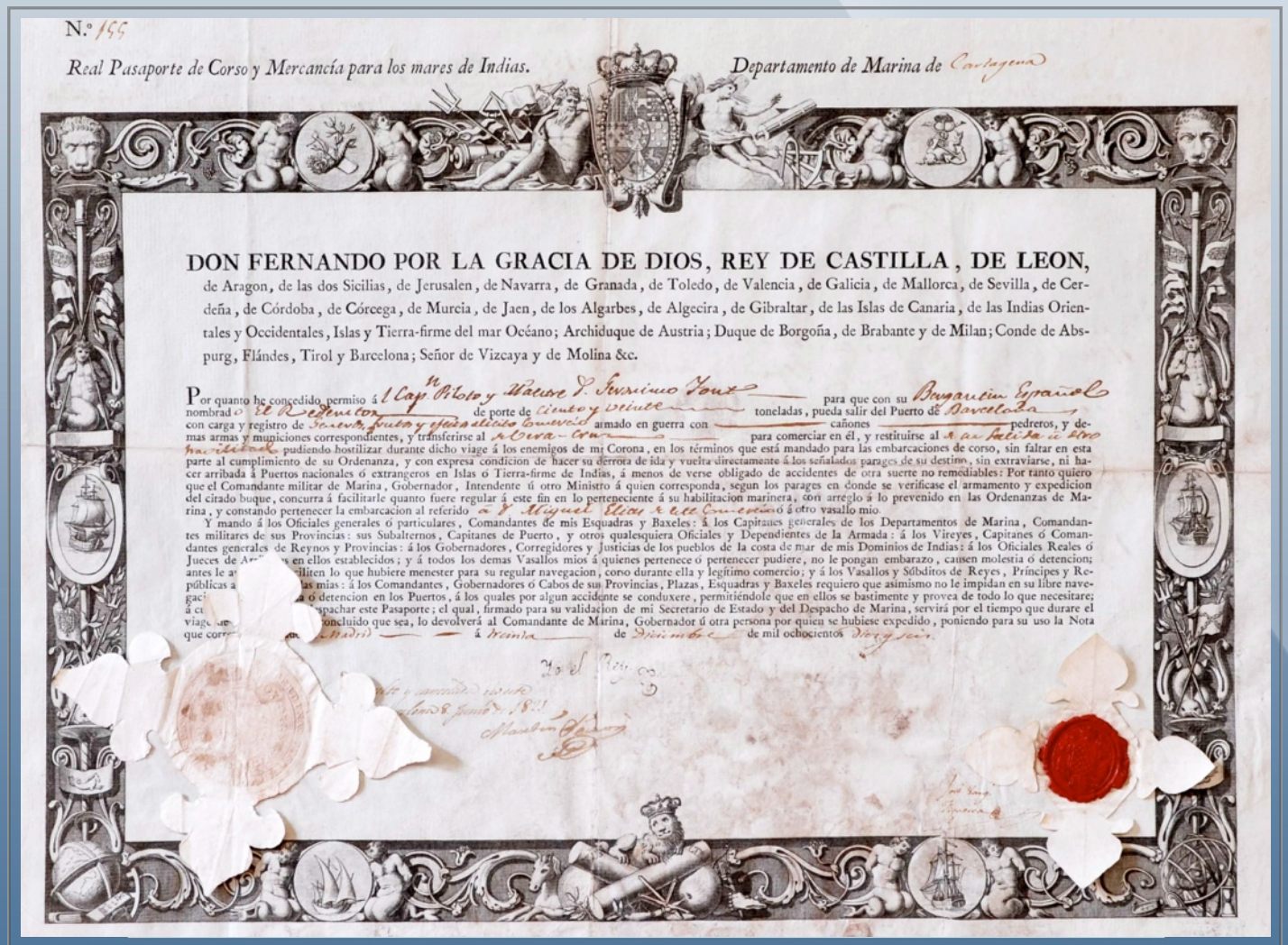
Tarragona en el primer terç del segle XIX. El comerç amb Amèrica. Participació i guanys

Luis Ballester Baiges



N.º 155

Real Pasaporte de Corso y Mercancía para los mares de Indias. *Departamento de Marina de* Cartagena

DON FERNANDO POR LA GRACIA DE DIOS, REY DE CASTILLA, DE LEON, de Aragon, de las dos Sicilias, de Jerusalen, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaen, de los Algarbes, de Algecira, de Gibraltar, de las Islas de Canaria, de las Indias Orientales y Occidentales, Islas y Tierra-firme del mar Océano; Archiduque de Austria; Duque de Borgoña, de Brabante y de Milan; Conde de Abspurg, Flándes, Tirol y Barcelona; Señor de Vizcaya y de Molina &c.

Por quanto he concedido permiso á l Cap.n Piloto y Maestre D. Geronimo Font para que con su Bergantin Español nombrado El Redentor de porte de ciento y veinte toneladas, pueda salir del Puerto de Barcelona con carga y registro de Generos, frutos y efectos de licito Comercio armado en guerra con cañones pedreros, y demas armas y municiones correspondientes, y transferirse al de Vera-Cruz para comerciar en él, y restituirse al de su salida ú otro habilitado pudiendo hostilizar durante dicho viage á los enemigos de mi Corona, en los términos que está mandado para las embarcaciones de corso, sin faltar en esta parte al cumplimiento de su Ordenanza, y con expresa condicion de hacer su derrota de ida y vuelta directamente á los señalados parages de su destino, sin extraviarse, ni hacer arribada á Puertos nacionales ó extrangeros en Islas ó Tierra-firme de Indias, á menos de verse obligado de accidentes de otra suerte no remediables: Por tanto quiero que el Comandante militar de Marina, Gobernador, Intendente ú otro Ministro á quien corresponda, segun los parages en donde se verificase el armamento y expedicion del citado buque, concurra á facilitarle quanto fuere regular á este fin en lo perteneciente á su habilitacion marinera, con arreglo á lo prevenido en las Ordenanzas de Marina, y constando pertenecer la embarcacion al referido á D. Miguel Elias de este Comercio ó á otro vasallo mio.

Y mando á los Oficiales generales ó particulares, Comandantes de mis Esquadras y Baxeles: á los Capitanes generales de los Departamentos de Marina, Comandantes militares de sus Provincias: sus Subalternos, Capitanes de Puerto, y otros qualesquiera Oficiales y Dependientes de la Armada: á los Vireyes, Capitanes ó Comandantes generales de Reynos y Provincias: á los Gobernadores, Corregidores y Justicias de los pueblos de la costa de mar de mis Dominios de Indias: á los Oficiales Reales ó Jueces de A[illegible]s en ellos establecidos; y á todos los demas Vasallos mios á quienes pertenece ó pertenecer pudiere, no le pongan embarazo, causen molestia ó detencion; antes le a[illegible]iliten lo que hubiere menester para su regular navegacion, corso durante ella y legítimo comercio; y á los Vasallos y Súbditos de Reyes, Príncipes y Repúblicas a[illegible]as mias: á los Comandantes, Gobernadores ó Cabos de sus Provincias, Plazas, Esquadras y Baxeles requiero que asimismo no le impidan en su libre navegaci[illegible] ó detencion en los Puertos, á los quales por algun accidente se conduxere, permitiéndole que en ellos se bastimente y provea de todo lo que necesitare; á ci[illegible]spachar este Pasaporte; el qual, firmado para su validacion de mi Secretario de Estado y del Despacho de Marina, servirá por el tiempo que durare el viage de[illegible]oncluido que sea, lo devolverá al Comandante de Marina, Gobernador ú otra persona por quien se hubiese expedido, poniendo para su uso la Nota que corr[illegible] Madrid á treinta de Diciembre de mil ochocientos diez y seis.

Yo el Rey.

[illegible] 8 Junio de 1821

Martin Fernandez

Col·lecció Llibre Digital. Núm. 1

Port de Tarragona

Crèdits

Edita
CEMAPT i JORDI BESORA - DISSENY GRÀFIC I MULTIMÈDIA
CEMAPT
Carrer Anselm Clavé, 2
43004 Tarragona
Publicacions.Rel.Externes@porttarragona.cat
JORDI BESORA - DISSENY GRÀFIC I MULTIMÈDIA
Carrer Camí del Freixa, 25
43800 Valls
jbesora@telefonica.net

Primera edició
Desembre del 2013
ISBN
978-84-695-9240-3

Dipòsit legal
T-1468/2013

Copyrigth
© Del text i dels gràfics Luis Ballester Baiges,.
© Del pròleg Coia Escoda Múrria.
© De la imatge de la portada Museu Marítim de Barcelona.
© Imatges i fotografíes interiors, indicats a peu d'imatge.

Edició a cura de:
Coia Escoda Múrria
Quim Vendrell Moreno

Disseny de la portada
Antonio Latre

Col·lecció Llibre Digital del Port de Tarragona, número 1, any I - 2013.

Port de Tarragona
Centre d'Estudis Marítims
i d'Activitats
Servei de Publicacions

Coordinació de l'obra i imatges:
Arxiu del Port de Tarragona i Servei de Publicacions del Port de Tarragona.

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, tret de l'excepció prevista per la llei. Dirigiu-vos a l'editor o a CEDRO (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics, www.cedro.org) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals d'algun fragment d'aquesta obra.

Dedicatòria

Dedicat a Blanca Cid Barberà, muller de Luis Ballester,
i a Francesc Escatllar Torrent, el millor amic de Luis Ballester.

L'Autor

Luis Ballester Baiges va néixer el 25 d'agost de 1934 a Santa Bàrbara (Montsià). Llicenciat en medicina i cirurgia el 1958; diplomat en hematologia i hemoteràpia el 1962, i titulat com especialista el 1965; i el 1963 titulat en medicina del treball.

La seva activitat professional compaginà el treball de metge d'empresa i el de metge hematòleg en diferents hospitals i laboratoris de Tarragona, ciutat on va ser força conegut i reconegut.

En jubilar-se a 65 anys, emprengué una tasca investigadora relacionada amb la ciutat de Tarragona i la medicina aplicada a la ciutat. Aquesta inquietud el portà a publicar, entre altres llibres, El Naixement dels barris del Port del qual és coautor amb Coia Escoda, en una edició del Centre d'Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona. També col·laborà en diferents revistes, entre elles Kesse del Centre d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver, on cal destacar l'article "Paràlisi de l'activitat comercial i èxode de la població de Tarragona durant la Guerra del Francès". Reconegudes per la seva originalitat van ser les publicacions relacionades amb la història de la medicina a Tarragona en la revista Galens del Col·legi Oficial de Metges de Tarragona, amb qui col·labora fins a la seva mort, el 28 de febrer de 2012.

El present treball, Tarragona en el primer terç del segle XIX. El Comerç amb Amèrica - Participació i guanys, ens va ser presentat pel seu bon amic Francesc Escatllar, poc després de la mort de Luis Ballester. Era un treball acabat però no revisat, cosa que han fet Coia Escoda, responsable de l'Arxiu del Port de Tarragona, i Quim Vendrell, responsable del Servei de Publicacions del Port de Tarragona, amb molt de gust.

Índex

L'Autor
Presentació
Pròleg
Introducció
Abreviatures
1. El comerç amb Amèrica. Preparació de les flotes.
2. El viatge
3. Els grans negocis:
  3.1. L'or i la plata
  3.2. Les naus corsàries
  3.3. El tràfic d'esclaus
4. Tarragona a principis del segle XIX:
  4.1. El potencial humà
  4.2. El port de Tarragona al 1800
5. L'activitat pesquera
6. Els mestres d'aixa
7. La navegació de cabotatge
8. Els arbitris com a font de finançament del port
9. La sanitat marítima
10. La patent personal - fidejussòria
11. Escriptures de contracta de tripulació
12. Tràfic de mercaderies
13. Patent reial de comerç. Tràmits finals
14. Tarragona a finals del primer terç del segle XIX
15. Conclusions
16. Apèndix documental
17. Bibliografia
18. Bibliografia web
19. Fonts consultades
20. Glossari de termes nàutics

Presentació

Amb la present obra inaugurem una nova col·lecció editorial que portarà per nom "Col·lecció Digital del Port de Tarragona". Com el seu nom indica, aquesta nova línia editorial pretén, i de ben segur que ho aconseguirem, endinsar-nos en les noves tecnologies editorials per poder fer més assequible la lectura de llibres. *Tarragona en el primer terç del segle XIX. El Comerç amb Amèrica - Participació i guanys* serveix per inaugurar aquesta nova col·lecció, però també, i això és el més important, serveix per a retre un homenatge al seu autor Luis Ballester Baiges, que ens va deixar el passat 28 de febrer de 2012, que ha estat un bon col·laborador en la investigació i difusió de la història del Port de Tarragona, alhora que també ho ha fet en la història de la ciutat de Tarragona.

És un homenatge a Luis Ballester, a qui podem considerar avui, en la presentació del seu últim treball, com a representant de totes aquelles persones que dediquen moltes hores de la seva vida a cercar en els arxius documents sobre la història de la ciutat o del port, per després poder difondre tot el que han descobert de manera generosa, gairebé des de l'anonimat, i amb voluntat de servei.

Aquest darrer treball de Luis Ballester, ens situa en una Tarragona de principis del segle XIX que comença a emprendre embranzida comercial mercès a la fi del monopoli de Castella amb Amèrica. Catalunya en general, i Tarragona en particular, saben aprofitar aquesta oportunitat malgrat que el comerç amb Amèrica no té l'abundor en metalls, per exemple, que tingué en segles anteriors. Serà un comerç que tindrà curta durada en el temps, però que posteriorment derivarà en altres activitats que avui considerem poc ètiques i inhumanes, però que en aquell moment van tenir molt benefici econòmic: el tràfic d'esclaus.

És, en definitiva, un llibre que ens acosta a una realitat i un moment històric poc conegut, amb les seves llums i les seves ombres com tots els moments històrics de la humanitat.

Josep Andreu i Figueras
President del Port de Tarragona

Pròleg

Cada cop que algú em demana per fer el pròleg o la presentació d'un llibre és un moment que em fa reflexionar i al mateix temps em satisfà. La reflexió ve per pensar modestament amb què puc contribuir amb quatre ratlles a magnificar o a donar llum a un projecte personal d'alguna persona que ha dedicat moltes hores de la seva vida a una investigació amb la finalitat després de compartir-la. I és que escriure un llibre i, especialment una obra fruit d'una recerca, és un acte de generositat extraordinari amb la humanitat; potser per això som allà on som, per l'altruisme de molts investigadors.

El cas que avui ens ocupa, el pròleg del llibre d'en Luis Ballester, és doblement especial. En primer lloc perquè ell ja no hi és, i en segon lloc perquè tampoc hi és la persona que em va portar el manuscrit original, en Francesc Escatllar, amic del Luis i com ell incansable investigador. Dues persones que feren de la recerca històrica el seu *leitmotiv* durant els anys merescuts de la seva jubilació, i que tot i que no s'havien dedicat professionalment a aquest món, com a dues formiguetes anaren aprenent el mètode i fent les seves aportacions a la comunitat científica i acadèmica.

Així doncs, cal aclarir que el gruix de l'obra que avui presentem es basa en aquell manuscrit original que ens va lliurar, amb el permís de la família d'en Luis Ballester, en Francesc Escatllar poques setmanes abans de morir. Amb l'obra a les mans, i un cop llegida, veiérem de seguida la conveniència d'editar-la, és per això que la passarem als companys del Servei de Publicacions del Port de Tarragona, els quals també coincidiren amb la nostra primera impressió.

Per què vam creure convenient editar-la malgrat que només disposàvem de la còpia manuscrita de l'obra i que calia un treball previ de reescriure-la? Doncs per dos motius principals. El primer que aquell treball ingent dut a terme per Luis Ballester no es podia deixar perdre ni que restés en l'oblit, i després perquè el tema principal bé valia l'esforç.

Així és que el llibre que porta per títol *Tarragona en el primer terç del segle XIX. El comerç amb Amèrica, participació i guanys*, es va començar a gestar amb un treball inicial de reescriptura seguit d'una revisió acurada dels textos, de les imatges, de la bibliografia aportada per l'autor i les notes a peu de pàgina, en molts casos només eren apunts. No ha estat treball fàcil, perquè es tractava d'una primera proposta de treball que possiblement hauria anat seguida de diverses correccions i millores que li haguéssim proposat al Luis, i que ell sense cap mena de dubte hauria acceptat i esmenat. Sigui com sigui el resultat és el llibre que avui teniu a les mans i que tenim el gust de presentar. Una obra que com bé apuntà l'autor a la introducció té com a objectiu analitzar la participació de Tarragona en el comerç americà al llarg del primer terç del segle XIX.

Partint d'una contextualització de l'època i la importància per al comerç que suposà el descobriment d'Amèrica, veritable revulsiu del comerç marítim, centrat en el negoci produït per dos productes principals com l'or i la plata, i dues activitats molt rendibles, la pirateria i el tràfic d'esclaus. Les flotes que s'organitzaven custodiades per vaixells de guerra són la mostra més fefaent dels grans beneficis que aportava el tràfic d'aquests productes entre el continent americà i Europa. El paper de la Casa de Contractació de Sevilla, el beneplàcit de la monarquia que va veure en aquest negoci una font inesgotable d'ingressos, com s'organitzava el viatge i els perills que aquest comportava amb la presència constant de corsaris i pirates atrets per un bon botí; l'anàlisi del tràfic d'or i plata i l'ignominiós tràfic d'esclaus, però també l'estudi del potencial humà que girava entorn aquests negocis es van desgranant en aquest capítol. Òbviament parlar de comerç marítim i de Tarragona implica estudiar el Port de Tarragona de l'època, qüestió que es tracta en el segon capítol del llibre. L'evolució de la infraestructura portuària, l'activitat pesquera de la ciutat amb referències al nombre de patrons, pescadors, mestres d'aixa i altres oficis vinculats

a la mar; els tipus d'embarcació i de navegació, però també l'estudi de les mercaderies entrades i sortides pel port, les estadístiques de vaixells i els arbitris o taxes que pagaven, tant les naus com els productes. Destaca d'aquest capítol l'exposició dels requisits legals que s'exigien per fer un viatge a Amèrica, no només al capità, sinó també a la resta de tripulació i passatge; les relacions contractuals dels diferents treballadors del vaixell, les condicions sanitàries de les embarcacions i la legislació sanitària que calia complir en els llatzerets i estacions sanitàries. És potser en aquest punt, el de la sanitat, on el Luis, segurament deixant-se endur per la seva perícia professional, fruit de molts anys d'haver exercit la medicina, li dedica una atenció especial.

El tercer i penúltim capítol esdevé altre cop més generalista perquè tracta de valorar què va suposar el fet que Catalunya entrés a la Carrera d'Índies optant d'aquesta manera al comerç americà, tot i que apunta també la participació de Tarragona com a ciutat i la d'alguns comerciants locals. Les conclusions amb què finalitza el llibre són potser la part més evident que es tracta d'una obra inacabada, susceptible de ser revisada i tal vegada ampliada o millorada. No ha estat aquesta la nostra comesa, hem volgut mantenir-nos fidels, en la mesura del possible, al manuscrit original per tal que s'adaptés l'obra resultant als objectius del Luis.

L'apèndix documental que acompanya l'obra és molt interessant i escaient, a banda que esdevé una eina de consulta fiable per aquelles persones interessades en el comerç amb Amèrica i les transaccions comercials en general. S'han contrastat les fonts citades per l'autor, i, en molts casos, amb els mateixos documents originals, procedents d'arxius de la ciutat. Potser la part més complicada ha estat la de verificar les fonts procedents d'Internet perquè moltes pàgines citades en la bibliografia web ja no estaven disponibles.

Seguint també el manuscrit primigeni de l'autor s'ha incorporat un petit diccionari que conté termes nàutics, portuaris i mercantils que poden ser de gran ajuda per a totes aquelles persones que no estiguin avesades en la matèria i per fer més entenedor el text.

En conclusió podem dir que l'aportació de Luis Ballester a la història marítima i a

la història local és important i que la seva edició per part del Port de Tarragona esdevé un homenatge a la seva feina i a la seva persona.

Publicar els seus treballs era una de les coses que li feia més respecte al Luis, així m'ho havia manifestat en moltes ocasions tot i que jo l'animava a fer-ho. Només em resta dir que celebro haver-lo conegut i haver treballat amb ell i espero que allà on sigui se senti content i feliç en veure que ara la seva obra i la seva feina no s'ha quedat en un calaix, sinó que es troba a l'abast del gran públic.

Coia Escoda Múrria

Introducció

La finalitat d'aquest treball se centra, tal com indica el seu títol, en valorar el grau de participació i de guanys que va tenir la ciutat de Tarragona en el comerç amb Amèrica durant el primer terç del segle XIX. El treball està organitzat en quatre capítols que comprenen des del context històric més general fins a l'anàlisi minuciosa dels habitants de Tarragona, així com també de les infraestructures de la ciutat.

Així doncs, en el primer capítol s'hi troba el recull de fets històrics tant del descobriment d'Amèrica com de les riqueses que la monarquia n'extreia mitjançant les flotes armades o combois. Aquest conjunt de naus, a banda de recollir l'or i la plata d'aquelles terres, també van generar un veritable comerç marítim. Atesa l'amplitud del tema, s'ha intentat presentar-lo amb un estil divulgatiu, sempre pensant en què no necessàriament el lector ha de ser un expert en la matèria. Dins del primer capítol, a més, s'hi poden trobar tres apartats lligats als grans negocis derivats del descobriment d'Amèrica que es van fer durant aquella època: l'or i la plata, la navegació corsària i el tràfic de negres.

Feta l'anàlisi i contextualització general, el segon capítol s'ocupa de la ciutat de Tarragona de finals del segle XVIII i d'inicis del XIX, remarcant el potencial humà i l'estat del port en aquella època. S'estudien, en diferents apartats, la important flota pesquera junt amb els patrons i pescadors; el paper rellevant dels mestres d'aixa com a constructors de vaixells; el moviment del Port de Tarragona; les entrades, sortides i procedència dels vaixells i, per últim, el nombre de vaixells nacionals i estrangers que hi fondejaven, sens dubte una part densa de confeccionar atesa la quantitat de percentatges, números, llistats i gràfics; no

obstant això, van ser de gran ajuda per a entendre i desenvolupar el treball. D'altres apartats que s'inclouen en el segon capítol són l'estudi dels arbitris sobre les mercaderies d'entrada i de sortida del port, recaptats per la duana o altres organismes dependents directament de l'administració del Port de Tarragona. També s'hi troben les exigències legals que s'establien per a poder realitzar un viatge a Amèrica, tant pel capità com pels passatgers; les destinacions més usuals; els contractes o pactes entre tripulació i capità en relació amb els sous i les feines assignades a cadascun d'ells; la situació sanitària dels vaixells i l'important risc de salut que comportaven; les normatives de sanitat marítima i el Llatzeret del Port de Tarragona amb les funcions de medicina preventiva tant per a les mercaderies com per a les persones.

En el tercer capítol s'intenta fer un seguiment històric de la participació de Catalunya, i en particular de Tarragona, en el comerç d'Amèrica, i posar en clar els possibles guanys generats tant pels ciutadans com per la mateixa ciutat.

L'últim capítol pretén exposar les conclusions entorn el comerç de les Índies i dels factors polítics, socials i econòmics que hi van prendre part.

Per a més informació, al final del llibre es pot consultar l'apèndix documental amb els textos i documents més rellevants que s'han utilitzat per al treball, com són els contractes amb la tripulació, escriptures de compravenda i llistats de naus que entraven i sortien del port de Tarragona. Per últim, hi ha un glossari de termes nàutics i de llenguatge específic.

