



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 Universitat de Barcelona
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.

HECHOS, TÉCNICAS Y DETERMINACIONES DEL TRAFICO.

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

PRESIDENTE

Dr. L. Pericot

VOCALES

Dr. Jaime Vicent
Dr. Alberto del Castillo
Dr. Luis Sureda
Dr. Fabián Estapé

el Ponente:

Vicent

fué calificada de _____

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

BIBLIOTECA DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA



0700236825

Barcelona, Abril de 1.957



primas no bastaran para hacerlo suponer, ahí está la declaración expresa de Agustí Lleu y Lligada, comerciante de Arenys, quien al tratar del seguro de una partida de aceite a cargar en Vinarzo hizo notar a los aseguradores que "lo patró Joan Pau - encargado del transporte - és del bo de Arenys y per exa ocasió deu ser más barato" (10).

Se ha dicho también que la época en que se emprendía el viaje figura como determinante del valor de la prima. Es evidente que la navegación, sobre todo la navegación a vela, es más o menos difícil según las temporadas del año. La falta de pólizas para formar sendas estadísticas mensuales de primas referentes a varios destinos con base estadística suficiente, hace imposible señalar categóricamente ninguna tendencia oscilatoria anual. Con todo, parece producirse - para los puertos del Rosellón y Midi de Francia, únicos que posibilitan tal examen - una leve disminución del precio del seguro correspondiente a los meses de Abril a Junio.

Recopilando, cabe todavía hacer una última observación: los diversos factores examinados se presentan raramente solos incidiendo en el precio del seguro marítimo: la mayor parte de las veces influyen varios conjuntamente, unos en un sentido y otros en otro, dando a la cuestión una complejidad difícil de aprehender en su concatenación y valor exactos.

El objeto del seguro.-

Tras una serie de avances y retrocesos, el reglamento definitivo de los seguros, las Ordinacions de 1484, estableció "que totes fustes, cambis, robes, e mercaderías, axí de vassalls del Senyor Rey com de strangers, poder ésser asegurades". Inmediatamente, empero, para evitar siniestros intencionados, se establecía una restricción respecto a la cuantía del seguro: si se trataba de asegurados nacionales, el-

límite quedaba en los siete octavos del valor de la mercancía a transportar; si se trataba de extranjeros, en los tres cuartos. La mayor parte de las pólizas examinadas, al incumplir la obligación de precisar el valor de la mercancía y sólo dar el del seguro, podrían inducir a considerar como normal el cumplimiento de estos extremos. Sin embargo, a través de algunas de las pólizas que excepcionalmente expresan los dos valores, queda al descubierto como en ciertas ocasiones (al margen de las permitidas: seguro de granos y comestibles, y materiales para la construcción naval) la cuantía asegurada alcanzaba el importe total de la estimación de la mercancía. Y la mejor prueba de ello son los pactos expresos entre asegurados y aseguradores por los cuales estos "últimos se comprometen a "correr arrisch en lo octau - o el cuarto - sobre ditas cosas aseguradas no obstant quasevols capítols del Consolat ni altres lo contrari dispossat". Tales pactos, surgidos quizás de la necesidad de dar mayores facilidades al comercio, u originados por la competencia entre los aseguradores, se consideraban ilícitos y reprobables entre los juristas y tratadistas (11).

La referida infracción de las ordenanzas en cuanto a la no tasación del objeto del seguro, procedía muchas veces de la propia indeterminación de la calidad de ese objeto. La frase "quasevols sort o suma de mercaderies, robes y havers" figura con mucha frecuencia en las pólizas, imposibilitando conocer la naturaleza del cargamento. Es difícil hallar una explicación completamente satisfactoria de tal deficiencia, pues hay que deshechar por inverosímil tanto la hipótesis de un desconocimiento real por parte de la persona que organiza la expedición, como la de una laguna azarosa de las actas notariales. Es posible que en multitud de casos, bajo la forma de una póliza de seguro, se escon-

diera un contrato de préstamo en que el asegurador encubriera al prestamista, la prima devengada por el asegurado correspondiera al interés, y el valor del seguro sería el capital. Si ésto fuera así, es lógico suponer que asegurados y aseguradores - prestatarios y prestamistas - no habían de tener interés especial ninguno en precisar la naturaleza de la mercancía, por cuanto ésta podía ser, simplemente, imaginaria o ficticia. Mucho más clara aparece la solución del problema cuando se refiere a pólizas relativas a importaciones barcelonesas, donde aquella ambigüedad se presenta con mucha mayor frecuencia. Aquí, tratése de verdaderos asegurados o de prestamistas, era fácil que el consignatario de la mercancía venida de fuera desconociese realmente su calidad en el momento de asegurarla. En los viajes de ida y vuelta, sobre todo, la carga del retorno se dejaba a menudo al arbitrio del patrón, de acuerdo con las posibilidades ofrecidas por el puerto visitado y según el importe de los productos-barceloneses allí vendidos. De esta forma, ante la imposibilidad de saber en qué consistiría el envío, el seguro se ponía sobre "quasevol sort o suma de mercaderías, robos y havers", expresión que englobaba todos los géneros posibles.

El seguro sobre mercaderías no era la única especialidad del seguro marítimo. Muy corriente era también el seguro sobre el "bueh arreus, nòlits y forniments" de la embarcación, es decir: sobre el instrumento del transporte, pues -- los riesgos de la navegación, tantas veces mencionados, afectaban lo mismo al cargamento que al casco. En general, esta clase de pólizas solían subscribirse a instancia de los patrones o capitanes, ya en nombre propio - como copartícipes en la propiedad del buque - o en nombre de los demás interesados en la embarcación. Igual que para las mercaderías, el seguro podía hacerse para viajes simples y para viajes de ida y vuelta o de entrada ab eixida. Podía hacerse, además, para un --

tiempo determinado - de 3 a 6 meses, por lo común - durante el cual el casco de la embarcación quedaba asegurado para cualquier viaje que emprendiera, mientras no se hubiese pagado expresamente alguna excepción. Las primas fijadas en este tipo de contratos durante los años 1630 a 1665 oscilan entre el 35 y el 45 por ciento anual, cifras sensiblemente superiores a las de principios de siglo y que pueden traslucir para aquella época un aumento de los riesgos marítimos (12).

Podían asegurarse también los préstamos o cambios marítimos efectuados con garantía sobre el casco de los navíos. Con ello, en caso de que la embarcación naufragara o sufriera algún daño - lo cual implicaba la pérdida total o parcial de la cantidad prestada - el prestamista recuperaba el valor del cambio de manos de los aseguradores, como si se tratara de una mercancía cualquiera (13).

Como una especialidad del seguro marítimo y del seguro de vida al mismo tiempo, hay que considerar, finalmente, el seguro sobre personas para un viaje determinado. Un religioso que se trasladaba a Roma por mar, un negociante adinerado que iba a inspeccionar el estado de sus negocios en Sicilia, un cautivo de Argel recién rescatado, etc. podían subscribir antes de embarcarse una póliza que asegurase su persona contra los riesgos del mar o de los corsarios (14).

Los aseguradores.-

La naturaleza contractual del seguro exige al menos dos categorías de sujetos: asegurados y aseguradores. Entre los primeros figuran todos los comerciantes dedicados al tráfico marítimo, y también aquellos artesanos, eclesiásticos, nobles, que circunstancialmente realizaban alguna expedición por mar. Respecto a los aseguradores, sus nombres no difie-

ren mucho de los nombres de los asegurados. En general, son las mismas personas, aunque más limitadas en número: cualquier comerciante - en el sentido más amplio de la palabra - podía invertir su dinero participando en el cargamento de una expedición o corriendo los riesgos de la misma como asegurador. La sucesiva adopción de estas posiciones es frecuentísima, - sin que falte tampoco algún caso en que se presentan como simultáneas. Un mercader podía figurar doblemente en una misma póliza: por un lado como asegurado, y por otro entre los aseguradores de su propia mercadería (15).

Son muy escasas las pólizas suscritas por un solo asegurador, y bastante raras -entre las relativas a partidas importantes - las que cuentan únicamente con dos o tres. En general, su número aumenta a proporción de la cantidad a asegurar, ya que el temor a los riesgos del viaje - que era la causa de la co-participación en la propiedad de los buques y del fraccionamiento del capital en diversas compañías simultáneas - hacía que rara vez se aceptase un seguro por un valor superior a las 500 libras. Para cubrir el valor total de la expedición se recurría a una pluralidad de aseguradores, - siendo frecuentes las pólizas suscritas por 20, 25 y aun 50 de ellos. La constatación de este hecho, en contraste con -- las pólizas del siglo XV que con dos aseguradores cubren los riesgos de expediciones valiosas a Flandes e Inglaterra, a Alejandría o Malta, es otro testimonio del aumento de los peligros en la navegación mediterránea, o de la escasez de capitales y de la falta de espíritu de empresa entre los mercaderes barceloneses del segundo tercio del siglo XVII.

Aunque existían importantes aseguradores individuales que operaban por su propia y exclusiva cuenta - reclutados algunos entre la nobleza de segundo orden o entre personas apartadas del tráfico mercantil directo, como Henrich de

Sentmenat y Antoni Meixiga, caballeros, Barthomeu Monrás y Joseph Damians, ciudadanos honrados; procedentes otros del propio estamento mercantil, como Salvi y Joseph Rocafort, Miguel Joan Massana, Jaume Falguera, Benet Ginebrada, etc. - era corriente, entre los aseguradores, la intervención de -- compañías . Algunas de estas sociedades se fundaban con fines exclusivamente aseguraterios; pero a su lado existían innumerables compañías ya sea creadas ad hoc para cubrir los riesgos de una determinada expedición y cuya duración y efectividad se extinguían con la cancelación de la correspondiente p'oliza, o existentes al margen de los seguros a cuya actividad se dedicaban sólo de un modo accidental. De hecho, se encuentran numerosas asociaciones mercantiles con estatutos que autorizan a los administradores a "pendre seguretats" - mientras no excedan, por lo común, de las 400 o 500 libras - por partida, se hagan en nombre de la compañía y se contabilicen en los libros de la misma (16).

La documentación permite conocer algunos ejemplos de compañías dedicadas exclusivamente, según los pactos fundacionales , a la actividad aseguradora. Las personas que las integraban eran, en algunos casos, mercaderes de relevante - reputación en el mundo de los negocios - tales como Jaume -- Cortada, Anthoni Reig, Joan Tapiola-(17), u obscuros artesanos - menteros, sastres, zapateros - que invertían sus ahorros en esta actividad (18). A pesar de constituirse en especialistas del seguro, unos y otros limitan la cuantía de cada seguretats a las 300 o 500 libras habituales, sin que se atrevan a correr mayores riesgos en una sola partida o expedición. La gestión de estas compañías y la forma de repartirse los beneficios no diferían substancialmente de las demás sociedades mercantiles. Como caso curioso merece citarse la - compañía de seguros formada por los franceses Baltasar Ayme -

rich, Andreu Gavotà y Pere Fises, cuyas ganancias se destinaban íntegramente a sufragar los gastos de la construcción del retablo de San Luis de la Cofradía de los Franceses, y cuya duración debía prolongarse "fins aitant haurá alcançada y rebuda de preus de dites seguretats la quantitat y suma de cinch centes lliures barceloneses", que era el coste previsto para la expresada obra (19).

Finalmente, de la misma manera que los responsables de la navegación, patronos y capitanes, figuran entre los asegurados - buscando cubrir los riesgos de aquella -- porción del buque de la cual eran propietarios - figuran algunas veces entre los aseguradores de la mercancía que transportan. En este sentido, por la cuantía del seguro cubierto y por la frecuencia con que lo practican, es particularmente notable el caso de los capitanes de las galeras genovesas, aseguradores de importantes sumas de la moneda que debían transportar de Barcelona a Génova (20).

Si asegurados y aseguradores son los sujetos esenciales del seguro, a su lado están otros subsidiarios de los que tampoco se puede prescindir: son los comisionistas - especie de agentes de seguros, muy numerosos -, los notarios, que autorizan el documento - los cuales percibían una pequeña comisión proporcionada al valor de la póliza -, las fianzas y los testigos. La descripción de sus atribuciones y facultades ofrece mucho menos interés.

Declaración de accidente y pago del seguro.-

Según las Ordenanzas de 1484, cuando "nova certa se rà stada en Barcinona ... del dan o cas inseguit a les coses assegurades", los siniestrados debían comunicarlo a los Cónsules de la Lonja y notificarlo - intimar - a los aseguradores, quienes debían pagar el importe del seguro dentro de un plazo de tiempo variable según la distancia recorrida por el navío o las mercaderías. Si el trayecto se efectuaba

entre puertos de Cataluña, Valencia o Baleares, el seguro tenía que pagarse antes de los dos meses siguientes a la llegada en Barcelona de la noticia cierta del siniestro; si se -- trataba de pólizas sobre mercaderías remitidas a Nápoles, Sicilia, Berbería y "deçà lo stret de Gibaltar", el plazo de -- tiempo se prolongaba hasta los tres meses, y más allá de estos límites hasta los cuatro; para buques siniestrados en -- itinerarios no comprendidos en el ámbito de la Corona de Aragón, el seguro debía pagarse durante los seis primeros meses transcurridos después de tenerse conocimiento cierto del accidente (21).

La notificación del siniestro a los aseguradores la hacían los propios asegurados -- o su representante legal -- ante el mismo notario que escrituró la póliza. En algunos casos (por desgracia no siempre, lo cual impide conocer exactamente la proporción de siniestros sobre un total de pólizas, o la relativa frecuencia de cada uno de los riesgos) el escribano anotaba al pie de la póliza la relación del accidente, y al lado del nombre de cada asegurador la fecha en que indemnizó al asegurado y la cantidad pagada.

Cobrar un seguro no era siempre un trabajo fácil. Se requerían testigos y pruebas hasta que la información recibida tenía un grado de certidumbre satisfactoria. Y aun entonces el pago no se efectuaba, en muchos casos, sin un arduo -- regateo en el que cada una de las partes defendía sus propios intereses. Esto ocurría, sobre todo, cuando el accidente no -- afectaba plenamente a la mercancía asegurada, y había necesidad de proceder a una valoración de los géneros dañados. Entonces para "obviar discórdias, lites y plats", como dicen -- los documentos, se nombraba uno o varios calculadores, a cuyo arbitraje se sometían asegurados y aseguradores. Así, el -- mercader Miquel Pulgentés, designado calculador por los in-

tereadads en las mercancías cargadas en Marsella por el patrón genovés Benet Ferri, de las cuales "se'n llençaren algunos en la mar ab agermanament per fortuna de temps" declaró que "dit dany és a rahó de 5 L. 12 s. 6 d. per cent", y de esta forma se pagó el seguro (22). Otras veces se llegaba a un acuerdo entre las dos partes, como ocurrió con la accidentada expedición a Esmirna del patrón marsellés Francesch Icart, cuyos aseguradores pagaron, un año después de verificado el seguro, 590 libras. 7 sueldos por cada 100-doblas aseguradas (23). La causa del accidente podía influir en la cuantía de la indemnización: si para un naufragio total no había discusión posible, cuando la pérdida era debida a la malicia o engaño humanos, el acuerdo no era tan fácil y casi siempre resultaba oneroso para los asegurados: así Baltasar Aymerich y Gabriel Volpalleres que habían asegurado por tres meses ciertas mercaderías cargadas en la nave francesa L'Aymant y encomendadas al piloto Aymé Marinch, aceptaron de los aseguradores el pago del 60 por ciento de su valor, teniendo en cuenta que el expresado Marinch había "correspost a dits assegurats ab sas mercaderías ni de lo procehit de aquelles com tenia obligació" (24). Estos convenios podían tener lugar después de largo tiempo de debatirse un pleito, como en el caso de la nave del catalán Pere Rodríguez, naufragada en Sicilia en 1620, cuyos asegurados y aseguradores no llegaron a firmar una concordia hasta el año 1635 (25).

Al lado de estos ejemplos de morosidad en el pago del seguro o de acuerdos perjudiciales a los intereses de los asegurados están los casos de pura y neta insolvencia. El propio Targa señala como uno de los factores que más favorecieron la práctica del cambio marítimo o préstamos a vuelta de viaje, la poca formalidad de los aseguradores (26). La de-

documentación examinada presenta algunos ejemplos de esta insolvencia: así Joseph Portell y Joan Ferriol, en 1661, obtienen de los Cónsules del Mar una letra ejecutoria contra la persona y bienes del negociante Francesch Duran, de Esparraguera, que en Marzo de 1653 les había asegurado mercaderías expedidas en Italia por valor de 200 libras, las cuales se declararon como siniestradas en agosto del mismo año, sin que ocho años después hubiesen sido pagadas (27).

Una especialidad: el reaseguro.-

Ninguna de las ordenanzas de los Consellers de Barcelona reguladoras del seguro marítimo, se refiere a la práctica del reaseguro, o seguro entre aseguradores. Con todo, tal práctica está comprobada en la época estudiada mediante el hallazgo de cuatro únicas pólizas (dos de 1636 y dos de diez años después) que contienen sendos reaseguros. Se trata siempre de viajes difíciles (Barcelona-Tabarca, Tortosa-Cádiz, Lisboa-Barcelona) y de aseguradores poco importantes que circunstancialmente habían contribuido en la cobertura de los riesgos de aquellas expediciones. Antes de que éstas lleguen a su término el asegurador "per certa respectes con ànim no vents"-expresión que parece traducir la inquietud del pequeño capitalista ante el temor de perder sus escasas ahorros-contrata a su vez un seguro, en el que ahora pasa a ser el asegurado, por el valor de que se hizo responsable en la primera póliza.

De esta forma, como el reaseguro suele pactarse con la misma prima que el seguro primitivo, lo que se opera en realidad es la substitución de un asegurador por otro. En caso de realizarse sin contratiempo la expedición, el asegurador-asegurado habrá percibido una prima y pagado otra de idéntico valor; en caso de siniestro, estará obligado al pago de una cantidad pero tendrá derecho a percibir otra equivalente.

CAPITULO V

La contratación navalEl fletamento.

El contrato que ponía en funcionamiento el mecanismo económico de los buques era el contrato de fletamento, - llamado en Cataluña - como en todos los países mediterráneos - noliejament. Jurídicamente, se le consideraba como un contrato de locación o conducción "porque quien da en flete su navío es alquilador, y el que lo toma es inquilino; y el flete que se paga - nòlit, en Cataluña - es el alquiler, y por tanto se regula por las mismas reglas y disposiciones que la locación" (1). En tales contratos intervenían los gobernantes de una embarcación - patrones o capitanes - por un lado, y los negociantes interesados en el transporte por otro.

El alquiler de un buque podía establecerse bajo tres formas: alquiler total de la embarcación para un viaje determinado, alquiler total para un tiempo fijo, y alquiler parcial generalmente para un viaje simple. Cada una de estas tres formas dió origen a una modalidad de contrato distinta de las demás. La primera forma - o a viatge sabut, según la terminología del Consulado - podía aplicarse a viajes simples o a viajes de ida y vuelta. En cualquiera de estos casos los fletadores disponían enteramente de la capacidad de carga de la embarcación durante todo el itinerario convenido. Según se estipula en los contratos, el patrón o capitán cede la embarcación "de llarch y de través, d'alt y de baix" a los fletadores, prometiendo tenerla dispuesta, aparejada, armada y con los hombres suficientes para gober-

narla y defenderla junto con las mercaderías que cargase.-- Si se trata de un viaje de ida y vuelta, el patrón se compromete a transportar lo que los fletadores cargasen en el buque en el viaje de ida, y lo que éstos le hubieren ordenado en el viaje de regreso. El precio de los fletes se establecía en los contratos ya referido a una unidad de carga -- sacos, cahices, quintales, cuarteras, etc. -- ya de una forma global, es decir, a un tanto alzado para toda la embarcación. Naturalmente, los fletes variaban según el recorrido, el tipo de embarcación, la clase de mercadería y -- las circunstancias políticas y económicas del momento. Un saco de trigo cargado en nave francesa desde Livorno a Barcelona pago, en 1644, 3 reales y cuarto. En 1641, los fletes pagados a una barca marselesesa para el transporte de un quintal de hierro obrado, ascendían a 2 reales y medio. En 1646, el hierro en bruto transportado por nave genovesa pagaba 2 reales por quintal, y el vino o aguardiente 2 reales por carga. La moneda remitida a Génova por las galeras de la Serenísima República, pagaba los fletes a proporción de su valor: la galera San Jorge, fletada por Berardo, en 1639, cobró "a razón de siete octavos de uno por ciento", esto es el 0'875 % sobre el valor del cargamento (2). Pero tanto o más frecuente era referir los fletes a la embarcación entera y para el viaje convenido; entonces la cuantía de los fletes dependía principalmente del porte de la embarcación y de la distancia a recorrer: el alquiler de una barca catalana de 300 quintales para un viaje desde Sitges a Canet de Rosellón era de 64 libras, en 1639; una de 800 quintales cobró 400 libras para un viaje de ida y vuelta a Crán, en 1640; una sastia de 700 u 800 quintales percibía, en 1636, 900 libras de fletes para un viaje de ida y vuelta a Las Canarias (3). Los ejemplos se podrían multiplicar indefinida-

mente sin que sea posible a través de ellos deducir el precio de los fletes como relación - con una validez general - entre unidad de peso o carga y unidad itineraria o de distancia. Era corriente señalar en los contratos el número de días que se habían de dedicar a la carga o descarga, tanto en las escalas del trayecto como en el puerto inicial o terminal. Las demoras subsiguientes a estos días eran llamadas estadias y eran objeto de un pago suplementario por parte de los fletadores; el valor de las estadias se señalaba previamente en los contratos, y su cuantía dependía de la importancia de la embarcación y del margen de tiempo o "dies hábils y carregadors" convenidos entre los contratantes. En general, las estadias oscilaban entre los 20 y los 30 reales diarios, pero se daban mínimos de 3 reales y máximos de 50. En los envíos de moneda a Génova, se hace constar en los contratos de fletamento que el valor de las estadias será fijado por el Magistrado del Mar de aquella República (4).

La segunda forma de fletamento - llamada a scas o a temps sabut - consistía en alquilar una embarcación para un tiempo determinado. En este caso los viajes particulares hechos durante tal período de tiempo iban a cuenta del fletador, quedando el navío a su cuenta y disposición. Pero aunque los beneficios resultantes fuesen debidos por el capitán al fletador y no a los propietarios del buque, no puede decirse que aquél sustituyese lisa y llanamente a los navieros, ya que el fletador no proveía el buque de víveres ni de aparejos, ni designaba sus oficiales "y por esso no puede tomar dinero a cambio sobre cuerpo y fletes, aunque le puede obligar por su locación general o particular a quien le carga" - (5). Los fletes se pagaban a tanto por mes, y su precio dependía del porte de los buques, de sus características y de las circunstancias de la oferta y la demanda: una barca catalana de 700 quintales cobraba, en 1646, 100 libras mensuales;

una pollaca de igual nacionalidad y de 2500 quintales percibía 425 libras, en 1642; en 1648, unas naves holandesas de 10.000 quintales (200 lastes) fueron fletadas por 800 pesos cada mes, y otra de 15.000 quintales cobró los fletes a razón de 900 pesos mensuales. La duración máxima de estos contratos, según la documentación reunida, no sobrepasa nunca los doce meses y raramente los seis. El noliejament a temps sabut era poco practicado entre los mercaderes catalanes: los escasos ejemplos reunidos se refieren siempre a negocios extranjeros - franceses o saboyanos - establecidos en Barcelona. Posiblemente se requerían negocios de envergadura para asegurar un empleo continuo a la embarcación durante el tiempo fijado (6).

El último tipo de fletamento se refería al alquiler parcial de un buque para un viaje determinado, generalmente simple. Tal forma es designada en el Llibre del Consolat como noliejament a quintarades. En efecto, el contrato se estipulaba como si "se alquilasse a quien carga tanto lugar del buque quanta es la capacidad de la ropa que se introduce, y el flete equivale al alquiler, como el que pagan los pasajeros en alquiler de la conveniencia y passaje" (7). Este tipo de contrato era frecuente entre pequeños exportadores que, dada la poca importancia de sus negocios, no podían cargar enteramente una embarcación.

En los tres tipos de fletamento la forma de pago de los fletes era indistinta: lo más frecuente era pagar la mitad al iniciar el viaje y la otra mitad al terminarlo, pero podía pagarse también todo el importe al final, o bien una parte cada mes. Para hacerlo efectivo era costumbre señalar un plazo de ocho o quince días a partir de la expiración del contrato. El pago de los fletes y de las estadías solía efectuarse en numerario; en muchos casos - especialmente durante los años de la inflación de "sisens" - se precisaba que de--

bía pagarse en moneda de plata doble. Sólo algunos grandes comerciantes extranjeros residentes en Barcelona - utilizan con frecuencia la letra de cambio: en 1644, Joan Martín y Andreu Gavoti saldan el alquiler de las naves llevadas para el tráfico con Livorno, mediante letras a pagar por Bertran Bosch, de Marsella; Creixell, consocio de Gavoti, hace lo mismo con Joan Burgués, de Tolon; los capitanes interesados no tienen que hacer mas que una corta escala para percibir la cantidad debida.

En las escrituras de fletamento están, algunas veces, incluidos préstamos marítimos: el patrón o capitán anticipaba cierta cantidad de dinero con el fin de comprar mercaderías en algún puerto del recorrido por encargo de los fletadores, siendo a cuenta del prestamista los riesgos de la navegación. La tasa del interés dependía del itinerario y de las demás circunstancias ya analizadas en otro lugar (8). En otros casos los fletadores se atribuían la facultad de embarcarse en el navío alquilado o de designar la persona que en su nombre cuidara de la administración del mismo durante la vigencia del contrato. Aunque se le llame también factor, este delegado de los fletadores era conocido comunmente con el nombre de sobrecargo. Los antiguos textos del Consulado le llaman mercader, pero en el siglo XVII había prevalecido ya la denominación de sobrecarrech. Según la definición de Targa, el sobrecargo era "un substituto en la nave de aquellos a quienes pertenece la carga, puesto por ellos para la custodia o administración de sus mercaderías" (9). Sus funciones no se limitaban a negociar el cargamento, sino que podía señalar las escalas a hacer durante el trayecto o - en los casos de fletamento a tiempo fijo - ordenar al capitán o patrón los itinerarios a seguir. La gratificación que le correspondía se pactaba entre el sobre

cargo y los dueños de la mercadería; en caso contrario se le daba una comisión que era "segun estylo, de dos por ciento - sobre el valor de lo que se ha embarcado, desembarcado o administrado" (10). Por parte del capitán o patrón, en múltiples contratos figura la obligación de "fer la taula y donar menjar al sobrecàrrech que li serà posat, en la sua cambra", sin que por ello pudiera pretender emolumento alguno (11).

Todos los pactos incluidos en los contratos de fletamento - cuya recta interpretación ya está prevista por la inagotable casuística de las Leyes del Consulado - obligaban en sus personas y bienes a las partes contratantes.

Los préstamos o cambios marítimos.--

Uno de los instrumentos de crédito mas difundidos - durante los siglos XVI al XVIII fué el contrato de cambio marítimo. La forma en que era practicado en Cataluña a mediados del siglo XVII no difería substancialmente de la practicaada en otros países, tanto mediterráneos como atlánticos(12). Prescindiendo de algunos detalles y variantes que más tarde se referirán, el contrato de cambio puede describirse así: - un prestamista cedía una suma de dinero al propietario o patrón de un navío antes de su partida; éste disponía de dicha suma, pero estaba obligado a devolver a la vuelta de su viaje el capital prestado más los intereses, calculados según el trayecto realizado o la duración del viaje. El prestamista corría los riesgos de la navegación, y en caso de naufragio el prestatario no estaba obligado a restituir el capital ni a pagar ningún interés; cuando la pérdida era parcial el acreedor tenía derecho a percibir una parte proporcional de lo que se salvara. Aparte de su función crediticia, era, -- pues, una forma de repartir los riesgos del viaje y de disminuir la pérdida en caso de naufragio.

Los tratadistas definían el cambio marítimo como - "un contrato real de derecho de gentes, en que mediante la -

promesa de un premio se dan dineros para hacer uso de ellos en viage determinado, corriendo de cuenta del prestador los riesgos de mar" (13). Se consideraba que el cambio marítimo "se componía de tres contratos, todos lícitos": el primero era una entrega de dinero para participar del empleo que se hacía con él; el segundo contrato era una compraventa en la que una parte ponía el interés o premio, y la otra la llega da del buque a buen salvamento; por fin, el tercer contrato consistía en aceptar los riesgos del viage y convertirse en asegurador de la propia cantidad prestada (14).

Aparte de la necesidad de dinero que pudiera sentir el prestatario, uno de los motivos que mas hicieron difundir este contrato fué su condición de seguro pasivo. En efecto, el deseo de no correr riesgo sobre bienes propios, de evitar la insolvencia de los malos aseguradores, y de disponer anticipadamente de un capital con el cual podían ir contratando, debió inducir a muchos a la práctica del cambio marítimo, considerando que les convenía más "tomarlo de este modo y asegurarse indirectamente, que no directamente tomar este seguro" (15). No obstante, las diferencias existentes entre este contrato y el de seguro son esenciales y facilmente discernibles, pues el prestamista avanza una suma de dinero, pero no el asegurador; en caso de desgracia el prestamista pierde conjuntamente el capital y el provecho es perado, mientras el asegurador pierde el valor de lo asegura do pero se queda con la prima o coste del seguro; en el cambio marítimo, el prestamista deja el capital, en tanto que en el seguro el capital está preexistente, y el asegurado so lo busca mantenerlo inmune; el prestamista corre además de los riesgos del mar el de la solvencia del patrón o prestatario, mientras que el asegurador cobra su beneficio (prima) por adelantado (16). Este peligro de insolvencia por parte -

de los deudores - peligro real como lo prueban las letras - ejecutorias contenidas entre la documentación del Consulado (17) - hacia aumentar la tasa de interés (18).

Si el préstamo no cubría todos los riesgos del mar o no implicaba una unión de los tres contratos, era considerado usurario. Los tratadistas procuraron disimular con sutilezas y habilidades la usura contenida en estos cambios, pero no faltaron canonistas que los detractaran: Eudaldo Corriol, en 1792, decía que pocos contratos de los que se firmaban entonces en Cataluña - iguales a los de mediados del siglo XVII - estaban libres de las censuras eclesiásticas: si se les asimilaba a los contratos de compañía resultaban "fere semper purum mutuum feneratitium", y considerados como contratos de préstamo carecían de aquellas condiciones - que los hacían lícitos "quae conditiones -escribe-, cum raro aut nunquam in praxi concurrant, tuto possunt Confessarii usurarium pronuntiare cambium maritimum per viam mutui celebratum" (19).

Aunque el origen de esta clase de préstamos puede remontarse hasta el Código de los Rodios, y fuesen conocidos por las ordenanzas de Wisbuy y las de la Hansa, su aparición en Cataluña fué tardía (20). El libro del Consulado del Mar no trata de los cambios para asuntos marítimos mas - que en el caso de fuerza mayor en que podía encontrarse un patrón en el curso de algún viaje, o en el caso de que algún asociado dejara de cumplir sus compromisos ante la sociedad formada para la construcción o explotación de un buque (21). Y aún en ambas ocasiones no se trata propiamente de un cambio marítimo porque los riesgos de la navegación no corren a cargo del prestamista. El historiador A.E. Savyous, en sus búsquedas de documentación comercial antigua, dice no haber encontrado ningún contrato de préstamo marítimo fechado en Barcelona durante el siglo XIII, y cree que - no se empezaron a practicar hasta mediados del siglo XIV -

(22), en considerable retraso respecto a los puertos italia- nos y provenzales (23). Capmany, en cambio, los considera - desconocidos aún en 1340 porque en las ordenanzas náutico- mercantiles de Pedro IV "no se especifican con esta denomi- nación, ni bajo esta circunstancia" (24). No obstante, en - las "Ordinacions de Consellers de Barcelona por lo Consolat de Sicilia" - que capmany atribuía a principios del siglo - XV y que modernamente han sido fechadas en 1341 - se habla claramente, en los artículos IV y VII, de los cambios toma- dos por marinos en viaje a Sicilia (25). Sin duda su prácti- ca debió generalizarse en los decenios siguientes, por cuan- to las ordenanzas municipales de 1435 contienen referencias sobre tales contratos, prescribiendo la obligación de regis- trarlos en escrituras públicas en las que constase el moti- vo por el cual el patrón solicitaba dicho cambio (26). Que- dan definidos como "cambis o préstachs fets o donats a risch de navilis ó fustes" y "per obs e per necessitat o per apat- xament de aquells"; por lo tanto, la única forma de cambio marítimo prevista entonces por la legislación barcelonesa e- ra cubrir las necesidades de la embarcación, que sea para - seguir navegando, ya para emprender nuevo viaje. Hasta la - publicación de las Ordenanzas sobre Seguros Marítimos de - 1458 no aparece una alusión clara y precisa acerca de los - "cambis presos sobre robes, mercaderies o havers" cargados en los buques (27). Estas dos clases de préstamos marítimos - sobre el casco, o sobre la carga - tuvieron en Cataluña - un desarrollo y un alcance económico distintos y por esta - razón hay que analizarlos separadamente. En los primeros fi- guran siempre como prestatarios patronos o capitanes, los - cuales aceptan dicho cambio para necesidades estrictas de - su embarcación. Si, de hecho, el dinero prestado servía ex- clusivamente para este fin, es cosa dudosa. Es muy posible que a pesar de la claridad de términos con que se expresan las ordenanzas de 1435 - vigentes todavía siglos después -

los patrones o capitanes utilizasen aquel dinero para otros fines, quedando la afirmación de que serviría para aprovisionamiento de vituallas, soldada de marineros o reparación del buque, como un simple formalismo sin realidad efectiva. que el prestatario quedaba en libertad práctica para emplear en lo que quisiera la cantidad recibida sin graves escrúpulos de conciencia por parte del prestamista, no sólo lo insinúan los tratadistas (28C) sino que claramente lo sugiere el presente ejemplo: un negociante barcelonés presta gratuitamente 100 piezas de a ocho a un patrón de barca, con la condición de que las empleara realmente en la reparación del buque o en caso contrario deberá pagar el interés acostumbrado (29). De todas formas, según se colige de los ejemplos reunidos, la poca cuantía del dinero prestado (de 10 a 1000 libras, pero la mayoría no sobrepasa las 100) induce a pensar que tales cambios se dedicaban efectivamente a necesidades de la embarcación. Se aconsejaba que la cantidad prestada no deparase los dos tercios del valor del buque "porque de otro modo, si sucede desgracia, se puede presumir que no haya havido dolo o engaño" (30). La timidez con que actuaban los prestamistas ante el riesgo de perder su dinero queda manifiesta en el poco valor de dichos préstamos, así como el afán de repartir los riesgos se pone de relieve en la frecuente participación de varias personas en un mismo préstamo. El caso de que cuatro comerciantes intervengan en un préstamo de 100 libras, para un viaje de Barcelona a La Ciotat, en 1641, es un ejemplo expresivo pero no es el único (31). En tales cambios no solo podían emplearse cantidades de dinero, sino armas u otros aparejos de la embarcación: así un patrón genovés reconoce que ha recibido del francés residente en Barcelona, Baltasar Aymerich, dos pedreros y otras armas valorados en 141 libras y 10 suel-

dos, cedidos a cambio marítimo durante seis meses, por los cuales deberá satisfacer un interés de 28 libras y 7 sueldos (32).

