sociedad mercantil de Barcelona a través de los acuerdos municipales, de los procesos de las Cortes, de la documentación del Consulado y de otras entidades corporativas que representaban los intereses de los mercaderes y negociantes. Nosotros hemos preferido el camino más largo, más laberíntico y espinoso, de fijar la actividad de estos hombres en el campo individual para situarla luego en su proyección social y colectiva. La documentación emanada de las referidas -

instituciones o grupos profesionales, presenta varios inconvenientes. En primer lugar, no es objetiva, en el sentido de no ser el resultado directo, involuntario - ciego, por decirlo así - de la actividad económica de estos hombres, sino una visión filtrada amañada por un juicio subjetivo y por las circunstancias del momento que en un sentido u otro podían exagerar la realidad actual; no refleja, tampoco, el mecanismo de los hechos económicos en su más pura intencionalidad, ni los métodos o instrumentos empleados, ni los móviles personales de quienes intervenían en tales asuntos. En cambio la existencia de un gran número de pólizas de seguros marítimas para un determinado destino, la actuación de diversas e importantes compañías mercantiles, la técnica de los fletamentos o de los préstamos marítimos, nos pone en contacto con un orden de hechos que inutilmente buscaríamos entre los memoriales de un Consulado o las peticiones en las Cortes. La minúscula y repetida historia - paradigma ideal de las clases adineradas de entonces - de aquellos negociantes o tenderos de telas que acabaron sus días ostentando el título de caballero o de ciudadano honrado, difícilmente se vislumbra en la documentación general. Los vínculos de la carne, substrato de tantas relaciones mercantiles y trampolín de tantos éxitos en las ambiciones personales y públicas, sólo pueden aclararse con el examen detenido de documentación biográfica e individual.

Pero no hay duda de que si atomizamos la sociedad en sus elementos individuales no habrá forma de obtener un visión orgánica y de conjunto. Por un lado, nos interesa la actuación del hombre concreto, individual; pero por otro es necesario destacar dentro del gran mar de hechos minúsculos, todos aquellos que sumados constituían una fuerza social o una tendencia colectiva. La índole misma del presente estudio - un aspecto económico y social de la vida de Barcelona, formado por la cotidiana repetición de pequeños hechos - nos obliga a reunir el mayor número de esta clase de hechos, a cifrar aquellos cuya naturaleza cuanti-

tativa lo haga posible, y a valuar aquellas otras que, también por su naturaleza, puedan ser sometidas a una estimación cualitativa. La atención al número y a la calidad de los datos forma el carril interminable de esta clase de estudios.

Por lo tanto, no nos interesa tan sólo conocer el número de mercaderes, negociantes, drogueros o tenderos de telas, sino establecer, en lo posible, su personalidad, reconstruirla a través de sus relaciones familiares, sociales y económicas. Interesa saber cómo se integraban en la sociedad de su tiempo, cómo sus afanes quedaban enmarcados dentro de unas estructuras sociales, económicas y políticas, y cómo se produjeron roces y fricciones, quebraduras e incompatibilidades entre aquellos afanes y estas estructuras. En una palabra: nuestra ambición sería llegar a ver el comercio de Barcelona a mediados del siglo XVII a través de estos hombres, y llevar a la historia el cálido rescaldo de su afán cotidiano y su palpitante actividad.

Para penetrar hasta este grado de profundidad histórica, ha sido necesario reunir primero una inmensa cantidad de datos referentes a los individuos que desarrollaron en Barcelona una actividad comercial. Estos datos se contienen en la Matrícula de los Hombres de Negocio, que inicia las series estadísticas de la segunda parte de este estudio. Ella constituye un arsenal de noticias de todo orden que va a hacer posible un estudio sistemático del estamento mercantil en un sentido lato, sin perder de vista la actuación individual de cada uno de sus componentes. Las páginas que siguen - como la espuma que borbotea sobre la enorme masa de aquellos datos individuales - son el resultado de una síntesis operada tras el examen de más de quinientas noticias biográficas integradas en la Matrícula.

Capítulo I

LOS COMERCIANTES CATALANES

Procedencia geográfica.

Las noticias biográficas de la Matrícula permiten conocer la procedencia de muchos de los hombres de negocio que desarrollaron su actividad en Barcelona. Vamos a prescindir, por ahora, de los comerciantes extranjeros - franceses, saboyanos, genoveses, etc. - para centrar la atención sobre los catalanes. Aunque la mayor parte eran nacidos en la ciudad condal, muchos procedían de los lugares más dispersos de Cataluña. Parece como si las villas y lugares catalanes que tanto contribuyeron en formar la población barcelonesa, contribuyeran también dando a la capital del Principado los mejores de sus hombres y los que más aliento dieron a la actividad mercantil de Barcelona. Entre los más recordados, unos procedían del campo, de familias tradicionalmente labradoras, con honda raigambre en los respectivos solares. Pertencían a la clase de los fadrístens cuyo papel en el desenvolvimiento económico y cultural de Cataluña apenas ha sido entrevisto por los historiadores (1). Era el segundo que el régimen patrimonial que privaba entre la clase agraria, y la institución del heren echaban de sus lares, arrastrados de un bagaje más o menos útil, según las posibilidades de la familia, para luchar con la vida. Alejados de sus aldeas donde la posibilidad de trabajo era escasa o nula, los fadrístens afluían a las villas y ciudades, algunos desde muy jóvenes, cuando los padres habían decidido que camino profesional les tenía seguir. Puestos de aprendices, primero, con algunos dineros procedentes de la herencia paterna o de sus ahorros, estos hombres de abolengo campesino se sumaban al trabajo industrial, artesanal o mercantil de las poblaciones importantes con una inquebrantable decisión

de triunfo. Era gente nueva, emprendedora y fuerte, capaces de renovar las instituciones y actividades en las que por suerte les tocó intervenir. De esta clase de hombres hay algunos casos típicos en la Matrícula. Así, por ejemplo, Salvi Rocafort, nacido en el Mas Rocafort de San Felip de Terrasola, en el Obispado de Vich muy joven debió salir de su casa, por cuanto al morir - después de 17 años de actuar de mercader en Barcelona - dejó a todos sus hijos menores de edad; cuando ordenó su testamento legó una cantidad de dinero para repartir pan a los pobres en la casa solariega de los Rocafort y dispuso la celebración de numerosas misas y sufragios para su alma en la parroquia natal de Terrasola (2). Este recuerdo hacia los lugares de la infancia se constata en otros varios casos: Pons Barroca, mercader, hijo de un zaparero de Llagostera, pero cuya actividad le permitió situarse bien en Barcelona - hasta tal punto que en su testamento figuran como albaceas tres ciudadanos honrados, un doctor de Medicina, un mercader y un tendero de telas -, mandó fabricar una imagen de San Antonio de madera para su parroquia natal de Llagostera, y otra de plata de la Purísima - igual a la de Seo - para la parroquia adoptiva de Santa María del Mar (3). La dilección hacia el solar de los antepasados se manifiesta aún en aquellos casos en que el trasplante había ocurrido en la generación anterior a la del biografiado: así Vicens Duran, droguero, h hijo de otro droguero ciudadano de Barcelona pero oriundo de Palausolista, destina en su testamento 50 libras a la familia Duran que continuaba arraigada en la casa solariega de aquella localidad (4). Si entre los hijos segundos de labradores afincados existen estos varios ejemplos - que podrían continuarse en otros nombres ilustres dentro del comercio barcelonés, como los Lladó, oriundos de Badalona; los Claresvalls, de Horta de San Juan; los Corts y los Cinebreda, de Sarriá (5) - otros comerciantes procedían de familias artesanas o de mercaderes de diversos puntos de Cataluña. Joseph Rinyana - que cuando, al final de sus días, estaba enfermo en Barcelona, decidió vender de terra y provar altres ayres lo más presto posible,

y per millor apar provarlos en la ciutat de Tortosa de hont se natural, para que ab los ayres naturals puga jo més fàcilment curar de non accident (6)... - y Simó Duran eran hijos de Tortosa (7). Los Riba - Baltasar, Joseph y Pere Pau - eran oriundos de una familia de burgueses de Vilafranca del Paradís (8). El vidriero Franceschs Soler, de actividades múltiples, procedía de Manresa (9). El boticario Juan Pau Creixell era hijo de un negociante de Blancs establecido también en Barcelona, y en 1650 vendieron 4 jornales de tierra que aún poseían en aquella localidad (10). Jaume Fontanilles, mercader, había nacido en Tarragona, (11) y Joseph Berart, el prestamista y mercader que con el tiempo fué Barón de Esponellá, era hijo de un cirujano de Lérida (12).

Al lado de estos sobrevenidos - para citar sólo los que más plenamente triunfaron - están las antiguas familias barcelonesas algunas de las cuales contaban con varias generaciones en el ejercicio de la actividad mercantil. Los Burrell, los Roure y los Matalí, que en ésta época mantienen una actividad notable, figuran entre los más representativos. Dos miembros de la última de las citadas familias, Hierònia y Rafael Matalí, hijos ambos de Mossén Pere Benet, manifiestan con orgullo en sus respectivos testamentos que su tatarabuelo está enterrado en Santa María del Mar, en cuyouario familiar quieren también que descanse sus restos. (13)

De todas formas, hay un hecho notorio: las familias burguesas de Barcelona que se mantienen en un plan activo experimentan con los años una profunda renovación. Las antiguas familias - las de los nombres que podrían remontarse a los siglos XIV o XV - o se han extinguido biológicamente o han sido suplantadas en la profesión mercantil por estos recién venidos. El hecho igual puede atribuirse a la voracidad demográfica de las grandes urbes de aquellos siglos (14), que a la placentera vida adoptada por las clases adineradas de Barcelona que preferían emplear sus capitales en tierras ó en empréstitos públicos - de renta segura, sin riesgo - a la prosecución de sus negocios. De hecho, entre estos

mismos advenedizos cuya actividad eclipsa a la de los antiguos mercaderes, hay numerosos hombres que en un momento de su vida adquieren tierras y honores y se apartan de la vida comercial activa. Esta discontinuidad es tanto más digna de tenerse en cuenta cuanto - entre los miembros de la colonia genovesa - que por la índole misma de sus negocios tenían un pié puesto en su país y otro en Barcelona - se observa una continuidad en los apellidos que se podría remontar hasta los siglos XIV y XV. Los Negro, los Gentili, los Centurioni y los Squarsafigo, están en la Matrícula para no dejarnos mentir (15).

Grupos profesionales y actividad

Las 322 noticias biográficas de catalanes integradas en la Matrícula no forman un conjunto humano homogéneo en cuanto a sus actividades ni respecto al encuadramiento de sus miembros dentro de las estructuras profesionales de la época. Como veremos, la falta de especialidad era el denominador común del comercio barcelonés. Por otro lado, la rígida estructuración social en estamentos, gremios y cofradías da una gran variedad a los individuos de la Matrícula. Interviniendo activamente en el comercio de Barcelona figuraban hombres de la procedencia social y de la profesión más diversa desde los pelaires o vidrieros hasta los ciudadanos honrados o los caballeros. No obstante, el peso de la actividad mercantil lo llevaban los mercaderes, los negociantes, los tenderos de telas y los drogueros. Entre ellos están los grandes importadores y exportadores que sólo por vía de excepción se encuentran entre los demás biografiados.

Los mercaderes - el elemento más representativo de la clase mercantil - formaban un cuerpo colegiado desde la inauguración de la Matrícula en 1480. Para ser mercader en Barcelona - epíteto lleno de prestigio gracias a la antigua expansión comercial de la ciudad - se requerían varias condiciones. En primer lugar, ser cata-

lía y estar domiciliado en Barcelona durante cuatro años por lo menos (16). Tenían que dedicarse manifiestamente al comercio pues «non admittantur nisi qui soliti sunt negociare», como dice un tratadista de la época. Pero esta actividad no podía ser la de simple compraventa o del trabajo a comisión, sino la de mayorista. Los corredores de creja y los tenderos de telas - presuntos candidatos a la habilitación de mercader - no podían inscribirse en la Matrícula hasta que constase por escritura pública que desde tres meses antes habían renunciado a su correduría o habían cerrado la tienda despidiendo a sus empleados y fijado su domicilio en otra casa (17). Y aún cumpliendo con estos requisitos la habilitación no era siempre segura, pues dependía del parecer de los mercaderes antiguos que a través de un complicado procedimiento selectivo escogían por delegas a los miembros de sus familias, a los amigos o a quienes disfrutaban de su favor (18). Por no alcanzar el suficiente número de votos, ninguno de los propuestos en 1630, en 1634, en 1636 y en 1655 fué habilitado mercader (19). Onofre Massanes y Francesch Rocá - que con el tiempo fueron comerciantes de importancia - figuran entre los rechazados en 1634, pero fueron admitidos en 1635 y 1637 respectivamente (20). El matrimonio con alguna hija de mercader daba una preferencia a los candidatos, de la cual se valieron éstos muy a menudo (21). Una vez inmatriculados podían desempeñar diversos cargos en el gobierno y la administración pública. No obstante era posible convertirse en mercader y participar de todos los beneficios de esta posición social mediante un privilegio librado por el Rey (22). : Onofre Argemir fué inscrito en 1662 sin someterse al escrutinio y aprobación del estamento, sino «en virtud de menament per la Real Audiència expedít» (23). El poder político que les procuraban las inscripciones para los cargos públicos, su riqueza, sus relaciones familiares y profesionales, daban al estamento mercantil de Barcelona una gran fuerza y reputación.

La terminología costinera distingue a los mercaderes de los negociantes precisando que estos «no tenen estament ni són admesos en lo regimient de la Ciutat ni Diputació» (24), aunque desarrolla-

ban actividades iguales a las de los mercaderes. Solían ser llamados negociantes los hijos o allegados de mercaderes que intervenían ya en el comercio de sus parientes, pero que no habían conseguido todavía la entrada en el estamento mercantil. Joseph Rocafort, sobrino y asociado de Salvi Rocafort, trabajó como negociante durante muchos años al lado de su tío: después de muerto éste, en 1638, dirigió la empresa comercial en nombre de los herederos, no llegando a mercader hasta 1644 (25). Y como éste fueron muchos los mercaderes que en los primeros años de su actividad aparecen con el nombre de negociantes. Tal condición era, pues, una especie de antesala del estamento, aunque hubo algunos - económicamente muy potentes, como Beranguer y Clarassó (26) que no llegaron jamás a cruzar el dintel de la Matrícula. De igual modo, los extranjeros que por su naturaleza no podían ingresar en el estamento (aunque fueran mercaderes en su país de origen) eran llamados negociantes: así Trebulon, Aymenrich, Santágata y Martín que residieron y actuaron en la ciudad durante 30 o 40 años.

Los tenderos de telas constituían otro grupo importante por su actividad y riqueza. En su afán de ennobrecerse en la escala social, muchos de ellos acabaron siendo mercaderes, con los cuales tenían una estrecha relación profesional a través de las botigues de comanda. La gestión administrativa de estas tiendas iba a cargo de los tenderos, en tanto que el capital de las mismas era, con frecuencia, total o parcialmente suministrado por mercaderes. Los tenderos de telas eran miembros de la Cofradía de San Julián, cuyas Ordinacions aprobadas por la Ciudad establecían que nadie podía abrir porta de botiga que primer no fassa examen y haga estat cert temps per aprenent (28). La importación de telas y mercería, distribuidas luego por Cataluña y por otros mercados, dió una gran prosperidad a estos tenderos. Su exclusiva organización comercial y su comercio con géneros extranjeros fueron causa de que no tuvieran otra competencia que la de los franceses vendedores ambulantes que con el paquete de mercería a cuestas recorrían la ciudad despachando infinidad de artículos y manufacturas.

Los drogueros formaban, también, un gran grupo más o menos especializado en el comercio marítimo con Marsella y Génova para las mercaderías de Levante - drogas y géneros exóticos - y con Sevilla, Cádiz y Portugal para la importación de especias y productos coloniales. Pertenecían al estamento de los artistas - a pesar de sus pretensiones de ser considerados mercaderes - y como a tales intervenían en el Consejo de Ciento (30). Su posición social era semejante a la de los tenderos de telas y, como éstos, tenían muchas concantancias familiares y comerciales con los mercaderes.

Naturalmente, no se agota con estos grupos la descripción de los elementos activos del comercio barcelonés. Junto a los referidos y a los corredores de oreja - cuya actividad específica era ya el comercio - existían innumerables artesanos dedicados a la venta directa de sus productos o a la importación sin intermediarios de aquellas materias que necesitaban para su industria. Existían también miembros de otras profesiones - boticarios, doctores en Derecho y aún eclesiásticos - cuyos nombres aparecen asimismo relacionados con el comercio activo.

Las actividades de todo este conjunto no respondían en muchos casos a las de su profesión estricta. Si un gran número de mercaderes se dedicaban a la exportación de manufacturas a Italia, y a la importación de pesca salada o trigo, otros invertían sus capitales en las batéguas de comanda, en los seguros marítimos o en el préstamo a vuelta de viaje. Había muchos tenderos de telas que eran importadores de trigos y de lanas, y algunos drogueros interesados en los negocios navieros. Entre los artesanos, algunos desempeñaron un papel importante en el comercio interior: Bernat Trinxan pañadero, importó notables cantidades de trigo del Lengadoc, de Livorno y del Rosellón, traficó con queso, alfarería y otros artículos y fue co-propietario de alguna embarcación (31); el vidriero Francesch Soler fue también partícipe de diversos buques, importó dátiles de África, materias tintóreas de Francia y productos para su industria de Cartagena (32). Lluís Mariner, con tienda abierta de boticario, era especialista en negocios navieros y una de sus barcas

practicaba el corso poco antes del Levantamiento de Cataluña (33)

La misma dispersión que se observa en la actividad se encuentra también en el ámbito geográfico de las importaciones o exportaciones de muchos comerciantes. Aunque hay algunos verdaderamente especializados en algún tráfico - como Cabanyes que sólo comerciaba con Andalucía, Portugal y Canarias, o como Rocafort, magnate del comercio con Sicilia (34) - la mayoría mantenían relaciones - relaciones mínimas, muchas veces - con innumerables puertos del Mediterráneo. De esta forma - lo mismo en cuanto a la dirección del tráfico que a las actividades de aquellos hombres de negocio - la falta de especialización, propia de las sociedades precapitalistas, puede señalarse como característica de las clases mercantiles de Cataluña en el segundo tercio del siglo XVII.

Actividad de los catalanes en el extranjero

El comercio exterior de Cataluña contó con institución de los Consulados, destinada a velar por los intereses de los catalanes que negociaban en el extranjero. La Ciudad de Barcelona cuidaba celosamente del nombramiento de estos Cónsules como de una de sus más eminentes prerrogativas. Durante los siglos XIII al XV, mientras duró la expansión marítima y comercial de Cataluña, el mapa de los países mediterráneos se fué poblando de Consulados catalanes, desde Damasco a Andalucía y Desde Venecia a Trípoli. A mediados del siglo XVI, la dificultad del tráfico y la decadencia del comercio extinguieron muchos de estos Consulados de manera que al llegar el siglo XVII no quedaban sino los de Sicilia y Cerdeña, que se mantuvieron hasta su abolición por el Decreto de Nueva Planta de 1718 (35). El retroceso del comercio catalán en el Mediterráneo queda manifiesto en estos simples datos, probatorios así mismo de que las islas italianas fueron los últimos reductos que la paralización del comercio dejó a -

Cataluña, mientras se seguían manteniendo estos consulados isleños, los comerciantes catalanes no tenían en Cádiz un representante propio sino que estaban bajo la jurisdicción del Cónsul de las Naciones Extranjeras, situación que no provocó quejas hasta 1674, señal evidente de que hasta entonces no existió un tráfico activo entre Cataluña y aquella ciudad. (36).

Este marco institucional - que varió tanto entre el siglo XIII y el XVII - puede ser completado con la observación del desplazamiento de algunos comerciantes catalanes a diversos puntos del extranjero en los cuales se dedicaron a la contratación mercantil. La documentación barcelonesa no ofrece más que noticias indirectas de estos catalanes emigrados, y por lo tanto resulta difícil valorar su importancia numérica y determinar el tipo de su actividad. De todos modos, las referencias obtenidas permiten vislumbrar las direcciones preferidas para la emigración y señalar algunas características de las actividades que desarrollaban estos catalanes en los varios países que visitaban o en los cuales se establecieron.

Aunque la profesión mercantil fuese en esta época mucho más sedentaria que en la Edad Media, algunos comerciantes tenían que realizar largos viajes para cuidar de sus negocios, ya sea actuando de sobrecargo en los navíos fletados o para actuar personalmente en la compraventa de productos. Entre los hombres de negocio que figuran en la Mátrícula, Cristófol Santgenís viajó por Lisboa, Sevilla, Cádiz Almería y Marsella (37). Hierbina Pintor visitó también Andalucía y Portugal de donde regresó con un importante cargamento de jengibre y palo campeche (38). En 1631, Aloy Roca y Dinias Pobla embarcaron, respectivamente, para Palma de Mallorca y Génova con el fin de adquirir trigo - para la ciudad de Barcelona (39).

Pero además de éstos contactos accidentales hubo algunos catalanes que residieron con carácter más o menos permanente en diversos puertos del Mediterráneo, en Sicilia - principal mer-

cado para las manufacturas del Principado - la colonia catalana debió ser numerosa y activa. Como de Cuba durante el siglo XIV, los catalanes habían hecho de Sicilia el campo preferente de su actividad comercial y el marco habitual de su progreso económico. La figura del rico mercader - que desde su niñez pasó varios años en aquella Isla debió ser tan familiar a los catalanes de aquellos siglos como la estampa del indiano para los del siglo XIV. La secular continuidad de aquel comercio había ligado a Sicilia a numerosas familias de mercaderes que no sólo comerciaban con ella sino que envían a la Isla a sus parientes, conocidos o empleados. En 1620 se decía que en todas partes se practicaba la costumbre de enviar "institutors i comissionaris de sa terra" a los países extranjeros con los cuales se mantenía comercio, y que así lo hacían los catalanes en Sicilia "que no envían a naturals sicilians del Regne la roba encomanada sinó a catalans, com són Diego Esteve, Riera, Broca y molts altres, que tots los que estan en dites cases de Sicilia són catalans" (40). De esta forma residieron en Sicilia los comerciantes Jaume y Joan Macià, hijos del mercader Joan Macià que en cuatro años aseguró mercaderías por más de 200.000 libras con destino a Palermo (41). Habitaron en Messina los negociantes Salvador Picó y Miguel Rossich, conocidos de Rocafort que exportó a Sicilia por valor de más de medio millón de libras entre 1632 y 1640 (42). Rafael Matalí pasó algunos años de su juventud en Palermo, donde contrajo matrimonio con Dimitilla Gerardo (43). Jaume Torrens, consignatario de algunos de los envíos del citado Rocafort, y Pere Vilamajor, fallecido en Palermo, habitaron también en aquella Isla. (44). La ciudad de Nápoles ejerció igualmente una poderosa atracción sobre los hombres de negocio de Cataluña. La documentación señala la presencia en aquel Reino de algunos procuradores de mercaderes catalanes, como Joan Badía y Joseph Miquel; de corredores de oreja, como Francisco Morató, y de comerciantes que trabajaban por su cuenta, como los hermanos Marcer y el mercader Santamaría (45). En Cerdeña residía Francesch Dalmases, hermano de Pau Dalmases,

el polaire que entre 1640 y 1665 aseguró su tráfico con la Isla con más de 65.000 libras (46). actuaron también en el Reino Sardo los negociantes Jaume Prospera, domiciliado en Sàsser, y Joan Català, vecino de Cállier y consignatario de un navío de ropas - efectuado por el genovés Jayme de Negro (47). En Roma residía el clérigo Doctor Joan Atxer, miembro de una compañía dedicada a la negociación de cambios entre Cataluña y las plazas italianas (48). En Génova, centro de un activo tráfico tanto de importación como de exportación, residían habitualmente Don Joseph Calzeran de Pinós, importador de paños catalanes, y Agustín Martines, intermediario de numerosos mercaderes de Barcelona; durante algunos años residió también en la ciudad ligur Llorens Lladó, corresponsal de la compañía Lladó-Borrell, de la que su padre era uno de los socios más importantes (49). En Livorno habitó también durante muchos años Bernat Madalell, activo comisionista y agente de los negocios de la compañía de Bernat Oliver; también Joan Boca figura como domiciliado en aquel puerto en 1645 (50). Otros puertos del Mediterráneo fueron también habitáculo temporal o permanente de algunos catalanes: Salvi Rocafort, por ejemplo, inició su actividad mercantil en Marsella donde realizó pingües negocios asociado con unos portugueses (51). Francesch Santgenís estuvo asimismo en dicha ciudad como apoderado de su hermano del cual recibió en 1634 poderes válidos "tant per Marsella com per altres parts de Fransa".

Tampoco en los Reinos de la Península Ibérica - cuyas relaciones económicas con Cataluña eran inferiores a las de los Estados de Italia - faltaron algunos comerciantes catalanes. En Mallorca residía el negociante Miguel Company (53). En Valencia se hallaba, en 1632, Joan Rourea hermano y procurador de Rafael Roure, mercader (54). En los puertos de Sevilla y Cádiz residieron respectivamente Raphael Camps y Codina y Hierónimo Putze, apoderado del negociante barcelonés Francesch Cabanyes (55). En Trujillo vivía el tendero de telas Francesch Montserrat, dedicado a

la venta de mercadería suministrada en gran parte por su consocio el francés Palatier, habitante en Barcelona (56). En Lisboa estaba establecido el comerciante Francesch Tendon, antiguo marinero, con abundantes relaciones entre los barcelonenses importadores de especias y productos coloniales (57). Finalmente, también en Madrid - centro financiero de la Monarquía, gran consumidor de artículos de lujo - y en correspondencia con elementos mercantiles de la ciudad condal, había algunos catalanes afincados, como Francisco Baster, Joan Busquets y Miguel Pallarés (58).

El hecho - observable en el conjunto de estos datos - de que se ven varios casos de emigrantes que estaban en relación con sus familiares, directores a su vez de empresas mercantiles en Barcelona a las que aquellos servían como agentes, factores o corresponsales, subraya a la importancia atribuida a los lazos de la sangre y ya examinada con detención en otro lugar, además la repartición geográfica de estos catalanes emigrados corrobora la afirmación de que la corriente comercial de Cataluña se dirigía mucho más a los mercados de Italia que no a los reinos de España. El escaso afincamiento de comerciantes catalanes en los puertos andaluces - como en esta misma época existían allí colonias francesas, genovesas, inglesas y holandesas, que tenían en sus manos la mayor parte del comercio con América - prueba el apego de los catalanes a sus mercados tradicionales y que concurrían aquellos puertos más como compradores de productos coloniales que como vendedores de manufacturas en vistas al mercado de las Indias.

Los lazos de la sangre

Los datos familiares contenidos en la Matrícula evidencian la existencia en Barcelona de una unión de familias en cuyas manos estaban la actividad mercantil, la riqueza, y el prestigio social que de ellas podían derivar. Esta gran unión de familias

- que en honor a la brevedad y aún a sabiendas de cometer una impropiedad de lenguaje, vamos a llamar clan mercantil - estaba a la base, como fundamento, de muchas relaciones que aparentaban ser estrictamente profesionales. Con los datos exhumados de los capitales matrimoniales, de los testamentos y de otras escrituras notariales, se ha podido confeccionar un gran árbol genealógico (59), cuyas ramas - compuestas por los apellidos más renombrados en el mundo mercantil de entonces - deben su crecimiento y expansión no a un ahondamiento en el sentido cronológico retrospectivo - que alcanza, cuanto más, a cuatro o cinco generaciones - sino a la ampliación en sentido transversal, es decir teniendo en cuenta los enlaces entre miembros de una misma generación. Con él queda gráficamente manifiesta la importancia de los lazos de la sangre, pues más de setenta apellidos se nos presentan unidos por relaciones de parentesco, ya sea mediante enlaces matrimoniales ya por recurrir a un antepasado común. Esta visión simultánea de las relaciones familiares dentro de la clase mercantil, admite algunas matizaciones entre los miembros o entre varios grupos que integran el gran árbol. Por un lado, descuellan ciertas familias - los Matali, Ferran Lladó y Barrell, por ejemplo - que por su raigambre en el ejercicio comercial constituyen inmensos troncos que durante varias generaciones apiñan a su alrededor a lo mejor y más nutrido del estamento mercantil activo. Por otro lado, el gran clan se subdivide en otros clanes o grupos más pequeños que teniendo también una trabazón familiar muy directa e íntima, son además la expresión de determinados grupos profesionales, tales como tenderos de telas, juristas, ciudadanos honrados y nobleza menor. Todos ellos, espero, tienen entre sí algunos puntos de contacto, de manera que el árbol genealógico se nutre desde un extremo al otro por una savia común. Como las profesiones no están divididas por barreras insanables, ni existían castas propiamente tales, la unión entre los miembros de diversas profesiones, que podían implicar asimismo, según la jerarquización social de la

época, unas diferencias sociales, se hacían mediante el matrimonio de un miembro del grupo inferior - el mejor, más rico, etc. - con otro miembro del superior, quizás alguno de los individuos menos dotados o con menos posibilidades dentro de su grupo. De esta forma algunos simples artesanos quedan enlazados con tenderos de telas o drogueros, y algunos de estos tenderos o drogueros se enlazan con los mercaderes. Es decir, dentro de un mismo plano generacional - existe una jerarquización en el árbol genealógico que tras sucesivos enlaces nos lleva desde el mundo artesanal hasta la pequeña nobleza.

Estos lazos de parentesco no eran una relación estática, ni quedaban simplemente limitados a los asuntos de tipo familiar, como sería actuar de albacea en los testamentos, de tutor en las minoridades, etc. Las escrituras de fundación o prórroga de compañías mercantiles ponen al descubierto la dinámica de estos enlaces al permitir constatar que numerosas sociedades tenían una base familiar. Esto es, la relación de consocio de cada uno de los miembros iba doblada de una relación de parentesco. Así, por ejemplo, los hermanos Lladó, Antoni y Llorens; se asocian entre sí y con el marido de una sobrina, Joseph Borsell; la compañía, fundada en 1637, debía explotar tres tiendas de telas y otras mercaderías en la ciudad de Barcelona, se prolongó durante años y a la muerte de Llorens Lladó fué continuada por sus herederos (60). Los hermanos Joan y Valentí Macià formaban compañía, en la cual intervenían Joan y Jaume, hijos del primero, que vivieron largo tiempo en Sicilia - donde la compañía realizó pingües negocios (61). Salvi Rocafort, otro magnate del comercio siciliano, tenía asociado a su sobrino - Joseph, el cual se formó en casa de su tío, empezando como negociante, continuando como mercader y terminando como ciudadano honrado; a la muerte de Salvi, Joseph Rocafort continuó los negocios de la compañía en nombre de sus primos (62). Las asociaciones entre cuñados que se introduce en el negocio son también frecuentes; unas veces es uno de los cuñados que se introduce en el negocio ya practicado por el hermano de su esposa - como el caso de Ramon Vidal, -

terciopeleros asociado con Jaime Ramoneda, negociante, para comerciar con Sevilla (63) -, y otras veces la asociación se hace en vistas a compañías nuevas, como la del francés Gnarich con su cuñado Ferrial, maridos ambos de las hijas del pintor Huguet (64). Suegros y yernos - como Pere Juan Mas y Joan Rey, que en 1667 se declaran insolventes ante sus acreedores (65) - y abuelos y nietos - como los Brea, Los Miralta y Los Ordano oriundos de Génova (66) - integran también algunas sociedades mercantiles. Asimismo podía ocurrir el caso inverso: unas relaciones que habían empezado siendo estrictamente comerciales - como las de Albà y Saqués, importadores de telas, asociados desde 1641 y cuñados desde 1644 - terminaron también por ser relaciones familiares. (67).

Si se considera la situación general de la época no hay por que asombrarse del extraordinario papel jugado por los vínculos de la carne. Los riesgos del negocio, la inseguridad del tráfico, la lentitud de las comunicaciones, unidos a lo rudimentario de los sistemas de contabilidad practicada, eran factores que hacían necesarias entre los diversos asociados una confianza y lealtad difícil de encontrar más allá de los confines familiares. Aparte de la solvencia y de las cualidades personales de cada uno el parentesco entre comerciantes daba visos de mayor garantía a las asociaciones mercantiles y a los actos de comercio. Por esta razón se concertaban tantas compañías entre parientes de diverso grado, y se mandaba a los propios hijos o sobrinos como factores, comisionistas o poderados de aquellas empresas comerciales que manejan grandes intereses en los lejanos puertos de Italia o de sus Islas.

Riqueza y progresión social.