Per a la realització d'aquest treball s'han utilitzat, bàsicament, tres fonts documentals: l'Arxiu Històric de Tarragona (AHT), l'Arxiu del Port de Tarragona (APT) i Internet.

L'Arxiu Històric de Tarragona va proporcionar, bàsicament, la informació referent a les escriptures formalitzades d'obligat compliment per a poder dur a terme un viatge cap a Amèrica: els patrons o capitans dels vaixells havien de sol·licitar les corresponents patents individuals i col·lectives; també era imprescindible tenir patent de totes aquelles persones que desitjaven traslladar-se a les costes americanes. A part, es van consultar les escriptures de propietat dels vaixells, els nomenaments de patrons interins i, finalment, les escriptures de

compra i venda de tota mena d'embarcacions; aquestes últimes com a expressió d'un mercat actiu tant en vaixells de pesca com en embarcacions de major tonatge. Quasi totes les escriptures consultades pertanyents a l'època compresa entre 1800 i 1830 van ser firmades pel notari de marina de Tarragona José María Cortadellas[1].

Després de conèixer la participació dels tarragonins i estrangers en la mobilitat portuària de la ciutat, l'Arxiu del Port de Tarragona va permetre l'accés a l'activitat mercantil feta a través del port. Arran de la concessió d'uns arbitris, cobrats per la duana, sobre les mercaderies entrants o sortints del port de Tarragona, es van poder consultar el tipus de productes que eren manipulats tant per a feines de cabotatge com per als viatges programats cap a Amèrica.

La font que més dubtes va generar a l'hora de fer les consultes va ser Internet. La decisió de considerar-la una font fiable va sorgir gràcies a un estudi fet pel Departament de Documentació de la Universitat de Saragossa, on s'exposaven les condicions mínimes que s'havien de ressenyar per oferir fiabilitat. Malgrat algunes característiques negatives, com per exemple la temporalitat, és a dir, escrits que poden haver estat modificats, esborrats, sense autor o data de publicació, es va acceptar el repte tot intentant complir la normativa vigent[2]. La justificació d'introduir continguts de pàgines web no era més que l'intent de donar a conèixer la visió que tenen alguns investigadors americans sobre els fets que envolten els procediments emprats en el comerç a les Índies, tant dels espanyols com dels europeus.

Luis Ballester Baiges

1. Veg. Apèndix documental núm. 1.
2. MARCOS MORA, M.C.: "Citar documentos electrónicos. Revisión de propuestas y planteamiento de pautas generales" A: *Anales de Documentación*, núm. 5, p. 235-243.

Abreviatures

AHAT	Arxiu Històric Arquebisbat de Tarragona
AHT	Arxiu Històric de Tarragona
AMSA	Arxiu Municipal de Salou
AHCT	Arxiu Històric Ciutat de Tarragona
AMV	Arxiu Municipal de Vila-seca
APT	Arxiu del Port de Tarragona
JOP	Junta Obres del Port
JPOP	Junta Protectora de les Obres del Port
MHT	Museu d'Història de Tarragona
MMB	Museu Marítim de Barcelona

CAPÍTOL 1

EL COMERÇ AMB AMÈRICA. PREPARACIÓ DE LES FLOTES

Per tal de conèixer la influència que va tenir el desenvolupament del comerç entre continent americà i la ciutat de Tarragona durant el primer terç del segle XIX, així com el desenvolupament de la ciutat i del corregiment, i la creació de noves infraestructures, s'ha considerat necessari comentar sobre l'organització i l'evolució del comerç amb les illes de Sobrevent.

D'altra banda, també s'ha considerat important saber en quines condicions es trobaven el port i la ciutat de Tarragona, quines noves rutes de comerç, particularment marítim, s'havien previst com a fonts de riquesa i quina era l'actitud de la població vers els nous esdeveniments esmentats.

El descobriment d'Amèrica, i el posterior comerç que va generar, va proporcionar ben aviat grans beneficis: d'una banda hi havia els tresors que els vaixells transportaven en el seu retorn cap a Espanya i, de l'altra, la forta recaptació de càrregues fiscals, el propietari absolut de les quals n'era el rei. Tant és així que els comerciants es van quedar amb la part que corresponia al tràfic de productes i mercaderies, que més endavant es desenvoluparà.

El 1522, Jean Fleury, corsari italià al servei de França, s'apoderà de dues de les tres naus que Hernán Cortés havia enviat a Espanya amb tresors asteques[3]. A

partir de llavors, la monarquia va recomanar que els vaixells viatgessin plegats per tal de poder-se defensar millor de possibles atacs. El 1543, però, es va ordenar que els mercants que feien la Carrera d'Índies anessin sempre junts, dividits en dues flotes que salparien d'Espanya el mes de març i de setembre, escortades per un vaixell de guerra. Una vegada arribades al Carib, cada nau s'adreçaria al seu destí mentre que el vaixell de guerra es dedicaria a perseguir els pirates prenent l'Havana com a base d'operacions.

A mitjan segle XVI els carregaments dels vaixells espanyols van començar a augmentar de valor perquè transportaven el carregament més valuós per unitat de pes: la plata. Aquest metall es va trobar a diferents llocs de Mèxic l'any 1545, i se'n va començar a fer una extracció massiva.

En el continent americà es van crear dos virregnats: el de Mèxic i el de Perú, que definien els territoris de l'anomenada l'Amèrica del Nord i l'Amèrica del Sud respectivament, motiu pel qual es va determinar enviar dues flotes anuals. Es va establir que aquestes flotes s'organitzarien des del ports de Sevilla i Sanlúcar i, des d'allí, sortirien custodiades per l'Armada Reial. Cada flota tindria dos capitans: un almirall, encarregat de la navegació, i un capità general d'infanteria, a qui li correspondrien els afers de guerra. Els mercants, a més a més, havien de dur a bord artilleria i armes per a poder-se defensar de possibles atacs de l'enemic. La flota que estava destinada a Mèxic, al port de Veracruz, era coneguda com l'"Armada"; i la destinada a Terra Ferma, és a dir, a les costes de Veneçuela i Colòmbia, al port de Portobelo, era la "Flota de los Galeones".

Durant el segle XVII les flotes seguien portant dos vaixells de guerra com a escorta. Estava establert que les dues embarcacions de guerra no podien portar cap tipus de mercaderia, però els passatgers acostumaven a viatjar-hi, ja que oferien millors condicions de comoditat i protecció que els vaixells mercants. La flota es complementava amb els anomenats navilis d'avís, que eren unes embarcacions més lleugeres encarregades de fer arribar als ports de totes dues bandes de l'oceà la notícia que la flota estava a punt d'arribar o sortir, per tal que es poguessin preparar les negociacions.

3. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 1.

Els Reis Catòlics van considerar que Sevilla era la ciutat més apropiada per a monopolitzar el tràfic d'Índies. Aquesta ciutat, on arribaven els vaixells remuntant el riu Guadalquivir, es va convertir en l'empori mercantil, molt freqüentat pels especuladors de tot Europa. Per a fiscalitzar-ne el tràfic es va crear la Casa de Contractació de Sevilla.

En la seva època expansiva, Sevilla va veure néixer i proliferar tota mena d'indústries navals i de confecció d'articles de luxe, en especial de sedes. En el primer terç del segle XVIII la seva població s'aproximava a les 150.000 persones, fet que la va convertir en la ciutat més gran d'Espanya.

Casa de Contractació, Sevilla[4]

Tots els vaixells de les flotes eren revisats amb cura per experts de la Casa de Contractació, amb la finalitat de donar el vistiplau o assenyalar les reparacions que calia realitzar.

4. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 2

La Casa de Contractació també s'encarregava de registrar tot allò que pujava a bord de les naus, i s'anotaven el nombre de fardells, el contingut, els consignataris i els propietaris. També es tenia un registre on s'apuntava el nom i cognoms dels passatgers, l'origen, la destinació, etc.

Primerament, la Casa de Contractació es va organitzar com a una agència de la Corona de Castella, de forma que es podia realitzar per compte propi, i en règim de monopoli, tot tipus de comerç amb totes les terres descobertes. El creixement inesperat d'aquest tipus de comerç, però, va fer que la Casa de Contractació acabés convertint-se exclusivament en un òrgan destinat a inspeccionar i fiscalitzar el tràfic indià.

El 1524 es creà el Consell d'Índies, del qual depengué la Casa de Contractació que perdé així l'autonomia que fins aleshores havia tingut. Més endavant passà a formar part del Ministeri d'Hisenda i Guerra.

Els impostos eren el veritable objectiu del monopoli, així com també el suport que li va permetre subsistir tants anys. Els impostos més habituals eren:

- Avaria: creat el 1518, era una contribució als costos que generaven els combois i flotes de defensa en el trajecte cap a Amèrica. També estava inclòs el valor dels danys que poguessin sofrir les mercaderies en el viatge.
- Alcabala: era un gravamen que es fixava per damunt del preu dels objectes venuts i, en el cas de les permutes, sobre el valor dels productes intercanviats. L'import era d'un 10% del seu preu total, de manera que aproximadament s'acabava pagant un 15% més per totes les mercaderies que anaven cap a Amèrica, ja fossin venudes o no.
- Almoixerifat: era un impost *ad valorem* de les mercaderies que entraven o sortien d'Espanya; l'equivalent als actuals drets de duana.

A més d'aquests impostos, també existien els de visites i registres, "el palmeo", "la tonelada", el de Sant Telm, etc. També hi havia un gravamen per a l'Hospital de Sant Joan de Déu, de Sant Llàtzer, de la Inquisició, etc. I ja per acabar, s'havien de pagar els nous cànons per a la reexportació a qualsevol altre port diferent del destinat des d'Espanya, ja fos Xile, Perú... En definitiva, no era estrany que segons

el tipus de mercaderies els impostos a pagar fossin d'entre el 20 i 40% del capital invertit.

Pel que fa al personal de la Casa de Contractació, tenia els càrrecs de:

- Factor: responsable de l'aprovisionament i la revisió dels vaixells; de la compra i expedició de certes mercaderies, fins i tot el mercuri viu per extraure la plata per compte d'Hisenda; i de l'utillatge d'armes i municions per als vaixells de guerra.
- Tresorer: rebia tots els cabals procedents d'Amèrica, tant de particulars com de la mateixa corona. Es feia càrrec, també, dels béns de les persones que morien, ja fos durant la travessia com en l'estada a Amèrica, fins que eren lliurats als hereus.
- Secretari comptable: s'encarregava de la comptabilitat de totes les operacions realitzades. Així doncs, tenia al seu poder el registre de naus, la concessió de llicències d'embarcament i el cobrament i administració dels gravàmens de tràfic.

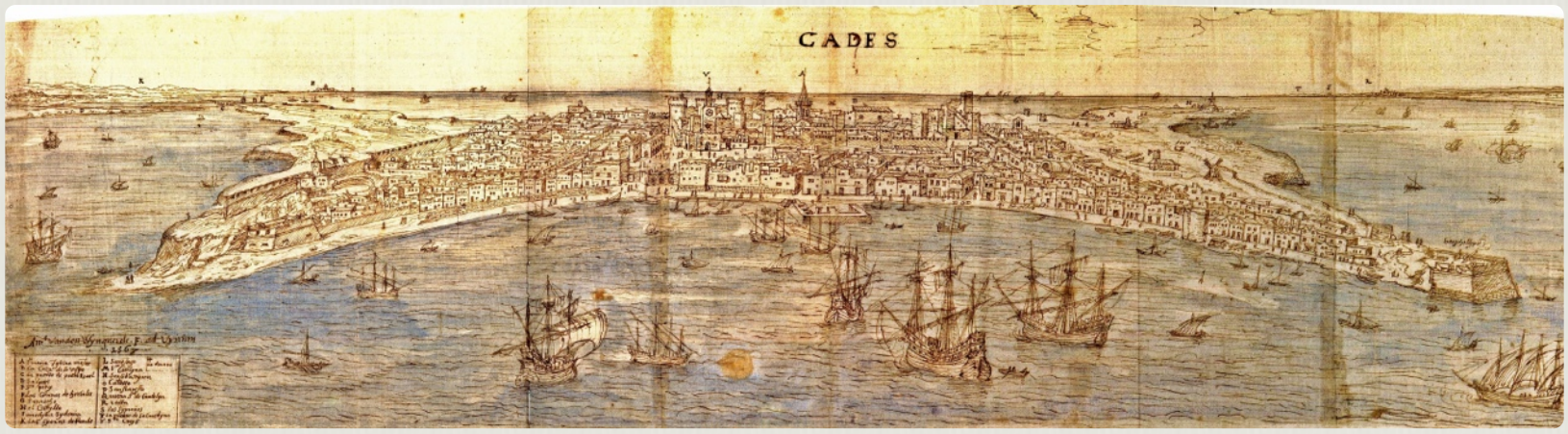
La Casa de Contractació també va exercir funcions de govern, com era el cas del reclutament de colons per a poblar les noves terres amb el registre i l'expedició corresponent de les llicències que els autoritzaven a traslladar-se a les illes.

Quan les embarcacions estaven preparades, i la càrrega ben assegurada, la tripulació i els passatgers s'embarcaven i es donava l'ordre d'emprendre el viatge. Els vaixells anaven aigües avall del riu Guadalquivir fins a Sanlúcar de Barrameda, on es feia l'última comprovació.

A causa dels problemes de calat del riu, era bastant freqüent haver de fer escala a Sanlúcar per tal de completar, amb mercaderies més pesants, la càrrega total del vaixell. Així doncs, en el port de Sanlúcar es feien les últimes comprovacions de navegabilitat requerides per a la llarga travessia, així com també el control que no s'embarcava res més que el que s'havia autoritzat prèviament a Sevilla. Amb el transcurs del temps, l'augment del tonatge dels vaixells i el poc calat del riu Guadalquivir van fer notòria la impossibilitat de navegar fins a Sevilla, fins al punt en què el port fluvial era inoperant. Per aquest motiu, el 1680 es va decidir que les flotes de les Amèriques, tant de sortida com d'arribada, ho fessin des del port de Cadis que tenia millors condicions per a aquest tipus d'activitat.

Embarcador de la Torre del Oro[5].

Els comerciants sevillans, però, en un últim esforç per a poder controlar el monopoli, van aconseguir que la Casa de Contractació continués a Sevilla, d'aquesta forma les flotes s'organitzaven marítimament a Cadis i burocràticament a Sevilla. Aquesta organització dual va funcionar gairebé durant quaranta anys.



Vista de Cadis segle XVII-XIX[6]

5. D.A.: Historia Gráfica del Puerto de Sevilla. Sevilla, 1989
6. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 4.

CAPÍTOL 2

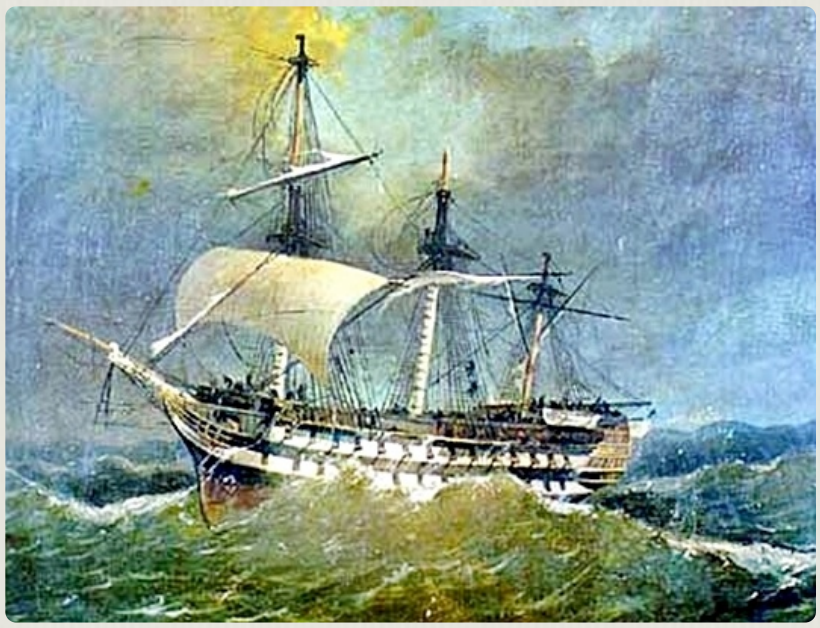
EL VIATGE

Enllestits tots els tràmits burocràtics i els preparatius, la flota abandonava les costes peninsulars i començava el viatge. Es travessava el "Mar de las Yeguas", que era la part de l'oceà Atlàntic existent entre Sanlúcar i les illes Canàries. Aquest primer tram podia tenir una durada d'entre deu i quinze dies, depenent de les condicions de la mar.

Les flotes d'Índies s'organitzaven de tal manera que al capdavant i obrint formació hi anava el vaixell anomenat *La Capitana* amb l'estendard hissat al pal major; després s'alineaven els mercants i tancava la formació *La Almiranta* amb l'estendard hissat al pal de popa. La resta dels vaixells de guerra anaven a sobrevent dels mercants, a fi de poder-los ajudar i defensar en cas de ser atacats per altres vaixells.

El viatge era molt lent, ja que les naus anaven repletes de càrrega. D'alguna manera, els vaixells més pesants imposaven les seves limitacions a la resta de la flota. La travessia, doncs, generalment resultava llarga i lenta, fet que obligava a portar molta aigua i aliments, tant per a la tripulació com per als passatgers, de manera que era un pes més que se sumava al de la càrrega inicial. De forma habitual, la flota tardava de dos a dos mesos i mig en fer la carrera d'Amèrica, tot i que una nau lleugera podia fer-ho en tres setmanes.

Des de les illes Canàries la flota s'endinsava cap al Mar de les Dames. S'anomenava així perquè normalment s'hi trobaven uns vents suaus que bufaven de popa i que donaven unes condicions de navegabilitat tan bones que es considerava que fins i tot les dones podrien governar les embarcacions.



Navili espanyol *Asia*[7].

El viatge, a partir d'aquest punt, es feia més monòton. S'acostumaven a ordenar xafarranxos de combat amb l'objectiu de tenir entrenada la tropa i la marineria en previsió de possibles atacs enemics.

Pel que fa a l'alimentació, tant la tripulació com els passatgers rebien menjar dues vegades al dia. Els patges, que era la tripulació formada pels nois més joves de la nau, eren els encarregats de servir als passatgers.

La segona etapa del viatge acostumava a durar quasi un mes, i finalitzava en arribar a l'illa La Espanyola, on es feia una petita escala i es donava permís a la tripulació per baixar a terra i veure, per primer cop, l'aspecte de la gent i l'ambient de tan desitjat destí.

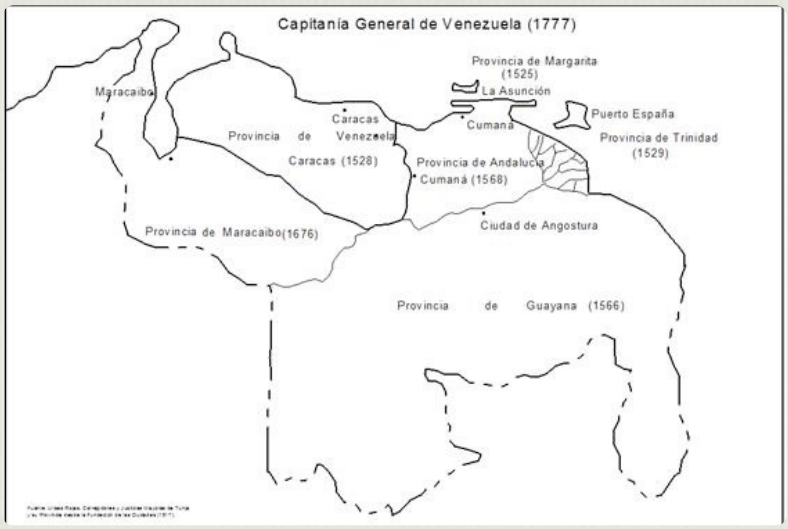
La flota de la Nova Espanya, l'anteriorment anomenada Armada, s'enfilava des de La Espanyola en direcció a Veracruz. Pel camí s'anaven desprenent aquells vaixells destinats a altres països com Hondures, Puerto Rico, Santo Domingo i Cuba.

L'Havana. Revista *Blanco y Negro* (1898).

7. Museu Naval de Madrid, 1825

Per la seva banda, la Flota de los Galeones es dirigia a Cartagena d'Índies. Pel camí també se separaven els mercants que anaven cap a Margarita, La Guaira, Maracaibo... Finalment prosseguia la ruta cap al port de Nombre de Dios, després anomenat Portobelo.

L'atracament de les flotes era sempre un gran esdeveniment. Les autoritats pujaven a bord, així com també els funcionaris encarregats del cobrament d'impostos, que ho revisaven tot abans de donar el vistiplau. Es feia el lliurament de la valisa procedent d'Espanya i es donava l'ordre de partida per a les naus d'avís, que havien de tornar a Espanya amb la correspondència urgent i amb la notícia de la feliç arribada de les flotes.

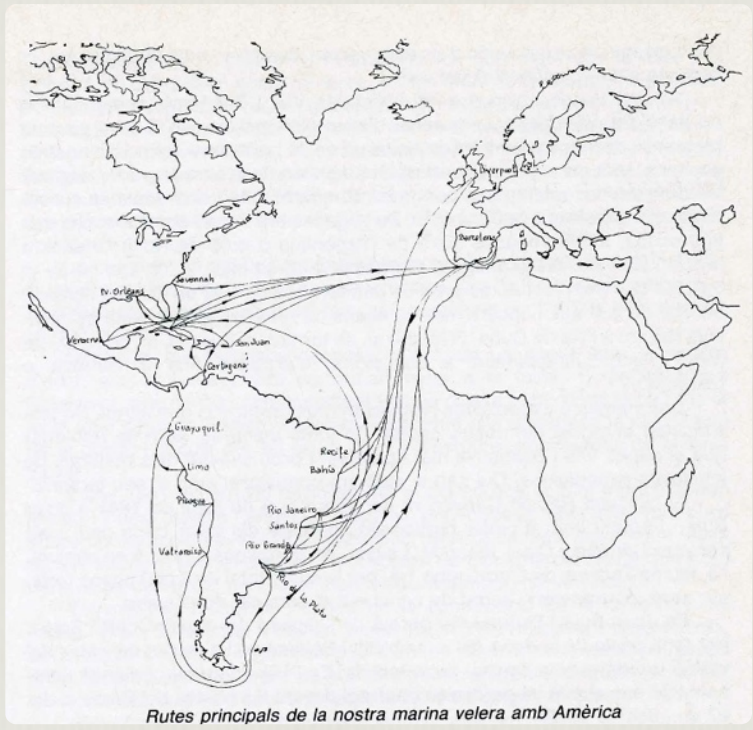


Ports de Veneçuela: Cumana, Maracaibo i Delta del Orinoco.

Quan els funcionaris ho havien revisat tot, arribava l'hora de descarregar els vaixells. Fileres de negres pujaven i baixaven amb els fardells a l'esquena. Tot seguit es preparava una fira que podia durar de dues setmanes a un mes, on acudien no sols els comerciants sinó també la gent dels pobles dels voltants per comprar i vendre els seus productes. Es venien teles fines d'Holanda, teixits de Flandes, vi, aiguardent, rom i tota mena d'articles de consum.

Cal remarcar que no totes les feines eren de compravenda, sinó que també s'aprofitava per a carenar i endreçar les embarcacions per a la següent travessia.