Esta clase de préstamos sobre el casco, fletes y demás ganancias de una embarcación, podían contratarse para un viaje de ida y vuelta, para un viaje simple o para un tiempo fijo. El primero de dichos casos es el más frecuente y dió lugar a la denominación de "a retorn de viatge" con que eran conocidos tales cambios. La escritura notarial que los contiene empieza por un reconocimiento de deuda que hace el patrón al prestamista por la suma del capital prestado más el interés ("pretextu rischi et periculi") calculado según la duración del viaje, el itinerario a seguir, la clase de embarcación y las demás circunstancias. Si el término del viaje no estaba fijado claramente o estaba prevista su alteración, el patrón se obligaba a pagar "al respeste, rata per milla" (33). A veces esta proporcionalidad entre el viaje a seguir y el interés a cobrar figuraba ya pormenorizada en el contrato: así el patrón Philip Roig, que fué prestatarario por 30 libras, se obligó a pagar en concepto de interés por las mismas 1 sueldo por milla si iba de Barcelona a Terredembarra, 1 sueldo y 4 dineros por milla si iba de Barcelona a Tarragona, y 2 sueldos por milla en el caso de llegar hasta Cambrils (34). Otra cláusula determina el plazo de tiempo inmediato al regreso de la embarcación durante el cual deberá ser pagado dicho interés y restituído el capital. Este plazo de tiempo podía variar entre las 24 horas y los 8 o 15 días subsiguientes a la llegada del buque "a bon salvament", no faltando casos en que se dilatara hasta un mes. En cumplimiento de todo esto el patrón o capitán obligaba "generaliter" todos sus bienes, y "expresse" la embarcación y los fletes y lucros alcanzados por la misma durante aquel viaje (35).

Los préstamos convenidos para un viaje de ida tan

sólo, son muchos mas escasos. En Serie Estadística IV figuran algunos con destino a Canet de Rosellón, Cádiz, Lisboa, Cerdeña, Marsella o Bastión de Francia en Berbería; en su mayoría el préstamo debía ser cancelado respectivamente en cada uno de estos puertos, de acuerdo con las instrucciones dadas por el prestamista. Asimismo, hay algunos ejemplos en que Barcelona figura como puerto terminal del itinerario: entonces el préstamo debía cancelarse en esta ciudad, y el patrón estaba obligado a hacerlo a través de las personas señaladas previamente en el contrato escriturado en otro puerto: tal ocurrió con el cambio de 435 libras prestadas por Fouquet y Francesch Berardi, de Marsella, al capitán Blasi Solallet, y pagadas por éste (junto con el interés del 10%) al consocio y pariente David Berardi, establecido en Barcelona (36). Esta forma de cambio fué practicada con frecuencia por los negociantes franceses establecidos en Berbería o Barcelona en sus relaciones con marinos o mercaderes de la metrópoli.

Otra forma que revistió este préstamo fué la de tiempo fijo: la cantidad prestada se cedía no para un viaje determinado sino para un período de tiempo fijo, pudiendo el patrón viajar por cualesquiera partes del mundo, mientras en el contrato no se fijara alguna restricción en este sentido. El contenido de dichos contratos es igual al de los demás casos, solo que el interés se fija mediante un tanto por ciento anual. La duración máxima que se ha constatado es la de un año, pero eran prorrogables y podían simultanearse con otros cambios a tiempo fijo o a vuelta de viaje (37). El interés estipulado - posiblemente mas bajo que el que resultaba de la suma de los intereses de varios cambios para viajes particulares firmados durante un año - era, en el año 1650, de un 40%, constando en todos los demás casos

que el interés a devengar será el usual o "interesse a assuetum" (38). La cancelación de esta clase de cambios solía tener lugar al expirar el contrato, dándose un plazo determinado entre uno y quince días después de la llegada del buque, pero era posible también que el prestamista cobrase periódicamente los intereses que le correspondían: de esta forma — fué convenido entre los prestamistas y el patrón Castellar y Vilella que de las 80 piezas de a ocho que correspondían al interés anual de 200 piezas, pagaría 40 al cabo de un semestre y las restantes al expirar el año (39).

Si el contrato de cambio marítimo se hubiera aplicado tan solo a las necesidades estrictas de la embarcación, — sin convertirse en un instrumento de crédito para usos mucho más amplios, su importancia económica hubiera sido escasa. Aunque como contrato individualizado se encuentra siempre puesto sobre el caso de las embarcaciones y solicitado por marinos, este contrato, tal como se ha dicho anteriormente, podía recaer sobre mercaderías o haberes a transportar por mar, y de esta forma fué utilizado por los mercaderes y hombres de negocio. Esta variedad del cambio marítimo, — incluida en la legislación barcelonesa desde las Ordenanzas sobre Seguros de 1458 y ratificada por las de 1484 (26 B) — se encuentra formando siempre parte de los contratos de fletamento, en los que el patrón o capitán actúan de prestamistas y los comerciantes de prestatarios (41). La utilidad de este cambio consistía en que al efectuar ciertas compras o — importar determinados géneros, los negociantes no arriesgaban su propio dinero en el viaje de ida ni la mercadería en el viaje de vuelta, en tanto que el marino prestamista empleaba unos capitales — que podían proceder de otras ventas o — ser producto de los fletes — que de otra forma hubieran permanecido improductivos. Si se trataba de cambios puestos sobre mercaderías a exportar, el prestatario hipotecaba el ex

gamento y percibía un anticipo igual a su valor deducido el interés o premio que estaba casi siempre incluido en el importe de los fletes. El préstamo efectuado por el capitán podía bastar para la compra total de las mercaderías apetecidas por los prestatarios o sólo para una parte de las mismas; en este caso los prestatarios debían completar la suma o bien señalar una tercera persona para que suministrase el dinero necesario. Así, en 1667, el marino genovés Custanzo Bribón rehúsa adquirir por sí mismo la totalidad de los géneros que le han encargado comprarse en Italia, y los comerciantes barceloneses le autorizan a recurrir a un tal Francisco Pala, residente en Roma, para que completase la suma necesaria (42). En forma parecida, el mercader Argenmir da licencia a otro capitán genovés para que en su nombre solicitara un préstamo, en Cerdeña, para la compra de 1800 "estarells" de trigo, obligándose a reembolsar este dinero en las plazas de Barcelona, Valencia o Madrid, a elección del prestamista (43).

Estas formas de contrato no abundan en Cataluña durante los años 1630-1665 y en todos los casos observados el marino prestamista ha resultado ser extranjero - italiano o francés - lo cual parece indicar que tal contrato no se practicaba mucho entre los marinos y negociantes catalanes. De hecho, examinando la documentación que acerca de cambios se ha reunido, vemos que no sólo los patrones o capitanes que actuaban de prestamistas eran extranjeros, sino que los propios prestatarios lo eran también en la mayoría de los casos (44). Y teniendo en cuenta que tales cambios formaban parte del corpus marítimo legal de Cataluña desde mediados del siglo XV, el desuso en que habíamos caído dos siglos después y la presencia de tantos prestamistas extranjeros, pueden ser atribuidos a un retraimiento de la clase mercantil barcelonesa en practicarlos o a la existencia de una penuria de capitales. Es posible que la práctica tan extendida del segu

ro marítimo hiciese menos necesario que en otros puertos el recurrir al préstamo marítimo, y que la falta de audacia, el poco espíritu de empresa, o el temor de las censuras morales, apartara de tales prácticas a los comerciantes de Barcelona.

Probablemente, el uso de dichos préstamos revivió en Cataluña a fines del siglo XVII, al compás de la mayor actividad económica desplegada durante el último cuarto de aquel siglo. La creciente necesidad de dinero llevó a su utilización que, según Feliu de la Penya, continuaba dando pingües beneficios a los marinos extranjeros que la practicaban; por esta razón recomendaba su uso y lo consideraba como uno de los objetivos de su proyectada Compañía, alegando que en las poblaciones marítimas de Francia, Ribera de Génova, Holanda e Inglaterra "entran considerables cantidades solo por este género de trato, empleándose en él lo lucido de dichos países", como antes había ocurrido en Cataluña (45). Un contemporáneo de Feliu de la Penya, el italiano Carlo Targa, -- aludiendo a los reparos de orden moral, escribía con aire indulgente "todas las cosas se han de tomar con moderación", -- y que había que considerar necesarios estos contratos porque "no puede haber contratación marítima sin este cambio que da el ser a las tierras marítimas, y sino estarían desiertos -- los puertos y sin comerciantes..." (46). La concurrencia de marinos y hombres de negocio de aquellos países "en que por su desgracia no se observan las Constituciones Pontificias", ponía a los católicos ante el dilema de infringir los cánones o de desaprovechar las ventajas económicas que derivaban de aquellas prácticas. No sería desatinado conjeturar -- que la tremenda concurrencia de fletes extranjeros se viera favorecida por esta práctica de los préstamos marítimos, agravando la decadencia de la marina catalana a la que no -- faltaron otras causas para sufrirla.

Contratos para el armamento en corso.--

Se ha dicho que la piratería y su hermano gemelo el bandolerismo fuerón como dos formas de vida para los pueblos mediterráneos; dentro del cuerpo social constituían una enfermedad endémica que recrudecía su virulencia en los momentos en que se relajaba la acción coercitiva del poder y aparecían circunstancias favorables a los desórdenes implicados en aquellas formas de vida. No nos interesa aquí hacer un estudio de la piratería propiamente tal, sino de su congénera el corso, que no es más que el aprovechamiento por parte de la autoridad de aquella fuerza instintiva y elemental para fines políticos y militares. El corso, en efecto, puede entenderse como una forma de piratería regulada y sancionada por la autoridad soberana con el fin de encauzar las depredaciones anárquicas hacia direcciones convenientes para hostilizar en el mar a los enemigos. El hecho de que el Rey de España mantuviera con los turcos, moros y sarracenos un estado continuo de "guerra abierta", y la necesidad de replicar a las incursiones de los africanos - cuyas costas eran un nido de piratas y corsarios - hizo que el corso tuviera en Cataluña una vigencia permanente y que a él se dedicaran los espíritus aventureros, tanto pertenecientes al gremio de maleantes como al estamento mercantil (47). Este corso practicado contra "los enemigos de la Santa Fe Católica" se enlazaba siempre que había ocasión con los actos de hostilidad dirigidos contra otros enemigos de Su Majestad. Estimulado por la esperanza de beneficiar las presas, vanía a ser para el poder público el equivalente marítimo de las milicias ciudadanas en la lucha terrestre. Desde 1635 a 1659 el corso catalán, aplicado alternativamente a luchar contra franceses o españoles, es posible que conociera un incremento y que --

por lo tanto interesara a un mayor número de miembros de la pacífica clase mercantil barcelonesa. Pero, más que una historia del corso durante estos años, lo que interesa destacar aquí es el engranaje jurídico y económico que unía en un interés común a los dueños de buques, a los armadores y a los marinos para llevar a cabo tan arriesgadas prácticas.

El corso estaba regulado en Cataluña por leyes y costumbres muy antiguas. Durante el siglo XIII se recopilaron en Barcelona los usos navales referentes a armamentos marítimos (48); en 1288 se publicaron dos pragmáticas de Alfonso II, la primera de las cuales establece que quien "armare contra enemigos aya de dar seguridad de que no hará daño en tierras ni bienes de amigos, y que no será partícipe en el armamento ningún ministro real"; la segunda prescribe que "si algún armador viniere a nuestros puertos con alguna presa, se detenga y se le embargue luego que la huviere trahido, hasta ver si la apressó de tierra con que se tenga paz o treuga, a efecto de que si no fuere buena presa se restituya a sus dueños". Si esta llega tenía lugar en el puerto de Barcelona había que dar noticia al Tribunal de la Capitanía General, y esperar su autorización para vender lo apresado en almoneda pública (49). Tales garantías y condiciones estuvieron vigentes en Cataluña mientras duró su régimen autónomo.

Considerando que el derecho de hacer la guerra era una regalía o un atributo reservado a la realeza, los armadores tenían que pedir una licencia al Rey y pagarle un quinto del valor de las presas que se hicieran. Estas licencias las otorgaban los Virreyes y se despachaban previo pago de una determinada cantidad; la barca de 1400 quintales, armada en corso por Mariner y sus compañeros en 1640, pagó 100 libras por la correspondiente licencia (50). Del derecho del

quinto, percibido desde muy antiguo, fueron eximidos los catalanes por provisión real, dada en Valladolid en 1543. Pero como esta orden no tuvo ejecución, las Cortes de Monzón de 1547 volvieron a solicitarla y obtuvieron su ratificación. Tampoco esta vez sería muy efectiva la exención del derecho sobre el quinto de lo apresado, por cuanto en las Cortes barcelonesas de 1564 se repitió la demanda de dicha gracia, alegando que los oficiales reales no cumplían con lo dispuesto en 1547 y que los gastos inherentes al armamento de un navío eran tan grandes que "feta la deducció de ditas despesas, resta molt poca cosa a aquells que han fet alguna presa y han posat llur vida en perill"; entonces el Rey concedió para un periodo de seis años la exención de tal derecho. Esta Constitución fué declarada válida a perpetuidad en las posteriores Cortes de Monzón de 1585, y años más tarde, en 1621 fué incluida en las Ordenanzas de Corso y hecha extensiva a todos los reinos de España. De todas formas, no hay duda de que -- los ministros reales procuraran siempre cobrar este derecho y que muchas licencias se concedían sin aludir a la expresada exención, para sobreentender luego al no constar nada en contra, que los armadores estaban obligados a tributar el -- quinto de lo apresado (51).

Cuando se armaba una embarcación en corso se convenían una serie de pactos entre los dueños del buque, los armadores y el patrón o capitán que debería regirlo. Se valoraba la aportación de cada uno de ellos, y se estipulaba la forma en que debía efectuarse el reparto de los beneficios resultantes de las presas. Según costumbre y por obligación expresa convenida en los contratos y establecida en las licencias reales, las presas se vendían en pública subasta al mejor postor: la documentación ofrece abundantes ejemplos de esta clase de ventas, no tan sólo de géneros o mercancías, sino también de barcas y otros tipos de embarcaciones apresa

das (52). La barca Nº 3º del Bonviatge, armada en corso en 1640, estaba valorada en 3312 libras, 4 sueldos 11 dineros, de las cuales correspondían 2331 libras, 1 sueldo 5 dineros a Lluís Mariner, propietario del buque; 869 libras a los armadores, Pere Bonadona y Joan Casals; y 112 libras 3 sueldos 6 dineros al patrón Pou, mallorquín. La forma de distribuir los beneficios era "segons lo terç a la biscayna, qu'és una part per los mariners y las restantes dos parts per lo armador y barca". dando a cada uno de los interesados a proporción del capital invertido (53). Las Ordenanzas reales de 1621 señalan como forma de repartir los beneficios el "tercio a la viscayna", pero lo precisan así: "una tercera parte a la penática y municiones, otra al navío y artillerías, y otra al armador y gente que navegare y sirbiere en él" --- (54). La forma de reparto practicada en Cataluña no difería de la francesa, que otorgaba también dos tercios a los armadores y propietarios y el resto a la marinería (55). Probablemente, esta forma era común a todos los países mediterráneos, ya que el genovés Targa la considera la más aceptada y frecuente, describiéndola de la siguiente manera: "se hacen tres partes: la primera pertenece a quien ha hecho la provisión de víveres o a los armadores, y ésta es por el coste de ellas, cambios marítimos, riesgos o por cualquier otro motivo que les pueda pertenecer; la segunda se aplica a la nave, por los consumos, fletes y riesgos que han corrido los interesados en proveerla de la jarcia correspondiente; y la tercera toca al equipaje y se ha de distribuir según el mérito de cada uno por el Capitán y oficiales, o bien como se hubiere acordado (56).

En general los navíos dedicados al corso eran pequeños y ligeros. Las citadas Ordenanzas de 1621 prescriben que fuesen mayores de 300 toneladas "porque como los demás de ---

enemigos, particularmente de los corsarios, no exceden de este porte, si los navíos que se armaren fuesen grandes aunque muy ligeros, no los alcanzarían y sería infructuoso el gasto (57). En efecto, la mayor parte de las referencias a buques corsarios nos hablan de falucas, fragatas, bergantines, barcas y cahichs. La tripulación, teniendo en cuenta los fines ofensivos de tales embarcaciones, tenía que ser numerosa: tres bergantines armados en 1645 y 1646 tenían respectivamente, 60, 65 y 72 hombres (58). La barca de 1400 quintales, armada en 1640 para luchar contra los franceses disponía de 59 hombres. El hecho de que hayan llegado hasta nosotros los nombres de aquéllos tripulantes, nos permite constatar la variada procedencia de su marinería, integrada por 27 catalanes, entre ellos el capitán y su lugarteniente, el guía y el dispensero; 15 españoles, la mayoría andaluces y levantinos; 9 italianos; 1 francés, el contramaestre o notxer, casado y residente en Barcelona; y 7 de procedencia no identificada. Esta heterogeneidad de origen entre los marineros no era exclusiva de las embarcaciones corsarias, sino una práctica extendida a toda clase de buques; se procuraba que la tripulación no fuese "de la misma tierra, sino de diferentes lugares y naciones para que de este modo haya entre ellos una lícita emulación en obrar bien" (59). Para subrayar el espíritu aventurero y mercenario de esta clase de hombres bastará considerar el caso del citado Pere Bonay, francés de nacimiento, que en 1640 lucha contra los de su patria, y un año después dirige una embarcación armada por la ciudad de Barcelona contra los españoles (60).

Antes de partir, la tripulación recibía una cantidad de dinero prestada por los armadores y a cuenta de los beneficios o salarios que en el futuro tendrían que distribuirse; esta costumbre no parece también poco exclusiva de los armamentos en corso. La cantidad prestada a la tripulación de la barca Na Sa del Bonviatge (a la tripulación de la barca) digo sumaba 162 libras 16 sueldos de las cuales correspondieron al capitán 32 -

libras, 10 libras al lugarteniente, entre 4 y 8 libras a los demás oficiales, y poco más de 1 libra a los marineros. La tripulación del bergantín corsario francés capitaneado por Gavot, recibió en conjunto 1500 libras tornesas de manos del armador y propietario del buque, Joan Pere Guillot, el cual hizo constar que se trataba de un préstamo gracioso, que había de ser devuelto antes de un mes y medio. Estas cantidades prestadas a la marinería formaban parte del capital que los armadores interesaban en las embarcaciones.

El nombramiento de patrón o capitán de los navíos corsarios se hacía mediante un contrato de encomienda, igual que en los buques mercantes. La duración del mismo dependía de los límites fijados por la licencia real, y, dentro de éstos, del beneplácito o voluntad de los propietarios del buque. El tiempo de ejercicio de la patronía podía ya de antemano fijarse en el contrato: el armador y propietario Joan Pere Guillot, en nombre del Conde de Harcourt, cede dos bergantines a encomienda para ir en corso durante dos meses únicamente, uno a Pau Font, de Sitges, y otro a Jaques Pitxón, lorenés. El nombramiento de oficiales estaba reservado a los propietarios; pero el patrón o capitán debía cuidar de reclutar la marinería. Otra forma de interesarse económicamente en el corso era ceder a encomienda varias piezas de artillería; y otros aparejos náuticos tal hizo Joan Martin en 1648 al encomendar para cuatro meses 6 pedreros de bronce y 6 cañones de hierro al referido capitán Pitxón (61).

La guerra marítima, aunque pudo ser provechosa para algunos negociantes dedicados al armamento en corso, fué más bien un obstáculo para el comercio catalán, como lo prueban las numerosas pólizas de seguro en cuya intimació figura como causa del accidente la persecución o presa motivada por corsarios enemigos o presa franceses, españoles o africanos, según el comercio.

III PARTE

INVERSIONES DEL CAPITAL

CAPITULO I

Las empresas comerciales.

Los contratos de sociedad.

Durante el segundo tercio del siglo XVII el ejercicio del comercio se hacía comunmente a título individual, pero existían también varias formas de asociación, tanto de tipo comandatario como colectivo, practicadas con frecuencia entre los comerciantes.

La compañía mercantil se iniciaba por un acto jurídico designado con el nombre de escritura de compañía, coman-
ya o societati, contrato que igual podía ser público que privado (1). Los contratantes - llamados coman-ya o participa - eran en número escaso. En las botiques de comanda solían ser dos: el capitalista y el socio activo. Las sociedades de tipo colectivo contaban con dos, tres, cuatro o cinco asociados, pero su número era raramente superior a seis: Sólo en las compañías dedicadas al arriendo de impuestos públicos se daba ac-
lligent o participació a un número mayor. Los contratos de compañía no respondían a una forma típica, sino que eran un instrumento de gran ductilidad, capaces de contener las estipulaciones - capitulos, pactes, avinences - más diversas. A pesar de esta variedad, causada por su propia naturaleza contractual, tales escrituras contienen una serie de cláusulas fundamentales relativas al objeto de la compañía, a su duración, a los capitales invertidos y a la posibilidad de retirarlos, a los salarios previstos, a la repartición de beneficios y, en fin, a la liquidación de la sociedad (2).

Los contratos se encabezaban siempre con invocaciones a Dios, a la Virgen, a Santa Eulalia, patrona de la Ciudad, o a San Mateo, abogado de los negociantes, para impetrar del

Cielo "guany, bon salvament y bonaventura". Si bien eran frecuentes las fianzas entre los socios y éstos obligaban a sus personas y bienes en cumplimiento de lo pactado, la nota común que presidía estos contratos era la confianza y la buena fé. (3) Los socios se dice siempre "fan a fermen bona e lleyal companya". La rectitud en la intención y la lealtad en el trabajo son presupuestos previos a todo contrato: "atessa també la molta confiança se té de dits administradors y de llur fidelidad - dice el contrato de la compañía Liadó-Borrell - que per ce lo compte de dites botigues se paga aportar y se aporta a compte de sach". Y en otra cláusula añaden: "en lo que toca a la orad del negoci comí de la companya a's declara que no y ha cosa - tatzada sinó que tots tenia de tirar una cordi en treballar y acudir al treball y exercici de dites botigues" (4). De manera semejante del contrato firmado por Salvi Rocafort y Miquel Rosich, en 1636, declara que "cada ha d'ells, per son interés - hejan de mirar per lo bé, útil y profit de la dita companya, - las cosas útiles de aquella precurant y las inútiles ob totas - veras obviant" (5).

Los objetivos de la compañía se definen casi siempre de modo claro. Así, el contrato de compañía de Llordal, Rosa y Bra especifica que la finalidad de la empresa son las "trattas fetas o fohedoras, canvis o crédits" entre Barcelona y Roma (6). La expresada compañía de Salvi Rocafort se constituía "per rahó y ocasió de tressenas de robes y altres mercaderías y negocis" a la Isla de Sicilia (7). La de Bernat Oliver y Pau Ferrer se creó "per a negociar en dita ciutat de Liorna y altra qualsevol part de Llevant". (8). Entre las compañías que componen la serie Estadística VI, figuran los más varios objetivos: compañías de seguros, como las fundadas en 1645 y 1652; tabernas, como las regidas por milaneses; tiendas de telas, de una importancia muy desigual; compañías para la compra de ganado, como la administrada por Don Francisco Janyent y de Pons; y o--

tras sociedades con diversos objetivos más.

La duración tenía casi siempre un termini cert que oscilaba uno y cinco años. El período más corriente era el de cinco años - cosa que ya observó Buguera en las compañías de los siglos XV y XVI (9) sin que se haya hallado contrato alguno de duración superior. En algunos casos la sociedad se extinguía al agotarse el objeto para el que fué constituida. Así, la formada por Cristófol Santgenís y March Antoni Colomer para adquirir trigo en Narbona, no tuvo más duración que la del viaje de ida y vuelta (10). Igual ocurrió con la expedición a Fezina, encabezada por Fornells (11). De modo parecido, la recaudación de 500 libras para la construcción de un retablo de la Cofradía de los Franceses, señalaba el límite de duración de la compañía de seguros integrada por Aymerich, Pises y Cavoti (12). Raras veces deja de fijarse el término de la compañía, pero hay algún caso de duración indefinida, como el de unos panaderos de Barcelona asociados para la compra de trigos y otras mercaderías cuya compañía debía durar "le temps que a elle los aparexerá" (13). Las sociedades eran prorrogables a voluntad de los socios, y de hecho se prorrogaban casi siempre cuando la compañía se dedicaba a negocios de importación o exportación y reunía un capital considerable. La citada de Rocafort y Mossich fué iniciada - según la documentación conocida - en 1624 y prorrogada en 1630 y 1636 (14). La compañía Lladó-Borrell, de 1637, era continuación de otra anterior y fué prorrogada por cinco años más en 1642 (15). La sociedad destinada al tráfico con Livorno, administrada por Bernat Oliver y Pau Ferrer en 1640, era continuación y fusión de otras anteriores (16). La tienda de telas de Joseph Bofarull fué administrada por una compañía cuya actividad queda documentada desde 1640 a 1657 (17). Los Brea, genoveses, trabajaron en Barcelona desde 1630 a 1645 a través de varias compañías prorrogadas sucesivamente (18). La acción de prg

rogar una compañía se llamaba pasear avent. En algunos casos, al término fijado se le añadía un año más, llamado any de escorbra para la liquidación de los asuntos pendientes. Si todos los socios daban su consentimiento, la sociedad podía ser cancelada antes del término establecido en el contrato. Tal ocurrió entre Ramón Roger y Rafael Guinart que el 7 de diciembre de 1647 declararon extinta y cancelada una sociedad que debía haber durado hasta el 24 de diciembre de 1648 (19).

Los capitales - llamados neu, cabal o capital - que integran el cos o coma de las compañías variaban en su cuantía, según los objetivos de la sociedad. Mientras una sociedad para la venta ambulante de mercería se escrituró, en 1644, con 206 libras, la potente compañía de Salvi Rocafort contaba, en 1636, con un capital social de 51.622 libras: (20). En general, las tiendas de telas solían tener un capital de 3000 a 12000 libras, mientras que las tabernas, por ejemplo, rara vez reunían un capital superior a las 500 libras.

En las sociedades a nombre colectivo la mayor parte de los asociados aportaba un capital llamado participió, parti, v porció o capital. Tales aportaciones eran recibidas por los administradores que a veces libraban carta de pago a los interesados ante los cuales respondían con sus bienes y personas. Esta entrega de capitales a los administradores de las compañías, podía no hacerse en dinero contante ni toda de una vez. Podían aportarse mercaderías - caso muy frecuente entre los tenderos de telas y mercaderes en las botiques de comanda - o créditos y otros efectos procedentes de compañías anteriores. Por ejemplo, cuando en 1628 se asociaron los tenderos de telas Miguel García y Lluís Clareavalls, el primero aportó 17.857 libras y 8 sueldos en géneros, y el segundo invirtió también 1702 libras - 13 sueldos 4 dineros en telas y mercería (21). En 1626, Ramon Roger formó compañía con Joseph Massana; Roger invirtió 1000 libras, de las cuales sólo hizo efectivas 300, mientras los reg

tantes las pagó al cabo de un mes; su compañero, que aportó 1500 libras, pagó 1000 al firmar la escritura y 500 también al cabo de un mes (22). Joseph Pinyans, que en 1648 se asoció con el tendero de telas Benet Roig, aportó un capital de 7500 libras, entregadas de la siguiente forma: 6000 al firmar el contrato y las restantes 1500 en tres iguales pagas a lo largo de un año y medio (23). Los ejemplos se podrían citar indefinidamente pues esta forma de inversión a plazos se practicaba con gran frecuencia.

Las condiciones con que se invertía el capital no eran uniformes en todas las compañías, ni siquiera iguales para todos los capitalistas en el seno de una misma sociedad. En la compañía formada por Antoni y Llorens Lladó, Joseph Borrrell y Joseph Costa, cada uno de los tres primeros cedió algo y comó de la compañía una cantidad por la cual tenían que cobrar interés fijo (2½ por ciento anual); pero, además, Antoni Lladó tenía que prestar 2000 libras de su capital al conaquo Joseph Costa, el cual pagaría por ellas un interés anual del 5%. El citado Sr. Costa, que no aportó en efectivo más de 500 libras, tenía asignadas estas 2000 cedidas por Antoni Lladó, más otras 2000 de las que los demás socios habían traído pasado a la sociedad. De esta forma su capital se acrecentó hasta las 4500 libras y a proporción de esta última cantidad tenía que percibir los beneficios (24).

La retirada de capitales del fondo de las compañías estaba regulada por los propios capitales de los contratos. Lo más frecuente es que no se pudiera retirar parte del capital ni suma alguna a cuenta de los beneficios hasta la expiración del plazo señalado en el contrato y la liquidación de la compañía. No obstante, se dan también numerosos casos en que se autoriza sacar de la compañía las sumas necesarias para la mantención de los socios y de sus familias. En las tiendas de telas se solía dar autorización para sacar prendas para el

vestido y calzado de los familiares. Otras veces se señala una cantidad a retirar anualmente, la cual había de ser deducida de los beneficios cuando estos se repartieran o del capital en caso de pérdida. Los expresados Antoni y Llorens Lladó y Joseph Borrell, por ejemplo, podían sacar hasta 600 libras cada año para las necesidades de su familia (25). Bernat Modolell, egente en Livorno de la compañía de Bernat Oliver y Pau Ferrer, podía disponer de 200 libras anuales y retirarlas de las asignaciones de la compañía en aquella ciudad (26). Mucho más raro es que se convenga en retirar pura y simplemente una parte del capital, como lo exige de manera expresa Salvi Rocafort al atribuirse la facultad de retirar hasta 15.000 libras, en una o varias veces y con el fin que le pareciere, "sens que dit Bossich ni altre persona li paga fer empag algú ni per co li disminuega lo interés de la ganáncia o pèrdus" (27).

La participación de las compañías podía ser objeto de un traspaso a otras personas hasta entonces ajenas a los socios de la empresa. Este caso de apalliment en la compañía era frecuente en los arriendos de derechos municipales o del General; por ejemplo, en 1663 el negociante Ramon Roma que obtuvo el arriendo del Derecho sobre la extracción de monedas en la acostumbrada subasta pública, hizo caparticipes del mismo a siete barceloneses más, reservándose para sí la administración del arriendo con 400 libras de salario anual (28). De manera más explícita, en 1648, Ramon Roger hizo partícipe de un quinto de su parte en la compañía con Joan Mathen e Jaume Faiguera, por lo cual cobró a través del Banco de la Ciudad la cantidad de 1957 libras 13 sueldos 9 dineros (29). En algún caso, el mayor de los capitalistas que integraban la sociedad se reservaba para sí la facultad de hacer partícipes. Así, Salvi Rocafort hace constar en el contrato que "ell a solas paga fer partícipe a las dos dites personas, en lo modo y forma y per las parts y portions hapdríen" (30).

Son varias las compañías de esta época que estipulan -

una limitación de la responsabilidad. La compañía de Belmasos, constituida en 1655, lo estatuye de esta forma: "tot haje de anar en nom de dita companya, y que ningú de dita companya pugni ni dega estar obligat sinó dels fins a la quantitat de dits capitals, respective, cada hu per son capital" (31). De modo parecido, Salvi Rocafort establece que su consocio Rossich "no paga obligar a ell dit Rocafort ni a sos béns en més ni mejor-quantitat del que importará lo capital de la present companya" (32). Es lógico el interés de los mercaderes en limitar la responsabilidad y evidente la intención de establecer esta limitación en los contratos. No obstante, es dudoso que la práctica comercial y jurídica respetase estas cláusulas en caso de suspensión de pagos o de bancarrota, pues la limitación de la responsabilidad ha sido siempre muy discutida en la práctica mercantil, incluso después de su incorporación en el Código de Comercio decimonónico.

Si el capital escriturado resultaba insuficiente para el giro que adquirirían los negocios, estaba prevista en ciertos casos la posibilidad de que alguno de los asociados aportase más capital, por el cual la sociedad debería pagar el interés-mercantil que entonces se cifraba en un 10 por ciento anual (33). Tal práctica - que la vemos ejercida, entre otros, por Ramón Roger y Sesh Mofarull (34) se consideraba usuraria y estaba reprobada por los moralistas y teólogos.

Las obligaciones y trabajos no eran los mismos para todos los asociados. En las sociedades en comandita, es clara la distinción entre el socio capitalista y el industrial. La subordinación de éste al capitalista era casi total y, a veces, expresada con gran claridad en el propio contrato. La compañía constituida por el capitalista Joseph Pinyana con el tendero Benet Roig - administrador de la tienda de telas - establece de modo inequívoco: "Lo dit Pinyana, en tot lo temps de dita companya, sia amo superior a dit Roig, y que tingue dit Roig-

obligació de governar-se per allò que dit Pinyana li dirà" (35)

En las sociedades colectivas aparecen igualmente diferenciados los deberes y derechos de cada uno de los socios. A veces parece que el grado de autoridad en el seno de las sociedades guarde una proporción con el capital invertido; de esta forma, Salvi i G. cafort, dueño de siete décimas partes del capital social puede manifestar en el contrato que no tiene obligación de consultar a sus consocios respecto al ejercicio y continuación de la compañía, "ans bé - puntualiza - se haje de estar en allò que a ell li haurá aparegut" (36). El trabajo mercantil requería ciertas técnicas y estaba regulado por ciertas condiciones. En la compañía Lladó-Borrell, tres de los cuatro socios eran administradores sin percibir por ello salario alguno. En otras muchas, en cambio, se señala a los administradores un salario anual, cuya cuantía depende de un conjunto de condiciones derivadas de su aportación al capital social y de su participación en los beneficios. Si la organización era más compleja - como la compañía de Don Jayme de Llordat - se habla también de un superintendent y de un caixer al lado del habitual administrador. Obligación común de los asociados que, con o sin aportación de capital, percibían una parte de los beneficios de la empresa por el trabajo desarrollado en su regiment y administració, era la abstención de toda otra actividad ajena a la del negocio. Esta absoluta dedicación a la empresa llegaba hasta exigir del administrador en la tienda o almacén de la compañía, e incluso la permanencia en el estado de soltería. Se especifica en varios casos que todas las actividades de los administradores o de los correspondientes en el extranjero debían realizarse a cuenta exclusiva de la compañía, de manera que todos sus salarios o comisiones, sus regnonacions o factories debían aplicarse al cos y comú de la misma. (37). Las grandes compañías dedicadas al comercio exterior solían tener algún agente en el extranjero que cuidaba de los negocios de la sociedad en aquel puerto o destino. A veces se trataba de alguno de los asociados - como el caso de Rosich y

Modelelli en Palermo y Livorno, respectivamente - pero otras veces era un simple corresponsant, factor o comissionari que no percibía una parte alícuota de los ganancias sino una comisión sobre las compras o las ventas: tal era el caso de Esteve Aymrich, en Marsella, y del Dr. Pere Joan Atzer, en Roma, factores respectivamente de las compañías Aymrich-Ferriol y Llordat-Roca-Bru.