Un determinado enlace matrimonial podía servir tanto para ingresar en el gran clan familiar como para introducirse dentro de

un círculo profesional mucho más estrecho. Un matrimonio oportuno y bien calculado igual podía mantener el prestigio social de una familia - en otro tiempo adinerada pero entonces en decadencia económica - que servir de palanca para introducir al recién llegado en un mundo superior en jerarquía social. El ejemplo más claro de esta vinculación del matrimonio con los intereses de grupo se daba entre los mercaderes. Para proteger los intereses de los de su clase y el porvenir de sus hijas, los mercaderes tenían establecida una preferencia, en cuanto al ingreso en el estamento, hacia los aspirantes que estuvieran casados con alguna de sus hijas. En la Matrícula de mercaderes figuran varios que ingresaron de este modo algunos de los cuales están inscritos con la nota "casat ab filla de mercader" junto a su nombre (68) Recordando que la habilitación como mercader daba derecho a determinados cargos públicos y proporcionaba una reputación social de la cual no gozaban el tendero de telas o el negociante aunque fuesen igual o más ricos, se comprenderá el interés de estos matrimonios que facilitaban el acceso a la "bolsa dorada" de las inscripciones del Municipio y elevaban al contrayente a un rango social superior. De esta forma, el mercader que tuviera varias hijas, aunque no pudiese dotarlas muy bien, cuando se tratara de colocarlas en matrimonio tenía, gracias al privilegio que le otorgaban las ordenanzas de la Matrícula, una importante carta a jugar a su favor.

No sería pecar de maliciosos considerar que la dote de las hijas de los comerciantes o la herencia que tendría que recaer al hijo eran una de las condiciones que regulaban estos matrimonios examinémoslo entre los mercaderes, los elementos más representativos del comercio barcelonés. Por un lado, el nuevo rico, el tendero de telas afortunado, el droguero o el negociante - que eran mirados con cierto desprecio e ironía por la antigua aristocracia mercantil - recurrían a sus caudales para poderse casar con alguna hija de mercader cuyas relaciones y prestigio social borrarán las huellas de su origen humilde y extraño al clan. Por otro lado, los familiares de la futura esposa del advenedizo olvidaban la

procedencia del contrayente ante su potencia económica. Si por su estado civil no podía aspirar a tal forma de ingreso en los círculos profesionales superiores - aunque la alta mortalidad de la época y la práctica reiterada de las segundas y terceras nupcias podían mantener siempre viva una esperanza - el nuevo rico buscaba colocar a sus hijos de tal forma que, aún a costa quizás de desaprovechar otros partidos económicamente mejores, sirviera para redimir a la prole de su origen o situarla en un estrato más alto de la sociedad. Con esto, el proceso ascensional quedaba verificado con la intervención de dos generaciones. Iguales prácticas pueden constatarse entre los mercaderes respecto a los ciudadanos honrados o a la noblesse de robe - Letrados, Juristas, Doctores y Magistrados de la Audiencia - gente encumbrada y brillante pero no siempre muy hacedora de dinero. El afán de encumbramiento social, por lo tanto, y la búsqueda de dinero, constituyeron la circunstancia feliz que debía permitir el encuentro ante el altar de miembros de uno y otro grupo social. Como ejemplo extremo y elocuente de esta clase de enlaces está el caso de María Berardo, hija de un mercader genovés con ciudadanía barcelonesa, cuya dote de 20.000 libras - la más alta que registra la documentación - permitió su matrimonio con el noble Don Lays de Peguera, señor de Torrelles de Foix y de Secabecs, de la más rancia aristocracia feudal de Cataluña.

Según se deduce del examen de numerosos capítulos matrimoniales, la dote media de una hija de mercader puede calcularse alrededor de unas 4.000 libras, y aunque muchas no llegaban a esta cantidad las había también de 8.500 y 10.000, como las de las hijas de Pau Magrinyà y Salvi Rocafort (70). Su cuantía dependía, claro está, del número de las hijas y de la prosperidad de los negocios, la cual estaba a su vez condicionada por las circunstancias interiores y exteriores del momento. Los años que siguieron al Levantamiento de Cataluña contra Felipe IV fueron, en general, malos para la burguesía de Barcelona (excepto para aquellos pocos

que supieran adaptar sus negocios al nuevo estado de cosas) de manera que puede apreciarse su descenso en el valor de las dotes entre los decenios de 1630-40 y 1640-50 (71). Durante el segundo tercio del siglo XVII - dada la decadencia del comercio y la paralización de los negocios - existió entre los mercaderes de abolengo una auténtica preocupación por colocar a sus hijos en el seno de familias económicamente bien dotadas, aunque ajenas o recién llegadas al estamento mercantil, afán que - como queda dicho - se vio secundado por el deseo de otros de progresar en la escala social. La consigna tácita de aquellos prohombres fué la de dinero a cambio de prestigio, doblas de oro a cambio de renombre y un ascenso social.

Además de esta plataforma familiar, y en muchos casos formando parte de la misma, el camino para alcanzar honores y mejorar de posición social, era la riqueza obtenida mediante el propio negocio. El deseo de alcanzar honores debió ser el motivo oculto, la causa remota, de muchos esfuerzos y trabajos, de la misma manera que el cese de toda actividad económica era - según los cánones nobiliarios de la época - el signo más evidente de nobleza. La misma satisfacción de un tendero de telas ponía en la expresión "*olim botigerius telarum, nunc autem mercator*", con la cual solía encabezarse sus documentos después de haberse matriculado mercader, la ponía con mayor énfasis cuando el mercader que pasaba de tal condición a la de ciudadano honrado o de caballero. A pesar de la frialdad y del tono formulario de tales expresiones y se adivina detrás de ellas una honda satisfacción - un sentirse cofo, que según se ha dicho recientemente forma parte de la estructura mental de la gente del país (72) - y un deseo irresistible de comunicar al mundo su sensación de triunfo. La burguesía barcelonesa, como otras del Occidente de Europa, si bien usufructuaba un poder político superior al de la aristocracia, tenía los ojos puestos en la nobleza y aguardaba con ansiedad el momento en que de una forma u otra podría participar de la honra - más que de los beneficios - del privilegio militar. Estos tránsfugas de la bur-

guesía son tan numerosos entre los hombres de negocio de mediados del siglo XVII que puede afirmarse que el deseo de ennoblecerse fué característico de aquella sociedad. Entre los comerciantes que figuran en la Matrícula son muchos los que obtuvieron privilegio de ciudadano honrado, tanto durante la ocupación francesa - francamente pródiga en esta clase de condecoraciones (73) - como antes o después. Algunos de ellos era de familias que desde varias generaciones se dedicaban al comercio, como Miguel Ferran, hijo y nieto de mercaderes, con parientes ilustres en el ejercicio de profesiones liberales, que en 1666 figura como ciudadano honrado (74); otros procedían de campos más humildes, como el droguero Francesch Santgenis y el tendero de telas Jochim Malich que alcanzaron el privilegio en 1641 y 1643, respectivamente (75) más allá de esta alta burguesía o primer estadio de la nobleza constituido por los que llegaron a ser ciudadanos honrados, están los comerciantes que con sus riquezas y relación social alcanzaron el título de caballero. De éstos figuran varios en la Matrícula: unos procedían de familias acomodadas - como Llorens Madó, hijo de un rico mercader y nieto de un acaudalado labrador de Badalona (76) - pero otros desarrollaron personalmente todo el cursum honorum, empezando desde los más humildes peñaños. Así, por ejemplo, Pau Amat, pelaire en sus comienzos, mercader desde 1633 y prestamista después, el cual acabó sus días con el título de caballero (77); Francesch Argemir y Francesch Cabanyes, calcetero y negociante, respectivamente, se convirtieron con los años en señor de Papiol y Botarell el uno, y en Barón de Llagostera el otro (78). En varios casos consta que la posesión de éstos títulos iba acompañada de la posesión de tierras - la tierra, fuente única de la nobleza no guerrera hasta el advenimiento de la revolución industrial - adquiridas con la doble intención de ostentar el título correspondiente y de invertir capital en bienes raíces, - considerados como los de mayor garantía y solidez. Tal es el ejemplo de Lluís Claresvalls, oriundo de Horta de San Juan, en la diócesis de Tortosa, habitante en Barcelona ya en 1628, donde ad-

ministraba una tienda de telas en la que tenía escasa participación; su situación económica y social fué mejorando (tanto gracias a su actividad como a su matrimonio con la hija de un mercader, y a la sabia colocación de la hija de ambos que tras sucesivos enlaces acabó siendo esposa de un ciudadano honrado) hasta que en 1661 figura como poseedor de la tierras tituladas de la Baronería de Alorach (79). Igualmente, Salvi Rocafort, hijo de unos labradores de Terrassola, hombre inquieto que residió cierto tiempo en Francia y que a su regreso formó una compañía destinada a la exportación de paños a Sicilia que al cabo de pocos años había casi doblado su capital; en 1635 Rocafort compró la Baronería de Vallvert, en la Veguería de Tárrega, a los administradores del Hospital General de Barcelona (80). Los comerciantes que no podían gozar de la propiedad de extensas fincas tituladas se contentaban en la pequeña vanidad de poseer una torre y unas parcelas de tierra en las afueras de Barcelona, hecho que venía a ser la réplica burguesa a la posesión nobiliaria de importantes bienes raíces (81).

Esta tendencia social al ennoblecimiento, tan sentida por la burguesía como el amor a la paz y a la tranquilidad, al buen vivir, al boato en el vestir y en las ceremonias públicas - rasgos que el Padre Gil había caracterizado ya a los regalats de Barcelona de la generación anterior (82) - no pasó desapercibida con los contemporáneos. Un memorial de 1620 alusivo a las ventajas que el comercio reportaba a la ciudad explica que en medio siglo "passan de cinquanta o sexanta que les cases que se són fetsas pròspères en lo negoci, y d'elles s'és ilustrada la República, fent-se de hòmens de negoci ciutadans honrats, y cavalliers y gent noble" (83). Si unos decenios después las circunstancias no fueron igualmente prósperas, no por eso la concepción de la nobleza dejó de ser la meta ideal de la burguesía mercantil.

La obtención de un título o una patente de nobleza tenía como contrapartida el cese en el negocio activo. Si entre los ciudadanos honrados aún son varios los que trafican enviando o

recibiendo expediciones de ultramar, sólo por excepción ocurre - igual entre los caballeros. La única actividad que por costumbre o prescripción legal practicaban los de tal rango era la de los cambios con Roma o con las plazas italianas del Norte, y los préstamos entre la industria y el comercio locales. En un tono menor, la prohibición a los mercaderes de tener tienda abierta a su nombre pudo ser causa, también, de un entorpecimiento de la actividad general. De hecho, en la documentación aparecen como más activos los drogueros, tenderos de telas y negociantes que los propios mercaderes, aunque algunos de éstos dirigían empresas importantes - y no dejaron de hacerlo cuando fueron ennoblecidos, como los citados Rocafort y Arguir -, la mayoría de los mercaderes se encontraban en un estado de atonía y conservadurismo que les impidió reaccionar ante las circunstancias adversas de aquellos años y aprovecharse de las favorables. El predicamento que aquella sociedad otorgó a la vida improductiva y deslumbrante de la nobleza, no fué, probablemente, ajeno a tales males.

Intervención en asuntos públicos.

La intervención en asuntos públicos sirvió a la burguesía para cuidar sus intereses políticos y económicos y para mantener al mismo tiempo su prestigio social (84). Después del compromiso de Caspe, convertida en clase gobernante sucesora de la antigua nobleza feudal, la burguesía ocupó altos cargos en la administración y en el gobierno de la ciudad y del Principado (85). Los mercaderes - el elemento más representativo de aquella oligarquía - dirigían no sólo el organismo del Consulado de Mar - alto Tribunal de Comercio de la época - sino que usufructuaban también los puestos más importantes del Municipio. En efecto, después de su inscripción en la Matrícula, los mercaderes podían ser admitidos en diversas inscripciones para el desempeño de numerosos

cargos vitalicios o temporales. Disponían también de seis puestos en la Generalidad, en cuyo Consistorio entraban como oidores por el Brazo Real (86). Pero, naturalmente, no estaban solos en el ejercicio de sus funciones de gobierno. Respecto al municipio, las cortes de 1599 otorgaron a diversos gremios la facultad de intervenir en la elección del Conseller quinto (87); en 1621 los nobles fueron también admitidos en el gobierno municipal (88); y en 1641 los arnestrales lograron también un puesto entre los Consellers que a partir de entonces fueron seis en vez de cinco (89). Pero todos estos cambios no consiguieron desposeer al Consistorio barcelonés de su aspecto mercantil, oligárquico y clasista. En cuanto a la diputación del General, la burguesía ciudadana, compartía el poder con el estamento eclesiástico y el militar o nobiliario.

Con el cargo de Consellers, como miembros del Consejo de Ciento o de las comisiones especializadas creadas en su seno - Vintiquatrenes, Setzenes, etc. - muchos de los mercaderes cuyas biografías componen la Matrícula de Hombres de Comercio (90), ejercieron actividades públicas entre 1630 y 1665. A todos ellos la documentación nos los presenta en el desempeño de sus funciones a las que sirvieron con miras al interés público y a las propias conveniencias. Sería interesante profundizar en este estudio y analizar las concordancias y las discrepancias existentes entre ambos intereses, la subordinación de unos a otros y las fricciones entre los mismos que pudieron producirse. Para ello tendrían que examinarse los registros de Deliberaciones y otros fondos del archivo Municipal, y extender nuestra atención hacia temas que sólo marginalmente afectan al objetivo del presente estudio. La falta de estudios previos, la escasez de bibliografía especializada y los límites precisos señalados a nuestra investigación, no permiten más que enunciar la problemática del tema y documentar algunos aspectos del mismo. Sin duda, los campos en que más fuertemente quedaban involucrados el interés público del país y el privado de los mercaderes, eran la cuestión monetaria y el problema del abastecimiento triguero de la ciudad.

En aquella época el sistema monetario descansaba sobre dos grupos de monedas : las de oro y las de plata, llamadas moneda grossa, y las de cobre puro o con una aleación mínima de plata, llamadas moneda menuda o baja (91). La moneda gruesa que en el siglo XVII circulaba en Cataluña era moneda castellana, más algunas piezas de oro o plata acuñadas en la ceca barcelonesa ; tal moneda era aceptada por todo el mundo, gozaba de una estima mundial y servía para fijar los precios del comercio exterior y el valor de los cambios entre las distintas plazas. La moneda baja la integraban, entre otras piezas, los renuts, los ardits y los sisens, utilizados en las pequeñas transacciones del comercio local. La moneda pequeña - sucesora de la antigua moneda de ternio de Cataluña, compuesta por dos partes de cobre y una de plata (92) - era la base del sistema monetario y daba la pauta para la moneda de cuenta o imaginario - la libra - considerada como un múltiplo de la moneda baja - sueldos y dineros . La convertibilidad de la moneda pequeña en una de valor superior era la condición de la estabilidad monetaria ; siempre que se rompía el equilibrio por exceso de la moneda de cobre que circulaba con valor fiduciario, sobrevinía una disparidad en el cambio, obteniendo una prima la moneda gruesa. La tendencia de los gobiernos era de aumentar la circulación de cobre e impedir el alza de la moneda fuerte. De toda Europa - se escribe Cipolla (93) - la historia monetaria del siglo XVII se resume en una lucha entre las medidas gubernamentales que estipulaban ciertos cambios oficiales, y las realizadas del mercado que tendían, en general a elevar dichos cambios a unos niveles que respondieran mejor a la situación monetaria efectiva.

En Cataluña los intereses de la burguesía mercantil - defendidos por los Consellers, de forma patente después de iniciarse el cambio de coyuntura allí por el año 1630 - se cifraron en conseguir una alza de la moneda gruesa respecto a la pequeña. Con esto se favorecían automáticamente las exportaciones ya que se tendía a una paridad de valor respecto a los países competidores en los mercados de Cataluña, países en donde el oro y la plata no abundaba

tanto como en España (94). La política alcista hacía disminuir la ganancia en las importaciones y evitaba la salida de metales preciosos, todo lo cual se consideraba un beneficio para el país. Si los precios interiores - expresados en moneda de cuenta - no seguían el alza de los cambios, la subida de la moneda fuerte equivalía a un aumento de su poder adquisitivo. Si como consecuencia de tal elevación sobreviniera un aumento general de precios, los poseedores de géneros o de numerario no perdían con el alza. En el caso de que tal política llevase aparejada una alza de los precios y de salarios, el retraso de éstos sobre aquéllas operaba a favor de los empresarios, facilitando una acumulación de capital (95). Y aún después de haberse producido el reajuste, las empresas contaban con ciertos capitales de gastos - alquiler de inmuebles, créditos en curso - que eran relativamente inmóviles y rígidos, mientras que el precio de las mercancías - estimulado por la demanda exterior - era muy sensible al alza. Por este mecanismo, la elevación de los cambios actuaba de modo inflacionista y aumentaba los beneficios del empresario o mercader, en tanto que la baja hubiera incluido en sentido opuesto. Por lo tanto, habida cuenta de que la mercancía del Principado se orientaba hacia la exportación de manufacturas y que los grandes beneficiarios de este comercio eran los mercaderes, es indudable que en la política alcista coincidían los intereses de la burguesía con los del país. Por el contrario, la elevación de la moneda perjudicaba a los acreedores y rentistas, representados por la nobleza, el clero y el Estado. Dada la importancia social que habían alcanzado en esta época las rentas fijas tanto en la cesión de bienes rústicos como en la creación de censales, se comprende las resistencias opuestas a todo intento de desvalorización monetaria. De modo parecido, los artesanos y obreros que no consiguieran un reajuste de los salarios veían reducida la capacidad adquisitiva de los mismos.

Dentro de la línea de esta política alcista figuran todos los acuerdos del Consejo de Ciento en cuanto a reformas monetarias. En 1614 pidió que el real de a ocho valiera nueva reales, el escudo

de oros catroces, y al respecto de las demás monedas de oro y plata (96). Las repetidas demandas - que no tuvieron jamás efecto, primero por las dilaciones del Rey en dar la licencia, luego por la falta de plata en pasta para la acuñación, y finalmente "perquè paregué no convenia per aleshores alterar la moneda antiga" (97) - de fabricar moneda de plata a la ley de la de Castilla y a la talla de 80 reales por marco, significaban también un considerable aumento en el valor nominal de la plata. Asimismo, el paso de los treintines o doblones de oro de dos caras del precio de 24 reales al de 35, en 1614, - rebajado hasta 33 en 1618, precio en el que se mantuvieron hasta el comienzo de la alteración inflacionista, en 1641 - pertenece a esta política (98) Y en igual sentido debe interpretarse la resistencia de los Consellers en admitir el cambio de 32 reales para la dobla de oro y de 8 para la pieza de a ocho, estipulado por la autoridad virreinal después de la sujeción de Barcelona en 1652 (99).

A pesar de la oposición hecha por los Virreyes a los proyectos de reforma del Consejo, es probable que éstos hubieran tenido efectos saludables para la economía del país, revitalizando su comercio e impidiendo la exportación de numerario (100). Pues el mecanismo - como dice Cipolla- que encadena más o menos el alza de los cambios con el alza de los precios y con la expansión de la actividad económica es de naturaleza acumulativa; en el caso de un alza de la moneda, se estimulan las exportaciones y se aumentan los beneficios de los empresarios; a menudo, estas dos circunstancias son suficientes para aumentar el nivel de la actividad económica; esta euforia inicial puede provocar una nueva demanda de medios de pago - principalmente moneda gruesa - favorecedora a su vez, de una ulterior alza de los cambios, y así sucesivamente (101). Por el contrario, la persistencia en mantener una moneda baja fué causa que continuara su exportación y de que Cataluña se viera invadida de productos extranjeros. Hasta después de 1659 no se consiguió una elevación de los cambios que, siendo inferior a la del período revolucionario sacudido terriblemente por la infla-

ción de los sisens, fué bastante alta para contrarrestar la avaricia de oro y plata que caracterizó a la primera mitad del siglo.

No obstante el acierto y buen sentido de las demandas alcistas del Consejo, los contemporáneos denuncian en ellas ciertas formas de agiotismo y un mayor celo por los intereses privados que por el bien público. En las demandas de 1614 se dijo que los Consellers obraban "instigados de algunos mercaderes y hombres de negocio por intereses particulares"; el Virrey Almazán considerando que la elevación propuesta no podía beneficiar a la ciudad porque no tenía en sus arcas ninguna moneda de plata, escribió a S.M. que denegara la petición e informó que "todo era invención de mercaderes de la misma ciudad que, como hay algunos que tienen correspondencia con ginoveses, tienen el mayor golpe desta moneda, con qué pretendían acrecentar brevemente su caudal en daño de los pobres" (102). También Parets acusa de especuladores a ciertos Consellers: al ser desmonetizados los sisens y al haberlos de entregar a la Taula antes del 6 de abril de 1653 - escribe - "hubo grandes usuras y granjerías ilícitas, arruinándose unos, y otros enriqueciéndose mucho: éstos fueron los que tenían manejo en la Casa o Banco de la ciudad, que trocando doblones y reales de a ocho a excesivos precios hicieron a su favor quantiosos créditos en el Depósito, que sería imposible numerar ni decir lo que en esto pasó" (103). El valor dado a los doblones y a las piezas de a ocho en 1654, causó protestas de los Consellers, las cuales fueron desestimadas por los ministros del Virrey, "y en realidad alguna razón tenían - observa Parets - pues algunos particulares que manejaban el dinero y hacienda de la Ciudad se enriquecían por milagro y en poco tiempo se adelantaban sus haciendas muchísimo" (104). La conducta de algunos miembros del Consejo, un distinto modo de entender las necesidades del bien público y los intereses contrapuestos de otras clases sociales dieron pie a estas acusaciones y obstaculizaron siempre la política monetaria propugnada por la burguesía.

Este aspecto de la política municipal en qué podía haber discrepancia entre los intereses privados de los Consellers y el bien público de la ciudad (o al menos cierta oposición de intereses con representantes de otras clases sociales) era la política de aprovisionamiento de trigo llevada a cabo por la ciudad.

El abastecimiento de víveres de una aglomeración urbana como la de Barcelona en aquella época requería un esfuerzo enorme. Como dice Braudel (105), "con la lentitud y el precio a menudo prohibitivo de los transportes, con la desconcertante irregularidad de las cosechas, la menor concentración humana vivía bajo la continua amenaza del hambre". Las sequías, los malos cosechas, las carestías, los efectos de hambre y las grandes epidemias sobrevenidas por subalimentación forman el fatídico engranaje regulador de la demografía de aquellos siglos (106). Las ciudades pagaban el más alto tributo de vidas humanas cuando se rompía el equilibrio entre hombres y subsistencias. Las clases humildes, cuyo alimento principal era el pan acompañado de una sopa y un pedazo de pesca salada, eran las primeras víctimas del hambre y las que contribuían más pesadamente a las mortalidades. Para abastecer a una ciudad se recurría primero a la producción cerealícola de los contornos y en caso de deficiencia a la importación. En las poblaciones del litoral la llegada de trigo extranjeros era más fácil, más económica, y tenían por lo tanto mayores posibilidades de abastecerse. Los motines o alborotos populares por la falta de trigo eran la secuela inevitable de todo encarecimiento brusco o de toda carestía. Para mantener la paz ciudadana los antiguos gobernantes discurrieron varios remedios para que no faltase el pan: se construían silos donde abastecer el trigo, se creaban panaderías públicas y se tasaba el pan y se dictaban leyes. En Barcelona, una Constitución de Jaime II prohibía la exportación de víveres en tiempos de necesidad, un privilegio de Fernando el Católico autorizaba a suprimir las exportaciones cuando el trigo alcanzase un precio

superior al de los 16 sueldos la arroba (107). Otro privilegio de Pedro IV autorizaba vi vel gratis a requisar el trigo de todas las embarcaciones que pasaran por el litoral catalán, cuando en Barcelona existiera necesidad urgente de grano (108). La política de los Consellers, amparada en causas extremos por estos privilegios tendía a mantener la ciudad bien abastecida con el objeto de evitar el descontento popular. Como la producción triguera de Cataluña era muy a menudo insuficiente para el propio consumo y la rarefacción del trigo producía un aumento enorme de los precios - lo cual perjudicaba a muchos y en especial a los humildes de la ciudad, donde el cereal adquiría precios más altos - el Municipio de Barcelona favorecía las importaciones y dificultaba las exportaciones, almacenando la cantidad sobrante en previsión de años de mala cosecha. Esta política de importación - realizada muchas veces por propia cuenta de la ciudad - quería evitar tanto la falta de granos como la elevación de su precio.

Es evidente que tal política, expresada en estos términos beneficiaba a los humildes y eran provechosas para el bien general. Pero es evidente también que con ella se perjudicaba los intereses de los terratenientes productores de trigo, pues la prohibición de exportar y la llegada de grano extranjero en Barcelona impedían que aumentase el precio del trigo catalán, y por lo tanto, disminuían los beneficios y las posibilidades de ganancia de aquellos productores. La política de abastecimiento de la ciudad resultaba nociva para los nobles del Llano de Urgell, de la Segarra, del Campo de Tarragona, del Ripurdán y del Rossellón que entonces - cuando otros cultivos, como la vid, no se daban con la intensidad de siglos posteriores - eran considerados como las grandes comarcas cerealísticas de Cataluña.

La política del Consejo tenía sus defectos e imperfecciones. La práctica de importar trigos fué en algunos casos precipitada y antieconómica, pues en los grandes silos de la ciudad se pudrían a veces o se deterioraban enormes cantidades de trigo que luego tenía

que repartirse entre los ciudadanos en una subscripción forzosa (109). Por otro lado, la compra de cereales a los extranjeros representaba una salida de buen numerario que no tenía contrapartida alguna. Es cierto, también, que amparándose en esta política comunitaria y loable los Consellers de la ciudad perseguían a veces otros fines que no tenían nada que ver con el bien común, por más que se esforzasen en encubrir sus intenciones. Ya hemos dicho el importantísimo para que representaban dentro del Consistorio de Barcelona los mercaderes interesados en el tráfico con Sicilia. Pues bien, parece fuera de duda que en determinados años (en los que no existía verdadera necesidad en el Principado) la adquisición de trigos era tan sólo una forma de asegurar un cargamento de vuelta a la nave fletada para un viaje a Sicilia, Cerdeña, Génova o Livorno, y que el interés en invertir el capital resultante de las exportaciones de paños o de hierro a aquellos destinos, estimulaba las compras de trigo y su importación a Barcelona. Es muy posible, además, que se ocapa de asegurar el abastecimiento se importase trigo que por su mala calidad, por su precio, o por la existencia de reservas suficientes, resultaba antieconómico para la hacienda municipal, y, en consecuencia, para los particulares no interesados en aquellos negocios. De hecho, se decía en 1626 que desde 1599 la ciudad había perdido más de 300.000 libras debido a su política triguera (110). Es improbable, en cambio, que ninguno de los grandes especuladores que desde el Consejo intervenían en estas compras perdiera dinero. En 1616, Francisco Gilbert, pequeño noble de los Llanos de Lérida, se hizo eco del descontento de los de su clase - terratenientes, productores - y acusó gravemente a los Consellers. Según él, la producción triguera de Cataluña era normalmente bastante para el consumo; las importaciones era por lo tanto supérfluas y motivadas exclusivamente por los intereses privados de los Consellers y de sus amigos y conocidos. Los acusa de recibir dádivas de los comerciantes extranjeros para la realización de tales compras, y de pagar dinero para entrar en el Consejo de Ciento desde cuyos puestos podían hacerse

tamaños negocios (111). Juzgando globalmente la política importadora las aseveraciones de Gilabert pueden ser exageradas, como sostiene Carrera Pujal (112); pero es posible que su juicio fuera exacto en algunos casos, y que sus acusaciones fuesen justas.

En un grado menor, el abastecimiento de carnes para el consumo de la ciudad a base de la importación de carneros de Francia - de donde se adquirieron más de 100.000 cabezas durante el tiempo de 1629 a 1632 (113) - provocó continuamente agudas inyecciones y protestas. Ya en 1603, los nobles de Don Francisco de Grill y Don Guillen de Ivarra, "y ab ells alguns ganaders", protestaron ante la Diputación por la compra de "molts milenars de moltons a França" hecha por los Consellers y considerada por aquellos innecesaria y opuesta a los intereses generales y de la nobleza (114). Y en 1616, Gilabert suavizó a sus acusaciones contra la burguesía de Barcelona la de que tales compras obedecían a intereses particulares de los miembros del Consejo.

La denuncia de semejantes fraudes e immoralidades no se limita a la cuestión monetaria o de abastecimientos. En 1620 fué duramente criticada una nueva ordenanza de la Ciudad que imponía a los comerciantes extranjeros un derecho del 10 por ciento sobre las mercaderías que importasen. El dancel Francesch Soler que por encargo de los extranjeros tuvo que impugnarla, la calificó de turba maniobra destinada a enriquecer a cuatro o cinco mercaderes y no a favorecer el bien común. (116).

Finalmente, la clase mercantil intervino a menudo en el arriendo de los impuestos municipales y - con menos frecuencia - en los de la Diputación. Era para ellos una actividad marginal o una forma productiva de emplear ciertos capitales. Algunos comerciantes que con el tiempo alcanzaron grandes fortunas fueron verdaderos especialistas en tales arriendos. Luis Claresvalls, que en 1646 era Conseller cuarto, era al mismo tiempo el principal partícipe de una sociedad arrendataria del derecho de la Bolsa en la colectas de Tortosa, Vilafranca, Figueras y Gerona; solo o

asociado intervino también en el arriendo de las carnes y en el impuesto sobre la venta de nieve y hielo en la ciudad de Barcelona (117). Oller, Roca y Santgenís obtuvieron también dichos arriendos (118). Miguel Joan Massana figura en 1638 como uno de los arrendadores de los derechos de la Generalidad de este Principado (119). Las relaciones familiares y profesionales de estos comerciantes con marcaderos que ostentaban altos cargos en la administración municipal debía favorecer la gestión de tal tipo de negocios. La práctica de los subarriendos y la actuación personal de alguno de ellos en el Consejo sugiere que tales concesiones constituían una forma de especulación y de agio. No obstante, entre la documentación exhumada se encuentra algún caso en el que se produjeron pérdidas, como el de Ramón Roger cuya heredera tuvo que pagar en 1656 la cantidad de 2729 libras 12 sueldos y 3 dineros por el déficit habido por la compañía arrendataria del derecho de la Bolla en la colecta de Vic (120).

En resumen, si se relaciona los aspectos más importantes de la política burguesa municipal - cuestión monetaria y problema triguero - se ve que uno y otro apuntan novivamente sobre una misma clase: la nobleza rentista y terrateniente. En estos aspectos es evidente la contraposición de intereses entre la burguesía y la nobleza. La constatación de este hecho - de gran importancia en la dinámica político-social del siglo XVII - puede ayudar a la comprensión de la diversa actitud política de una y otra clase en el momento de la gran crisis de 1640.

Aspectos políticos de la mentalidad burguesa: Filipistas y Francófilos.

Las varias circunstancias políticas vividas por el Principado entre 1630 y 1665 - y en especial el aciago período abierto con los hechos de 1640 - no pasaron en vano ante los ojos de

la clase mercantil y burguesa de Barcelona. Sin pretender alcanzar resultados definitivos (para lo cual tendrían que examinarse fondos documentales distintos de los utilizados y llevar nuestra preocupación hacia temas apartados del principal objetivo del presente estudio) vamos a considerar las conclusiones a que han llegado los más recientes autores que se han ocupado de las convulsiones político-sociales del siglo XVII - Elliott, Regiá, Sababre - a la luz de los datos de nuestra documentación. El marcado carácter económico de la misma quizás permita relacionar la toma de posición de la burguesía ante los hechos políticos que le tocó vivir con las circunstancias económicas que concurrieron en aquellos años.

La decadencia económica de Cataluña y su pérdida de peso específico dentro del conjunto de reinos hispánicos dieron al Principado un carácter invertido, ajeno a las ansias, a las grandezas y a las necesidades de la política expansiva y hegemónica de Castilla sobre Europa. Cataluña se convirtió en un país recluso en sí mismo, satisfecho y sin otros problemas que los de orden doméstico. La situación marginal de Cataluña frente a los grandes problemas de España - resultado de la estructuración institucional dado por los Reyes Católicos y mantenida por las doctrinas pactistas (121) - inclinaron a Cataluña hacia el conservadurismo. Las aspiraciones de los elementos rectores del país se redujeron al mantenimiento de un orden político garantizado por las Constituciones y los privilegios locales, a la continuidad de un orden social establecido a base de predominio de las oligarquías burguesas, y a la conservación de un orden económico fundado en el mantenimiento de los mercados tradicionales de exportación. Sobre esta triple forma de conservadurismo las crisis políticas del siglo XVII incidieron de diverso modo.