Els primers ports de destí de les flotes eren punts de posteriors connexions marítimes i terrestres amb l'objectiu de fer arribar els productes al nombre més gran de ports. Aquest funcionament, doncs, exigia l'existència de flotes auxiliars que redistribuirien les mercaderies procedents d'Espanya i a la vegada subministrarien les càrregues per a la tornada. Les flotes auxiliars eren tres: una per al Carib i dues que anirien a l'oceà Pacífic. Aquestes dues últimes flotes ampliaven el circuit comercial cap a Río de la Plata, costes del pacífic i Filipines.



Rutes principals de la nostra marina velera amb Amèrica

Rutes de la marina mercant[8].

Tan llunyana era la procedència de les mercaderies amb què es comerciava, que finalment es podria dir que la Flota d'Índies abastava quatre continents: Europa, Amèrica, Àsia i Oceania. Si a aquest comerç afegim el tràfic de negres, es pot definir l'etapa del comerç americà com un veritable negoci a escala mundial.

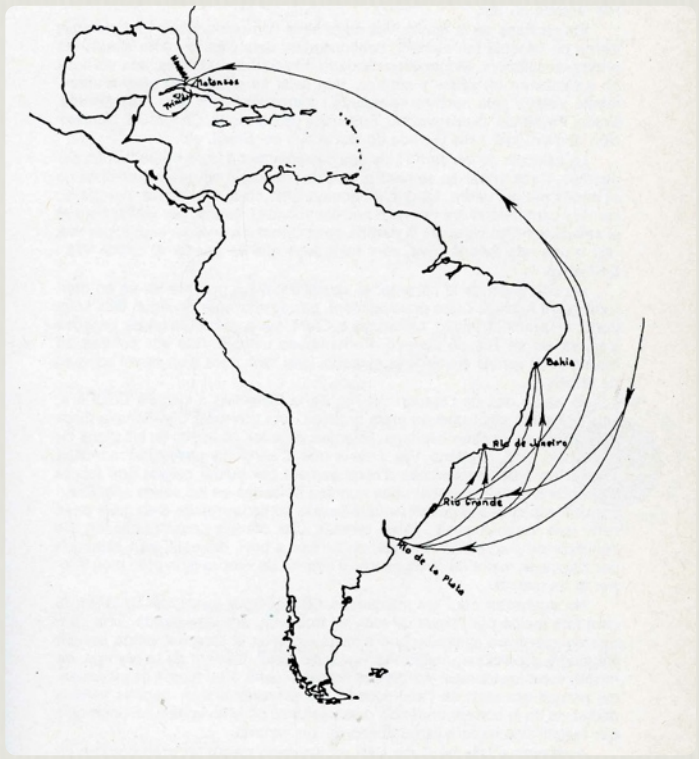
Els ports d'enllaç esmentats anteriorment eren Cartagena, Portobelo, Veracruz i de vegades l'Havana per al comerç del Carib. Pel que fa al comerç del Pacífic i l'orient, els ports eren Acapulco i Panamà. Per arribar a aquests dos últims ports existien uns camins terrestres. El primer d'aquests camins enllaçava Acapulco amb Veracruz. Era un llarg camí que travessava Mèxic de costa a costa i era per aquesta mateixa ruta que es transportava, de tornada, la plata mexicana. La segona ruta unia Portobelo amb Panamà. Era un trajecte d'unes 60 milles i s'efectuava per un camí anomenat *Camino de Cruces*. Era una línia paral·lela al que actualment és el Canal de Panamà i, a través d'ell, passava tota la plata peruana[9].

Camino de Cruces.

Abans del retorn a la península Ibèrica, els mercants adquirien, a més dels productes sol·licitats des de la Península, un nou producte alimentari que es deia *tasajo*. Era carn de boví salada que servia tant per a la tripulació com per a vendre a

8. VILÀ I GALÍ, A.M.: *Navegants i Mercaders. Una nissaga marinera de Lloret*. Publicació núm 4 del Club Marina "Casinet". Lloret de Mar, 1989
9. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 1.

altres comerciants o patrons de vaixells. Existia el que s'anomenava la *carrera del tasajo*[10] que naixia al Río de la Plata i enllaçava amb els ports de l'actual Uruguai i Brasil per continuar fins a l'Havana.



Rutes del tasajo[11].

Malgrat l'abundor del bestiar boví a l'Argentina, els habitants de l'estuari del Río de Plata l'empreven com a aliment, i n'aprofitaven el cuir i el sèu, però tot el que sobrava de l'animal que no era consumit pels habitants s'abandonava a la voracitat dels ocells i dels gossos salvatges. Van ser els espanyols qui van portar la tècnica de la salaó, i no va ser fins a inicis del segle XVII quan va sorgir el primer moviment per aprofitar la carn bovina fumada i salada com a font d'ingressos i fer-ne l'exportació.

"Acabada la descàrrega de vi a Montevideo, carregarà 3500 quintars de tasajo amb la intenció d'anar-lo a vendre a Trinidad de Cuba. Quan arribi a port es trobarà un altre bergantí que prové de l'Havana carregat de carn que no ha pogut situar en aquell lloc, després de passar per l'Havana i Matanzas, finalment ho pot vendre junt amb la resta del blat que portava des de Barcelona. De tornada pot carregar parcialment amb sucre"[12].

Així doncs, l'any 1605 surt de Buenos Aires el primer carregament de *tasajo* cap a l'illa de Cuba. A partir d'aquesta data la seva comercialització, amb alts i baixos, tindrà continuïtat, fins que tindrà una forta empenta durant el segle XVIII gràcies a diverses disposicions governamentals.

Els principals saladors estaven a Montevideo, Soriano, Maldonado i Colònia, on s'establiren els primers centres. La competència era molt important però el negoci no era tan ruïnós com semblava de bon principi, i és que va convertir-se en un aliment obligat en els viatges a Amèrica. Era excepcional que els vaixells no

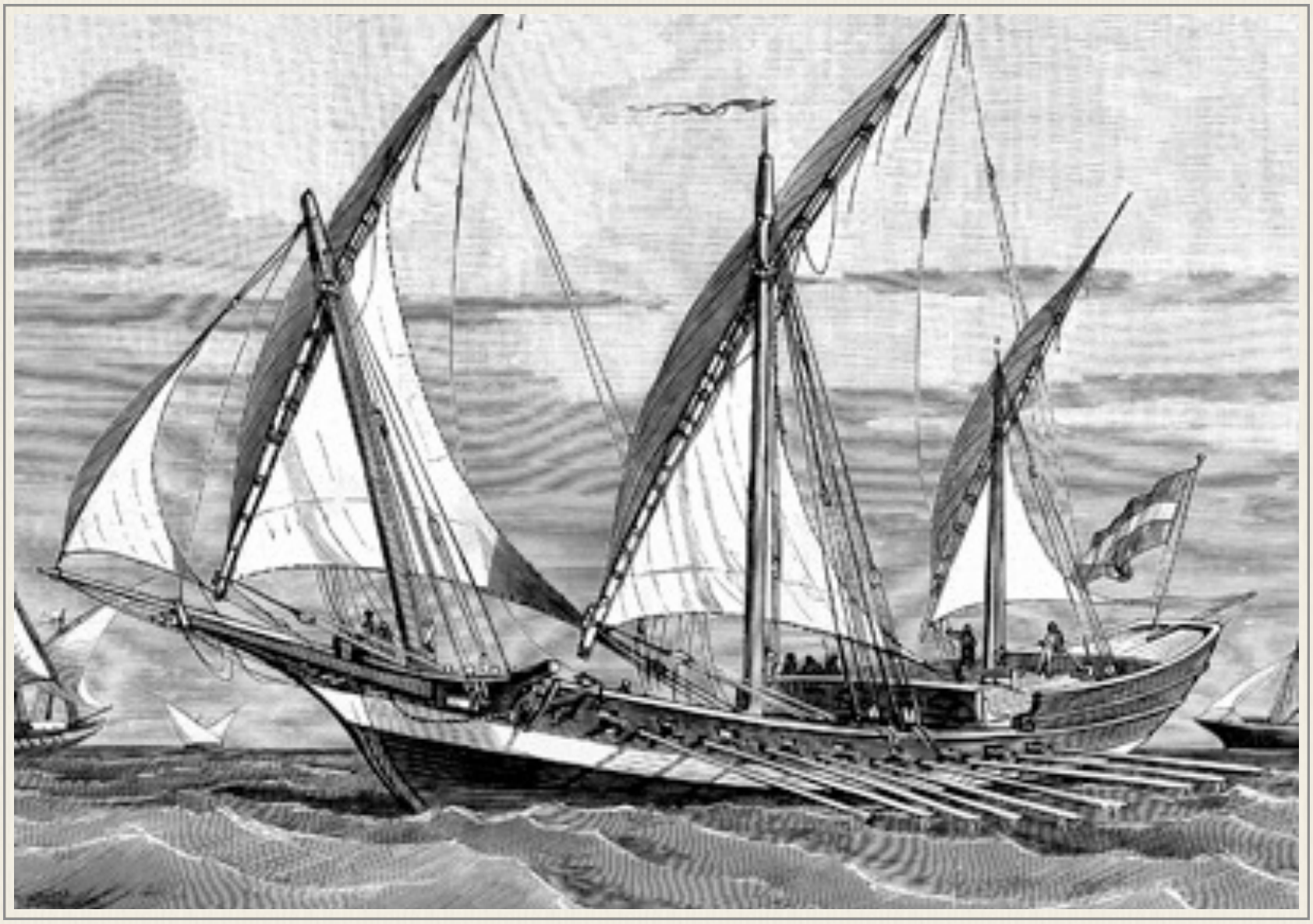
10. VILÀ I GALÍ, A.M.: *Navegants i Mercaders. Una nissaga marinera de Lloret*. Op. cit.
11. VILÀ I GALÍ, A.M.: *Navegants i Mercaders. Una nissaga marinera de Lloret*. Op. cit.
12. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 879, 11 novembre 1813, p. 261.

fessin un viatge a Amèrica sense aprofitar per anar a Montevideo o Buenos Aires, deixar les mercaderies que traginaven procedents de la península Ibèrica i, carregar *tasajo* abans d'emprendre la ruta cap a Río de Janeiro, Pernambuco, Bahía, Trinitat de Cuba o l'Havana, on prenien un carregament de sucre o seguien cap a Nova Orleans, Charleston o Savannah per a carregar una partida de cotó per a la indústria tèxtil catalana.

Una vegada realitzades totes les negociacions, els mercaders de les flotes posaven rumb a l'Havana on els esperaven els vaixells de guerra d'escorta. Des de l'Havana es dirigien al canal de les Bahames, un lloc amenaçador perquè, segons les històries marineres, en el fons de l'oceà d'aquella àrea hi dormien un gran nombre de vaixells.

El perill corsari i pirata augmentava a mesura que s'aproximaven a les illes Açores. Sovint des de la Península s'enviaven vaixells de guerra de reforç a aquestes illes a l'espera de les flotes. Ja des d'allí només calia posar rumb a Portugal i a les costes de Sanlúcar, on remuntarien, amb dificultat variable, el riu Guadalquivir fins a Sevilla on es descarregaven les mercaderies, es comptava l'or i la plata, es cobraven els impostos pertinents i es retornava l'armament emprat per a la defensa de les naus.

ELS GRANS NEGOCIS



CAPÍTOL 3

L'OR I LA PLATA

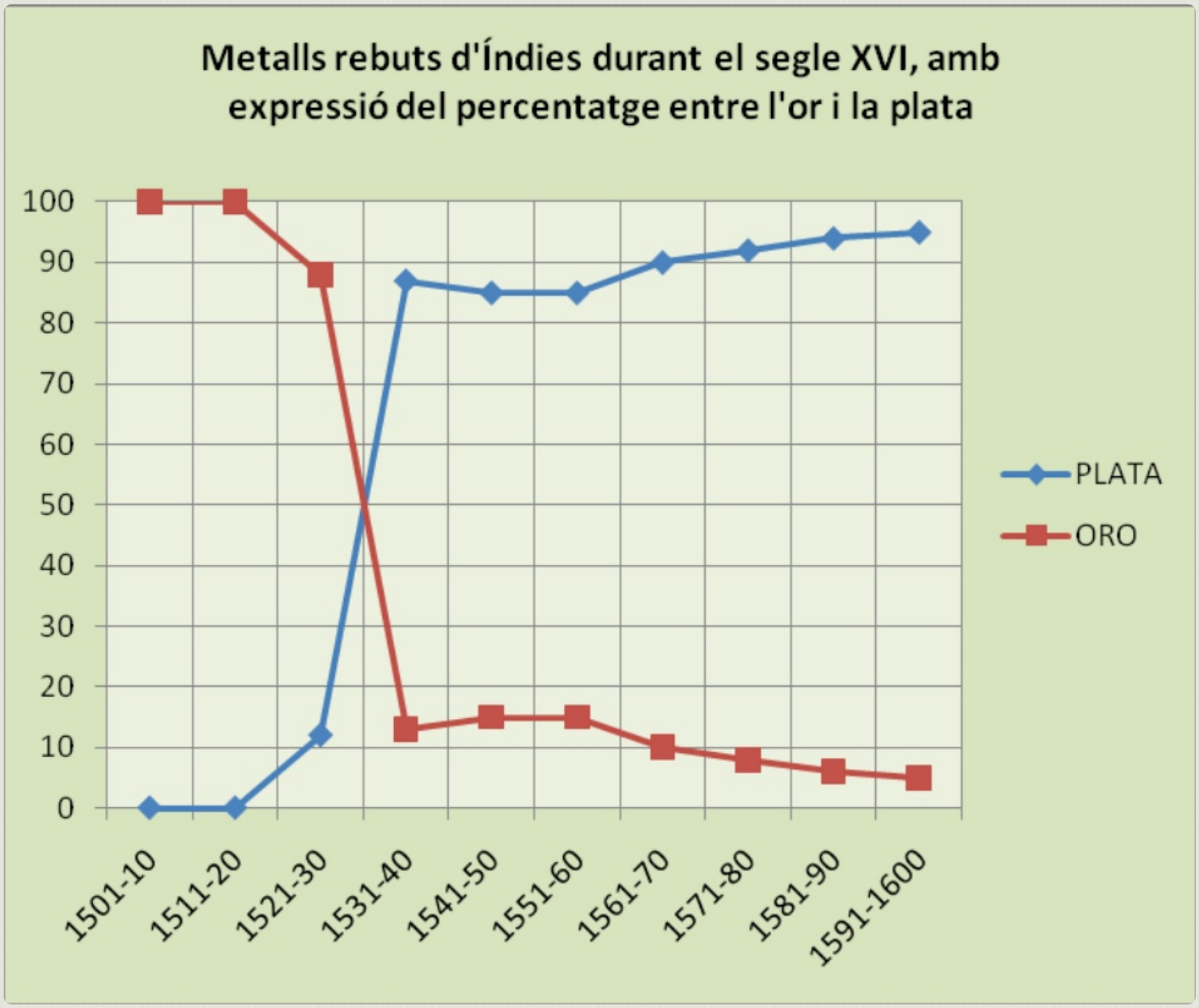
El primer dels grans negocis que va oferir el descobriment d'Amèrica va ser l'espoli dels metalls preciosos que guardaven gelosament els mateixos nadius: primer l'explotació de les abundants mines d'or i, més endavant, les de plata.

El comerç amb Amèrica en un principi era força desigual pel que feia al valor monetari dels productes i mercaderies que navegaven d'una costa a l'altra. La primera feina per part dels governants va ser la d'ocupar els territoris descoberts i, després, l'enviament de tropes. És per aquest motiu que les primeres flotes eren eminentment militars, però immediatament es van crear assentaments de colons. Sevilla en aquells temps era un punt de concentració de molts ciutadans d'arreu del país, quasi tots pagesos i preferentment de les províncies i regions més pròximes al punt d'embarcament, que esperaven que els fos concedit el passaport per emigrar a les noves terres conquerides. Sens dubte aquesta era una manera de donar una major solidesa i arrelament al poble espanyol en el Nou Món.

El gran descobriment fou la presència de joies d'or que exhibien els indígenes, els quals van rebre una violenta pressió per tal que revelessin la procedència de l'or amb què s'adornaven. Després d'una laboriosa recerca es van localitzar unes mines a la segona meitat del segle XVI. Les més importants, tant per la quantitat com per la quantitat, ocupaven països diferents: a les muntanyes de Bolívia, a Antioquia[13]; i al Perú, en llocs com Choco[14], Popayan[15] i Zaruma[16]. El 1545 es va descobrir plata a Bolívia i també a Mèxic, concretament a Taxco, Guanajuato i Zacatecas entre altres localitats[17]. Més endavant els colons s'aprofitarien de les mines de coure i ferro.

13. Actualment pertany a Colòmbia.
14. Actualment pertany a Colòmbia.
15. Actualment pertany a Colòmbia.
16. Actualment pertany a Equador.
17. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 4.

La gràfica que es mostra tot seguit dóna una idea de les proporcions (en percentatges) dels enviaments a Espanya d'or i plata en el decurs del segle XVI.



Les importacions d'or i plata en el segle XVI[18].

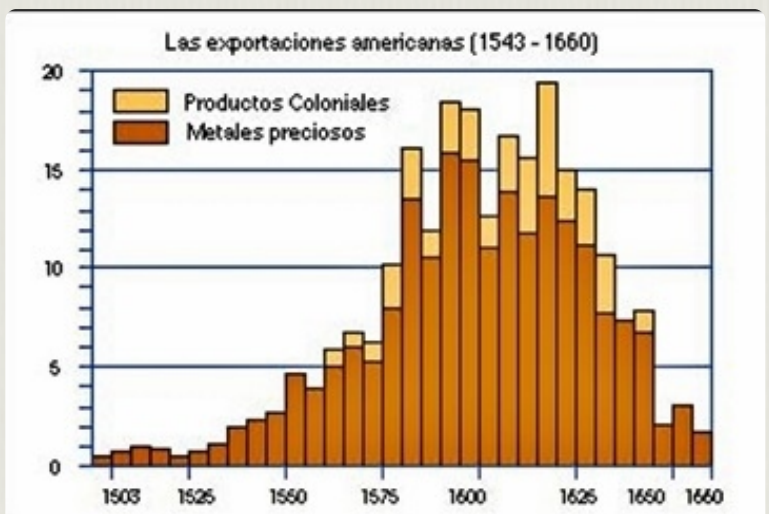
La força proporcionada pels treballadors indígenes va ser la base de la important activitat que es va realitzar per extreure major quantitat de metalls. D'altra banda, els blancs i els mestissos eren alhora els supervisors i també els propietaris.

Que la Corona de Castella tingués el domini del sòl i del subsòl de les terres americanes conquerides era per les Butlles de Donació del pontífex Alexandre VI.

18. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 3.

Aquests privilegis permetien rebre l'impost sobre l'activitat extractiva de les mines, que comportava un 20% del producte o del seu valor, i reservar-se el dret de distribució del mercuri, que era la base del mètode que agilitava i optimitzava l'obtenció de la riquesa de l'argent.

En la gràfica següent es constata la poca repercussió que tenien els productes colonials envers els metalls preciosos en les explotacions americanes. És clar que entorn d'aquelles indústries mineres es van implantar sectors mercantils per abastir les ciutats formades pels treballadors de les mines, i que afectaven l'agricultura, la ramaderia, el comerç i transports. Tot això, sens dubte, va millorar les infraestructures de camins i carreteres.



Gràfica conjunta de les exportacions americanes[19].

Aquesta nova riquesa que comercialitzava Espanya era perfectament coneguda per tots els comerciants europeus residents a Sevilla i, per tant, també ho era pels seus països d'origen. Això va provocar l'enveja d'aquestes nacions, sobretot anglesos i francesos, que van decidir fomentar la construcció de flotes de naus corsàries per abordar els vaixells espanyols: és un dels primers grans negocis d'Europa.

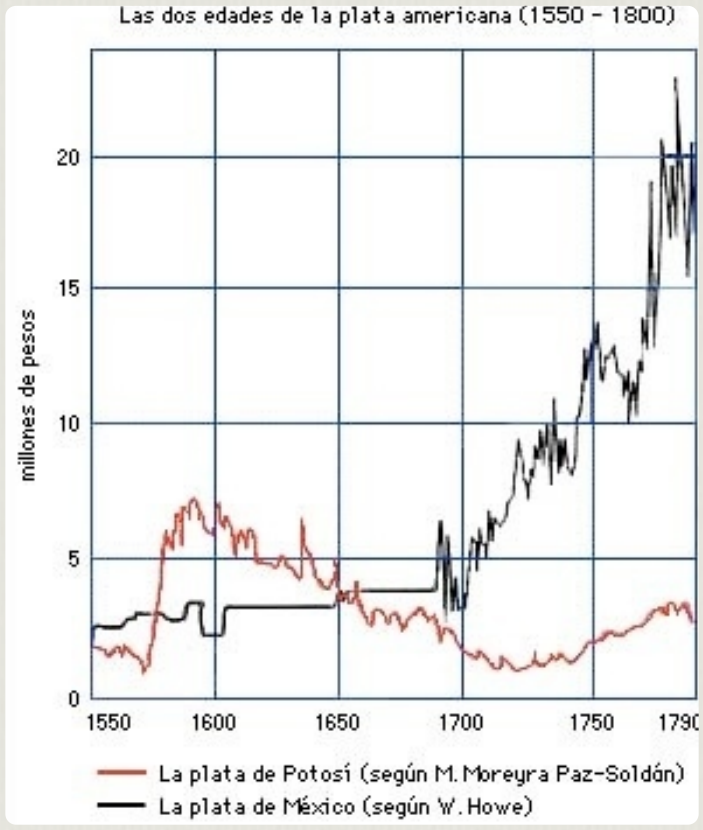
Molts països tenien posada la mirada en Espanya i coneixien el seu escàs potencial naval i també les riqueses que, procedents d'Amèrica, arribaven periòdicament a Cadis. Els governants espanyols, previsors, van potenciar les construccions navals per a poder oferir major protecció als vaixells mercants. No obstant això, Espanya en va sortir malparada.

Les exportacions d'or d'Amèrica van tenir el punt màxim a mitjan segle XVI, fins arribar a quantitats molt més petites durant el segle següent. Aquesta pèrdua d'importacions d'or es va equilibrar amb la troballa de les mines de plata. Mèxic era el país que va aportar-ne majors quantitats.

19. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 3.

En la figura immediata es pot apreciar com va augmentar la producció de plata al segle XVIII, possiblement a causa de la millora tecnològica d'extracció d'aquest metall.

El sistema de funcionament de les flotes era cada vegada més lent. En el segle XVII les mercaderies procedents del Pacífic trigaven quasi un any per arribar a Espanya. De la mateixa manera, el viatge d'anada i tornada de Mèxic podia durar també un any, atesa la dificultat i el retard provocats en l'organització i preparació d'aquests combois, en particular els de retorn. Durant el darrer terç del segle XVII i primers anys del XVIII es va posar de manifest la falta d'operativitat i eficàcia del sistema de comerç mitjançant les flotes.



Les dues edats de la plata 1550-1800[20].