Las facultades de los administradores no eran absolutas. En algunos contratos está prevista para determinados asuntos la intervención de los demás socios. Era frecuente, sobre todo, fijar la obligación de consultar a los compañeros cuando fuere necesario tomar dinero a cambio para necesidades del negocio: los administradores no podían hacerlo sin la fianza o potescrita de los demás compañeros, no pensó de que la responsabilidad de tales operaciones dejase de recaer in solidum sobre todos los asociados para revertir exclusivamente sobre el administrador. La cuantía de las operaciones quedaba también limitada. El temor a arriesgarse demasiado informa el contenido de estas cláusulas restrictivas: así, Jayme de Llordat no podía invertir más de 1000 libras en un préstamo a una misma persona, y si lo hacía el crédito correría de su cuenta y no a riesgo de la compañía (39). En las compañías de seguros - y aún en otras compañías cuya finalidad específica no era la de los seguros, pero cuyos administradores estaban autorizados a emplear capitales como aseguradores no se permitía correr un riesgo superior a las 400 o 500 libras por pólizas o por barca. En algún caso se autorizaba a utilizar los servicios de la compañía de sus corresponsales en el extranjero para fines particulares de los respectivos asociados. Así, por ejemplo, el droguero Pau Ferrer puede hacer venir de Livorno drogas por valor de 400 o 500 libras al año, contando con la mediación gratuita de Modelelli, enviado a aquella ciudad para negocios de la compañía, sin que ninguno de los demás socios pueda hacer objeción alguna (39). Otras veces se autorizaba a -

los asociados a participar dentro de ciertos límites, en negocios de igual naturaleza que los de propia compañía. De esta forma, Llordet, Roca y Bru podían emplear 500 escudos de oro en operaciones de cambio particulares o como participantes en otra sociedad (40). Si algunas cuestiones podían surgir en la gestión de los negocios de la compañía, estaba previsto remitir su solución al criterio de la mayoría de los socios. Sin definirse todavía se insinúan ya - como ha observado Huguera - los órganos de gestión y representación de una sociedad moderna, con tendencia a una delimitación de sus facultades específicas (41).

La contabilidad de la empresa era una de las funciones asignadas a los administradores. La forma de llevar la contabilidad era rudimentaria: en las pequeñas compañías se había tomado del agora o libro d'Entrades y Rixides. En las mayores - la teneduría de libros había llegado a una mayor complejidad, - sin que en ningún contrato se hable expresamente de la contabilidad llevada por sistema doble. En la compañía Bladó - Borrell los libros que se citan son los siguientes: Libro Mayor, Libro de Nombrés, Libro Mercantil, Manual, Libro de Bossa Borrador y Report de Draps. En otros casos se cita el Compte de Banca y Taula y el libro de les Balles. Los socios tenían derecho a supervisar todos los libros, y en algún contrato está prevista la sustitución del socio administrador por otro, si aquél estuviera enfermo o "caigués desgana't". Cada año, el administrador debía formar inventario - recanar les roches, si se trataba de una tienda de telas - y formular un balance, llamado indistintamente balanc o bilanc. En las compañías pequeñas el administrador y tenedor de libros solía ser el propio capitalista, y la definición de cuentas - como en el caso de Millach y Menut de la Verema, vendedores ambulantes de mercería - podía ser diaria (42).

El personal subalterno de las empresas podía comprender



algunos feirina, minyona o apreneta y, en el caso de las tiendas de telas, alguna majordona. El salario que éstos debían percibir quedaba algunas veces estipulado en los contratos de sociedad. En 1633, Aloy Hoca, administrador de la compañía "tinguda e cantada sots nom de Don Jayme de Llordat", podía alquilar los servicios de una persona arábica en escritura, con tal que su salario no excediera de las 25 libras anuales. (43)

Los Lladó-Borrell, en 1637, establecen para los feirina que residieran en las tiendas una solada de 36 libras al año, y para los que se alojaban en las casas de los socios 20 libras anuales (44). Los feirina y apreneta - llamados también criats en algún contrato eran alimentados y vestidos por sus dueños con cuyas familias vivían. La respectiva "despesa de menjar y beure", como la del alquiler de los inmuebles y de las "candelas y llums" para las tiendas, corría a cargo de la compañía o del que la administraba si es que su salario llevaba incluidas estas obligaciones. En su espacio humano las condiciones laborales de aquella tenían sus ventajas e inconvenientes. Cabe imaginar casos de un gran paternalismo respecto a estos subalternos que convivían con los dueños, (45) pero es también posible que el periodo de aprendizaje y oficialato fuese duro y de una dependencia total. Los dueños solían ser exigentes en el trabajo y poco equitativos a la hora de juzgar la labor de los subalternos: Joan Francisco Ordano, que de muy joven entró en la compañía de sus parientes Brea y Miralta con un salario anual de 40 libras, tuvo que oírse que "no" guanyave l'aygua que "a bevie". No obstante con el tiempo reunió una considerable fortuna y llegó a ser ciudadano honrado de Barcelona. (46). El salario que tenían asignado no se pagaba hasta la terminación de los balances anuales o hasta la liquidación de la compañía, sistema observa Lapoyre (47) - que no presentaba inconvenientes serios pues el estar acubierto de las necesidades más urgentes, el cobro retardado se convertía en un ahorro forzoso y les permitía disponer de un --

pequeño capital con el cual iniciar operaciones comerciales por su cuenta.

Una cláusula importante e indispensable en cualquier contrato de sociedad era la relativa a la repartición de los beneficios, llamados ganancias, manys, avances o guayables, que solía estar prevista siempre para el fin de la compañía. Después de devueltos los capitales - defficienta los capitals - como dicen los contratos y pagadas todas las deudas contraídas por la sociedad se procedía a la distribución de los beneficios según la forma convenida. Esta era con frecuencia a son y a lliura, es decir a prorrata del capital invertido. En las haciendas de comens, el socio industrial percibía también unos beneficios en atención a su trabajo. En las sociedades colectivas podía ocurrir que de los beneficios distribuidos en partes alícuotas se asignara a los administradores una porción superior a la que les correspondía por razón del capital invertido. Aloy Roca, por ejemplo, que no aportó ningún capital a la compañía de Don Jayme de Mordat, tenía como administrador un quinto de los beneficios (48). Bernat Madolell, agente de su compañía en Livorno que tampoco invirtió ningún capital, participaba en las ganancias como los demás consocios "y acó per lo treball de ser-se ell trasplantat de sa terra en Liorna" (49). En algún caso se estipula la cesión de una parte de los beneficios a obras pías: tal hizo Francesch Cató del uno por ciento de sus ganancias en la compañía fundada con otros comerciantes para negociar con Tortosa (50).

Otras cláusulas previenen el desolvimiento de la sociedad en caso de muerte de los socios o de alguno de ellos. Como tales compañías eran más una asociación de personas que una reunión de capitales, la desaparición de alguno de los socios podía ser un serio percance para la sociedad, en particular si se trataba del administrador. En los contratos se señalan los derechos de los herederos del finado tanto respecto a la recupera-

ción del capital como a la continuación en la compañía.

La liquidación de la compañía estaba prevista al expirar el plazo convenido, si por consentimiento unánime de los socios no se decidía prorrogarla. La disolución obligaba a los socios a repartirse los efectos de la compañía de acuerdo con lo inventariado y con el precio tasado a los géneros en existencia. Había que aceptar los créditos a favor de la sociedad que a menudo eran muy difíciles de reembolsar; en algunas liquidaciones aparecen ya con el nombre de dentes dolents de rússesha. Estos débitos podían atribuirse a alguno de los socios y si éste conseguía cobrarlos podía considerar su producto como de su propiedad. Brea cedió al joven Ordano 1732 libras 19 sueldos y dinero de los créditos de la sociedad fundada en 1630, las cuales constituyeron el capital escriturado a nombre del referido Ordano en la compañía de 1634 (51). En 1648, cuando Onofre Piquer se retiró de la compañía que tenía formada con Joan Mathen y Ramon Roger, le fueron asignadas más de 6000 libras que diversos particulares debían a la sociedad; "los quals débits - puntualiza Joan Mathen que adquirió su participación en la sociedad - per pacte exprés de dita companya no estiga ni haja de estar de evictió a dit Piquer en fer-los verdaders ni bons, sino de manera que en dit memorial estan pintats com un sach de ossos". El resto que correspondía a Onofre Piquer - 3331 libras 8 sueldos dineros - sería pagado por Joan Mathen en un plazo de dos años, mediante cuatro pagas. Con esto Piquer quedaba libre de todas las obligaciones contraídas con la sociedad. (52). La morosidad era la inevitable secuela de estas liquidaciones, cuyas deudas se prolongaban indefinidamente.

He aquí otro ejemplo, entre los varios que se podrían escoger: una deuda de 230 doblas de oro, a favor de la viuda Oller por la cancelación de una compañía en noviembre de 1656

fué soldada en dos pagas, una en abril de 1657 y otra en mayo de 1660 (53).

La Inversión de capitales en el comercio

Analizados ya los aspectos técnicos y jurídicos de las sociedades mercantiles, podemos examinar la acumulación de capitales producida en torno de las mismas y la variación de su cuantía en el correr de los años. Se ha dicho ya al tratar genéricamente de las compañías mercantiles que la aportación de capitales era muy variable y que su importancia dependía de los fines propuestos a las mismas. Las sociedades dedicadas al comercio exterior - tanto de importación como de exportación - tenían un capital mucho mayor que las tiendas de telas destinadas estrictamente a la reventa local, o que las tabernas o los pequeños negocios. Será interesante examinar las vicisitudes sufridas por las empresas mercantiles durante los años de 1620 a 1670, período sacudido por guerras interiores y exteriores, y de hondos trastornos en la economía del país. Dada la falta, en la Cataluña del siglo XVII, de un capitalismo de tipo industrial puro, y los necesarios nexos de las empresas comerciales con la producción industrial, el examen del desenvolvimiento de estas empresas es el mejor medio de estudiar la actitud del capital ante las mutaciones de los tiempos. Empecemos, pues, marcando los hitos cronológicos que señalen - dentro del período convertido en campo de observación - los cambios de conjuntura y sus repercusiones sobre el capital.- Para ello contamos con los datos contenidos en la Serie Estadística VI que resume las condiciones en que fueron estipulados diversos contratos de sociedad. Tomando como base 47 de aquéllos contratos se observa para los referidos años la siguiente distribución de las empresas atendiendo al momento en que fueron creadas y al capital que reunían:

Años	Total	Capital en libras						Capital medio
		1 a 6000	6001 12000	12001 20000	20001 30000	30001 40000	+ 40000 50000	
1620-30	5	3		1	1			10700
1631-40	11	6	3		1	1	1	11073
1641-50	19	12	4	1	1			7371
1651-60	7	5	1	1				6171
1661-70	5	5						1470
Totales	47	31	8	3	3	1	1	--

Esta distribución de capitales dentro de ese ámbito cronológico puede obedecer a un azar de la documentación - siempre fragmentaria e insuficiente para aclarar con precisión estos problemas - pero puede ser también el resultado de unas circunstancias mucho más reales y objetivas: Si se otorga a la estadística anterior un mínimo de validez como reflejo de la variable importancia de los capitales empleados en las compañías comerciales durante los años 1620 a 1670, se podrá, quizás, señalar qué momentos fueron los de mayor inversión y en cuáles otros se produjo un desplazamiento del comercio activo. Con las reservas que merece una estadística de base tan reducida, puede apreciarse que en la década de 1630 a 1640 se hallan inscritas las sociedades con capital social mayor, mientras que las pequeñas compañías - que por su misma pequeñez son abundantes en todos los momentos del amplio período aparecen en una proporción menor que en cualquier decenio posterior. Para la década de 1640 a 1650, la documentación ofrece un número más alto de contratos, pero la cuantía de los capitales escriturados es más baja. Para el decenio de 1650-60, se acentúa todavía el descenso en los capitales invertidos. La media aritmética de los capitales inscritos en cada período decenal confirma las anteriores apreciaciones: entre la segunda y la cuarta década se ha producido un descenso que llega casi al cincuenta por ciento. Si se substituyen las cifras numéricas de la estadística por los nombres de las empresas que aquéllas representan, se observa que durante-

la época anterior a la Guerra de Cataluña los mayores capitales correspondían a compañías exportadoras - como la de Salvaterra - mientras que en el período siguiente las mayores inversiones las absorben las compañías importadoras, como las de - Aymerich-Ferriol, Borafull-Sarra y Bladó-Borrell. Esta simple observación apunta desde este terreno de las inversiones mercantiles al drenaje de metales producido después de 1640, y es a la vez síntoma claro de la dirección emprendida por la economía catalana durante los años de la ocupación francesa. No obstante, los resultados alcanzados serían insuficientes para llegar a una conclusión válida y a una sólida generalización, puesto que los datos son pocos y escasos. Pero como la tendencia que revelan coincide con cuánto ha descubierto la documentación histórica sobre las distintas fases del comerciobarcelonés, -- no será arriesgado afirmar que durante los decenios de 1640 a 1660 se produjo una refacción de capitales, manifiesta en el retroceso de las inversiones mercantiles en comparación con -- los decenios precedentes. Esta falta de capitales mal antiguo de la economía catalana, pero entonces mucho más sensible podría ser debida a múltiples causas. Figura entre ellas, el esfuerzo económico de Cataluña para mantenerse en pie de guerra, con la sangría de dinero implicada en las pagas al ejército -- y en el aprovisionamiento de armas y municiones; la financiación de la guerra apartó del comercio un buen número de capitales. Asimismo, la ruptura de relaciones con Italia y la pérdida de los mercados tradicionales de Sicilia, Nápoles y Cerdeña como resultado de la guerra, provocaron una paralización de -- los negocios que fué causa de que muchos capitales quedaran -- vacantes e improductivos. Conyugaron, también, los desórdenes monetarios de aquellos años que llevaron a una ocultación o acaparamiento de mercancías y a una supresión de ventas por no recibir moneda depreciada, estimulando en cambio una estéril -- tesaurización de la moneda sana 54. Las frecuentes compras de-

fincas rústicas constataadas en estos años y realizadas precisamente por muchos de los comerciantes que figuraban como capitalistas de notables empresas, induce a pensar en una evasión de capitales al campo donde buscarían, con la adquisición de fincas rústicas, una seguridad mayor y, posiblemente, unos rendimientos superiores a los que ofrecía en aquel momento la actividad mercantil 55.

Por desgracia, la documentación no ofrece ejemplos — bastante continuos para poder apreciar el detalle y con el rigor deseable esta disminución en los rendimientos comerciales — durante los años de la guerra y de la postguerra. Las empresas exportadoras sufrían ya un rudo golpe con la entrada de Francia en la guerra de los Treinta Años: la compañía de Salvi Rocafort que en 1634 exportaba por un valor de 84.350 ducados, — pasó a los 40.000 en 1635 y 1636, bajó hasta los 35.212 en 1637 y se mantuvo entre los 50.000 y 70.000 hasta 1639. La revolución catalana produjo un verdadero colapso en sus exportaciones: un solo envío de 4.400 ducados en 1640 y cese absoluto después de esta fecha 56. Las consecuencias operadas sobre los beneficios comerciales por esta paralización del comercio debieron ser muy graves, pero son imposibles de valorar con exactitud debido a la falta de documentos contables y administrativos de aquellas empresas. Por esta razón, no hay manera de seguir paso a paso — los vaivenes económicos de una empresa durante un periodo largo. Es más: incluso el rendimiento de los capitales en un momento — dado es difícil de averiguar, pues contamos tan sólo con dos liquidaciones de compañía en las cuales figure el correspondiente reparto de beneficios. Tal pobreza documental impide toda generalización, ya que es evidente que las varias empresas podían — alcanzar unos beneficios de proporciones muy distintas entre sí. Veamos, no obstante, cuáles fueron los rendimientos del capital en los dos casos ofrecidos por la documentación. Cuando, en — 1648, Onofre Piquer vendió su participación en la tienda de te-

las a su compañero Joan Matheu, la compañía fué cancelada de la forma siguiente: el capital de Piquer sumaba 8076 libras-6 sueldos 10 dineros; los beneficios correspondientes al Cigno 1644-46 ascendían a 4398 libras 9 sueldos 11 dineros, a las cuales se añadieron otras 1000 libras más en concepto -- de ganancias para los años 1647 y 1648. Tales cantidades indican que los capitales invertidos en la compañía rindieron, durante los cuatro años de su duración, un interés anual del 16'5 por ciento, (57). La misma compañía fué luego continuada por Joan Matheu Mascaró, Jaime Falguera, Joan Matheu y -- Ramón Roger. A la muerte de este último se liquidó la sociedad resultando que el capital invertido por Roger en 1648 -- era de 9788 libras 8 sueldos 10 dineros, y los beneficios que correspondían a este capital durante el quinquenio comprendido entre 1648 y 1652 fueron estimados en 10.133 libras 10 -- sueldos 7 dineros; es decir, las ganancias fueron durante todo aquel tiempo de un orden del 103 por ciento, que reducido a un interés anual representa un 20'6 por ciento (58). Tales fueron los rendimientos en una y otra sociedad. La falta de datos para comparar con otros estos resultados, dificulta toda valoración sobre la importancia de aquéllos intereses. Además, la variedad de capitulaciones sobre los gastos que podían correr a cargo de las compañías -- manutención de empleados, salarios de los administradores, alquiler de los inmuebles, etc. -- afectaban diversamente el capítulo de beneficios. A pesar de estas reservas, si se tiene en cuenta que el interés mercantil practicado en Cataluña durante esta época era del 10 por ciento, quizás pueda considerarse que el de las citadas empresas era un interés normal, puesto que para obtener menos de un 10 por ciento no era necesario arriesgar el capital, ni formar ninguna compañía para dedicarse activa y personalmente al negocio, porque ya los préstamos corrientes garantizaban -- este rendimiento. Más de un 20 por ciento anual, lo obtendrían

posiblemente las compañías durante un ejercicio afortunado, - pero con dificultad se alcanzaría este porcentaje como término medio durante un período largo. Por otro lado, los intereses tenían que ser crecidos pues el capital era escaso y los riesgos a que se exponían los capitalistas para hacerlo rendir eran muchos e insoslayables.

Una manera no tan precisa, pero, sin duda, buena para seguir la marcha de determinadas empresas, es la observación de las ampliaciones del capital efectuadas alguna vez al prorrogarse la compañía para un nuevo período. Según datos contenidos en la serie Estadística VI las siguientes compañías tenían escriturados estos respectivos capitales en cada uno de estos años:

Razón social	Año y capital social	Aumento	
Rocafort-Housich	1630		
	28.417 libras	51.622 libras	81%
Bres-Ordano	1634	1639	
	8.000 libras	12.000 libras	50%
Lladó Borrell	1637	1642	
	28.500 libras	32.000 libras	12%
Aymerich-Perriol	1644	1649	
	4.000 libras	24.450 libras	535%

Hay varias notas comunes a todas estas compañías, que confieren a los datos precitados una mayor eficacia para su comparación: las fechas de los dos contratos comprenden en cada compañía un período de cinco años, y en cualquiera de los dos momentos aparecen las empresas con las mismas personas en su seno y con igual número de socios. Es decir, tales ampliaciones de capital no eran en ningún caso el resultado de una afluencia de capital ajeno o exterior, sino procedente de los propios miembros de la empresa, y por lo tanto es presumible que las referidas ampliaciones fuesen una capitalización de los beneficios o de una parte de los mismos - que se invertían de nuevo en la compañía.

Estos escasos datos - siempre escasos pero siempre - coincidentes, en líneas generales - permiten constatar que las compañías que aumentaron su capital en mayor proporción fueron las más antiguas, con la excepción de la de Aymerich-Perriol, - notamente beneficiada por las circunstancias económicas imperantes en Cataluña durante la ocupación francesa (59). y cuya ampliación de capital obtendría una mengua considerable si se tuviera en cuenta la devaluación de la moneda entre 1644- y 1649 (60). La disminución observada en las ampliaciones de capital siguiendo un orden cronológico no puede ser casual: quiza los objetivos que tenía cada una de las compañías y la relación de los mismos con el momento en que fué prorrogada, ayúden a comprender la razón. La de Salvi Rocafort, exportadora - y especialista en el comercio con Sicilia, comprende los años de 1630a 1636, época de paz en el Mediterráneo, claramente favorecedora de las corrientes tradicionales del comercio. Durante dichos años Salvi Rocafort no sólo casi dobló el capital de compañía sino que además adquirió importantes bienes raíces. - Pero a partir, precisamente, de 1636 la nueva coyuntura perjudicó en gran manera a la sociedad. (61). La de los genoveses - Brea-Ordano, era una compañía dedicada tanto a la importación - como a la exportación, y entre los años de su actuación - aunque prósperos - figuran ya ciertas dificultades derivadas de - la entrada de Francia en la guerra contra España (62). La compañía Lladó-Borrell dedicada al comercio con Italia, sucesora de otra compañía más antigua que al ser prorrogada en 1637 aumentó su capital en una proporción superior a la de la prórroga de 1642 no sólo recibió los golpes de la guerra hispano-francesa sino la tremenda convulsión económica de la Guerra de los Segadores. (63). Su aumento del 12 por ciento habida cuenta de - estas circunstancias y de los aumentos experimentados por las - otras compañías - revela más que un progreso un estancamiento - económico. Tal ampliación sugiere las siguientes posibilidades:

o los beneficios de esta compañía fueron realmente menores — que los de las demás empresas — como resultado de la guerra y de acuerdo con lo ya observado como tendencia general — o sólo fueron capitalizados una parte de los mismos. En este último caso, una porción de las ganancias debió buscar su inversión fuera del comercio activo, práctica que ha sido señalado también como característica de los años de la guerra y la postguerra. En resumen, pues, las ampliaciones de capitales de varias compañías permiten constatar unas tendencias iguales y — sincrónicas a las observadas en el examen de las empresas — atendiendo al momento en que fueron creadas y al capital que reunían.

Queda, finalmente, por observar si entre los comerciantes barceloneses se tendía a la concentración de su respectivo capital en una sola empresa, o si por el contrario se buscaba dispersar el mismo en múltiples empresas para evitar que un riesgo determinado afectara a todo el capital. La documentación ofrece casos de una y otra manera de proceder. Mientras los Rocafort, los Lladó, los Brea acumulan su capital y su actividad en una sola empresa, Claresvalls, Aymerich, Joan Martín y otros muchos, son capitalistas de varias sociedades a la vez, y emplearon, además, buenas sumas en el armamento de buques, en los arriendos de derechos municipales o en la adquisición de inmuebles y fincas rústicas. Baltasar Aymerich, ejemplo muy notable de dispersión de capitales, a pesar de tener empleadas 12.750 libras en la compañía de su cuñado Joan Ferriol, participó simultáneamente en la sociedad de Roig y Oliver para proveer de trigo a la villa de Mataró, invirtió 4.500 libras tornesas en la compañía de Jaume Cortada para traficar con Marsella, era el capitalista de una refinería de azúcar que funcionaba en Mataró empleó 1000 libras en la tienda de cordonería de Joan Rata, y era además paragoner de numerosas embarcaciones tanto francesas como catalanas (64.)

CAPITULO II.

El Capital y la Industria.

Durante el siglo XVII no puede hablarse de un capitalismo industrial en Cataluña. Este no existió hasta mediados del siglo siguiente con la implantación de las fábricas de indianas e hilaturas de algodón, cuyos sistemas de producción, organización laboral y localización fabril están ya dentro de las características de la industria capitalista. Hasta aquellas fechas el capitalismo catalán era casi exclusivamente mercantil, y si en ciertos casos se ocupó también de la producción de manufacturas fué de modo esporádico y más para asegurarse el acopio de determinados artículos que para invertir capitales en la industria. La forma de producción era totalmente artesanal y familiar. Algunos artículos - principalmente los del ramo textil - permitían también ser confeccionados en las casas de labranza, durante las épocas del año de poco trabajo agrícola. El binomio tejedor-campesino se daba con frecuencia por todo el país y esta actividad complementaria dió estabilidad a la clase artesanal y mayor riqueza a la clase labradora. De ellos decía en 1690 el jesuita Pere Gil que "de ordinari, encara que no sian molt rics, passen honrredament la vida" (1). La industria de la seda empleaba a numerosas mujeres en las ciudades y villas. Las 106 cofradías existentes en Cataluña dedicadas a tal industria daban trabajo a 7000 u 8000 de ellas (2). Pero la producción más importante procedía del trabajo artesano, realizado en los pequeños talleres familiares que cuando reunían mayor número de personal contaban con el dueño o maestro, dos o tres oficiales y otros tantos aprendices. Con tal sistema de producción, en la edad de oro gremial, las relaciones entre la industria y el capital - personificado por las sociedades mercantiles o por los hombres de negocio no podían tener la misma intimidad que tenían las del capital con el co-

mercado o con la inversión inmobiliaria. No obstante, la propia existencia del trabajo artesano dependía en gran parte de las posibilidades de exportación de manufacturas al extranjero o de su redistribución en el mercado interior, misiones específicas de las empresas comerciales. Cuando desaparecían estas dos posibilidades, cesaba la demanda de producción. -- Por otro lado, sin una existencia asegurada de productos era imposible que los mercaderes pudieran hacer frente a las necesidades del mercado. De ahí que entre el mundo artesanal y el capitalista y mercantil se estableciera un nexo imprescindible que solía estar formado por los contratos de sociedad comanditaria, las ventas de materias primas con encargo de producir manufacturas, y los contratos a destajo o a preu fait. Examinemos cada una de estas tres formas y analicemos su función económica y sus consecuencias sociales.

Contratos industriales de sociedad.

Si la constitución de sociedades mercantiles era -- frecuente no ocurre igual respecto a las sociedades con fines industriales. La documentación recanida -- ciertamente abundante para examinar el funcionamiento de las empresas mercantiles y la cuantía de los capitales en ellas empleados ha sido -- mucho más escasa en cuanto a los contratos de producción. Esta sola constatación autoriza a afirmar que el empleo directo de capitales en la industria era poco practicado. Y no faltan razones históricas que lo expliquen: la estructura social de la época, con la existencia de gremios y cofradías que se interponían entre el capital y el trabajo, lo impedía.

Los dos únicos contratos -- de importancia económica -- mínima que han llegado hasta nosotros son dos contratos comanditarios, cuyas características técnico-jurídicas son en todo análogas a los contratos de sociedad mercantil, excepto en el tipo de obligaciones del socio activo que ahora son especifi-

osamente industriales. Una de estas escrituras de compañía, fechada en 1634, se refiere a una fábrica de tintes, en la cual intervenía como capitalista el mercader genovés Jacobo Rabella, y como industrial el tinturero Baltasar Ferrer; Rabella cedía al artesano todos los utensilios necesarios, le proporcionaba los tintes y los paños para teñir, y pagaba el alquiler del inmueble; Ferrer no aportaba otra cosa que su trabajo que debía ser aplicado exclusivamente en provecho de la compañía percibiendo por ello un cuarto de los beneficios; la duración de la sociedad estaba prevista para cuatro años (3). Otro contrato de sociedad con miras a la producción de manufacturas es del año 1663, y aparece firmado por Joseph Mathen, tendero de telas, y Francesch Bosch, platero; el objeto de la sociedad era la "Fábrica y manifiatura de galons de or y plata"; el platero se obligaba a confeccionar por cuenta de la compañía tantas puntas y galones de oro y plata como fuesen necesarios el precio de 24 sueldos la onza de puntas de plata y al de 26 sueldos la de puntas de plata y oro; el tendero de telas llevaba la administración de la sociedad que debía expirar al cabo de cuatro años y cuyos beneficios tenían que ser distribuidos en dos partes iguales (4). En ninguno de los dos casos se señala capital social, y por lo tanto el volumen de negocio de ambas compañías tendría como límite las posibilidades de producción de los respectivos artesanos.

El suministro de materias primas a los artesanos.

Se decía a principios del siglo XVII que había dos clases de peñales: los que compraban directamente la lana en Aragón o Castilla, y los que tenían que recurrir a dichos importadores para proveerse de las materias primas para su industria. Los primeros "guanyan molt y en breu temps se fan ríchs, perquè guayan en tot"; los segundos, en cambio, "compran la llana cara, guayan poc y, de ordinari, o son pobres o no son ríchs, sinó de una mediana manera de vida" (5). Lo que ocurría

ocurría igual en otros campos de la producción. Este suministro de materias primas podía tener dos formas: la pura y simple venta, o la venta con obligación por parte del comprador de pagar en manufactura. La función de mayorista estaba reservada a unos pocos artesanos, pero era actividad corriente entre los mercaderes y negociantes. Por medio de estos últimos se establecía el necesario nexo entre el comercio y la producción, entre el capital y el trabajo. Los hombres de negocio dedicados a la exportación aprovechaban el retorno de sus capitales y de las embarcaciones fletadas para adquirir, además de las manufacturas extranjeras, seda o lana en bruto, materias tintóreas, cobre, estaño, y otros productos necesarios para la industria local. Asimismo, la riqueza que poseían les permitía acaparar estas materias primas y especular con la necesidad de los artesanos. Los más potentes comerciantes de la época aparecen dedicados a suministros de tal naturaleza, como los de materias tintóreas full, practicados por Matias Villar y Bel-tasar Aymerich (6), de cobre, por Pelegró Berardo y Joan Martín (7), de espartería, lana y vitrificables, realizados por Aloy Roca, Bernat Planas Valentí Macià, Jayme de Negro, Joseph Galí Francesch Fons y muchos otros más (8). No obstante, mayor interés ofrecen las ventas efectuadas por estos mismos comerciantes en las que se convenía el pago mediante la entrega de manufacturas. Tales ventas referidas especialmente a la lana fueron practicadas en gran escala por mercaderes especialistas en la exportación de paños, que se aseguraban así una provisión de manufacturas a un precio más barato. Vemos, por ejemplo, como el mercader Valentí Macià, efectuaba estas operaciones de la siguiente forma: el 22 de junio de 1630 vendió 10 sacas de lana aragonesa al pelaire Pau Esteve, de Caldes de Montbau, al precio de 29 libras 10 sueldos cada una, con la condición de que hiciera 8 piezas de paños vintidosena, al precio de 40 sueldos la cana; el libramiento de la manufactu-

ra debía hacerse en dos entregas: la mitad por todo el mes de Septiembre y el resto antes de Navidad; del pago de dichos paños serían deducidas 40 libras por pieza hasta que fuesen saldadas las 295 libras a qué ascendía el valor de la lana suministrada; los paños debían ser medidos y visurados a uso de la Lonje del Mar de Barcelona. En los numerosos contratos de este tipo que Maciá firmó durante aquéllos meses se estipulaba la entrega de paños de diversas calidades: setzens, vintiquatrezens, y de los más variados colores: azules, tonados, color de rey, ala de cuervo, color de Caldes, imperiales, Leonados, encarnados, etc. (9). En condiciones parecidas aparecen como proveedores por lana Aloy Roca, Onofre Massanes, Joan Esteve Joan Llinás, Joan Grollet y Francesch Fons (10).

El mercader Francesch Fons ofrece un caso particular de esta clase de suministros, que posiblemente era practicado con igual frecuencia que los ejemplos descritos. En 1637, Fons se concertó con los pelaires de Sabadell, Joan Pujadas y Pere Salvany, "sobre la fábrica de draperia". Los artesanos deberían confeccionar tantos paños vintidogens y vintiquatrezens de 32 ~~paños~~ como permitiese el suministro de lanas efectuado por el mercader Fons, sin que pudiesen dedicarse a trabajar por cuenta propia o de otra persona, bajo pena de 5 libras por cada paño fabricado. Fons tenía que entregar, además de la lana, el dinero necesario para la total fabricación de dichos paños, pagando el trabajo a razón de 30 reales por pieza. El transporte a Barcelona iba a cargo del mercader, ya que los artesanos "tant solament y han de posar los treballs en fabricar aquells". Fons llevaba las cuentas de la lana entregada y de los paños recibidos, y los libros de tal administración deberían tener la misma validez que un documento público (11). En este caso no se trata de una venta con encargo de elaborar la materia prima puesto que no se señala precio alguno a la lana suministrada: es la forma de trabajo llamado a mang o a domicilio, --

característica también del precapitalismo industrial.

Existían, asimismo, otras variantes en estas relaciones entre la producción y el comercio, consistentes en la fábrica de manufacturas como satisfacción de unas deudas contraídas por los artesanos por el recibo anticipado de dinero o de productos ajenos a la producción artesana, como por ejemplo el trigo. Esta clase de relaciones que posiblemente resultaban aún más onerosas para los operarios - aparecen practicadas con frecuencia por el mercader Andreu Valls. He aquí un ejemplo de lo que este comerciante practicó repetidamente en 1633: el 9 de Junio hizo firmar deudor de 335 libras 12 sueldos al pelaire de Galden, Benot Real, por la entrega de 36 charteras de trigo a 21 reales cada una, más 50 libras que le había anticipado. El pelaire tenía que fabricar 5 piezas de paños seizena "bons y rebadors, a ús y stíl de mercader", al precio de 36 sueldos la cana. La entrega de la manufactura debería hacerse en tres plazos: una pieza al firmarse la escritura, dos durante el mes de Julio y otras dos en Agosto (12). Otro ejemplo de préstamo con obligación de cancelar mediante la entrega de manufacturas nos lo dan Pere Morell, pelaire, y dos tejedores de estameñas. En Octubre de 1650 Morell prestó graciosamente 23 libras a los referidos artesanos, cuya devolución quedó convenida para las Carnestolendas de 1651 con los siguientes términos: "que de la feyna que dit Morell los donará a fer, com és de teixir estamenys, se retindrà dit Morell 10 reals de cada peça de estamenya que quiscun d'ells haurà teixida, fins y tant sia íntegrament pagat y satisfet" (13). Esta forma debió ser empleada en los casos de insolvencia, habiendo recurrido a ella el genovés Pelegro Berardo para resarcirse de 856 libras que le debía el tinturero Melch r Valat, el cual tuvo que trabajar por cuenta de aquel mercader hasta la total extinción de la deuda (14).

Dada la importancia de la industria textil, los suministros de lana aparecen documentados con mayor profusión que los de otras materias primas, pero no fueron los únicos. Así, en 1640, el sillero Miguel Rufet concertó con dos zapateros - barceloneses la "fábrica de 500 pares de zapatos". El empresario proporcionó para ello 212 pieles de ternera valoradas - en 175 libras, con las cuales tenían que confeccionarse 100 - pares de zapatos de 8 y 12 puntos, y 400 de 7, 9 10 y 11 puntos, la mitad con tres suelas y la otra mitad con cuatro. El plazo de entrega era de dos meses y medio. Rufet anticipó, - además, la cantidad de 60 libras, a cuenta del trabajo de los zapateros, los cuales deberían cobrar 6 reales por cada par, - "ans ab altres", sin distinción de clases ni medidas (15).

El ramo de la tonelería - que con la exportación viñica debería pronto alcanzar un auge extraordinario - ofrece también otro ejemplo de esta clase de contratos. En 1644 el negociante Joan Oller convino con dos toneleros la construcción de 100 unidades de tres cargas. La madera necesaria tenía que ser suministrada enteramente por Oller - excepto los arcos - , pero el transporte desde Blanes o cualquier otro punto de la costa a Barcelona corría a cargo de los artesanos. - Joan Oller debería ceder las dueles al precio que le costaran, de lo cual "ne hage de ésser cregut de sa simple paraula e de son simple jurament, sens altre género de prova demanat ni request". El precio a qué serían pagados los toneles era de 4 libras por unidad (16).

Es evidente que tales formas de producción se prestaban a extorsiones y abusos por parte de los mercaderes, acaparadores de materias primas y especuladores con la necesidad de los artesanos. Ellos imponían el precio de la lana que suministraban y el de las manufacturas que recibían. Tan extendido - debió ser el asabellament de la lana y la práctica del suministro "ab retorn de draps" y tan duras las condiciones en ellos

implicadas, que el doncel Francesch Salar pudo decir, en -- 1620, que la apremiante necesidad de los artesanos les llevaría incluso a aceptar unas condiciones de trabajo peores todavía (17). En la misma fecha, Narciso Peralta acusa en especial a los extranjeros de tales especulaciones, diciendo que los tejedores no tienen lana con que trabajar son víctimas de la codicia de los mercaderes extranjeros, sobre todo genoveses (18).