La burguesía literata, desde los altos puestos del Consejo de Giento y de la Diputación del General, se mostró colaboracionista respecto a la Monarquía siempre que tal colaboración no

implicara ceder ante las pretensiones financieras que pudieran arruinar al Principado. Parapetada tras de un constitucionalismo riguroso, su papel fué el de extremar las garantías y evitar las extorsiones fiscales y los abusos de autoridad que sufrían otros reinos de la Corona. Cediendo algunas veces, usando una técnica dilatoria muchas otras, la burguesía gobernante no quemó nunca las naves en sus relaciones con Madrid. (122). Sólo cuando estas relaciones cayeron en manos de los extremistas - ciertos delegados de Olivares, por un lado, y la pequeña nobleza por otro - se hizo inevitable la ruptura. En vísperas de la gran crisis de 1640, la apacible burguesía litoral fué substituída por la inquieta nobleza pierenítica en la dirección política de Cataluña (123). El descontacto de esta clase social llevó hasta las últimas consecuencias el estado de tirantes entre Barcelona y Madrid y suprimió unas relaciones que fueron siempre más cordiales cuando las grandes instituciones autónomas estaban regidas por burgueses (124). Desplazada de sus puestos en la Generalidad en el bienio 1638-1640, la política moderadora de la burguesía urbana perdió el principal resorte de su poder. La pequeña nobleza, resentida por el distanciamiento del Rey y por la falta de cargos y mercedes (125), celosa de la burguesía, aprovechó la agitación que reinaba en el campo y a las violencias del día de Corpus en Barcelona para promover la Revolución. En gran sector de la población agrícola - aquejada por unos años de malas cosechas y sufriendo el gravamen de los alojamientos militares - y de las clases urbanas más modestas - a las que la decadencia de la industria y del comercio ponía en riesgo de paro - consideró a los oligarcas mercantiles como responsables del mal gobierno y se adhirió a la acción revolucionaria. En esta forma el levantamiento separatista, cuyo cerebro fué la nobleza menor desde sus puestos de la Generalidad, de las abadías y Capítulos de Canónigos, tuvo también sus masas y sus fuerzas de choque. La revolución alcanzó una dimensión social imprevisible para quienes la prepararon. La llegada de los menestrales al puesto de Consellers sextos - gracias, refiere Parets (126), a los méritos contraídos

por la gente plebeya en la Revolución de 1640 - señala la consagración constitucional de la presión política ejercida por las clases humildes en el municipio de Barcelona, así como la expresión "a tots els rics ens diuen que son traïdors" revela la identificación que el pueblo hacía entre la oligarquía y mal gobierno (127). Es evidente por lo tanto, que los cambios operados en el transcurso de la crisis significaron un desplazamiento del poder para la burguesía, la cual fué desbordada en lo político y social por la pequeña nobleza y las clases manuales. He aquí una de las causas que influyeron en la adhesión al filipismo del estamento mercantil.

El conservadurismo económico imperante en el Principado estaba también en las raíces de tal adhesión. La existencia de unos mercados de exportación que absorbían la producción industrial y agrícola de Cataluña, y el ceso de mantenerlos, enlazaron este conservadurismo económico con el político social. La orientación tradicional de la economía de Cataluña, al mismo tiempo que no sentía necesidad de exigir a la Monarquía la apertura de los mercados americanos, requería de forma ineludible el mantenimiento del comercio con Italia. Cualquier ruptura o dificultad puesta en las relaciones de Cataluña con aquellas antiguas posesiones - principalmente con Sicilia, Cuba de los Catalanes en el siglo XVII - tendría un efecto catastrófico en las áreas de la burguesía de Barcelona. Por esta razón, el inicio de las hostilidades de Francia contra España en 1635, y la consiguiente amenaza en que se vió sumido el comercio marítimo de Cataluña, alineó a la burguesía mercantil en torno a la realista, estrechando los lazos de solidaridad y colaboración que ya los unían (128). Todos aquellos hombres - entre los cuales se contaban los mercaderes de más tradición y de mayor actividad - que comerciaban con Sicilia, Cerdeña y Nápoles vieron su negocio quebrantado ante los obstáculos que la guerra marítima les oponía. A principios del siglo grandes naves raguseas o catalanas habían mantenido un tráfico con Sicilia, de las cuales, ya en cierta añoranza, se calculaba en 1630 que podían cargar hierro y pañería por

valor de 260.000 escudos (129). Entre 1630 y 1635 había varias embarcaciones catalanas dedicadas a este tráfico, que con el advenimiento de la guerra se interrumpió o fué llevado a cabo por barcas genovesas o de pabellón neutral. El número de expediciones hechas por cada comerciante - que antes de la guerra solía ser de tres o cuatro anuales - se multiplicó para disminuir el riesgo con el consiguiente aumento de los fletes y demás gastos. Salví Rocafort, un especialista en este comercio, enviaba dos o tres expediciones anuales con un valor total de unos 80.000 ducados; después de 1635 el propio Rocafort enviaba 12 o 14 expediciones por el valor de las remitidas es inferior en un 40 o 60 por ciento al de antes de la guerra (130). La hostilidad de Francia y la expansión del comercio de otras naciones en las posesiones de Italia afectó a los intereses más vitales de la clase mercantil de Barcelona. El citado Rocafort, los hermanos Maciá, la familia Matalí, vieron disminuir considerablemente sus ganancias y más de uno debió llegar al borde de la bancarrota (131).

La súbita entrada de Francia en la guerra de los Treinta años dificultó también las relaciones mercantiles de Barcelona con Andalucía y el Levante Español. El comercio con los puertos andaluces, incipiente, quizás, pero que no dejaba de ser importante para algunos drogueros y vendedores al por mayor de especias y productos exóticos, estuvo afectado desde 1635 por el merodeo de las corsarias francesas. Los importadores de lanas alicantinas, de esparto, de barrilla y otros géneros del litoral levantino, salieron también perjudicados. Entre la clase comercial surgió entonces un sentimiento antifrancés que los hechos inmediatamente posteriores no dejarían de acrecentar.

El deseo de paz de la burguesía - paz con Madrid, paz en el mar, paz para el trabajo y el comercio - fué terriblemente contrariado por el Corpus de Sangre. Los hechos de 1640 - de los que tanto por la violencia callejera como por un sentido político y social fué víctima la burguesía - radicalizaron aún más la situación. Entonces separada Cataluña de España y anexionada a la

Corona vecina, la posibilidad de relación con los mercados tradicionales con Italia fué prácticamente nula. Todo trato directo vino a ser imposible. La exportación de paños y otras manufacturas a Italia se truncó en absoluto, salvo el reducido comercio clandestino hecho a través de Génova o con intermediarios de esta República. Los millones de ducados que anualmente ingresaban en Cataluña procedentes de aquellas exportaciones - llegados en forma de moneda, o con más frecuencia, por la adquisición de diversos géneros, trigo, seda, pesca salada, ... - dejaron de llegar. Innumerables familias que durante varias generaciones había visto prosperar sus castas gracias a aquel comercio, quedaron arruinadas con su paralización. Una continuidad de siglos se interrumpió. El choque no pudo menos que ser considerada brutal. Sus efectos se dejaron sentir en todos los campos; Rocafort vió disminuido veinte veces el valor de sus exportaciones (132); Ginebreda tuvo que vender bienes inmuebles y aminorar la dote de sus hijas (133); Cabanyes, antiguo traficante con Andalucía, Canarias y Portugal, interrumpió su actividad y vendió parte de sus bienes (134) ... Y más ejemplos se podrían aducir.

Al mismo tiempo que se cerraban estos mercados, inmensamente abiertos al consumo de manufacturas catalanas y abastecedores de algunas materias primas, la competencia francesa hizo su aparición en forma voraz en el propio territorio catalán. La unión de Cataluña al carro político de Francia fué seguida de un avasallamiento económico total: drenaje de la moneda de oro y plata, e inversión de toda clase de productos. Cereales, telas, municiones, manufacturas, productos de Levante, fueron casi monopolizados por los comerciantes franceses establecidos en Barcelona después de 1640. Esta substitución humana en la actividad mercantil fué tan completa que dejó poco lugar para aquellos naturales que con más audacia o decisión para afrontar situaciones nuevas intentaron prosperar en aquellas circunstancias (135).

Entonces, como siempre que se altera un orden tradicional, las clases afectadas se polarizaron políticamente en dos

tendencias: Los que perdían con el nuevo estado de cosas - que significó el agravamiento extremo de una situación ya iniciada en 1635 - fueron partidarios del orden antiguo, y por lo tanto, fieles a Felipe IV. La mayor parte de la burguesía mercantil tradicional, los que exportaban a Italia y a sus islas, debió pertenecer a este partido, ya sea en forma militante o como sometidos o resistentes en el seno de una Barcelona ocupada por los franceses y gobernada por los revolucionarios. Con la hacienda menguada o exhausta, luchando en el exilio, conspirando en la ciudad de Barcelona o sufriendo callada y resignadamente la convulsión de los tiempos, la gran burguesía de Barcelona esperó la entrada de Don Juan de Austria en la ciudad como una liberación. Los otros, lo que el nuevo estado político les permitió prosperar en sus negocios, los emblecidos o en las mercedes concedidas por las autoridades francesas, los nuevos ricos y los advenedizos, fueron fieles a la Revolución o dieron al menos un sentido de continuidad a las instituciones de gobierno quebrantadas por defección o la repulsa de los tradicionalistas.

La adhesión a un partido u otro no significó la creación de grandes líderes ni de figuras de relieve. En ambos partidos, la postura política, posiblemente imprecisa, obedecía más a los imperativos del momento y a las realidades inmediatas que a motivos idealógicos. Por un lado, el sentimiento de fidelidad al Rey actuó de aglutinante; por otro, el sentimentalismo del choque primario entre nativos y forasteros - que más tarde debía oponer a catalanes y franceses - arrastró a muchos (136). Los intereses personales, de familia o de grupo hicieron el resto.

Descendiendo a un plano biográfico más concreto y contando con la base documental que nos proporciona la Matrícula, se puede citar algunos casos personales de la participación burguesa en el partido filipista. Lluís Mariner, por ejemplo, que en Marzo de 1640 había armado una barca para navegar en corso contra los franceses, juzgó oportuno vender todos sus bienes y una vez dispuso de unas 20.000 libras se eclipsó de la ciudad (137). Jacinto

Reiga que intervino cerca de Felipe IV cuando en 1632 presidía las Cortes fue víctima de las primeras violencias revolucionarias (138). Onofre Aquiles, de parientes ilustres en el comercio, en la Iglesia y en las profesiones liberales, participó en una conspiración filipista en 1646, que una vez descubierta le costó la vida (139). Algunos miembros de las familias Rocafort y Berart estuvieron en el exilio, otros sufrieron persecución y, terminadas las hostilidades, reclamaron de la Católica Majestad un premio a su fidelidad y a los servicios prestados (140). Algunos mercaderes de la Audiencia - como los Ferran, Fontanilles, Rosplans, y Vilar - figuran poco en la documentación y llevan una vida gris en el comercio local (141). Mientras un gran silencio se cierne sobre numerosos apellidos que antes de 1640 aparecían continuamente en la documentación comercial.

En el otro campo - menos numeroso, entre los comerciantes - de los partidarios de Francia figuran algunos de los hombres más emprendedores del comercio de la época. Pero no son los mercaderes de solera, los del comercio con Sicilia o Cerdeña, sino los hombres interesados en el tráfico con Livorno o Marsella. Hombres nuevos, la mayoría, o recién llegados al estamento mercantil. La prosperidad de sus negocios - algunas veces realizados del brazo con comerciantes franceses establecidos en la ciudad -, sus relaciones con importantes funcionarios de la administración o del ejercicio de Francia, y su intervención en la vida pública, hacen suponer que tales hombres se adherieron a la nueva política, y que sufrieron aminorar en el nuevo estado de cosas. Entre los hombres económicamente fuertes vinculados con el régimen revolucionario están Roca, Oller y Santgenís, los tres asociados en múltiples empresas (142). Claresvalls, Rosarull, García y Rubió fueron Councillers de la Ciudad (143). Otros alcanzaron privilegios de ciudadanos honrados después de 1640, como Francesch Santgenís y su hijo, antiguos drogueros, y Macià Mallocha extendedor de telas (144). Con todo, la significación política de esta minoría no debió ser extrema ni ra-

dical. La ocupación de Barcelona por las tropas españolas no representó para ellos más que un cambio y un leve retraimiento en su actividad. Para pocos - como el caso de Francesch Santgenís que fué ajusticiado por traidor en 1656 - representó la persecución. Del mismo modo que el dominio español aceptó la innovación la entrada de los manuales en el gobierno de la ciudad y promulgó un perdón general del que sólo los más recalcitrantes quedaban excluidos, así también respetó las posiciones adquiridas por este sector burgués. La mayoría continuó en sus actividades profesionales e invirtió sus capitales en la adquisición de tierras; algunos - incluso entre los comprometidos por el ejercicio de cargos públicos durante la Revolución - ascendieron al cabo de pocos años a ciudadanos honrados y obtuvieron el título de Caballero (145). La unidad de la burguesía, después del pequeño cisma de la revolución fué bien pronto restablecida.

Después de 1659, el recuerdo de la ocupación francesa - cuya dureza y violencia emuló la de los tercios castellanos - y el tratado de los Pirineos mantuvieron vivo en Cataluña el sentimiento antifrancés. La anexión de los Condados de Rosellón y la Cerdeña provocó un hondo y popular resentimiento contra los antiguos aliados, mantenido por los numerosos emigrantes de aquellas comarcas que huían de la acción política represiva y astillista de los nuevos dueños (146). Las cláusulas comerciales del referido Tratado, favorecedoras a un intercambio entre Francia y España, eran contrarias a los intereses de Cataluña. Las tiendas del Principado se vieron invadidas de manufacturas francesas. A los largos del siglo, los momentos de mayor prosperidad coincidieron con los años de ruptura política con Francia y de necesario proteccionismo debido al cierre de la frontera y a la prohibición de comercio. Todos estos factores alimentaron entre la burguesía una ardiente francofobia que, difundida a otras clases sociales, actuó de poderoso reactivo en la decisión nacional de la Guerra de Sucesión.

Capítulo II

LOS COMERCIANTES FRANCSESSES

La inmigración francesa.

Entre las dos vertientes del Pirineo las relaciones humanas han sido constantes e intensas (1). Una especie de ósmosis de diferente intensidad y vario sentido ha presidido la historia de los pueblos que las habitan. La aportación étnica de Francia a Cataluña queda constatada hasta donde alcanza la documentación histórica. Pero es a partir del siglo XV cuando esta corriente humana llega a tomar un aspecto social cuyo momento álgido debe situarse a fines del siglo siguiente. Desde entonces el fenómeno va perdiendo intensidad hasta extinguirse como hecho social durante el siglo XVIII.

Las conmociones político-sociales de Cataluña bajo el reinado de Juan II y las pestes subsiguientes motivaron una depresión demográfica. Comparados los censos del siglo XIV con el de 1553, resulta que Cataluña disminuyó en habitantes. Gascones, berneses y foixenses vienen a ocupar, entre tanto, los espacios que la agitación renuesa y la peste han dejado baldíos. La población rural de Cataluña acrecienta en su seno el número de jornaleros franceses. Para la segunda mitad del siglo XVI, la continua constatación del origen francés de los aparceros de labranza, pastores y jornaleros, permite afirmar la existencia de un proletariado rural que tuvo aquel origen. Las ciudades y núcleos urbanos ejercieron, asimismo, una poderosa atracción sobre estos emigrantes. Un sinnúmero de arrieros, peones, criados y vendedores ambulantes oriundos de Francia, pululaba por las villas y ciudades del Principado. No faltaban tampoco artesanos - albañiles, serradores, vidrieros - ni grandes comerciantes, aunque estos últimos prefe-

rían ejercer su actividad en los puertos de Andalucía que las flotas de Indias convertían en el principal emporio mercantil del mundo.

Los contemporáneos percibieron con claridad este hecho y aunque su testimonio escrito sea escaso y de contenido parco, están siempre de acuerdo en afirmar la existencia en Cataluña de una numerosa mano de obra de origen galo. Según Esteban de Corbera (2), estos franceses "tratan la agricultura, labran los campos, guardan los ganados, benefician las haciendas y se emplean en todo lo que imaginan les ha de ser de algún provecho". Un autor francés anónimo afirma que a principios del siglo XVII residían en Cataluña unos cien mil de sus "compatriotas" (3). En 1639 los Consellers de Barcelona declaran que vivían en Cataluña "multissims milenars de francesos", diseminados por todo el país (4).

Investigaciones recientes han permitido valorar la importancia demográfica de esta inmigración, precisar su ritmo cronológico y establecer la procedencia exacta y la actividad de los inmigrantes franceses (5).

Barcelona - donde la documentación extensa de todo tipo: hospitalaria, parroquial, notarial y general revela su presencia - no escapó tampoco a esta corriente migratoria, aunque su condición de gran urbe la dotó de ciertas peculiaridades. Por ser cabeza del Principado y centro mercantil en todo tiempo relacionado con Francia, había en Barcelona un Cónsul de la nación francesa que velaba por los intereses de sus compatriotas establecidos en la ciudad o en contacto con ella. La colonia gala de Barcelona contaba - como otras muchas poblaciones de Cataluña - con una esplendorosa Cofradía bajo el patrocinio de San Lluís Rey de Francia con capilla propia en el antiguo Monasterio de Santa María de Jesús; fue instituida en 1616 y según el acta de fundación intervinieron en la misma el Cónsul de la nación y las personalidades más destacadas - un centenar - de la colonia barcelonesa (6). Cuando en 1637, después de rotas las hostilidades con Francia, se procedió a un registro de todos los franceses residentes en la costa

de Cataluña - base principal de los estudios estadísticos aludidos - fueron matriculados en Barcelona 1392 franceses (7). Sin duda, la colonia francesa era mucho más numerosa. Al efectuarse la matrícula, unos habían abandonado ya la ciudad teniendo la persecución de sus personas y la confiscación de sus bienes: otros, los más poderosos, consiguieron valerse de sus amistades locales y del estatuto legal de Barcelona - que les otorgaba derechos de ciudadanía al cabo de un año y un día de residencia - para burlar la Real Pragmática. De hecho, numerosos comerciantes franceses que la documentación notarial ha probado que se hallaban en Barcelona en 1637, no figuran en la matrícula. Los hermanos Roma, Aymerich, Berardi, Delbosch, Benet y Martín - para citar sólo algunos entre los más importantes - encontraron la forma de evadirse de los efectos represivos y fiscales de la matrícula (8).

Del examen de las declaraciones juradas hechas por los 1392 franceses registrados en Barcelona, resulta que un 40 por ciento de los mismos había salido de su país entre los 8 y los 17 años de edad, siendo muy escasos los que llegaron a la ciudad teniendo más de 25. En su mayoría se encontraban casados con mujeres del país o con hijas de antiguos inmigrantes ya nacidas en territorio catalán; sólo un 13 por ciento - entre los cuales figuran los más jóvenes y aquellos que por diversas causas no debieron conseguir una situación económica bastante sólida - permanecían solteros en el momento de efectuarse la matrícula. La mitad de los franceses inmigrados se dedicaban a trabajos no especializados: los jornaleros, mozos de hortelanos, arrieros y criados alcanzan en la matrícula un porcentaje del 47'21. Los artesanos cuyo grupo más numeroso pertenecía al ramo textil, representaban sobre el total un 44'46 por ciento. El resto se los distribuían las demás profesiones, correspondiendo a los mercantiles - tenderos de telas, merceros negociantes y vendedores ambulantes - el 3'93 por ciento. Como la matrícula se hizo tanto con el fin de controlar su actuación como de represaliar sus bienes, consta en ella el

patrimonio de cada uno de los inmigrantes con lo cual puede obtenerse una visión del estado económico de la colonia. Atendiendo a estos datos resulta que tan sólo un 1'08 por ciento eran indigentes y figuran en el registro como vivienda de linasnas. La gran masa - un 85'26 por ciento - está constituida por los que la matrícula llama pobres, es decir los que no tenían otros ingresos que los de su jornal. Los que poseían algunos bienes muebles o mercaderías, casa a censo o casa propia, sumaban un 12'66 por ciento, y los que según la opinión pública eran reputados como hombres ricos representaban el 0'92 por ciento.

A la luz de los anteriores datos se puede afirmar que esta corriente humana fué ante todo una inmigración de mano de obra no especializada, llegada al país por el espejuelo de los salarios altos - ya Bodino afirma que los salarios eran tres veces más caros en España que en Francia (9) - y arrojada del suyo por la superpoblación respecto a los recursos naturales y por las crisis consiguientes a la guerras de religión. La población francesa que residía en Barcelona desarrollaba placiblemente sus actividades. La semejanza de lenguas y la afinidad de costumbres facilitaron su asimilación. Sus enlaces con mujeres del país contribuyeron aún más a su pronta fusión. Su carácter laborioso, su indiferencia ante los trabajos más humildes y la sobriedad típica de todos los inmigrantes, les ayudaron a adaptarse al nuevo país y a triunfar en el aspecto laboral, hasta tal punto que la inmigración puede considerarse globalmente un éxito. Su estado social aunque en general humilde, revistió varios matices. La riqueza de estos franceses solía depender del tiempo que llevaban de residencia, de las circunstancias matrimoniales y de la profesión que ejercían. Y si bien es cierto que muchos eran trabajadores que vivían exclusivamente de su jornal, es cierto también que la tierra de adopción les ofreció bastantes oportunidades y la posibilidad, mediante sus ahorros, su trabajo o su matrimonio, de alcanzar unas formas de vida más holgadas y seguras que las del simple jornalero. De tales oportunidades supieron aprovecharse los más afor-

tunados, los más listos o los más audaces.

La consideración en que los franceses eran tenidos por los indígenas - a pesar de que todo el mundo, y las autoridades en primer lugar, consideraba su presencia como necesaria para la agricultura y economía del Principado (10) - era más bien adversa y despectiva, como suele ocurrir entre los inmigrantes de todos los tiempos y países. La documentación oficial, por tavor del temor que la presencia de estos extranjeros sugería en momentos de guerra, habla repetidamente de la "escoria de franceses" cuando tiene que referirse a estos pobladores (11). Esteban de Gerbera los calificaba de "gente vil y soez" (12), otros los acusaron de connotancias con los bandoleros pirenaicos o los hicieron responsables de ciertas infiltraciones calvinistas dentro del Principado (13). En 1646, Ramón de Rocabertí, recogiendo una opinión popular, exaltada quizás por el fervor filipista del noble catalán, afirmaba que en Cataluña "el mayor agravio que se áize a un natural es que tiene quarto de francés" (14). La aversión de los catalanes creció después de la intervención francesa en el levantamiento de los catalanes, que finalizó con la pérdida del Rosellón y la imposición de un Tratado de Paz cuyas cláusulas comerciales fueron altamente nocivas para la economía del Principado. Tal tirantez revestía caracteres graves cada vez que la política expansiva de Luis XIV exponía exponía las tierras catalanas a una invasión militar. En 1670 el Cónsul francés en Barcelona, Jean Rey, escribía a París que "il est impossible que les François puissent neussier en se pais, par-seque l'on conanse à les treter pire que au temps de guerre" (15).

Pero ya durante estos decenios la inmigración francesa era sólo un pálido reflejo de lo que había sido. Entre 1610 y 1620 se sitúan las últimas grandes oleadas, cuya intensidad fué wainorando sucesivamente al copás de las nuevas circunstancias imperantes en Francia y en Cataluña. En 1680, iniciada en Cataluña una recuperación económica y demográfica, el Marqués de Villars podía escribir: "les habitants y sont fort laborieux, ce qui fait qu'il y a peu de fran-

cois" (16). Unos lustros después la inmigración había decrecido hasta verse desprovista de toda significación demográfica y social. Estas fueron las características ambientales y de conjunto de aquella corriente inmigratoria. Prescindimos de dar más detalles de orden demográfico, para centrar la atención en torno a los aspectos económicos y sociales de la inmigración, vividos no por toda la masa de inmigrantes, sino por aquellos que se dedicaron a actividades específicamente mercantiles. Para ello contamos con la abundante documentación notarial recogida y ordenada en la Matrícula de los Hombres de Negocio, incluida entre las series estadísticas del presente estudio.

Los comerciantes franceses establecidos en Barcelona

La cronología de la inmigración francesa a Barcelona no es la misma para los artesanos o trabajadores manuales que para los comerciantes u hombres de negocio. Coincidiendo con los máximos de la inmigración, la colonia francesa de Barcelona debió ser muy numerosa a finales del siglo XVI y durante el primer cuarto del XVII. Pero sus componentes participaban casi con exclusividad de las características señaladas a esta corriente inmigratoria, integrada por mano de obra no especializada, artesanos y un número insignificante de personas dedicadas a la actividad mercantil. En este sentido, el contraste con los genoveses afincados en Barcelona era radical, puesto que la colonia ligur era exclusivamente mercantil y carente del peso demográfico de la colonia gala. Los datos de la Matrícula de 1637 y los documentos notariales exhumados evidencian que Barcelona no contó con un grupo numeroso de comerciantes franceses hasta los años que siguieron a 1640. Hasta tal fecha el predominio artesanal - numérico y directivo - es manifiesto en todos los actos de la colonia. En la erección de la capilla y en la fundación de la Cofradía de San Lluís de

los franceses, en 1616, - hecho que movilizó al sector más importante y selecto de la colonia, presidido por el Cónsul - no figuran más que 5 merceros, 1 negociante y un marchante, dentro de una lista de 72 inmigrantes; todos los demás -excepto 6 agricultores, 3 frailes y 2 patronos de barca - era artesanos (17). La primera administración de la Cofradía estuvo formada por un maestro albañil, un sombrerero, un panadero, un peñero, un negociante y un mercero (18). Habrá que esperar los años posteriores al levantamiento de Catañuña para que la Cofradía sea regida y gobernada por negociantes activos - como Pises, Aymerich y Gavoti - cuya importancia económica y prestigio ciudadano transformará su ambiente popular y artesano (19).

No obstante, la documentación ha revelado la presencia de algunos franceses cuya actividad mercantil era notable antes de 1640. Destacan entre ellos los negociantes Philip Trebulon y Baltasar Aymerich. El primero era oriundo de Montpellier; fué el primer clavarío de la Cofradía de San Luís, y desde 1620 hasta su muerte, en 1632, mantuvo un próspero negocio como intermediario entre el comercio marsellés y el andaluz (20). Aymerich, cuya actividad puede seguirse desde 1633 a 1662, desarrolló un activo comercio con Marsella colaborando con su padre y su hermano, burgueses de aquella ciudad (21). También los hermanos Roma, uno de los cuales era Cónsul de los de su Nación en 1665, estaban establecidos y naturalizados en Barcelona ya en 1633 (22). Entre los merceros y tenderos de telas - ocupación practicada por elementos acomodados a la colonia - estan Bernant Rey, llegado en Barcelona en 1600, miembro fundador de la Cofradía de 1616, y reputado hombre rico en 1637 (23); Jaime Delbosch, residente en Barcelona desde 1623 (24); Honorat Martín, que en 1634 exportaba telas a Alicante (25); Pere Benet, casado y con ciudadanía barcelonesa desde 1638 (26), y varios más (27), todos los cuales actuaron en Barcelona antes de 1640.

Para los inmigrantes franceses las circunstancias con-

biaron bruscamente entre 1635 y 1640. Después de 6 años de guerra entre España y Francia, de recelos por parte de las autoridades, de amenazas de confinamiento en el interior del país y de confiscación de bienes, los comerciantes franceses se encontraron de súbito ante perspectivas muy distintas. El levantamiento de Cataluña y su anexión a la Corona de Francia convirtieron al Principado en un ancho campo abierto al comercio y a la actividad económica de sus vecinos. El comercio francés en Barcelona conoció entonces un auge extraordinario. Cataluña fué invadida de manufacturas francesas: telas, sedas paños, armas y municiones para el ejército, fueron objeto de un tráfico intensísimo. La importación de cereales alcanzó un insólito volumen. En poder de los españoles las comarcas trigueras de Cataluña e interrumpidas las relaciones con Sicilia y Cerdeña - antiguas proveedoras del Principado, a menudo deficitarias de trigo - el abastecimiento de la ciudad y de las poblaciones obedientes al Rey de Francia recayó sobre las férricas Lanas del Languedoc y - en grado menor - sobre el exporto triguero de Livorno. Los grandes beneficiarios de este comercio fueron casi todos franceses, que llegaron a constituir un verdadero monopolio. La ocupación militar fué acompañada de una invasión de mercaderes y negociantes que convirtieron a Cataluña en una zona francesa de explotación económica. La colonia francesa mercantil - que antes era reducida - creció de forma vertiginosa después de 1640. Los 140 franceses inscritos en la Matrícula de los Hombres de Negocio actuantes en Barcelona entre 1630 y 1665, llegaron en su mayor parte después del Corpus de Sangre. Algunos de ellos no eran residentes habituales en Cataluña, pero sus actividades los obligaron a visitar la ciudad varias veces durante aquellos años. De forma incidental pero frecuente, Fouquet Berardi, Antóni Casalbó y Joan Colconques, activos mercaderes de Marsella y Barcelona, estuvieron en la capital del Principado donde había varios factores encargados de la gestión de sus importantes negocios (33). Los libros de Procures y otros documentos notariales contienen abundantes referencias que delatan el peso por la ciudad de muchos merceros y nego-

ciantes galos de menor relieve. Y durante esta gran oleada de comerciantes languedocianos y provenzales llegaron a Barcelona los que tenían que convertirse en magnates del comercio, como los hermanos Lagassa y Gavoti, Pises, Auger, Creixell y muchos otros más (29). Su actividad, que en diversos aspectos eclipsó a la de los mercaderes nativos, creció fabulosamente hasta 1650. Cuando sobrevino la peste en Barcelona y la ciudad se rindió a los españoles, en 1652, la mayor parte de estos comerciantes había regresado a sus países. Quedáronse tan sólo los que ya estaban en 1640 - Aymarich, Ross, Delbosch y otros sobrevivientes - y algunos más - como Pises y los hermanos Lagassa - a quienes los años de residencia habían unido a la ciudad con lazos familiares y profesionales más fuertes que las circunstancias dispersantes.

Después de 1652, la continuación de la guerra y el cese de relaciones comerciales con Francia - prohibidas, como siempre que ambos países estaban en guerra - pasaron duramente sobre la actividad de los comerciantes franceses. Con la Paz de los Pirineos, su situación volvió a una derroteros parecidos a los de antes de 1635. Sin embargo, las circunstancias pasadas debieron rodearlos de una animadversión antes desconocida. Desde 1659 a 1665 - año límite del período estudiado - los negociantes franceses recuperaron la libertad de acción y al amparo de las cláusulas comerciales del Tratado de Paz continuaron un comercio activo con su metrópoli (30), considerado ruinoso por algunas portavoceas de los gremios, industriales y mercantiles del Principado. Durante el último tercio del siglo XVII, la política agresiva de Luis XIV y las represalias con que respondía el Gobierno español perjudicaron al apacible comercio de los franceses establecidos en España. En 1667 había en Barcelona pocos comerciantes de aquella nación porque ante las dificultades con que se encontraban - dice un documento oficial - "ha dos años que se han ido retirando del comercio y pasado a Francia" (31). Cada vez que se reanaban las hostilidades entre España y Francia, la habitual confiscación de bienes a los franceses residentes era llevada a cabo con mayor rigor. El estado

de continuo sobresalto - reflejados en la correspondencia de los Cónsules de la Nación nombrados en Barcelona (32) - y las pérdidas ocasionadas por los embargos de bienes impidieron a los franceses la continuación de sus negocios y el arraigo en la ciudad.

Procedencia geográfica y origen familiar.

Si el ritmo oriológico del establecimiento de los comerciantes franceses difería del de la gran masa de inmigrantes, tampoco el área migratoria era la misma para los unos y para los otros. La mayor parte de los franceses llegados a Cataluña durante los siglos XVI y XVII procedía de las zonas del Pirineo y Prepirineo - comarcas de una muy alta dispersión humana - y de otras zonas más alejadas, como la Rouergue, el Quercy, la Auvernia y el Languedoc, hasta el Macizo Central (33). En cambio, la procedencia de los comerciantes galos establecidos en Barcelona era muy distinta: tres cuartos del total de los que formaron parte de la colonia francesa de Barcelona durante los años 1630 a 1665, procedían de los puertos o poblaciones pre-litorales del Languedoc y de Provenza. Sin duda, una especialización comercial - favorecida por la geografía - distinguía a los habitantes de esta zona de sus compatriotas del interior del país. Tanto en los hombres como en las tierras era distinta la aptitud económica.

Entre las ciudades costeras del Midi francés, Marsella ocupó un primerísimo lugar en la aportación de personal mercantil a Barcelona. De los 71 comerciantes franceses registrados en la Matrícula, cuya procedencia es conocida con exactitud, 25 era de aquella ciudad y es presumible que un buen número de los que la documentación califica escuetamente de franceses tuvieran también aquel origen. Era oriundos de Marsella - para citar sólo los más importantes - Americh, Bernardi y Martin, todos ellos relacionados con la importación de telas, mercería y productos de

Levante, y con la exportación de moneda y de ciertos artículos de Principado (34). De Narbona, centro de un intensa exportación triquera, llegaron 12 comerciantes, entre los cuales figuran algunos de los hombres más ricos y de mayor negocio de la colonia, como Joan Burgadà, Antonio Casalbó, Pere Monna y los hermanos Andreu y Lluís Macià (35). La ciudad de Montpellier, de antigua raigambre mercantil, estuvo también representada por Greyxell, Trebulón y otros de un importancia menor (36). De Béziers eran algunos merceros y tenderos de telas como Duran, Millau, Privat y Sanchon (37). Del puerto de Toulon eran oriundos los hermanos Cavotí, grandes importadores de cereales (38). De Frontignan, Serignan, Palavas y Nimes, procedían diversos negociantes de segundo orden, dedicados al tráfico de esclavos, como Francisco Bernes, a los negocios marítimos, como Antoni Serra, o a la venta de salazones, como Vid Vilaret. (39).