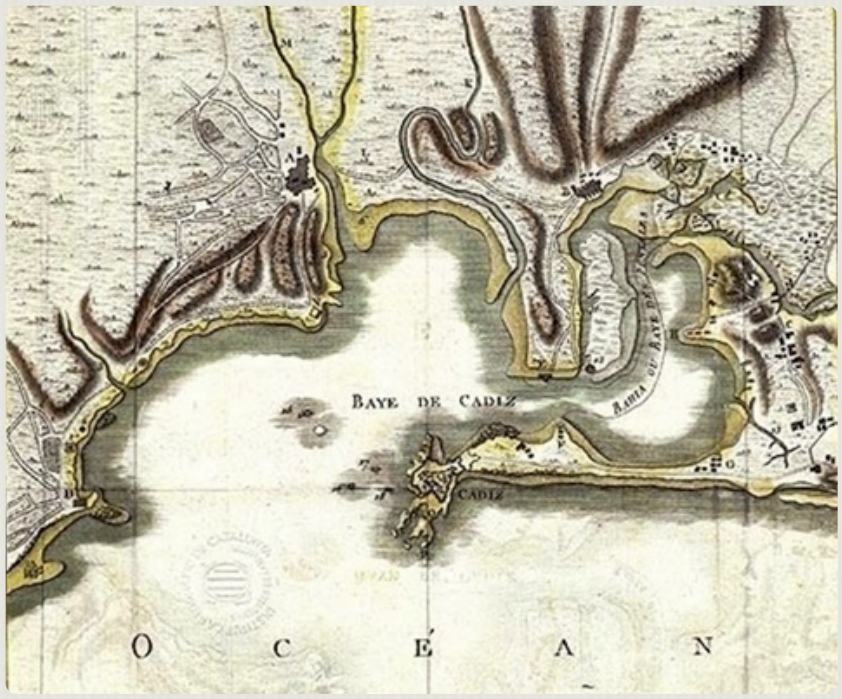
El Guadalquivir[21] no era un riu fàcil d'entendre ni d'endegar; tampoc ho era de navegar i ni tan sols de descriure. Estava ple d'aiguamolls, amb alternances de pluges torrencials i de sequeres. En relació als problemes de navegació i la barra de Sanlúcar s'acceptava que:

"Es extraño encontrar una salida de río donde estén reunidas condiciones de navegación tan desfavorables. El río viene divagante por una llanura aluvial sin pendiente, con curvas y recurvas, naturalmente su cauce forma meandros sinuosos, muy cerrados, donde las aguas se remansan y la corriente se retarda. Los fondos escasean y la navegación se hace penosa. En cada espacio de tiempo este panorama puede cambiar por completo. Las lluvias en otoño e invierno, unidas a la marea ascendente, propicia el desencadenamiento de avenidas que podían llegar a ser importantes. Con frecuencia tanto para entrar como para salir el río debe aprovecharse inteligentemente el estado favorable de la marea."

20. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 3.
21. ZAPATA, A.: *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX*. Sevilla, 1992.

El 1680 es va decidir que els vaixells sortirien i arribarien a Cadis, port que tenia millors condicions per a la navegació atlàntica.

L'obsolescència del sistema de flotes va quedar reflectida tan aviat com es van reduir les remeses de plata d'Amèrica i la demanda d'articles sumptuosos dels criolls. L'arribada de plata de Mèxic va començar a disminuir cap a 1620 i va agreujar-se a mitjan segle XVII, moment en què es va compensar amb el descobriment de les mines de plata de Potosí, a Bolívia.



Port de Cadis[22].

Una altra circumstància que feia dubtar de la utilitat del sistema de flotes era la pèrdua del monopoli del comerç d'articles d'alta qualitat per part d'Espanya. Els comerciants competidors anglesos, francesos i holandesos, molts d'ells residents a Sevilla i molt influents en el comerç amb Amèrica, podien competir amb el preu perquè no pagaven tants impostos ni despeses de les flotes. A més, la immensa costa atlàntica americana, i les petites badies i cales que s'hi podien trobar fàcilment, eren el lloc adient per a dur a terme el contraban il·legal d'aquests articles.

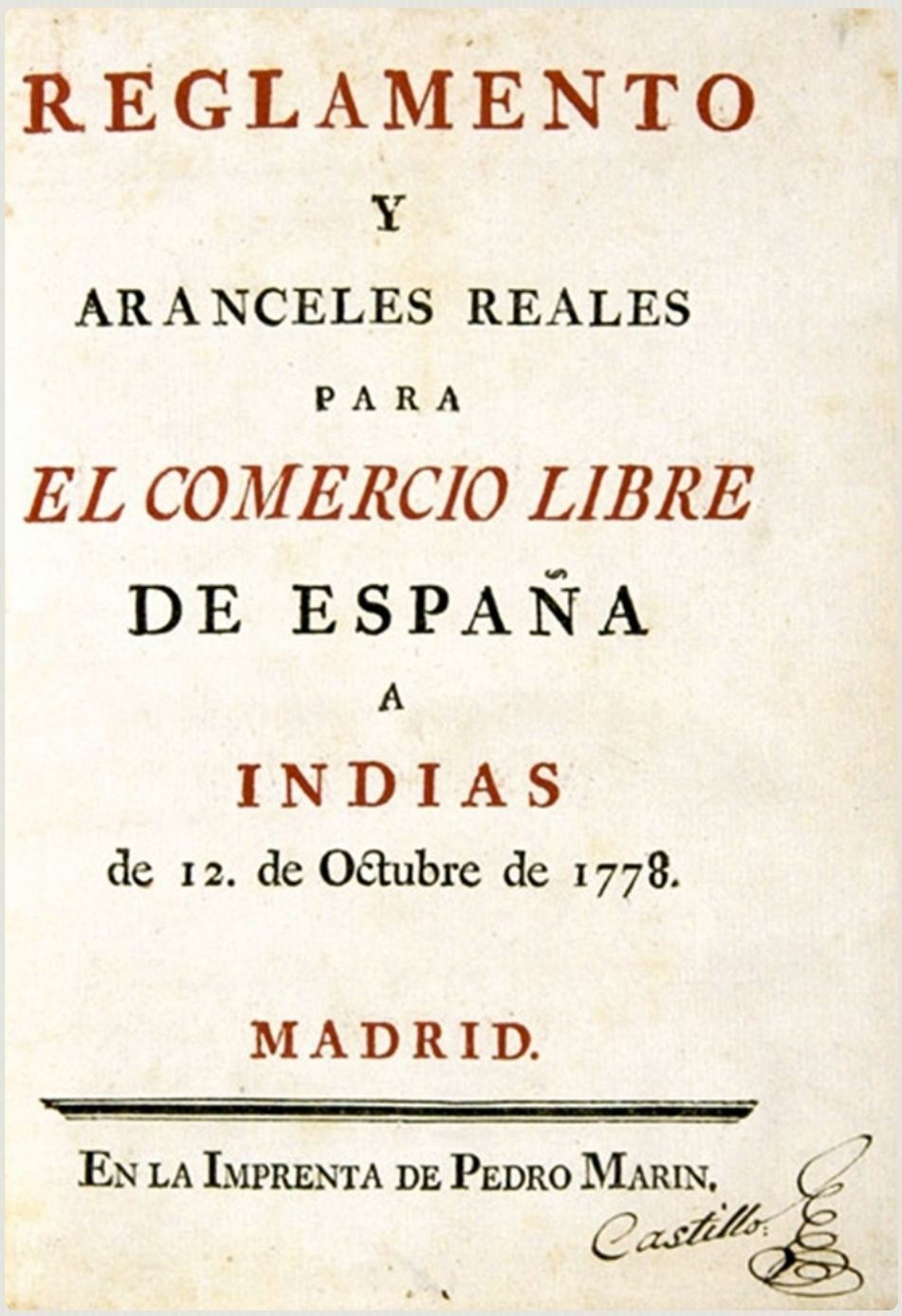
El 12 de maig de 1717, Cadis va assumir plenament el monopoli de la carrera d'Índies. L'hegemonia gaditana va durar prop de seixanta anys i va comportar canvis molt importants per a la ciutat, que es va transformar en una de les més grans d'Espanya, únicament superada per Madrid, Barcelona, València i Sevilla, alhora que, possiblement, es va convertir en la més rica de totes.

El nombre d'habitants va passar de 40.000 a 80.000 i, si es té en compte l'estimació de la població flotant, a la fi del segle XVIII tenia uns 100.000

22. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 4.

habitants. Aquest creixement es va produir fonamentalment per la immigració provinent del nord de la Península i de l'estranger.

Finalment, el 12 d'octubre de 1778 es va dictar el *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*, amb el qual es va donar per extingit el sistema de flotes, el monopoli.


REGLAMENTO
Y
ARANCELES REALES
PARA
EL COMERCIO LIBRE
DE ESPAÑA
A
INDIAS
de 12. de Octubre de 1778.
MADRID.
EN LA IMPRENTA DE PEDRO MARIN.
Castillo.

Portada del Reglament per al lliure comerç.

CAPÍTOL 3

LES NAUS CORSÀRIES

L'activitat corsària va desencadenar el que es podria qualificar com el segon gran negoci del descobriment d'Amèrica. Era ben normal que un país com Espanya, que regularment comerciava amb grans quantitats de metalls preciosos per via marítima, es convertís en l'objectiu d'altres països que disposant de flotes i vaixells corsaris buscaven una via fàcil per a l'enriquiment.

Per definició, un vaixell corsari era aquell que navegava a les ordres d'un rei i realitzava actes de guerra contra interessos de països enemics. Els corsaris tenien documents que legalitzaven les seves accions, el més important dels quals era la patent de cors. Fins i tot quan corrien temps de guerra es podien organitzar expedicions contra d'una potència hostil, i els capitans i les seves tripulacions tenien ordres de lluitar en contra les embarcacions, destruir-les o fer-ne presa i lliurar tots els botins de guerra, amb l'excepció que podien quedar-se'n una petita part per a repartir entre la tripulació, que podia arribar,com a màxim del 5%, del botí total.

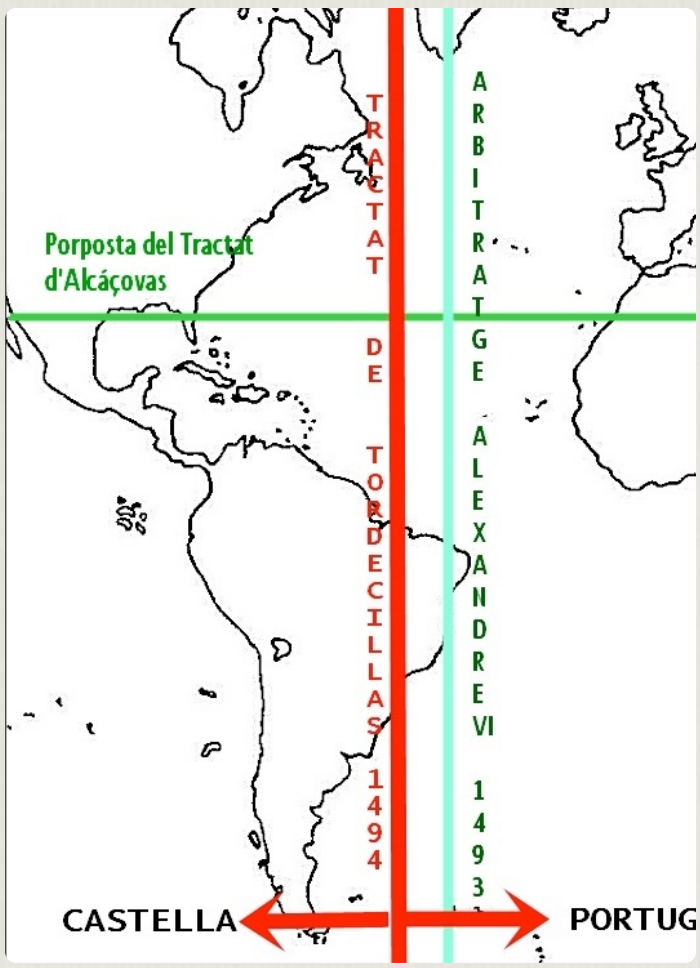
Els antecedents de les patents de cors es remunten a l'edat mitjana, on el dret anomenat *del Puny,* o dret del més fort, donava via lliure als vaixells a atacar mercants enemics. Més endavant els estats es van aprofitar d'aquest dret històric per expedir el document oficial de patent de cors a favor dels súbdits que ho demanaven, amb l'exclusiva finalitat de perseguir els enemics de la nació. El vaixell capturat per un corsari havia de ser conduït a qualsevol dels ports autoritzats per les autoritats, on s'examinava i jutjava la legalitat de l'acte corsari realitzat i s'aixecava la corresponent acta.

L'any 1496 Ferran II va prohibir als seus súbdits la pràctica del cors en les aigües de l'Atlàntic. Aquesta prohibició va durar fins al regnat de Felip IV. Al mateix temps, França i Anglaterra van començar a practicar la pirateria apàtrida, és a dir, sense cap ajut ni reconeixement governamental. D'aquesta manera pretenien interferir en l'economia espanyola alhora que se n'aprofitaven per al seu

propi benefici. Portugal, per la seva banda, va optar per sol·licitar als diferents pontífexs les butlles missionals que l'autoritzaven sobre el domini dels territoris descoberts.

Com a resposta a l'acció portuguesa, els Reis Catòlics van obtenir del pontífex Alexandre VI una butlla que els concedia el reconeixement de la sobirania de Castella sobre les illes i països descoberts d'occident. A fi d'evitar possibles conflictes amb Portugal, representants d'ambdós regnes es van reunir el 7 de juny de 1493 a la ciutat de Tordesillas on van traçar el límit que definia les concessions de cada país. El límit va consistir a traçar un meridià a 370 llegües a ponent de les illes de Cap Verd, que dividia els territoris americans en dues parts. D'aquestes dues parts, l'oriental era per a Portugal i l'occidental era per a la Corona de Castella. Després de signar el tractat, l'activitat de cors es va reprendre novament sense problemes.

Espanya va permetre l'activitat i concedí permisos per al cors de manera habitual en el decurs dels segles XVII i XVIII, i va acabar reconeixent-lo definitivament amb l'Ordenança del Cors el 20 de juny de 1801.



Línia divisòria del tractat de Tordesillas.

L'Ordenança obligava a sol·licitar la patent de cors a la comandància militar de marina i s'havia d'acompanyar amb una fiança que oscil·lava entre els 60.000 i els 70.000 rals de billó. La fiança era la garantia que es pagava per a no hostilitzar els vaixells nacionals, ni aquells que enarboraven pavelló d'un país no bel·ligerant.

La patent de cors podia sol·licitar-se en exclusiva, o conjuntament amb la patent de mercaderies. També la patent de mercaderies podia sol·licitar-se en exclusiva, sense anar acompanyada de la patent de cors.

Les quantitats mitjanes de fiança de les patents de cors i mercaderies a Tarragona entre el 1813 i 1824 eren, d'acord amb la moneda amb què es feia efectiu el pagament, de 6.410 lliures o 63.330 rals de billó i apareixien assignades a les escriptures públiques[23].

No és gens fàcil definir els criteris que s'aplicaven per al càlcul de la fiança per a la patent de mercaderies si tenim en compte la diversitat de tipologies i tonatge de les naus, les destinacions, la durada prevista del viatge o el tipus de mercaderies que s'hi embarcaven.

A tall d'exemple, s'exposen a continuació els tonatges i caucions mitjanes per a cada tipus de vaixell:

Vaixell	Tonatge	Caució (fiança)
Xabec	39	3.524 lliures o 35.000 rals de billó
Goleta	87	4.554 lliures o 45.000 rals de billó
Bergantí	141	6.072 lliures o 60.000 rals de billó
Pollacra	160	4.650 lliures o 45.000 rals de billó
Corbeta	180	5.666 lliures o 55.980 rals de billó
Fragata	181	8.700 lliures o 85.956 rals de billó

No es pot conèixer amb exactitud quantes de les embarcacions que sol·licitaven la patent de mercaderies actuaven com a tal. Tot i tenir en compte que el seu objectiu era el comerç i que l'armament que duien a bord estava destinat únicament a la defensa en cas d'atacs corsaris o pirates, tampoc es podia descartar que, en alguns casos, actuessin directament com a corsaris. De les 73 escriptures estudiades, només dues manifesten la intenció d'actuar al cors i també al tràfic de negres.

L'esmentada ordenança també regulava el dret de visita o coneixement. Aquest dret disposava que els corsaris podien fer un reconeixement de les embarcacions de comerç de qualsevol nació i obligar-los a mostrar les patents i

23. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. de 1813 a 1824.

passaports pertinents així com també les escriptures de propietat i contractes de nòlit. També podien demanar els diaris de navegació, rols, llistes de tripulació, etc. El reconeixement podia ser efectuat per la força en cas d'oposició per part de les autoritats del vaixell, i no podien exigir cap pagament o contribució. El resultat de la visita podia finalitzar de dues maneres: o el vaixell inspeccionat era deixat en llibertat, o era reconduït cap al port més proper per a continuar-ne la investigació.

Alguns comerciants rics van crear associacions de tipus econòmic i de gestió amb representants considerats com apoderats que acudien a les subhastes fetes pels jutjats militars. A les subhastes adquirien a bon preu els vaixells que havien estat empresonats en condicions legals de cors.

"Lorenzo Garcés habiendo comprado una Tartana de 12 to. a Guillermo Monay, armador Corsario Mallorquín nº 991 del mando de aquella matrícula. Gabriel Ferrer, apresador de la referida tartana a otro corsario Mahonés, lo que fue declarado buena presa, solicita nombramiento de patrón interno" [24]

Casos com aquest se succeïen arreu del territori, com és el cas de Rafael Bordera, patró de la matrícula de Tortosa, que actuava habitualment com apoderat de José Antonio Cit.

Bordera era un comerciant i armador de Tortosa. També va ser propietari del llagut *San Antonio,* que va adquirir en una subhasta. El vaixell en qüestió havia estat propietat del patró Andrés García, també tortosí, però va ser capturat per un corsari. El senyor García, però, volia recuperar el seu llagut i van fer-ne una compravenda per 300 duros.[25]

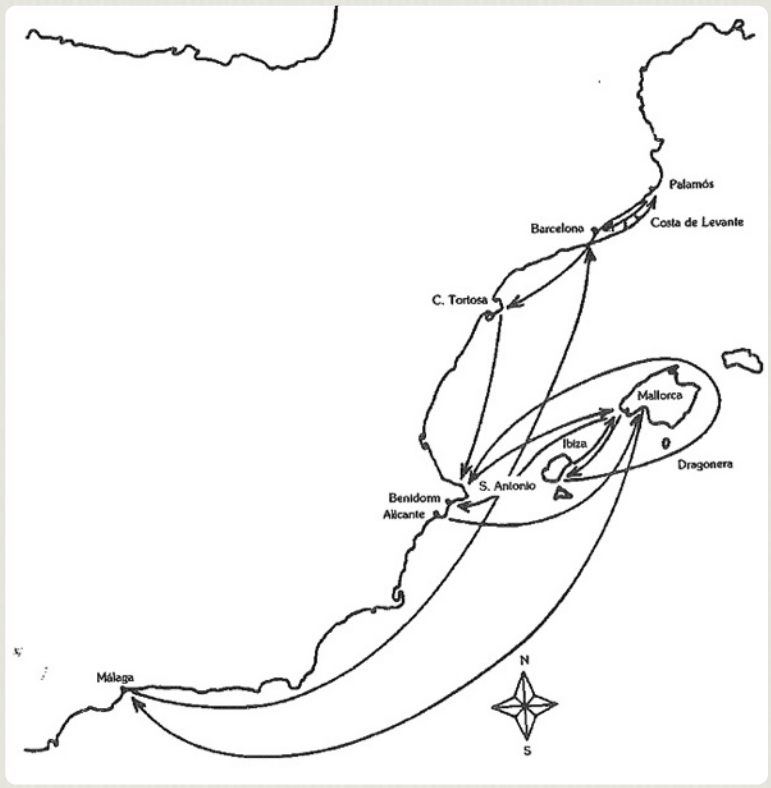
"Rafael Bordera agente y representante de José Antonio Cit de Tortosa, de acuerdo con el capitán José Segarra vende a José Martagana un Llagut pescador nombrado "Providencia", que fue apresado por otro corsario y conducido a la rada de esta villa de Villanueva y varada en la playa, fue adquirida a favor de dicho agente capitán y marineros y ahora se subasta por 520 duros."[26]

24. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 889, 9 octubre 1801, p. 109.
25. Escriptura. Apèndix documental núm. 1
26. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 879, 21 abril 1813, p.153

En els segles XVII i XVIII el cors va ser una activitat marítima molt estesa. A Espanya es va usar per a contrarestar les accions dels mariners corsaris estrangers que actuaven a les seves costes. A les Balears, a més dels vaixells comandats per Antoni Barceló, els ports de Maó i Eivissa eren considerats corsaris per antonomàsia; a les Illes Canàries, atesa la seva situació geogràfica, es va exercir un particular negoci per a ambdues parts de l'Atlàntic i a Galícia van ser famosos els corsaris de la Costa da Morte.

Antoni Barceló, que durant anys havia actuat al cors de forma individual per les costes mediterrànies amb èxit, va ser reclamat per la monarquia amb l'objectiu de participar en expedicions bèl·liques. En aquella època, pels volts del tercer terç del segle XVIII, els corsaris i pirates algerians actuaven molt agressivament.

Després que s'apressés un xabec espanyol amb dos-cents passatgers, entre els quals hi havia tretze capitans de l'exèrcit, el govern va armar quatre xabecs a Mallorca i els posà a les ordres del capità Antoni Barceló. A partir de 1748 la flotilla va recórrer les costes de llevant des de Benidorm i Altea fins a la costa gironina combatent els pirates àrabs.



Moviments de la flota d'Antoni Barceló[27].

Va ser el 1756 quan se li va proposar a Barceló ingressar a l'Armada, com a recompensa pels valuosos serveis i la tranquil·litat que havia aconseguit donar als petits i grans ports mediterranis. El capità corsari va acceptar, i l'any 1769, quan tenia cinquanta-un anys i feia més de mitja vida que combatia, va ser nomenat capità de navili[28]. Finalment, l'any 1775 el rei Carles III va organitzar la campanya definitiva contra la ciutat d'Alger, que era considerada com al nucli més important de la pirateria mora.

27. JUNYENT I COMAS, R. (dir.); TARRAGÓ I CID, S. (red.): El Port de Palamós. 1991.
28. Equivalent a coronel en l'exercit de terra.

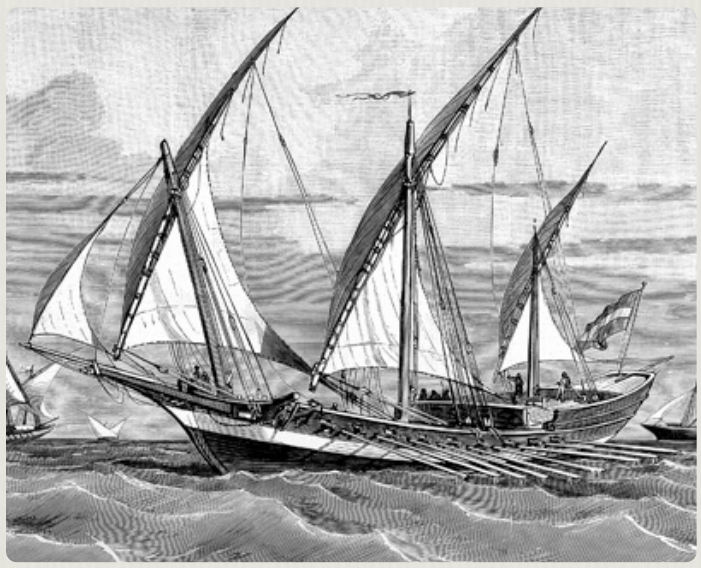
Antoni Barceló[29].

"L'esquadra estava a les ordres del Tinent General de l'Armada, Pedro González de Castejón. Estava formada per set navilis, dotze fragates de vint-i-set canons, quatre urques[30] de quaranta canons, set gallotes de quatre canons, tres paquebots de catorze canons, quatre bombardes de vuit canons, nou xabecs de trenta-dos canons. En total quaranta-sis vaixells amb mil tres-cents seixanta-quatre canons, als que s'hi va afegir una fragata de Malta, dues del duc de Toscana i Antoni Barceló al comandament de les forces lleugeres d'aquesta armada formada per xabecs. Els grans vaixells no pogueren apropar-se al port enemic, degut al poc calat del port, però Barceló es va poder arrimar molt més a la costa i va poder fer més precís el tir contra la costa enemiga.