Por estas razones procuraron los Gremios y Cofradías interponerse entre sus asociados y los mercaderes, cuidando que los artesanos no cayeran en la necesidad, tasando el precio de la lana y limitando los encargos que cada uno podía recibir de los comerciantes con el fin de repartir el trabajo y evitar los acaparamientos y la opresión de los más humildes. (19). Como observó Capmany, aquellas corporaciones laborales "hacían con ventaja y oportunidades los acopios de las primeras materias, proveían a las necesidades de sus maestros y adelantaban y daban a sus individuos que carecían de tiempo o fondos para hacer tales anticipaciones por su cuenta (20). En Tarrasa y Sabadell - ya entonces centros manufactureros de importancia - las Cofradías de Pelaires hicieron frecuentes envíos directos de paños a Sicilia (21). en algunos de los cuales intervinieron como síndicos los mercaderes barceloneses Nayme de Negro y Valentí Maciá (22). Pero esta forma cooperativa no alcanzó el resultado que era de esperar, pues en algunas expediciones se perdió dinero. De modo parecido, para evitar el negocio de los mercaderes intermediarios, los pelaires de Tarrasa fundaron, en 1611, una botiga de guarda, donde mediante el anticipo de alguna cantidad en metálico iban depositando las manufacturas que elaboraban. No obstante, como la creación de esta tienda obligó a la Cofradía a tomar prestadas ciertas cantidades por las que debía pagar un interés del 5 por ciento, y los artículos no alcanzaron --

la salida deseada, la botiga tuvo que ser cerrada en 1620 (23). También, en 1703, los pelaires sabadellenses abrieron una de estas tiendas en Barcelona, sin que los resultados obtenidos fuesen muy satisfactorios (24). Todos estos frustrados intentos cooperativos del artesanado textil subrayan la importancia de la intervención capitalista comercial en la producción de manufacturas.

Contratos de destajo.

El artesanado podía proveer directamente al consumidor ya que el pequeño taller era con frecuencia tienda el mismo tiempo. Pero esta clase de ventas, por muy grande que fuese su volumen, carece de interés a la hora de estudiar las relaciones entre el capital y la producción. Estas se establecían mediante los contratos a destajo que juntamente con las formas de relación ya examinadas constituían la manera normal con que el comercio se abastecía de productos manufacturados. El negociante exportador o distribuidor interesado en la adquisición de un determinado artículo convenía su fabricación con uno o varios artesanos, a un precio fijo y a un plazo de entrega establecido. Tal es el contrato a destajo o a pre. fet- del cual la documentación notarial ofrece abundantes ejemplos. He aquí algunos de ellos referentes a distintos ramos de la producción industrial: en 1633, un pelaire y un maestro albañil contratan por un año los servicios de un labrador de Pallgjá para arrancar yeso de una cantera de aquella localidad, del que hacía gran consumo la albañilería barcelonesa. Para ello los empresarios prestaban los utensilios necesarios y pagaban al labrador 6 libras 10 sueldos cada mes; éste se obligaba a proporcionar yeso suficiente para cargar cada día cuatro animales, y en caso de no tener tal cantidad preparada se comprometía a pagar diariamente 1 libra 4 sueldos para compensar a los empresarios de la inacción en qué quedaban reducidas las

bestias de carga (25).

De la fabricación de ruedas de molino - de las que se exportaban - existen varios ejemplos de producción a destajo. En 1637 Aloy Roca concertó la construcción de 9 --
ruedas con la Cofradía de los Moleros de Barcelona (26). --
Otras veces la relación se establecía directamente entre --
los productores y el empresario, sin intervención de la Co--
fradía: en 1655, por ejemplo, el molero Francesch Pou ven--
dió al francés Baltasar Aymerich todas las ruedas que tallar--
a de la cantera de Montjuic que aquél tenía arrendada al --
Bachiller Isidro Gelabert. Esta venta en exclusiva tenía co--
mo límite temporal la fecha de expiración del arriendo (13--
de Septiembre de 1658) y se hizo con las condiciones siguien--
tes: Francesch Pou tenía prohibida de manera absoluta la --
venta de ruedas de molino a otra persona; Aymerich anticipa--
ba 110 libras a cuenta de las ruedas que recibiría, las --
cuales serían pagadas a 14 libras las de 7½ palmos y a 10 li--
bras las de 6½; las fluctuaciones en el valor de la moneda obli--
gaban a precisar que el pago se haría "tot ab la moneda co--
rrent ciutat". En 1657, después de un breve litigio entre am--
bos contratantes, se pasaron cuentas y se señaló un crédito--
a favor del comerciante Aymerich de 920 libras más 27 ruedas
de 7½ palmos (27).

Durante los años de la guerra, la producción de ar--
mas y material bélico fué causa de que se estipularan varios
contratos con herreros, cerrajeros, armeros y demás artesa--
nos dedicados a esta clase de industrias. El 15 de Julio de--
1647, el nizado Joan Martin - polifacético hombre de nego--
cios - mandó a cuatro herreros de Barcelona consttuir 1000 --
picos y otras tantas palas, pagándolos indistintamente al --
precio de 14 sueldos por pieza; el 1º de Agosto se concertó--
también con diversos carreteros de la ciudad para la construg--
ción de 20 carretas con destino al ejército francés, diez de--

Las cuales eran para el transporte de balas y granadas y otras cosas de estructura ordinaria; el precio señalado era de 18 libras cada una; Joan Martín pagó un tercio del valor total al firmar el contrato y prometió pagar el resto a medida que recibiera los vehículos (28). De modo parecido y para iguales fines, el cerrajero barcelonés Joan Tallada --contrató a dos sanzoners de Ripoll -- notable centro metalúrgico en aquella época -- para la construcción de 200 cerrojos de espingarda y 200 tornillos para la culata de los migmos; el precio convenido era de 14 sueldos por cada pany_x-saragol; Joan Talla entregó a cuenta 100 libras de moneda barcelonesa (29).

Parecidos contratos se estipulaban en las obras de albañilerías en los asientos de viveres o jarcia para las galeras, en la construcción o reparación de buques, en la confección de joyas y en toda clase de trabajos manuales, tanto de tipo industrial como artístico. Por su interés como ejemplo de producción en serie de obras de arte merece ser citado el convenio firmado el 7 de Diciembre de 1638 entre el negociante Pere Miguel Pomar y el Pintor Vicens Ascha. El artista se comprometió a pintar 24 cuadros "al oli de la figura del Ninyo Dormido, conforme y de la manera ése lo original que vós dit Pomar me haven entregat"; el plazo de entrega terminaba el primer día de la cuaresma del año 1639; entre las condiciones fijadas se establecía el precio de 9 reales de plata por cada cuadro, pero el negociante Pomar tenía que poner la tela y hacer un anticipo de 2 libras 12 sueldos; por su parte Ascha se comprometió a "no traure en lo encant públich ni vendre ningún cuadro conforme lo dalt dit original a ninguna persona o personas que primer no us haja lliurat los dalt dita 24 cuadros"; por fin, se establecía una multa de 5 libras a pagar por quien incumpliera lo pactado (30).

LA INVERSION DE CAPITALS EN FINCAS

Simultáneas a sus negocios o al inicio de su retirada de los mismos, los comerciantes barceloneses efectuaron inversiones de capitales en fincas rústicas y urbanas. El deseo de encontrar una mayor seguridad para el dinero adquirido en el comercio y las exigencias de tipo social que requerían de la ostentación burguesa el poseer una torre y unas parcelas de tierra en las afueras de la ciudad, fueron los grandes vehículos de esta clase de inversiones. Cuando el cronista contemporáneo Miguel Parets explica las razones económicas del desastroso fin de ca familia Santgenís, dice que la causa de sus desgracias fué la rapidez con que habían acumulado su riqueza y el tener todos sus bienes empleados en los negocios y no en fincas (1). La tendencia a retirar del negocio activo una parte del capital para emplearlo en la adquisición de inmuebles y fincas rústicas ha sido señalada ya por Braudel quien ve en esta clase de inversiones una de las causas de la decadencia mercantil de Barcelona (2). De todas formas, aunque sea cierto que el comercio activo se veía privado de estos capitales y de los que se invertían en las rentas públicas, es cierto también que la compra de fincas rústicas implicó una mejora para las tierras del Llano de llobregat y de los términos más cercanos del Mareno. Al cabo de algún tiempo esta mejora tuvo que repercutir favorablemente sobre la economía catalana. Resultado de tales inversiones fueron una nueva roturación de tierras, un progreso en los cultivos y una mayor producción agrícola, cuya saturación en el mercado interior provocó, a la larga, una búsqueda de mercados en el extranjero. Al exportarse dichos géneros se produjo una nueva acumulación de capital que fué la base indispensable para nuevas empresas de tipo industrial a las que cataluña se lanzó durante la centuria siguiente.

La compra de inmuebles en la ciudad.

A mediados del siglo XVII parece que los grandes propietarios del suelo barcelonés eran la Iglesia, la nobleza y la burguesía, y que en-

general las transferencias de propiedad operadas en aquella época se hicieron a costa de la nobleza y en beneficio de los burgueses y del clero. La Iglesia poseía una propiedad inmobiliaria muy vasta: en 1633 existían en el recinto de la ciudad 7 parroquias y 25 conventos (3); en 1662 la sola parroquia del Pino tenía dentro de sus límites 17 conventos, 3 iglesias particulares, 6 hospitales, 6 colegios y 6 g ratorios (4). Todos los intentos de erección de nuevas casas de religiosos fueron obstaculizados por el Municipio, alegando que la propiedad de los conventos y de las parroquias absorbía ya una gran parte de la extensión urbana, en perjuicio de los habitantes y del bien público (5).

Respecto a la burguesía la documentación notarial evidencia que eran muchos los comerciantes que además de poseer la casa donde vivían eran propietarios de otros inmuebles en la ciudad de Barcelona. En ciertos casos, tales propiedades no eran el resultado de una inversión reciente sino que procedían de la herencia familiar, constituida por pasadas generaciones entre las cuales había ya cundido la costumbre de garantizar parte del capital con la adquisición de inmuebles. Entre los mercaderes de mayor tradición se observa muy a menudo esta posesión de fincas urbanas transmitida por herencia. Rafael Ferran, por ejemplo, poseía varias casas en la calle Ancha y en la calle Fla-saders (6). Hierónim Matalí, era propietario de una casa en la calle de Oliver (7). Pau Bonadona era dueño de una tienda en el Pla d'En Muli, de dos casas en la Plaza del Born y de una en la calle de Corretgor (8). Dimas Pobra, el doncel de ascendencia mercantil, poseía por derecho propio o como usufructuario de los bienes de su esposa diversas casas en la calle de la Font de Sant Just y otras cerca de la capilla de Nuestra Señora del Socorro (9). La familia Resplans era propietaria de varios inmuebles en las calles de Montcada y de Claret (10). El ciudadano honrado Jaime Bru, Francesch Fons y Bernat Corts, eran dueños de varias casas sitas en la Plazuela de los Sombrereros y en las calles de la Palma y de Boixadors (11). Todos ellos pertenecían a la aristocracia mercantil, y es muy posible que tales propiedades formasen parte de un patrimonio familiar antiguo. Otras veces,

EN CAMBIO, consta de una manera expresa que los inmuebles eran recién adquiridos por hombres de negocios que se hallaban en un momento de ascenso económico y social. Así, los inmuebles poseídos por Francesch Catá en la calle de Banyes Vells, y los de Joseph Miralles en las calles de Bonsire y de la Vidriería fueron comprados poco antes de 1631 y 1651 respectivamente. (12). En 1650 el tendero de telas Pere Bofarull compró a Micer Joseph Terras unas casas en la Plaza Nueva y calle de Boters valoradas en 3030 libras (1/). La documentación nos presenta a multitud de mercaderes, tenderos de telas, negociantes y demás hombres dedicados a la actividad mercantil que eran propietarios de diversos inmuebles, adquiridos sin duda durante su vida activa. -- Lluís Claresvalls, llegado a Barcelona como aprendiz antes de 1628, poseía al final de su vida varias casas en la calle de Bonsire y en la de la Argentería (14). El mercader, Pons Barrera, hijo de Llagostera, poseía en 1630 una casa en la Plaza de Marquilles (15). Los negociantes Ramón Blancafort y Joseph Porciá eran dueños de varios inmuebles en las calles Nueva del Mill y de Escudillers (16). Los tenderos de telas Joseph Bofarull y Joan Batheu Mascardé se hicieron dueños de varios inmuebles en el Pl d' En Llull, Plaza del Born y calle del Cremat (17). El droguero Bernat Oliver poseía una casa en la Fustería Vella (18). El negociante y tabernero Jaume Manaut, oriundo de Solsona, adquirió también unos inmuebles en la calle de Corretger y en la de Flassaders (19). El corredor de oreja Joan Planes era propietario de unas casas en las calles de la Vidriería y de Bonsire (20). Todos estos ejemplos y muchos otros que se podían aducir prueban que la burguesía barcelonesa poseía una riqueza inmobiliaria considerable, de la cual participaban no sólo la aristocracia mercantil sino los hombres nuevos a quienes favorecía la fortuna.

Una parte de los inmuebles propiedad de la burguesía se destinaban a vivienda propia, pues debió ser indispensable para la reputación de hombre paciente o de familia bienestante ser propietario de la casa donde residía. Incluso entre los genoveses, tan recios a desviar capitales del negocio. Los mercaderes Palegre Berardo y Jayme de Negro fueron dueños de las casas donde vivían (21). Si se poseían también --

otros inmuebles - que merecen más la consideración de inversiones que las casas destinadas a residencia - se cedían a alquiler o se dedicaban a usos comerciales e industriales propios. Es difícil valorar de modo general la renta producida por estos alquileres, pues ello dependía de la situación de los inmuebles, de su estado y de sus características de construcción. Durante el decenio 1630-1640 - con precios estables y una moneda sana - una casa con una o dos puertas sita en las calles céntricas producía una renta anual de 40 a 50 libras. El alquiler subió durante los años de la guerra y de la postguerra, alcanzando hasta las 80 libras, cantidad rara vez pagada antes de 1640. Las casas con tienda en la planta baja pagaban un alquiler superior al de las demás; en 1638, una casa con tienda frente al edificio de la Lonja pagaba 80 libras al año (22). A su vez, el alquiler de las tiendas solas - sin derecho al resto de la edificación - era más alto que el de las viviendas, y su cuantía dependía aun más de la situación: una tienda sita en la Plazuela de los Sombrereros, alquilada en 1634 a un tabernero, pagaba un alquiler anual de 60 libras (23), mientras una botiga de sastre emplazada en el Pla d' En Llull pagaba en 1630 26 libras al año (24).

Las condiciones del alquiler se fijaban en escritura pública o quizá con igual frecuencia - en escritura privada. En tales contratos se establecía la forma de pago - en general por semestres adelantados "ad usum Barcinonae" - y la duración del alquiler. Esta era siempre limitada y el inquilino se obligaba a dejar expedito el inmueble a la expiración del contrato. El período que más corrientemente se establecía era el de cinco años, pero se alquilaban también por tres, dos y hasta por uno solo; en cambio, no ha aparecido ningún contrato que estableciera una duración superior a la de cinco años. El valor de estos alquileres se fijaba siempre en moneda barcelonesa; sólo durante la época de las alteraciones monetarias figuraba alguna vez fijado en moneda de oro o plata. El pago se hacía en moneda corriente o a través de los Bancos de la ciudad, sin que falte tampoco algún caso especial como el de Pelegre Berardo que alquiló por cinco años una casa a un corredor de oreja al precio de 50 libras anuales, -

pagaderas de la siguiente forma: 30 libras en moneda corriente y 20 libras en corredurías hechas por encargo del propietario o de sus herederos (25).

El precio de los inmuebles variaba infinitamente de acuerdo con su rentabilidad, su situación y según las cargas, censos y demás derechos que los gravaran. Una casa con una puerta situada en la calle de la Faja tenía, en 1649, un precio de 395 libras, pero dos censos que pesaban sobre la misma y los derechos de corretaje - 5 libras - elevaron el valor de la venta a 900 libras (26).

En la conservación, adecentamiento o decoración de estos inmuebles se invertían también algunas sumas. En la documentación notarial son numerosas las époues d'obres y los contratos a destajo con picapedreros, albañiles y carpinteros. A veces las obras respondían a necesidades de tipo profesional, como la construcción de un lagar para guardar aceite en la casa de la Devallada de Viladecols, por lo cual Pelegro Berardo pagó 200 libras (27). De modo parecido, Joan Pau Crejell, que en 1643 compró por 73 libras 18 sueldos 11 dineros la botica de Lluís Mariner, gastó en ella 258 libras 8 sueldos en 1651 (28). Otras veces las obras afectaban a la propia vivienda y al ornato de la misma. Así, en 1633, Antonio Moixiga pagó 134 libras por reformas realizadas en su casa de la calle de Montcada (29). En 1634 Don Jayne de Llordat mandó construir cuatro ventanas de piedra picada en su residencia de la calle de Jutglar que le costaron 33 libras más el transporte; otras obras de albañilería le costaron 91 libras 15 sueldos (30). Por los trabajos realizados durante los años 1645 a 1650 en su casa de la calle Baja de San Pedro, la esposa de Pau Palmases en ausencia de su marido - pagó 353 libras 13 sueldos y 2 dineros al maestro albañil, y 76 libras 6 sueldos al carpintero (31). Joseph Miralles pagó, en 1651, 527 libras 2 sueldos al albañil y 113 libras al carpintero por diversos trabajos efectuados en sus inmuebles de las calles de Bonaire y Vidriería adquiridos poco antes (32).

Los inventarios de los bienes de algunos de estos comerciantes atestiguan la riqueza convida en estas casas. En algunos de ellos aparecen numerosos objetos de oro y plata, tapices, obras de arte y muebles de gran valor (33). Un examen detenido de dichos bienes -

sería una interesante aportación al estudio de la vida burguesa y llevaría al mismo tiempo un pequeño capítulo de la historia del arte.

La adquisición de fincas rústicas.

De mucha mayor importancia que las compras de inmuebles urbanos fueron las inversiones de capitales hechas en fincas rústicas. La cuantía de tales inversiones respondía a la capacidad adquisitiva de los respectivos compradores y a tres tipos diferenciados de fincas rústicas. En primer lugar, las grandes posesiones tituladas, señoriales o baronales, adscritas muchas veces a un antiguo castillo con jurisdicción sobre uno o varios términos y lugares. Seguían en importancia las torres o fincas rústicas situadas en los alrededores de Barcelona, con una extensión de tierras más o menos vasta. Finalmente, se invertían también capitales en la compra de simples parcelas, diseminadas en las afueras de la ciudad o en los municipios circunvecinos. Aparte de la común finalidad de todas estas inversiones - buscar para los capitales una seguridad superior a la del negocio mercantil - cada una de ellas tendía a unos objetivos especiales. En las primeras se buscaba un título nobiliario, los honores de caballero, y con la entrada en la pequeña nobleza ciudadana la conversión en rentista mediante el cobro de los censos y demás derechos señoriales pagados por los cultivadores y habitantes de aquellas posesiones. Entre los compradores de fincas circunvecinas, el prurito de poseer una torre - lugar de solazamiento de la burguesía urbana - respondía tanto a una cuestión de prestigio y de ostentación como al deseo de explotar las tierras. Los comerciantes que adquirían huertos o parcelas de tierra, buscaban una inversión rentable y procurarse un abastecimiento seguro de productos agrícolas - cereales, legumbres y hortalizas, principalmente - con los cuales amortiguar las alteraciones de precio que a la menor escasez sufrían los géneros alimenticios en Barcelona. Naturalmente, los tres tipos de inversiones podían darse en una misma persona, como en el caso de Claresvalls, propietario de innumerables parcelas, dueño de una torre en San Martín de Provençals y de otra en Alella, convertido años después en señor de la Ba-

La adquisición de tierras tituladas significaba para muchos el cese en su actividad mercantil y era por lo tanto el último episodio de una vida económicamente activa. Entre los comerciantes que figuran en la Matrícula son varios los que documentalmente atestiguan este ascenso. En 1635, Salvi Rocafort, mercader en activo desde -- 1621, compró a los administradores del Hospital General de Barcelona, la Baronía de Vallvert, en la Veguería de Tárrega (35). Joseph Berart, mercader oriundo de Lérida, murió en 1658 siendo Barón de -- Eponellá (36). Francesch Argemir, probable calcetero en su origen, adquirió la Castellania de Papiol y el Señorío de Botarell (37). -- El negociante Francesch Cabanyes se hizo con la Baronía de Ilagostera, y el citado Claresvalls, antiguo tendero de telas, con la de Llorach (38). También entre los extranjeros afincados de una manera definitiva en el país cundió este deseo de ennoblecerse y de invertir capitales en tierras: Joan Martin, llegado a Barcelona en -- 1623, adquirió en 1648 la Baronía de Balsareny como cancelación de un crédito de 47.000 libras concedido al noble Don Francesch de Santoliment y Corbera; dos años después Don Joseph de Rajadell y de Graylles le vendió a carta de gracia y al precio de 9500 libras el Señorío de Viver (39). La constitución de patrimonios titulados era la meta ideal de la alta burguesía.

La adquisición de torres en las afueras de Barcelona venía a -- ser una réplica burguesa a quienes desertaban de la clase y se ennoblecían con la posesión de baronías y castells termenats. La costumbre de poseerlas y el afán de adquirirlas fué tan general entre los comerciantes pudientes que deben ser considerados como un rasgo peculiar de la mentalidad mercantil. Los lugares preferidos eran los más inmediatos a Barcelona: regadíos ribereños del Llobregat, hasta Corbera y Sant Boi, y terrenos vecinos de la ciudad hasta el Mareno. La falta de escrituras de compraventa de estas torres nos priva de una descripción detallada de las mismas y del momento preciso en que fueron compradas, detalle interesante desde el punto de vista biográfico. De todas formas, son muy abundantes los documentos que presen-

tan a estos comerciantes ya en posesión de tales fincas e interviniendo en actos contractuales referentes a su administración o explotación. En algunos casos los mismos contratos de arriendo o de aparcería contienen referencias del antiguo propietario o una noticia probatoria de que la expresada tierra era de posesión reciente para el actual dueño. Todo ello permite afirmar que los mercaderes, tenderos de telas, negociantes y drogueros compraban tierras siempre que la seguridad de sus capitales lo exigía o les atraía el gusto de poseerlas. Antes de 1645, por ejemplo, el mercader Ramón Roger compró por 3000 libras el Mas Riera de San Andrés de Palomar, propiedad de Joan Torres, Doctor en Filosofía (40). Otras referencias documentales nos prueban que Claresvalls adquirió una torre y heredad en A-lella - además de la que ya poseía en San Martín de Provensals - que había pertenecido al mercader Resplans (41). El negociante Francesch Cabanyes era propietario de una torre en Badalona, y hasta 1648 - fecha nada propicia para un especialista en el comercio con Andalucía y Canarias - lo fué del Mas Llopart o Mas Fábregas de Castellbisbal, vendido por 500 libras al vidriero Joseph Galí (42). El ciudadano honrado Pere Pau Ribas, oriundo de Vilafranca del Penedés, adquirió antes de 1637, una finca en Horta de cuya administración cuidaba su sobrino el mercader Joseph Riba (43). El negociante Joseph Porció era dueño de la torre de Santa Oliva, en la Parroquia de San Juan Despi (44). Dimes Pobla y su esposa Emerenciana Mitjavila poseían la heredad del Pomar, en Badalona y otras tierras en dicho término (45). El mercader Joan Matheu Mascaró tenía una torre en Tiana (46). Bernat Corts poseyó una finca en Sant Boi del Llobregat, llevada en administración directa por el propio mercader (47). Don Jayme de Ilordat, además de sus posesiones señoriales en Sallent, tenía varias fincas - en Santa Eulalia de Provensana y en el Prat del Llobregat (48). Entre los extranjeros, el nizardo Joan Martín, adquirió poco antes de 1648 una casa y heredad en San Julián de Abrera (49). La inversión de capitales en estas fincas no quedaba limitada a la simple compra, sino que se acompañaba en múltiples casos de amplias mejoras en la residencia de los dueños y en las dependencias destinadas a explotación agrícola.

La expresada torre de Ramón Roger en San Andrés de Palomar, adquirida por 3000 libras, fué incrementada en su valor por 4186 libras 15 sueldos y 3 dineros pagadas por obras, en 1650 (50). En 1655, Lluís Claresvalls pagó 346 libras por diversos trabajos efectuados en su torre de San Martín, y 1127 libras 13 sueldos y 6 dineros por los de Alella (51). En 1645 el negociante Joan Planes pagó 25 libras por varios jornales de albañil empleados en la edificación de algunas dependencias anejas a la torre que poseía en Santa Coloma de Gramenet; en 1649 hizo construir dos lagares de madera de roble en la bodega de dicha torre y una prensa valorada en 16 libras (52). Francesch Cabanyes, en 1635, gastó 236 libras 8 sueldos 6 dineros en diversas obras realizadas en su torre de Castellbisbal (53). Estas nuevas inversiones se hacían para aumentar la capacidad productiva o de explotación de las tierras o bien para adecentar y embellecer las residencias burguesas. En los contratos de masovería figuran referencias expresas de la parte de la casa que se reservaba el dueño como vivienda propia. Sus dueños procuraban dotar estas estancias de todas las comodidades ciudadanas y del ornato adecuado a su rango y a su riqueza. Varias de estas torres - como la de Francesch Oller, en San Andrés de Palomar (54) - tenían una capilla u oratorio particular, en cuyo adorno emplearon también algún dinero.

Estas torres representaban lo mejor de la propiedad burguesa, pero no la única. Los comerciantes de Barcelona adquirieron también un buen número de parcelas de tierra en las zonas colindantes o vecinas de la ciudad. Entre los propietarios de las mismas figuran muchos de los ya citados: Francesch Oller poseía tierras en Santa Coloma de Gramenet y una viña de 100 hombres de cavadura en Tiana; en 1648 compró en San Andrés de Palomar 3 mojadas de tierra que antes fueron bosque y entonces estaban plantadas de viña joven (55). Lluís Claresvalls, en 1656, compró al noble Don Vicens de Magarola una pieza de 16 hombres de cavadura en Alella, por 242 libras 10 sueldos, y 4 mojadas en Badalona y 2 en San Martín por un total de 475 libras; todas estas parcelas eran recién plantadas de viñas. En 1660 adquirió en Alella, por venta de Salvador Coll, labrador, 20 jornales de viñedo plantados quince años antes. Poseía, además, 6 mojadas de vi-

na en Horta, 4 de tierra campa extramuros de Barcelona, cerca de la Creu Vella, y varias parcelas en San Martin de Provensals, en la -- partida llamada Lo Teulat, cerca del Casalot d'En Aluges (56). Es -- posible que con tales adquisiciones buscarse redondear las heredades que ya tenia o que, por el contrario, después de una lenta sucesión en la compra de lotes de tierra adquiriese la torre o la mandase -- construir en el centro de sus posesiones. También Joseph Pinyana, -- el tortosino ya convertido en ciudadano honrado de Barcelona, compró a los herederos del mercader Resplans 2 mojadas de tierra y 30 jornales de bosque en Alella (57). La familia Padrosa de Sant Just -- Desvern vendió, poco antes de 1644, una pieza de tierra campa de 2 -- mojadas al mercader Miquel Joan Massana (58). En 1642 Bernat Sembert, el droguero cuyos hijos serían ciudadanos honrados, compró -- por 240 libras 7 cuartas de tierra en la partida llamada La Olivera en el término de Barcelona (59). El boticario Joan Pau Greixell pagó, en 1650, 35 libras e. la compra de un huerto en Barberá, cerca -- de la riera de Ripoll cuyas recientes inundaciones habían reducido -- su extensión a la mitad (60). El negociante y tabernero Jaume Manaut poseía también varias parcelas en el Clot y en San Martin de Pro -- vensals (61). Los ejemplos se podrían multiplicar indefinidamente, -- pero los enumerados bastan para demostrar que la compra y la pose -- sión de tierras -- ya sean predios reunidos alrededor de una torre -- o parcelas sueltas diseminadas en los términos vecinos de la ciudad -- fué un factor decisivo en el proceso de formación, consolidación o -- inmovilización de las fortunas burguesas. Se han podido citar pro -- piedades de viejos mercaderes -- como los Corts, Ginebrada y Resplans -- que quizás formaban parte de antiguos patrimonios, y se ha enumera -- do también las adquisiciones de bienes raíces hechas por comercian -- tes nuevos, de la potencia económica de un Claresvalls o de la me -- diocridad de un Manaut, negociante y tabernero. Veamos ahora cómo -- se explotaban las tierras y de qué forma se beneficiaban de sus -- -- rentas estos propietarios.

Las formas de explotación de las tierras que presenta la docu -- mentación de esta época son las siguientes: administración directa, -- arrendamiento a corto plazo y cesión enfitéutica. De la prime

ra forma - para la cual debían los propietarios reservar una parte de la extensión de las fincas - se encuentran algunos casos en la documentación. El mercader Barnat Certs, por ejemplo, administraba directamente su finca de Sant Boi del Llobregat (62). En abril de 1658, Lluís Claresvalls que dirigía la explotación de algunas de sus fincas, pagó 129 libras por 346 jornales de campesino empleados en la plantación de vinya en sus posesiones de Alella; ya el 7 de enero del mismo año había pagado 140 libras por 352 jornales dedicados a igual menester. En 1663, el mismo Claresvalls pagó 25 libras 9 sueldos a Matheu Comalada, campesino de Alella "per tota la feina que jo dit Comalada y los meus messos havem feta en la plantada de vinya feta en dos pessas de terra de las que vós dit Senyor Lluis Claresvalls tenia y possehia en lo terme de Alella" (63). Esta forma de llevar el gobierno de las tierras exigía un cuidado especial, y es lógico suponer que los comerciantes barceloneses que seguían atendiendo a sus negocios y actividades ciudadanas no solían administrar sus fincas de esta forma. Mucho más cómodo les resultaría cederlas a aparcería o arrendarlas a campesinos de la localidad y percibir las partes de frutos o el valor del arriendo sin ninguna preocupación más. De estas formas contractuales de explotación de la tierra existen innumerables escrituras en los Protocolos de la época.

La cesión a partes, que raramente se convenía para un período superior a los cinco años e inferior a los tres - consistía en repartir alicuotamente los frutos entre el propietario y el cultivador. Es difícil resumir las condiciones estipuladas en los contratos de aparcería, pues éstas dependían de un cúmulo de circunstancias de tipo contractual variables en cada caso. Para señalar los rasgos más comunes puede decirse que la parte reservada al propietario era una mitad en el vino, el aceite y la fruta; el trigo y los demás cereales se partían al cuarto o al quinto, y las legumbres oscilaban entre el cuarto y el octavo. Sobre los demás productos - que nos hablan de cultivos desaparecidos: azafrán, lino, cáñamo, bellotas - las oscilaciones son aún mayores. Confundido for-

almente con el contrato de aparcería existía el de masovería o colono, que añade al primero ciertas condiciones derivadas de la habitación que hace el colono o cultivador en la finca. Su duración temporal variaba también entre los tres y cinco años (64). Las obligaciones mutuas de los contratantes quedaban muy pormenorizadas, pues comprendían el consumo de verduras, paja y leña; la crianza de ganado y aves de corral; el abono de los suelos y la plantación de árboles; el pago de los impuestos, las condiciones de la vivienda y otras particularidades.

El alquiler de tierras o arriendo a tiempo fijo era también practicado. La duración del contrato era igual que en los anteriores casos. El pago del arriendo podía hacerse en especie — como el de una parcela de tierra cempa de 7 cuarteras por cinco cuarteras de trigo al año, firmado por Claresvalls en 1657 — y también en metálico. El precio en metálico del arriendo variaba según la calidad y extensión de las tierras y la situación monetaria del momento. Así, en 1633, Dimas Pebla arrienda una parcela de 3 cuarteras por 7 libras al año; en 1650 Baltasar Aymerich arrienda una extensión de 4 mojadas (o sea dos veces y media más grande que la anterior) por 70 libras anuales (65). Esta irregularidad y discrepancia en los cánones expresados en moneda barcelonesa se explica por la revolución inflacionista acaecida durante aquellos años. (66). Para evitar los efectos nocivos de la brusca desvalorización o del aumento de la moneda se señalaban condiciones expresas en los contratos. En 1656 el tendero de telas Joan Matheu Mascaro promete a su arrendatario que le pagará en doblas de oro, valoradas a razón de 32 reales cada dobla, los jornales que emplee en ciertos trabajos agrícolas (67). En cambio, en 1663, Lluís Claresvalls fija el precio anual de un arriendo de 3 cuarteras de tierra en San Martín de Provencals, en 4 libras 10 sueldos pagaderos "en moneda corrent de Barcelona, ço és lliura per lliura, munte o baxe lo valor de la moneda, axí de or y plata com de belló" (68). Sin embargo, lo más corriente era fijar el valor del arriendo en moneda barcelonesa sin ninguna condición más.

Se encuentran también algunos raros ejemplos de cesiones enfiteúticas, temporales o perpetuas. En 1634 Dimas Pobla, en nombre de su esposa y de la madre de ésta, cede una parcela de 2 mojadas, llamada Les Planes de Badalona, que era de pertenencias de la torre que dichos señores tenían en aquella localidad. El cultivador debía a sus costas plantar de viña la referida tierra: "lo fruyt de la qualvinya - especifica el contrato - puga collir dit Canyador y los seus tant quan los sarments de aquella duraran, com se diu a rabassa morta". Cuando hubiesen transcurrido 50 años, el rabasser Canyador no podría hacer colgats (69) en tal parcela, sino dejar que la viña se extinguiera; en caso contrario, los Poblas podrían recuperar su pleno dominio sobre la tierra (70). Asimismo, es raro encontrar censalistas entre estos propietarios burgueses. Un solo caso aparece en la documentación: en 1660 los herederos de Hierónim Resplans hacen establiment de "quasdam petiam terrae seu vineam valde dirutam et fere hereman" situada en Lo Figarol, término de Sarriá (71).

La descripción de las formas jurídicas de explotación de la tierra sería sobrada si no estuviera acompañada de un examen de las consecuencias que aquella inversión de capitales reportó para las finanzas. Los hombres que las compraban, procedentes del comercio activo y acostumbrados a un giro de los negocios y a un rendimiento de los capitales superior al que presta la explotación agraria, podían llevar al campo un poco de inquietud o de dinamismo económico que desparazara la agricultura de la rutina y placidez tradicional. La necesidad de que las tierras adquiridas tuviesen una rentabilidad que no echara de menos el negocio mercantil, fué el móvil que impulsaría a estos nuevos propietarios a mejorar la producción. Naturalmente, ni ésta es una ocasión propicia para el estudio del progreso técnico en la agricultura ni, por lo demás, existen pruebas documentales de que este progreso técnico fuese el resultado de una preocupación consciente y voluntaria. Es más: la falta casi absoluta de tal clase de estudios en los repertorios historiográficos de nuestro país impide cualquier comparación con épocas anteriores o posteriores, única forma de deducir un progreso o un estancamiento en los aspectos técni-

cos y de producción. No obstante, la documentación reunida - reunida no con miras a su interés agrario sino biográfico, lo cual le - confiere un carácter de documentación cogida al azar - presenta algunos rasgos que no será exagerado considerar como reveladores de - un cierto afán de incrementar la producción y de mejorar los rendimientos de las tierras. Teniendo en cuenta la localización de las - fincas rústicas adquiridas por los comerciantes barceloneses - tierras del Igano del Llobregat y de los municipios del Maresme - la - mejora de las tierras tuvo que verificarse en dos direcciones: roban- de tierras a los arenales del río e incrementando la plantación de - frutales y hortalizas, y roturando bosques en las laderas de las Sie- rras de Sant Mateu y de Mateu para la plantación de viñas.