De la región pirenaica - pródigam en caso de obra no calificada - eran tan sólo oriundos los Xos, naturales de Toulouze; los hermanos Lagassa, nacidos en Nirepoix, y Cesari Te, natural de Saint-Lizier (40). Las regiones más distantes están peor representadas aún: de la Rouergue llegó Pere Benet, tendero de telas; del Quercy, el negociante Guillen Terlach, y de la Auvernia - tierra de vendedores ambulantes y de emigración temporal - los marchantes Menut de la Verem y Francesch Lafargue (41). De la Borgoña era Andreas Petrin, Cónsul de Francia hasta el año 163 en que murió (42). De gran sede financiera y comercial de Lion estuvo vinculada con Barcelona a través de los mercaderes Dupuis, Guillot, relacionado con parientes que residían en Valencia y en Lyon, y Pestalosse, de una familia de banqueros de aquella ciudad (43).

En estrecho paralelo con su profesión, la mayor parte de estos inmigrantes procedía de centros urbanos de arraigada tradición mercantil y de notable importancia económica para el comercio interior o exterior. Los que proceden de núcleos rurales son muy

escasos, hecho que acentúa más aún la diferencia existente entre estos individuos y los trabajadores no especializados - mozos de labranza, pastores, jornaleros - reclutados casi todos en ambientes rurales. Desde el punto de vista familiar, varios de los comerciantes de la Matrícula eran miembros de familias burguesas - como los Aymenich, Berardi, Gavoti y Lagassa - alguna de las cuales había tenido ya antiguas relaciones comerciales con la ciudad de Barcelona. Esta tradición familiar se encuentra especialmente entre aquellos inmigrantes llegados a Cataluña durante el período revolucionario, siendo ya mayores de edad y expertos en la profesión mercantil; su venida a Barcelona era más bien una expansión de su negocio o un incremento de relaciones comerciales ya existentes desde antiguo, que el resultado de una presión de tipo demográfico o elemental. De todas formas, estas ascendencias burguesa o mercantil no es aplicable a la totalidad de los comerciantes franceses; muchos de ellos - principalmente entre los merceros y tenderos de telas - habrían llegado a Cataluña con el paquete de mercadería a cuestas, sin contar con más bagaje ni riqueza; otros - que con el tiempo se hicieron un nombre dentro del comercio barcelonés - llegaron a la ciudad como criados o empleados de compatriotas ya establecidos, con los cuales convivían y con cuya experiencia se formaron. A unos y a otros cabe atribuir una procedencia familiar y social más humilde.

Actividades de la Colonia Francesa.

La colonia francesa de Barcelona no tenía una actividad científica. Su campo de actuación era tan vasto como el de los comerciantes catalanes; igual podían emplear dinero en una tienda de telas - como Pere Benet, Jayme Delbosch y Bernat Rey (44) - como asociarse con los nativos o con otros compatriotas para dedicarse al gran tráfico marítimo de importación o exportación.

ambas ocupaciones podían recaer sobre una misma persona. Baltasar Aymerich, por ejemplo, fué capitalista de una tienda de telas, estuvo asociado con los catalanes Ferriol y Cortada para su tráfico con Marsella, y actuó repetidamente como comisionista (45). Pere Fises y Antoni Vabra, rey del trigo el uno, comerciante modesto el otro, invirtieron, en 1643, 400 y 100 doblas, respectivamente, en un expedición a Smirna encabezada por el capitán Fornells y efectuada sobre barca francesa (46). La dispersión de la actividad señalada ya entre los comerciantes catalanes, se encuentra también en re los franceses. Tanto en un terreno colectivo - considerando en conjunto a la colonia - como en el campo individual, sería difícil encontrar ejemplos de una total especialización.

El tráfico a que con mayor preferencia se dedicaron los franceses era el de trigos, pesca salada, carne, manufacturas textiles y pertrechos de guerra. Ya hemos dicho cómo la importación de cereales explica la presencia de numerosos comerciantes provenzales y languedocianos en Barcelona, y cómo el expresado comercio les otorgó casi un monopolio. Los que invirtieron mayores capitales en este tráfico fueron Fises, Lagassa, Aymerich, Gavoti y Casalbó. El primero de ellos aseguró innumerables importaciones de Harbona Agde y Marsella durante los años 1645 a 1665, valoradas en unas 140.000 libras catalanas (47). Lagassa, desde 1644 a 1651, invirtió cerca de 120.000 libras en tales importaciones (48). Aymerich, Gavoti, Casalbó y Auger, aseguraron, cada uno, durante los años de la revolución francesa, numerosas partidas valoradas en total entre las 30.000 y las 60.000 libras (49). El drenaje de buena moneda implicado en tal tráfico, fué de consecuencias desastrosas para la economía del país.

El comercio de salazones fué también un ramo importante de su actividad. Las importaciones procedían de los puntos habituales del Mediterráneo - atún y sardina de Sicilia y Cerdeña, anchovas y sardinas del litoral francés y catalán - o de las pesquerías atlánticas y nórdicas. El citado Pere Fises, a través de su larga -

práctica mercantil, mostró una predilección por estos productos suministró notables partidas de congrio a los revendedores locales y recibió de Terranova importantes cargamentos de bacalao. (50).

Dentro de este ramo alimenticio merece ser destacado el comercio de carnes. Cataluña era más bien deficitaria de este producto, y las carnicerías de la Ciudad tenían que proveerse a menudo de carneros procedentes de los pastos pirenaicos franceses o de las llanuras del Midi. En el trienio de 1629 a 1632 se importaron más de 100.000 cabezas. Como sucedió con el trigo, la situación creada tras el Levantamiento de 1640 marcó una mayor dependencia respecto a Francia en el abastecimiento de este artículo. Los negociantes Faure, Moliner y Vidal, oriundos de Saint-Papoul y de Lavour, remitieron partidas de 500 y 1200 cabezas a los arrendatarios del Tall de las Carnes de Barcelona (51). Tales ejemplos no serían los únicos, pues la importación de reses - considerada innecesaria en época normal, y contraria a los intereses ganaderos - fué continuamente practicada por el Municipio barcelonés (52).

Asimismo, la adquisición y el transporte de víveres y municiones para los Ejércitos franceses de guarnición en Cataluña fué una de las actividades a las que la colonia de comerciantes galos dió una atención especial. Desde Monna - que ya en 1640 se empleaba en "cosas tocantes al servey del Rey Nostre Senyor", según testimonio librado en 1642 - hasta los grandes importadores de trigo, como los ya citados o los hermanos Macià, un gran número de franceses participaban en los asientos de víveres para las tropas y en la venta de armas, pólvora y pertrechos de guerra para las necesidades militares (53).

El comercio de telas y mercería - de las que se hacía gran consumo en Cataluña - fué con el trigo un fructuoso ramo del comercio servido por una gran mayoría de los comerciantes establecidos en Barcelona o hallados incidentalmente en la ciudad. A pesar de ciertas ordenanzas que prohibían el uso de ropas extranje-

ras, de los derechos - a menudo defraudados - que gravaban tales importaciones, y de las quejas de los gremios textiles de Barcelona (54), los tejidos franceses - algodones, telas finas, mercería, paños, medias de seda etc. etc. - conquistaron el mercado, y su venta, adoptó varias formas entre los miembros de la colonia gala. Unas veces actuaban como asociados de tenderos catalanes, suministrando los géneros que debían ser despachados en dichas tiendas; otras veces trabajaban de almacenistas viniendo el por mayor al comercio local - como Guxrich, Trebulon y muchos más - o actuaban como minúsculos vendedores ambulantes - como Lausié, Delbosch, Llaplana, Serra y Millac (55) - cuya proliferación causó la alarma de la Cofradía dels Julians de los mercados y tenderos de telas de Barcelona. La importación de manufacturas - cuya calidad, según algunos partavoces del proteccionismo catalán, era inferior a la de los tejidos autóctonos - significó un ingreso fabuloso de dinero para el país vecino, hasta tal punto que la falta de plata de la que se vió aquejada Cataluña durante aquellos años fué atribuída unánimemente al referido comercio.

Para el tráfico con todos estos productos e y muchos más como materias tintóreas, vino y aguardiente, drogas de Levante, cobre lino en rama, etc. - los comerciantes franceses trabajaron solos o asociados, ya sea con los nativos o con sus compatriotas. La asociación revistió diversas formas, desde la ya citada para una sóla expedición - la de Saurina en la que intervinieron Fises y Vabra - hasta la más duradera para formar compañía con tenderos de telas, con mercaderes de la ciudad, o incluso con negociantes catalanes establecidos en lejanas regiones de España (56). No faltaron tampoco las compañías dedicadas a la venta ambulante de tejidos (57), o al suministro de víveres a los revendedores barcelonenses (58). Algunos franceses mantuvieron estrechas relaciones con mercaderes de su ciudad natal - parientes, algunas veces - de los cuales eran intermediarios o agentes de compras y de ventas. Muchos se dedicaron al trabajo a comisión, algunos de

tanta importancia como los hermanos Roma, Aymeric, Auger, Lagassa y Cavoti que eran factores de los grandes exportadores de trigo del Languedoc, radicados en Narbona, Agde o Montpellier.

Estos interesados en el comercio marítimo, no es raro que los más ricos de estos comerciantes aparecieran al mismo tiempo como propietarios o partícipes de embarcaciones gobernadas por patronos catalanes, languedocianos, o provenzales. Antoni Serra, mercader de Serignan, hallado en Barcelona en 1643, era dueño de una barca de 1500 quintales (59); desde 1645 a 1655, Aymeric figura como partícipe de diversas barcas de 1000 a 1.800 quintales (60); Pises, Auger y Lagassa eran, en 1648, propietarios de la mitad de una barca de Mataró (61). Trebulón dejó al morir la propiedad de tres cuartos de la barca del patrón Juan Pau Ràfols y un cuarto de la nave San Joseph de 4000 quintales (62). La compraventa de buques y el negocio de los fletes son aspectos notorios de su actividad. Cuando las embarcaciones propias no eran suficientes para las necesidades del transporte, los comerciantes franceses se servían de otros buques, fletando en algún caso - como el de Desveus - grandes naves atlánticas de 15.000 quintales para un tiempo fijo (63). Se dedicaron con frecuencia al préstamo marítimo o a retorn de viatge, actuando tanto de prestamistas, dejando dinero a patronos catalanes para necesidades de sus barcas, como de prestatarios, solicitando dinero de patronos y capitales franceses para la compra de géneros en Francia, Livorno o Berbería (64).

Considerando la actividad económica desarrollada por la colonia gala se observa de sus individuos una mayor tendencia a la especialización que entre los comerciantes catalanes. Su espíritu de empresa, su audacia ante las oportunidades de cada coyuntura eran también superiores. El dominio más perfecto que tenía del crédito y de la movilización de sus activos imprimía una mayor velocidad de giro a sus negocios y les situaba ventajosamente ante la clase mercantil indígena.

La relación familiar.

Si se ha podido destacar los vínculos familiares entre los mercaderes y hombres de negocio catalanes, podría hacerse otro tanto respecto a los franceses. Sin embargo, su carácter de hombres nuevos, la falta que les aquejaba de un soporte de varias generaciones actuando sobre un determinado ambiente profesional, disminuyen entre ellos el valor de los lazos de la sangre. Las dotes personales, el trabajo propio, contaban más que el prestigio de su ascendencia. El inmigrante vale por lo que es, sin las ventajas de una posición heredada con el apellido. Por esta razón, las relaciones familiares entre los franceses no revistieron la importancia que tenían para la sociedad autóctona. Pero no dejaron, tampoco, de hacerse sentir.

Estos vínculos de familia podían ser de varias clases, según tuvieran sus raíces en la tierra de origen o en la adoptiva. Una forma de establecerse en país extranjero - propia de todos los emigrantes y de todos los tiempos - es la de recurrir al contacto y a la compañía de los compatriotas ya afincados, a cuyo lado se aminora la añoranza del hogar paterno. Mediante cofradías y otras formas de asociación, se obtenían ventajas y socorros mutuos que aligeraban las molestias de la inadaptación inicial. Las consecuencias de estos contactos podían sobrepasar el terreno de una ayuda circunstancial, para adentrarse en la vida íntima y familiar de los franceses recién llegados y llevarlos al matrimonio con las hijas - ya mitad francesas, mitad catalanas - de los inmigrantes de la generación anterior. Este nuevo vínculo familiar evitaba la dureza del choque en tierra extraña y favorecía paulatinamente su asimilación y adaptación. De tal tipo de matrimonios, cuya práctica se ha podido constatar estadísticamente (65), se encuentran varios ejemplos en la documentación utilizada. Así el francés Pere Benet, tendero de telas, casó en 1638 con la hija de su compa-

trista Joan Delbosch, establecida en Barcelona desde hacía muchos años (66).

La posibilidad de matrimonio para los inmigrantes no se agotaba con las hijas de los compatriotas sino que podía extenderse hasta las hijas de naturales. Las relaciones profesionales, el trato comercial eran un camino para ello. Pero, en general, el matrimonio de estos franceses no se realizaba con elementos destacados de la sociedad mercantil barcelonesa, sino con hijas de artesanos o comerciantes menores. Económicamente solía resultar un matrimonio desigual, en beneficio de la parte indígena. La mediocre o despectiva reputación que pesaba sobre los inmigrantes - debido a que una mayoría se dedicaba a trabajos humildes, repudiados por la población autóctona - no les permitía otra alternativa. De esta forma, Baltasar Aymarich, hijo de un burgués de Marsella, hombre incensado y con negocios prósperos, se casó con la hija de un pintor (67). David Berardi, miembro también de una rica familia burguesa de Marsella, casó con una catalana dotada solamente con 300 libras (68); y Pere Fises, siendo ya el mayor importador de trigo de la ciudad, aceptó por esposa a una mujer de Puigverd, dotada con poco más de 500 libras (69). Algunos otros - como el negociante Pere Lagassa, casado con la viuda del tendero de telas Joan Boix, dotada con 1200 libras (70) - lograron una situación más ventajosa gracias a su enlace con viudas de comerciantes catalanes. De esta clase de matrimonios se encuentran casos tan numerosos que puede considerarse como un medio usual de afincarse en el país, practicado por todos los emigrantes a quienes la suerte favorecía en tal ocasión.

Las relaciones familiares unieron a varios negociantes franceses con miembros de otras colonias o extranjeros. Con la nota común de extranjerismo, apartados del cuerpo social indígena por ciertas costumbres o disposiciones legales restrictivas (71) ningún extranjero de una u otra colonia estaba en inferioridad respecto a los demás. Sólo la mayor o menor fortuna los hacía superiores o inferiores. De ahí que los matrimonios con paridad de condi-

ciones económicas para ambos contratantes son más frecuentes entre extranjeros que no entre éstos y las mujeres catalanas. De esta manera, un genovés, un saboyano y un francés se encontraron unidos familiarmente tras el equilibrado matrimonio de las hijas del primero - Joan Bta. Carreja - con Joan Martin y Andreu Gavoti (72).

Pero la relación familiar podía tener sus raíces hendidadas en el país de origen, en vez de ser el resultado de una larga permanencia en Cataluña. En efecto, fueron muchos los franceses que llegaron a Barcelona durante el segundo tercio del siglo XVII teniendo ya un pariente inmigrado desde años, como los hermanos Roma, sobrinos del negociante Martí de Nus, o como Jayme Delbosch que en 1637 decía tener un tío y un hermano establecidos en la ciudad (73). Tal hecho era una consecuencia de la ininterrumpida continuidad de la corriente migratoria ultra pirenaica. Entre los inscritos en la Matrícula, algunos comerciantes son el eslabón inicial de esta cadena, que, eslabón tras eslabón, va atrayendo a los miembros de una misma familia hacia poblaciones españolas que las noticias sobre la elevación de los salarios y la facilidad de los negocios habían convertido en tierra de promisión. Así, la presencia en Barcelona de Andreu Gavoti, desde 1641, explica la de su hermano Nicolás, en 1643 (74); como también la actividad y larga permanencia de Baltasar Aymorich, explican la visita de su hermano Esteve, en 1649 (75). De modo parecido debe explicarse la presencia simultánea en Barcelona de los Hermano Lagassa, de los Xcas, padre e hijo, y de muchas más cuya relación de parentesco muestra el cariz familiar que para ellos revistió la inmigración (76).

Otro tipo de relación que constituye como un apéndice de la relación familiar, era la doméstica. Efectivamente, eran varios los franceses que se hallaban empleados en los negocios de sus compatriotas establecidos desde tiempo en Barcelona. Algunos de ellos - como Allan y Dauder, empleados respectivos de Gavoti y Mognà -

vivían aposentados en la misma casa del dueño, formando parte de la familia, según era costumbre entonces entre los aprendices y oficiales de los artesanos y comerciantes (77). Quizás algunos habrían llegado a Barcelona acompañando ya a sus superiores, otros habrían sido contratados accidentalmente en la ciudad, y otros, por fin, llegarían a ella recomendados por sus paisanos al compatriota que, por su tiempo de residencia o por la importancia de sus empresas, podía adiestrar al recién venido en el trabajo mercantil e iniciarlo en los negocios. Existía también entre franceses - de los cuales figuran muchos dedicados al servicio doméstico en la Matrícula de 1637 - la pura y simple relación de dueño a criado, como la mantenida por el tendero Joan Delbosch con Jaques Serra, el cual vendía mercadería por las calles de Barcelona a cuenta y riesgo del primero (78).

De manera análogo a la indicada para la sociedad catalana, los vínculos familiares se entrelazaban con las actividades profesionales entre los grandes. El citado Aymerich era consocio de su cuñado Joan Ferriol, en compañía del cual explotaba una tienda de telas que en gran parte eran suministradas por los familiares de Aymerich, establecidos en Marsella (79). David Berrdi, era miembro de un conjunto familiar dedicado al comercio con España, al cual servía de intermediario desde Barcelona (80). Los referidos hermanos Matheu y Ramon Roma se concertaron en 1635 para repartirse los beneficios de las comisiones y corredurías que produjeran (81). Andreu y Lluís Mascià aparecen incidentalmente unidos en sus negocios de aprovisionamiento de trigo o municiones para el Ejército de Francia (82). Andre Gavoti y Pere Lagassa, contaron en diversos momentos con la colaboración de sus respectivos hermanos Nicolás y Joan Pere (83). Es evidente, pues que la relación familiar y evitando el recelo consanguíneo en quienes han de moverse en una sociedad extraña sirvió de soporte a muchas actividades comerciales desarrolladas por los inmigrantes franceses.

Esta colaboración mercantil trascendía, no obstante, el

ámbito familiar para extenderse a otros miembros de la colonia respecto a los cuales se descubren actos de verdadera solidaridad y compañerismo. Una serie de préstamos gratuitos escriturados entre franceses (84) algunos con la condición de ser cancelados en Francia, en la población natal del prestamista y del prestatario - y la compañía de seguros marítimos formada y subvencionada por Aymerich, Pises y Gavoti con la única finalidad de sufragar los gastos de construcción del retablo de la Capilla y Cofradía de San Luis de los Franceses (85) son buena prueba de ello.

Asimilación y ascensión social

Al tratar de la importancia de los vínculos familiares se ha hecho referencia a los numerosos matrimonios contraídos por los franceses inmigrantes con mujeres naturales del país o con las hijas de coterráneos inmigrados unos decenios antes. Por medio de estos enlaces la asimilación fué rápida y total. La mayor parte de los franceses que negociaron en Barcelona - excepto los buhoneros, los emigrantes temporales y aquellos otros que sólo por breve tiempo residieron en la ciudad - se adaptaron a la vida del país, arraigaron en él y crearon familias cuyos hijos fueron ya auténticamente catalanes. Las relaciones de estos franceses con su antigua patria eran estrictamente profesionales o se limitaban a un ámbito sentimental y familiar. David Berardi, por ejemplo, se acordó de su madre en su testamento en 1651 y le legó una pensión vitalicia de 150 libras tornesas anuales; toda su fortuna, en cambio, recayó sobre su hija catalana de 5 meses de edad (86). La vida de Baltasar Aymerich ofrece un ejemplo más claro todavía de arraigo en Barcelona y de desvinculación personal respecto a Francia: después de muchos años de residir y trabajar en Barcelona, casado ya y convertido en hacendoso padre de familia, Aymerich renunció en favor de su hermano a los bienes paternos que le correspondían

por herencia; a partir de entonces, todos sus intereses y obligaciones radicaron en Barcelona y no en Marsella. (87)

La asimilación de los inmigrantes era un supuesto previo a toda mejora en el orden de su reputación social. En efecto, si los franceses - como pertenecientes a la nación que entonces daba a Cataluña el proletariado rural y urbano exigido por su demografía en recuperación - eran mirados con desprecio, el primer objetivo de los inmigrantes sería borrar las huellas de su origen mediante la adopción de las costumbres catalanas, la obtención de la ciudadanía barcelonesa y el enlace con mujeres del país. Ninguno de los tres cambios tenía un acceso difícil; la adopción de las costumbres venía favorecida por la semejanza; la similitud de ambos pueblos; la ciudadanía barcelonesa se obtenía con un año y un día de residencia en la ciudad; y los matrimonios con indígenas no era tampoco difíciles. Solo su condición pobre y humilde constituía una barrera para escalar estratos sociales más altos. Pero los comerciantes franceses, por el tipo de trabajo que ejecutaban y, en especial, por la riqueza adquirida, estaban mejor dispuestos para ello. En primer lugar, la actividad mercantil y una posición económica independiente les distanciaban de los demás compatriotas que nutrían los infimos peldaños de la sociedad catalana. La opinión pública se veía obligada a hacer ciertos distinguos cuando valoraba a los franceses. El aluvión inmigratorio se escindía en dos clases de individuos: los ricos y los pobres, los hombres de fortuna y los que no tenían más recurso que el jornal. Una vez conseguida esta diferenciación de base económica - ahondada quizás por la distinta procedencia geográfica y familiar de los comerciantes respecto a la gran masa de inmigrantes - el camino del ascenso social quedaba mucho más libre. La posibilidad de enlazar con familias catalanas de buena o regular posición se hacía más próxima, y si no llegaba para los inmigrantes se había realidad para sus hijos. Aunque es difícil encontrar comerciante francés que enlazara con miembros de la aristocracia mercantil de Barcelona (la documentación no ha relevado ningún caso) son

varios los ejemplos de que ellos acaeciera durante la segunda generación, es decir para los hijos de los inmigrantes de antaño. Tal es el caso de Philip Trebulon que, después de una vida dedicada al comercio, consiguió que su hija aún impúber contrajera matrimonio con el negociante Francésch Cabanyss, hijo de mercader, que con el tiempo llegó a ser Barón de Llagostera (88). El propio Aymerich, que al inicio de su carrera mercantil contrajo matrimonio con la hija mal dotada de un pintor, casó a sus hijas -dotadas con 4500 y 200 libras - con el negociante Hierónim Roig y con Rafael Oliveras, Doctor en Medicina (89). No hay duda de que socialmente ambas familias recorrieron en cada caso una gran distancia. Lo que la brevedad de la vida no permitía alcanzar por los padres era obtenido por los hijos. La demanda que en 1615 hicieron los Cónsules de la Lonja de que fuesen admitidos en la Matrícula de Mercaderes los hijos o nietos de extranjeros residentes en la ciudad, no era más que una fórmula legal de reconocer el peso que por su riqueza, por sus relaciones familiares y por su actividad, tenían los descendientes de antiguos inmigrantes sobre la clase burguesa y mercantil de Barcelona (90).

En circunstancias normales puede decirse que los comerciantes galos consiguieron vivir, prosperar y mejorar socialmente en el país. Con el alzamiento de Cataluña, alguno de los franceses residentes en Barcelona y muchos de los llegados después de 1640, fueron favorecidos por las nuevas circunstancias y alcanzaron un prestigio profesional y social mayor. Su condición de aliados frente al enemigo Castellano, la presencia de un Virrey y de numerosas autoridades políticas y militares francesas, borraron por unos años la reputación despectiva o denigrante que les acompañaba. Las relaciones que algunos miembros notables de la colonia sostuvieron con estas jerarquías o con las autoridades locales les dieron cierta brillantez y consideración social. Su actividad y su dinero les sirvieron de trampolín para encumbrarse en altos puestos de la sociedad. El Gobierno francés, interesado en halagar la vanidad de

unos y en pagar los servicios de otros, otorgó numerosos privilegios de ciudadano honrado entre los catalanes adictos y los franceses residentes. Lagassa, Fises y Gavotí se contaban entre estos últimos. Otros alcanzaron distinciones de otras especies dirigiendo la Cofradía de San Lluís, que entonces vivió sus años de mayor esplendor.

Después de la ocupación de Barcelona por los españoles el prestigio francés sufrió un rudo golpe; a los antiguos desprecios se unió el recuerdo de los vejámenes sufridos durante su dominio. Pero la situación mejoró después del Tratado de Paz; los comerciantes que no habían abandonado la ciudad continuaron sus actividades y alguno prosperó con ritmo igual al de los mejores tiempos. En 1665, Ramón Roma el antiguo comisionista de 1635 había ascendido de la nación Francesa en Barcelona (91). Pero Fises, el gran importador de trigo durante la guerra aparece en 1672 con el título de Caballero (92). Su cursum honorum tan logrado, tan igual al de los mejores comerciantes catalanes viene a ser un símbolo del éxito que acompañó a la actividad económica gala en la ciudad condal.

Capítulo XII

LOS COMERCIANTES ITALIANOS

La inmigración italiana.

Las relaciones políticas y económicas que Cataluña sostenía desde siglos con los Estados italianos explican la presencia en Barcelona de algunos comerciantes que tenían aquel origen. Desde el punto de vista demográfico la inmigración italiana fué siempre insignificante (1). Su importancia económica - con la excepción de los geneveses - fué también escasa. Cerdeña, Sicilia y Nápoles, posesiones antiguas de la Corona de Aragón, constituían el gran mercado para las manufacturas catalanas, al mismo tiempo que abastecían al Principado de diversas materias primas. Tales relaciones comerciales serían incompresibles si no estuvieran acompañadas de unas relaciones humanas intensas. Sin embargo - dada la estructura económica y la falta de tradición industrial y mercantil de aquellos países - eran más bien aquellos Reinos quienes recibían una aportación humana de Cataluña que no a la inversa. Las numerosas y densas colonias catalanas establecidas en dichos Reinos italianos no comprendidos dentro de la antigua órbita catalano-aragonesa sólo Génova mantuvo en Barcelona un grupo de comerciantes nutrido y activo.

La Matrícula de los Hombres de Negocio reúne noticias de 79 italianos establecidos en la ciudad condal entre 1630 y 1665, los cuales se reparten geográficamente del siguiente modo: 49 geneveses, 13 milaneses, 5 saboyanos - que van a ser objeto de un exámen especial - y 12 de procedencia varia. Entre estos últimos figuran tres sardos (2); los mercaderes Carlos Martín y Francesch Morrell, dedicados al comercio con su país, y el caballero Antonio Moixiga, comerciante muy activo (3). De la señoría de

Florenca procedían el negociante Bolonyés, y Nicolo Albizzi, apoderado del vizardo Joana Martín y con buenas relaciones en Madrid (4). Roma, Sicilia y Nápoles, están sólo representados por el mercader antonello, el negociante Espino - proveedor de las galeras - y por el revendedor March Antoni Prisco (5). La actividad de estos inmigrantes se orientaba en especial hacia su patria, aunque no desconociera las direcciones francesa y andaluza. La importación de telas de lujo, cereales, pesca salada, libros y alambre, fué su tráfico favorito, así como la exportación a Italia de manufacturas catalanas. En conjunto, parecen menos reacios, que los genoveses, a los matrimonios con mujeres del país: Moixiga enlazó con la importante familia Ginebreda; el romano antonello, que murió en 1631 de muerte violenta, y March Antoni Prisco se casaron también en la ciudad. Por afinidad étnica y por su tipo de trabajo se confundían con la colonia genovesa con la cual les unían ciertas relaciones personales y profesionales.

La colonia genovesa

Razones ineludibles de la geografía ^{hacen} del pueblo genovés un pueblo de navegantes y mercaderes. La estrecha faja de tierra que es la Liguria, limitada por los apeninos cuyas últimas estribaciones llegan hasta el mar, no dió a sus habitantes otra alternativa: las posibilidades de vida que les negaba la tierra tuvieron que buscarlas a través del mar. Por esta causa, desde los más remotos tiempos de la historia del comercio y de la navegación, los naturales de aquella Ribera concurren los puertos más distantes del Mediterráneo. La especialización a que forzó la geografía les hizo notoriamente dotados para aquellos menesteres. Su actividad económica era ya importante en multitud de puertos de la Península en el siglo XII (6). En Cataluña -país

rival de la República en el comercio marítimo- la presencia de hombres de negocio ligures es constante desde muy antiguo. Según Vicens Vives, la competencia de los mercaderes genoveses y provenzales - que ya a fines del siglo XV desarrollaban una actividad trepidante tanto en las posesiones aragonesas de Italia como en el propio Principado - determinó los hechos de proteccionismo comercial que caracterizan la política económica de Fernando II (7). La competencia afectaba también al comercio de manufacturas como a la navegación : en 1480-81 las Cortes prohibieron la exportación de lana en bruto, tráfico al que se dedicaban los mercaderes genoveses en detrimento de la producción nacional ; en 1491 el Rey Católico prohibió a las naves genovesas el transporte de mercaderías catalanas entre los puertos del Principado (8). Esta situación de rivalidad de recelo, y aún de guerra fué común a toda la Edad Media. Hubo que esperar el año 1528 - cuando Andrea Doria y las principales familias del patriciado genovés decidieron apoyar la política europea de Carlos V - para los súbditos de la República Serenísima encontraron en Cataluña mayores facilidades. Por el pacto - contrato de negocios más que convenio político, según se ha dicho - de la República con el Emperador, los genoveses se hicieron asegurar para sí y para sus sucesores todos los privilegios a ellos concedidos hasta 1493, y anular la revocación de los mismos decretada en 1500 por Fernando el Católico (9). La libertad de comercio y de navegación, en igualdad con los propios naturales, quedaba garantizada a los genoveses en todos los territorios de los Habsburgos. Su papel en el campo de las finanzas españolas se fué acrecentando hasta eclipsar a los Fugger y a los Welser. Sus empréstitos a la Corona les convirtieron en árbitros de las grandes decisiones políticas y militares del Imperio Español. Para las colonias ligures asentadas en España se inauguró entonces una gran época. A principios del siglo XVII se calculaba que el total de genoveses establecidos en tierra española ascendía a unos 16.000, de los cuales vivían muchos en los estados de la

Corona de Aragón y en particular en Barcelona (10). En esta ciudad, las antiguas rivalidades no pudieron impedir la implantación de un nuevo orden de cosas que beneficiaba a la colonia liguera. La nueva ruta de la plata americana - Sevilla-Ádrid-Barcelona-Génova - fué motivo de que la colonia barcelonesa aumentara el número de sus miembros y la importancia de su actividad. Su relación con altos financieros de la Corte, sus servicios como asentistas del Estado, su tráfico con primeras materias y su riqueza, les dotaron de una gran influencia en el terreno mercantil. No obstante, seguían siendo considerados rivales por los mercaderes catalanes, y no gozaban tampoco de la simpatía popular. En 1591 fué pregonada la expulsión de la ciudad de todos aquellos genoveses que no estuvieran casados con «filles de la terra»; los motivos alegados eran diversos agravios inferidos a la Ciudad, y el acaparamiento de trigos, lanas y otros productos; las cofradías de pelaires, tejedores de lana, surradores, terciopeleros y cordneros aborron dicha expulsión (11). En 1620, la colonia debía ser numerosa, e importante su actividad, pues al ser publicada la Ordenanza Municipal que disponía el pago de un décimo del 10 por ciento sobre las mercaderías que los comerciantes extranjeros entraran o sacaran de Barcelona, el Embajador de Génova protestó ante el Rey y pidió la revocación del referido impuesto (12). Unos años después, la desafortunada conducta de ciertos genoveses en el puerto barcelonés fué causa de un alboroto popular, para dominar el cual tuvieron que intervenir las autoridades municipales con sus insignias de mando (13). La suspensión de pagos decretada por Olivares en 1627, fué un rudo golpe para los genoveses establecidos en Barcelona, e hizo fué para todos los de España y de Génova mismo, donde por falta de numerario ningún acreedor podía recuperar su dinero, siendo necesario recurrir a una moratoria general. (14).