Quan la batalla s'estava perdent degut a una imprevisió de les possibilitats de la cavalleria, de nou van ser els vaixells de Barceló els que van ajudar decisivament en l'evacuació dels soldats supervivents"[31]

Pel que fa a l'activitat corsària del corregiment de Tarragona:

"L'any 1779 els estaments rectors de la ciutat de Reus, prengueren la decisió de fer construir una balandra, batejada amb el nom de Mare de Déu de la Misericòrdia, "pertrechada con catorce cañones



Xabec general Antoni Barceló[10].

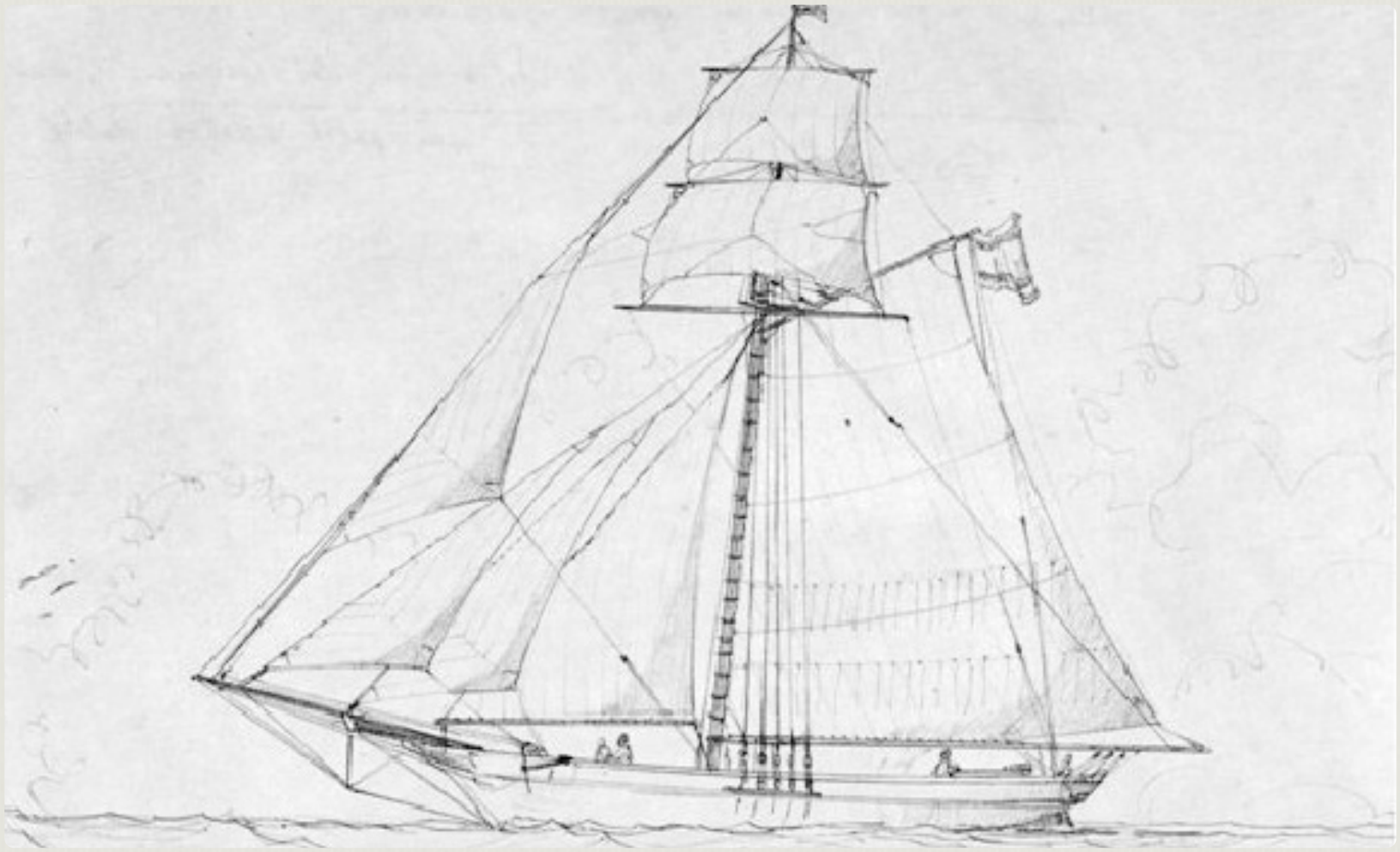
29. JUNYENT I COMAS, R. (dir.); TARRAGÓ I CID, S. (red.): El Port de Palamós. 1991.
30. Embarcació de càrrega d'origen holandès, de buc molt ample i popa arrodonida.
31. VILÀ I GALÍ, A.M.: *La marina mercant de Lloret de Mar, segles XVIII i XIX*. Lloret de Mar, 1992.

de bronce de a doce, dos pedreros y cien tripulantes" per dedicar-la al cors.

Així també aprofitarien l'oportunitat que els oferia la declaració de guerra a la Gran Bretanya per part de Carles III. Entre les gestes descrites, és de notar que actuà freqüentment en contra de fragates i cúters anglesos sens oblidar els corsaris algerians. A més de guanyar, amb aquesta iniciativa, punts davant les autoritats, els podia proporcionar beneficis econòmics i protegir, alhora, el port de Salou de les depredacions dels corsaris.

Acabada la guerra amb la Gran Bretanya i no servir per a l'objecte a què s'havia destinat, els empresaris la vengueren després d'haver estat suficientment remunerada"[33]

Tot i que el port de Tarragona no tenia infraestructura suficient, el 29 de setembre de 1779, i com a conseqüència de la inquietud dels tarragonins, el regidor Carles de Morenes va plantejar a l'Ajuntament armar en cors una embarcació que garantís la seguretat de les costes i del comerç marítim.



Balandra[34].

33. ROVIRA I GÓMEZ, S.J.: "La balandra corsària reusenca Mare de Déu de la Misericòrdia (1780)" *A: Universitas Tarraconensis*. Tarragona, 1987.
34. SAMPOL ISERN, R.: *Vélers de les Balears*. Mallorca 1996.

Altres exemples de l'activitat corsària a la Mediterrània es poden trobar en publicacions diàries com *La Gaceta de Barcelona* i el *Diario de Barcelona*.

"El xabeque ibicenco "Santa Teresa de Jesús" armado en corso, al mando del patrón Antonio Ferrer, apresó el nueve de Junio de 1782 sobre las costas de Berbería un Jabeque inglés de porte de 16 cañones montados y 54 hombres con muchos trabucos y fusiles, llevando víveres y géneros a Gibraltar. La marinería saltó a tierra y huyó"[35]

"En la bahía de Altea en Febrero de 1782 se avistaron cuatro saetías catalanas, dos de ellas batiéndose con una galeota de moros y las otras dos estaban fuera de combate, pero sin poder retirarse debido a la calma del viento. Conociendo a los marineros de los que peleaban que los moros iban a abordarles, desampararon las naves y huyeron a tierra con las lanchas. En tal conflicto movido el celo patriótico, el paisanaje de la villa, armó inmediatamente 11 barcas de pesca y lograron, auxiliados por la artillería del Castillo, remolcar a tierra la última saetía abandonada y a la otra que estaba más distante. Puestos estas a salvo se dirigieron contra los moros, consiguiendo marinar una de las dos presas que por el fuego del Castillo habían abandonado los apresores y forzándoles a dejar también la otra, de suerte que trajeron las cuatro a puerto seguro."[36]

"Por las cartas recibidas últimamente de la villa de Rosas, se sabe que el 17 de Julio de 1782 a las 8 de la mañana, se avistaron en el golfo cinco jabeques de moros con vela redonda, que dieron caza a un gánguil genovés y a un pingue de Cadaqués, cuyas tripulaciones se vieron en la precisión de abandonar sus buques y huir a tierra. Según noticias de los pescadores quedaron las naves en poder de los enemigos."[37]

No s'ha de deixar de banda, tampoc, l'agressivitat dels vaixells corsaris a l'oceà Atlàntic, sobretot als voltants de les illes de Sobrevent:

"Otra carta recibida de Lisboa del capitán de la Polacra Española Pastora, que salió de la Guayra con destino a Lisboa el 3 de Septiembre 1816, se sabe haber sido apresada el 31 de Octubre último a la una del día sobre el Cabo Santa María a 1 y ½ legua de tierra por una Goleta que se dice corsaria de Buenos Aires, armado con 10 piezas de artillería y con unos ochenta hombres de tripulación lo que había ya hecho cinco presos. La tripulación de la Polacra estaba resuelta a varar en tierra, pero habiendo calmado el viento fue alcanzada. Otra goleta saltó de sotavento

35. AHAT. Biblioteca Municipal. *Gaceta de Barcelona*, 2 juliol 1782, p. 527.
36. AHAT. Biblioteca Municipal. *Gaceta de Barcelona*, 5 juliol 1782, p. 638.
37. *Diario de Barcelona*, 22 juliol 1782.

por la proa que se supo después de apresados, era también corsario, donde le robaron todo el equipaje y ropas y hallándose a 10 leguas de la Isla de Madera, fue trasbordado a un bergantín holandés, el mismo que los puso en tierra, donde hizo cuarentena y de allí fue conducido a este puerto de Lisboa, en un Bergantín portugués"[38]

La presència d'embarcacions corsàries als ports de l'Amèrica del Nord durant el 1817 és una mostra més de l'expansió del negoci.

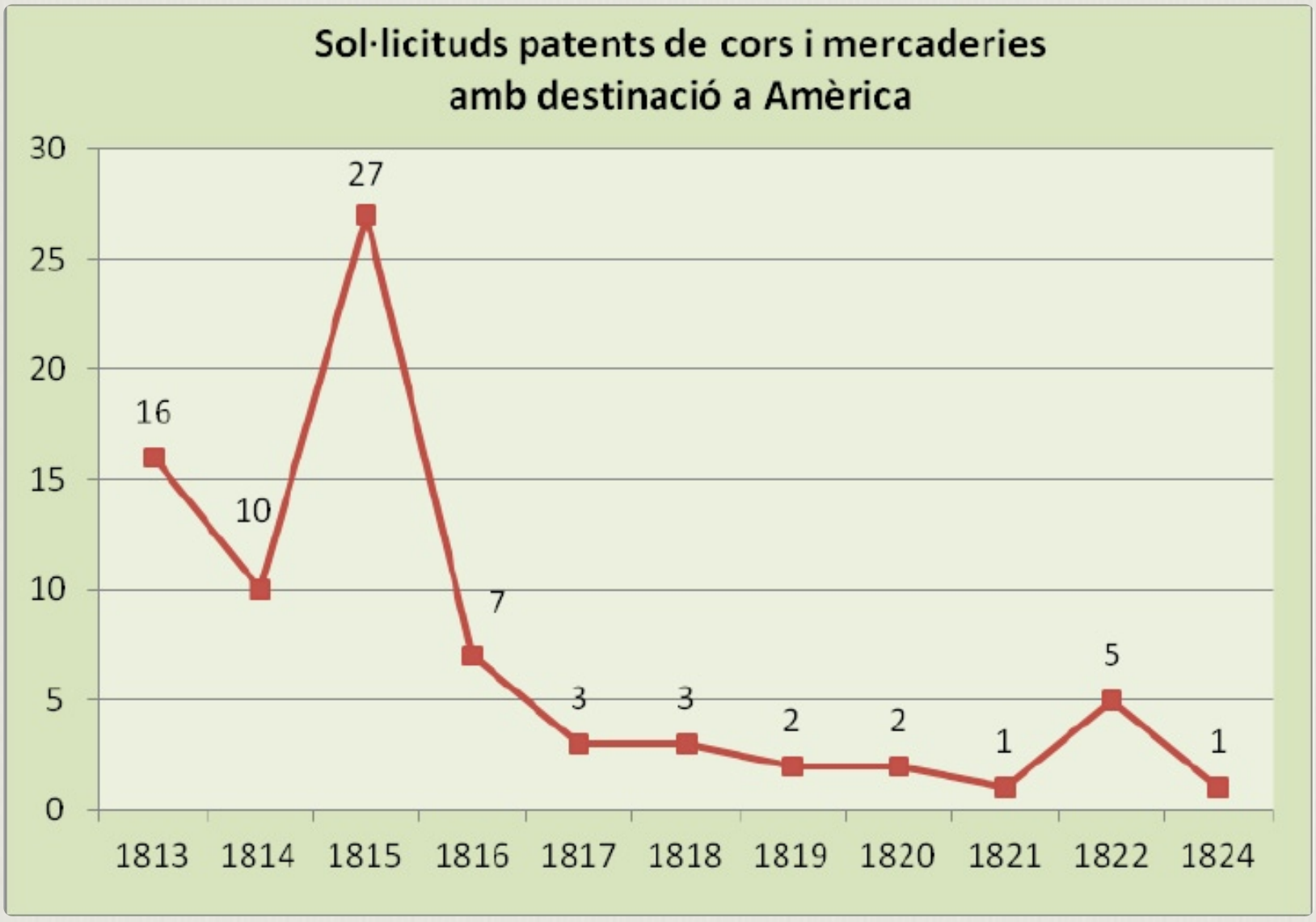
"En la ciudad de La Habana el 26 de Febrero de 1817 el Gobernador y Capitán General de la isla y el general de la Escuadra de Costa firme, el intendente del ejército y los cónsules del Real Consulado conferencian sobre el riesgo que van a correr los caudales e intereses del Comercio que han conducido de Veracruz los Bergantines de guerra "Alerta" y "Vengador", y los buques mercantes venidos del mismo puerto bajo su escolta. Convinieron todos que no son suficientes dichos bergantines, por su escasa fuerza y circunstancias notorias, para fiarles unos intereses de tanta magnitud, contando el número, audacia e ímpetu en el ataque de los piratas que actualmente se hallan sobre estas costas y los que también existen en la de España, y las presas que últimamente han hecho capaces de darles mayor arrojo y osadía. En nombre del Real Consulado declaran conveniente que la Fragata "Diana" y el Bergantín "Churruca" escolten hasta Cádiz unos fondos de tanta consideración."[39]

"El corsario insurgente "Congreso" llegó a Baltimore el 24 de Marzo del crucero realizado. El 14 de Febrero apresó dos Bergantines españoles, el uno procedía de Veracruz con varios frutos y el otro de la Habana y Campeche. El 19 de Marzo llegaron a Norfolk, en Virginia, dos corsarios insurgentes de vuelta de sus cruceros."[40]

"Queche-marin español "El Santo Cristo de la Misericordia" de Santa Cruz de Tenerife y La Madera en 8 días con Frijoles: entre los pasajeros que conduce vienen seis que son correspondientes a la tripulación del Bergantín español "San Josef", salido de Barcelona para La Habana y apresado al O. de Canarias el 31 de Enero último per un bergantín insurgente, el cual los trasbordó después a uno francés y este los echo en dichas islas"[41]

38. *Diario de Barcelona*, 15 gener 1817.
39. *Diario de Barcelona*, 2 juny 1817.
40. *Diario de Barcelona*, 27 juny 1817.
41. *Diario de Barcelona*, 3 juny 1817.

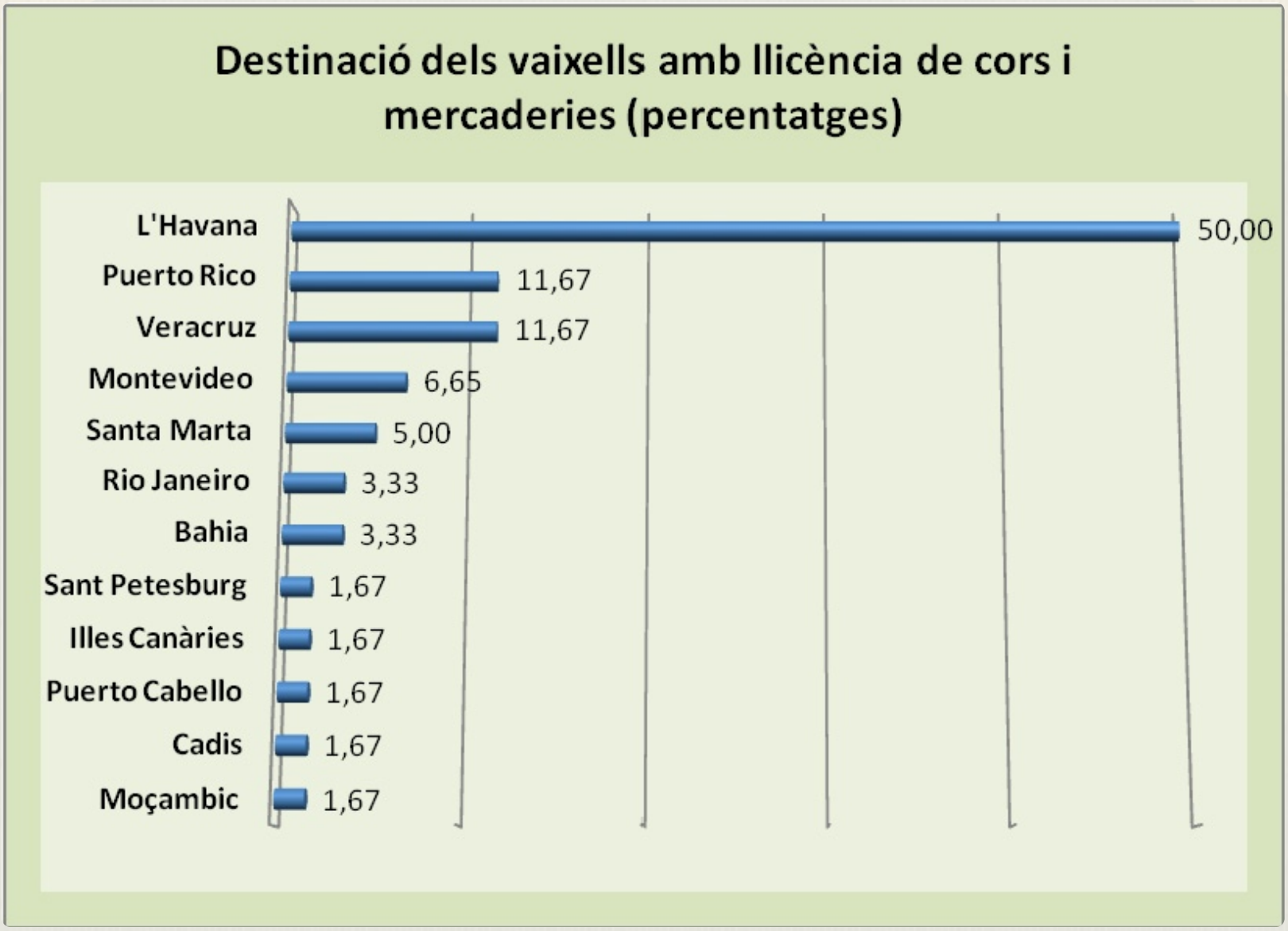
Pel que fa a l'activitat notarial de sol·licituds de patents de cors i mercaderies en el període comprès entre 1812 i 1824, a Tarragona, i d'acord amb les xifres aportades per Sanet i Jové[42] es desprèn el gràfic següent:



Gràfic d'elaboració pròpia, en percentatges.

Entre els anys 1813 i 1815 és quan es troba el nombre més gran de sol·licituds, sempre d'acord amb les fonts notarials estudiades, i se'n detecta una gran disminució en els anys següents.

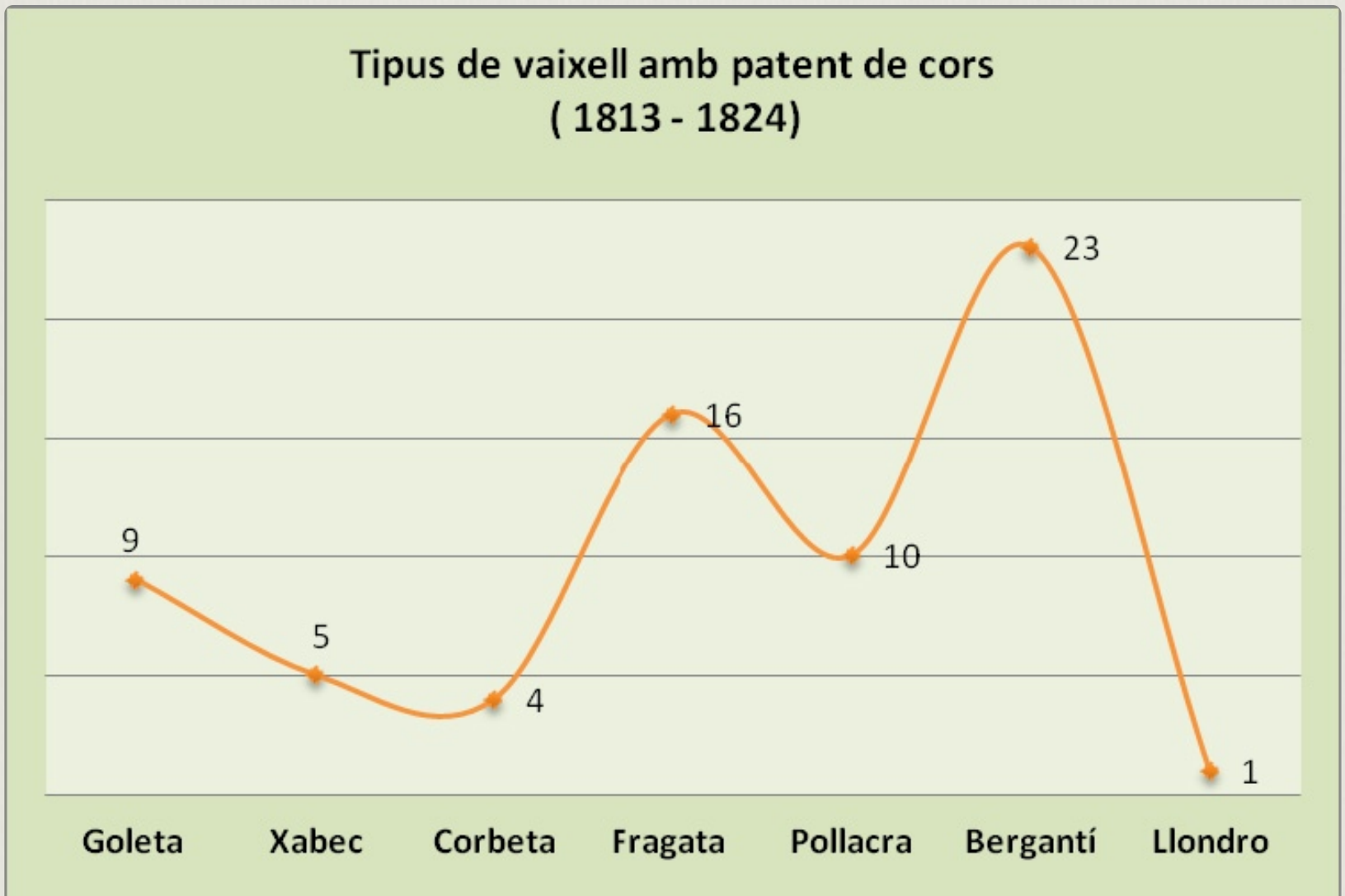
42. SANET I JOVÉ, J.M.: "Vaixells negrers despatxats des de Tarragona. 1815-1820". A: TAG. núm. 28, 2002.



Gràfic d'elaboració pròpia.