La conversión de tierras boscosas en viñedos ha sido ya notada- varias veces entre las citas de documentos. Claresvalls y Francesch- Oller emplearon centenares de jornales en este menester. Son muchos- los contratos de aparcería en que se prescribe la plantación de na- llois o bien la obligación de hacer colgats para asegurar la conti- nuidad de las viñas, pagándolos - como hizo en 1655 la viuda de Fran- cesch Oller a su colono de San Andrés de Palomar (72). - a dinserny - medio para estímulo del cultivador. Si el contrato de rabassa morta que se hallaba en vísperas de ser el gran instrumento de la expansión vitícola - parecía a los propietarios una enajenación de sus derechos sabían mejorar las condiciones del campesino que roturara nuevas tie- rras mediante otras formas contractuales: el citado Claresvalls, por- ejemplo, cede a partes por cuatro años una parcela de Io Tulat, en- San Martín de Provensals, pero conteniendo en cuenta que la tierra e- ra yerma la cede sin el uiler durante un año y medio para su puesta- en valor (73). La plantación de viña se incrementó a expensas del - bosque, de los yermos y de los barbechos, de modo que muchas de las - fincas adquiridas por la burguesía debieron cambiar de aspecto en po- cos años.

La colonización de las tierras del Llobregat con los capitales - sustraídos el negocio mercantil de Barcelona es tanto o más evidente. El negociante Joseph Porcía hizo plantar en las tierras regables de - su torre de Santa Oliva, en San Juan Despí, 500 álamos, 333 melocoto-

neros, 50 manzanos, 50 ciruelos y varios membrillos para lo cual fue necesario destruir un espeso cañaveral; los trabajos, realizados en 1631, costaron 82 libras 14 sueldos 6 dineros (74). Don Jayme de - llordat, mandó a sus aparceros del Prat y de Hospitalet "plantar carxofes allí on y ha arena" y "posar terra nova al sot de la carxofa" (75). En todos los contratos aparece la obligación de replantar de - frutales las raigades (76), de conservar o aumentar los bancales nece - sarios para el cultivo, de abonar los campos con estiércol de la he - redad y de quemar freirines (77) para mejorar el suelo. A veces se - prohíbe intercalar cultivos entre los frutales, se limita la alter - nancia a las leguminosas o se señala la plantación de grecs (78) jun - to a los árboles. La especialización de las zonas de regadío en el - cultivo de plantal, frutales y hortalizas es manifiesta en todos los - contratos. Además, durante estos años y probablemente gracias a la - iniciativa de los nuevos propietarios se introdujo el cultivo del - maíz que permitiría la obtención de dos cosechas anuales y doblaría - el rendimiento de las tierras (79).

Las consecuencias económicas de estas mutaciones agrarias fueron muy sensibles, como es fácil comprobarlo respecto al vino cuyo comer - cio de exportación pertenece a la gran historia. Hasta mediados del - siglo XVII la producción vítica era escasa en toda Cataluña. El tér - mino de Nataró producía en 1616 una cosecha de vino que permitía tan - sólo la exportación de 500 toneles (80). En 1627 se decía que "vino - se saca raras veces de Cataluña, y de cinco años a esta parte sólo se - halla una licencia de 100 cargas de malvasía, y aun no usaron della" (81). En cambio, en 1688, unos ingleses establecidos en Barcelona y - dedicados a la destilación de aguardientes, exportaban cada año a su - país unos 7000 toneles de vino y aguardiente (82). El proceso de la - expansión vitícola fué acentuándose en el correr de los años, gracias - en parte a la conquista de mercados - Gran Bretaña, Holanda, Alemania - que hasta entonces habían sido patrimonio exclusivo de Francia y que - la hostilidad de Europa a Luis XIV había hecho perder. (83). No hay - duda de que durante el último tercio del siglo XVII el vino y el a - guardiente pasaron a ser uno de los artículos de más peso en la balan - za mercantil de Cataluña. Una nueva era - a la que no fueron ajenas -

de Cataluña que con la exportación de caldos al Norte de Europa y a las Américas (84) provocó una nueva acumulación de capitales que permitió a la industria catalana equiparse mejor y lanzarse a una actividad industrial que no hizo más que aumentar durante el siglo XVIII.

En las transferencias de propiedad que sufrieron estas tierras se observa que las grandes posesiones fueron vendidas por los nobles; las parcelas de tierra y las torres con sus zonas de cultivo-anejes fueron transferidas por elementos ciudadanos y por labradores de las parroquias vecinas. Los compradores son siempre los nuevos ricos, los mercaderes más activos del momento. Los comerciantes extranjeros establecidos en Barcelona fueron bastante resacios a esta clase de inversiones. De los genoveses, que ya raramente aparecen como propietarios de fincas urbanas, se ignora que hicieron alguna inversión en fincas rústicas; tan sólo de Jacominetta Grosso, viuda de Bernardo Grosso, se conoce una propiedad rural consistente en 10 mojadas de tierra en la partida llamada La Fabregada de Hospitalet (85). Entre los demás extranjeros únicamente el nizardo Joan-Martin y el Francés Aymerich fueron propietarios de fincas rústicas (86). De Pere Fises, también establecido definitivamente en el país, no sólo no hay constancia de que comprara inmuebles sino que existen pruebas de que en 1647 vendió por 500 libras los bienes dotales de su mujer que consistían en una casa y heredad en el pueblo de Puigverd, en la diócesis de Urgel. Es probable que le interesara más disponer de este pequeño capital para su activo negocio que no tenerlo empleado en distantes tierras (87). Los comerciantes catalanes - entre los cuales se han constatado ventas de tierra forman parte de la aristocracia mercantil: los Ginebreds, los Resplans, los Roure, - todos ellos miembros de antiguas familias de mercaderes que generaciones atrás buscaron - como los nuevos ricos coetáneos - situar con seguridad sus capitales y dedicarse a unas actividades menos arriesgadas y socialmente más prestigiosas. Negociar, adquirir dinero, invertirlo en rentas públicas, en inmuebles o en fincas rústicas, y vender después: tal es el ciclo que la observación histórica señala-

como trayectoria económica de la burguesía a través de dos o tres generaciones. Los negociantes que en páginas anteriores hemos visto comprando tierras después de una vida de comercio activo se hallan en el punto medio de esta evolución. Ellos mismos, o sus hijos o sus nietos iniciarán el descenso con la venta de lo adquirido o heredado para -- transferirlo a otras gentes nuevas que, a su vez, después de una vida emprendedora y activa cederán también ante la seducción de la seguridad o de la placidez del rentista. (88).

IV PARTEEL COMERCIO MARITIMO DE BARCELONAENTRE 1680 Y 1685

CAPÍTULO IEL COMERCIO CON LA COSTA CATALANA

A lo largo de los cuatrocientos kilómetros de costa que contaba entonces el Principado, el Padre Gil sitúa, «en tant de orient a ponent», los siguientes puertos: Colliure, Port-Vendres, Cadaqués, Roses, Palamós, Salou, La Ampolla y Los Alfaques (1). Entendiendo el término puerto en sentido estricto y añadiendo el de Barcelona, la relación es exacta. No obstante, desde el punto de vista comercial esta relación incluye varios nombres de escasisimo relieve y silencia otros que siendo menos apropiados desde el punto de vista técnico suplían con ventaja estas condiciones técnicas gracias a su posición geográfica. Las poblaciones del Mareme, por ejemplo, o las de Sitges y Vilanovaeran el escenario de un tráfico muy superior al de muchos de los puertos nombrados por el Padre Gil - en algunas ocasiones la comunicación entre Barcelona y las comarcas litorales se ejercía mediante simples playas sin ningún fondeadero artificial. Así la ruda de cereales roselloneses se canalizaba hacia la playa de Canet, frente a Perpignan, mientras en muy pocos casos figuran como puntos de embarque los puertos de Colliure y Port-Vendres, en la comarca dels Aspres.

En general toda la costa catalana se hallaba asociada al tráfico de la capital. Respecto a las importaciones efectuadas por Barcelona, este tráfico era un movimiento tan vital, tan espontáneo que hacía coincidir a menudo el punto de producción con el punto de embarque. Esta circunstancia se veía favorecida - sobre todo en la Costa Brava - por la existencia de numerosos accidentes naturales que, dado el e lado mínimo de las embarcaciones, hacían las veces de embarcadero. De esta forma, el campesino de Palagrufell que quería colocar el sobrante de su cosecha en Barcelona, no realizaba el emgamento en el puerto más cercano - el de Palamós en este caso - si en la playa de Calella que constituía la más indicada salida al mar

no sino también en centro exportador hacia el extranjero y redistribuidor respecto a las poblaciones litorales o del interior del país. De la misma manera que llegaban a ella paños tejidos en Berga, hierros obrados en Ripoll o carneros de la cabaña rosellonesa, Barcelona distribuía las materias primas - lana, tintes, cueros, metales - y proporcionaba manufacturas extranjeras a las más lejanas tiendas del Principado (2). Muchas de las mercancías procedentes del exterior y recibidas por Barcelona tenían su destino último en las poblaciones de la costa o del interior del país, y a la inversa; mercancías que eran descargadas en Mataró, Arenys o Vilanova, para citar algunas de las pleyas más concurridas - eran finalmente reexpedidas a la ciudad condal. Todos los puertos de Cataluña estaban más o menos ligados al comercio exterior de Barcelona al cual servían de complemento. El caso de la pollaca genovesa del patrón Esquerone que cargó 20 quintales de hierro en Arenys, 24 ruedas de molino en Barcelona y 50 sacos de avellana en Tarragona, todo ello con destino a Vartagena, (3), puede servir de ejemplo. Los itinerarios establecidos en los contratos de fletamento son reveladores - tanto en el tráfico de ida como de vuelta - de esta asociación de los puertos catalanes al comercio exterior de Barcelona. (4):

Las distintas partes del litoral catalán mantenían con Barcelona unas relaciones también distintas. Por esta razón se ha hecho un examen especial de cada una de ellas, destacando sus características y peculiaridades.

La costa Rosellonesa.

Los Condados del Rosellón y de Cerdeña mantenían con Barcelona un tráfico bastante intenso. Esta corriente comercial se nutría principalmente de cereales, aceite, lana hierro y otros productos de aquellas comarcas.

El envío de cereales a Barcelona se acentuó a partir de 1640, cuando la ciudad condal se vio privada de los arribos procedentes del Campo de Tarragona o del Llano de Urgell que estaban en

poder de los filipistas o quedaron convertidos en campo de batalla. Según afirmaba el Padre Gil (5), y corroboran los informes de los Virreyes (6), el Llano de Urgel era en el siglo XVII la primera zona triguera de Cataluña pero su aislamiento en el interior del país, la distancia y la dificultad de las comunicaciones limitaban su importancia en el abastecimiento de la población barcelonesa y litoral. Por este motivo Barcelona confiaba más en el trigo de las comarcas litorales - como de Tarragona, Ampurdán y Rosellón - que en el trigo urgelitano. Cuando la situación político-militar del Principado obligó a Barcelona a prescindir del trigo tarragonés, del de Urgel llegado por Cambrils y del de Aragón transportado hasta Tortosa por la vía del Ebro, las comarcas del Ampurdán y del Rosellón fueron dentro de Cataluña las bases del aprovisionamiento de Barcelona. Según las pólizas de seguro, estos envíos empezaron a tener gran importancia a partir de 1645. Entre los importadores figuran el natural contingente de panaderos - los Trixant, los Berga, los Rosell y muchos más, especialistas en esta clase de importaciones - al lado de los comerciantes profesionales, como los Santgenís, Vidal, Roma, Llinás y Argemir. Pero además de estos nombres destacados - están los de innumerables importadores ocasionales, ya que el suministro triguero interesaba a cada uno de los habitantes de la ciudad, y al aumentar en aquellos años las dificultades de abastecimiento cada persona, cada entidad familiar cuidó de salvarlas en la única medida de sus propias posibilidades. De ahí la sucesión de pequeños envíos de grano - algunos de sólo 10 cuarteras - incrementada a partir de 1645, año en que se inició la etapa de escasez que desembocaría en la terrible peste de 1651. Los consignatarios de estos envíos - destinados todos ellos a la despena familiar - forman una extensa galería que incluye todas las categorías de gente pudiente de la ciudad (7).

El aceite ocupa el segundo lugar entre las importacio-

nes de procedencia rosellonesa. El producto de sus oliveras, aunque no gozaba de una reputación igual al de Tarragona (8). Llegaba a Barcelona en cantidad quizás superior a la de cualquier otra comarca de Cataluña.

Las lanas formaban también un capítulo importante de comercio barcelonés. Sus rebaños proporcionaban carne y lanas que si bien eran insuficientes para el consumo de la población y de la industria barcelonesas, mantenían al Rosellón en su primer rango entre las comarcas productoras.

Finalmente Barcelona recibía del Rosellón importantes envíos de hierro procedentes de las fargas del Conflent. Registrado en forma de barrots, llaunes o cairals (9) era la materia prima de numerosos artesanos de la industria metalúrgica; llegaban, también, a Barcelona, notables partidas de mineral en bruto que se elaboraba en los talleres de la ciudad o de las poblaciones vecinas o se exportaba al extranjero en aquella forma. Además de los negociantes habituales, se dedicaban a este tráfico algunos mercaderes de Perpignan y de Colliure y algún notable barcelonés, como Don Felip de Sorribes y Rovira, probable propietario de alguna mina o de algunas fargas (10).

Naturalmente, no quedaban con esto agotadas las posibilidades de exportación de aquellos Condados: las pólizas de seguros refieren además algunos envíos de trenza de esparto, madera, teicino y otros artículos en cantidades exiguas (11).

Las exportaciones realizadas por Barcelona a los puertos y playas del Rosellón eran mucho más variadas como corresponde al papel de distribuidora que ejercía la ciudad condal. Durante los años de 1635 a 1640, el Rosellón, teatro de la guerra entre España y Francia, fué objeto de grandes expediciones de material bélico, de cebada y de trigo para la manutención del ejército, y de moneda para el pago de los soldados y de las obras de fortificación emprendidas en aquella frontera. Estas necesidades de tipo militar provocaron un aumento del tráfico rosellonés según se refleja en la sta-

distica A de la Serie VIII : gran parte de las 56.026 libras que figuran en la estadística del año 1639 son el valor de estos cereales remitidos al Ejército, así como las partidas más importantes de moneda - entre ellas la de 16200 del año 1640 - aparecen consignadas a nombre de Don Ramón de Caldes, Proveedor del Ejército de Vanguardia.

Además de estos suministros militares al Rosellón se remitía desde Barcelona pesca salada, ruedas de molino, vino, tonelería, esparto, telas drogas, y todos los demás artículos y manufacturas que Barcelona como distribuidora general del Principado podía suministrar (12).

El Ampurdán y la Costa de Levante.

Las condiciones geográficas del Ampurdán y sus producciones agropastorales son tan parecidas a las del Rosellón que los geógrafos han podido hablar de la simetría existente entre los dos vertientes del Pirineo Oriental (13). Y si éste ha podido decirse ahora, cuando una barrera política separa las dos comarcas; les une respectivamente a dos economías nacionales distintas, con mucha mayor razón podría hablarse de la simetría de ambas en el siglo XVII. En efecto, tanto la producción triguera como la de aceite y lanas, características del Rosellón, tienen su paralelo en el Ampurdán. También estos tres productos son la base de las expediciones ampurdanesas a la ciudad de Barcelona. Como producción peculiar merece añadirse el arroz cultivado en Palafrugell, Pals y Torroel y embarcado en Calella, playa de Pals, L'Estartit o el Golf de Armentera. La variedad agrícola de esta comarca permitía además la exportación de avellana, cosechada en Bajo País, y como precedente de su riqueza más característica a partir del siglo XIX algunas partidas de corcho en panza, utilizando probablemente en la confección de aparejos náuticos y pesqueros. Exportaba también axes de madera

para la industria tonelera - cuya impitancia era el objetivo de una compañía mercantil establecida antes de 1656 en Barcelona (14) -, y de forma más esporádica, algunas cantidades de sal - procedentes de los estanques vecinos - de pesca salada, tocino y de ciertas mercaderías reveladoras de la proximidad de los puertos de Francia, como la partida de tabaco de procedencia marbonesa registrada en 1650 (15).

La Costa de Levante - comarcas del Maresme y de La Selva tan ricas en tradiciones marinas - aparecen más representadas en las estadísticas de importación y exportación. Sin embargo, son muy numerosos los fletamentos de barcas con destino a los más diversos puertos del Mediterráneo con intención de hacer escala en alguna de aquellas playas para completar el cargamento iniciado en Barcelona. En especial, la villa de Mataró tenía un tráfico muy activo no sólo con Barcelona sino directamente con el exterior. Los cuantiosos impuestos que gravaban las entradas y salidas del puerto de Barcelona alejaron de la ciudad una parte del tráfico en provecho de Mataró que - junto con saïou- se convirtió durante la segunda mitad del siglo en un gran centro importador y exportador. Ninguna zona litoral de Cataluña estaban tan íntimamente ligada con el comercio de la metrópoli barcelonesa como las poblaciones vecinas del Maresme. El comercio con Marsella y con los puertos italianos - principales corrientes del tráfico mercantil de Cataluña - se nutría con frecuencia de las escaleas del Maresme cuyos embarcaderos cumplir una misión redistribuidora émula de la ejercida por la ciudad de Barcelona. Pero a pesar de la mezcolanza de productos acumulados en aquellos pequeños emporios y del ir y venir de mercaderías procedentes de lejanos puertos, hay algunos productos que pueden considerarse típicos de la Costa de Levante : así los vinos de Abilla y Mataró, los objetos de vidrio, los piñones, la leña y el naderamen procedentes de las pontañas vecinas. El vino del Maresme - futuro pionero del comercio exterior de Cataluña - se dedicaba tanto a la exportación como al consumo en la ciudad Condal, cuyas tabernas contaban con él como base de aprovisionamiento (16) . también las Cels

ras de las escuadras de España, Sicilia, Génova, Nápoles y Cerdeña consumían gran cantidad de vino clarete de aquella procedencia (17). Los vidrios de Mataró, como los de Barcelona, eran también exportados gozando incluso del privilegio de formar parte de la Vajilla del Rey de España (18). La exportación de piñones - principalmente a Marsella y Génova - constituía un capítulo importante de aquel comercio, al cual se dedicó, entre otros, Baltasar Aymerich, que compraba directamente centenares de quintales a los campesinos de aquellas tierras (19). Los bosques de las sierras litorales suministraban además el combustible necesario a la industria barcelonesa (20) y el maderamen para la construcción naval.

Por otro lado, la ciudad enviaba a estas playas drogas, manufacturas, alfarería, materias primas - como barrilla, cueros, lanas y tintes e y algunos productos alimenticios - como cereales y pesca salada - que igual podían proceder de las comarcas limítrofes del Mediterráneo o del Atlántico (22).

La Costa de Poniente.

Desde el macizo de Garraf barrera montañosa levantada entre el mar y el interior del país, hasta la desembocadura de Llobregat, los únicos puertos que mantenían un tráfico más o menos activo con Barcelona eran los de Sitges, Vilanova, Torredembarra, Tarragona, Cambrils y Salou. Los dos primeros eran la salida marinera de los productos del Penedés (23), y los restantes constituían la salida natural de los del Campo de Tarragona. En contraste con la ininidad de embarcaderos del litoral de Levante, la Costa de Poniente poco profunda y uniforme, no ofrecía otros refugios para el tráfico marítimo.

Cada una de las comarcas indicadas enviaba a la ciudad de Barcelona los productos de sus campos o del trabajo de sus artesanos (24). El llano del Penedés, considerado entonces como una de las comarcas cerealícolas de Cataluña (25), podía remitir

algunas partidas de trigo, mientras los municipios de la costa, que estaban iniciando su especialización vitícola (26), habían frecuentes envíos de vino malvasía y macabeo. El Campo de Tarragona ofrece una producción mucho más variada y cuantitativamente de mayor importancia. La exportación de cereales fué muy intensa antes de 1840: los asentistas de las galeras -Pelegro Berardo, Domingo Santigata, Hiacinto Rpig- y otros comerciantes de granos de la capital sacaban por millares las cuarteras de trigo del Campo tarregonés (27). El aceite «bo llampant y de bon sabor» - como lo exigían los comerciantes Cabanyes y Trebulon - llegaban también a la ciudad en cantidades considerables (28). Las pasas y los higos secos, cosechados en Vinagre, Masos de Mora, Guianells, Mersá, Maroig, Garta-llops, Bellmunt y Felset, y embarcadas en Cambrils con destino a Barcelona, constituían junto con el vino, la almendra y la avellana, otro de los capítulos más importantes de este tráfico (29).

En reciprocidad, Barcelona expedía a estos puertos materias tintóreas para los artesanos de Alcover y Reus, productores de rajas y estameñas (30), pesca salada, quesos, y algunas partidas de cereales que después de iniciada la Revolución igual podían proceder de las comarcas septentrionales de Cataluña que de la importación de Livorno o Francia (31);

La zona tortosina.

Tortosa, o entérminos más exactos la describocadura del libro, nutría una notable corriente del tráfico marítimo barcelonés. El examen de su contenido revela, por lo demás una gran coincidencia con el de las comarcas del Rosellón y del Ampurdán, pues el trigo, el aceite y las lanas eran también los más habituales productos transportados desde Tortosa a Barcelona. No obstante, una diferencia esencial existía entre que las comarcas y la tortosina: tanto el trigo como la lana, productos autóctenos del Ampurdán y

del Rosellón, tenían en Tortosa una procedencia forestera, aunque fuesen embarcados en aquella ciudad. Ambos productos procedían del excedente de Aragón y llegaban a Tortosa por la vía del Ebro. Para controlar aquellas expediciones trigueras la Ciudad de Barcelona había adquirido el dominio de las Baronías de Flix y de la Palma. La lana aragonesa tenía asimismo un papel importante en el abastecimiento de la industria textil del Principado. Los grandes comerciantes de Barcelona - Aloy Foca, Valentí Macià, Onofre Massanes, Francesc Pons, y muchos otros más (32) vendieron notables cantidades de lana aragonesa, en sus calidades Albano sutza, a los tejedores de la capital o de las poblaciones circunvecinas. La lana llegaba en grandes sacas de 8 arrobas y era vendida al precio de 29 libras o 29 libras 10 sueldos cada saca. Juan Crosset, aparece en 1640 como comprador de la total producción del ganadero Pero Simón, de Valdelinares cuya lana pagó el precio de 39 sueldos la arroba de Aragón (33). La proximidad de Tortosa con los reinos hispánicos fronterizos de Cataluña, se refleja en la variedad de los artículos traficados: en 1627 se fundó en Barcelona una compañía destinada al comercio con Tortosa cuyo fin era la importación de aceite, seda, trigo y moneda de plata, de cuyos artículos sólo el primero puede considerarse con un producto local (34). Otros géneros expedidos por aquella comarca eran los higos secos, las pasas, el algerrobas, la caparrosa, el alquitrán y la miel, además de algunos muebles y pequeños enseres de madera de olivo o de boj que gozaban de gran reputación (35);

El tráfico con Tortosa se extinguió casi del todo después de 1640. Los azares de la guerra habían hecho de la ciudad del Ebro un bastión filipista, de difícil comunicación con Barcelona ocupada por los franceses y gobernada por los revolucionarios. Los riesgos de la navegación aumentaron de tal modo que de las 40 embarcaciones aseguradas en 1643 para aquel destino, 5 fueron apresadas por corsarios españoles. La prima de los seguros puestos sobre mercancías embarcadas hacia Tortosa pasó del 2 por ciento - precio normal de la anteguerra - al 9 por ciento. Es decir mientras las relaciones comerciales de Barcelona con el Aragón y el Rosellón aumen-

taron a partir de la alianza con Francia, esa misma contraposición entre una Cataluña española y una francesa - con la inclusión en campos adversos de Barcelona y Tortosa - produjo una paralización del tráfico entre las dos ciudades que tenía que durar tanto como la guerra. En cambio, después de la recuperación de Barcelona por los españoles el comercio volvió a ser restablecido y la capital del principado pudo contar otra vez, con los tradicionales arribos de lanas y cereales de Aragón. En 1663 el antiguo mercader Florens Lladó y el señor de Tamarit, Don Francisco de Montserrat y Vives, se encargaron de abastecer a la población de Barcelona y a los ejércitos de Cataluña con 39.027 cahices de cereales aragoneses embarcados en el Bajo Ebro y distribuidos en distintos puntos del litoral catalán (36).

Las exportaciones de Barcelona a Tortosa difieren poco de las señaladas para las demás porciones de la costa catalana aguardientes, vino, telas y hierro son los productos principales, ninguno de los cuales tiene un neto origen barcelonés (37).

Es posible que el tráfico de cabotaje mantenido entre Barcelona y la costa de Cataluña, fuera mucho más importante de lo que revelan las estadísticas. El motivo de esta visión fraccionada o parcial es obvio: este comercio a corta distancia era mucho menos arriesgado que el mantenido con otros puntos más lejanos, y por lo tanto la necesidad de dotar de un seguro a la embarcación - fuente exclusiva de aquellas estadísticas - era relativamente escasa. Sólo en los años excepcionales de la guerra separatista el tráfico de Barcelona con la Costa de Poniente y Tortosa revistió riesgos superiores a los que le correspondían por la distancia.

Este tráfico costero era mantenido casi exclusivamente por barcas y lanchas catalanas. Las estadísticas no revelan el paso de ninguna embarcación de gran calado catalana o extranjera dedicada a este transporte; en cambio, los lancheros aparecen únicamente dedicados a estos breves recorridos. Algunos de estos buques estaban en servicio permanente cubriendo la travesía de Barcelona

a otro punto de la costa o viceversa. Así, la barca del patrón Joseph Angel, de Cambrils, de la cual se conocen dos viajes de Barcelona a Cambrils, en 1647, cuatro en 1648, otros tantos en 1649, y dos en 1650. Las barcas francesas y genovesas, que en otras direcciones del tráfico ejercían casi un monopolio, tenían una intervención insignificante en el tráfico costero. (38).

CAPITULO II

EL TRAFICO BARCELONES CON EL LITORAL HISPANICO.

En este capítulo va a ser estudiado el comercio de Barcelona con la costa Levantina, Andalucía, Portugal, y las Islas Baleares y las Canarias. Durante los años de 1630 a 1665 no se ha hallado ninguna referencia documental de una efectiva relación mercantil entre Barcelona y el Cantábrico, y por lo tanto puede decirse que -salvo los contados contactos con algunos puertos del atlántico europeo - el comercio de Barcelona tenía por límite septentrional la desembocadura del Tago. Hasta 1670 no aparece ningún documento revelador de una corriente comercial entre Cataluña y los puertos gallegos y del Cantábrico (1):

En todo este comercio son fácilmente discernibles los im pactos producidos por la situación político-militar española durante los varios años que constituyen el campo de observación acotado. El decenio de 1630 a 1640 puede considerarse normal para el ejercicio de la actividad comercial, dificultada tan sólo - desde 1635 - por las repercusiones de la entrada de Francia en la guerra contra España, una de cuyas manifestaciones fué la aparición del corso francés. A partir de 1640, el Levantamiento de Cataluña implicó una ruptura casi total con el litoral hispánico, ruptura que hubiera sido absoluta en caso de no haber existido la leve relación mantenida por las embarcaciones genovesas y otras de pabellón neutral. La prohibición legal de los españoles a comerciar con los catalanes y portugueses rebeldes fué de mucha menor eficacia que la acción de los corsarios mallorquines y valencianos que fueron un grave obstáculo para las relaciones comerciales de Cataluña con el resto de España. En la dirección portuguesa, la semejante situación política de Cataluña y Portugal - ambas rebeladas contra la autoridad de Felipe IV - permitió que el tráfico mercantil continuara en los años posterior-

res al de 1640, y que el bloqueo marítimo y la vigilancia ejercida por los españoles en el estrecho de Gibraltar fuesen repetidamente burlados por las barcas y los marinos catalanes. Después de 1652, terminada la etapa catalana de la contienda hispano-francesa con la ocupación de Barcelona por los tercios de Juan de Austria, las relaciones de Barcelona con el litoral español volvieron a reanudarse. No obstante, la postración económica, la decadencia naval y la permanente inseguridad del mar debido al corso francés impidieron que tuviese la importancia de los años anteriores el levantamiento de Cataluña. Pinalmente - aunque por breve tiempo - con el Tratado de los Pirineos se abrió un pequeño período de paz que fué aprovechado para restañar las profundas heridas que veinte años de guerra habían producido en el cuerpo del país.

La costa Levantina.

Esta parte del litoral español - desde Vinaroz a Alicante no mantuvo un tráfico uniforme con la metrópoli barcelonesa. Vinaroz, Valencia y Alicante respectivamente fueron los centros de tres zonas cuyo comercio de exportación tenía características propias. Alicante fué durante los siglos XVI y XVII el gran puerto exportador de las lanas castellanas que con el nombre abulense de Villacastín eran enviadas a diversos países manufacturadores de Europa. Pero a pesar de esta especialidad del puerto alicantino, en todo el período de 1630 a 1665 no ha aparecido ningún rastro documental de la llegada de aquellas famosas lanas al puerto de Barcelona. Puede afirmarse por lo tanto, que Cataluña - siempre deficitaria de lanas - tenía que recibirlas de otra procedencia. Respecto a la naturaleza de sus exportaciones al Principado, el puerto de Alicante - el de mayor tráfico de todo el litoral levantino - no difería en nada del embarcadero más modesto de aquella costa: barrila y espartería era el cargamento habitual de las embarcaciones salidas tanto de Alicante, como de las playas de Villajoyosa o Torre-

vieja, con rumbo al Principado (2). La importación de barrilla, querida por la industria vidriera, y jabonera, de Barcelona, era practicada por comerciantes relacionados directamente con este tráfico livantino - como Aloy Roca (3), o bien por algunos de los mismos artesanos, como Joseph Galí (4) - que actuaban de mayoristas en el suministro de las materias primas necesarias para sus compañeros de trabajo. La barrilla, en rama o en cenizas, tenía un fácil consumo tanto en Barcelona, como en Mataró, Montbui, Vilanova de la Roca y otros puntos que mantenían una floreciente industria vidriera. Solía llegar en sarríos de dos a tres quintales de peso; en 1640, se vendía a los vidrieros al precio de 40 o 42 reales el quintal (5). De Alicante llegaba también a Barcelona el esparto recolectado en las resecas comarcas vecinas, el cual era empleado por los artesanos de Cataluña en la fabricación de cuerdas, jarcias para los buques, pertrechos militares, capazos, etc. Algunas barcas fletadas en Barcelona para aquel destino aparecen a la vuelta cargadas exclusivamente de este producto vegetal. La barrilla y el esparto era los productos de más frecuente exportación de la zona alicantina, pero no eran los únicos: algunos envíos de azúcar revelan la proximidad de Motril, así como los de congrio y bacalao son indicio del paso por Alicante de las naves Atlánticas que probablemente cambiarían su cargamento de origen por las lanas de Castilla (6).

De Valencia a Denia, las importaciones barcelonesas tienen otra calidad. Aunque figuran el esparto y la barrilla, ocupan un lugar preferente las remesas de seda, de productos alimenticios como pasas, almendras, melazas y arroz, y los envíos de moneda, posible retorno de los paños o manufacturas catalanas remitidas a estos puertos. Una gran parte de la seda valenciana llegaba a Barcelona por obrar; la industria de la seda daba trabajo a numerosos artesanos y también a muchas mujeres empleadas en hilarla y desvanarla. Uno de los grandes traficantes de este producto era el citado mercader Aloy Roca, vendedor de algunas partidas de diversa

calidad a los tejedores de Barcelona; en 1640, la seda crua y la madelixa fina se pagaban respectivamente a 70 y 67 sueldos la libra, mientras los pèls de satins se cotizaban sólo a 10 sueldos la libra (7).

La parte Norte del litoral levantino suministraba a la ciudad de Barcelona lana, vino y aguardiente. Vinaroz, Peñíscola, Torreblanca y Alcalá de Xispert eran los centros de exportación de algunos caldos que - como el binicarló blanco o tinto - eran muy apreciados en Barcelona y se hallaban en venta en casi todas sus tabernas (8). Vinaroz, como Tortosa, era un gran centro proveedor de lanas para la industria textil de Cataluña. Esta lana expedida en Vinaroz tenía una doble procedencia; los rebaños aragoneses de la Sierra de Albarracín o de los montes cercanos a Teruel, y las ovejas del Maestrazgo. Los documentos hablan de la lana de Fortanet, contraponiéndola a la lana valenciana, que era un poco más barata. En mayo de 1640 el mercader Joan Alinés vendió varias sacas de ambas variedades a diversos pelaires de Barcelona al precio, respectivamente, de 22 y 24 libras por cada saca (9). También algunas veces, llegaba al Principado trigo aragonés embarcado en la playa de Vinaroz (10);

Las exportaciones efectuadas desde Barcelona a esta zona participaban de las mismas características señaladas para el tráfico con el litoral catalán. Hasta el año 1640 los envíos de hierro son constantes aunque de un valor muy reducido; al sobrevenir la Revolución catalana fueron prohibidos tales envíos y la exportación cesó. Las demás expediciones - entre las cuales figuran te las manufacturadas en el extranjero, drogas y papel procedentes de Génova - comprendían algunos muebles, ruedas de molino, peines, pieles obradas y algunas cantidades de corcho (11).

Cartagena y el litoral andaluz.

Desde el Cabo de Palos hasta Sevilla se extiende una gran

porción de costa que mantenía con Barcelona un comercio de naturaleza muy similar. Los principales puertos de esta zona era Catagena y Motril, en el Mediterráneo, y Sevilla y Cádiz - que aparecen a menudo como escalas de un mismo itinerario - más allá del estrecho de Gibraltar. Estos últimos eran los grandes puertos receptores y distribuidores del tráfico indiano. Como el sistema de monopolio les prohibía el comercio directo con América, los catalanes - como cualesquiera europeos - no tenían otro remedio que ir a Andalucía si querían participar en él. De todas formas, un hecho claro y terminante se deduce de los documentos de la época y es la escasa participación catalana en este comercio. Ni por el volumen de tráfico, ni por la cuantía de capitales empleados, ni por el número de personas a él dedicadas, ocupa este comercio el lugar preferente que por su importancia económica podría merecer. Sólo una pequeña porción de las embarcaciones catalanas realizaba aquellos viajes. Tampoco las empresas mercantiles dedicadas a este comercio tenían la potencia económica de las compañías especializadas en otras direcciones del tráfico. Entre los 56 contratos de sociedad que forman la Serie Estadística VI, el único referido a una empresa con fines exclusivos de comerciar en Andalucía, es el firmado en 1636 por los cuñados Jaume Ramoneda y Ramón Vidal. Con 890 libras empleadas en mercaderías - capital social de la pequeña empresa - Ramoneda marchó a la ciudad de Sevilla con el "intent de negociar y mercadejar ab tot genero de mercaderies" (12). En contraste con esta compañía, la de Salvi Rocafort, dedicada a la exportación de paños a Sicilia prorrogada y ampliada en el mismo año de 1636, tenía un capital de más de 50.000 libras. La de los mercaderes Lladó- Barrell, dedicada al tráfico con Italia, contaba con 28.500 libras, en 1637, y la empresa administrada por Bernat Oliver y Pau Ferrer, creada para comerciar con Livorno, disponía de un capital de 11.500 libras. Para acentuar el contraste, cabe añadir que en aquella época, eran muy numerosas las tiendas de telas barcelonesas cuyo capital social oscilaba entre las 3000 y 12.000 libras (13). En el ejercicio del comercio a título individual, tampoco se dió una gran preferencia al

tráfico andaluz. Los mayores usufructuarios de este comercio eran los negociantes extranjeros : genoveses, como Pelegro Berardo, Jayme de Negro, y David Peixo; seboyanos, como Joan Martin, o franceses, como Phelip Trebulon (14). Naturalmente, la ausencia de catalanes no era absoluta: figuran entre los especialistas de la dirección andaluza el ciudadano honrado Matias Villas - participe de una nave que hacía regularmente la carrera de las Indias - los Hermanos Santgenís, los cuñados Roca y Vivás, Francesch Cabanyes y Hierónim Pintor (15). Es evidente que durante el segundo tercio del siglo XVII, cuando los puertos andaluces constituían para toda Europa el principio del mercado, Cataluña vivía casi de espaldas a este comercio, aferrada a las viejas rutas comerciales de Italia y de sus Islas. Por rutina tradicional, por no disponer de recursos, o por falta de una situación legal adecuada, los catalanes estaban casi ausentes en el comercio andaluz. Tendrán que pasar todavía algunas decenios para que la realidad económica ejerciera su presión sobre las clases mercantiles de Barcelona, y Cataluña se decidiera a orientar una parte considerable de su comercio en la dirección americana.