Bajo los efectos de esta bancarrota se abre el período de 1639 a 1665, acotado para el presente estudio. La documenta-

esta ha revelado los nombres de 49 genoveses afincados en la ciudad durante dichos años cuyos negocios y vicisitudes no son bastante conocidos a través de la Matrícula. La variable situación política que caracteriza aquel período afectó diversamente a la colonia genovesa. La entrada de Francia en la guerra de los Treinta años benefició a estos mercaderes que amparados en la neutralidad continuaron el comercio con su patria y actuaron de intermediarios entre Marsella y Barcelona, suplantando a los marinos y comerciantes franceses que antes traficaban con los dos puertos. A pesar de la prohibición de comercio decretada al iniciarse las hostilidades, esta forma de contrabando fué muy diversa, y practicada muchas veces con la aquiescencia de las autoridades locales y virreinales. El esfuerzo bélico desarrollado por la Corona de España significó para muchos genoveses un incremento de su actividad. En cambio, el Levantamiento de Cataluña y la ruptura de la estructura política y económica que unía el Principado de Cataluña con España, resultó de malas consecuencias para la colonia ligure. Acusados de filipismo, algunos de sus miembros fueron perseguidos; la navegación fué dificultada con el embargo y la confiscación de embarcaciones de aquellos súbditos. Adheridos a la causa española por irrecucables intereses económicos, muchos genoveses se ausentaron de la ciudad e vieron disminuidos notablemente sus negocios; los años de la ocupación francesa fueron más bien duros para ellos.

Después de la entrada de los españoles en Barcelona, volvieron a gozar de sus antiguos privilegios e intentaron ampararse de aquellos ramos del comercio que antes habían manejado. Pero la calidad de nación favorecida que el Tratado de los Pirineos otorgó a Francia tendió a desplazar a los comerciantes genoveses. La general decadencia española repercutió duramente sobre aquella república, para la cual - decía un veneciano, en 1656 - *lo stato gli averi, ed il comercio, tutto dipende delle vicinanze della Corona di Spagna*" (15). La prostración económica en que quedó

unida Cataluña después de tan larga contienda contribuyó, también a debilitar a la colonia que no recuperó jamás el esplendor antiguo. Sin embargo, la Serenísima República siguió manteniendo Cónsules para "los naturales mercaderes y tratantes que para sus negocios paran en la ciudad de Barcelona" (16), cuyo puerto continuó como escenario de una notable actividad marítima y mercantil genovesa hasta muy avanzado el siglo XVIII.

Procedencia geográfica y familiar.

Con el nombre de genoveses eran conocidas los naturales de la importante ciudad ligure, y también aquellos de los puertos y poblaciones de la Ribera que formaban la unidad política de la Serenísima República. De los comerciantes de aquel Estado afincados en Barcelona, una gran parte serían de Génova pero otros muchos era de estas poblaciones ribereñas para las cuales la actividad marítima y mercantil era tan natural como para la gran metrópoli. Entre los mercaderes cuya procedencia es dada a conocer con exactitud por la documentación figuran los Brea, los Ordano y los Miralta que eran de la ciudad de Alassio (17); los Negro eran oriundos de Vallesturn (18); el mercader Pere Baptista Anfosso era natural de Onella (19); Jacome Rabella (20) y Bernardo Spíritu, de Arbissola (21). La procedencia no tenía ninguna relación con la respectiva especialidad de estos mercaderes, ya que tanto los de la ciudad de Génova como los de estos pueblos - algunos de ellos diminutos pueblitos enclavados en la Riviera - se dedicaron a actividades que eran comunes a todos los miembros de la colonia.

En cuanto al origen familiar, existe un vigoroso contraste entre los miembros de la colonia genovesa y los demás comerciantes extranjeros. Tal contraste radica en la ascendencia casi s

siempre mercantil y muchas veces noble de los mercaderes genoveses y tiene poderosas razones geográficas e históricas que lo explican. La particular situación de la República - con tierras escasas y de cara al mar - había lanzado a empresas marinas y comerciales a los hombres que la habitaban. El comercio era tan imprescindible para aquel Estado que él estribaba la única posibilidad de cubrir los gastos y necesidades de la vida y subsistir como pueblo independiente. Por esta razón, la clase mercantil se convirtió en clase rectora de aquella sociedad, aunque emblecida y dotada de títulos no dejó nunca de ser comerciante. La profesión mercantil no sólo era compatible con la nobleza sino que, a falta de tierras y empresas guerreras, era el único medio de llegar a ella. El gran patriciado genovés era por lo tanto una nobleza de origen mercantil, situada en altos puestos gracias a la riqueza acumulada y mantenida tras numerosas generaciones de dedicación a las actividades económicas. Con esta estructuración social en el país de origen, no es extraño que numerosos negociantes llegaran a Barcelona ostentando el título de caballero o de noble genovés, procedentes de familias ennoblecidas desde antiguo aunque continuadoras de la actividad comercial que les había dado riqueza, prestigio e influencia. De esta forma, Juan Bta. de Negro, padre de los hermanos Negro, pidió en 1621 que se le concediera el título de caballero de la ciudad de Barcelona sin derogación del que ya tenía de caballero genovés (22). El mercader Juan Bta. Correja se titulaba doncel genovés, apelación que acreditaba su condición de hijo de un caballero de aquella República (23). Era también nobles los mercaderes Negroto, Rabaschero y Squarsafigo. (24).

Naturalmente, no todos los miembros de aquella colonia eran nobles o hijos de noble. Algunos, como veremos, adquirieron la nobleza en Cataluña; otros eran hijos de mercader, como los Brea los Miralta, los Ordaño, y muchos más cuyas escasas referencias documentales no permiten establecer con precisión su ascendencia familiar.

acentuando el contraste ya señalado entre la colonia genovesa y los demás comerciantes extranjeros existe un hecho capital: muchos mercaderes ligures llevaban consigo una continuidad de varias generaciones en el trato comercial con Cataluña. Era bastante los miembros de la colonia que contaban entre sus ascendientes a antiguos mercaderes establecidos en Barcelona o con estrechas relaciones económicas con esta ciudad. Tal continuidad hizo que ciertos apellidos genoveses tuvieran más raigambre en el comercio local que muchos nombres catalanes. He aquí un ejemplo: una lista de 25 mercaderes barceloneses que desempeñaron cargos municipales entre 1479 y 1490 no contiene más que dos apellidos de los que figuran en la Matrícula de 1630 a 1665 (25); en cambio, la presencia en Barcelona de los Negro y de los Squarsafigo puede remontarse hasta el siglo XIV (26). Durante los siglos XVI y XVII ambas familias tenían numerosos miembros dispersos en varias ciudades españolas, con las cuales les unían también antiguos lazos económicos (27). Y sin recurrir a casos tan extremos existen otros ejemplos de esta tradición familiar: los Berardo, - cuya actividad nos es sólo conocida para los años posteriores a 1630 - estaban afincados en Barcelona desde la tercera o cuarta generación (28); las actividades de los Brea - padres, hijos y nietos - comprenden casi entero el siglo XVII (29); los hermanos Giudice eran hijos de un mercader que traficó y estuvo establecido en Barcelona (30); asimismo, la presencia de Santágota - que tenía un hermano y dos hermanas en Cataluña - fue precedida por la de su padre que murió en Barcelona allá por el año 1635 (31). Es exacto, por lo tanto, afirmar que la inmigración genovesa seguía los cauces de una corriente nacional, doblada en muchos casos de una arraigada tradición familiar.

Actividades de los genoveses.

De todas las corrientes migratorias que fluyeron a

Barcelona durante los siglos XVI y XVII, ninguna tan especializada como la genovesa. Si los franceses, gijardos y demás extranjeros contaban entre sus compatriotas inmigrados con un gran número de artesanos o de trabajadores no calificados, los genoveses eran - excepto unos pocos marinos y navegantes - mercaderes en su totalidad. Las actividades que estos mercaderes desarrollaban en Barcelona no diferían esencialmente de las que eran comunes a los establecidas en otros puntos: comercio de cereales, fabricación de jabones y tráfico de manufacturas. Se ha dicho que la compraventa de productos manufacturados en países de una distinta escala de salarios otorgó a los genoveses de entonces un papel parecido al de los japoneses de hoy, pues inundaban los mercados de artículos baratos que fueron la ruina de la industria local (32). En este sentido, su comercio era análogo al de los merceros y negociantes franceses cuya competencia a los productos locales ha sido destacada ya.

En Barcelona vemos adquirir a los genoveses grandes cantidades de paños, de hierro y de algunos productos agrícolas - asafrán, almendras, piñones, - para remitirlos a Italia donde encontraban fácil consumo; los Brea y sus sucesores se dedicaron a esta clase de comercio durante medio siglo (33). Otros exportaban a Génova trapos viejos y papel usado que las industrias de aquella ciudad convertían en papel o en libros que revendían otra vez a Barcelona desde donde se distribuían a otros puertos de la Península o de las Indias (34). Algunos - como los Brea y Peixo - se dedicaban a la importación de pesca salada de Sicilia o de Cerdeña, que servía de retorno a los capitales en leados en los navíos de paños y otras manufacturas a aquellas islas (35). De Génova - que hasta mediados del siglo XVII mantuvo la primacía en la industria de la seda y en las artesanías de lujo (36) - importaban tejidos y telas finas medias y terciopelos de los cuales se hacía un gran consumo en Cataluña. El acero de procedencia nórdica, el cobre y el alumbre, era productos en que los genoveses solían también intervenir (37). El ámbito geográfico de sus negocios no se limitaba a la metrópoli

los genoveses establecidos en Barcelona mantuvieron relaciones con Italia, con Francia y con varios puertos del litoral andaluz y levantino. Cuando la guerra impedía el trato directo de Barcelona con estas regiones, los genoveses se convertían en intermediarios gracias al contrabando que de una manera fraudulenta practicaban.

Todas estas actividades las desarrollaban individualmente o asociados entre sí, pero rara vez en compañía de mercaderes catalanes (38) este exclusivismo mantenía diferenciada a la colonia en el seno de la clase mercantil de Barcelona, y la hacía diferir de la francesa, por ejemplo, cuyos miembros tenían establecidas con los catalanes numerosas asociaciones mercantiles. La labor de los mercaderes ligures no fué simplemente comercial sino que afectó a ciertos aspectos de la producción industrial. Como mayoristas de cueros, lanas y productos tintóreos, suministraban estas materias primas a los artesanos locales con la condición de que les produjeran una cantidad alzada de manufacturas valoradas a un bajo precio (39). El acaparamiento o agavellament - según el lenguaje de la época - de tales materias con los expresos fines o con destino a su exportación a Génova, provocaba el descontento de la artesanía local. La expulsión de los genoveses decretada por la Ciudad en 1591 obedeció principalmente a estos motivos (40).

Pero la actividad característica de la colonia barcelonesa fueron los asientos a la Corona de España y el tráfico monetario. La compra de víveres para las galeras y el aprovisionamiento de pertrechos navales y de guerra, constituyó para algunos una productiva especialización. La entrada de Francia en la gran contienda europea y el consiguiente esfuerzo bélico realizado por España incrementaron esta clase de negocios. Así Pelegró Berardo y Juan Domingo Santágata - para citar sólo los más notables - adquirieron entre 1635-1640 cantidades inmensas de trigo para la fabricación de bizcocho, y otras provisiones de boca y efectos militares. El primero mandó construir un horno especial en el que mandasalarizadas elaboraban el bizcocho para disminuir el coste de la

manufactura por la cual antes pagaba 2 sueldos por quintal a los panaderos de Barcelona (41). Santágata obtuvo en 1637 una licencia virreinal que le autorizaba a sacar de las comarcas productoras unos millares de cuarteras de trigo con el fin de convertir las en biscocho (42). Tales compras - que alteraban el precio de los cereales - a menudo provocaron protestas de las autoridades locales, empeñadas siempre en la política del abaratamiento de sus subsistencias (43).

El tráfico monetario fue la ocupación más importante de la colonia. Aunque reservada a pocos miembros de la misma, fue de una intensidad extraordinaria. Las relaciones financieras entre España y Génova - que desde 1578 involucraron a Barcelona como puerto de embarque de los cargamentos de moneda con destino a la república ligur (44) - dotaron a la colonia genovesa de la ciudad condal de una clase de actividad que inutilmente buscaríamos en otras colonias de extranjeros. No es difícil averiguar por qué. La política europea de los Reyes de España era sufragada por los banqueros genoveses a cuenta de los periódicos arribos de plata americana. Los anticipos hechos a la Corona - a veces a un interés del 40 por ciento (45) - eran cobrados con la plata que llegaba a Génova a través de las galeras cargadas en Barcelona. Los principales interesados en estas operaciones eran las familias de los Centurioni, los Spinola, los Iabrea y los Pallavicini, establecidas en Madrid y en Génova. Como intermediarios de estos célebres banqueros genoveses que eran al mismo tiempo directores de las finanzas españolas, había en Barcelona los Berrado, los Giudice, los Gorgolion y los Negro que eran factores o apoderados de aquellas grandes casas y encargados de las expediciones de moneda. Las pólizas de seguro, los contratos de fletamento y las cartas de pago han manifestado la importancia de tales envíos monetarios y la intervención en los mismos de los genoveses afincados en la ciudad condal. Pelegró Berardo fletó repetidamente varias galeras cargadas de 300 a 350 cajas de monedas, con un total de 6 a 7 millones de reales de plata (46); durante los años 1630 a 1640 libró cartas de pago

por diversos conceptos de un valor total de 14 millones de reales (47). Don Jayme de Negro, durante el mismo decenio, entregó numerario por valor de más de 9 millones de reales castellanos (48). Tales operaciones serían inexplicables sin la relación con las cuatro grandes casas genovesas que - como decía el embajador veneciano en 1649 - "fanno tutti i negozzi della Corona" (49). A través de estos financieros entraron en contacto con eminentes figuras de la política, del ejército y de la iglesia de España: el Duque de Alba, el Duque de Turis, el Confesor del Rey, el Proveedor General de los Presidios de España, el Tesorero General de la Cruzada, y el embajador de Génova, además de otras personalidades se valieron de los servicios de los miembros de la colonia genovesa de la ciudad condal. Esta clase de relaciones les dotaron de una preeminencia social extraordinaria.

La llegada de esta moneda a Barcelona no era tan transitoria que no dejara algún rastro en el Principado. Si se expedían muchos centenares de cajas de 20.000 reales a Génova, algunas quedaban en Cataluña para el pago de los ejércitos, para el mantenimiento de la flota, para la reparación de fortificaciones y otras necesidades de tipo político o militar. La circunstancia de que unos cuantos genoveses dispusieran de buenas cantidades de moneda castellana - moneda internacional, la más usada en el comercio exterior - les convirtió en banqueros y prestamistas y les dió unas oportunidades que no tenían los mercaderes catalanes, si siempre escasos de capitales y más bien tímidos ante las operaciones de crédito relacionadas con el comercio exterior. En manos de los genoveses la moneda de plata castellana era una mercancía más, comprada con prima por los comerciantes naturales para la importación de productos extranjeros de los que el país era deficitario. Por esta razón podían decir los contemporáneos que los genoveses "fan fer venir diner viu y'l sparguixan comprant draps y altres mercaderías" (50). La circulación monetaria que en toda España y Europa contó con el gran vehículo de la banca genovesa, no dejó de servirse en Cataluña de los hombres de aquella nación.

Si es raro encontrar entre los genoveses quien invirtiera capitales en bienes inmuebles o en el arriendo de derechos municipales, se encuentran algunos - como los Squarsafigo (51) - que tenían cuantiosas sumas empleadas en los juros, rentas y alcabalas de Castilla.

Sin duda, la actividad económica de los genoveses de Barcelona fué técnicamente superior a la de los demás hombres de negocio. Pero, aplicando a la pequeña colonia barcelonesa lo que el historiador Rencuard refiere a todos los de su nación, puede decirse que la primacía que en determinados aspectos de la actividad económica seguían manteniendo en esta época era más el resultado de una riqueza adquirida en el transcurso de una actividad renovada y mantenida en el hervor primitivo (52).

Los vínculos familiares.

La continuidad de varias generaciones en el trato comercial con Barcelona y el espíritu cerrado de la colonia genoves hizo de las relaciones familiares tuvieran entre sus miembros una importancia excepcional. En efecto, los mercaderes genoveses más activos y ricos pertenecían a antiguas familias del Patriciado de aquella República, y su actividad en Barcelona, estaba en función de aquellas empresas y al servicio de aquellos intereses. Los árboles genealógicos que figuran en la parte gráfica del presente estudio prueban que algunos genoveses establecidos en la ciudad estaban enlazados con las grandes casas financieras asentadas en Madrid y en Génova. Los Gentilia, los Centurioni, los Spinola, al mismo tiempo que eran los hombres más importantes de las finanzas españolas y de la banca de Génova. Los gentilia, los Centurioni, formaban una gran familia con los Negro, los Squarsafigo, los Giudici, afincados en Barcelona (53). Tales enlaces no eran esporádicos o fortuitos, sino resultado de unos contactos y relaciones

que se prolongan a los largo de generaciones. El parentesco con aquellas familias daba a este sector de la colonia genovesa un aire de casta, mantenido siempre por matrimonios endógamos y por una especialización económica - difícil de adquirir para los elementos extraños - el comercio del dinero y la intervención en asuntos de Estado.

La importancia de los lazos de sangreo estaba limitada a este grupo de familias, sino que afectaba a otros como aquéllos, muchas de las empresas genovesas de Barcelona, estaban formadas por individuos de una misma familia. Los Brea, por ejemplo, que ya antes de 1630 habían trabajado en Barcelona, reanudan después su actividad con la ayuda de los hijos y los nietos - Ordano y Miralta -, cuyos negocios se prolongaron hasta más allá de la mitad de la centuria (54). También los Berardo - uno de los cuales llegó a ser, quizás, el hombre más rico de la colonia - formaron diversas familias en Barcelona, enlazadas con los Santágata, los Squarsafigo y los Negroto, unidos todos ellos por intereses económicos comunes. Los cuñados Pelegro Berardo y Juan Domingo Santágata trabajaron asociados en los asientos de víveres para las galeras, como los hermanos Gergollón y los Cernezio (55).

A menudo las relaciones comerciales con Génova o con otras ciudades de Italia y de España estaban dobladas de relaciones familiares. Vástagos de la familia de los Negro de Barcelona y de otras ramas colaterales tenían fijada su actividad en varias ciudades españolas o situadas dentro de la órbita política de España: Juan Jacome vivía en Génova; Nicolo, en Roma, Andrea, en Saragoza Orato, comerciaba en Sevilla, Jacome y Oratio - sobrinos de Don Jayme - residían en Madrid + su pariente Tomasini habitó en Barcelona; Antonio y Jorge, sus hermanos, se avecindaron en la Corte donde murieron; su otro hermano Juan Bta. vivió en Cállar, a 6 vecino de Barcelona - donde trabajó en compañía de Don Jayme - y murió en Madrid. Con todos estos miembros de la familia sostuvo el Barcelonés Don Jayme de Negro frecuentes relaciones comerciales (56)

Y el ejemplo no es único: Juan Bta. Squarsafigo era miembro de la compañía formada con sus hermanos Jusepe, domiciliado en Génova, y Vencio, residente en Madrid (57). Juan Bta. Bustansio, establecido en Barcelona, era procurador de sus hermanos Césaro y Thomás, miembros de una sociedad radicada en Génova y formada con los hermanos Jacobo y Jusepe Bustansio (58).

Al lado de estas relaciones familiares, las mantenidas con elementos indígenas eran débiles y escasas, a pesar de que la larga convivencia y la afinidad profesional podía hacerlas fáciles y frecuentes. Prejuicios sociales o conveniencias económicas apartaron a los genoveses de las mujeres del país, Juan Francisco Ordano, que desde niño residió en Barcelona, se casó, no obstante, con la genovesa Gastaldo, y la hija de ambos, Maria Paola Ordano, criada en la ciudad donde su padre alcanzó incluso la categoría de ciudadano honrado, contrajo matrimonio con el genovés Gurich Queffia establecido en Barcelona (59). Las uniones endógenas son constatables tantas veces cuantas lo permite la documentación. En tales condiciones la asimilación de estos inmigrantes - que continuamente tenían un pié en Barcelona y otro en su país - era imposible. A lo largo de generaciones seguían ostentando orgullosamente el epíteto de mercader o caballero genovés que los diferenciaba del resto de la población y les otorgaba un indudable prestigio. De todas formas, hubo también algunos enlaces con elementos extrínsecos a la colonia. Las hijas de Pelegro Berardo dotadas con 20.000 y 10.000 libras, casaron respectivamente con los nobles Don Luís de Peguera y Don Miguel Ramón (60). Francisco Berardo casó con una de Peguera, y la hija de ambos, Mariàngela, contrajo matrimonio con Pau Gili, Doctor en Derechos, de la Seu d'urdell (61). Dorotes, una hermana de Juan Domingo Santágata, fué la esposa del mercader Juan Prats (62). También algunos genoveses casaron a sus hijas con negociantes extranjeros establecidos en la ciudad, como Juan Bta. Correja cuyos yernos fueron el nizaro Joan Martin y el Francés Andreu Cavoti (63). Pero estos casos - y otros que se pueden

aducir - no son sino excepciones al rígido exclusivismo que la colonia genovesa observó en sus relaciones profesionales y de familia.

Progresión social

Tal como se ha observado en la colonia francesa en la sociedad catalana, estos vínculos familiares estrechados a menudo por relaciones profesionales fueron el vehículo para llevar a los interesados a un grado más alto dentro de la escala social. Las hijas de Pelegro Berardo, casadas con los nobles Peguera y Ramón gracias a las 20.000 y 10.000 libras que las dotó su padre, son la mejor expresión del ascenso social de este caballero genovés que al principio de su estancia en Barcelona era simple mercader (64). Como en el caso de Berardo, otros genoveses adquirieron en Barcelona patente de nobleza, conseguida gracias a su fortuna (65). A falta de otras noticias biográficas, la obtención de un título nobiliario - paradigma ideal de la burguesía de entonces - puede considerarse como inicio claro de que su obtentor logró triunfar en la sociedad. Si, como hemos dicho al tratar de la procedencia familiar de estos inmigrantes, algunos llegaron ya a Barcelona con el título de nobles, otros alcanzaron el grado de caballero librado por España o por la Serenísima República, después de una intensa actividad y de amasar en Barcelona una cuantiosa fortuna. Queda referido el caso de Juan Bta. de Negro, quien en 1621 solicitó la consecución de título de caballero de la ciudad de Barcelona sin perjuicio de noble genovés. Su hijo, Jaime de Negro, consiguió el título de caballero en el ciudad de Barcelona poco antes de 1627, ya que en tal fecha encabezaba sus contratos y escrituras notariales con el acostumbrado nunc miles, olim mercator que denota el cambio operado en su condición social (66) Como éste Francisco Gorgollón, mercader dedicado a múltiples actividades, acabó también sus días siendo caballero. Los nietos de Juan Bta.

Brea- llamados Jusepe, Joan Antonio y Juan Bta.- fueron con el tiempo ennoblecidos ; el primero de ellos fué abad de Santa María in Portu, de la Ciudad de Génova, y contó con valiosas amistades en España y en su patria (68). Algunos tuvieron un camino nada fácil: Joan Francisco Ordano era hijo de unas mercaderes de Alassio; huérfano desde una edad muy tierna "fou deixat pobre per son pare, perquè no li quedh altra cosa que una casa en lo lloch de Alassio y un tros de terra en lo lloch de Cernes"; muy jóven y con un salario de 40 libras anuales, empezó su trabajo en la compañía de sus abuelos los Brea tenían en Barcelona; la generosidad de aquéllos le permitió participar en la compañía con 1732 libras poco a poco fué aumentando su participación al mismo tiempo que trabajada por cuenta propia; acrecentó su hacienda hasta crearse un capital estimado en unos 10.000 escudos; durante los años de la guerra de Cataluña continuó al frente del negocio y adquirió el privilegio de ciudadano honrado. El y sus hijos gozaron de una gran reputación en la ciudad (69). Este breve curriculum vitae sirve para ilustrar cuáles eran los medios para mejorar socialmente. Las grandes líneas del mismo serían aplicables a muchos más de sus compatriotas.

La documentación no permite conocer detalles sobre las mejoras económicas y sociales conseguidas por otros genoveses establecidos en la ciudad condal. De todas formas, parece fuera de duda que unos hombres de la actividad de Peizo, Rabella, Santágata y Vinyolle - aunque no consiguieran ningún título - alcanzaron una posición económica sólida y gozaron de una respetuosa consideración social (70).

En resumen, tanto por la especie de su actividad como por la riqueza que sus miembros poseían, la colonia genovesa tenía un prestigio social superior al de cualquier otra colonia de extranjeros. Es más ; sus relaciones familiares y económicas con magnates de la Corte de España y de la tierra natal les situaba en un plano más eminente que la propia burguesía ciudadana. Pero en todo con-

traste con ésta - que aspiraba a acumular una determinada riqueza para adquirir tierras tituladas o invertir sus capitales en rentas públicas y seguras, para retirarse del negocio activo - los genoveses, ennoblecidos también con el ejercicio del comercio y de las finanzas, no cesaban en sus negocios después de adquirida la nobleza. Un concepto distinto de la dignidad mercantil y del sentido de la nobleza - debido a profundas razones geográficas e históricas - separaba a los dos pueblos (71).

Actitud política de los genoveses

Dentro del período estudiado, la década de 1630 a 1640 -época de relaciones políticas normales entre el Principado de Cataluña y el Rey de España - fué la de mayor desenvolvimiento de la actividad genovesa en Barcelona. Entre aquellos genoveses y las autoridades catalanas y los altos jefes militares o navales existió una franca colaboración. Aparte de sus actividades netamente mercantiles, numerosos genoveses actuaron de asentistas de las galeras, de proveedores del ejército o estaban en relación con los banqueros ligures que con sus empréstitos ayudaban a financiar la política española en Europa. Al cabo de un siglo, las consecuencias económicas de la Volta face de Andre Doria seguían beneficiando no sólo a los grandes banqueros de Génova y Madrid sino también a los innumerables mercaderes esparcidos por todos los puertos de España. Los dominios de esta Corona era un campo abierto a la explotación económica de la nación ligur. Por esta razón el Levantamiento de Cataluña significó para la colonia genovesa establecida en la ciudad condada, el truncamiento de unas relaciones de tipo monopolístico que tenían un siglo de existencia. De pronto se encontró dicha colonia con que las nuevas circunstancias políticas habían destruido las bases de su actividad, fundadas principalmente en el trato con asuntos del Estado. Entonces

cesó la actividad de los genoveses dedicados al tráfico monetario, y es presumible que la paralización de tales negocios iría acompañada del abandono de la ciudad, condal. La documentación de los Negro y de los Berardo, tan numerosa e importante hasta 1640, se trunca totalmente después de esta fecha (72). Otros aspectos de su labor - como la exportación de paños catalanes, hierro y demás productos a Ginebra, Livorno o a las Islas Italianas - fueron también contrariados por la ruptura de relaciones con Italia provocada por la guerra en el tráfico con Livorno, en el comercio de trigo, en la importación de telas, en la negociación de letras sobre las grandes plazas bancarias de Italia y Francia, fueron substituidos por los franceses para quienes se abrió entonces una coyuntura extraordinariamente favorable. Con los hechos de 1640 quedaba abierta una época de dificultades para la colonia ligur.

La indicada colaboración de los genoveses con la Corona de España y el cese de sus negocios más lucrativos explican su actitud filipista y hostil a la situación creada en Cataluña después del Corpus de sangre. A la colonia de Barcelona son aplicables en 1640, las palabras de un embajador veneciano escritas en 1619 y referidas a la Serenísima República: "I Genovesi - decía - hanno negli stati del Re la maggior parte delle ricchezze che possedono, si che per non avventurarle saranno sempre astretti di star obbediente a S.M. e correre ogni fortuna coi Spagnuoli" (73). La adhesión a Felipe IV no era simplemente una cuestión política o cancelleresca sino que afectaba de un modo directo a la posición económica a aquellos súbditos. Por esta razón, la mayor parte de los miembros de la colonia barcelonesa se decidieron por el partido filipista. Si el silencio de la documentación induce a pensar en la crisis sufrida por la colonia a raíz de la Guerra de Cataluña, algunos testimonios explícitos reflejan casos de persecución por parte de las autoridades revolucionarias o de un abandono de la ciudad para buscar refugio en el campo filipista. Los hermanos Don Josep y Don Juan Bta. Brea "con bon afectes a La Magestat Catholica",

fueron desterrado a Perpiñán, en 1645, y amenazados de muerte; Don Joan Bta. murió en el destierro (74). El sacerdote Don Agustín Bernardo miembro de algunas de las familias genovesas de este nombre, "murió en manos de los sediciosos" (75). La familia Giudice abandonó la ciudad y se trasladó a Tarragona, cuartel general de los partidarios de España: Don Francisco de Giudice y Spínola sirvió en el ejército castellano con el grado de Capitán y al terminar la guerra pidió a S.M. diversas exenciones y mercedes por los servicios prestados (76). Ambrosio y Daniel Grosso, de indudable ascendencia genovesa, fueron también perseguidos (77). Los ejemplos son bastante numerosos para un juicio certero sobre la actitud política de un grupo social tan reducido.

Posiblemente, la fama popular atribuía a los mercaderes genoveses fabulosos negocios realizados con el acaparamiento de moneda gruesa y de materias primas para la industria y la alimentación, y por lo tanto no gozaban de simpatías entre la clase humilde. De ahí que el aspecto de revolución social que tuvo el Levantamiento de Cataluña, y algunas de las violencias que entonces se produjeron perjudicaran directamente a ciertos miembros de la colonia. La animadversión de los artesanos y los disturbios contra los genoveses eran antiguos en Barcelona. De todas formas, no hay que creer que la colonia genovesa - aunque bastante diezmada por la revolución - se extinguiera por completo durante la guerra. Varios continuaron con sus comercios, sin necesidad de buscar una mayor seguridad para sus bienes o personas (78). Otros supieron orientar su trabajo hacia nuevas direcciones o dedicarse a negocios que las circunstancias hacían oportunos y lucrativos. El ejemplo de Gorgollon, que no sólo continuó en Barcelona sino que prosperó muchísimo durante aquellos años, de Ordano, que adquirió a las autoridades francesas el título de ciudadano honrado, y de algunos más de una importancia menor, ilustran con suficiencia esta cuestión (79).

Los milaneses

Después de los genoveses, el grupo italiano más importante fué el de los naturales del Estado de Milán. Su presencia en Barcelona es doblemente notable, tanto por su número - 13 - como por la identidad de su origen y la especialización de su trabajo. En cuanto a su procedencia, 9 de ellos - como mínimo (80) - eran del Obispado de Novara. Su ocupación casi exclusiva fué la de taberneros o negociantes en vinos, especialización que forzosamente debía obedecer a profundas razones ambientales, geográficas y económicas de su país de origen.

Ninguno de los milaneses aparece documentado en Barcelona antes de 1640, y en la mayoría sólo hay constancia de su actividad en fechas posteriores a la mitad del siglo (81). La inmigración fué de tipo familiar pues series de hermanos - los Bransi, los Conti - los Prepsit (82) - figuran en la documentación. Todos ellos estuvieron relacionados profesionalmente e intervinieron en compañías destinadas a la explotación de tabernas y a la compraventa de aceites, vinos y aguardientes al por mayor. Julio Auguino es el único que no fué tabernero: se dedicaba a revender pasca salada, pero conocía el oficio de impresor (83). Algunos, como Carlos Bransi, era negociante además de tabernero y copartícipe de diversas barcas (84).

Considerados como grupo, gozaron de una posición holgada sin llegar a extremos ostentados de riqueza ni alcanzar nunca una posición social privilegiada. Absorbidos con rapidez por la población indígena - numerosos enlaces mixtos han sido constatados - pasarían desapercibidos dentro del pequeño comercio barcelonés, aun que las asociaciones mercantiles formadas entre sí y la especialización profesional darían cohesión a la pequeña colonia.

Los Saboyanos.

El Ducado de Saboya, cabalgando entre Italia y Francia, aportó también una diminuta colonia a Barcelona (85). La historia del comercio en Cataluña contiene antiguas y abundantes pruebas de la presencia de navegantes y mercaderes de aquel país. En 1491, Fernando II tuvo que limitar a las naves nizardas las facultades de transporte en el tráfico costero catalán, debido a la fuerte competencia que ejercían sobre la navegación nacional (86). Su comercio no debió ser tampoco despreciable por cuanto la Bailía General percibía unos derechos sobre el mismo (87). En la época de 1630 a 1664 la colonia saboyana de Barcelona fué numéricamente escasa; tan sólo 5 de aquellos naturales figuran en la Matrícula de los Hombres de Negocio (88). Aquella inmigración estuvo desposeída de la base artesanal o de mano de obra que caracterizó a la francesa: no contaba, tampoco, con un número de comerciantes tan elevado como la colonia ligur o el grupo milanés. (89).

La mayor parte de los saboyanos establecidos en Barcelona eran nizardos o monegrescos, dedicados al tráfico con Francia, Italia y con los puertos de su país. Algunos de ellos prestaron especial atención al comercio con Andalucía, con cuyas ciudades estaban frecuentemente relacionados. Los miembros más ricos de la colonia se dedicaron también a los negocios navieros y fueron copropietarios de diversos buques (90). Dos de ellos, Faraut y Martín, intervinieron en la construcción de la nave del capitán Bardenyà que representa el mayor esfuerzo naval - técnico y financiero - realizado por particulares de Cataluña en esta época. (91).