En el gràfic anterior s'han reflectit les diferents destinacions dels vaixells amb llicència de Cors i Mercaderies sol·licitades a Tarragona. S'ha de tenir en compte que és un estudi estadístic basat en la fiabilitat dels documents, però que potser no totes les destinacions indicades en les escriptures eren fiables, ja que podien variar per infinitat de motius. El destí més freqüentat, doncs, era l'Havana, seguit de Veracruz i Puerto Rico.

S'ha elaborat, també, un gràfic sobre el tipus de vaixells que, entre el 1813 i el 1824, es van escripturar a les patents de cors. La majoria dels vaixells es caracteritzen per ser de gran tonatge i els de major incidència són els bergantins i les fragates.



Gràfic d'elaboració pròpia.

De les activitats corsàries durant els anys 1812 i 1813 en donen una imatge ben gràfica els requeriments fets davant notari que s'exposen a continuació. Cal remarcar el cert grau de llibertat que hi ha respecte a les petites malifetes, i es pot justificar atesa l'oficialitat de les patents confirmades per la comandància corresponent.

"Pablo Alba hace un requerimiento escrito a José Blanco, capitán del bergantín "Nª Sª del Carmen" a tenor de lo siguiente: Habiendo cargado en el Puerto de Santa Eugenia del Reino de Galicia, 50 cascos entre enteros y medios de sardinas para entregar en Alicante. Hallándose en las inmediaciones de las Islas llamadas Columbreta en el golfo de Valencia, se les presentó un barco al parecer corsario, que según su mala navegación conceptuó que era pirata o enemigo.

Respecto a que sin haber puesto pabellón alguno le dan caza e iba a abordarlo y para no quedar prisioneros determinaron los de la tripulación, embarcarse en la lancha y escapar de aquel riesgo como así lo efectuaron, habiéndose dejado todos los papeles a bordo. Habiéndose después ampa-

rado en Falucho español que la sazón pasaba, se embarcaron con él y los condujo a la península desde donde paso luego a Alicante. Después se supo que el bergantín lo habían apresado un corsario valenciano y conducido hasta la isla de Ibiza, con cuya noticia dispusieron todos los consignatarios en recuperar el bergantín y la carga, previo pago al corsario de 25.000 reales de vellón. Dada la cifra solo se pudo realizar la recompra vendiendo la carga.

A instancia de Juan Fabre y José Balart, se dirigen a Pablo Duch aclarando que el primero de Junio último cargaron en los Laudes de los que eran patrones una crecida porción de Cebada con destino a Blanes. Salida de éste puerto para verificar el viaje fueron apresados por un Corsario Español el que después de haber dado libertad a los requirentes y rotos cuantos papeles existían, se les llevó sus laudes y cargo a la Playa de Arenys. Uds dicen que no vale la pena seguir la búsqueda dado que no estarán allí. Dudamos de su buen comportamiento y legalidad de su embarque, por consiguiente se cursa el presente requerimiento"[43]

És curiós, i paradoxal, el fet que no es respectin els vaixells de la mateixa nacionalitat, com per exemple el cas d'una confrontació entre dues embarcacions angleses.

"Ante el Excmo. Principal de la Marina de la provincia de Tarragona, compareció Francisco Carreras, portero real el cual mediante el juramento que en el ingreso de su oficio prestó al que afirmó y ratificó, hizo relación que entre las 6 y las 7 horas de la noche de ayer, a instancia de Thomas Donalle de nación inglesa, capitán de la Fragata llamada "Paquebote de Londres" notificó al capitán del bergantín de guerra S. M. Británica nombrado Goshank un requerimiento en escrito que es del tenor siguiente: Señor Capitán del Bergantín de la Marina Real inglesa nombrado Goshank anclado en la rada de esta villa, no ignora Ud. que el requiriente Thomas Donalle de nación inglés capitán de Fragata que también se halla anclada en la rada.

De algún tiempo a esta parte tuvo en la tarde del día de ayer tres del actual sobre las tres horas el sentimiento de que por disposición de Ud. valiéndose de la fuerza armada se le tomasen los nueve hombres de su tripulación que tenía a bordo de forma que quedó solo, bien que después de haber mediado como cosa de una hora y media se le devolvieron seis y por consiguiente, habiendo Ud. retenido tres, quedó privado de la tercera parte de su tripulación; tal falta le es sumamente sensible ya que casi bien todo su cargo a bordo, ya también de resulta de los temporales que experimentó en

43. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 879, 3 març 1812, p. 29.

estos últimos días se le rompió un cable, ya que por resultas de estos temporales perdió un ancla y por consiguiente queda expuesta a naufragar a cualquier contratiempo que le sobrevenga.

Si además los seis hombres que han quedado abordo podían por si ejecutar lo que practicarían los nueve mayormente constándole a Ud. que los buques ingleses mercantes navegan siempre con lo más preciso e indispensable tripulación y dado que reconoció Ud. el exceso que había cometido es por lo que le requiero judicialmente."[44]

Quan es concedia la patent de cors les autoritats de Marina donaven les pautes sobre l'armament que s'havia de portar i la qualitat de les tripulacions que havien d'estar formades, com a mínim, per una quarta part de matriculats, és a dir, de persones que haguessin servit anteriorment a la Reial Armada.

També hi havia legislada una escala de recompenses econòmiques pels presoners i l'artilleria capturades. Les recompenses variaven segons si es tractava de vaixells de guerra, corsaris o mercants enemics.

Pel que fa a les captures, l'autoritat de Marina era qui n'incoava l'expedient, examinava la documentació de les embarcacions capturades i es pronunciava vers la legitimitat o il·legitimitat dels actes d'ambdues parts.

Quan la resolució era contrària als interessos del corsari, es podia fer un recurs en contra la sentència acceptant els perjudicis en concepte de demora, pèrdua de nòlits, avaries, etc.

Heus aquí un exemple del negoci que s'establia entorn els vaixells capturats pels corsaris i la fe donada pels notaris de Marina:

"Francisco Carreras portero Real y nuevo ejecutor nombrado para los infraescritas cosas por el Juzgado Militar de Marina de la provincia de Tarragona. Considerando que con sentencia dada en el 3 del corriente en el expediente sumario sustanciado en el mismo a instancia de José Segarra capitán del Corsario español "San Antonio" sobre la detención del Laud de tráfico "San Juan de la Cruz" del cual es patrón Joquín Cartes de matrícula de Tortosa residente en Cambrils fue declarado haber sido bien detenido el mencionado Laúd y bien apresado. Únicamente por lo tocante a la parte de intereses que en el tenían varios vecinos de Tortosa, Gabriel Verge, Pedro José Verge, Bernardo Cabanes administrador de Aduanas de Tortosa y Juan Lamote comisionado este para la

44. *Ibidem*. Sig. 879, 5 juny 1813.

venta de los bienes de los emigrados de aquella plaza, todos residentes en Tortosa, pero no en cuanto a lo del Patrón y menos en cuanto a la carga por ser de propiedad Española. Se puso en subasta y fue adquirido por José Bordera por 1.750 duros. El laúd era de 20 toneladas"[45]

En els resums següents es comprova com s'internacionalitzen els protagonistes.

"En la ciudad de Tarragona ante mí escribano principal de Guerra de Marina de esta provincia, comparecieron D Eduardo Richarson, Joseph Spense y Josep Clenon de nacionalidad Británica los cuales en nombre propio y como apoderados de Johan Hobarson y mediante intérprete venden a Guillermo Baymeu i Roberto Galete aquella Fragata "Vicisitud" con tres palos y una porción de javela anclado en el Puerto de Tarragona pertenece a los vendedores por haberla comprado al Gobierno español en pública subasta con intervención del Juzgado militar. Cuyo caso al tiempo que las tropas españolas ocuparon esta plaza cuando la abandonaron los enemigos se encontró a pique de dicho muelle y después de vendido fue puesto a flote." [46]

"Carlos Dikas comandante de la Fragata de Guerra de su Majestad Británica "Castor", vende a Arraez Arbe Venali de Tánger un Laúd de Tráfico "Sta. Rosalía" de 20t., cuyo laúd fue apresado por dicha Fragata en los mares frente a Barcelona con bandera Francesa tricolor el 2 del corriente."[47]

Els comandants militars de Marina a qui s'havia de lliurar la documentació de les patents de vaixells i de persones que s'han detectat en el conjunt d'escriptures estudiades, independentment de la destinació final, són els següents:

- Any 1801: Pedro Colmenaras o Almenar capità de navili de la Reial Armada i comandant militar de Marina de Tarragona.
- Any 1814: Manuel Serstevens, capità de navili i enginyer en cap.
- Any 1815, concretament el 19 d'agost: Julián Lioneo, tinent de navili[48] de l'Armada i comandant interí.
- Any 1816: Ignacio Vallvé y Marimón, capità de navili de la Reial Armada.
- Any 1817: Felix Ruiz de Fortuna, comandant interí militar de Marina de Tarragona.

45. *Ibidem*. Sig. 879, 21 abril 1813, p. 146.
46. *Ibidem*. Sig. 879, 27 novembre 1813.
47. *Ibidem*. Sig. 879, 27 maig 1813, p.169.
48. Equivalent a capità en l'exercit de terra.

- Any 1817, 3 de setembre: Joaquin Varela, capità de navili de la Reial Armada.
- Any 1819: Ignacio Vallvé y Marimón, capità de navili de la Reial Armada.
- Any 1820: José García de Santamaría, capità de fragata[49] de la Reial Armada.

L'exercici del cors obligava a respectar certes normes, com la immunitat que havien de gaudir els vaixells ancorats en ports de països aliats o neutrals, o la prohibició de capturar un vaixell enemic si se l'havia estat bombardejant prèviament des de bases aliades o ports neutrals. El corsari podia destruir l'embarcació atacada si ho creia adient, però havia de tenir cura dels presoners sota la seva responsabilitat; tot i que a vegades es limitava a deixar-los abandonats en illes o costes desertes.

En l'estudi realitzat, i prenent com a font d'informació les escriptures practicades durant el primer quart del segle XIX, es troben exemples de les normes acceptades pels sol·licitants de patents de cors i mercaderies. Aquestes obligacions es repeteixen de forma constant en totes les escriptures revisades; es basen en la Reial ordenança de Cors i en Reial ordenança de Matrícules de Comerç. D'acord amb aquestes normatives, i davant del comandant militar de Marina on es feia el document notarial, el capità o responsable del vaixell prometia els extrems següents [50]:

- Guardar curosament el document, és a dir, la patent reial.
- No agredir ni fer cap mal als súbdits espanyols ni als de qualsevol altre estat que no estigui en guerra contra Espanya.
- No recórrer mars prohibits ni zones a les quals no sigui degudament autoritzat.
- No exercir contraban.
- No prestar ni fer cessió legítima del document a cap persona de nacionalitat estrangera. Tampoc rebre cap altra nació estrangera.

49. Equivalent a tinent coronel en l'exercit de terra.
50. Escriptura. Veg. Apèndix documental núm. 2.

- Restituir el passaport una vegada s'hagi complert el termini concedit, o bé justificar la pèrdua per naufragi o captura d'una manera formal.
- Finalment quedar obligat a pagar, en cas de contradir qualsevol dels apartats anteriors, un cànon per danys o costos de qui en serà fiador una persona designada pel responsable tècnic del vaixell.

A finals del segle XVIII i principis del XIX, el cors va començar a ser condemnat per alguns països, sobretot europeus. Aquests països al·legaven que originàriament el cors havia estat destinat a la defensa de la nació on pertanyia el vaixell, però actualment s'havia convertit en un seguit d'actes de pirateria legalitzats pels mateixos governs.

En el tractat de 1785 entre Prússia i els Estats Units, ambdues potències es van comprometre a no utilitzar el cors l'una contra l'altra. Més endavant, en el Congrés de París de 1856 es va proposar la desaparició total del cors. La proposta va ser acceptada per tots els països excepte Estats Units, Mèxic i Espanya, que donaven com a excusa la debilitat relativa de les seves flotes. Finalment, el 20 de gener de 1908 el govern espanyol va abolir les patents de cors.

Va ser llavors que el gran corsari es va convertir en negrer, mercader o mariner; mentre que el petit corsari no va tenir altra alternativa que la pirateria o el contraban.

Al mateix temps, els nadius de les illes més importants van començar a adoptar aires d'independència que les metròpolis colonitzadores no ho havien previst. Així doncs, per a lluitar pels seus drets es van aguditzar i generalitzar les queixes amb incidents de violència i de pirateria insurgent a cada país.

CAPÍTOL 3

EL TRÀFIC D'ESCLAUS

El tercer i últim gran negoci, tot i no néixer arran dels descobriments del segle XV, va ser el tràfic d'esclaus negres. Els primers a dominar el tràfic d'esclaus africans van ser els àrabs, que els venien als ports de la Mediterrània amb la resta de mercaderies. Amb un retard relatiu, els europeus van fer acte de presència en el negoci.

Durant el segle XV els portuguesos van començar a explorar les costes occidentals d'Àfrica, aconseguint un primer assentament a la Costa d'Or, des d'on comerciaven amb or, marfil, pells, fustes i, per últim, esclaus. Portugal necessitava tenir suports estratègics més o menys fortificats al llarg de la costa per tal de donar protecció als vaixells que buscaven la ruta comercial a l'Índia, fet que obligà a construir una xarxa de ports a la costa africana, convertint-se el tràfic d'esclaus en un dels principals motius de noves invasions de les costes africanes, tant occidentals com orientals, arribant fins a Moçambic.

Aquests esclaus africans eren arrancats violentament dels seus països per a ser traslladats a Amèrica, on eren obligats a treballar en les plantacions de sucre, tabac o cacau i a les mines d'or i plata. L'obtenció dels esclaus podia ser de forma directa, sent els mateixos traficants els que guerrejaven o bé feien incursions armades ràpides per a aconseguir-los; o de forma indirecta, és a dir, aprofitant les freqüents guerres tribals per al control del comerç i territoris, els perdedors de les quals s'empresonaven i posteriorment es venien als traficants.

El tràfic d'esclaus a les costes occidentals d'Àfrica era, en un principi, monopoli dels portuguesos que no permetien tenir cap soci en aquest negoci. No obstant això, tal com va passar amb Amèrica, les notícies de les riqueses procedents del Golf de Guinea va estimular la cobdícia de la resta de potències europees.

El 1475 els espanyols van enviar una flota de trenta vaixells a Guinea. L'expedició va ser frustrada pels portuguesos, però malgrat el fracàs, les incursions espanyoles van continuar.

A inicis del segle XVI Europa era el centre del comerç que feia de lligam amb tota la resta de continents. Els navilis negrers viatjaven des dels ports europeus cap a l'Àfrica amb una càrrega d'articles d'escàs valor com barres de ferro, teixits, uniformes, begudes alcohòliques, espills, collars, armes, etc. Els articles eren intercanviats per or, pells, goma, ivori i, sobretot, per esclaus. Aquests esclaus eren traslladats a Amèrica, on eren lliurats als colons que explotaven les plantacions o les mines. També al continent americà es comerciava a la permuta i, així, els esclaus eren altra vegada bescanviats per sucre, cotó, tabac, fustes nobles, cafè, plata, or i altres metalls preciosos que després es venien en els mercats d'Europa.

En el segle XVII, juntament amb Portugal i Espanya, entraren en competència Anglaterra, França i Holanda per la disputa d'interessos a les costes occidentals d'Àfrica. És a partir de mitjan segle XVII que els traficants i comerciants portuguesos comencen a freqüentar els ports de la costa oriental africana, en particular Moçambic.

Així doncs, entre els segles XVI i XIX milions d'africans van ser arrancats violentament de les seves terres i van ser enviats a Amèrica o bé a illes de l'oceà Índic. L'investigador André Gunder Frank, en el seu llibre *La acumulación mundial*, assenyala que en aquest període foren traslladats a Amèrica prop de 13.750.000 esclaus. Si a aquesta xifra s'hi afegeix un 25% que probablement morien en el trajecte, el resultat final seria de més de 16 milions d'esclaus.

Igualment es calcula que de la costa d'Angola van ser transportats uns 3 milions d'esclaus a Amèrica. No és d'estranyar, doncs, que països que en el segle XV estaven molt poblats, com el cas del Congo i d'Angola, estiguessin quasi despoblats en el segle XVIII.[51]

A més de les captures d'homes i dones, el tràfic comportava el saqueig sistemàtic de tots aquells béns produïts pels nadius: collites, bestiar, ivori i fustes precioses. Les activitats econòmiques locals com l'agricultura, la mineria, l'artesania i la terrisseria ben aviat van ser abandonades tant pels habitants dels països africans com pels europeus. En un inici les havien protegit i fomentat com a

51. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 7.

primera font de riquesa, però després es van deixar de banda per a dedicar-se íntegrament al comerç d'esclaus; en lloc de comerciar amb els productes generats, l'únic producte fàcil de vendre eren els mateixos productors.

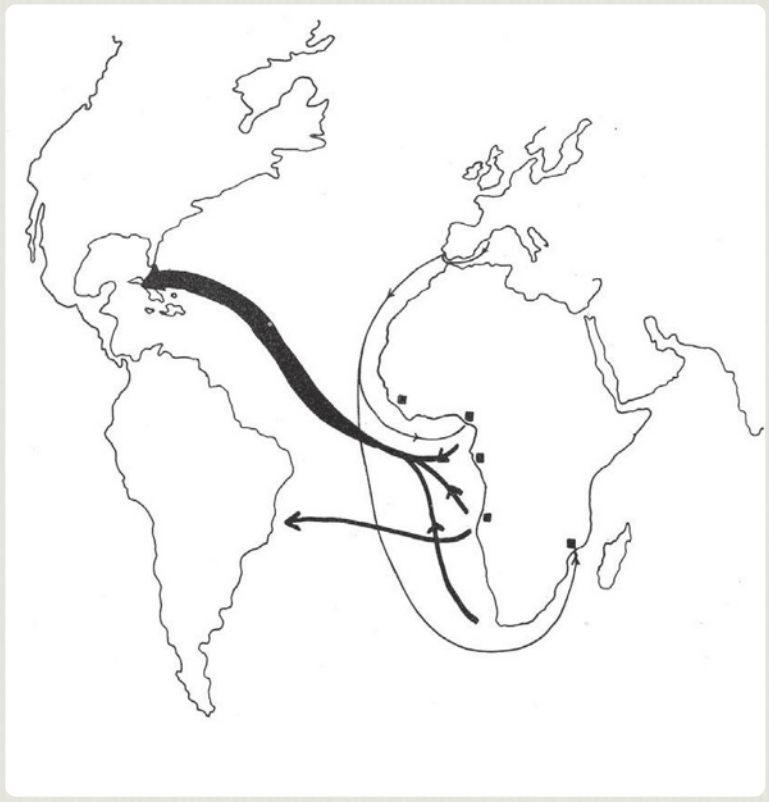
A finals de segle XVIII, i després de les guerres amb Anglaterra, es va reprendre el comerç colonial[52] a partir d'una minoria de comerciants que van aconseguir superar la crisi. Era necessari improvisar una petita flota mercant i armar-la de forma adient, en particular els navilis, per fer front a l'agressivitat que presentaven les flotes corsàries creades pels criolls insurgents. La idea era protegir i defensar l'àrea marítima de les Antilles en resposta a la formació d'un minúscul imperi format per Cuba i Puerto Rico.

El 1789 el rei Carles IV va concedir a estrangers i espanyols la llibertat de comerç i tràfic d'esclaus per a poder introduir-los als ports de Santo Domingo, Puerto Cabello, San Juan de Puerto Rico i l'Havana[53]. Amb la liberalització del comerç d'esclaus s'obtenia mà d'obra barata i es podia fer front a l'ampliació de noves plantacions de sucre per atendre l'augment de demanda del mercat europeu. Haití en tenia una oferta escassa a causa de les revoltes militars, així com també Guadalupe i Martinica. D'aquesta manera, Cuba va quedar tercera en l'àmbit de la producció, després de Jamaica i Brasil, alhora que ampliava els terrenys de cultiu de canya de sucre.

La inversió en el tràfic negrer tant a Espanya com a altres nacions d'Europa va començar de nou durant la primera dècada del segle XIX. Es van adquirir vells navilis i tripulacions ben experimentades de diferents procedències com americans, francesos i britànics, els països dels quals havien pactat el final del comerç negrer. A principis del segle XIX es capturaven, anualment, 350.000 persones de l'Àfrica, de les quals només entre una cinquena i una dècima part aconseguien arribar al seu destí. El període de 1816 a 1820 es considera la introducció més gran d'esclaus a l'illa de Cuba. El 1820 acabava la pròrroga del pacte abans esmentat, però el tràfic d'esclaus va continuar. D'aquesta forma va néixer el comerç il·legal, on els negrers de qualsevol nacionalitat utilitzaven tota mena d'estratègies per dur esclaus a

52. FONTANA, J.; BERNAL, A.; (et al.): *El comercio libre entre España y América Latina* 1763-1824. Madrid, 1987. p.173
53. MARQUÉS DE LOZOYA: "Los Negros en la Colonización española". A: Historia de España. 1969-70.

Cuba: navegaven amb pavellons de conveniència, desembarcaven clandestinament en platges abandonades, etc.



Rutes negreres[54].

A partir dels primer anys del segle XIX, les activitats comercials a l'Àfrica oriental van ser exclusivament d'exportació d'esclaus. De quasi tots els ports de l'illa de Moçambic s'exportaven esclaus a les illes franceses de l'oceà Índic, Amèrica, Aràbia, Golf Pèrsic, Goa i les colònies portugueses a l'Índia. Les rutes negreres es poden apreciar en la imatge següent.

La complicitat entre governants indígenes i les capitanies colonials amb el tràfic d'esclaus van fer possible la despoblació de bona part de Moçambic. Com a exemple per comprendre la magnitud del negoci d'esclaus, s'ha elaborat la llista següent que indica el nombre d'esclaus embarcats únicament des de Moçambic cap a les illes de l'oceà Índic entre els anys 1720 a 1920.

Període	Nombre d'esclaus
1720-1799	125.306
1800-1854	255.000
1855-1902	115.133
Total	**495.439**

Les xifres d'esclaus en els segles previs al XVIII van ser molt importants, però en cap cas tan elevades i alarmants com des del segle XVIII en endavant.

Un altre exemple és el cas de la ciutat de Zanzíbar, on a partir de 1811 s'hi exportaven entre 6.000 i 10.000 esclaus a l'any. Al voltant de 1839 la ciutat es va convertir en el centre del tràfic oriental, i es calcula que anualment eren venuts entre 40.000 i 45.000 esclaus.

54. VILÀ I GALÍ, A.M.: *Navegants i Mercader. Una nissaga marinera de Lloret*. Op. cit.

Durant el període comprès entre el segle XVI i el XIX van ser més de 9,6 milions els esclaus negres desembarcats a Amèrica. La procedència d'esclaus segons el país que els capturava era: un 38% Portugal; un 22% Anglaterra; i un 16% compartit entre Espanya i França.

Amb freqüència s'establien uns circuits de viatges programats en què els velers deixaven els ports europeus i escollien entre dues rutes. Una d'elles consistia a acudir a un port americà traslladant productes de diversos països, i amb els diners guanyats en la venda d'aquests productes emprenien el viatge cap a les costes africanes. Després de fer les pertinents aiguades, adquirien esclaus negres per a portar-los als mercats de Cuba o de Bahía de Todos los Santos, que durant molts anys va ser el mercat central del comerç i subhasta del negoci negrer.