En aquella época los puertos de Sevilla y Cádiz eran más una base para el abastecimiento de productos coloniales y exóticos que un lugar de consumo o expedición de los productos agrícolas o manufacturados de Cataluña. Las importaciones más notables se referían a materias tintóreas, especias, azúcar, cueros y moneda de oro y plata. Entre los comerciantes catalanes, Matias Villar aparece en 1630 como vendedor de ciertas cantidades de orsilla o herbe full a diversos tintoreros de la ciudad; la vendía a 13 libras el quintal. Suministraba también palo brasil de Pernambuco, al precio de 50 libras la carga (16). Francesch Cabanyes, asiduo traficante en la dirección andaluza, portuguesa y canaria, importó muchos cueros de Puerto Rico y algunas partidas de azúcar (17). Los hermanos Santgenís, solos o asociados con Hierónim Pintor, emplearon algunos capitales en la compra de especias, caña flistola, jengibre y pa-

lo de campeche, algunos de cuyos géneros eran reexpedidos a Nápoles (18). Importaciones de igual naturaleza - pero a menudo de mayor volumen - realizaban los genoveses, franceses y saboyanos establecidos en la ciudad.

La ciudad de Motril que pone en comunicación el reino granadino con el mar, era por antonomasia el puerto del azúcar. Barcelona tenía numerosos y antiguos contactos con este puerto, cuyas expediciones de azúcar cumplieron un importante papel en el abastecimiento de tal producto en la Europa occidental. El triángulo catalán - Valencia, Barcelona, Mallorca - seguía siendo desde el siglo XIV una de las rutas favoritas que seguía la exportación del azúcar de Motril, que en otro tiempo había llegado hasta Londres y la Hansa, o hasta Venecia y Pisa (19);

Por último la ciudad de Cartagena. Su comercio representaba una ampliación del de Motril o del tráfico hispalense y gaditano. De la rada cartagenera procedían ciertas importaciones barcelonesas de especias y productos tintóreos, sin que faltara la barri-lla, el esparto y algunos cueros y lanas de probable procedencia castellana (20);

En las exportaciones hacia el litoral andaluz no se daban otras particularidades que los frecuentes envíos de papel y libros, que allado del hierro, de la manufacturas y de los productos agrícolas - frutos secos, principalmente - constituían la base de aquel comercio (21). Aunque el Principado contaba entonces con una incipiente industria papelera, cuyos molinos se hallaban dispersos por todo el país junto a los cursos de agua, y Barcelona contaba con una fuerte tradición editorial (22); la mayor parte de los envíos de papel y libros - efectuados por los genoveses Peixo y Cabana, y los catalanes Roca y Vives, principalmente - eran de procedencia genovesa. En resumen, el comercio de exportación de Barcelona hacia los puertos andaluces era con tanta o más frecuencia una reventa de manufacturas extranjeras que una colocación de productos propios. La repetida constatación del origen extranjero de algunas expediciones - con cotons blaus, de Marsella; markaxandi-

sas, de Lion; telas de Italia, sedas de Nápoles, jabón francés etc permite afirmar que Barcelona ejercía con frecuencia el papel de intermediaria. Un documento de 1640 nos ofrece una prueba de esta redistribución efectuada por los negociantes de Barcelona: para demostrar que no remitía ningún género de Francia - cuyo comercio estaba entonces prohibido - Peixe ostentó una certificación de los productos remitidos a Motril sobre barca genovesa, en la que se declaraba la fabricación genovesa de 10 balas de papel blanco, el origen napolitano de 2 fardos de dasmasquillos, y la procedencia catalana de 3 piezas de paños setzents, 2 cajas de velas de sebo y 1 caja de objetos de vidrio (23).

Portugal.

La cronología del tráfico portugués ofrece algunas variantes dentro del conjunto del comercio con el litoral hispánico. Hasta el año 1640 las relaciones mercantiles conocieron una intensidad parecida a la del litoral andaluz. Con el advenimiento de la Revolución catalana y portuguesa, las relaciones se hicieron difíciles debido al bloqueo ejercido por la marina española, pero no quedaron paralizadas como las de Barcelona con Sevilla y Cádiz. Después de 1650 los catalanes, vueltos ya a la obediencia del Rey Católico, tuvieron prohibido el comercio con los rebeldes de Portugal, y la relación entre Cataluña y aquel Reino quedó prácticamente truncada. También el tráfico indirecto ejercido por las naciones neutrales estaba rigurosamente prohibido. Incluso los franceses, según las cláusulas comerciales del Tratado de los Pirineos podían comerciar sin impedimento con todos los enemigos del Rey de España, debían someterse a esta prohibición, y aunque los marinos de Francia ejercían a menudo el contrabando, algunas de sus barcas fueron embargadas cuando se presumía que había comerciado con Portugal (24). Tal estado de cosas duró legalmente hasta la firma de Tratado de Paz entre España y

la Casa de Braganza, en 1668.

En Alicante era el puerto de la lana y Motril el del azúcar, Lisboa seguía siendo en el siglo XVII el puerto de las especias. La compra de tales géneros era casi el único motivo de la afección portuguesa sobre el dinero catalán. Canela, pimienta, clavo, caña y azúcar eran los principales productos importados de Portugal, a los que unían algunas partidas de pesca salada - atunes y sardinas - procedentes, en general de los puertos de Lagos y de Faro más que de la rada lisboeta (25). Entre los importadores catalanes figuran algunos drogueros y boticarios - como los hermanos Sangenís, Juan Pau, Creixell y Lluís mariner - o comerciantes - que abastecían de especias a la ciudad, como Francesch Cabanyes y Aloy Roca, a las poblaciones vecinas y en determinados casos efectuaban también su reexportación al extranjero. Entre los extranjeros establecidos en Barcelona ocupan un lugar destacado el nizardo Joan Martir - ya sea solo o asociado con el genovés Agostino Espella - el francés Trebullon - notable importador antes de 1632 - y el genovés Belegro Berard-, consignatario de una partida de 8 Barcos de canela de Ceilán, llegada a Barcelona en la saetia del Patrón Llobet, de Areys, en 1640. También el flamenco Bernardo de Justi y su concocio el Portugués Martín Alonso de Olivenza, residente en Madrid, efectuaron buenos negocios traficando con Portugal (26).

Las exportaciones de Barcelona hacia aquel Reino aparecen poco variadas. El capítulo más importante lo constituyen las partidas de moneda nevesarias para la compra de las costosas especias. Figuran también algunos envíos de vino y aguardiente, almendras, arroz, libros, paños y algodón hilado (27).

Las Islas Baleares.

Aceite Mallorquín, sal de Ibiza, quesoMahonés - los tres elementos clásicos del comercio baleárico - constituían la base de las importaciones barcelonesas. A pesar de las ricas producciones

aceiteras de Cataluña, el aceite de Mallorca llegaba en buenas cantidades a la capital del Principado. Los propios terratenientes de la isla cuidaban de su expedición, como la cordesa de Salbà que tenía dos mercaderes encargados de la venta de su cosecha en Barcelona (28). De modo parecido, una compañía mercantil integrada por el mercader barcelonés Francesch Argemón y un negociante isleño, dedicaba su actividad preferente a la importación de aceite; entre los años 1666 y 1669 el valor de las importaciones hechas por tal empresa - a las que hay que añadir ciertas partidas de mantas de lana, producción típica de la isla - ascendió a 56.470 libras mallorquinas (29). De Mallorca llegaban, además, almendras y quesos juntamente con importantes partidas de moneda que sin duda constituía el retorno de las mercancías exportadas por Barcelona. Después de 1640, el comercio con Mallorca, aunque notó los efectos de la subvención y guerra de Cataluña, no fue abandonado como el de otros puntos del litoral español. A pesar de las correrías de los corsarios baleáricos y de las continuas represalias ejercidas por catalanes y mallorquines entre sí, la corriente de tráfico no se interrumpió (30).

De Menorca procedían, además de algunos géneros de naturaleza indeterminada, quesos y aceites. El queso menorqués formaba parte de la alimentación destinada a la chusca de las galeras, y por lo tanto intervinieron en su importación los asentistas de víveres para las mismas, quienes antes de 1640, lo vendían a los proveedores a un precio que oscilaba entre los 64 y 85 reales el quintal. (31). La llegada de queso menorquín no se interrumpió tampoco durante los años de la guerra (32).

El tráfico ibicense consistía principalmente en la exportación de sal. La riqueza salinera de Cataluña - con las montañas de Cardona y los estanques del Rosellón y de los Alfaques - hacía innecesaria la compra de aquel producto. El mercader barcelonés Andreu Valls y el ibicense Doctor Orvay, establecido en Barcelona, son los receptores de los escasos envíos de sal isleña efectuados

en 1634. Años más tarde el francés Desveus aparece también interesado en este comercio: en 1648 fletó una gran nave holandesa para el transporte de sal, cuyo itinerario enlazaba los puertos de Sant Feliu de Guíxols y Alicante con la isla de Ibiza (33).

Las exportaciones al archipiélago balear ofrecen toda la variedad del comercio exterior de Cataluña. Por un lado los productos agrícolas: piñón, azafrán, miel y vino. Por otro, las manufacturas: hierro, alfarería, papel, paños y muebles. Aparecen también algunos envíos de moneda, cuyas partidas más importantes - como la de 52.300 libras del año 1638 - van destinadas a cubrir necesidades de tipo militar pues van consignadas, invariablemente, a Don Guerau de Guardiola, Proveedor de la Armada del Almirante Oquendo. Con iguales fines aparecen también algunos envíos de pertrechos de guerra con destino a Ciudadela o a las playas de Mallorca (34).

Las Islas de Canarias.

En general, una parte del tráfico que unía a Barcelona con las costas occidentales del Norte de Africa o con Portugal, enlazaba también con las Islas Canarias. Los mismos comerciantes, las mismas embarcaciones que frecuentaban aquellas dos rutas, incidían alguna vez en los fondeaderos de las Canarias. No obstante, tales contactos eran muy escasos y después de 1640 cesaron por completo. Los objetos de este comercio nos son siempre desconocidos, pero es verosímil suponer que su naturaleza era parecida - tanto en la importación como en la exportación - a la de los puertos de Berbería y a los de Andalucía y Portugal. Como prueba de cuán poco frecuente era esta ruta por los catalanes del siglo XVII, merece citarse el hecho de que el único contacto de fletamento librado en Barcelona para aquel destino incluía el pacto de que el patrón pueda tomar un piloto en la ciudad de Cadiz para proseguir con él el viaje a las Islas, indicio evidente de que los catalanes desconocían aquel itinerario (35).

El movimiento de buques ocasionado por este comercio se resintió brutalmente de las circunstancias bélicas inauguradas en 1640. Respecto a Baleares, Valencia y Alicante, el tráfico disminuyó pero sin llegar a cesar del todo. En todas estas direcciones existía un predominio de barcas catalanas, sin que faltaran algunos bergantines mallorquines y algunas barcas valencianas, además de las consebidas embarcaciones provenzales - eliminadas desde 1635 - y genovesas. En conjunto, pues, se trataba de un tráfico de poco volumen, continuación del tráfico costero catalán. Las naves de que hay constancia, son todas ellas extranjeras, como la de Cornelius Silvestre, de Amsterdam, fletada en 1648 por el francés Desveus.

Los medios de transporte utilizados en el comercio con Andalucía y Portugal, diferían algo de los arriba citados. Aunque algunas barcas o saetías catalanas, con una tripulación de 7 a 12 hombres y una multitud de embarcaciones genovesas, efectuaban también estos recorridos, los comerciantes de Barcelona aprovechaban siempre que podían los servicios de las embarcaciones de altura. Las frágiles barcas mediterráneas eran suplidas con ventaja por las pollacas y las naves de la peligrosa navegación Atlántica. La escasez de bateladas de alto bordo de Cataluña - y en general de todos los países ribereños al mar Latino - vinculaba la comunicación con aquellos puertos al paso de las naves inglesas, flamencas, holandesas, hanseáticas, bretonas y olonesas, en su descenso desde la cuenca atlántica a la mediterránea. La documentación revela con parquedad la presencia de tales naves en Barcelona, debido a que la ciudad condal quedaba bastante al margen de las rutas comerciales más frecuentadas en esta época. Como decía un contemporáneo, en contraste con otros puertos donde "se haze escala para las mercaderías, como Lisboa y Sevilla para las mercaderías de la India, Marsella para las de Levante, y Amsterdam para las partes del Norte, Barcelona no haze más del negocio de la propia tierra" (36). A pesar de la exageración de tales palabras, lo importante y decisivo es que en el movimiento de entradas y salidas de Barcelona, los itinerarios andaluz y portugués son los que arrojar

una mayor proporción de naves extranjeras y de gran capacidad. Finalmente, hay que destacar que sólo muy raramente consta la llegada a Barcelona de algún patrón andaluz, unido a esta corriente de tráfico, así como la procedencia exclusivamente catalana de todas las embarcaciones halladas en tránsito a las Canarias ó procedentes de aquel destino.

El trayecto de Barcelona a los puertos meridionales de España o de Portugal, no estaba exento de riesgos, ni siquiera en tiempos de paz. El punto más peligroso de este itinerario se hallaba frente a Alucante que muy a menudo registraba la terrible aparición de los piratas bereberes o argelinos. Perseguidas por estos implacables enemigos, fueron muchas las embarcaciones apresadas ante aquellos parajes o que tuvieron que arrojar parte de su cargamento a al mar para escapar con mayor ligereza. (37).

CAPITULO IIIEL TRAFICO CON LINGUEDOC Y PROVENZA.

Dentro del período estudiado, el comercio con Francia conoció varias etapas perfectamente diferenciadas tanto por el volumen del tráfico como por la naturaleza de los intercambios. Desde 1.630 a 1635, las relaciones comerciales aparecen centradas casi por completo en torno a Marsella y no representan para Barcelona más que una corriente secundaria de tráfico. Con la entrada de Francia en la Guerra de los Treinta Años, el tráfico directo fué paralizado debido a la prohibición de comercio decretada por España tan pronto fueron rotas las hostilidades. No obstante, el comercio continuó bajo la forma de un contrabando legalizado en el que estaban interesados no sólo los tenderos de telas importadores, sino también las autoridades locales que percibían fuertes derechos por la entrada de manufacturas extranjeras. En numerosos casos, la propia autoridad real tuvo que ceder ante la presión económica y autorizar la importación de mercaderías francesas (1). Poco antes de 1640 se intentó por parte de Francia dar una forma legal al comercio con España, pero el Consejo de Estado español contestó a la consulta de S.M. sobre tal propuesta, diciendo que convenía mantener la prohibición puesto que el comercio franco-español resultaba más beneficioso para Francia que para España (2).

Una segunda época muy diferente se abre con los hechos de 1640. La ruptura de Cataluña con España, la propia división del Principado en dos territorios ocupados respectivamente por franceses y españoles, y la paralización del comercio con las antiguas posesiones de Italia, hicieron que las relaciones comerciales franco-catalanas conocieran un auge extraordinario. La importación de material de guerra y manufacturas de todas clases, y el abastecimiento de cereales fueron las bases de aquel comercio, servido por una amplia plataforma humana integrada por los franceses establecidos en la ciudad condal.

Este período de gran actividad quedó truncado en 1652, con la rendición de Barcelona a Felipe IV. Esta inversión de la alianza política llevó a una situación análoga a la de 1635: prohibición legal de todo trato mercantil con Francia, pero con un comercio efectivo - aunque leve - gracias aún al contrabando. Finalmente, en 1659, la Paz de los Pirineos, inauguró una etapa en que los franceses buscaron comerciar con España como nación favorecida, absorbiendo todos los privilegios de que gozaban los demás países y haciéndose otorgar otros exclusivamente (3), gracias a las cláusulas comerciales de aquel tratado, Francia gozó de una gran libertad de la introducción de mercaderías en Cataluña causando la protesta del comercio y de la industria locales. A pesar de los derechos de aduanas del Principado, y otros derechos a cuyo pago estaban obligados los franceses (4), Cataluña fué invadida de mercaderías francesas, con la consiguiente exportación de numerario y la competencia ruinoso para la industria del país. Tanto es así que los períodos de mayor prosperidad económica de Cataluña durante el último tercio del siglo XVII, coinciden con los momentos de la guerra hispano-francesa, cuando la prohibición de comercio con Francia impedía la llegada de mercaderías que competían con las catalanas. No obstante, la importación de manufacturas para la reventa en los puertos andaluces - dirección en que Cataluña empezó a orientar una proporción mayor de su comercio - fué motivo de grandes negocios por parte de algunos catalanes y una forma de introducirse en aquellos mercados.

Dentro de este marco cronológico vamos a examinar el comercio con el gran puerto de Marsella y con los restantes puertos del Languedoc y de Provenza.

Marsella.-

El activo puerto marsellés encauzaba una gran parte del tráfico de Barcelona con la Francia del Midi. Marsella, junto

los puertos italianos de Génova y Livorno, formaba la tríada de los grandes centros comerciales del Mediterráneo occidental. Todos eran el epicentro de un flujo y reflujo de las mercaderías más diversas procedentes de los más distintos países; los tres eran un punto de llegada y de partida al mismo tiempo, especie de depósito gigantesco donde los productos exóticos llegados de remotas regiones esperaban el reembarque hacia su último destino.

Este papel de intermediaria ejercido por Marsella se comprueba en la documentación. Las pólizas de seguros nos hablan con frecuencia de la llegada desde Marsella de especies variadas, de ropas y telas de todas clases, de metales de lejana procedencia -como plomo, estaño, cobre y acero-, de vaquetas de Moscovia, de cueros de Alejandría o de Constantinopla, de sedas de Messina y lanas de Berbería. A todos estos productos se unían algunos géneros autóctonos como el jabón, el aceite, los vinos y los aguardientes, y también los cereales. En algunas de estas importaciones -cuya máxima variedad y volumen se alcanzó entre 1640 y 1650- se adivina la necesaria substitución por Marsella de otros puertos que antes aprovisionaban la ciudad condal. Los cueros y las especias, el tabaco y el azúcar, que antes de la sublevación de Cataluña procedían de los puertos meridionales de España, son ahora transportados desde Marsella y proceden de las antiguas rutas levantinas o del Norte de Europa, a las que aquel puerto servía de escala y de centro distribuidor (5).

Dos eran las rutas más frecuentadas por el comercio marsellés: la de Levante y la española. Ambas direcciones eran complementarias para el comercio marsellés. De los puertos andaluces y en general de todo España, Marsella sacaba las piastras de ocho reales necesarias para sus adquisiciones de productos exóticos en el Levante (6). Pero tanto como un tráfico directo con Andalucía, las barcas y los comerciantes marselleses mantenían un enlace con el comercio indiano teniendo a Barcelona por intermediaria. De 71 embarcaciones salidas de Marsella rumbo a España pocos meses antes

de iniciarse la guerra, 24 partieron hacia Barcelona; y en 1636, rotas ya las hostilidades, más de la mitad de las 13 únicas barcas venidas de España y llegadas a Marsella procedían de Barcelona (7). La exportación barcelonesa hacia aquel puerto francés era ante todo una exportación de numerario. Esta corriente monetaria, ya registrable antes de 1640, se acentuó fuertemente durante los años de la anexión a Francia, debida a la cuantiosa importación de cereales, de material de guerra y de manufacturas operada durante aquel período. No obstante, no cesó cuando Barcelona cayó en poder de los españoles: en 1657 se atribuía la gran falta de oro y plata que sufría el Principado a las exportaciones de moneda -para las cuales se daban licencias especiales- cuyo montante se cifraba en 100.000 doblas por año (8). La documentación oficial francesa insiste con frecuencia en la necesidad de procurarse moneda de plata española, única forma de acudir a los pagos de las importaciones marsellesas efectuadas en Berbería, Egipto y Turquía (9). En 1662, una memoria sobre el comercio de aquella ciudad manifestaba que "il n'y a point de bâtiment françois qui vienne d'Espagne sur lequel il n'y ait de l'or et de l'argent" (10). Durante el período de 1630 a 1665, no faltan en ningún año las pruebas de esta exportación de numerario. Mientras duró la ocupación francesa de la ciudad condal la exportación de moneda fuerte era tanto la consecuencia de la compra de productos marselleses como el resultado de una especulación y agio practicados por los comerciantes franceses establecidos en la ciudad y por algunos catalanes, quienes introducían fraudulentamente moneda de cobre o de vellón y acaparaban la de oro y plata para expedirla a Francia después (11). Además de estas partidas de moneda, Barcelona expedía a Marsella algunas materias primas como la caparrosa tortosina, barrilla y esparto de Alicante, mineral de hierro, juntamente con los paños barceloneses -que probablemente no eran consumidos en la propia ciudad sino reexportados a Italia- y los típicos productos agrícolas, como piñón, almendras, avellanas, pasas e higos secos (12).

Al servicio de este comercio de importación o exportación con Marsella estaban especialmente dedicados los negociantes franceses establecidos en la ciudad condal. Es decisiva, sobre todo, la actuación del marsellés Baltasar Aymerich, quien, por su cuenta o asociado con los catalanes Ferriol y Cortada, remitía importantes cantidades de moneda a Marsella a cambio de productos de origen y clase heterogéneos., los cuales le eran remitidos por su hermano Esteve, que seguía establecido en la ciudad francesa. Su actividad, aunque vertida principalmente en la importación de manufacturas y cereales, y en la exportación de piñones, ruedas de molino, almendras y otros productos catalanes, no tenía ninguna especialidad; los Aymerich, como todos los grandes traficantes de la época, especulaban con toda clase de mercancías; drogas, especias, cueros, armas, y todo cuanto en cualquier momento se hallara en el gran emporio marsellés era el objeto de sus negocios. Como consecuencia de la garantía ofrecida por su nombre, Baltasar Aymerich figura muchas veces como intermediario en los envíos consignados a otros mercaderes franceses o catalanes (13). Traficaban también habitualmente en esta dirección, los hermanos David y Francesch Berardi, en Barcelona uno y en Marsella otro; Blasí Lapeyra, Pere Fises, Joan Martín, y muchos otros más, interesados todos ellos en la importación de productos exóticos que hacían escala en Marsella, o de ropas y mercerías manufacturadas en Provenza o en el Valle del Ródano. Entre los catalanes -desplazados a un lugar secundario después de 1640- figuran los tenderos de telas Refel Bris y Esteve Fornells, los mercaderes Antoni Vidal y Aloy Roca, y numerosos artesanos en la adquisición de materias primas (14).

Los demás puertos de Francia meridional

Desde Leucata hasta el territorio saboyano, todo el litoral francés participó con mayor o menor intensidad en el abastecimiento de granos y manufacturas de la ciudad condal. La corriente comercial que llevaba los granos del Languedoc a Barcelona debió

ser insignificante antes de 1640. Pero cuando Barcelona se vio privada de los trigos de las comarcas productoras catalanas -Urgel y Campo de Tarragona, en poder de los castellanos- y de la importación de los de Aragón o de Sicilia, tuvo que recurrir forzosamente a los cereales de las fértiles llanuras del Languedoc para cubrir sus necesidades. Las circunstancias políticas entonces imperantes, combinadas con la terrible crisis alimenticia iniciada en 1646 confieren a este comercio el primer lugar dentro de las importaciones barcelonesas. El reflejo de las mismas en las estadísticas confeccionadas con las pólizas de seguros alcanza para los años 1647 y 1650, por ejemplo, unos valores no obtenidos por ninguna corriente importadora (15).

Tales importaciones de trigo iban destinadas principalmente al consumo de la ciudad o de las poblaciones limítrofes, pero se dirigían también al abastecimiento de los ejércitos, cuyos asentistas -como Martín, Lagassa y Fises- hicieron enormes negocios. Las ventas a los particulares se efectuaban a menudo por entregas, según llegaban las barcas, de manera que los comerciantes de granos de la ciudad o los panaderos -principales protagonistas de este comercio- tenían asegurada la regularidad del aprovisionamiento. En 1646, por ejemplo, Pere Lagassa vendió al panadero Joan Lloses 1000 cuarteras de trigo (blat moll de Narbona) las cuales tenían que ser entregadas al precio convenido de 84 sueldos la cuartera, desde fines de Julio hasta Navidad (16). La documentación da la idea de que los importadores de trigo podían imponer el precio a los comerciantes de Barcelona, pues la fuerte demanda les arrebatava los cereales de las manos.

Después de haber insistido sobre el extraordinario volumen de esta importación de cereales, demostrativa de la vinculación del Principado al Midi Francés en cuanto a subsistencias durante los años de la guerra, queremos hacer resaltar el verdadero monopolio ejercido sobre este tráfico languedociano por los mercaderes de Narbona, Agde, Béziers y Montpellier. Los grupos habituales de mercaderes, negociantes y tenderos de telas barcelonesas apenas

cuentan en esta ocasión. Quienes dirigen este comercio son los comerciantes franceses establecidos en la capital de Principado: Baltasar Aymerich, Pere Auger, Pere Lagassa y la interminable cohorte de los importadores secundarios, de los comisionistas o de los mercaderes -como Combes, Burgada, Muntaner, Colonques- (17) que alternaban su residencia en las ciudades francesas con la estancia en la ciudad condal.

Más allá de esta costa Lengüadociana los puertos de Provenza -en especial Arles y Beaucaire- mantenían un comercio más variado, reflejo fiel de las producciones del país. Por un lado, los granos provenzales, pero por otro las manufacturas de sus ciudades; encajes y toda clase de mercería, ropas y telas conocidas en todo el mundo por las famosas ferias de Beaucaire. Solo en segundo término aparecen algunas partidas de cobre y de otros productos que revelan la proximidad de los intercambios con Marsella (18). Además de estas dos ciudades, la Costa de Provenza desde Aygues Mortes hasta el límite de Saboye, cuenta con una sucesión de pequeños puertos. Su contribución a este corriente de tráfico era mucho más de tipo marinero que propiamente mercantil. La Ciotat, Ambauc, Cassis, Saint Tropez, Martigues -para citar los principales- se distinguían por el número y la intrapidez de sus navegantes. En cambio, servían raramente de embarcadero de los productos del propio litoral y del país inmediato. Algunas partidas de trigo procedente de Frejus y de Toulon, alguna cantidad de sal de los estanques de Berre, y algunos envíos de bacalao -de probable procedencia exótica- y de aceite, son todos esas expediciones que desde estos puertos aparecen consignadas a Barcelona (19).

El personal unido a este comercio provenzal está formado en primer lugar por los tenderos de telas de la ciudad. A ellos deben unirse los nombres de algunos comerciante franceses -Aymerich, Fises, y varios más- interesados también en la importación de telas arlesianas y de mercería.

Si la importación de cereales empezó a tener importancia

en 1640, los puertos del Sur de Francia conocieron anteriormente un comercio de otro tipo. Los documentos hablan repetidamente del pastel francés, del cual llegaban grandes cantidades a Barcelona. Este pastel francés -cuyo suministro enía los puertos del Midi con las poblaciones del interior de Francia- era utilizado por los tintureros de paños de Barcelona a quienes lo vendían los genoveses y franceses de la ciudad, principales proveedores de materias primas. Los hermanos Don Jayme y Don Juan Bautista del Negro, genoveses, y Baltasar Aymerich, marsellés, aparecen como los hombres más notables dentro de este comercio (20). La unidad métrica de tal materia era la tinada, que en 1630 se vendía a los artesanos al precio de 22 o 25 libras (21). El salicor o sosa de Barbona, empleada por los vidrieros, era también importada ya antes de la guerra: Joseph Galf, especialista en la importación de vitrificables, la vendía, en 1633, al precio de 2 libras el quintal (22). Llegaban también de aquellos puertos algunas cantidades de lino en rama o en floch, que igual servía para la industria local que para la fabricación de jarcia para las galeras. Durante los años de la guerra este tráfico se vio incrementado por la llegada de cobre y plomo y de pertrechos de guerra. En 1641, los hermanos Maciá, de Limoux, establecidos en Barcelona, vendieron a su compatriota Aymerich 1700 mosquetes con las bandoleras y frasquillos correspondientes. Tales armas procedían de Lion y fueron remitidas por Francesch Xapí, de aquella ciudad (23). Los referidos hermanos figuran también como vendedores de pólvora, de la que era receptor el mismo Aymerich (24).

A todos estos productos, se pueden agregar otros que eran típicos del país, como aceite, vino, tocino y queso, además de muchos otros reveladores de la proximidad de Marsella, como las especias, el tabaco y la pesca salada (25).

En contraste con esta variedad e importancia de los géneros importados, la exportación barcelonesa hacia los puertos languadocianos y provenzales era muy escasa. Los envíos más constantes

son los de moneda -ininterrumpido durante todo el tiempo de la ocupación francesa- que servían para pagar aquellas importaciones ya descritas. Los demás productos -azulejos, naranjas, hierro, pieles, esparto y pesca salada- aparecen en cantidades mínimas. La Balanza mercantil de Barcelona en relación con el Sur de Francia era, por lo tanto, claramente pasiva (26).

La entrada de Francia en la guerra de los Treinta años y la consiguiente ruptura con España paralizó por completo este comercio. De las 316 embarcaciones cuya salida de Barcelona nos consta para los años de 1635 a 1659, tan sólo una -de matrícula genovesa- se dirigió a Francia. Pero con la revolución de Cataluña y la inversión política y militar que fué su consecuencia el tráfico catalano-francés se reanuda con duplicado empuje. Sólo el comercio costero catalán arroja unas cifras superiores.

Atendiendo a la cantidad y calidad de las embarcaciones pueden hacerse diversas constataciones. En primer lugar, el tráfico con Arles y Beaucaire aparece servido exclusivamente por barcas: es una consecuencia de la naturaleza fluvial de aquellos puertos, incapaces de recibir bajeles de un calado superior. Los patrones de dichas barcas son todos ellos catalanes, provenzales o genoveses. Durante la guerra se observa la eliminación de los primeros y los últimos provecho de los provenzales.

Si en el movimiento entre las ciudades del Ródano y Barcelona las barcas francesas y catalanas sompiten en un plano de igualdad, el equilibrio se rompe a favor de unas o de otras según se trata del tráfico con Marsella o con el Languedoc. El litoral francés desde Aygues Mortes hasta Salses, avanzada española, es una costa sin tradición marinera. Sus habitantes viven de espaldas al mar a cuyo contacto se interpone una barrera ininterrumpida de marismas, para dedicarse al cultivo de sus campos feraces. En estas circunstancias, cuando aquellos campesinos que-

rían dar salida al excedente de sus cosechas tenían que solicitar la ayuda forastera. Apenas si unas pocas barcas matriculadas en Frontignan pueden impugnar la ausencia total de buques languedocianos en el tráfico con Barcelona. Por otro lado, este movimiento de barcas se presenta como una continuación del rosellonés. La brevedad del viaje y el transporte de granos como principal objeto vinculan a esta ruta una gran cantidad de pequeñas embarcaciones halladas en un incesante ir y venir. La natural contrapartida es la ausencia de naves internacionales, reservada para otros trayectos más importantes.

Respecto a Marsella, lo más sobresaliente es la ínfima participación de las barcas catalanas. Falta del todo durante la mayor parte de los años de la anexión de Cataluña a Francia, y juegan siempre un pobre papel al lado de las embarcaciones extranjeras. Las escasas naves catalanas no suelen concurrir esta ruta, pero son bastantes las naves de La Ciotat, de Marsella o de Toulon que dedicadas a estos recorridos. La importancia del puerto de Marsella hace que intervengan también algunas naves atlánticas.

CAPITULO IVEL COMERCIO CON ITALIA E ISLAS

Aunque el criterio geográfico nos ha llevado a incluir en este capítulo tanto el comercio con la Italia peninsular como el establecido con las Islas, el punto de vista político y la naturaleza de aquel comercio imponen una distinción entre las posesiones italianas de la Corona aragonesa y los Estados independientes. Las relaciones mercantiles de Barcelona con unas y otras son radicalmente distintas. Sicilia, Cerdeña y Nápoles constituían los grandes mercados de exportación de Cataluña; la corriente comercial que se dirigía hacia ellos estaba integrada principalmente por artículos de consumo. En cambio los puertos de la Italia septentrional, Génova y Livorno, mantenían con la ciudad de Barcelona un comercio variado, pero la naturaleza de sus envíos las daba más bien un carácter de distribuidores y proveedores de manufacturas y materias primas que de mercado de consumo. Además, una y otra parte de Italia se vio afectada distintamente por la cronología impuesta por los acontecimientos políticos. Como siempre, los hitos cronológicos que separan las varias etapas de estas relaciones comerciales son los años 1635, con la iniciación de la guerra hispano-francesa, 1640, con la sublevación de Cataluña, y 1652 con la vuelta de Cataluña a la obediencia española. Para las antiguas posesiones aragonesas estas etapas se observan con toda claridad. Después de 1635, el corso francés dificultó el comercio de Cataluña con Sicilia, Nápoles y Cerdeña pero las exportaciones de paños, hierro y otras manufacturas continuaron. Por el contrario después de 1640, las exportaciones cesan completamente. Cataluña quedó desvinculada de sus mercados tradicionales, los cuales no volvieron a abrirse hasta 1652. Posiblemente, los doce años de ausencia -con la concurrencia de genoveses y otros extranjero- y el estado quebrantado de la economía catalana hicieron que nunca más tuvieran la importancia secundaria que antes de la guerra habían tenido. Después de 1652

la situación neutral de la República la convirtió en intermediaria de las relaciones con Francia durante la guerra de 1635 y de las relaciones con las Islas y con España después del alzamiento de Cataluña. El puerto de Livorno aparece con otras características. Su neutralidad no está teñida de hispanofilia como la neutralidad genovesa, y las condiciones comerciales y fiscales de su puerto la han convertido en un centro de los más activos del Mediterráneo; las relaciones antes escasas entre Barcelona y Livorno crecieron durante los años de guerra. En cuanto a los demás Estados italianos el comercio fué en esta época esporádico y resulta de difícil valoración. En conjunto el comercio catalán aparece mucho más orientado hacia las rutas tradicionales de Italia que hacia los nuevos derroteros impuestos por el descubrimiento de América. Este hecho es tanto más digno de ser destacado cuanto unos decenios después de la época que ahora nos ocupa, Cataluña decidirá orientar una parte de su comercio -cada día creciente- hacia las direcciones andaluza y norteeuropea.