La presencia de los saboyanos en Barcelona no estuvo exenta de sobresaltos. Como réplica a las arbitrarias exacciones a que los Señorios de Niza y Villafranca sometían las barcas las barcas que navegaban frente a sus costas, los mercaderes nizardos fueron muchas veces objeto de represalias. En el año 1658, en Barcelona y en Cartagena se publicó un pregón disponiendo el embargo

de los bienes de aquellos súditos, en favor de los cuales se interpuso el Cardenal de Saboya que solicitó del Rey la revocación de dichas represalias (92). Durante la guerra de Cataluña, los saboyanos observaron una conducta netamente francófila, al mismo tiempo que aprovecharon las nuevas circunstancias para multiplicar sus activos y prosperar en los negocios: Faraut, que cesó de actuar en 1652, conoció entonces su mejor época. Joan Martin, que en 1623 empezó como simple emisionista, desarrolló durante estos años una actividad extraordinaria: fué banquero, asentista del ejército y negociante en toda clase de productos; después de acumular un fortuna inmensa se instaló como ciudadano honrado, en 1648 adquirió 4700 libras de tierras y el castillo de Baronia de Balsareny, y en 1650 compró a carta de gracia el señorío de Viver. Convertido en gran señor murió en Barcelona, en 1652. La inteligencia audaz y el espíritu de empresa que tuvo Joan Martin dan a su biografía un valor especial y un interés único.

En un grupo tan reducido como el saboyano se observan las mismas características señaladas en las demás colonias de extrajerosidad de las relaciones entre compatriotas, importancia de los lazos de familia, dispersión de la actividad, y ascensión de los mejores a altos puestos de la escala social.

Capítulo IV

COMERCIANTES DE PROCEDENCIA VARIA

Los portugueses, ingleses, flamencos, Holandeses y Suizos.

La descripción de los elementos extranjeros dedicados al comercio en la ciudad condal, no se agota con las colonias de franceses e italianos. De la misma manera que la documentación demográfica de esta época ha revelado la presencia de los elementos étnicos más dispersos - griegos mendicantes, irlandeses licenciados del ejército y esclavos turcos, sacerdotes o peregrinos de remota procedencia, llegados a Barcelona gracias al espíritu de aventura y a la inquieta movilidad de los hombres de aquellos siglos (también la documentación notarial ha descubierto la ocupación mercantil atraída a Barcelona a algunos extranjeros de lejano origen que por la exigüedad de su número no llegaron a constituir verdaderas colonias. En la Matrícula de los Hombres de Negocio, figuran 3 portugueses, 3 ingleses, 3 flamencos, 1 holandés y 1 suizo, que en algún momento de los años 1630 a 1665 actuaron en la ciudad condal o se hallaron de paso por la misma. El número insignificante de cada uno de estos grupos es revelador de la decadencia mercantil y de la estrechez de horizontes comerciales de Barcelona durante aquellos años, pues tanto en épocas anteriores como posteriores Cataluña mantuvo un trato mercantil y unas relaciones humanas mucho más intensas con los países del Atlántico y del Mar del Norte.

Los tres portugueses que figuran en la Matrícula aparecen vecindados en Barcelona durante los años anteriores a la separación de Portugal o durante los años de la dominación francesa en Cataluña. Su actividad predilecta era el comercio de espe-



cias y de productos coloniales. Después de 1653 no se ha encontrado rastro alguno de hombre de negocios portugués. La política española, que hasta la firma de paz, en 1668, prohibió el trato con aquel Reino, obstaculizó toda clase de relaciones directas e impidió la presencia de portugueses en Barcelona, donde serían considerados como súbditos rebeldes a su Majestad (2).

En cuanto a los ingleses inscritos en la Matrícula difícilmente puede afirmarse que residieran de forma habitual en Barcelona. Todos ellos aparecen relacionados con el tráfico ya antiguo que los puertos andaluces y levantinos mantenían con Inglaterra, y actuando por cuenta de las respectivas compañías de Londres de las cuales eran agentes o comercios (3). Un documento oficial de 1660 sobre la confiscación de bienes de aquellos súbditos residentes en España, corrobora los resultados de nuestra investigación al afirmar que «en todo este Principado, no se ha hallado inglés avitante en él», ni bienes de ninguno de qué poder hacer embargo ni represalia dellos, aunque se han hecho las diligencias posibles (4). En efecto la expansión del comercio inglés en el Mediterráneo es algo más tardía que estas fechas. En Cataluña - entonces circunstanciada y escasa - su actividad llegó a ser notable a fines del siglo XVII sobre todo cuanto a la fabricación y exportación de jabones y aguardientes, en cuyas industrias actuaron de precursores y maestros preparando un ramo de la actividad comercial que con los años había de ser de capital importancia para la economía del Principado (5).

También Flandes - cuyas relaciones económicas con Barcelona señalan uno de los hitos más importantes de la expansión comercial de Cataluña - tuvo alguno de sus hombres de negocios afincado en la ciudad. Los tres revelados por la documentación actuaron todos entre 1632 y 1633, y se dedicaron al tráfico de especias y productos coloniales con Andalucía y Portugal. De todos ellos tan sólo Bernabé de Justí estuvo naturalizado en Barcelona y tenía trato frecuente con los comerciantes locales; otro - Pere

Huch † aparece asociado con un inglés residente en Livorno, y en nombre de la compañía exporta paños a Génova (6).

El único holandés que figura en la Matrícula - Pierris Van den Baossen - aparece también como exportador de paños a la ciudad de Génova (7). Aunque la documentación no revele otros casos de comerciantes holandeses establecidos en Barcelona o en contacto con la ciudad, es probable que desde la Paz de Westfalia y después del reconocimiento de la independencia de los Países Bajos, los holandeses traficaran con frecuencia en Barcelona mediante las grandes naves neerlandesas que cruzaban el Mediterráneo. La existencia de este comercio que no implica el establecimiento definitivo de comerciantes de aquel país en Barcelona queda comprobada por la protesta que en 1657 realizaron los holandeses ante Felipe IV, por el pago a que se les obligaba en Barcelona y Valencia de un derecho del 10 por ciento sobre las "drogas y especerías que traen de sus conquistas a estos reynos", en contra de lo dispuesto por Su Majestad, en 1650 respecto a la libertad de comercio (8).

Finalmente, apareció también en Barcelona un suizo miembro de la familia de los Zollikofers, importantes banqueros de Saint Gall, Lion y Marsella. Su estancia en Barcelona fué debida probablemente a los empréstitos que los de su familia habían efectuado al Rey de Francia para el financiamiento de la ocupación militar de Cataluña. (9).-

EL PASSE

EL TRANSPORTE MARITIMO : DESCRIPTIVO Y TECNICAS

CAPITULO I

La marina catalana entre 1630-1665Tipos y características.-

Para valorar la importancia de la marina catalana entre 1630 y 1665 es necesario examinar los diversos tipos de embarcaciones y fijar en lo posible sus respectivas características. No es éste un trabajo fácil, pues aunque la documentación nos facilite datos referentes a unas 600 unidades, éstos no son siempre utilizables estadísticamente. El primer problema es el de la terminología, por cuanto varios tipos entonces en circulación llevan el mismo nombre que otros de otros tiempos a los que sin duda corresponderían diferentes características. Ya Capmany se encontró con esta dificultad, y al hablar de los laúdes, barcas, sacías y bergantines dice que tales nombres "hoy se aplican a construcciones muy distintas de las que quizás tendrían antiguamente dichos buques" (1). El problema se complica cuando la propia documentación contemporánea vacila al llamar indistintamente a una misma unidad barca o tartana, pollaca o nave, sacía o bergantín. Por otro lado, las discrepancias de tiempo y las geográficas - consecuencias, unas, del progreso en la arquitectura naval, y las otras de la distinta nomenclatura utilizada por los países atlánticos y mediterráneos y aún entre estos últimos entre sí impiden recurrir confiadamente a los diccionarios marítimos o repertorios lexicográficos de náutica (2).

Sería inútil, también, pretender establecer las características a partir del tonelaje de los buques, pues éste varía enormemente incluso dentro de un mismo tipo, existiendo laúdes mayores que barcas, y barcas mayores que navos (3). Durante los siglos XVI, XVII y buena parte del XVIII los buques se medían -

por su capacidad de carga y no por su peso total, como se hace hoy. Por lo tanto, el único dato que haría posible una valoración global de la marina catalana como medio de transporte sería la constatación de la capacidad de carga de cada buque; pero ésta consta con rareza en la documentación utilizada, y cuando es así no deja nunca de figurar acompañada de expresiones como "parum plus vel minus" o "poch més o manco" que, respecto al porte de un mismo buque, pueden esconder discrepancias de un 10 o un 15 por ciento (4). Debido a estas dificultades el único camino para llegar a la estimación deseada será otorgar a las embarcaciones de un determinado tipo los datos extremos o la media alcanzados por aquellos buques de igual nomenclatura y cuya capacidad de carga es conocida. Esto no sólo permitirá entrever qué realidad se encontraba bajo los distintos nombres y tipos de embarcación, sino que, en el momento oportuno, va a facilitar la comparación del utillaje marítimo catalán con el de sus competidores franceses, genoveses y holandeses.

Los tipos más corrientes dentro de la marina catalana del segundo tercio del siglo XVII fueron los laúdes, barcas, tartanas, saetías, bergantines, pollacas y naves. Examinemos de acuerdo con lo dicho - las características distintivas de cada uno.

Laúdes: eran bastimentos menores, de 60 a 100 quintales de porte, utilizados para la pesca de poca altura o para el transporte a corta distancia; tenían dos velas latinas, con el palo trinquete muy abatido sobre el espolón (5). Después de las barcas son el tipo de embarcación más abundante en la Matrícula, representando un 9'9 por ciento sobre el total.

Barcas: embarcaciones muy comunes en todos los países del Mediterráneo en aquella época; eran de fácil manejo, rápidas y de difícil alcance en caso de persecución (6). Tenían tres palos y tres velas a la latina. Rambert les atribuye una capacidad media

de 100 a 200 toneles, aunque en ciertos casos no llegaban a los 30 (7). Las barcas contenidas en la Matrícula Marítima de Cataluña representan el 80'2 por ciento del total de buques. Su escasa capacidad de carga, expresada en quintales, es apreciable a través de los 64 casos de la presente estadística (8).

Procedencia	100 a 800 Quintales	800 a 1400 Quintales	1400 a 2000 Quintales	2000 a 2600 Quintales
Costa de Levante	24	12	3	1
Barcelona	6	7	3	1
Costa de Poniente	4	-	-	-
No localizadas	1	-	2	-
Totales	35	19	8	2

De ella se deduce que un 84 por ciento de dichas barcas tenía un porte inferior a los 1500 quintales, y que un 54 por ciento no pasaba siquiera de los 800. De todas formas, con embarcaciones tan ligeras, dotadas con una tripulación media de 7 hombres, se realizaban viajes hasta Sicilia, Berbería, Canarias y Portugal.

Como las demás embarcaciones contemporáneas, las barcas solían ir armadas de algunas piezas de artillería, generalmente pedreros de hierro o bronce para lanzar metralla. Contaban también entre sus arcos con un bote - llamado, indistintamente, simba, esquif, o barqueta -, utilizable en casos de naufragio o en la carga y descarga en playas de poca profundidad (9). Su tripulación, al frente de la cual estaba un patrón, era de 4 a 12 hombres, con un promedio de carga, según los casos conocidos, correspondiente a 112 quintales por tripulante.

Tartanas: eran de forma y capacidad parecidas a las barcas. Tenían forma alargada y un sólo mástil con vela latina (10); su proa y popa no eran elevadas y, según Savary, raramente pasaban el estrecho de Gibraltar (11). Veitia, en cambio, las considera "a propósito para enmararse a pescar", añadiendo que "algunas se han

despachado para avisos a las Indias y han tenido buen suceso en su navegación". Si eran escasas en Cataluña (la Matrícula no les confiere un porcentaje superior al 2'5), resultaban raras en el resto de España y cuando había que servirse de ellas era "forço se permitirles tres o quatro marineros de los extrangeros para las velas porque los españoles no entienden aquel marage" (12). Tenían fama de rápidas, y por su ligereza podían "resistir a - cualquier tormenta aun mejor que la barca" (13).

Era embarcación muy usada por los languadocianos y provenzales, con un porte que oscilaba entre los 300 y los 1000 - quintales (14). La sola tartana catalana entre las 13 que figuran en la Matrícula, de la cual conocemos el porte y el número de trápulantes, tiene atribuidos 700 quintales y 6 marineros.

Saetias: aunque en el siglo XVIII fueron conocidos con este nombre buques de más alto bordo y destinados a grandes viajes, a mediados del XVII se designaba con este término una "espe cie de barca sutil" (15), propia de los mares de Levante, con velas latinas (16), cuyo porte oscilaba entre los 600 y los 2000 - quintales, capaces no obstante de emprender viajes hasta Portu gal y Las Canarias.

Bergantines: eran una "especie de nave ligera - según Capmany - muy usada por piratas y corsarios" (17). Veitia dice - que bergantín "viene a ser lo mismo que galera pequeña" (18). - Eran escasas en Cataluña, pues la Matrícula no registra más que 6, dos de los cuales tienen asignada una capacidad de 120 y 700 quintales, respectivamente (19).

Pollacas o polaceras: embarcaciones designadas por Veitia como propias de Levante, con vela cuadrada en el primer mástil y latina en los posteriores (20). Eran de alto bordo y en cierto ca so se confundían con las naves, a las cuales podían superar en ca pacidad de transporte. Entre las pollacas y las naves no debían - existir diferencias estructurales de importancia, ya que una po llaca genevesa apresada por los franceses en 1643 fué convertida

en nave en las Atarazanas de Barcelona (21). Su número, como el de todos los demás tipos, excepto las barcas, era escaso entre los buques catalanes: la Matrícula registra 5 pollacas, dos de las cuales tienen respectivamente 3000 y 2500 quintales. Esta última figura repetidas veces navegando hacia Portugal, y un contrato de fletamento le asigna una tripulación de 22 hombres.

Naves: perdidas las galeras en 1623, las naves eran los buques de mayor capacidad con que contaba la marina catalana; pero eran tan escasas (18 según la Matrícula, 10 de las cuales estaban concentradas en Barcelona) que su proporción dentro del total de buques resulta del 3'1 por ciento. Su porte oscilaba entre los 2000 y los 3000 quintales, y el número de sus tripulantes entre los 12 y los 30. Con todo, las naves catalanas eran sensiblemente más pequeñas que sus congéneres, francesas y genovesas, y notoriamente diminutas al lado de las naves atlánticas - holandesas, en especial - cuya capacidad de carga podía ser quintuple de la de las catalanas. Como gran excepción, está la nave N^a S^a de la Concepción construida en Barcelona en 1649, con un porte de 13.000 a 14.000 quintales; tenía características nórdicas, y para su fabricación (que representó un colosal esfuerzo económico y un alarde técnico dentro la tónica del país) se utilizaron materiales procedentes de Flandes, Olonne y Holanda (22).

Los demás tipos revelados por la documentación - fragatas, galeotas, falucas, etc. - son tan insignificantes en número que no requieren ningún comentario.

Distribución por la costa.-

La distribución de la marina en las diferentes partes del litoral no era uniforme. Las referencias contenidas en la Matrícula permiten valorar aproximadamente la variable importancia del utillaje marítimo en las diversas zonas costeras y ofrecer en forma estadística los siguientes resultados (23):

Zona costera	Total	Lañ-des	Bar-cas	Tar-tanas	Sae-tías	Na-ves	Otros tipos
Costa de Levante	332	11	297	7	10	4	3
Barcelona	88	16	52	3	3	10	4
Costa de Poniente	97	18	75	1	2	-	1
No identificadas	55	7	35	2	2	4	5
Total	572	52	459	13	17	18	13

Vemos, pues, que respondiendo a unas condiciones fisiográficas más aptas, a unas tradiciones arraigadas, o adelantándose, quizás, hacia futuras realizaciones económicas, la Costa de Levante tenía la primacía en cantidad y calidad de buques. De las 572 unidades que forman el total de la Matrícula un 57 por ciento se halla radicado en esta parte del litoral. La concentración verdaderamente notable empieza en Blanes, con 60 unidades - (10'4 por ciento), y alcanza su máximo en Arenys, con una matrícula de 90 embarcaciones (15'6 por ciento); Canet con sus 55 buques y Mataró con 51, se sitúan a la cabeza de Cataluña, superadas tan sólo por Barcelona y las expresadas villas de Arenys y Blanes. Ello significa que desde Blanes hasta Alella - porción diminuta dentro de la extensión total de la costa catalana - había más de la mitad de los efectos navales de Cataluña. El número corría pareja con la calidad: la mayor parte de las grandes barcas (superiores a los 800 quintales) se hallaba en la Costa de Levante; de las 17 saetías registradas, diez son de esta zona litoral, y de las 18 naves y 5 pollacas, 4 y 3, respectivamente, figuran gobernadas por hombres del Maresme. La proximidad de los bosques para la construcción de navíos, la existencia de una mano de obra - calafats, mestres d'aixa, serradors, más barata que en Barcelona, y las condiciones naturales de aquella costa, son las causas que los contemporáneos señalan como favorables al in

cremento naval del Maresme (24). Su variada producción agrícola - naranjas, piñones, vino y aguardiente - y la insaciable voracidad impositiva y fiscal del Municipio barcelonés, explican, - por otro lado, que una intensa corriente de tráfico se canalizara hacia esta zona, y estimulara el aumento de sus efectos navales (25).

Gobernadas por patronos o capitanes barceloneses figuran 88 embarcaciones que representan un 15'3 por ciento sobre el total. Barcelona destaca dentro del conjunto por su número de naves - (10 sobre 18) y por la variedad de tipos registrados. Posiblemente, un gran número de los 55 buques cuya localidad de procedencia no está identificada podrían sumarse a la ciudad condal, pues algunos de los patronos y capitanes que figuran en la documentación con el apelativo ambiguo de catalán, han resultado - ser, realmente, ciudadanos barceloneses. Esto ayudaría a completar la cifra de embarcaciones de Barcelona resultante de la Matrícula, cifra indudablemente baja por mucho que se exagere su decadencia naval. Hay que tener en cuenta, además, que muchas - de las embarcaciones gobernadas por marinos de la Costa de Levante o de Poniente - bajo cuyos epígrafes las consigna la Matrícula - eran propiedad de negociantes barceloneses, siendo muy raros los casos a la inversa. De todas formas, nada refleja tanto la progresiva decadencia naval de Barcelona, como el descenso de la actividad en sus Atarazanas durante la primera mitad - del siglo XVII, y su sucesiva utilización para cuarteles o lazareto después de 1652 (26).

La Costa de Poniente - peor representada en la Matrícula debido a que desde 1640 a 1652 el tráfico mantenido en Barcelona debió ser menor que el normal, gracias a las circunstancias bélicas - tiene como principales núcleos a Sitges y Vilanova (31 y 29 buques, que representan, respectivamente, el 5'6 y el 5'0 por ciento sobre el total). Como en el caso del Maresme,

ambas poblaciones prefiguran ya el auge marítimo del próximo siglo cuando el comercio con América va a dotarlas de importantes efectos navales (27). Las demás poblaciones - salvo Cambrils con 14 unidades - tienen una matrícula muy escasa, aunque levemente superior a los puertos de la Costa Brava, desde Cadaqués a Calonge. Respecto al total la Costa de Poniente tiene un porcentaje - del 16'7, pero sus buques eran laúdes y bastimentos menores, en una proporción superior a la de los demás sectores de la costa; en cambio, ni una sola nave o pollaca figura como regida por marinos de sus puertos.

La decadencia naval.-

La simple constatación del escaso número de buques de - alto bordo entre la marina catalana y la forzosa especialización de la misma en la navegación de cabotaje, son indicios claros de debilidad y decadencia. Una serie de factores adversos - algunos de ellos no restringidos a Cataluña sino actuantes sobre un ámbito territorial mucho más amplio - habían influido sobre la marina catalana hasta reducirla a las características reflejadas en la Matrícula.

Ya a fines del siglo XVI, en las Cortes de Monzón de - 1585, se presentó a la marina catalana como decadente y arruinada (28). Pero si la decadencia naval había arrancado palabras - lastimeras a quienes añoraban el poder marítimo de la Cataluña - medieval, no faltaron, entonces, espíritus optimistas que conyeglaban con complacencia el actual estado de cosas. Parece indudable que la substitución del eje Santander o Laredo-Amberes para los envíos de moneda americana destinada a sufragar los gastos de la política imperialista española, por el eje Barcelona-Génova, - había dado durante estos años un relativo auge económico al Principado. Un panegirista de todo lo catalán, el buen Padre Gil, dice saber "per molt verdadera relació" que en 1598 había en Cataluña 34 naus de gàbia, y añade que Cataluña excedía a todos los demás reinos de España en la construcción de naves y galeras -- (29). Si esto era cierto para fines del siglo XVI es improbable -

que lo fuera para los años 1630-1665 durante los cuales Cataluña vivió una decadencia naval pareja a la política mercantil. Varias son las causas a que cabe atribuir esta decadencia: el Mediterráneo había dejado de ser el mar de los grandes negocios y del caudaloso tráfico, y todas las potencias marítimas asentadas en sus riberas iban siendo suplantadas -incluso en el Mare Nostrum - por naciones nuevas que habían irrumpido en el panorama político y económico de Europa con irresistible pujanza. Pero aparte de estas causas de tipo general, otras causas, que no por ser menos espectaculares eran menos porfidiosas y eficaces, colaboraron en el decaimiento de la marina catalana. Algunas de estas causas son específicamente navales, otras tienen una amplitud genérica de mayor alcance y afectaron sólo de forma tangencial a la cuestión marítima. Entre estas últimas figura el aumento de los salarios de los obreros empleados en la construcción de buques - fenómeno general a toda España y a toda clase de labores -, el cual motivaba una elevación en el coste de los navíos y un encarecimiento en los servicios que aquéllos deberían prestar; lo mismo puede decirse de las soldadas de la marinería. Todo ello situaba a las embarcaciones extranjeras - no afectadas por las alzas en los precios, o si afectadas, no en la misma proporción ni simultáneamente - en estado de competir favorablemente con las catalanas. Los embargos reales para el transporte de tropas y efectivos militares o para otros fines del Real Servicio, es otra de las causas que señalan los contemporáneos y aceptan los historiadores como influyente, también, en aquella decadencia (30).

Entre los factores adversos directamente relacionados con la cuestión naval, la literatura oficial destaca la inseguridad del mar debida a los ataques de corsarios y piratas, la cual tenía su paralelo en el respectivo desguarnecimiento de buques de guerra por parte de España. En efecto, abatidos los últimos restos del poderío naval catalán autónomo en aguas de Bizerta, en 1623, la custodia de las costas catalanas y el mantenimiento de

la seguridad del tráfico tuvo que recaer sobre las armadas de la Corona de España. Pero éstas, siguiendo el inevitable declive que sumía en la postración a todas las actividades y fuerzas de la Corona, eran cada vez más escasas en número, cada vez peor armadas y equipadas (31). Nada tan elocuente para comprender el acelerado estado de inseguridad de las aguas del Mediterráneo - motivo de que las embarcaciones mercantes pudiesen ser fácil presa de corsarios o armadas enemigas - como el testimonio sucesivo de los embajadores venecianos sobre la marina española a lo largo del siglo XVII. Interesados en dar una visión exacta de la situación política, económica y militar de los Reinos de España, al terminar el ejercicio de su cargo entregaban sendas Relazioni informando de lo más sobresaliente de la vida española, dedicando casi siempre una especial atención a su potencia marítima. Resumidos estadísticamente los datos de los diplomáticos vénetos, resulta que el potencial marítimo de España y de sus aliados - expresado en el número de galeras - se distribuía geográfica y cronológicamente de esta forma (32):

	1602	1615	1619	1631	1634	1653	1659	1686	1702
España	20	24	18	-	10	-	6	7	-
Génova	16	15	14	-	10	-	}	6	-
Nápoles	24	24	-	10	14	-		(18	8
Sicilia	12	12	-	8	8	-	}	3	-
Total	72	75	-	-	42	24		24	24

Por lo tanto, se puede deducir que desde principios de siglo hasta las vísperas de la intervención francesa en la guerra de los Treinta Años, la flota de guerra al servicio de España había disminuido sus unidades en un 44 por ciento; se deduce también, que al salir de tan desastrosa guerra el poder naval de los españoles y aliados italianos era sólo un 32 por ciento de lo que ha-

bía sido, y que hasta finales del siglo no se inició una leve recuperación. Nada, quizás, define tan exactamente la situación -- creada por la falta de una política naval eficaz como el aumento de las primas en los seguros puestos sobre cascos de navío. Si -- las primas son el precio de los riesgos a correr y de los peligros a sortear, se comprende perfectamente que habiéndose mantenido a fines del siglo XVI entre un 18 y un 25 por ciento anual, pasasen luego y se mantuvieran durante todo el XVII en unos -- porcentajes que oscilan entre el 35 y el 45 como término medio (33).

Las consecuencias de la indefensión marítima se interfieren con las resultantes de las ambiguas relaciones políticas existentes entre la Corona de España y el Imperio Turco, para -- producir un conjunto verdaderamente nefasto para la marina del país y el comercio exterior. Aquel "pizzicarsi da lontano" con que el veneciano Priuli definía las relaciones entre ambas potencias resultaba mucho más oneroso para los súbditos del Rey -- Católico que para los vasallos del Gran Sultán (34). Esta situación política indefinida -- ni paz, ni tregua, ni guerra -- daba manos libres a la piratería berberisca, y proporcionó una doble vertiente de consecuencias dañosas a la marina catalana: por un lado, el deseo de obviar el riesgo de ser presa de corsarios o piratas inducía a los negociantes y mercaderes a cargar sus mercancías en embarcaciones de pabellón neutral, aunque éste no -- fuera siempre respetado; por otro lado, obligaba a los armadores y navieros a construir buques pequeños, ligeros y de fácil huida en caso de persecución, dotados de una tripulación mayor de la que exigía su tonelaje con el fin de poder maniobrar con rapidez, todo lo cual repercutía en una disminución de la capacidad de carga de las embarcaciones y en un aumento del precio de los fletes, favorecedor, asimismo, de la concurrencia extranjera (35).

La pérdida de tonelaje de las embarcaciones catalanas -- participa de un hecho general a todo el Mediterráneo, aunque es

posible que en España revistiera caracteres extremos. Si durante el siglo XVI hubo una tendencia a aumentar la capacidad de carga, durante el XVII (al contrario de lo que ocurría en Inglaterra y Holanda) la tendencia se invirtió (36). Rombert ha observado en Marsella el mismo fenómeno (37). Los expertos en cosas del mar -- coetáneos de tales hechos, como Tomé Cano, Veitia y otros varios autores, abogaban por las naves medianas como más marineras, pero los cargadores, mercaderes y demás que debían utilizarlas preferían las naves grandes como más seguras y baratas (38). Los navieros y armadores, por las razones ya expresadas, preferían -- construir pequeños buques, con lo cual soslayaban, además, el peligro de los embargos reales que solían recaer sobre los grandes tipos, únicos considerados de interés militar. En Barcelona la escasez de capitales y el deseo de que los riesgos de la navegación estuviesen compartidos y diseminados, llevó a los armadores a construir embarcaciones diminutas y a fraccionar los capitales invirtiéndolos en varios buques a la vez. Cuando en 1649 -- se construyó una gran nave de características atlánticas, no sólo hubo que recurrir a materiales extrahjeros, sino movilizar capitales inusitados; tal hecho tuvo una resonancia local extraordinaria y mereció ser pormenorizado en las crónicas contemporáneas (39). En resumen, la escasez de porte y el aumento de tripulantes de las embarcaciones catalanas comparadas con sus rivales -- francesas, genovesas y holandesas, queda de manifiesto en el siguiente cuadro elaborado a base de los datos contenidos en 45 -- contratos de los que forman la Serie Estadística de Fletamentos:

Procedencia	Barcas	Naves
<u>Catalanas</u> (19,9)		
Quintales de porte	842	2.600
Número de tripulantes	7	-
Quintales por tripulante	112	-
<u>Francesas</u> (6,3)		
Quintales de porte	1.133	3.000
Número de tripulantes	9	23
Quintales por tripulante	117	130
<u>Genovesas</u> (7,2)		
Quintales de porte	1.314	4.000
Número de tripulantes	10	-
Quintales por tripulante	126	-
<u>Holandesas</u> (0,2)		
Quintales de porte	-	12.500
Número de tripulantes	-	33
Quintales por tripulante	-	378
(las cifras entre paréntesis indican la base estadística sobre la cual se han obtenido - los respectivos promedios)		

De todas estas cifras pueden deducirse unas conclusiones incontrovertibles: porte inferior - de un 30 a un 50 por ciento para las barcas, y algo menos para las naves - de las embarcaciones catalanas respecto a sus competidoras francesas e italianas, y mayor número de tripulantes por igual capacidad de carga. En cuanto a las naves holandesas, a pesar de la escasez de datos puede afirmarse legítimamente que ostentan la primacía tanto sobre las naves catalanas como sobre las demás. Todo ello unido a las causas ya enumeradas y a las que luego se van a con

siderar, tenía que repercutir forzosamente en un aumento de los fletes catalanes y en una situación de competencia desfavorable frente a los buques extranjeros.

Como causa que agravó la decadencia de la marina catalana porque abrió una brecha a la concurrencia extranjera, pero a la vez como síntoma de que aquélla se dejaba ya sentir a fines del siglo XVI, está el real privilegio de 1599 derogando otro otorgado por Jaime I en 1255 (40). Según éste los mercaderes catalanes tenían prohibido cargar en navíos extranjeros si en el muelle los había nacionales. Las razones aducidas por los Cónsules y Consellers para hacer derogar esta legislación proteccionista, eran que el privilegio de Jaime I dañaba el comercio barcelonés por cuanto los navíos catalanes eran preferentemente atacados por los corsarios berberiscos, y los mercaderes se arruinaban con ello; en segundo lugar, manifestaban que el privilegio de 1255 suponía que los navíos catalanes eran seguros bonos que los extranjeros, de porte igual o superior e igualmente armados, cosas que distaban bastante -según afirmación de los Cónsules - de ser conforme a la realidad. La revocación del antiguo privilegio y la concesión del nuevo autorizando el empleo de los navíos extranjeros siempre que éstos fuesen "millers y de més portada, y vagen més ben armats y més ven provehita de mariners" que las embarcaciones catalanas, dió al trasta con toda la política de proteccionismo naval contenida en los privilegios de 1227 y 1255, y propinó un golpe decisivo a la declinante marina catalana (41) Porque, en efecto, ¿qué embarcación catalana podría competir con las grandes naves atlánticas - como la holandesa Sant Pere, por ejemplo, de 134 pies de largo por 30'5 de ancho y 16 de alto, tripulada por 40 marineros y armada con 24 piezas de artillería (42) que precisamente en las fechas de la concesión del privilegio habían iniciado su descenso a las aguas del Mare Nostrum? Y ¿cómo liberarse de la creciente y per-

tinaz afluencia de las innumerables barcas genovesas y proven sales?. Los efectos, si no se dejaron sentir inmediatamente, revistieron caracteres de gravedad entre 1630 y 1665. La concurrencia de buques extranjeros fué de un volumen enorme, como se aprecia en los siguientes porcentajes de buques salidos de Barcelona y clasificados según su nacionalidad (43):

Años	Total	Catalanas	Francesas	Genovesas	Otras
1631-33	100	36'20	15'60	44'40	2'40
1637-39	100	51'48	0'00	38'01	10'29
1642-44	100	42'48	46'02	10'62	0'88
1652-54	100	23'07	0'00	73'07	3'84
1663-65	100	43'02	5'55	37'47	13'88

Agrupados los datos por trienios y seleccionados éstos de modo que cada etapa política de las que atravesó el Principado entre 1630 y 1665 esté representada entre los mismos, podemos observar que, pese a la decadencia del comercio (que indudablemente fué grave durante estos años) la necesidad del transporte marítimo estimuló la competencia extranjera, la cual desplazó del tráfico a las embarcaciones catalanas. Así, el número de navíos nacionales salidos de Barcelona, sólo representa una mayoría absoluta en el trienio 1637-39, cuando la guerra con Francia eliminó de una manera radical la competencia de aquella nación. Observamos, también, que la proporción de barcas genovesas permanece estacionada en algo más de un tercio sobre el total, salvo en los momentos de guerra franco-española durante los cuales o suplantadas a las embarcaciones francesas (1652-54), o son suplantadas por éstas (1642-44), según Cataluña sea enemiga o aliada de Francia. Por fin se constata que el momento de mayor postración para la marina catalana de este período - y probablemente de todo el siglo - puede situarse inmediato

a la vuelta del Principado a la obediencia filipista, después - de doce años de guerra, cuando Barcelona había soportado un duro sitio y sufrido los terribles efectos de una peste.