L'altra ruta emprada per practicar el comerç d'esclaus era a la inversa, és a dir, els vaixells carregaven productes de poca quantia amb destinació a les costes africanes i, una vegada allí, els bescanviaven per esclaus negres que després eren transportats als mercats americans. Amb els guanys obtinguts compraven productes d'Amèrica amb destinació als ports europeus. A aquesta forma de comerciar se li va assignar el nom de "canvi triangular". No cal dir que el viatge dels esclaus es realitzava en unes condicions horribles, i que aproximadament el 15% morien durant la travessia.[55]

Em ambdós casos, l'arribada d'esclaus als ports d'Amèrica del Sud[56] comportava que, un cop desembarcats, s'iniciava un mercat de cabotatge.

Els primers esclaus negres embarcats a Terra Ferma[57], en particular a les costes veneçolanes, els van negociar els portuguesos i provenien de Cap Verd i Guinea. El 1570 arribaren a Cumaná uns 500 esclaus de Cap Verd. Més tard també van comerciar amb altres països com Nigèria, Benguela, Angola i Moçambic. Els francesos buscaven la càrrega al Senegal i Dahomey, mentre que els anglesos ho feien des de Sierra Leone, Dahomey, Gàmbia i Lagos. En aquests països hi havia factories encarregades de la recepció, empresonament, venda i embarcament d'esclaus cap a Amèrica.

55. PUGET, O.: *El gran libro de los veleros*. Barcelona, 2002, p. 18.
56. Veg. Apèndix documental núm. 3.
57. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 8.

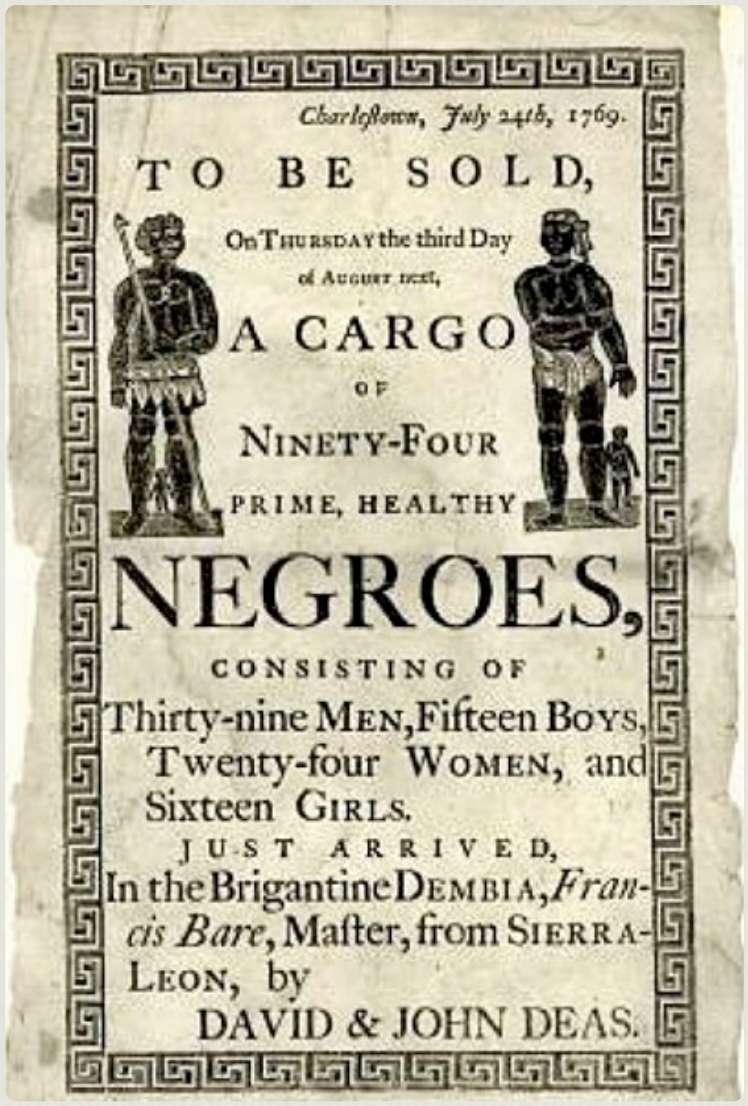
Bahía va ser la primera de les capitanies del Brasil que es transformà en Capitania General. El 1549 el primer governador general del Brasil va construir la ciutat de San Salvador a Bahía de Todos los Santos amb la finalitat de convertir-la en la capital de la colònia portuguesa. A més de seu política i administrativa, el seu port funcionava com a nucli de desenvolupament econòmic de tota la regió. El comerç del sucre, tabac, cotó i tràfic d'esclaus va fer que la ciutat arribés, l'any 1763, a 60.000 habitants. Malgrat el trasllat de la capital de Brasil cap a Río de Janeiro, a Salvador de Bahía va continuar-hi l'activitat comercial fins ben entrat el segle XIX. Avui en dia, a la ciutat de Bahía encara hi resideix el nombre més gran de població negra i mulata del país, un fet que li dóna una fisonomia especial que queda reflectida en múltiples manifestacions culturals, religioses i gastronòmiques.

S'exposen algunes mostres d'escrits que parlen dels vaixells de negrers, dels seus capitans i dels pactes amb la tripulació[58]. En el contracte que s'establia abans de fer-se a la mar constava: *"Si llegado que sea a la Bahía de todos los Santos, se cargase negros para Puerto Rico, llegado que sea el salvamento se les pagará a cada uno de los tripulantes una gratificación según sea costumbre, en la inteligencia que todos y cada uno de por sí, han de cuidar de la esclavitud y según fuere su esfuerzo así será correspondido. De esta gratificación está excluido el Piloto."*[59]

Una subhasta d'esclaus a Charleston en el diari *El Universo Ilustrado* cap a 1860-1861.

"Pelegrino Romagosa cap. de la Goleta Nª Sª de la Merced de 119 toneladas con destino a Bahía de Todos los Santos y Costa de Brasil y pasar de allí a las Costas de África para cargar negros y conducirlos a la isla de Cuba."[60]

58. Veg. Apèndix documental núm. 4.
59. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 880, 1 març 1815, p. 63.
60. *Ibidem*. Sig. 881- 1816, p. 133.


Charleſtown, July 24th, 1769.

TO BE SOLD,

On THURSDAY the third Day of AUGUST next,

A CARGO OF NINETY-FOUR PRIME, HEALTHY

NEGROES,

CONSISTING OF

Thirty-nine MEN, Fifteen BOYS, Twenty-four WOMEN, and Sixteen GIRLS.

JUST ARRIVED,

In the Brigantine DEMBIA, *Francis Bare*, Maſter, from SIERRA-LEON, by

DAVID & JOHN DEAS.

Subhasta de negres 1769[62].

Una subhasta d'esclaus a Charleston en el diari *El Universo Ilustrado* cap a 1860-1861.

Cal remarcar la participació d'Amèrica del Nord en el món de l'esclavatge[61], i no era d'estranyar, doncs, que atesa la seva importància comercial es trobessin anuncis de venda d'esclaus com el que es mostra a continuació.

Els americans, però, ben aviat van prohibir el tràfic d'esclaus. La teoria argumentada era que el país ja en tenia una quantitat suficient i que el fruit de les seves unions aportaria nous esclaus per cobrir les necessitats futures de treball.

També a mitjan segle XIX a Europa va néixer la consideració que el tràfic s'havia d'acabar. Així es firma un tractat entre les corones d'Espanya i Anglaterra per l'abolició del tràfic d'esclaus el dia 23 de juny de 1835.[63]

El comerç de negres i la manca d'humanització dels traficants es pot veure reflectida, per exemple, en dos documents: un de notarial que correspon a la venda d'un esclau negre a Tarragona i un altre del *Diari Mercantil* del 15 de febrer de 1859 que parla sobre l'increment del preu dels esclaus als Estats Units.

"D. Alfonso Arenas del Comercio de Reus de voluntad y ciencia cierta vende, otorga y concede a D. Mariano Teixidor vecino del Ferrol, capitán y piloto del Bergantín "Soldado Español" y a D. Antonio Autelo vecino de La Habana, en esta ciudad de Tarragona un negro nombrado Francisco Xavier, criollo de Santo Tomás como de unos veintiún años que le pertenece por venta que él

61. PUGET, O.: *El gran libro de los veleros*. Op. cit.
62. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 9.
63. Veg. Apèndix documental núm. 5.

hizo D. José Beryod ante D. José Mª Rodríguez, escribano público de la ciudad de La Habana el 21 de junio de 1814.

El mismo escribano certifica en 25 de los mismos y esta venta hace así como mejor decir y entender se puede extrayendo el individuo negro de mano poder y dominio suyo y poniéndolo en mano poder y dominio de los compradores para que lo tengan a su disposición, como siendo sano sin tachas y libre de gravamen con la sola dolencia en la pierna izquierda que hace cojear, con promesa de cesión y mandato de todos los derechos y traslación de dominio al precio de 150 duros de plata." [64]

"El precio de los negros aumenta todos los días en EEUU. Una venta que tuvo lugar a principios de Diciembre en Lafayetteville, por un niño de cuatro años se pagó 415 duros, adultos de 24 a 26 años se pagaron 1320 duros y una joven de 16 años se llegó a pagar 2016 duros."[65]

Encara el 1898 es va fer ressò de la problemàtica dels negres a Cuba en el *Diari de Tarragona*. Cal remarcar que en aquell mateix any es va produir la independència de la colònia de les Antilles.

"És patent que l'estat espanyol pensava a abolir l'esclavitud d'una manera immediata, mitjançant uns drets d'aprenentatge de contractació forçosa serà més o menys llarg, dins del període de set anys segons el llibert mostri voluntat decidida pel treball, i restaran amb l'amo fins a completar el preu pel qual va ser comprat"

Abans de l'abolició del tràfic d'esclaus de 1835, i directament relacionat amb l'increment de vaixells espanyols que es dedicaven al comerç de negres i l'augment de la pirateria anglesa, es dicta una reial ordre per donar consells als responsables de les embarcacions i actuar de la forma més adient. El comandant militar de Marina de Barcelona fa saber la Reial ordre següent:

"*11-Enero-1817- El Rey se ha servido resolver que las expediciones para Tráfico de Negros que se preparen en los puertos de sus dominios, se procure que sean precisos y absolutamente españoles, imponiendo a sus dueños la condición indispensable de que la tercera parte de sus cargamentos sea de hombres; que estas expediciones lleven todos los papeles, requisitos necesarios para acreditar su legitimidad y naturaleza español.*

64. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig.880, 19 maig 1815, p. 111.
65. Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona. *Diario Mercantil*, 15 febrer 1859.

Para ello añádase el pasaporte que se expida por el Ministerio de Estado, otro de este mi cargo, para que de este modo se minoren las vejaciones que causan los cruceros ingleses, que regularmente han recaído en armadores extranjeros o para que en caso de apresamiento tengan los propietarios mayor facilidad para lucir su derecho, en los Almirantazgos Británicos, haciendo constar en ellos la naturaleza española del buque, capitán, sobrecargo, oficial y tripulación. Lo que participo a VS de Real Orden para su inteligencia y que lo haga notorio al comercio."[66]

Ja per acabar, s'exposa un tipus habitual de contracte amb la tripulació, on entre altres coses es confirma que podien navegar amb patent de cors i comerç fins a Moçambic amb l'objectiu de carregar-hi esclaus.

"Juan Botet capitán del Bergantín Tellus de Barcelona, surto y anclado en el Puerto de Tarragona para dirigirse a Mozambique para comprar negros esclavos y los marineros de otra parte contratan:

Luego de hecho la trata de esclavos embarcados estos y reemplazada la aguada y demás provisiones se pondrá a la vela para cualquiera de los puertos de la Isla de Cuba.

El capitán abonará a los marineros 16 duros mensuales a cada uno y a los mozos 11 duros.

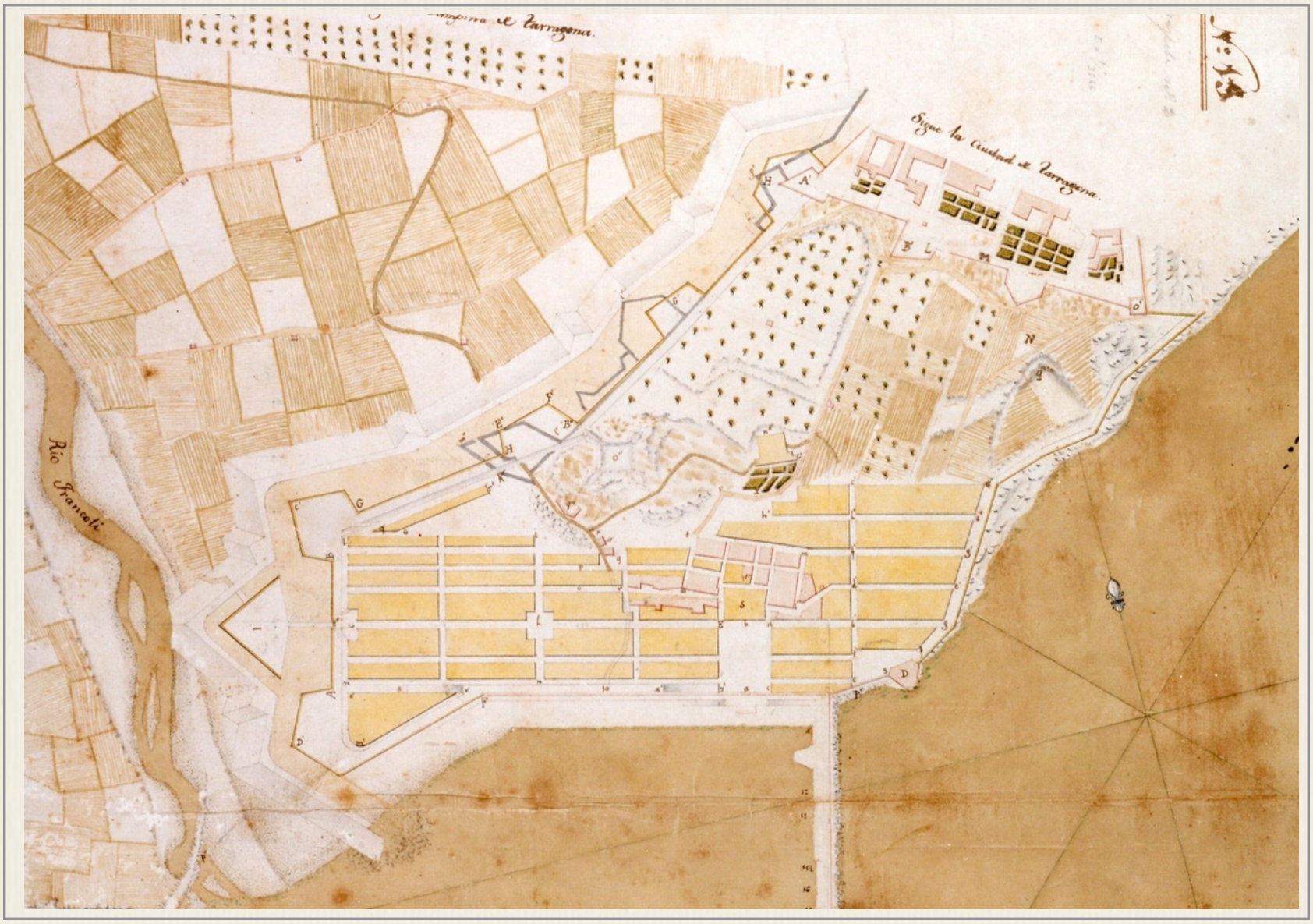
La tripulación estará obligada a defender el buque y batirse con todo valor y tesón contra cualquier barco que intente abordarlos. El viaje se hará en las condiciones de la Navegación Catalana.

Los mozos des de Mozambique a Cuba deberán dormir a cubierta."[67]

66. *Diario de Barcelona*, 24 gener 1817.
67. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 882, 1 abril 1820, p. 50.

CAPÍTOL 4

TARRAGONA A PRINCIPIS DEL SEGLE XIX



EL POTENCIAL HUMÀ

Quan es parla de comerç, i en especial de comerç marítim, cal fer una anàlisi sobre el potencial humà de l'època i el seu entorn social, així com de les eines que es tenien a l'abast per a realitzar les tasques i la capacitat econòmica, o diners, de què es disposava. Finalment, s'ha de tenir en compte les condicions de viabilitat del port, ja que era l'única infraestructura capaç de fer moure les importacions i exportacions, maniobres bàsiques i imprescindibles del comerç marítim.

Els comentaristes de l'època valoraven la ciutat de Tarragona molt negativament. Josep Ma. Recasens i Comes[68] refereix tot un seguit d'impressions escrites per visitants de Tarragona a finals del segle XVIII:

"(...) para llegar a ella el camino a recorrer es perverso, particularmente en tiempos lluviosos (...) le pareció un lugar sucio y despoblado (...) si bien quedó maravillado de la belleza de su situación, su interior le pareció triste y desierto (...) "

En l'anàlisi del context social no es pot oblidar la influència, sovint negativa, que havien tingut històricament dos grans col·lectius humans sobre les activitats comercials i industrials: la institució eclesiàstica i la militar. Si bé aquests grups conservadors estaven lligats a les prebendes i beneficis tributaris, també eren un fre per al futur econòmic de la ciutat, ja que no acceptaven cap risc que fes perillar els seus interessos. Tal com Anton Jordà Fernández[69] exposa:

"L'anàlisi de les actuacions de la burgesia tarragonina del segle XIX no es pot entendre si al mateix temps no es parteix d'un punt de sortida, com era la visió aristocràtica i religiosa de la Tarragona de l'edat moderna"

És oportú, doncs, fer una breu revisió de l'herència recollida en la segona meitat del segle XVIII, tant pel que fa al col·lectiu dels polítics com dels comerciants. Ambdós grups tenien unes característiques habituals en els membres

68. RECASENS I COMES, J.M.: *La Revolución y guerra de la Independencia en la ciudad de Tarragona*. Tarragona, 1965, p. 63.
69. JORDÀ FERNÁNDEZ, A.: *Poder i comerç a la ciutat de Tarragona, segle XVIII*. Tarragona, 1988. p.15.

representatius del poder econòmic i polític dins la societat. D'una banda, hi havia els lligams successoris que es fomentaven dintre la família, sobretot en el món de la política. També existien els lligams creats a base de matrimonis de conveniència entre famílies adinerades, molt corrent entre les famílies comerciants. Hi havia un tercer grup format per la noblesa, que, sense enquadrar-se en cap dels anteriors grups esmentats, participava de tots ells i fins i tot arribava a governar-los. En aquests grups no s'hi ha inclòs l'estament eclesiàstic atès que no se'n té prou informació sobre els mètodes o actuacions consumades en el context que es tracta.

Aprofundint en el grup dels comerciants de finals del segle XVIII i principis del XIX[70], es poden apreciar diverses formes d'entendre i practicar el comerç. Freqüentment els ciutadans adinerats actuaven participant en negocis en nom d'altres. Aquesta forma de moure els diners podia realitzar-se movent grans quantitats d'efectiu en una sola operació o bé fent-ne moltes operacions de petites.

Altres casos, com el de Josep Magarolas l'any 1801, consistien a invertir capital en algun vaixell, quasi sempre de Barcelona, per comerciar amb Amèrica o dedicar-se al cors.

Un altre grup de comerciants es dedicava, senzillament, a la compravenda de cereals, aiguardents, vins i fruita seca.

Finalment, cal tenir en compte les indústries existents com, per exemple, la familiar Sotorras que l'any 1787 es dedicava a la fabricació de cotó, i que més endavant es va especialitzar en lli i mussolines. Un altre sector industrial era el de l'aiguardent, el de forns de vidre de José Vidal i Amargós, i els molins fariners.

A més dels principals comerciants esmentats en els exemples anteriors, s'han trobat dades d'altres comerciants que realitzaven compres i vendes durant l'època compresa entre 1799 i 1801[71]:

José Ricart i Roig	Pagès i comerciant	1799
Juan Moragas	Comerciant	1799
Antonio Serrahima	Comerciant	1800
Mariano Vallés	Comerciant	1802

70. Op. cit., p. 15.
71. AHT. Notari Salvio Fàbregues i Rovira. Sig. 818, p. 84 i 265; Sig. 819, p. 110; Sig. 821, p.821.

Per donar una visió global del potencial humà de Tarragona a finals del segle XVIII i alhora una idea de la distribució dels oficis i la qualificació de la població, s'exposen les dades de la Llista dels miquelets de 1795:

Ofici	Nre.	Ofici	Nre.
Llauradors i Jornalers	660	Escrivents	22
Matriculats	489	Metges, cirurgians i apotecaris	25
Gent amb ofici	294	Advocats	7
Estudiants	94	Notaris	15
Comerciants i mercaders	47	Nobles	15

Com es pot veure, el nombre de comerciants està englobat en el grup de mercaders, per la qual cosa no es pot saber exactament quants comerciants hi havia. Tot i així, es podria deduir que el nombre de mercaders era molt més elevat que el de comerciants. Tant és així, que en el Cadastre de 1799 se citen 146 persones com a botiguers, 146 persones com a jornalers i només un comerciant.

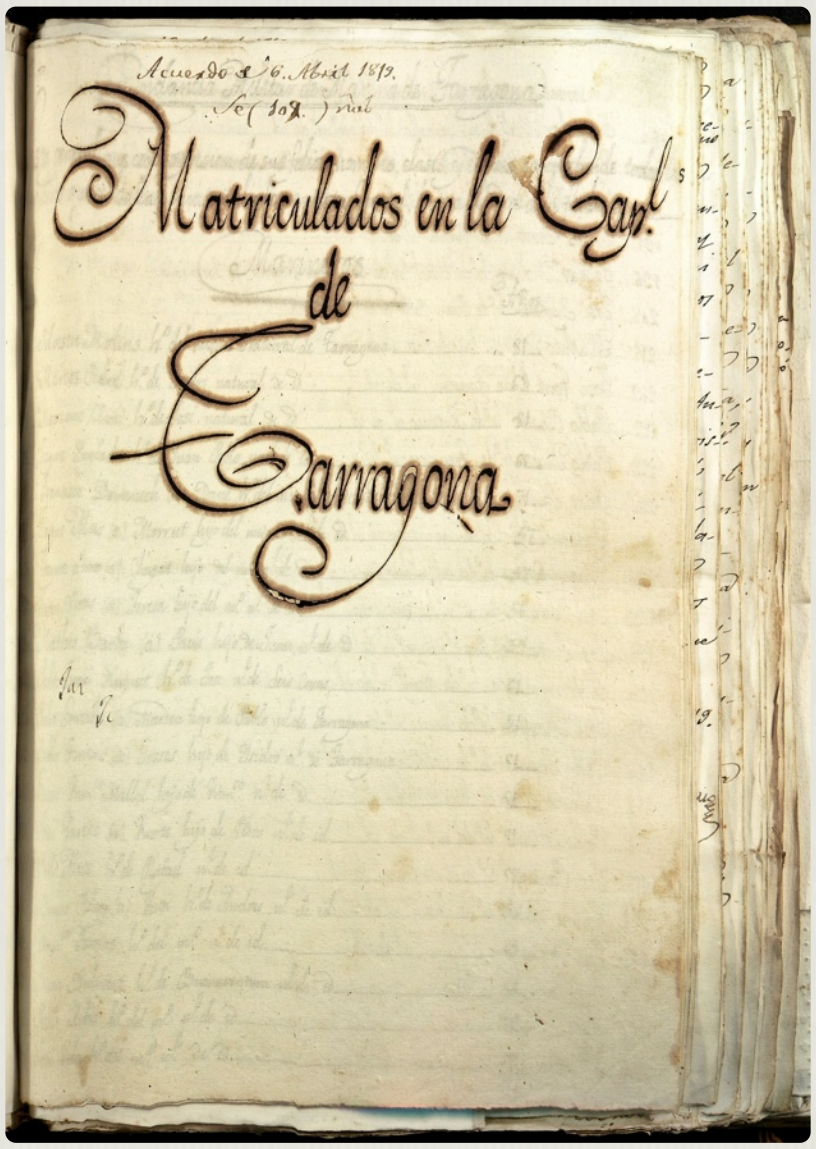
Cal remarcar, també, que el llistat anterior es tracta d'una qualificació dels habitants prenent com a base la possibilitat d'una immediata incorporació a l'exèrcit. Així doncs, en l'estudi no es tenen en compte altres característiques com podrien ser els nivells econòmics, entre altres possibles. Malgrat això, hi eren ben representats els notaris, advocats, escrivents i particularment els estudiants. Les xifres més importants eren les de jornalers i llauradors junt amb els matriculats, és a dir, la gent de mar.