Sicilia

Hemos dicho en otro lugar que Sicilia ejercía para los catalanes del siglo XVII una atracción análoga a la de Cuba para los catalanes del siglo XIX. En efecto, la colonia catalana era allí muy numerosa y los vínculos que la unían con la metrópoli estaban constituídos por las innumerables barcas que transportaban paños, hierros, pieles y demás manufacturas y que a su retorno cargaban con cereales, sedas, pesca salada o moneda. El comercio con Sicilia era vital para la economía del Principado. Los mercaderes más importantes de la época -los Rocafort, los Macib, los Matalí, y muchos más (1)- eran asiduos traficantes con las Islas. Las compañías comerciales más potentes -como la de Rocafort y Bosich, con un capital de más de 50.000 libras- orientaban casi exclusivamente sus negocios en aquella dirección. Por este motivo la sublevación de Cataluña, que paralizó

prácticamente este comercio, fué de duras consecuencias para el estamento mercantil. No obstante, el volumen de este comercio había decaído respecto al de decenios anteriores; ya en 1630 se decía que unos años atrás se remitían a Palermo mucha mayor cantidad de paños y manufacturas (2).

La base de las exportaciones catalanas eran los paños. Su exportación daba trabajo a un gran número de artesanos diseminados por todo el Principado y absorbía grandes capitales. Tan importante era este comercio -a pesar de atravesar un etapa de declive- que nuestras estadísticas le confieren, junto con la exportación de los contemporáneos, el primer puesto entre los mercados de Cataluña (3).

Cerdeña

Portororros, Alguer, Caller y los demás puestos de la isla de Cerdeña recibían de Barcelona unos cargamentos parecidos a los enviados a Sicilia. Los interesados en este comercio eran también los hombres más conspicuos del estamento mercantil barcelonés, a los que se unían un gran número de mercaderes genoveses establecidos en la ciudad condal. Los Brea y Ordano, cuya actividad en Barcelona aparece documentada antes de 1630 y continuó hasta bien entrada la segunda mitad del siglo, los Gorgollon, los hermanos Negro y algunos más de menor relieve se contaban entre los grandes traficantes con las Isla. (4). Entre los catalanes ocupa un lugar destacado Pau Dalnases, como entre los saboyanos lo ocupa Joan Martín (5). Unos y otros se dedicaban a la exportación de manufacturas y a la importación de lanas, cueros, y pesca salada, junto con algunos cereales y algunas partidas de moneda. Aunque aminorado durante los años de la guerra este comercio no fué altamente perjudicado como el siciliano. Los intercambios continuaron gracias en gran parte a la intervención de los genoveses que desde los lejanos tiempos medievales ejercían una gran influencia en la dirección de los asuntos economi-

cos de la Isla.

Nápoles

El Reino de Nápoles constituía el último de los grandes mercados catalanes. También la base de aquellos intercambios estaba integrado por los paños catalanes y por los cereales napolitanos, a los que se añan los envíos de telas de seda en rama proveedores de las tiendas y mercerías barcelonesas y de la industria sedera local. Desde muy antiguo, Cataluña era uno de los principales clientes consumidores de estas telas suntuarias. El Principado remitía, también, buenas cantidades de clavazón, barras y mineral de hierro, así como especias y materias tintóreas procedentes de sus intercambios con los puestos de Andalucía (6).

Génova

El comercio con Génova tiene ya otras características. Aunque no falten los envíos tradicionales, el retorno de capitales se empleaba no en la compra de materias alimenticias sino en la adquisición de manufacturas ligures o llevadas a aquella ciudad a través de los intensos intercambios efectuados por Génova con otros puertos del Mediterráneo, del Levante o del Norte de Europa. Además, las expediciones barcelonesas van acompañadas durante los años anteriores a 1640 de grandes envíos de moneda. Es ésta la característica más notable y de mayores consecuencias económicas de todo el tráfico existente entre Barcelona y Génova. Esta conexión de las dos ciudades a la gran ruta de circulación de metales procedentes de las Indias, no tiene nada que ver con el comercio local. Nunca las necesidades de Cataluña hubieran requerido aquella riada de plata amonedada o en barras. Ni los hombres, que efectuaban tales envíos, ni los buques en que se cargaban, ni los destinatarios, ni la finalidad de dichas expediciones tenían relación con el estamento mercantil de Barcelona. Las pesadas cajas de 20.000 reales de plata doble que los genoveses

residentes en Barcelona -Pelegro Berardo, Jayne de Negro, Gorgollon y otros de menor importancia (7)- embarcaban en las Gale-
 ras de España o de las Escuadras de Génova, procedían de Sevilla
 y habían llegado a la capital del Principado por la ruta terres-
 tre Madrid-Zaragoza-Barcelona. Pelegro Berardo, el gran especia-
 lista de estos negocios, aparece repetidamente fletando galeras
 y cargándolas con 300 o 350 cajas de moneda de oro y plata. Los
 remitentes de las mismas eran los grandes factores del Rey, los
 asentistas genoveses establecidos en la Corte, reembolsados así
 de los anticipos hechos a la Corona siempre en necesidad apremian-
 te de dinero. Los últimos destinatarios de aquellos envíos eran
 los propios socios, hermanos o allegados de tales asentistas que
 desde el gran centro financiero de Génova habían hecho efectivos
 aquellos anticipos para las necesidades políticas y militares de
 España en el centro y occidente de Europa. Era tal la importan-
 cia de estos arribos que las ferias de Novi o de Placencia tenían
 que prorrogarse y señalar nuevos plazos para los pagos si las ga-
 leras retrasaban su llegada (8).

Esta corriente monetaria no significó para el Princi-
 pado un caudal que pesa sin irrigar los territorios próximos. Las
 mismas necesidades bélicas hacían a menudo distraer una parte de
 aquellos envíos para emplearla en obras de fortificación de las
 plazas fuertes de Cataluña o para la paga de los soldados de sus
 guarniciones. En Barcelona había normalmente abundancia de mone-
 da de plato doble mejicana, peruana o sevillana, como se comprue-
 ba por el escaso premio que esta alcanzaba -del 5 al 7 por ciento-
 y en algunas ocasiones estaba a la par- respecto la moneda local
 (9), mientras que en Castilla la inflación del vellón llevaba por
 estos mismos años los cambios a una prima del 20 o del 30 por
 ciento (10).

Aparte de esta corriente estatal, los tenderos de telas,
 y los mercaderes de Barcelona realizaban un comercio importante
 con la ciudad ligur. Algunas compañías mercantiles -como la de Lia-

dó y Borrell, con un capital de 28.500 libras- estaban especializadas en este tráfico, negociando con los productos más dispares: ya sea remitiendo paños, ruedas de molino, coral o especias andaluzas, o recibiendo drogas, telas finas, pesca salada, papel y otros mercaderías (11).

Unido el tráfico con Génova aparece una gran parte del de Cerdeña, de Nápoles y de Sicilia cuyos productos hacían escala en aquel puerto en su camino hacia la ciudad de Barcelona. Esta misión intermediaria de la ciudad ligur estaba servida, además, por el gran número de genoveses establecidos en aquellos reinos los cuales mantenían también estrechas relaciones con sus compatriotas de la ciudad condal.

Livorno

La ciudad de Livorno, última avanzada de la Toscana sobre el mar, heredera de la fortuna comercial de Pisa gracias al tesón de Cosme de Médicis, había adquirido en pocos años un gran prestigio marítimo y comercial. Su puerto franco, sus usos comerciales, la libertad de que disfrutaba -factores todos que escandalizaban a ciertos catalanes (12)- hicieron de la ciudad uno de los grandes centros del Mediterráneo occidental. El tráfico que Barcelona mantenía con aquel puerto era muy parecido al de Génova, y en muchas ocasiones es indecernible ya que las expediciones van consignadas en los fletamentos o pólizas de seguros a los dos puertos indistintamente. Las características de puerto distribuidor de lejanas mercaderías son reveladas por los envíos procedentes del puerto toscano y llegados a Barcelona: ostendes, vaqueta de Moscovia, sedas de Nápoles, trigo italiano o de origen nórdico o africano, cobre, plomo, estaño y pesca salada aparecen a menudo en los cargamentos de las navas despachadas en Livorno (13). La contrapartida de tales expediciones, eran los habituales envíos barceloneses de paños, hierro, frutos secos, vino y aguardiente (14). Las partidas de moneda son también nu-

merosas sobre todo a partir de 1640 cuando las relaciones con Génova para la adquisición de aquellos productos disminuyeron. Entre el personal dedicado al negocio con Livorno, merece destacarse el de la compañía administrada por Bernat Oliver y Pau Ferrer, que desde poco antes de 1640 se dedicaba a la compraventa de mercaderías en Livorno, en cuya ciudad había uno de los socios -Bernat Modolell- que gestionaba los asuntos de la sociedad (15). Además de esta empresa, la de Brea y Ordano, y numerosos negociantes de Barcelona se ocuparon también en esta dirección del tráfico.

Otras rutas comerciales

Durante los años estudiados se observan muy raros contactos entre Barcelona y Venecia. No obstante, algunos de los más grandes comerciantes de la ciudad -aunque extranjeros, como Moixiga y Martin- tenían relaciones con aquella gran República. Su comercio tenía las mismas características que el de los demás puertos italianos del Norte, tanto respecto a las importaciones como a la exportación (16). Con Roma, por el puerto de Civitavecchia, el trato era más frecuente, aunque siempre de un orden muy secundario. Se traficaba con moneda destinada al pago de bulas, licencias y otros asuntos eclesiásticos o empleada en los negocios de cambios, a los cuales aparecen dedicadas algunas compañías mercantiles de Barcelona como la regida por Don Jayme de Llordet o el doncel Dimas Pobra (17). De las playas de la Romaña procedían también algunos envíos de alumbre, sedas, y cueros de roble. En compensación Barcelona enviaba también los consabidos paños, pesca salada, vidrios, pieles y demás mercaderías (18).

También en el aspecto del movimiento de buques quedan bien definidas las dos etapas dibujadas por las circunstancias políticas, separadas principalmente por la fecha de 1640. En general puede decirse que las barcas y tartanas genovesas mantenían

casi un monopolio en el tráfico con toda la Península, sobre todo durante el quinquenio de 1635 a 1640 en que quedaron eliminadas las embarcaciones francesas. En cuanto a Sicilia las catalanas están bien representadas pero no ocupan el primer lugar. El tráfico con Génova y con las posesiones españolas se hacía a menudo mediante las galeras, cuya regular intermitencia y sobre todo su baratura y seguridad, las harían preferibles a cualquier otro medio de transporte. Respecto a Livorno, que aumentó sus relaciones con Barcelona durante los años de la guerra, el movimiento de buques cuenta con la presencia de grandes navas extranjeras de las que habitualmente visitaban aquel emporio. En conjunto, aunque la marina catalana dedicaba a este comercio lo mejor de sus efectivos -naves y pollacas de gran calado- y empleaba algunas embarcaciones a cubrir regularmente las escalas de Barcelona hasta Sicilia, la competencia genovesa era tan fuerte que puede afirmarse que una parte de los beneficios de aquel comercio eran absorbidos por los fletes pagados a los patrones y capitanes de la República ligur.

La travesía del golfo de Lion y algunos puntos del Mar Tirreno fueron escenarios de numerosos naufragios o de ataques de corsarios; pero, con todo, el tráfico con esta parte del Mediterráneo parece menos arriesgado que el existente con Andalucía.

CAPITULO V

COMERCIO CON EL NOROCCIDENTE DE AFRICA

El estado de guerra permanente con el Imperio Turco y las anómalas relaciones con los principados musulmanes del norte de Africa no impidieron el desarrollo de un comercio que si no fué muy activo al menos fué regular. Dos notas muy particulares caracterizan este tráfico entre Barcelona y los puertos africanos: los frecuentes envíos de moneda destinados al rescate de cautivos cristianos, por lo cual se exigían sumas que oscilan entre 100 y 200 libras, y la intervención de negociantes franceses de Marsella y Narbona, o establecidos en Barcelona, en multitud de operaciones mercantiles. Son frecuentes las expediciones al Bastión de Francia en Berbería y las relaciones con el consul francés en Túnez.

El rescate de los presos en las mazmorras argelinas o tunecinas era la principal justificación de muchos de estos arriesgados viajes. Llegada a Cataluña la noticia del cautiverio, el padre, la esposa o el hermano del infortunado hacían lo posible para reunir y enviar el capital exigido por el rescate; en ocasiones, el anhelo de garantizar el retorno de la persona salvada con tanto esfuerzo podía llevar a un seguro sobre el rescatado contra el riesgo de nuevo cautiverio. Pero, esta actividad no era sólo empresa particular, sino que podía convertirse en negocio de pingües beneficios.

Por otra parte, el trigo. Ya sabemos que la solución del abastecimiento de Barcelona, problema número uno de la ciudad, exigía el agotamiento de todos los recursos. Esta exigencia explica el difícil trasiego de granos de Berbería a Cataluña. La circunstancia de que todas las importaciones cerealícolas registradas sean de 1646 -año de crisis- nos inclina a considerar este trá-

fico como excepcional. De todas maneras no podemos olvidar que la mayoría de nuestras pólizas se refieren a aquella fecha, ni que bajo la indeterminación de la mercancía, tan frecuente en los documentos, puede muy bien esconderse otras partidas trigueras. En este sentido, nos ha puesto sobre aviso la intimación de un seguro puesto sobre la mercancía ignorada, debido a que en su viaje de retorno la barca que la transportaba "per fortuna de temps llença blat".

Mencionemos aún las importaciones de moneda. Como en los demás casos en que las hemos encontrado, nos parece lógico ver en ellas el producto de las ventas realizadas en los puertos de embarque. Consignemos de todas formas que en una ocasión (1645) en que en el viaje de ida a Tabarca se aseguraron el "buc y arreus" de la nave de turno, y una cantidad de moneda, a la vuelta la póliza consigna "moneda" y "or", además de una cantidad de "blat, ordis y faves". En este caso puede tratarse de una auténtica importación de metal (1).

Los productos que salían de Barcelona con rumbo al África eran muy variados. Además de los artículos que figuran en todos los mercados, hallamos alguna expedición de vidrio, miel, vino y otros géneros destinados a satisfacer las exigencias del refinamiento musulmán. Pero la moneda y los paños son aquí también el capítulo más importante. Es posible (y la documentación que hemos visto así parece indicarlo) que en lustros anteriores este comercio fuera más intenso, pero los pocos datos que poseemos nos impiden dar más detalles. Creemos, no obstante, que Barcelona sostenía un comercio pasivo con el Norte de África pues en casi todos los años la cantidad de moneda exportada supera el valor total de mercaderías (2).

Por su cuantía este tráfico aparece como poco importante pero de una gran regularidad, sobre todo a partir de 1635 cuando la rotura entre España y Francia suprimió la relación entre Barcelona y Marsella, ciudad que encontramos muchas veces sirvien-

do de intermediaria entre Cataluña y Africa. Entre las embarcaciones que cruzaban el Mediterraneo llevando productos barceloneses a los mercados de Argel, Túnez y Marruecos predominan las catalanas hasta el 1645, desde cuya fecha se observa una fuerte concurrencia francesa.

En proporción a la poca cuantía de este tráfico con el vecino continenete, encontramos una mayor cantidad de navas catalanas, como si las pocas que existian se dedicaran preponderantemente a este servicio

que se explica el hecho de que las navas catalanas se dedicaran a este tráfico por las ventajas que les ofrecian, la proximidad de los mercados africanos que presencian, por la fuerza y agilidad de sus velas, por la rapidez de sus viajes, y por la poca cantidad de tripulacion que necesitaban.

La Isla de Ibiza

Desde la descubierta, las navas catalanas han mantenido la Isla de Ibiza en su poder, y en ella han establecido sus oficinas y la casa de moneda. Desde su descubierta, se ha mantenido en su poder, y en ella han establecido sus oficinas y la casa de moneda. Desde su descubierta, se ha mantenido en su poder, y en ella han establecido sus oficinas y la casa de moneda.

Por las ventajas que ofrece el comercio de la Isla de Ibiza, se ha mantenido en su poder, y en ella han establecido sus oficinas y la casa de moneda. Desde su descubierta, se ha mantenido en su poder, y en ella han establecido sus oficinas y la casa de moneda.

CAPITULO VI

OTRAS DIRECCIONES DEL COMERCIO

Las rutas anteriormente descritas definen la extensión del comercio catalán durante el segundo tercio del siglo XVII. Más allá de la Península Italiana y de los puertos de Berbería que cerraban el ámbito concurrido con mayor o menor frecuencia por los productos catalanes, la documentación ha revelado otras direcciones que precisamente por lo raras y esporádicas merecen ser examinadas aparte. De todas ellas, únicamente la Isla de Malta se nos presenta con indicios de mantener un tráfico algo regular e intermitente.

La isla de Malta

Según la documentación, las relaciones de Barcelona con aquella Isla consistían en la exportación de draps y cordellats remitidos casi siempre a la Orden Hospitalaria de San Juan de Jerulesén. Receptores de dicha Orden los hemos encontrado también en el comercio de Marsella y Palermo, adquiriendo joyas, paños y guadamaciles como en el presente caso y cuya utilización ignoramos. Alguna de las partidas es tan importante que nos hace pensar que se dedicaría a la reventa.

Para los años que estamos estudiando no hemos encontrado nada de valor estadístico para afirmar la existencia de una corriente mercantil entre Barcelona y el extremo oriental del Mediterráneo (1). Sin duda habían pasado los activos días de fines del siglo XVI o principios del XVII en que era relativamente intenso el tráfico de Barcelona con Alejandría, Constantinopla o Esmirna. La contracción del tráfico marítimo de Cataluña durante esta época es una de sus más claras características, pues la mis-

na documentación notarial de los seguros revela para lustros anteriores una actividad mayor respecto al Oriente, la cual decayó sin duda durante el segundo tercio del siglo XVII.

El pequeño tráfico con la isla de Malta (o con el puerto de La Veleta, para ser más precisos) era una herencia de las viejas tradiciones mercantiles de Barcelona. Era de un volumen insignificante pero es posible que tuviere una intermitencia regular. De 1636b a 1639, todas las expediciones consignadas en la estadística corresponden a la pollaca o tartana del patrón Sebastián del Vaso, italiano o maltés; la de 1644 y la de 1648 pertenecen, respectivamente, a una barca y a una nave de matrícula marsellesa, todo lo cual, junto con la falta de embarcaciones catalanas, constituye un pequeño indicio de la decadencia naval de Cataluña y de la expansión marítima de Marsella.

Mediterráneo oriental

Hacia Levante, forzando el finisterre de Malta, conocemos -aparte de los escasos contactos con Venecia- una sola expedición a Esmirna, "terra del Gran Turco", en 1647. Se trataba de un envío de moneda consistente en 1300 doblas de oro, remitido sobre la barca marsellesa del patron Icart, con la finalidad de adquirir productos de Oriente. Quienes organizaron la expedición -el ciudadano honrado Esteve Fornells, y el francés Pere Fises- formaron con los demás negociantes una compañía mercantil cuya duración quedaba limitada al viaje de ida y vuelta. La barca marsellesa que cargó con dichas doblas fué apresada y la sociedad fué cancelada después de haber cobrado el correspondiente seguro. El lamentable fin de esta expedición mitad catalana y mitad francesa -tanto por el capital como por la embarcación- es como un símbolo de la detención que estaba sufriendo el comercio catalán en la dirección extremo oriental del Mediterráneo (2).

Zona atlántica

No podemos mencionar ni un solo caso de embarcación catalana llegada del Norte, más allá de la costa portuguesa. En tiempo de Felipe IV los viajes de las naves barcelonesas a Flandes, de tanta tradición, no son más que un recuerdo histórico.

Paralelamente, con extraordinaria rareza se produce la entrada en Barcelona de naves atlánticas con cargamento de origen. Los diversos géneros nórdicos que a menudo llegaban al puerto de Barcelona, procedían de las escalas de Marsella, de Génova o de Livorno y venían cargados en general en naves de estos puertos. No obstante, algún caso aparece en la documentación de envíos directos a mercaderes de Barcelona.

Empecemos por la costa atlántica francesa. Se trata, principalmente de envíos de pesca salada -arenques y congrios- consignados a Cristófol Santgenís, en 1646; algunos de estos envíos ascendieron -según la póliza de seguro- a los 18.300 ducados (3). Otro tráfico igualmente esporádico era el de cereales procedentes de La Rochelle, de Charente o de Burdeos, cargados en naves holandesas y destinados al nizarde Joan Martín (4). Queda registrado también una expedición de itinerario similar, aunque de contenido muy distinto: en 1646, Ramon Rons, Pierre Surle, franceses los dos, residente el primero en Barcelona y el otro en Aix, importaron de Saint Malo un cargamento de productos exóticos: ébora, concha de tortuga, manteca y plumas de oca (5).

Más al norte todavía, aparecen también algunas expediciones procedentes de Holanda y de las costas de Inglaterra. De este último país llegaron en 1648 una cantidad de pesca y otra de mercadería indeterminada. Figuró como consignatario el genovés Brea, realizándose el transporte en la nave Hieremias, del londinense Jonh Moor (6). El mismo año, finalmente, vinieron de Holanda y remitidas a los constructores de la nave de que se estaba construyendo en Barcelona y que más tarde tenía que gobernar el Capitán Dardanyh, diversos materiales y pertrechos: velamen, arboladura,

antenas, artillería, pólvora y balas. La expedición, en dos tandas, llegó a bordo de la nave del capitán Novillo y en la de Guillermo Bertelote. El valor de lo asegurado sumaba 6.850 ducados (7).

HORAS BIBLIOTECARIAS Y DOCUMENTALES

NOTAS AL APLICACION I

- 1 - Vigencia de la Ley de Fomento, 1900.
- 2 - Resolución de los señores de la Real Audiencia, 1700.
- 3 - Ley de Fomento, 1900.
- 4 - Ley de Fomento, 1900.
- 5 - Ley de Fomento, 1900.

I PARTE.

- 6 - Ley de Fomento, 1900.
- 7 - Ley de Fomento, 1900.
- 8 - Ley de Fomento, 1900.

NOTAS

- 9 - Ley de Fomento, 1900.
- 10 - Ley de Fomento, 1900.
- 11 - Ley de Fomento, 1900.
- 12 - Ley de Fomento, 1900.
- 13 - Ley de Fomento, 1900.
- 14 - Ley de Fomento, 1900.
- 15 - Ley de Fomento, 1900.
- 16 - Ley de Fomento, 1900.
- 17 - Ley de Fomento, 1900.
- 18 - Ley de Fomento, 1900.
- 19 - Ley de Fomento, 1900.
- 20 - Ley de Fomento, 1900.

Notas al capítulo I

- 1 . VICENS I VIVES, Noticia , 53-56.
- 2 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 261.
- 3 . Ibidem, nº. 22.
- 4 . Ibidem, nº. 92.
- 5 . Ibidem, nº. 146, nº. 62, nº. 73 y nº. 129.
- 6 . Ibidem, nº. 224.
- 7 . Ibidem, nº. 91.
- 8 . Ibidem, nº. 249 y nº. 250.
- 9 . Ibidem, nº. 296.
- 10 . Ibidem, nº. 77.
- 11 . Ibidem, nº. 114.
- 12 . Ibidem, nº. 24.
- 13 . Ibidem, nº. 188, nº. 189 y nº. 190.
- 14 . Durante el siglo XVI la ciudad de Barcelona fué azotada por la peste en los siguientes años: 1501, 1507, 1515, 1520, 1530, 1558 y 1589; el siglo XVII conoció una gran crisis de subsistencias en 1629-30 y una terrible peste en 1651-52.
- 15 . Datos facilitados por la Srta. Marina Mitjá, del A.H.P.B.
- 16 . A.C.A. : C.A., 488. Así lo establecía un Real Privilegio del 13 de Julio de 1599. En 1615 los Cónsules y Definidores de la Lonja pidieron al Rey que se extendiera el Privilegio a los hijos o nietos de extranjeros "que fuesen casados o se casaren con hijas o nietas de mercader. La petición fué denegada en estos términos: "Si quieren el privilegio lisaente y sin limitación para que puedan concurrir todos los hijos de extranjeros aunque no se casen con naturales de aquel Principado, se les concederá, donde no, que no ha lugar lo que suplican". Madrid, 14 Mayo 1615.
- 17 . RIPOLL, 28
- 18 . SOLER, Discurs:27 "Primerament los votan en la Llotja lo Cancell de Vint, y después los mercaders qui són de Cancell de Cent tornan a votar en Casa la Ciutat, y si tenen lo número han menester de vots (22) los escriuen en la matrícula, conforme se començá a fer lo any 1480".
- 19 . B. C.: Ordinacions y llibre de la Matrícula de Mercaders. 1479-1685. Sig. B. 189.
- 20 . Matrícula de los Hombres de Negocios 1630-1665, nº. 187 y nº. 251

- 21 . Véase en el presente estudio la parte dedicada al examen de las relaciones familiares.
- 22 . RIOLLE, 27 "Potest tamen de iure Rex ex sua suprema regalía, non obstante creatione praedicta per civitatem Barcinonae facta, alios mercatores creare cum suo regio privilegio".
- 23 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 13
- 24 . SOLER, Discurs, 27 :
- 25 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 260
- 26 . *Ibidem*, nº. 25 y nº. 61.
- 27 . *Ibidem*, nº. 452, nº. 327, nº. 535 y nº. 466.
- 28 . BONSONS , 2532.
- 29 . BONSONS , 253.
- 30 . BRUNIQUEL, V, 156: "24 Novembre 1533. Lo Trentenari ordenà que botiguers de drogas sien haguts per artistes y no per mercaders y a 25 lo Consell de Vent ordenà lo mateix".
- 31 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665, nº. 306
- 32 . *Ibidem*, nº. 296.
- 33 . *Ibidem*, nº. 172.
- 34 . *Ibidem*, nº. 46 y nº. 261.
- 35 . CAPMANY , III, 256.
- 36 . BONSONS, 2752 : En tal fecha el Magistrado de la Lonja del Mar de Barcelona solicitó de la Reina Gobernadora que los mercaderes catalanes que comerciaban en Cádiz no estuvieran sujetos al Cónsul de las Naciones Extranjeras, el cual exigía de los marinos catalanes una dobla de oro por cada barca o saetía y el dos por ciento del cargamento de dichos buques. Al mismo tiempo se instaba el nombramiento de un Cónsul catalán.
- 37 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 286
- 38 . *Ibidem*, nº. 223.
- 39 . *Ibidem*, nº. 230 y nº. 257.
- 40 . SOLER, Material, 95.
- 41 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 160, nº. 161 y nº. 162.
- 42 . *Ibidem*, nº. 221, nº. 261, y nº. 275.
- 43 . *Ibidem*, nº. 190.
- 44 . *Ibidem*, nº. 304 y nº. 316.
- 45 . *Ibidem*, nº. 18, nº. 195, nº. 205, nº. 169, nº. 170, y nº. 285.
- 46 . *Ibidem*, nº. 83 y nº. 84.
- 47 . *Ibidem*, nº. 58 y nº. 237.

- 48 . *Ibidem*, nº. 16.
- 49 . *Ibidem*, nº. 123, nº. 176 y nº. 149.
- 50 . *Ibidem*, nº. 198 y nº. 259.
- 51 . *Ibidem*, nº. 261.
- 52 . *Ibidem*, nº. 287.
- 53 . *Ibidem*, nº. 70.
- 54 . *Ibidem*, nº. 277.
- 55 . *Ibidem*, nº. 51 y nº. 241.
- 56 . *Ibidem*, nº. 200.
- 57 . *Ibidem*, nº. 301.
- 58 . *Ibidem*, nº. 23, nº. 45 y nº. 217.
- 59 . En la última parte del presente estudio, dedicada a representaciones gráficas, figuran éste y otros árboles genealógicos elaborados con datos de la Matrícula.
- 60 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665. , nº. 39, nº. 146 y nº. 148.
- 61 . *Ibidem*, nº. 160, nº. 161, nº. 162 y nº. 164.
- 62 . *Ibidem*, nº. 260 y nº. 261.
- 63 . *Ibidem* nº. 245 y nº. 314.
- 64 . *Ibidem*, nº. 106, y nº. 327.
- 65 . *Ibidem*, nº. 179.
- 66 . *Ibidem*, nº. 482, nº. 514 y nº. 524.
- 67 . *Ibidem*, nº. 1 y nº. 289.
- 68 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665. nº. 62, nº. 250.
- 69 . *Ibidem*, nº. 476
- 70 . *Ibidem*, nº. 8 y nº. 261.
- 71 . 9 dotes del decenio 1630-40, recogidas al azar, dan un promedio de 4444 libras; otras tantas del decenio siguientes promedian 3433 libras; para el quinquenio 1651-55, 3 dotes dan una media de 3566 libras. La tendencia a la baja queda acentuada si tenemos en cuenta la progresiva desvalorización de la moneda durante el período 1640-50.
- 72 . VICENS I VIVES, Noticia. 198
- 73 . A.C.A.:C.A.,410. Una consulta del Virrey al Rey, del 18 de Noviembre 1662, acerca de la validez de los privilegios de ciudadano honrado y de caballero condecorados durante las alteraciones, manifiesta que tales concesiones fueren muy numerosas, hasta tal punto que se podían obtener mediante el pago de sólo dos roblas. El Rey ordenó que "de ninguna manera deben ad-

ni tirse ni valer semejantes privilegios».

- 74 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630 - 1665, n.º. 100.
- 75 . Ibidem, n.º. 297, y n.º. 165
- 76 . Ibidem, n.º. 149.
- 77 . Ibidem, n.º. 6.
- 78 . Ibidem n.º. 12 y n.º. 46.
- 79 . Ibidem, n.º. 62.
- 80 . Ibidem, n.º. 261.
- 81 . La inversión de capitales en bienes rústicos y la consiguiente mejora de las tierras cercanas a Barcelona es objeto de un examen particular en otra parte del presente estudio.
- 82 . COLESIES, 269-275.
- 83 . BONSOMS, 2532.
- 84 . VICENS I VIVES, Fernan II, 106 y sig. Examina la organización y el funcionamiento del municipio Barcelonés, así como la patología de tal administración y los abusos a que daba lugar. Las escasas innovaciones introducidas en el régimen de la Ciudad desde el reinado del Rey Católico, permiten suponer que muchos de aquellos abusos continuaron durante los reinados posteriores.
- 85 . REGLA, 24-25; señala la importancia de la lana castellana en la decisión de los compromisos de Caspe. Según estudios recientes, Fernando de Antequera dominaba los intereses de la Mesta y, por lo tanto, tenía en sus manos una mercancía importantísima para la industria catalana de paños y para la exportación de la lana por los burgueses catalanes.
- 86 . SOLER, Discursos, 27 ; y estos - los mercaderes - són admesos en la Bessa de Mercaders de Conceller, que li dihen Bessa dorada per lo exir-ne tant officis de vida, y en altres besses de la Ciutat, y estos entran per lo Bras Real de la Diputació a Oydors, ço és los que són insaculats a Concellers, y tenen sis llochs».
- 87 . REGLA, 62.
- 88 . ELLIOTT : The Catalan Revolution, I.I.
- 89 . B.C. : Ms. 502, 125.
- 90 . Vide Series Estadísticas, I
- 91 . El valor de algunas monedas gruesas expresado en sueldos barceloneses, a lo largo del siglo XVII, puede verse en la Serie Estadística,
- 92 . SALAT, I, 28 : «Cataluña hasta el año 1598 en que fué suprimida la moneda de ternos había observado en el sistema monetar un cálculo de proporción admirable : no se había presentado en los siglos anteriores el desorden que después se experimentó en el desigualdad de las monedas de oro y plata que fué un mal contagioso que se apoderó de toda España». En Ibidem, II, 99, figura la transcripción del privilegio otorgado a los Con-

sellera para que "a su arbitrio puedan hacer la mezcla de la plata o liga para el batimiento de los menudos barceloneses.

- 93 . CIPOLLA, 21
- 94 . A.H.C.P. : Diversorum IV, 295-299; Se refiere que en Francia habían desvalorizado la plata en tres ocasiones durante veinte años. Las instancias para poner la moneda catalana al mismo precio que en el Reino vecino y evitar así la exportación, figuran repetidamente en la documentación de la época.
- 95 . HARRINGTON, El florecimiento del Capitalismo, 22-23.
- 96 . A.C.A. : C.A. 356, pliego nº. 1; Informe del Virrey al Rey. 25 Enero 1614.
- 97 . A.C.A. : C.A. 362, pliego nº. 1 : Licencia dada a la Ciudad para importar de Castilla plata en pasta por valor de 100.000 ducados. 23 Noviembre 1617. Pliego nº. 2: Carta de Los Consellers al Virrey, 28 Septiembre 1619.
- 98 . BRUNIQUEL, IV, 139-141.
- 99 . B. C. : Ms. 502, 438.
- 100 . SALAT, I, 162-163: Considera que en la segunda época del siglo XVII "la situación no permitía otro plan que el de adoptar la moneda de plata con la liga de la de Castilla".
- 101 . CIPOLLA, 26.
- 102 . A.C.A. : C.A. 356, pliego nº. 1.
- 103 . B.C. : Ms. 502, 461..
- 104 . Ibidem, 438.
- 105 . BRAUDEL, 277.
- 106 . NADAL-GIRALT, 254-245, tratan de la etiología de las pestes y de la importancia de las mismas como factor demográfico adverso.
- 107 . Dieteri, III, 315, y V, 506-508.
- 108 . Dieteri, V, 538 : a finales del siglo XVI fué discutida la aplicación de dicho privilegio otorgado en 1364. Los Doctores y Juristas consultados declararon que podía aplicarse aún sin la intervención de oficiales reales.
- 109 . Dieteri, VIII, 228, 355, 362-367, contiene abundantes referencias de los repartos obligatorios efectuados con motivo del "escalfament del blat" en los silos. Dieteri, 226-234, en 1605 se pudrieron "milenars de quarteres" en los silos, las cuales fueron enterradas con cal viva en las afueras de la ciudad.
- 110 . CARRERA PUJAL, I, 563.
- 111 . GILBERT, 86.
- 112 . CARRERA PUJAL, I, 368-369.

- 113 . Dietari, XI, 62.
- 114 . Dietari, VIII, 38.
- 115 . GILBERT, 77.
- 116 . SOLER; Memorial, 69: "Y Cert és terrible cosa que per fer rics viat o trenta mercaders naturals, y encara no són tans (que los que u han trassar, segons se diu, son quatre o sinch) que's dega llevar lo comerci y negociatió universal de tots los forasters, tant dels vassalls de S.M. com dels altres feis christians..."
- 117 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 62.
- 118 . Ibidem, nº. 214, nº. 258 y nº. 286.
- 119 . Ibidem, nº. 184.
- 120 . Ibidem, nº. 265.
- 121 . Reglá, 24
- 122 . Ibidem, 62.
- 123 . ELLIOTT, The Catalan Revolution, 17
- 124 . REGLÀ, 62.
- 125 . ELLIOTT, The Kings and the Catalans, 253-271.
- 126 . B.C.: Ms. 502, f. 125.
- 127 . REGLÀ, 19.
- 128 . REGLÀ, Los metales ..., 192, cita una carta del Virrey Santa Coloma al Rey, fechada en 1638, en la que se explica que las barcas francesas "que van en corso son tantas las presas que hacen de las que navegan por estas costas que me hallo obligado a dar cuenta dello a V.M. assi por ser muy grande el valor de las mercaderías que aprehenden como por impedir el passaje de España a Italia y otras partes".
- 129 . BONSOMS, 2532.
- 130 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº 261.
- 131 . Ibidem, nº. 261, nº. 161, nº. 164, nº. 188, nº. 189 y 190.
- 132 . Ibidem, nº. 261.
- 133 . Ibidem, nº. 129.
- 134 . Ibidem, nº. 46.
- 135.. ROCABERTI, 75 : "Ay muchos hombres en Cataluña hazendados y mercaderes que dexados llevar del logro experimentan que no lo pueden conseguir, pues los mercaderes franceses se adelantan en traer las mercaderías que pueden aver gana gancia, y danlas con más comodidad que los naturales pues no escrupulean en defraudar la Bolla y derechos de la Provincia ..." Este lo escribía un exiliado en 1646. Para una mayor compresión del papel económico de la colonia francesa de Barcelona, véase p. del presente estudio.