Las consecuencias económicas de todo ello fueron graves. Un Memorial de 1629, dirigido al Virrey, atribuye la estrechez del comercio "a la poca seguridad del mar y al riesgo con que se exponen al trato los que se aplican a 'él'", y añadía que era causa de "aniquilarse el que resulte el beneficio de los fletes de las mercaderías a extranjeros, en cuyos navíos se parte casi todo lo que se trafica" (44). Los fletes devengados por tales navíos debían ser satisfechos en buena moneda de plata, - reales de a ocho y de a cuatro - o en doblones de oro, con lo cual se contribuía al drenaje de metales preciosos que sufría - Cataluña (45). Todavía a fines del siglo XVII, en un momento en que se iniciaba ya un resurgir económico, Narciso Feliu consideraba que sin embarcaciones propias "los fletes e intereses marítimos consumirán todo el caudal que se empleará en las marítimas transportaciones", y afirmaba que en contraste con Cataluña, pobre y sin actividad marinera, otras naciones se habían hecho fuertes y ricas con la contratación marítima; "y síno - arguye como supremo argumento - valga la razón y la experiencia + en un navío de pesca que viene de Inglaterra o Francia y se lleva dos mil reales de a ocho sólo de los fletes, valiendo la pesca cuatro mil cuanto más" (46). Al esfuerzo de convencer a sus paisanos de las ventajas que reportaría al comercio y a la prosperidad del Principado el ejercicio de una política naval expansiva y proteccionista, dedica Feliu de la Penya sendos párrafos de varios capítulos de su obra. No hay duda de que durante el siglo XVII las naves atlánticas - holandesas primero, e inglesas después (47) - y las francesas, aunque en menor grado, desempeñaron un papel preponderante en el transporte de los granos de Sicilia, Cerdeña y Livorno a Barcelona, como las barcas

provenzales y genevesas lo ejercieron en itinerarios más breves pero más frecuentados. De esta forma las embarcaciones del país se privaban del beneficio de los fletes y se mermaban las ganancias derivadas del comercio exterior, factores que repercutieron en la economía catalana, acentuando aún más las circunstancias desfavorables en que se movía.

CAPITULO II

Construcción, encomienda y compraventa de buquesLa construcción naval.

En la construcción de un buque solían intervenir un patrón o marinero experto y algunos negociantes interesados en los negocios marítimos. Aquél llevaba la dirección técnica de la fábrica y se convertía en patró o senyor de la nau o leny, por antonomasia; los demás partícipes ayudaban a sufragar los gastos de la construcción y se convertían en co-propietarios de la embarcación: eran los llamados parsoners del navío, cuyos riesgos, pérdidas y ganancias compartían a proporción del capital invertido. Esta sociedad entre el técnico constructor y los capitalistas quedaba en general escriturada en forma pública o privada, conviniéndose una serie de pactos y condiciones que obligaban recíprocamente a las dos partes (1). Primeramente, el socio constructor exponía su intención de fabricar un buque, indicando las características y capacidad que debería tener, y la forma con que cada asociado debería participar. Si la embarcación era pequeña - barca, tartana, sastia - la unidad de participación era el cuarto o quarter, o el octavo o mig quarter. Tratándose de embarcaciones mayores la propiedad se iba fraccionando hasta alcanzar submúltiplos tales como la setzena, la vintiquatrena, la quarantavuitena o la setantadose-na parte del total del buque, aumentando a proporción el número de partícipes. En Cataluña era raro considerar el casco como dividido en 24 partes y llamarlas quirats o quilates, como ocurría en Francia; de ello sólo se encuen-

tran casos cuando la barca era francesa o tenía por patrón o por porcioneros a hombres originarios de Francia. Mientras duraba la fábrica del buque el constructor podía ir pidiendo la aportación económica que correspondía a cada porcionero con el fin de subvencionar los gastos ocasionados por la compra de material, pago de la mano de obra, adquisición de aparejos, etc. etc. (2). Cuando el buque estaba terminado se calculaba su coste y cada uno de los co-propietarios pagaba la parte que le faltaba o recibía el excedente en caso de haber contribuido en demasía (3). Aún sin estar enteramente terminada la embarcación, los porcioneros podían vender o traspasar su participación, continuando el comprador con los derechos y obligaciones que hasta entonces habían incumbido al vendedor (4).

Cuando el buque estaba ya presto para ser botado se procedía a la declaración solemne de porcioneros o interesados económicamente en la embarcación, lo cual no era más que una especie de credencial dada al conjunto y a cada uno de los interesados de su respectiva participación en la propiedad del buque. Seguidamente tenía lugar la elección de patrón o capitán, completando o confirmando lo que en la escritura de constitución de la sociedad para la fábrica del navío se hubiese pactado sobre el particular. En efecto, en tal contrato el marino encargado de la construcción podía hacer constar que se reservaba el derecho de patronía, comprometiéndose a ejercerla personalmente y a no substituirse por otro sin el consentimiento de la totalidad de co-participes; "estos accedían a tal condición, dándole -- "tot aquell poder que a semblants patrons de barcha se acostuma de donar y per Capítols de Consolat de Llotja está disposat". Antes de emprender el primer viaje, el navío era bendecido por un sacerdote y se le imponía un nombre, que en la

mayoría de los casos incluía las advocaciones de la Virgen del Rosario y de S^{ta} Antonia de Padua; en Cataluña eran raros, por no decir inexistentes, los buques con nombres abstractos o profanos - tales como La Victoria, L'Avnat, La Concordia, Lo Unicorni, etc. - o sacados del Antiguo Testamento como solían practicar por influencia del protestantismo, los holandeses, ingleses y aún los franceses de la costa atlántica. A partir de entonces, de acuerdo con lo legislado por la Lonja y con lo convenido expresamente con el patrón o capitán, las ganancias que rindiese el buque tenían que repartirse a proporción del capital interesado, siendo costumbre destinar alguna porción de las mismas a "obras pías", como son celebrar misas, limosnas para el rescate de cautivos cristianos, socorro de pobres viudas, huérfanos, marineros y otros; pues tengo observado por experiencia -afirma el autor de las anteriores recomendaciones- que quien así lo ha practicado, ha logrado toda felicidad (5).

La construcción de un buque era un trabajo lento. Aún en pleno siglo XIX, un velero de tres palos o una fragata requerían un año de labor (6). Algunos ejemplos que nos ofrece la documentación exhumada ilustrarán mejor que nada este aspecto: la barca St. Antoni de Padua, S^{ta}. Eulària y St. Elm, de 2500 quintales de porte, cuya construcción en la playa barcelonesa estaba iniciada ya el 8 de Marzo de 1631, no se encontró presta para navegar hasta el 3 de Diciembre del mismo año (7); la gran nave N^o 3^a de la Concepció, de 13 a 14 mil quintales, fabricada también en Barcelona, fué bendecida el 14 de Agosto de 1649, después de dos años y tres meses de trabajo (8); un navío de la Real Armada, denominado El Cambi, construido en las atarazanas de Barcelona, en 1719, invirtió 9025 jornales en su

construcción, distribuidos entre el 14 de Marzo y el 21 de Noviembre de aquel año (9).

Los materiales para la construcción de buques, - procedían en general del Principado mismo. La riqueza forestal de Cataluña - depauperada, posiblemente, respecto a siglos anteriores por la incesante fabricación de galeras, y la práctica de incendiar los bosques para la exterminación del bandolerismo (10) - era aún suficiente para proveer las necesidades de la marina, que tampoco eran muy crecidas debido a su misma decadencia. Por su fácil acceso al litoral y por las características de sus maderas eran apreciados los bosques del Vallés, faldas del Montseny, Costa de Levante, Ampurdán y montañas de Tortosa, (11) Los pinos, abetos y robles de los términos de Viladrau y Arbucias, - "per ser molt drets y altíssima", eran los preferidos para servir de mástiles y antenas a las naves y galeras. Además del pino, de cuya madera se recubría todo el casco de la embarcación, se utilizaban los robles y las encinas, de los cuales, "per ser fusta fortíssima, se fan las carenas, costellas, timons y barras travesseras y altres que hajan de partir força y pes dins las naus y galeras y altres veyxells, les quals són en los veyxells de mar con los ossos y nirvis en los hómens y animals", el álamo y el chopo - si gue explicando el padre Gil, pocos decenios antes de la época que nos ocupa servían para "obres mortes dins les naus y galeras que no les toque la aygua, per ser fusta lleugera"; de nogal se hacían "las popas gentils y assientos y cambras ahont habitan los capitans y gent noble quant passa la mar" (12) Es difícil averiguar la cantidad de madera que se necesitaba para la construcción de un buque, ésta dependía de su tamaño y de las características estructurales o tipológicas: una galera capitana requería - según u-

na especie de presupuesto elaborado en Barcelona a fines del siglo XVII - 5645 quintales de pino, 3359 de roble, 1280 y medio de álamo, 842 de chopo, 480 de nogal y 136 de encina, que representan un total de 11.742 quintales y medio de madera (13). Establecer el precio del maderamen es poco menos que imposible pues los escasos datos - recogidos se refieren unas veces a la unidad árbol - sin que podamos saber nada de su longitud, anchura o peso - y otras al valor total de cada clase de madera empleada en el buque. Así, en 1639, para la fábrica de galeras, - se pagó por 21 pinos, 21 reales; por 36 pinos y 1 álamo, 29 reales y medio; por 6 robles, 15 reales, y por otros 5, 12 reales (14). La madera a emplear en una galera "a la bastardela", de 26 bancos, fué presupuestada a fines del siglo XVII de la siguiente forma: pino, 14.990 reales; roble, 4596; álamo, 1678; nogal, 1100; chopo, 1916; y madera de Tortosa o pino melis, 7875 reales que sumados son 32.155 (15).

El velamen, la jarcia y todos los aparejos náuticos eran producidos, también, en Cataluña, aunque en - algún caso consta su importación de Flandes, Holanda o - Francia. (16) El valor de estos aparejos no parece que - resultase inferior a un 25% del coste total de una embarcación (17) En 1635 y 1637 la jarcia de cáñamo para las Galeras de España se vendía a 79 y 79½ reales el quintal (18).

El coste total de una embarcación dependía, pues, de la magnitud de la misma y de las directrices estructurales que hubiesen presidido su construcción. El referido navío El Cambi, de la Armada de Felipe V, costó, entre maderamen y jornales, 150.216 reales ardites. La citada galera "a la bastardela" fué presupuestada por 93.521 rea-

les de plata. Un asiento para la construcción de galeones, firmado en Barcelona en 1622, establece un coste de 6750 ducados para un galeón de 500 toneladas de porte, calculadas a razón de 13½ ducados cada una (19). Con referencia a la marina mercante y al período comprendido entre 1630 y 1665 se han reunido los siguientes datos relativos todos ellos a embarcaciones nuevas, recién construidas en Barcelona o en las playas de Levante:

Fecha	Nombre del Patrón	Nombre de la embarcación	Clase	Porte en q	Precio total	Precio por q en res de pes a ocho	Partido pes	Puerto
21-IX-31	Juan Carlos	St. Antoni de P. Sts. Eulalia y St. Elm	Barca	2500	3236 £16s.	1'63	4	P. Tria, E. 1631
26-XII-49	Morrens Dardanyá	St. de la Concepció St. Rafael y St. Eulalia	Nave	13000 ⁶ 14000	48388 £	1'44	13	P. Sentiso E. 1650
11-V-50	Pere Pau Prats	St. Roser de P.	Barca	12000	2518 £18s.	1'00	4	Ibidem.
13-IX-50	Pere Pau	St. Roser St. Antoni de P. St. Elm	Barca	800	1462 £4s. D 0'73		5	Ibidem.
9-VIII-53	Juan Prats	St. Roser St. Antoni de P. St. Elm	Barca	350	535 £19s.	1'53	3	P. Sentiso E. 1653

Aparte de su valor individual, es posible deducir de ellos una relación entre el coste y el número de quintales de porte, cuya relación - expresada en piezas de a ocho reales de plata, para obviar el escollo de la alteración de la moneda barcelonesa durante estos años - está comprendida entre 0'73 y 1'63 piezas por quintal, como cifras extremas (20). Otra constatación sería que el precio de cada quintal de porte tiende a aumentar a medida que aumenta la capacidad de carga del navío, pues mientras a una barca de 800 quintales le corresponde un precio medio de 0'73 piezas, para una de 1000 y otra de 2500 quintales la media sube respectivamente hasta 1'00 y 1'63 piezas. De todas formas, la base estadística es tan escasa que no permite una generalización segura y absolutamente válida (21).

La encomienda de embarcaciones.-

Si el deseo de disminuir el riesgo llevó a la participación de varias personas en la propiedad de un buque, la necesidad de confiarlo a una persona experta en cosas de mar llevó a los propietarios a la elección de un patrón o capitán que lo gobernase en su nombre. Tan sólo en embarcaciones muy pequeñas podía darse el caso de que el patrón que regentaba la barca fuese al mismo tiempo su propietario; en la mayoría de casos el hombre de mar era un simple comanditario de los dueños del buque, que lo habían elegido bajo ciertas condiciones reguladas por la costumbre y por pactos expresos. De todas formas, era frecuente también que el patrón o capitán estuviera interesado en la embarcación como co-propietario, aunque fuese en una proporción inferior a la de los demás partícipes. Según Targa, cuando entre los porcioneros de un buque había alguno "práctico en el mar y tuviese buenas certificaciones de su habilidad, según los usos marítimos debe ser preferido para ca

te a través de la documentación exhumada: la inmensa mayoría de los patronos consignados en la Matrícula Marítima fueron propietarios de un cuarto o de un octavo de las embarcaciones que gobernaron, y los capitanes - Ferret, Fornaguera, - Terronts, etc. - tenían también participación en sus respectivas naves o pollacas. Es posible que en multitud de casos fueran ellos mismos los que se encargaron de la construcción del buque -quedando asimilados a lo que el Libro del Consulado llama el senyor de la nau o leny- (23) dirigiendo la parte técnica de la fabricación del mismo, cosa que mal podían hacer los bons hòmens y mercaders interesados económicamente en su construcción (24). Por iguales motivos eran estos patronos o capitanes quienes compraban las barcas o naves, revendiéndolas después, por partes, entre los mercaderes y negociantes, convertidos desde entonces en porcioneros de dichos buques. Pero no siendo dueños absolutos de sus respectivas embarcaciones, estos marinos llegaban al gobierno de las mismas mediante una cesión convenida con el conjunto de propietarios. Esta cesión se hacía con tales condiciones que se convertía en un contrato comanditario en el que intervenían, por un lado, los porcioneros o senyors després de Déu de la nau o barca, y por otro el marinero, fuese patrón o capitán. Estos podían recibir la embarcación bajo dos formas jurídicas distintas, aunque no muy diferentes: la "pura comanda" y la encomienda con derechos de patronía o capitania. Como la cesión "in pura comanda" tiene un carácter restrictivo respecto a los demás contratos, será conveniente examinar éstos primero; con la eliminación de ciertos derechos y prerrogativas de los patronos y capitanes propiamente tales, tendremos dibujado el perfil jurídico de los simples comanditarios.

Desde el punto de vista institucional existía iden-

tidad en los derechos y deberes del patrón y del capitán respecto a los propietarios del buque. Este último nombre quedaba reservado a aquellos marineros que gobernaban o habían gobernado embarcaciones de alto bordo, tales como naves, pollacas, o navíos armados; quienes estaban al frente de embarcaciones menores -como la inmensa mayoría de los marinos catalanes, no se llamaban capitanes sino patrones, "y se diferenciaba -escribe Targa con donaire- como el cavallo del borrico, que aunque son bestias de carga, el uno sirve a cavalleros y el otro a arrieros" (25). Pero las diferencias que tuvieron en sus honores y prerrogativas no impiden un examen conjunto de la institución marinera que uno y otro encarnaron.

Para la elección de patrón o capitán debían concurrir todos los partícipes en la propiedad del buque, otorgando a la persona electa facultad para navegar con él a cualquier parte del mundo, fletarlo, transportar mercaderías y personas "et alia omnia faciendi quae nos facere possemus circa regimen et administrationem ejusdem barchae" (26). La duración de este cargo estaba limitada a la mera voluntad y beneplácito de los propietarios, quienes -a instancias de su mayor parte- podían revocarlo por cualquier causa o pretexto, tanto justo como injusto. No obstante, una tradición -cuyo incumplimiento significaba un deshonor para el marino o una traición de los propietarios- establecía que los patrones y capitanes no podían ser removidos de su cargo hasta la terminación y vuelta de un viaje (27). En el acto de su elección el patrón o capitán aceptaba "in comanda" el buque y sus aparejos, prometiendo "cumplir con su empleo bien, fielmente y con exactitud; defender el navío y sus arreos por sí y por su gente, según toda posibilidad, hasta el último aliento de su vida, y dar asimismo a quien debe buena, verdadera y leal cuenta de viage en viage" (28). En resumen, tales nombramientos a pesar de -

sus limitaciones en cuanto a duración, incluían una transferencia total de poderes: el patrón o capitán representaba a los dueños de la embarcación, podía hacer todo lo referente a su régimen y administración -incluso hipotecarla- todo menos venderla o enajenarla. Los nombres de las barcas iban acompañados del de sus respectivos patronos -la nave de Derdenyá, la barca del patrón Vilella, la pollaca del capitán Ferret- sin que jamás se aluda a los propietarios o armadores: tal era la compenetración entre los buques y los hombres que los servían. En compensación por sus trabajos, patronos y capitanes tenían varias ventajas económicas. La primera era el derecho de pacotilla o portada que consistía en un permiso para transportar mercaderías por cuenta propia hasta los 20 o 25 quintales si se trataba de barcas o tartanas, y el doble en buques mayores (29). El libro del Consulado habla ya de esta ventaja que con el tiempo se hizo extensiva a los demás oficiales y a los marineros de la embarcación (30). Percibían además los "emolumentos inciertos de propinas", y en el caso de tener asignado un sueldo fijo (caso raro en aquella época) cobraban sólo la mitad del mismo durante todo el tiempo que el buque estuviese anclado en algún puerto (31). Pero los ingresos más importantes para patronos y capitanes eran debidos a su participación en los beneficios rendidos por el buque. El Libro del Consulado trata difusamente sobre este punto sin señalar cuál debía ser la forma de participación, y los documentos exhumados no son tampoco más explícitos. En todos ellos consta invariablemente que el producto de los fletes y demás ganancias de la embarcación tienen que dividirse entre el patrón y los propietarios "ut solitum est dividi et partiri in presenti Cathalonie Principatu", sin precisar nada más. La única referencia de lo que podía representar el derecho de capitania sobre los beneficios de un buque, lo tenemos en el cobre de 1570 reales de a ocho en

concepto de fletes realizados por la nave holandesa del capitán Nicolo di Theodoro Orap, al cual correspondieron 70 piezas "pro capitane me, ut capitanei dicte navis" (32). Es probable que de la tercera parte de los beneficios que en los contratos de corso y otros se dice corresponder a la marinería, el patrón o capitán percibiera una buena proporción de la misma (33). Cuando éstos eran también co-proprietarios del buque, poseían los derechos de patronía o capitania y participaban además en los beneficios en proporción de la parte de que eran propietarios. En algunos casos relativos a embarcaciones pequeñas, construídas bajo la dirección de un marinero, y dueño éste de un cuarto o de un octavo, se hace constar que el constructor se reserva el derecho de patronía y que mientras ejerza personalmente el cargo no puede ser relevado; sólo si por necesidad o por gusto abandona el gobierno de la barca había obligación de elegir nuevo patrón con conocimiento de los demás interesados (34). Es posible, también, que existieran patrones o capitanes a los cuales se confiaba el buque por un tiempo o viaje determinado, debiendo a la vuelta entregar el buque a disposición de sus propietarios.

Al lado de la encomienda den derechos de patronía o capitania, la aceptación del buque "in pura comanda" aparece acompañada de restricciones, como si, los propietarios no se despojaran de aquellas funciones de gobierno, régimen y administración que caracterizan a las atribuciones de un patrón o capitán. Era simple comanditario de una barca -aunque la documentación acompaña su nombre con el de patrón- aquel marinero que recibía la embarcación con declaración expresa por parte de los propietarios de que les estaba reservada el derecho de patronía. Esta forma de encomienda, menos frecuente que la otra, puede ser examinada a través de dos contratos firmados ambos por el propietario Lluís Mariner. En el -

de 1640, Mariner encomienda su barca al patrón Damián Gil dándole facultad para "ir y navegar por cualesquier partes del mundo, sólo no sea por tierras de las Indias y Islas rebeldes a Su Magestad; la cual encomienda -dice- hago con condición - que no podays allegar en algún caso la patronía de dicha barca..."; la duración de la encomienda quedaba limitada al beneplácito y voluntad del propietario, sin que se consignen más derechos u obligaciones (35). El otro contrato, fechado en 1641, es algo más explícito en las condiciones: se niega al patrón la facultad de navegar por América sin consentimiento expreso del propietario; se le obliga a dar cuenta de los fletes percibidos; se le niega el derecho de patronía, a pesar de que el patrón era dueño de un cuarto de dicha barca; se le prohíbe tomar dinero a cambio sobre el casco de la embarcación, y a substituirse por otro patrón sin el consentimiento del propietario (36). Todas estas restricciones contrastan con la "facultatem et potestatem ad plenum posse" dado a los patrones y capitanes investidos de los correspondientes derechos de patronía y capitania.

Fuesen simples comanditarios, o patrones o capitanes con plenos derechos en el gobierno de sus buques, estos hombres tenían que estar dotados de múltiples cualidades, exigidas por su triple condición de hombres de mar, hombres de negocio y superiores jerárquicos. La experiencia marinera es obvio ponderarla: ella era no sólo necesaria para la seguridad de la nave o barca, sino para un eficaz rendimiento económico. Cuando en 1640 el negociante de Arenys, Agostí Llu y Lligada, mandó asegurar ciertas mercancías cargadas a bordo de la barca del patrón Juan Pau, hizo observar a los aseguradores que "lo patró Juan Pau és del bo de Arenys" y que el seguro "per esta ocasión deu ser més barato (37). Los propietarios exigían garantías antes de confiar su embarcación a un determinado marino, atendiendo a la voz de la fama pú -

blica o buscando testigos expresos que certificasen la aptitud y eficiencia del futuro patrón. De esta forma, en 1648, un marinero y un mercader certifican que el patrón Hierònim Guinau había navegado por espacio de más de seis años por los mares de Levante y de Poniente, visitando las ciudades de Lisboa, Génova, Livorno y "altres ciutats y parte del món", y que por haber navegado con él muchas veces le reputan "home àbil, pratich de la navegasió, per ésser-se ell trobat ab casos de fortuna de mar y temps y ha molt be sabut regir-se en lo que és estat manester (38).

Su personalidad doblada de hombre de negocios - a la que les obligaban las mismas facultades que les otorgaban los mercaderes y propietarios, tales como fletar la embarcación, comprar y vender productos, tomar o prestar dinero a cambio, etc. - les exigía otras cualidades muy distintas de las específicamente marineras. Rara vez se utilizaban los servicios de un capitán como mero transportista sino que, en los viajes de vuelta principalmente, debía comprar por en cargo de los fletadores o por cuenta propia para no viajar sin carga, o en otros casos debía sacrificar parte de los fletes en busca de una mercadería o unos precios más ventajosos que los que se le ofrecían en el punto terminal de su viaje. Una mayoría de edad para responder legalmente de los contratos y obligaciones contraídas, e incluso un cierto nivel cultural se requería de estos marinos; un tratadista con temporáneo sentencia concisamente que todo patrón o capitán "debe ser práctico en leer, escribir y contar, porque se han visto grandísimos daños y desórdenes por semejante falta" (39).

Finalmente, basta leer algunos capitales del Libro - del Consulado de Mar para comprender que las atribuciones de un patrón o capitán en su buque le daban un poder casi abso-

luto, pues era al mismo tiempo jefe de la tripulación - a la que contrataba para un viaje determinado o para un tiempo fijo - y juez en sus pependencias; su autoridad era superior a la de cualquier pasajero e incluso a la del sobrecargo puesto por los dueños de la embarcación o por los fletadores de la misma; su propia jerarquía le dotaba de un poder espiritual y le convertía en cabeza de la pequeña comunidad de fieles integrada por toda la tripulación; él dirigía el rezo cotidiano del rosario y leía las últimas plegarias para el alma de los que morían en alta mar (40).

Resumiendo todas las virtudes que la compleja labor de estos marinos exigía de su personalidad, Targa escribe: - "debe, asimismo, tener el capitán las calidades siguientes: perito, pródigo, provecto, pacífico, prompto, poderoso y pródigo; por lo qual - termina - quien conoce no tener todas estas prerrogativas no se encargue de tal empleo, aunque con dificultad se hallarán todas en un mismo sujeto" (41).

La compraventa de buques.--

La consideración que el Derecho común hacía de las embarcaciones como "muebles venales y mercantiles" (42), venía acompañada de una serie de disposiciones legales del Consulado que regulaban las compraventas. Si se trataba de un buque recién construido, el Capítulo LIV del Consulado prescribía la observancia de los pactos que sobre la posible venta hubieran firmado los constructores y propietarios; en el caso de no haberse pactado nada expresamente, la embarcación - o alguna de sus partes - no podía ser vendida hasta la terminación de su primer viaje, el cual debía ser proporcionado a su valor y a sus posibilidades de navegación (43).

Los contratos de compraventa pueden referirse a una embarcación entera o a una parte o porción de la misma. En el primero de dichos casos debían concurrir las dos terceras par

tes de los interesados, de lo contrario se consideraba nula dicha venta, aún por las porciones de los que intervinieron "porque no se trató de ellas sino del todo" (44). Estas escrituras de compraventa son frecuentes entre la documentación notarial y permiten ilustrar esta cuestión con mayor detalle que no la cita de venerables pero - en algunos puntos- anacrónicos textos jurídicos. El contrato se encabeza con los nombres de cada uno de los partícipes, siguen las características de la embarcación -clase, nombre y capacidad de carga-, la porción correspondiente a cada interesado y - el precio señalado al buque (45). Junto con la propiedad del casco y de los aparejos se ceden los derechos de patronía o capitania, aunque los nuevos dueños podían mantener en su cargo al patrón o capitán antiguo (46).

Cuando se trataba de ventas parciales no era necesaria la concurrencia de todos los partícipes, sino tan sólo de los directamente interesados. Estos debían notificarlo a los demás, los cuales tenían - respecto a cualquier extranero - un derecho de tanteo o preferencia sobre las partes en venta (47). De hecho, es frecuente constatar el aumento de participación en un buque por personas ya interesadas en él mediante la compra de nuevas porciones.

Se dan casos de ventas simultáneas de varias partes de distintos buques con un precio único -estipulado como promedio del valor de las diversas embarcaciones- para cualquiera de las porciones vendidas. De esta forma, por ejemplo, - fueron vendidos en 1645 7 quilates de tres barcas distintas (dos de 1400 quintales y una de 1000) al precio uniforme de 77 libras 12 sueldos 6 dineros por quilate (48).

Algunas ventas tenían la forma de permuta: dos propietarios de sendas embarcaciones o de sendas partes de las mismas, podían, una vez "establecido el precio fijo de una

y otra (49), intercambiar sus propiedades y suplir en moneda la diferencia de valor existente entre lo permutado. Así, un cuarto de la pollaca Santa Grey, de 2500 quintales, fué permutado por un cuarto y medio de la barca Nº 9º del Bonviate, de 1400 quintales; el negociante Joan Martin, propietario de esta última, tuvo que ceder, además, 37 libras 3 sueldos 3 dineros en concepto de plusvalía por la parte que él recibió (50).

Normalmente, cuando se firmaba un contrato de compra venta, el buque objeto de la transacción se hallaba anclado en el muelle de la ciudad; pero podía darse el caso, también, de que estuviera navegando o surto en otro puerto. Entonces la transferencia de la propiedad iba acompañada de la de los riesgos que pudiera correr tal buque, siempre que no se pactara lo contrario. De esta forma, en 1643, Joan Martin adquiere la propiedad de una nave (que antes había sido pollaca y fué apresada por los franceses a un patrón genovés) estando ella navegando, con aceptación de todas las contingencias que le pudieran ocurrir, ya sea por tocar tierra de enemigos, por represalia de genoveses o por cualquier otra causa (51). Con parecidas condiciones, en 1645, fueron vendidas a negociantes de Barcelona varias porciones de distintas barcas surtas en Marsella (52).

Las ventas podían realizarse, también, en subasta pública. El capítulo LV del Consulado trata de las ventas en moneda efectuadas a instancia de los porcioneros, las cuales sólo eran posibles cuando instaban o consentían los interesados en más de la mitad del valor del buque (53). La razón de ello -escribe Targa en sus Reflexiones- es que "ninguno puede ser precisado a continuar en tener una cosa suya en común, lo que siempre produce dissenciones". Y resumiendo lo contenido en el expresado Capítulo del Consulado, añade: "por cuyo -

motivo, quien tiene la mayor parte de la participación puede obligar a quien tiene la menor a vender el todo en pública - almoneda; y quien tiene menos interés, por poco que sea, si quiere vender su porción a otros puede ofrecer partido a los compañeros de sus porciones, y ellos aceptarlo o reusarlo, cediendo sus porciones a él, del mismo modo y condiciones que él les ha ofrecido" (54). En general, la venta de buques en subasta pública debió de ser poco frecuente y limitada a los casos de venta por deudas o de buques procedentes de presas hechas al enemigo. Para ilustrar el primero de dichos casos - está la venta de la barca Nº 82 del Roser St. Elm y St. Bona ventura, gobernada últimamente por el patrón Doy, vendida en almoneda por los acreedores y comprada, en nombre de dos artesanos barceloneses, por el patrón Hierònim Sató que pagó - 1200 libras (55). Menos raras, debido a las alteradas circunstancias políticas de aquellos años, son las ventas en subasta de buques apresados al enemigo o confiscados por la autoridad: Antoni Fornaguera, de Arenys, compró en 1636 la saeta St. Francisco de Paula, de la cual "fué patrón Antonio Vergiel, francés, la cual en el embargo general de bienes de franceses le fué embargada en la ciudad de Lagos (Portugal)" (56). En 1644, unos oficiales de la Armada Francesa su bastaron dos barcas mallorquinas apresadas, las cuales tenían un porte de 500 y 1200 quintales y se vendieron, respectivamente, por 100 y 910 libras (57). Diez años después, invertida la situación política de Barcelona respecto a Francia, son los oficiales de las Galeras de España quienes proceden a la subasta de dos barcas francesas, una de 800 quintales y otra de 1000 (58). Los antiguos propietarios podían en algunos casos hacer valer sus quebrantados derechos: tal ocurrió con la pollaca genovesa Lo Angel Custodi, confiscada por La Motte y adquirida por Santgenis, Roca y Oller, los -

cuales, en 1646, consintieron en ceder un tercio de la misma al caballero genovés Gratio Francisco, antiguo dueño de la pollaca (59). Tratándose de embarcaciones apresadas podía darse el caso de que el apresador la revendiera a su antiguo propietario: así la barca Nº 3º del Roser y St. Antoni de Pàdua, de 600 quintales, apresada por el mallorquín Jaume Sastre poco antes de la ocupación de Barcelona por los españoles, fué vendida de nuevo, el 19 de octubre de 1652, al patrón Auger, antiguo propietario, el cual pagó 300 piezas de a ocho reales (60).

Todas estas ventas podían efectuarse por poderes, ya sea otorgándolos al patrón o capitán para que vendiera el buque "hont y a les persones que ben vistes sien" (61), ya otorgándolos a otras personas aun en el caso de que la embargación estuviera navegando (62).

La forma de pago de tales transacciones solía ser al contado, pero son también frecuentes las ventas a plazos, generalmente dentro de un año, o a lo sumo dentro de dos (63).

CAPITULO III

Los riesgos de la navegación

Citando a Cervantes, Braudel ha recordado que todavía en la época de los Austrias el traslado de un punto a otro del Mediterráneo se hacía navegando "de tierra a tierra" con la intención de no engolfarse" (1), es decir bordeando el litoral, sin meterse mar adentro. De esta forma, toda la navegación podía considerarse como un inmenso movimiento de cabotaje extendido a los confines más lejanos del Mar Interior.

En lo que concierne a Barcelona, su tráfico no solía desbordar la cuenca occidental del Mediterráneo: Sicilia y Malta, en último término, cerraban el ámbito de la regresiva expansión comercial catalana en el segundo tercio del siglo XVII. Las expediciones a Oriente que tanta fama le dieron a la Corona Aragonesa, constituían en este tiempo un simple recuerdo. Como es sabido, esta limitación geográfica reconocía dos causas difíciles de deslindar. Era la primera la decadencia general del comercio mediterráneo como consecuencia del descubrimiento de América y de la apertura de nuevas rutas para el aprovisionamiento de especias y otros productos orientales. La segunda causa, en estrecha relación con la anterior -puesto que la marina y la actividad comercial suelen estar en proporción directa- era la práctica desaparición de las embarcaciones de altura, tan abundantes en la Baja Edad Media. En este sentido los resultados obtenidos tras el examen de la marina catalana entre 1630 y 1665 no pueden ser más ex

presivos: las barcas suman más del ochenta por ciento del total de las embarcaciones registradas (2). Así pues, la marina de Cataluña, con unidades ligeras pero de poco porte, entra de lleno en la observación cervantina: sus características tipológicas y estructurales no la capacitaban para gran cosa más que para una navegación de cabotaje.

Esta forma de navegar "de roca en roca" —como los cangrejos, comenta Braudel (3)— ofrecía una serie de ventajas e inconvenientes. Entre las primeras, las más importantes afectaban a la seguridad del tráfico: seguridad frente a los embates del mar, como resultado de la proximidad de los puertos de refugio, y seguridad frente a los terribles ataques de piratas y corsarios que no tenían cerca del litoral tanta libertad de acción como en alta mar. Entre los inconvenientes figurarían la necesaria disminución de la capacidad de carga de los buques, con el consiguiente aumento de los fletes, las escalas obligadas y el pago de derechos en numerosos puertos. Y por mucho que pesaran las ventajas sobre los inconvenientes, no puede en ningún modo decirse que la navegación de entonces fuese segura. El alargamiento de los viajes siguiendo un itinerario costero podía disminuir los peligros, no eliminarlos.

Los peligros que acechaban a las embarcaciones eran de varias clases. Targa, el juriscónsulto genovés, los estudia sistemáticamente en diversos capítulos de su obra, indicando que son ocho los siniestros "que pueden comunmente suceder a quien navega"; todos ellos son producidos "por algún accidente fortuito y no natural" y por lo tanto hay que considerarlos como "desgracias fatales". Su enumeración es como sigue: "el primero es la fortuna del mar; el segundo, corsarios; el tercero, incendio; el cuarto, fuerza de Principe o superior; el quinto, las represalias; el sexto, la revolución casual de la gente de la nave; el séptimo, el preciso abando

no del vagel; el octavo, el encuentro sucedido por ignorancia de navegar". A todos ellos estaban obligados los aseguradores de los riesgos marítimos, siempre que su origen estuviere en la "pura fatalidad" (4). Examinemos la variable importancia y frecuencia de estos siniestros, ilustrándolos - en lo posible - mediante los ejemplos sacados de las intimaciones contenidas en las pólizas de seguros.

Fortuna de tiempo.-

Entendida como tempestad, la frecuencia de este accidente y la gravedad del mismo dependían tanto de la fuerza de los elementos como de la fragilidad de las embarcaciones. Buena prueba de ellos es que cuando el transporte podía efectuarse en un navío de alto bordo o en una galera, la prima del seguro -precio de los riesgos a correr- se reducía hasta alcanzar un porcentaje mínimo. Los daños producidos por fortuna de temps podían ser de distinto orden. En el mejor de los casos, las corrientes marítimas o los vientos contrarios torcían el rumbo de la embarcación ocasionando los retrasos y pérdidas -consiguientes; así -un ejemplo cualquiera-, en 1647, yendo de Barcelona a Berbería, el viento contrario obligó a "donar fondo a la playa anomenada Porte Pi, al mar de Sardenya", a la barca de Antoni Bausier, de Toulon (5). En el extremo opuesto, situándose los naufragios con pérdida total del buque y de su carga; (6) en el desenlace de tal siniestro podían participar otras causas que agravaran el peligro de la tempestad: el doblaje del Cap de Creus, por ejemplo, y la entrada en el Golfo de León, eran siempre, aún con tiempo encalmado, una operación arriesgada. Finalmente, entre los dos casos extremos, se hallan una serie de daños que igual podían referirse a la destrucción de la arboladura del buque (7), como a la necesidad de aligerar su carga echando lastre (8), como a cualquier o-

tro perjuicio causado a la embarcación o a la mercancía -- transportada. La aludida echazón - o jit, según la terminología del Consulado - podía ser total o parcial, y provenir de una decisión voluntaria del patrón o ser obra espontánea e - irreflexiva de la marinería ante un golpe de mar inesperado.

(9)

Piratas y corsarios.-

En otra parte hemos dicho que la piratería y el corso -el cual no es más que una forma de piratería sancionada por la autoridad- constituían una enfermedad endémica del Mediterráneo (10). Sus consecuencias eran tan dañinas para la navegación que mas de la mitad de los accidentes ocurridos a los buques -según datos de las pólizas de seguro-(11) eran - debidos a persecuciones, presas o encuentros con aquellos -- bandoleros o francotiradores del mar.

Los piratas y corsarios musulmanes fueron particularmente activos después de la instauración de las regencias berberiscas en el Norte de Africa y del estado de guerra permanente entre Turquía y la Corona de España. De ahí que el - tráfico barcelonés con el Sur de la Península fuera el mas - comprometido; la elevación de las primas del Seguro respecto a las de otros itinerarios da fe de este peligro y las observaciones recogidas en las intimaciones de las pólizas atestiguan con frecuencia su cruel realidad. En efecto, de 10 presas cuya localización es conocida, 8 acontecieron al Sur de Alicante, 1 frente a Valencia y otra frente a Tortosa (12). Con todo, no hay que creer que el radio de acción de los piratas berberiscos se limitase a esta zona, sino que rebasaba ampliamente el trozo de mar cercano a sus bases para alcanzar a casi todos los confines del Mar Latino. Las numerosas torres de defensa que jalonan todo el litoral catalán son la

mejor prueba de sus ataques. En estos casos, cuando sus actividades les llevaban demasiado lejos de sus nidos, los corsarios moros debían buscar en el propio territorio cristiano alguna base subsidiaria de operaciones. En Cataluña, concretamente, el Cap de Salou, muy cerca de Tarragona, hacía las veces de refugio y escala sarracena. Un memorial presentado en 1625 por la población de Vilaseca, a cuyo término pertenecía Salou, pidiendo la fortificación de esta playa en cumplimiento de lo acordado en las Cortes de 1585 y 1599, pone al descubierto lo que acabamos de decir (13). Al lado de los ataques realizados contra las numerosas embarcaciones surtas en el puerto (Salou era la salida marítima de los productos del Campo de Tarragona), siete de las nueve calas que lo integraban eran el teatro de frecuentes desembarcos de los infieles (14). Cuando no asolaban las poblaciones vecinas, preparaban nuevos golpes aprovisionándose o, simplemente, reparando "ab tanta llibertat com si fossen en lo moll de Alger" las averías sufridas en sus encuentros con los cristianos.

La relación minuciosa de los veintiseis desembarcos de piratas sarracenos realizados entre 1547 y 1587 proclama la atracción ejercida sobre ellos por el Cap de Salou, que consideraban como tierra propia hasta el punto de haberlo rebautizado con el nombre de Cabo Dorq. El terrible obstáculo que representaba doblar el cabo si no aisló completamente la parte meridional de la costa catalana de poniente, como pretende el citado memorial, dejó sentir al menos sus efectos sobre los seguros marítimos imponiendo unas primas desproporcionadas en relación con la distancia geográfica (15). Tal estado de cosas era debido tanto a un auge de la piratería musulmana como a la creciente debilidad de los efectos navales españoles en el Mediterráneo. En 1623, Cataluña perdió en aguas de Bizerta y en circunstancias vergonzosas sus últimas galeras. Tres

años después de este desastre, el barcelonés Pau Pedrola propuso a los Diputados la construcción de 12 galeras, alegando que con ellas podría restablecerse la seguridad del tráfico y se quitaría a los mercaderes "la tibiesa y poch ànimo que vuy tenen, y ab justa causa, que no han armada y carregada - la nau e vaxell que ya los moros lo han pres y enestivat, ni ve la barca de Tarragona assí, e de altres parts de Cathalunya assí, que ya són presos". En pocos años, afirma Pau Pedrola, los moros han arrancado a Cataluña grandes tesoros trasladándose a Berbería "y cada dia en trasladan en nostra platja de Barcelona y en vista nostra, en gran mençua y monyspra de dit Principat de Cathalunya" (16). Por otro lado, la marina de guerra española se ajustó al ritmo de decadencia general en todos los aspectos de la vida del país: si la flota del Mediterráneo estaba integrada en 1615 por 75 galeras, su número fué disminuyendo hasta reducirse, en 1659, a 20 o 24, algunas en mal estado y otras casi desarmadas (17). El embajador veneciano en Madrid, Giacomo Querini, escribe en tal aho a la República que si el corso musulmán había disminuido en Levante gracias a los esfuerzos de Venecia, aumentó de -- tal manera en Poniente "che da tante piraterie resta infecto e sconvolto, con ludibrio della religione, con aggravio delle nazioni, con pregiudizio del commercio e con grave risentimento degli Spagnuoli che conoscono d'aver perduto il traffico ed incontrato disturbo anco nell'Oceano, perche tanti vascelli si sono con insolito ardore portati ed avanzati sino alle Isole Canarie" (18).

En cuanto a los corsarios no musulmanes su aparición dependía de los antagonismos políticos del momento. El agitado estado de Cataluña durante los años 1635 a 1659 hizo que sus barcos sufrieran alternativamente las depredaciones de los corsarios franceses y españoles. En efecto, de 1635 a 1640 y de 1652 a 1659 el corso francés se dejó sentir tanto

frente a la costa de Cataluña - Sitges, Vilasar - como en lejanos puntos del Mediterráneo concurridos por embarcaciones catalanas: Albufera, Cádiz, Cerdeña (19). El corso español - llevado a cabo por bergantines de Mallorca, principalmente, aunque ayudados por genoveses y napolitanos servidores de la Corona de España - se desarrolló durante los años 1640 a -- 1652, época de la anexión de Cataluña a Francia. La presencia de estos corsarios fué especialmente molesta para el tráfico con el Sur de Cataluña y el Levante español, sobre todo a partir de 1645 (20). Las dificultades de comunicación con Tortosa se hacen patentes al considerar que la prima de los seguros alcanzaba para este destino la cifra del 8 por ciento, mientras que para otros puertos mucho más alejados, pero libres de estos corsarios, como Narbona, Marsella o Livorno, oscilaba entre el 3 y el 7 por ciento (21).

Incendio del navío.-

El incendio casual de una embarcación, con pérdida total o parcial de la misma o de las mercancías cargadas, es otra de las "desgracias fatales" enumeradas por Targa. El siniestro podría producirse debido a una causa natural - el rayo, la insolación intensa - sobre productos fácilmente combustibles tales como la espartería, cueros en pelo, materias textiles, etc. o ser resultado de algún encuentro o combate con enemigos. Asimismo, podía tener origen en el manejo descuidado de las luces de la embarcación y del fuego de la cocina, o en la falta de prudencia en la ebullición de pez y - alquitrán para necesidades del casco (22).

Fuerza de Príncipe o superior.-

Se entiende por tal el embargo o la detención de un navío para necesidades del real servicio, que, según las cir

cunstancias, podían ser causa de daño para los propietarios del buque, para los fletadores o para los negociantes que tenían mercancías cargadas en el mismo. Esta especie de accidente "se regula como todos los demás casos fortuitos, -- porque procede de fuerza superior irreparable, a modo de accidente forzoso contra quien no se puede contrarrestar ni resistir" (23). Los embargos reales resultaban tan onerosos para los interesados en negocios marítimos que, a principios del siglo XVII, Tomás Cano atribuyó a los bajos fletes abonados por el Estado un papel preponderante en la decadencia de la marina, pues mientras el precio usual pagado por la libre concurrencia era de 11 o 12 reales por tonelada y mes, las Ordenanzas de 1618 prescriben que los buques alquilados para el real servicio no podían cobrar los fletes a un precio superior a los 9 reales (24). La documentación de los seguros marítimos nos presenta dos casos de embargos reales -- uno de la nave de 2500 quintales, llamada Santa Cruz Bonaventura, embargada a su regreso de Cerdeña, en 1639, -- por el Virrey de Mallorca; y otro de la barca Sant Félix, -- decomisada por los franceses en 1644 (25) -- todos ellos objeto de reclamaciones ante los aseguradores del casco o de las mercancías de dichos buques.

Al lado de estos daños causados por las autoridades nacionales estaban las exacciones y arrestos debidos a poderes extranjeros situados en las rutas más frecuentadas por los navíos catalanes. El más arbitrario y oneroso de esta clase de impedimentos era el control caprichoso ejercido por las señorías saboyanas de Niza, Villafranca y Mónaco sobre el tráfico desarrollado delante del litoral de su jurisdicción. Situada a medio camino de Marsella y Génova -- los puertos más importantes del Mediterráneo occidental -- con --

sus exacciones se lucraban dichas señorías con un beneficio tan considerable como opresivo para los que debían soportarlas. Las pólizas de seguros marítimos concertados en Barcelona tienen tan en cuenta este riesgo que, habiéndola elevado a la categoría de una fórmula, incluyen siempre una cláusula preveyendo tanto como el daño, la pérdida o las represalias posibles, "la detención de Senyoria, justa o injusta" o el embargo de las mercaderías en "Nissa, Vilafranca o Mónaco, com en altra qualsevol part". Corroborando el fundamento de esta previsión, existen unas reclamaciones de las autoridades barcelonesas protestando del ejercicio por los saboyanos de estas exacciones tan perjudiciales para el comercio catalán (26).

Represalias.-

Se efectuaban por orden de la autoridad competente con el fin de obtener "alguna reintegración de daño o de mala satisfacción" de los naturales de un determinado país -- (27). Sus causas podían ser el rompimiento de las ostilidades entre dos Estados -- como las represalias de bienes de franceses decretadas en toda España en 1635 y 1637 -- o la respuesta a determinados actos de violencia o opresión fiscal llevados a cabo por otros gobiernos contra los súbditos de determinada nación. Asimismo los buques refugiados en territorio enemigo -- como la barca del catalán Joseph Alfares, entrada en Valencia para huir de la persecución de unos bajeles berberiscos, en 1648 eran objeto, también, de represalias (28). Masas y represalias, decretadas a veces por motivos fútiles e inadvertidos, podían ser causa de graves daños para el comercio y la navegación. Es por esto que se incluyeron entre los ocho riesgos a cubrir por el seguro marítimo.

Alzamiento de la tripulación.-

Otro riesgo que no debía ser muy frecuente pero del que tampoco faltan ejemplos en la abundante documentación exhumada, es el de la rebelión de los tripulantes del navío, - con la consiguiente pérdida del mismo y de su carga. Así, en 1639, se pagó el seguro de una expedición de ida y vuelta a Las Canarias alegando que el patrón Miquel Llanussa, de Vila nova, "se ée alsat ab la barca y las mercaderias" (29). Un caso parecido, pero con ribetes más dramáticos, ocurrió en 1646: haciendo la barca del patrón Pere Pau Font, de Sitges, un viaje de Barcelona a Argel "los mariners es gent que anava ab aquella han degollat dit patró y se són alsats ab dita barca, mercaderias y dinés a Menorca, on han venut la dita barca" (30).

Abandono de la embarcación.-

"Esta es la séptima desgracia fatal - escribe Targa - que procede de un justo temor o de no poder resistir algún encuentro que accidentalmente puede ocurrir navegando" (31). Según el jurisconsulto genovés, el abandono del navío podía ser motivado por tres cosas: la presencia de un enemigo poderoso e irresistible, la introducción a bordo de alguna enfermedad contagiosa, y el estado putrefacto e insano de las mercaderías cargadas. De entre estos casos se conoce un ejemplo del segundo, ocurrido en 1653: iniciado un viaje de Barcelona a Argel por la barca Nº 88 del Roser y Sant Antoni de Pàdua, su patrón Jaume Dorda y uno de los marineros murieron apesados, y el resto de la tripulación se negó a continuar el viaje y regresó a Barcelona (32).

Impericia o error de navegación.-

No hay duda de que algunos siniestros se habrían podido evitar si los rectores de las embarcaciones hubiesen sido más expertos o no hubiesen comprometido la seguridad del

buque llevándolo por parajes o itinerarios en exceso arriesgados. Es probable que alguno de los casos de embarcaciones que dieron al través o quedaron embarrancadas en alguna playa puedan ser imputados a la impericia de los patrones o capitanes, aunque tal motivo no consta expresamente en la reclamación hecha ante los aseguradores por los dueños del navío o de la carga transportada. Como ejemplos ilustrativos puede citarse la barca del patrón Joan Martí, de Tarragona, que en enero de 1641 se perdió "per haver donat al través - al lloch dit La Crus de Càdiç" (33), y la nave de Antoni Gerner Vilalba que en 1643 embarrancó en el puerto de Ambouc, cerca de Marsella (34).

Otros riesgos.

Además de estos ocho casos de accidentes fortuitos y casuales, los tratadistas de la época enumeran otras dos desgracias no fatales "porque proceden de engaño y culpa de quien las comete: la primera se llama baratería, y la segunda contrabando o descamino (35). Ambos riesgos quedaban comúnmente cubiertos por las pólizas de seguros barcelonesas.

La baratería de patrón o capitán - que fué la causa de la pérdida, en 1633, de la nave Sant Joseph, capitaneada por Vicens Trullols (36) - consistía en "una disposición hecha fraudulentamente de una cosa confiada diversamente de el orden que le dió el que la confió, enagenándola o apropiándola a sí" (37). Según Capmany, bajo este "vocablo bárbaro y desconocido de la antigüedad" se indicaba "el delito que un patrón comete quando de propósito deliberado y sin necesidad, mas voluntariamente y por qualquiera medio - que sea, procura la pérdida total o parcial de su navío o del cargo, en daño de aquél que tenga interés en las dos cosas; o bién - acaba resumiendo - es qualquiera prevaricación en qué un patrón cae en exercicio de su ministerio, y quiere decir toda pérdida causada con malicia o dolo del patrón" - (38).

Bajo el nombre de contrabando o descamino se comprendían las consecuencias dañosas para los dueños del buque o de su carga, resultantes del fraude hecho por el patrón de los derechos o imposiciones cobrados a la entrada o salida de los puertos, cuyo pago era obligatorio sin que pudiera alegarse ignorancia ni pretexto alguno (39).

Para evitar o disminuir todos estos riesgos, los negociantes, navieros y marinos de aquella época no sólo recurrían a técnicas económicas especiales - como el préstamo a vuelta de viaje y el seguro marítimo - sino que se procuraban, a veces por medios un tanto supersticiosos, la intercesión de Dios y de sus Santos. La confianza de aquellos hombres en la Divina Providencia se patentiza en las advocaciones religiosas dadas a los navíos - Nº 3º del Benviaatge, Nº 3º del Socors, Bonaventura, y las innumerables denominaciones de Nº 3º del Roser y Sant Antoni de Pàdua - y en la exclusión casi absoluta de todo nombre profano (40); se manifiesta, también, en las preces con que se encabezan las escrituras públicas o privadas, y en la entrega de una porción de las ganancias para obras pías o de caridad. Esta entrega tenía en muchos casos la auténtica forma de una participación en los beneficios, como si la Virgen, el Santo, o las Almas del Purgatorio estuviesen interesadas realmente en la compañía o sociedad. Así, para citar un ejemplo entre otros que no constituyen ninguna rareza o excepción, el Dr. Agustí Calvet, asegurador por 400 ducados de una partida de paños remitida a Palermo, hace constar en la póliza que 100 de aquellos ducados son "per les Animes del Purgatori, y les restants per compte propi", con lo cual quiere decir que en caso de no haber de pagar el referido seguro, el valor de la prima o beneficio correspondiente a los 100 ducados tenía que ser aplicado a las Animas, mientras el de los restantes 300 -

constituiría su propia ganancia (41).

Queda dicho en otro lugar que el destinar una parte de los beneficios a obras pías o de beneficencia era una costumbre recomendable y comunmente aceptada, tanto entre los navieros y armadores en corso como entre los negociantes dedicados a actividades marítimas. A todos ellos, junto con la inteligencia, sensatez y cordura "para no emplear jamás toda su hacienda" en tales negocios, se recomendaba "no provocar a la fortuna, si bien tenerla bién propicia dedicando el diezmo de las ganancias en Santos Sacrificios, limosnas a pobres y obras pías, no anhelando a utilidades ilícitas, amar a Dios y al próximo, y llevar buenas cuentas y claras. La experiencia de mas de sesenta años de intervenir en estas materias permite afirmar a Carlo Targa "que el que ha manejado tales negocios y observado lo que tengo dicho, ha adquirido grandes riquezas; y el que ha executado lo contrario, se ha perdido enteramente" (42). Para corroborar la veracidad de tales afirmaciones se podrían aducir innumerables ejemplos de mercaderes catalanes.

CAPITULO IV

Los seguros marítimosSu origen, desarrollo y difusión.--

Los riesgos inherentes a la navegación descritos anteriormente llevaron al fraccionamiento de la participación en las empresas marítimas y a la creación y práctica de determinados contratos que cubrían a los interesados en caso de incidir en dichos riesgos. De todos estos contratos -- el más específicamente destinado a tal fin era el del seguro llamado en Cataluña seguretats. Considerada como complemento necesario de todo fletamento, la seguretats marítima -- fué ampliamente practicada en Cataluña desde el siglo XV.

El momento de su aparición es difícil de precisar. La gran actividad comercial de las repúblicas italianas explica la divulgación del seguro en Génova ya en el siglo -- XIV. En lo que se refiere a Barcelona. A.E. Sayous llegó a la conclusión de que si el desarrollo de los préstamos marítimos podía situarse a principios del siglo XV, la práctica del seguro no se había divulgado hasta finales de la misma centuria (1). No obstante, estas fechas propuestas por el -- historiador francés pecan sin duda de ser en exceso tardías. Sayous basó sus hipótesis en un examen no muy profundo de la documentación barcelonesa. Por ello, a la póliza de 1428, -- que presenta como la primera manifestación conocida de los seguros marítimos barceloneses, no le corresponde en realidad esta primacía (2); ni la serie de pólizas de 1476-1478 -- de cuya existencia deduce precisamente que los seguros no se divulgaron hasta finales del XV, deja de estar precedida de otras series análogas fechadas algunas décadas antes (3).

Además, si faltaran los documentos, la existencia a partir de 1435 de una sucesión de ordenanzas regulando la práctica del seguro marítimo es de por sí bastante elocuente, pues ya las primeras no tienen otro objetivo que dar estado oficial a la institución, poniendo un poco de orden en su forma y en sus extremos: "extirpar totes frauds e dans, qüestions e debats", dice exactamente el preámbulo. Esto es esencial: las Ordinacions sobre Seguretats Marítimes - de 1435, 1436, 1456, 1461 y 1484 - no están en el origen de la práctica aseguradora catalana, sino que representan tan sólo la simple codificación de unos usos y costumbres vigentes desde mucho tiempo antes. Codificación hecha de tanteos, de avances y retrocesos, hasta alcanzar su forma definitiva en las ordenaciones promulgadas el 3 de Junio de 1484. La complejidad de la materia y la "conco---rrència del temps" que exigía, su "correcció, mutació e esmena", explican la lentitud de este proceso del que fueron otros tantos jalones las sucesivas Ordinacions. He aquí un breve análisis del contenido de las mismas:

Ordinacions del 21 de Noviembre de 1435.- Plantean y resuelven todos los casos posibles, distinguiendo entre el seguro de "navilis y fustes" y el de mercancías. Respecto a los primeros prohíbe en forma absoluta el seguro de los buques extranjeros, y limita a los tres cuartos de su valor el de los nacionales. En cuanto a las mercancías, establece también una serie de diferencias: de las cargadas en navíos extranjeros sólo pueden asegurarse las que son propiedad de "subdits" o "vassalls" del Rey, hasta la mitad de su precio; tratándose del transporte en embarcaciones catalanas, el seguro es posible para todos, pero sólo puede alcanzar los tres cuartos o los dos tercios del valor de la mercancía, según ésta fuera, respectivamente, propiedad de vasallos o de

extrajeros. En definitiva, un intento de conciliar la protección debida a la marina del país con el desarrollo de su expansión comercial.

En cuanto a la forma, el contrato debía ser escrito y en él debían constar el pago de la prima - preu de la seguretats -, el momento de entrar en vigor, y el procedimiento a seguir para la intimación y pago del seguro (4).

Ordinacions del 14 de Agosto de 1436.- De acuerdo con la última de las disposiciones precedentes, que facultaba a los Consellers y a sus sucesores para modificar o interpretar aquellas cláusulas que lo exigieren, ya al año siguiente -- "attès lo temps qui corre e per altres esguards, no sien practicables a profit de la cosa pública, ans freturen de correcció e adob", se procedió a aligerar las restricciones de 1435. Se dió facultad de asegurar por todo su valor los navíos de vasallos y las mercaderías también de vasallos cargadas en ellos, y se fijó en los tres cuartos el límite impuesto al seguro por el cargamento propiedad de nacionales realizado en embarcaciones extranjeras. De esta forma, las disposiciones de 1436 son las más liberales de toda la serie (5).

Ordinacions del 14 de Noviembre de 1458.- Significan, en esencia, un retorno a la tendencia restrictiva de las de 1435, -- aunque mitigando mucho su rigidez. En el fondo, dos únicas innovaciones respecto de aquéllas: prohibición también a los nacionales de asegurar sus mercancías transportadas por extranjeros, e igualdad en el límite del seguro (tres cuartos del valor total) sobre todo cargamento hecho en navíos nacionales, tanto si pertenecía a un vasallo como a un extranjero. Aparte de estas modificaciones, se precisa alguna excepción beneficiosa: facultad de asegurar hasta los dos tercios de su valor los envíos realizados por vasallos sobre bajeles extra-

jeros con destino a algún puerto atlántico, como consecuencia de que "en les parts de l'enent, ço és: delà lo estre - de Gibraltar e fins en Flandes e Anglaterra, fort a tart na veguen navilis e fustes de vassalls del Senyor Rey, e si e no's podien los dits vassalls del Senyor Rey assegurar carregant en navilis e fuster de estrangés, la negociació pondria detriment", expresión que traduce la decadencia de la marina catalana. Luego, libertad absoluta, sin restricción de ninguna clase, en el seguro de "forments, ordis, civades, legums, e vi e oli carregat revera per portar en Barchinona", así como en el de "tot ferro no obrat e àncoras, lenyam e càrcia de cànen carregat delà lo stret de Gibraltar... per vassalls e súbdits del Senyor Rey", excepciones que manifiestan la importancia del problema del abastecimiento barcelonés y la preocupación de los Consellers en fomentar las construcciones navales.

En la forma, las Ordinacions de 1458 aportan una regulación precisa de sus principales puntos. Siendo prolijo exponerla en su integridad, señalamos especialmente la disposición séptima que prescribe que "totes los seguretats se hajan a fer ab cartes públiques preses per notaris públichs de Barchinona", origen de la magnífica serie de Libri Securitatum del Archivo Histórico de Protocolos barcelonés, que constituye la base del presente estudio (6).

Ordinacions del 31 de Octubre de 1461.-- Son una simple "interpretació, declaració e addició" a las de 1458, promulgadas para evitar los fraudes observados contra la prohibición de asegurar los navíos extranjeros y las mercaderías y haberes cargados en ellos (7).

Ordinacions del 3 de Junio de 1484.-- Después de medio siglo de pruebas y tanteos, en 1484 los Consellers de Barcelona llegaron a una formulación definitiva de las normas que habían de regir las seguros marítimos, primera legislación -

completa de esta materia en el campo internacional. Hay que advertir, no obstante, que en la base de las Ordinacions de 1484 están las de 1458 que entonces fueron objeto de un desarrollo exhaustivo.

Así, las innovaciones importantes son pocas: admisión final del seguro sobre "navilis e fustes" de extranjeros - prohibido siempre desde 1435 - hasta los tres cuartos de su valor; y ampliación de la parte asegurable de las embarcaciones de vasallos hasta los siete octavos. De otro lado, se simplifican las disposiciones pretéritas al no hacer la distinción, a efectos del seguro, entre bajeles y mercancías: unos y otras son asegurables en las proporciones anteriores, los siete octavos o los tres cuartos, según se trate de vasallos o no vasallos, prescindiendo, en cuanto a la mercancía, de la nacionalidad del buque que la transporta.

En lo formal, las Ordinacions de 1484 ponen especial cuidado en garantizar los derechos de asegurados y aseguradores, especificando sus respectivos deberes, la efectividad y no derogación de sus propias disposiciones y la jurisdicción exclusiva del Consulado de Mar en caso de litigio. Con referencia al primer punto, sobre todo, son de señalar una serie de disposiciones para el cálculo del valor de las mercancías susceptibles de ser adquiridas por permuta, y por tanto de un valor desconocido, en Alejandría y, análogamente, en otros puertos lejanos; se establecen reglas más eficaces para la intimación y pago del seguro en caso de siniestro, y se prescribe que no puede alegarse "prioritat de temps" por ninguno de los aseguradores obligados por un mismo contrato, en el caso de que éste fuese firmado en fechas diferentes (8).

El seguro marítimo durante el segundo tercio del -

siglo XVII.--

En el siglo XVII, las ordenanzas de 1484 con todavía las novelles Ordinacions a las que por declaración expresa se someten asegurados y aseguradores para el establecimiento de las pólizas. Con todo, el transcurso del tiempo y las exigencias de cada caso han dejado su huella en la práctica de este contrato, apartándolo ligeramente de las formas establecidas en el siglo XV. Será oportuno, por lo tanto, presentar algunos de los principales aspectos de la utilización del seguro marítimo entre 1630 y 1665, considerados no desde el punto de vista legal sino práctico, y observar cómo funcionaban, cuáles eran sus objetos y sujetos, cómo se procedía en caso de siniestro, examinándolo a través de las innumerables pólizas, las cuales nos van a dar una imagen mucho más viva y real que el venerable articulado de las antiguas Ordinacions.

La prima del seguro.--

El precio mediante cuya percepción el asegurador entra a participar en los riesgos eventuales del viaje, se establecía en cada caso en función de estos mismos riesgos. Y como los peligros del viaje dependían de su duración, del itinerario seguido, de la época en que se emprendía, del tipo de navío y de la confianza que inspiraba al patrón o capitán de turno, la prima del seguro variaba según estos factores. Por otra parte, había que atender también a la calidad o naturaleza de la mercancía transportada, aunque las pólizas no revelan unas diferencias muy sensibles entre la prima correspondiente al hierro en bruto, pongamos por caso, y la relativa a una partida de paños. Así pues, la fijación del precio de la seguretats adoptaba en las pólizas la forma contractual pura: las Ordinacions de 1484 no fijan en es

te sentido ningún límite, haciendo depender únicamente la efectividad del seguro del pago real de la prima por parte de los asegurados.

El itinerario, en particular, ejercía una influencia decisiva en la determinación de la prima, la cual tendía a aumentar a proporción de la distancia a recorrer. La dirección es otro factor a tener en cuenta: en general, los datos de la Serie Estadística V muestran cómo las expediciones salidas en dirección Norte (Costa Catalana de Levante, y litoral franco-italiano hasta Livorno) ostentan primas inferiores a las relativas al tráfico con el Sur (9). - Esto, que traduce claramente una diferencia de riesgos, era debido no tanto a una disparidad de obstáculos naturales a franquear, como a que la zona próxima a Berbería formaba parte permanentemente del área de acción de los piratas moros. Además, al lado de la piratería musulmana, hay que considerar en determinados años los ataques de otros enemigos: a los merodeos de los corsarios españoles por la desembocadura del Ebro, por ejemplo, cabe sin duda atribuir el alza extraordinaria de las primas en el trayecto de Barcelona a Tortosa, durante los años 1645 a 1650. Y en forma análoga, después de 1635 los envíos a Sicilia o Andalucía registran un aumento en sus primas, atribuible a la perturbadora acción de las armadas y los corsarios franceses en el Mediterráneo.

Pero el itinerario y las circunstancias político-militares del momento no son los únicos factores en la variación de las primas, las cuales dependían también del tipo de embarcación utilizado. En efecto, un navío de alto bordo- fuera nave, galera, o cualquier otro- ofrecía muchas más seguridades que una frágil barca, frente a esta doble amenaza constituida por los embates del mar y los ataques de piratas y corsarios. Esta disminución del riesgo implicaba,-

naturalmente, un menor coste en el precio del seguro. Así - por ejemplo, si las mercancías transportadas sobre barcas catalanas en tráfico con Marsella, Génova y Sicilia pagaban unas primas que oscilaban respectivamente entre el 2 y el 3 por ciento, el 2½ y el 6, y el 6 y el 10½, cuando el transporte para iguales destinos se efectuaba por medio de naves las primas abonadas se movían respectivamente entre el 2 y el 3 por ciento, el 2½ y el 4½ y el 6 y 7 por ciento. Con estos datos se puede afirmar, subrayando la mayor baratura de los navíos de alto bordo, que entre la prima más barata correspondiente a un seguro de barca y la más cara relativa a una nave, existía una diferencia mínima. Y para radicalizar el contraste puede aducirse el ejemplo de las galeras españolas, silicianas o genovesas que muy a menudo visitaban el puerto barcelonés. Su capacidad de carga, estabilidad y armamento las convertían en un instrumento de transporte utilizable con provecho por los comerciantes de Barcelona: - tales garantías ofrecía su navegación que las primas se reducían al ½ y al 2 por ciento para los navíos con destino a Génova, y al 4 o 6 por ciento para Sicilia.

La nacionalidad de la embarcación no dejaba de influir tampoco sobre los precios del seguro. En general las barcas catalanas resultaban algo más caras que las genovesas o francesas. Y las naves atlánticas - hamburguesas, holandesas o francesas - por su solidez, fuerza defensiva y por ostentar, en algunos casos, pabellón neutral, eran también más baratas que todas sus congéneres mediterráneas.

Si un tipo de embarcación ofrecía mayores seguridades que otro, de la misma manera, dentro de una misma clase de "navilis" o "fustes" y de idéntico trayecto, no todos los patrones o capitanes ofrecían iguales garantías. Si algunas inexplicables oscilaciones experimentadas entre las -