- 136 . VICENS I VIVES, Noticia, 171.
- 137 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 172
- 138 . Ibidem, nº. 263.
- 139 . Ibidem, nº. 10.
- 140 . Ibidem, nº. 261, nº. 24.
- 141 . Ibidem, nº. 100, nº. 101, nº. 114, nº. 247 y nº. 318.
- 142 . Ibidem, nº. 258, nº. 214, nº. 286.
- 143 . Ibidem, nº. 62, nº. 29, nº. 125 y nº. 276.
- 144 . Ibidem, nº. 287 y nº. 165.
- 145 . Ibidem, nº. 62.
- 146 . SAVABRE, 598-800.

- - -

Capítulo II

- 1 . NADAL-GIRALT, 269-274. Tratan de la inmigración francesa y exponen las posibilidades documentales para su estudio.
- 2 . CORBERA, 31.
- 3 . B.N. París: Ms. 16.121, fol. 71.
- 4 . Dieteri, XII, 723.
- 5 . La inmigración francesa en Cataluña ha sido estudiada exhaustivamente en la tesis doctoral de Jorge Nadal.
- 6 . A.H.P.B.: G.S. Pedralbes, M. 1615-1616, 9 Oct. 1616.
- 7 . A.C.A. : C.A., 552.
- 8 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665., nº. 436, nº. 437, nº. 327, nº. 332, nº. 332, nº. 369, nº. 331 y nº. 405.
- 9 . MEUVRET : Circulation moétaire ..., 14
- 10 . A.C.A.:C.A., 282. Cuando en 1638 se ordenó someter a los franceses residentes a un tributo de medio real por día, las autoridades del Principado protestaron alegando que si "ya la lista que se hizo el año pasado causó en ellos tantos temores que desde entonces faltan muchos, que los echa de menos la labranza del campo, más creíble es que se irán los que quedan viéndose ... obligados a pagar más de lo que ganan, porque medio real por cabeza no los gana un jornalero si no es en ciertos tiempos del año". Carta del Cirrey al Rey, 14 diciembre 1638.
- 11 . CORBERA, 31
- 12 . A.C.A. : C.A., 275, pliego núm. 1, y 276, pliego núm. 5.
- 13 PERRALTA, 122.
- 14 . ROCABERTI, 18-19.
- 15 . A.N. París: aff. Etr. B-1, 178: 18 May. 1870.
- 16 . A.M.A.E. París : Correspondance politique. Espagne, 64, pièce III..
- 17 . A.H.P.B. :G.S. Pedralbes, M. 1615-16, 9 Octubre 1616.
- 18 . A.H.P.B. :G.S. Pedralbes, M. 1616-17, 30 Octubre 1616.
- 19 . A.H.P.B. :F. Lentisvlá, Conc.II 13 Agosto 1646: los tres negociantes figuran como administradores de la Cofradía de San Luis.
- 20 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 452.
- 21 . Ibidem, nº. 327.
- 22 . Ibidem, nº. 436 y nº. 437.
- 23 . Ibidem, nº. 431.
- 24 . Ibidem, nº. 364.

- 25 . Ibidem, nº. 405.
- 26 . Ibidem, nº. 331.
- 27 . Ibidem, nº. 365, nº. 393, nº. 405, nº. 419, nº. 425, etc.
- 28 . Ibidem, nº. 335, nº. 345, nº. 351.
- 29 . Ibidem, nº. 394, nº. 395, nº. 381, nº. 382, nº. 378, nº. 326, nº. 382, etc.
- 30 . Para el estudio de la organización y estado jurídico de los franceses en España antes y después de 1659, así como de la importancia económica de las cláusulas comerciales del Tratado de los Pirineos, véanse Cap. II al VI de la obra de ALBERT GIRARD.
- 31 . A.C.A. : C.A., 222 "Relación del estado de los embargos de bienes de franceses que se van haciendo en los Reynos de la Corona de Aragón, 20 Noviembre 1667".
- 32 . A.N. Paris: AFF. Etr. B-1, 178.
- 33 . NADAL-GIRARD, 270.
- 34 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1650-1665. , nº. 327, nº. 332 y nº. 404.
- 35 . Ibidem, nº. 342, nº. 345, nº. 415 nº. 400 y nº. 401.
- 36 . Ibidem, nº. 353 y nº. 452.
- 37 . Ibidem, nº. 370, nº. 411, nº. 429 y nº. 442.
- 38 . Ibidem, nº. 381 y nº. 382.
- 39 . Ibidem, nº. 334, nº. 447, nº. 459 y nº. 402.
- 40 . Ibidem, nº. 460, nº. 461, nº. 393, nº. 394 y nº. 450.
- 41 . Ibidem, nº. 331, nº. 409, nº. 391, nº. 455..
- 42 . Ibidem, nº. 425.
- 43 . Ibidem, nº. 369, nº. 385 y nº. 424.
- 44 . Matrícula de los Hombres de Negocio 1650-1665. nº. 331, nº. 332 y nº. 431.
- 45 . Ibidem, nº. 327.
- 46 . Ibidem, nº. 378 y nº. 454.
- 47 . Ibidem, nº. 378.
- 48 . Ibidem, nº. 394.
- 49 . Ibidem, nº. 327, nº. 381, nº. 345 y nº. 326.
- 50 . Ibidem, nº. 378.
- 51 . Ibidem, nº. 376, nº. 414 y nº. 458.
- 52 . CARRERA PUJAL, I, 368-369.
- 53 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1650-1665. nº. 372, nº. 400 nº. 401, nº. 415 y nº. 440.

- 54 . Bonsoms , 2745, 5137, 5151 y 5404.
- 55 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº.365,nº. 399, nº. 410 y nº. 448.
- 56 . Ibidem, nº. 421. Se refiere al caso de Joan Palatier que des de 1662 hasta 1667 consta como asociado al capitán Francisco Montserrat, residente en Trujillo y dedicado en la venta de telas.
- 57 . Ibidem, nº.,365, nº. 399, nº. 410 y nº. 438.
- 58 . Ibidem, nº. 378.
- 59 . Ibidem, nº. 447.
- 60 . Ibidem, nº. 327.
- 61 . A.H.P.B. : P. Lentsclá, M. 1649, 30 Dic. 1648.
- 62 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665, nº.452.
- 63 . Vide. Serie Estadística III. Sólo el nizardo Joan Martín aparece en la estadística como fletador de naves tan grandes para un período de varios meses.
- 64 . Vide. Serie Estadística IV. Esta última forma de dicho préstamo aparece realmente en raras veces practicada por los comerciantes catalanes.
- 65 . Un 11'6 por ciento de los matrimonios contraídos por los Franceses asentados en la costa desde Rosellón a Tortosa (Barcelona excluida), lo eran con hijas de francés. Datos de la tesis de Jorge Nadal.
- 66 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665,nº.331 ynº.365.
- 67 . Ibidem, nº. 327.
- 68 . Ibidem, nº. 332.
- 69 . Ibidem, nº. 378.
- 70 . Ibidem, nº. 394.
- 71 . Los extranjeros, aunque naturalizados, no podían ser habilitados mercaderes ni desempeñar cargos públicos.
- 72 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº.494,nº.466 y nº.381.
- 73 . Ibidem, nº.429, nº.436, nº.437 y nº. 364.
- 74 . Ibidem, nº. 331, y nº. 382.
- 75 . Ibidem, nº. 327, y nº. 328.
- 76 . Ibidem, nº. 400, nº. 401, nº. 393, nº. 394, nº. 460 y nº.461.
- 77 . Ibidem, nº. 324 y nº. 360.
- 78 . Ibidem, nº. 365 y nº. 448.
- 79 . Ibidem, nº. 106 y nº. 327.

- 80 . Ibidem, nº. 332 y nº. 333.
- 81 . Ibidem, nº. 436 y nº. 437.
- 82 . Ibidem, nº. 400 y nº. 401.
- 83 . Ibidem, nº. 381, nº. 382, nº. 393 y nº. 394.
- 84 . Ibidem, nº. 323, nº. 375, nº. 391 y nº. 432.
- 85 . Ibidem, nº. 327, nº. 378 y nº. 381.
- 86 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 332
- 87 . Ibidem, nº. 327.
- 88 . Ibidem, nº. 452.
- 89 Ibidem. nº. 327.
- 90 . A.C.A. : C. Id. 483.
- 91 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 437
- 92 . Ibidem, nº. 378.

Capítulo III

- 1 . NADAL-GIRALT, 275.
- 2 . A.C.A.:C.A., 496. En 1621 Gavino Espiga y otros comerciantes sardos establecidos en Barcelona protestaron ante el Rey por la imposición de un nuevo derecho municipal de 19 dineros por libra sobre las mercancías de extranjeros. Formulan la protesta alegando, entre otras razones, que "los sardos son tenidos por catalanes y les están comunicados tottos los Privilegios de Cataluña". El 13 de febrero el Rey escribió al Consejo de Aragón disponiendo que el Virrey "embie a llamar a los Consellers en la forma que se acostumbra y les dé la carta que se les escribe y procure quiten este derecho".
- 3 . Matrícula de los Hombres de Negocio, n.º. 510, n.º. 516 y n.º. 517.
- 4 . Ibidem, n.º. 463 y n.º. 474.
- 5 . Ibidem, n.º. 465, n.º. 493 y n.º. 531.
- 6 . RENOUARD, 84.
- 7 . VIGENS I VIVES, Ferran II ... I, 236-237.
- 8 . Ibidem, n.º. 127, II.
- 9 . LOPEZ, R.S., 65-73.
- 10 . QUAZZA, 81'
- 11 . Dietari, V, 255-261.
- 12 . A.C.A.:C.A., 496: Carta del 28 Julio 1620.
- 13 . Barcelona Dívulgación Histórica, I, 290-292.
- 14 . QUAZZA, 81.
- 15 . BAROZZI-BERCHET, II, 250.
- 16 . A.C.A.:C.A., 532: Papeles del Cónsul Juan Enrique. 1680.
- 17 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665, n.º. 479, n.º. 480, n.º. 481, n.º. 482, n.º. 514 y n.º. 524.
- 18 . Ibidem, n.º. 520.
- 19 . Ibidem, n.º. 464.
- 20 . Ibidem, n.º. 533.
- 21 . Ibidem, n.º. 537.
- 22 . Ibidem, n.º. 521.
- 23 . Ibidem, n.º. 492.
- 24 . Ibidem, n.º. 486, n.º. 523, n.º. 532 y n.º. 538.
- 25 . VIGENS I VIVES, Ferran II, III, 15017. Los únicos apellidos conocidos son los Bernat Oliver y Rafel Rafert, los cuales coinciden con los de las noticias biográficas n.º. 211, n.º. 212 y n.º. 244 de la Matrícula.

- 26 . Referencias facilitadas por la Sta. Marina Mitjá del A.H.P.B.
- 27 . SANGHO DE SOPRANIS, 366-371. Refiere el establecimiento de los Negro en la región gaditana a fines del siglo XV.
- 28 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665. nº. 469, nº470, nº. 471, nº. 472 y nº. 473.
- 29 . *Ibidem*, nº. 479, nº. 480, nº. 481, y nº. 482.
- 30 . *Ibidem*, nº. 497, nº. 498 y nº. 499.
- 31 . *Ibidem*, nº. 535.
- 32 . LOPEZ, R.S., 65-73.
- 33 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665. nº. 479, nº480 nº. 481, nº. 482, nº. 514 y nº. 524.
- 34 . *Ibidem*, nº. 486 y nº. 527. PERALTA, 141. Señala los inconvenientes de las importaciones.
- 35 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665. nº.481 y nº527
- 36 . QUAZZA, 81.
- 37 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665. nº.473 y nº535
- 39 . *Ibidem*, nº. 473, nº. 533 y nº. 535.
- 38 . *Ibidem* nº. 504. Francisco Grosso, asociado con el Capalán Bern Oliver, En 1647-1651, es el único caso que ofrece la documentación.
- 40 . Dietari, V, 18-22, 30, 212 y 386.
- 41 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665, nº. 473.
- 42 . *Ibidem*, nº. 535.
- 43 . Dietari, VI, 255-261.
- 44 . BRAUDEL, 376.
- 45 . BAROZZI-BERGHET, I, 356.
- 46 . Vide contrato de fletamento de una de estas galeras en Apéndice Documental VI.
- 47 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665. nº. 473.
- 48 . *Ibidem*, nº. 520.
- 49 . BAROZZI-BERGHET, II, 178. Girolamo Giustinian (1643-1649) es: be de los Centurioni, Spinola, Imbrea y Pallavicino que eran llamados "fattori del Re, perchè fanno tutti i negozii della Corona e provedano al Re di quelle somme che gli occorre particolarmente per i suoi stati fuori di Spagna".
- 50 . SOLER, Memorial, 99 y 129
- 51 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 538
- 52 . RENOARD, 86.

- 53 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665. nº. 497, nº. 498, nº. 499, nº. 519, nº. 520, nº. 521, nº. 522 y nº. 538.
- 54 . Ibidem, nº. 479, nº. 480, nº. 481, nº. 482, nº. 514 y nº. 524.
- 55 . Ibidem, nº. 469, nº. 470, nº. 471, nº. 472, nº. 487, nº. 488, nº. 500, nº. 501, nº. 523 y nº. 538.
- 56 . Ibidem, nº. 520.
- 57 . Ibidem, nº. 538.
- 58 . Ibidem, nº. 483.
- 59 . Ibidem, nº. 524.
- 60 . Ibidem, nº. 473.
- 61 . Ibidem, nº. 470.
- 62 . Ibidem, nº. 535.
- 63 . Ibidem, nº. 492.
- 64 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 473.
- 65 . Ibidem, nº. 519; algunos de estos mismos genoveses se dedicaron a la compraventa de títulos nobiliarios. En 1632, Jac me de Negro vendió un título de Marqués del Reino de Nápoles a Don Antonio Farsetti, de Roma, por 13.328 reales, confesando no haber hallado quien más ni aún tanto por el me dé.
- 66 . Ibidem, nº. 520.
- 67 . Ibidem, nº. 527.
- 68 . Ibidem, nº. 479, nº. 480, nº. 481, y nº. 482.
- 69 . Ibidem, nº. 524 y A.O.S. : Judiciales Brea-Ordano.
- 70 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 527, nº. 533, nº. 535 y nº. 540.
- 71 . La famosa máxima española "La gloria y el honor dan la nobleza, conservan el poder y la riqueza", era entendida y practicada por los genoveses con una total trasposición de términos.
- 72 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 473 y 520.
- 73 . MARCOZZI-BERGHET, I, 538, Relación del Embajador Pietro Gritti (1615-1619)
- 74 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 479 y 481.
- 75 . ROCAMBERTI, 89.
- 76 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 499.
- 77 . ROCAMBERTI, 89.
- 78 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 464, nº. 486, nº. 503 y nº. 527.
- 79 . Ibidem, nº. 500 y nº. 524.

- 80 . Los cuatro restantes aparecen en los documentos como milaneses, sin mayor precisión en cuanto a su procedencia.
- 81 . Barcelona. Divulgación Histórica, III, 63-65. En los censos barceloneses en 1497 y 1516, no ha encontrado José Rius Serra, Pro., ningún tabernero milanés. Su presencia en Barcelona durante la segunda mitad del siglo XVII carece de tradición y debió ser producida por causas muy circunstanciadas en el tiempo y en el espacio.
- 82 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665, nº. 477 nº.478, nº. 489, nº. 490, nº. 529 y nº. 530.
- 83 . Ibidem, nº. 466.
- 84 . Ibidem, nº. 477.
- 85 . La situación independiente del Ducado de Saboya en el siglo XVII y las vicisitudes históricas por que ha pasado después hacen problemática a inclusión de los saboyanos entre los italianos o los franceses. El hecho de que alguno de estos súbditos aparezca repetidamente como italianus en la documentación y el hallazgo de una correspondencia autógrafa de Martini en lengua italiana y con la firma de Giovanni Martini, nos han decidido a incluirlos entre los grupos italianos.
- 86 . VICENS I VIVIS, Ferran II, II, 126.
- 87 . A.C.A.: Real Patrimonio, 2222.
- 88 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665, nº. 462, nº.468, nº. 476, nº. 494 y nº. 511.
- 89 . Los genoveses y milaneses que figuran en la Matrícula son en número respectivamente de 49 y 13.
- 90 . Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665., nº. 494 y 511.
- 91 . Vide Apéndice Documental
- 92 . A.C.A.:C' 1.281 Cartas de Pedro de Arce al secretario Villanueva 12 y 17 Mayo 1638.

Capítulo IV

- 1 . NADAL-CIRIAC, 275-276.
- 2 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº.541, nº.542 y nº. 547.
- 3 . Ibidem, nº. 543, nº. 544 y nº. 548.
- 4 . A.C.A.:C.A., 410:Carta del Virrey Marqués de Olías y Mortara a A.M., 15 Junio 1660. En contraste con Barcelona, se decía en 1656 que "en muchos puertos de Hespaña reside número grande de ingleses que están avecinados con sus cassas formadas" Carta del Rey al Vicecanciller de Aragón. 21 Febrero 1656,C.A.310.
- 5 . A.C.A. :C.A.:Pliego núm. 1
- 6 . Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº.545,nº.546, y nº. 549.
- 7 . Ibidem, nº. 549.
- 8 . A.C.A.:C.A., 311: Carta de Jerónimo de la Torre a Fernando de Fonseca Ruiz de Contreras. 27 Febrero 1657.
- 9 Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665, nº. 551

Capítulo I-

- 1 . CAPMANY, I. 1ª. Parte, 36.
- 3 . Así la barca del barcelonés Jaume Carles, St. Antoni de Pàdua Sta. Eulàlia y St. Elm, 2500 quintales, y la nave bianense de Joseph Vila, de 1800 quintales, llamada Nº. 3ª. del Roser y St. Pere.
- 2 . No obstante, la obra del menorquín MONJO IPONS, Curso Metódico de Arquitectura Naval, la cual contiene un vocabulario con 1731 voces, ha sido utilizada con provecho.
- 4 . La barca del patrón Gabriel Salvador, de Calella, figura unas veces con una capacidad de 1100 quintales y otras con 1200; la nave barcelonesa del capitán Vinçoles vacila entre los 2500 y los 2800 quintales.
- 5 . Capmany, I, 1ª parte, 35 ; PESSAGNO, 612.
- 6 . TARGA, 12.
- 7 . RAMBERT, IV, 178.
- 8 . Según datos de la Matrícula Marítima de Cataluña. 1630-1665.
- 9 . Véase descripción detallada de una barca a través del inventario contenido en el Apéndice Documental IV.
- 10 . RAMBERT, IV, 178.
- 11 . SAVARY, voz Tartane.
- 12 . ARTIÑANO, 271
- 13 . TARGA, 12
- 14 . RAMBERT, IV, 178.
- 15 . CAPMANY, I, 1ª parte, 32.
- 16 . ARTIÑANO, 270.
- 17 . CAPMANY, I, 1ª. parte 35.
- 18 . ARTIÑANO, 271.
- 19 Véase descripción de un bergantín en el inventario contenido en el apéndice Documental III
- 20 . ARTIÑANO, 270: RAMBERT, IV, 178.
- 21 . A.H.P.B.; F. Lentsclá, M. 1643, 12 Jun. Nave Sta. Eulàlia, Sta. Madrona St. Antoni de Pàdua, de 3000 quintales, de capitán desconocido.
- 22 . Véase el inventario de la expresada nave contenido en el Apéndice Documental V, y nº. 88 de la Matrícula de los Hombres de Negocio. 1630-1665.
- 23 . Para la estimación de estas cifras téngase presentes las reservas y consideraciones críticas hechas en la presentación de la Matrícula.

- 24 . BONICOMI, 6558.
- 25 . CARRERA Y PUJAL, I, 445.
- 26 . CARRERAS Y GANDI, La Ciutat de Barcelona, 6159616.
- 27 . GIRALT I RAVENYOS, 169: Desde 1775 hasta 1799 la matrícula de Sitges contó con 52 navíos capacitados para la navegación atlántica, 46 veleros para mares inferiores, y varias unidades de pesca y cabotaje.
- 28 . CARRERA PUJAL, I, 338-339.
- 29 . IGLESIAS, 230: "Y lo any 1598 sabí yo per molt verdadera relació que y havia trenta quatre naus de gavia totes de catalans, la major de las quals passava de mil salmas; y moltes d'elles n'hi havia que arribavan a dos milia y sinco centes o tres milia salmas, las qualscasi totes se són fetas en Cathalunya".
- 30 . ARTIÑANO, 111-112; LAPAYRE, 213; BAROZZI-BERCHET, II, 90: El embajador veneciano Alvise Contarini (1638-41) atribuye la falta de embarcaciones españolas a que "non possono li suoi sudditti applicarsi ad aver proprie navi perchè subito S.M. o per esterni bisogni di guerra o per altra urgente necessita le prende per se senza pagarle, ovvero li dà così poco che non torna loro conto di pondersi a questo rischio. Così tutte le navi di traffico sono per lo piu inglesi, amburghesi o fiaminghe, lequale essend forastiere non può tanto a suo beneplacito servirsenne".
- 31 .
- 32 . BAROZZI-BERCHET, I, 115, 525, 571, 616-617; II, 26, 200, 287, 311, 499, 649 y 680.
- 33 . Vide Serie Estadística V.
- 34 . BAROZZI-BERCHET, I, 356.
- 35 . GIRALT Y RAVENYOS, 172-173; a finales del siglo XVIII se seguía invocando las mismas razones como causantes de la concurrencia naval extranjera.
- 36 . RAU, 223, 233.
- 37 . RAMBERT, IV, 88: de las 585, 911, y 835 embarcaciones salidas de Marsella durante los años 1614, 1647 y 1651, el número de naves fué, respectivamente, de 118, 101, y 63, y el de barcas y tartanas 365, 566 y 514.
- 38 . ARTIÑANO, 104-105.
- 39 . Vide Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665, no. 88
- 40 . CAPMANY, IV, 321.
- 41 . IBIDEM, I, 222: el privilegio de 1227 prescribe que ningún navío extranjero podía tomar carga para Siria, Alejandria o Ceuta mientras hubiese nave propia del país y dispuesta a conducirla.
- 42 . Vide Apéndice Documental VIII
- 43 . Cifras obtenidas a base de los datos contenidos en la estadística de Embarcaciones salidas de Barcelona (1630-65)
- 44 . CAPMANY, IV, 2ª Parte, 89.
- 45 . A.S.C.: Taula de Canvi, Llibre del Erari, 1642-45: 3 Feb. 1644.

-Capítulo II-

- 1 . Vide texto íntegro de esta clase de contratos en apéndice Documental I.
- 2 . A.H.P.B.: F. Tries, Conc. 1626-34, 179.
- 3 . A.H.P.B.: F. Lentiscóla, M. 1650, 13 Sep.
- 4 . A.H.P.B.: F. Tries, M. 1631, 504, 891, 1016 v., 1017 v., 1022 v., y 1025.
- 5 . TARGA, 21.
- 6 . RCIG, 35-36.
- 7 . A.H.P.B.-F.Tries, Conc. 1626-34, 179 y M. 1631, 1025.,
- 8 . Vide Apéndice Documental V y Matrícula de los Hombres de Negocio 1630-1665, nº. 38.
- 9 . B.C.: Ms. 1014, 137'.
- 10 . REGLA: 40.
- 11 . B.C.: Ms. 1014, 33-43.
- 12 . IGLESIES, 226-230.
- 13 . B.C.: Ms. 1014, 62-64.
- 14 . A.H.P.B.- F. Tries, M. 1639, 34, 124, 124 v.
- 15 . B.C.: Ms. 1014, 44 y sig.
- 16 . Vide Matrícula de los Hombres de Negocio, 1630-1665, nº. 38
- 17 . A.H.P.B.F. Lentiscóla: M. 1650, 11 May.: "Las armas, arreus y a atrassos" de la barca del Patrón Pere Pau Pratsa costada con 200 libras, costam 518 L. 18 s.
- 18 . A.H.P.B. F. Tries, Conc. 1635-39, 10; 1637, 161.
- 19 . B.C.: Ms. 501, 55. Reducido este coste a piezas de a ocho por quintal se obtiene una cifra de 0'91 piezas por quintal de port
- 20 . La reducción de libras catalanas a moneda de plata de ocho reales se ha obtenido mediante los datos contenidos en la Serie Estadística X.
- 21 . Prueba de ello es que los 350 quintales en una barca podían costar a razón de 1'53 piezas cada uno mientras los de una nave de 13.500 salían a un precio medio de 1'44.
- 22 . TARGA, 33-34.
- 23 . En el Libro del Consulado el término capitán de la nau, designa al naviero y queda confundido con la figura jurídica del capitán o patrón. No obstante, mucho antes del siglo XVII se había operado ya distinción entre los propietarios del buque y el patrón que lo gobernaba.

- 24 . De los senyors de la nau, tomados en su acepción de propietarios del buque, dice el Libro de Consulado, cap. CCXLIX: "axí bé y ha senyors de naus o lenys que són rasos de seny con un altre hom; e encara més: qui molts senyors de naus o de lenys són que no saben què deu anar devant ne què detrás, ne saben què vol dir la mar ne què no."
- 25 . TARGA, 34.
- 26 . Vide texto íntegro de nombramiento de patrón y de capitán en los apéndices Documentales IV y V.
- 27 . TARGA, 33 .
- 28 . Ibidem, 30.
- 29 . RAMBERT, IV, 443.
- 30 . A.H.P.B. F. Lentisclá, M. 1643, 3 Feb. : El piloto de la nave oilonnesa., l'aymant, del capitán Raviron, declara "tè facultat de dit capitá Raviron de poder carregar per compte d'ell o de altri sobre dita nau pervuytanta quintars de mercadería".
- 31 . TARGA, 34.
- 32 . A.H.P.B.F. Lentisclá, M. 1643, 10 Jn.
- 33 . Vide contratos de arriamento de corso en los apéndices Documentales XV y XVI, A.H.P.B.: F. Lentisclá, M. 1650, 10 Mar.: El Capitán Dardenya declara haber recibido 16.700 reales de a ocho para la compra de trigo en Africa con el pacto de repartir los beneficios así : un tercio para los dueños de la nave, otro tercio para los que suministraron aquella cantidad, y el tercio restante para los marineros.
- 34 . A.H.P.B. F. Tries, M. 1636, 670, F. Lentisclá, M. 1652, 20 Oct.
- 35 . Vide texto íntegro en apéndice Documental II
- 36 . A.H.P.B. F. Lentisclá M. 1641, 19 Jun.
- 37 . A.H.P.B. O. Aquiles, Seg. IV, 2 Jun. 1640: Carta adjunta a la correspondiente póliza de seguro.
- 38 . A.H.P.B. F. Lentisclá, Conc. IV, ago. 1648.
- 39 . TARGA, 29.
- 40 . Ibidem, 54.
- 41 . Ibidem, 29.
- 42 . TARGA, 65.
- 43 . CARMANY, Consulado, I, 13.
- 44 . TARGA, 66.
- 45 . A.H.P.B. F. Lentisclá, M. 1641, 25 Mar..
- 46 . Ibidem.
- 47 . CARMANY, Consulado, I, 14-15..
- 48 . A.H.P.B.-F. Lentisclá. M. 1645, 26 Mar.

- 49 . TARGA, 69
- 50 . A.H.P.B.: F. Lentsclá, M. 1641, 4 abril.
- 51 . A.H.P.B.: F. Lentsclá, M. 1643, 6 y 11 agos.
- 52 . A.H.P.B.: F. Lentsclá, M. 1645, 26 y 27 Mar.
- 53 . CAPMANY, Consulado, I, 14-16.
- 54 . TARGA, 294-295.
- 55 . A.H.P.B. : F. Tries, M. 1633, 898.
- 56 . A.H.P.B. : B. Tries, Proc. IX, 31 May. y 23 Jun.
- 57 . A.H.P.B. : E. Lentsclá, M. 1644, 31 agos. 36.
- 58 . A.H.P.B. : E. Lentsclá, M. 1654, 26 Oct.
- 59 . A.H.P.B. : F. Lentsclá, Genc. II, 23 Mar. 46.
- 60 . A.H.P.B. : F. Lentsclá, M. 1652, 19 Oct.
- 61 . A.H.P.B. : F. Lentsclá, M. 1650, 27 Ene.
- 62 . A.H.P.B. : F. Lentsclá, M. 1646, 18 Jun.
- 63 . A.H.P.B. : F. Tries, M. 1635, 42; F. Lentsclá, M. 1649, 19 agos.
M. 1657, 1 Jul.

-Capítulo XII-

- 1 . BRAUDEL, 73.
- 2 . Vide, Serie Estadística II, B.
- 3 . BRAUDEL, 74.
- 4 . TARGA, 189-190..
- 5 . Pol. Seg. Mar.
- 6 . Vide, Serie Estadística II, passim.
- 7 . A.S.C. Notariales, X: 19 Nov. 1603: relación de los daños sufridos por Pere Cruanyes: ... estant sobre l'Espilet ... los doná grech y llevant y grech y trecontana ab gran fortuna de mar ... y lo gran vent los rompé y se'n portà lo triquet y rompé la mes-tra y tot ho arrchinà ..."
- 8 . Vide, Serie Estadística II, passim.
- 9 . TARGA, 194; CARMANY, Cons I, Tit. XI, 240-274.
- 10 . Véase en el presente estudio la parte dedicada al arcañento en corso.
- 11 . de 62 cascos en que se conoce la causa del accidente, 37 son de corsarios.
- 12 . Vide, Serie Estadística II, passim.
- 13 . A.C.A.:C.A., 273 «Memorial dels grans e notables danys y maldats manifestes han donats y fets los moros eneichs de la Santa Fe Cathòlica a la Cristiandat, en lo Cap de Salou, en lo Camp de Tarragona». (1625).
- 14 . Ibidem : «Descripción del puerto de Salou» s. a. (1625).
- 15 . Ibidem : «Memorial» : «Y realment és lo Cap de Salou y Camp de Tarragona lo més alligit y vexat que ninguna part del Principat de Catalunya, ab tant que ja no gosen los mercaders carregar ni assegurar, ni los vaixells navegar del Capde Tortosa fins a Barcelona ...»
- 16 . B.C.: Bonsoms, 6558.
- 17 . Véase II Parte, Capítulo I, del presente Estudio.
- 18 . BAROZZI-BERCHET, 323.
- 19 . Vide, Serie Estadística, II, Passim.
- 20 . Ibidem.
- 21 . Vide, Serie Estadística V.
- 22 . TARGA, 218-219.
- 23 . Ibidem, 220.
- 24 . ARTIÑANO, 111-112.
- 25 . Vide, Serie Estadística II.

- 26 . I.C.A.:C.A., 272; 23 Jun. 1622; El Consejo recuerda al Rey la consulta que le hizo acerca de tomar represalias sobre bienes de saboyanos como réplica al dinero que "tomaron a Francisco Bru y a Juan Paulo Cánoves, en Villa Franca de Aiza."
- 27 . TARGA, 222.
- 28 . Vide Serie Estadística II.
- 29 . Ibidem.
- 30 . Ibidem.
- 31 . TARGA, 226.
- 32 . Vide Serie Estadística II.
- 33 . Ibidem.
- 34 . Ibidem.
- 35 . TARGA, 189-190.
- 36 . Vide Serie Estadística II.
- 37 . TARGA, 237.
- 38 . GARMANY, Cons. I, 343.
- 39 . TARGA, 230-231.
- 40 . Vide, Serie estadística II.
- 41 . I. S.C. : Notariales, IX, 6.
- 42 . TARGA, 2.

-Capítulo IV-

- 1 . SAYOUS, R.H.D.P.E. (1936), 255-301.
- 2 . Se conocen pólizas de 1406; debemos, y agradecemos, esta noticia a la señorita Mária Coll.
- 3 . Un investigador italiano, Sr. Mario del Trepo, está realizando un estudio de tipo económico cuya base documental esta integrada por centenares de pólizas del siglo XV.
- 4 . VALLS I TAVERNER, III, 33-45, contiene texto íntegro de las referidas Ordinacions. Otra versión con algunas variantes e inédita se halla en el A.H.P.B. :F. Cerdà, Seg. Mar. 1435-39.
- 5 . *Ibidem*, 47-49, texto íntegro.
- 6 . *Ibidem*, 51-71, texto íntegro. Otra versión inédita y con algunas variantes en :A.H.P.B.:A. Parera, Seg. Mar. 1458-59.
- 7 . *Ibidem*, 73-76, texto íntegro.
- 8 . *Ibidem*, 77-105, texto íntegro. El 8 de Octubre de 1513 las Ordenanzas de 1484 fueron otra vez publicadas a "ffi que sien millor servades y algú no puixa ignorancia allegar de aquelles A.H.C.B., Ordinacions, 1520-18, fol. 68-75 v.
- 9 . Vide, Serie Estadística V.
- 10 . A.H.P.B., O Aquiles, Seg. IV, 2 Jun. 40 carta adjunta a la póliza, dirigida por Lleu y Bligada al notario Aquiles.
- 11 . RIPOLL, 56 y 223 : "pactum appositum in forma que hodie fiunt securitates scilicet quod assecuratus non curret quartum nec octavum illicitum et reprobatum esse censeo, quia contra formas dictorum capitulorum nec renunciatio illis facta aliquid prodest".
- 12 . Para fines del siglo XVI eran normales las primas de un 18 a un 25 por ciento.
- 13 . El Apéndice Documental XIII, reproduce textualmente una póliza de esta clase.
- 14 . A.H.P.B. O. Aquiles, Seg. III : Un ejemplo interesante de este tipo de seguros es el concierto Don Guerau de Guardiola, Provedor de la Armada, en 1638, sobre 15 mestres d'aixa y 49 calafats para su traslado de Barcelona a Mallorca. Fueron asegurados por 3000 reales cada uno, excepto 5 obreros que lo fueron por 1500.
- 15 . A.H.P.B. :F. Lentsioclá, Seg. Mar. :17 Nov. 1647: Baltasar Aymenrich figura como asegurado por una expedición de naturaleza in determinada desde Génova a Barcelona; al mismo tiempo, en compañía de Pere Pises y Andreu Gavotí, figura también como asegurador de la misma.
- 16 . A.S.V.:Notariales IX, 6 : para citar a él entre los varios ejemplares reunidos transcritos de la escritura de Compañía entre Miguel García y Bluis Claresvalls, tenderos de telas: "Item est pactat que totes les eguretats que dit Garcia li hapareixerá las paga pendre per compte de dit companyes, les quals les haje a fer assentar encontinent en los llibres de dita botiga, perquè s'als aquelles qui's trobaran assentadas correran per arrisich y perill del cos y condade dita companyia, y totes les qui no