Si es compara el Llista dels miquelets amb altres documents com ara els cadastres, on l'objectiu per part de l'administració és el coneixement de les pertinències o el patrimoni individual de la població per poder construir l'adequat repartiment d'arbitris, s'aprecien diferències notables. Un dels principals àmbits de divergència de xifres eren els llauradors, la gent d'oficis i els matriculats, ja que podien no tenir suficient patrimoni per incloure'ls al cadastre. La distribució del cadastre de 1801, doncs, era la següent:

Ofici	Nre.	Ofici	Nre.
Llauradors i jornalers	255	Causídics[72]	10
Matriculats	109	Notaris	7
Gent amb oficis	185	Apotecaris	3

Tant en una llista com en l'altra, es fa palès el gran nombre de matriculats de marina. Una hipòtesi sobre la quantitat de gent matriculada podria ser que les persones que hi apareixen eren les que simplement tenien l'edat prescrita per llei i la voluntat d'adherir-se a una necessitat que la monarquia havia fet pública.

La matriculació era voluntària**,** però per a ser admès, l'edat havia d'estar compresa entre els més de quinze anys i menys de quaranta-cinc; i per a fer el servei en vaixells de guerra se n'havien de tenir vint, i després de dues campanyes els joves estaven preparats per tornar a exercir qualsevol activitat laboral. Les persones incloses com a matriculats es distribuïen en quatre llistes: els hàbils, els inhàbils, els patrons i els veterans.



Matriculats a la capital de Tarragona, 6 abril 1819. Acords Municipals, vol. 21. Sec(109)ñal. (AHCT)

La matriculació a la Marina donava dret a la navegació i al tràfic entre ports en el cas dels patrons de pesca. També donava dret a embarcar en qualsevol nau destinada al resguard de les rendes de la corona, i al transport de mercaderies i persones en els braços de mar i rius navegables fins on arribés l'aigua salada. Un altre avantatge que la llei oferia als matriculats, quan eren requerits per servir a l'estat, era la garantia del sou i el retorn a casa una vegada acabada la campanya.

Les llistes de mar ens permeten conèixer nominalment mariners, patrons, pilots, alumnes de nàutica, contramestres, etc. El preàmbul dels matriculats en la capital de Tarragona diu[73]:

72. Equivalent als actuals procuradors.
73. AHT. Llibre d'Acords Municipals. Senyal 109. 6 abril 1819.

"Comandancia militar de Marina de Tarragona. Lista general que con expresión de sus folios, nombres, clases y edades, comprehende todos los hombres que se hallan matriculados en esta capital el día de la fecha (...) 3-Abril-1819. Firmado: Felipe Ruiz de Fortuny"

I el nombre d'homes amb oficis relacionats amb la mar és el següent:

Ofici	Nre.
Mariners	450
Mariners estrangers	4
Patrons	41
Veterans	2
Invàlids	21
Contramestres	3
Pilots	29
Alumnes de nàutica	8
Mestrances	28

Mitjana d'edat	**450**

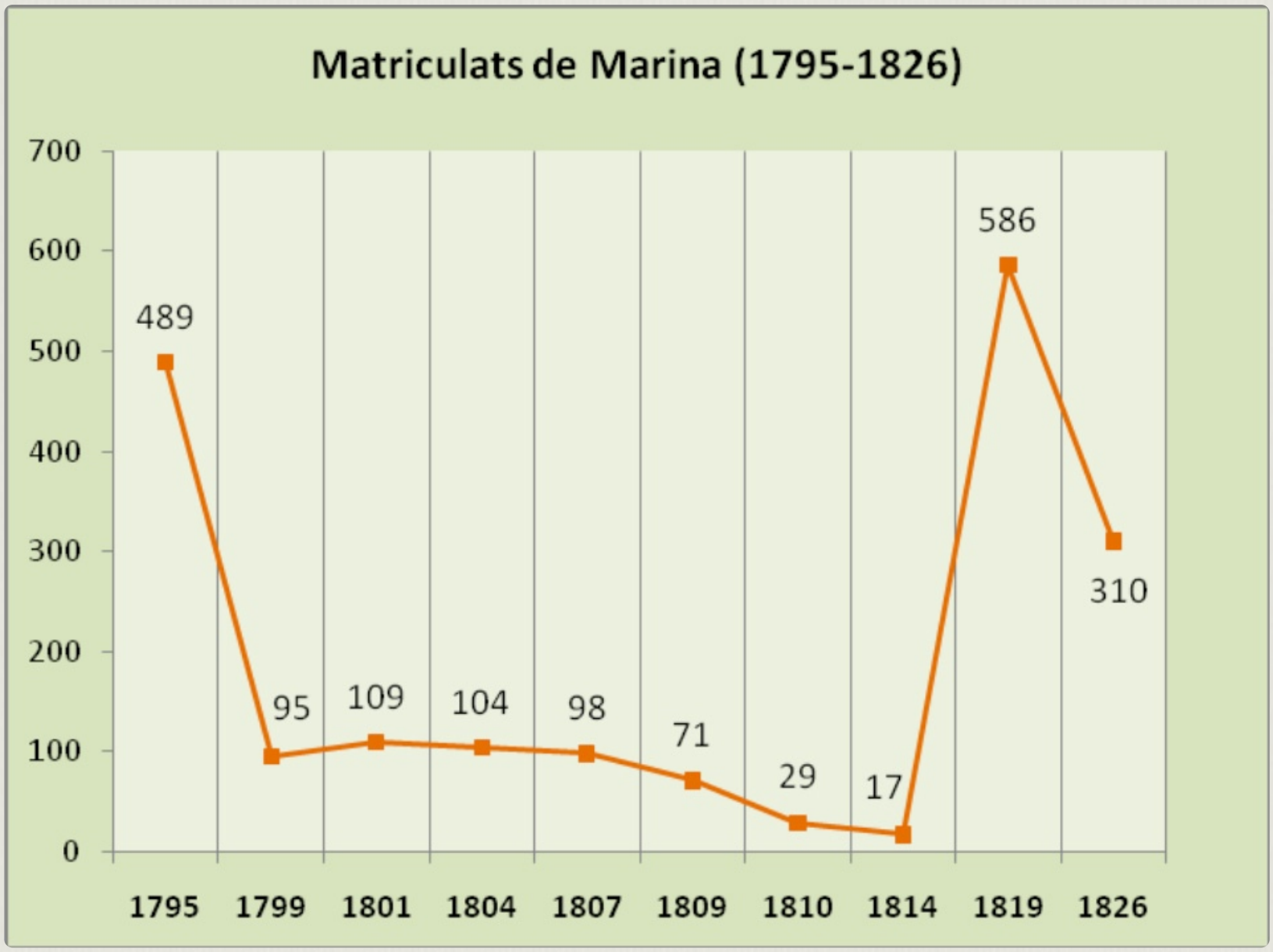
La major part dels pilots eren fills de Tarragona i la resta eren, en ordre decreixent, de Barcelona, Vila-seca, Altafulla i altres ports de Catalunya. Pel que fa als patrons, els seus noms es poden trobar a l'annex documental[74].

S'ha detectat en diversos cadastres i padrons de l'època un nombre fluctuant de matriculats, pel que no s'ha considerat com a paràmetre vàlid per conèixer les possibles oscil·lacions del potencial mariner i pescador. En canvi, són útils les dades d'oficis més estables com els patrons i els pilots.

Tenint en compte les freqüents guerres de finals de segle XVIII i inicis de segle XIX contra França i Anglaterra, seria plausible considerar que les sol·licituds i les llistes de la Marina s'incrementessin considerablement. Probablement molta gent, fins i tot de pobles de l'interior, a qui no els corresponien les disposicions relatives a la Marina, s'hi inscrivien per escapar-se de l'allistament dels exèrcits de terra i les penúries que es vivien en les guerres d'infanteria.[75]

La població total del Camp de Tarragona va passar de 33.632 habitants l'any 1719 a 91.657 l'any 1787. Es va convertir, doncs, en la regió més poblada després

74. Veg. Apèndix documental núm. 6.
75. *Enciclopèdia general del mar.* Barcelona, 1988, p. 1044.



Gràfic d'elaboració pròpia.

de Barcelona. L'any 1787 la ciutat amb més habitants del Camp de Tarragona era Reus amb 14.400 habitants; la seguia Tarragona amb 8.541, Valls amb 8.162, la Selva del Camp amb 3.372, Vila-seca que en tenia 2.729, Alcover amb 2.545 i, per últim, Riudoms amb 2.472 habitants.

"El conflicte bèl·lic que afectà Barcelona uns anys abans traslladà, en particular, l'activitat portuària a Tarragona, fet que converteix la ciutat en la més important del Principat (1810-1811) establint-se internament la Junta Suprema. Això comportà un creixement demogràfic sostingut. El 28 de juny de 1811 es produeix l'assalt de la ciutat per les tropes franceses amb la conseqüent ocupació que es prolongà fins al 19 d'agost de 1813. Durant aquest període existeix un important èxode de la població, i el lògic descens de totes les activitats comercials i mercantils"[76]

75. ARESTÉ I BAGES, J.: *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX. De la nueva población al plan de ensanche*. Tarragona, 1981, p. 39.

EL PORT DE TARRAGONA AL 1800

L'eina bàsica per a poder participar del comerç marítim era el port. Tant aquest com les seves dependències havien d'il·lusionar als comerciants i ser prou bones per adquirir un prestigi en l'àmbit nacional i internacional. És per això que era tan important la fluïdesa burocràtica prèvia a l'embarcament i al desembarcament de mercaderies, així com també la seguretat dels vaixells i la tripulació, i l'agilitat de funcionament.

Per a fer-nos una idea de quin era l'estat del port de Tarragona i de les seves possibilitats durant els segles XVIII i XIX, cal revisar les opinions de polítics, cronistes i estudis fets en aquella època. El port de Tarragona estava en el punt de mira de qualsevol nació enfrontada amb la corona espanyola. De fet, hi ha textos del segle XVII que en parlen:

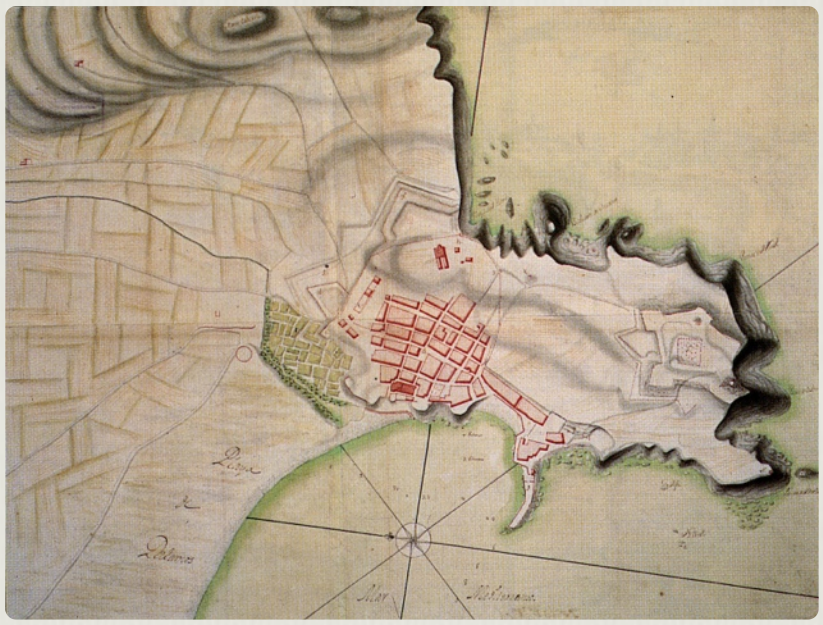
"(...) las armas enemigas de la Corona (Francia contra Felipe IV) después de largos asedios que sobre la ciudad pusiesen, acabaron con su muelle, dejándolo en lamentable estado, sin duda para desahogar la rabia de haber tenido que retirarse sin conseguir su fin"[77]

Des del Decret de Nova Planta de 1717, i malgrat ser Tarragona el cap de corregiment, l'intendent del Principat, José Pedrajas, va prohibir el desembarcament de mercaderies estrangeres i de fora del Principat al port. L'ajuntament va fer diversos escrits sol·licitant l'obertura del port i l'habilitació d'aquest per a poder embarcar i desembarcar tot tipus de productes.[78] D'aquesta manera, podrien imposar arbitris locals i, amb aquests, executar les obres de remodelació del port. L'espera va durar catorze anys, però les concessions d'obres del port van trigar més a causa d'algunes rivalitats, sobretot amb la ciutat de Reus.

El pare fra Jaume Rebullosa[79] cita en relació al llibre *Relacioni Universali* de Juan Botero, parlant de Tarragona l'any 1748: *"Aunque tiene el puerto de Salou a una legua,*

77. *Memoria sobre las Actas más importantes de la J. de O. del Puerto*. Tarragona, 1883.
78. ESCODA MÚRRIA, C.: *El Port de Tarragona*. Tarragona, 2002.
79. RAHOLA, F.: *El comerç antich i modern de Tarragona*. Barcelona, 1911, p. 18-29.

ha comenzado en estos años a edificar en su plaza un importante muelle, si se prosigue". Aquestes obres, però, no van passar de ser un intent, ja que no va ser fins al 1790 que no va començar de manera formal la construcció del moll de Llevant.



Plànol de la vila i port de Palamós (Servei Geogràfic de l'Exèrcit).

Val a dir, també, que la situació del port de Tarragona era un exemple del retard de gestió que va comportar la seva precarietat. No totes les ciutats portuàries catalanes havien estat tan apàtiques envers al seu port. De fet, el gràfic del port de Palamós, datat el 1738, "on es mostra el projecte del moll, iniciat la dècada anterior", és una mostra d'un poble que va ser inquiet i va estar interessat en el negoci més brillant que vivia Espanya durant el segle XVIII.

Va ser el 1761 que el marquès d'Esquilache va retornar a Tarragona el dret per desembarcar mercaderies de la resta de l'Estat. La ciutat també va rebre la concessió de la duana, substituint l'existent de Torredembarra, i també rebé el dret d'intercanvi de productes amb altres països. Aquesta decisió va estar molt lligada amb el fet que Tarragona era cap de partit, plaça d'armes, capítol cardenalici i havia previst l'establiment d'un edifici per a la duana. D'aquesta forma, es van destinar les platges de Torredembarra i Salou per a les mercaderies estrangeres.

Pel que fa a la duana de Tarragona, les obres per a construir-ne un edifici no van començar fins al 1772, de manera que durant els anys posteriors a la concessió es van utilitzar uns magatzems que la família Escolà tenia al barri de la Marina. D'altra banda, cal remarcar les queixes per part d'algunes autoritats: l'ajuntament de Torredembarra, on des de feia temps existia una duana, va demanar-ne al rei el restabliment amb tots els seus drets; i les autoritats de Reus, que històricament mantenien la defensa per la continuïtat i protecció del port de

Salou, van insistir de nou en les seves reclamacions. Tot plegat va fer que els tràmits per a la construcció de la duana de Tarragona es precipitessin.

Suposadament, l'existència d'un port legalment establert per al comerç amb Amèrica hauria despertat les il·lusions de molts comerciants, però no va ser pas així. La duana de Tarragona recaptava per al fisc unes quantitats insignificants comparades amb les aportades pels ports de Salou, Cambrils o Torredembarra. Semblava que l'impediment al creixement comercial de la ciutat de Tarragona estava condicionada per l'escassa activitat i incapacitat del port.

L'administració reial va proposar un comissionat per avaluar l'estat del port de Tarragona i la viabilitat de les obres d'ampliació sol·licitades, el comissionat fou el tinent coronel Miguel Sánchez Jaramas,. L'informe va ser favorable, però les obres no es van arribar a fer mai.

Més endavant, l'any 1786, Juan Ruiz de Apodaca va redactar un altre projecte de remodelació del port. El primer d'agost de 1789, els regidors per Tarragona, Alejandro de Cadenas i Carlier i Carlos Morenes i Cazador, van gestionar amb èxit una resolució favorable a l'expedient de l'obra; i el 25 d'agost del mateix any el ministre de Marina, Antonio Valdés, va dirigir-se a l'Ajuntament de Tarragona, mitjançant una Reial ordre, aprovant la possibilitat d'aplicar arbitris especials per tal d'aportar noves fonts de finançament per a la rehabilitació del port. Va ser el dia 11 de gener de 1790 quan la Junta Suprema va aprovar definitivament la reparació del port de Tarragona[80], i el 21 de juny es va aprovar el projecte d'Apodaca.

Quan Juan Ruiz de Apodaca va començar les obres de remodelació del port, només hi quedaven les restes del moll de finals del segle V, pràcticament destruïdes, i una barraca de platja. El dic estava molt poc elevat sobre la superfície del mar i tenia unes 140 vares, aproximadament uns 117 metres, des del seu inici fins a l'actual plaça dels Carros. El projecte d'Apodaca prolongava uns 125 metres més el dic, i volia afegir-hi a l'extrem un altre dic de 100 metres que sortiria en angle recte i que es torçaria una mica més endavant per tancar el moll als

80. ALEMANY, J.; ROQUER, S.: *El Port de Tarragona*. Op. cit.

Port de Tarragona a principis segle XIX. (APT)

temporals de llevant. Tot plegat faria que el port tingués prou calatge per acollir tota mena de vaixells.

Durant aquests temps, la incipient activitat portuària, destinada quasi exclusivament al comerç de la ciutat, disposava d'una petita quantitat de magatzems que estaven situats als voltants del port; altres comerciants tenien solars on també es guardaven algunes mercaderies. Aquests magatzems i terrenys es podrien considerar com el nucli de cristal·lització del que en un futur seria la població de la Marina. El 21 de febrer de 1793 es relacionen els magatzems on s'hi guardava el blat:

Relación de Almacenes del Puerto con el número de quarteras de trigo que disponen:	
Sebastián Gavaldá	*130*
Joseph Borras, comerciante	*700*
Joseph Soler, comerciante	*1.300*
Jaime Aymat, comerciante	*1.200*
Rosalía Pijoan	*50*
Fructuoso Escolá, comerciante	*1.900*
Torres de Calaf, comerciante	*340*
Gayerana	*1.500*
En una barca de José Figueres	*50*
En el patron Cunill de Lloret, Rafael Altés	*200*

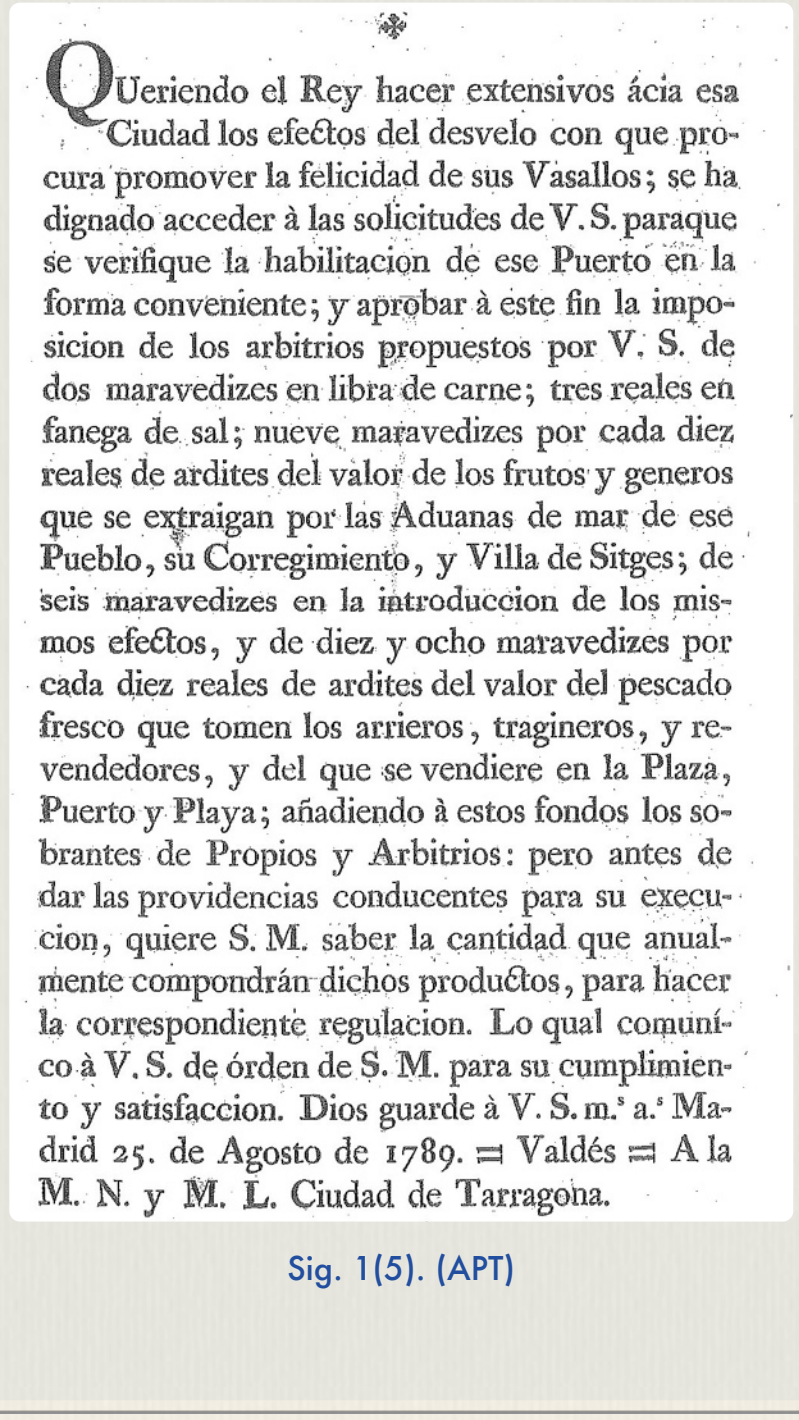
A l'hora de posar en marxa les obres es van trobar, però, amb una manca de fons per al finançament. S'havia d'improvisar, doncs, una sol·licitud de préstecs a l'ajuntament i a l'església. Els directors de les obres, Fernando Seidel i Antoni Bada, no havien equilibrat els costos de les obres. Tot i la penúria de la falta de fons, el 1795 ja s'havien construït més de 250 metres d'escullera i hi havia la previsió de prolongar-la uns 130 metres més.

Pel que fa a les formes de finançament, n'hi va haver de molts tipus. Una d'elles va ser autoritzada per Reial ordre el 13 de febrer de 1799, i consistia en el lliurament de 20 títols nobiliaris de ciutadà honrat de Barcelona pel preu de 20.000 rals com a quota mínima. Junt amb els títols, també es van donar permisos per a fer rifes, de manera que la primera part dels ajuts esperats va quedar coberta. Una altra font d'ingressos era una concessió que es va demanar el 25 d'agost de 1795, i que consistia en la imposició d'uns nous arbitris sobre les mercaderies que gravaven el comerç a la ciutat de Tarragona, als ports del seu corregiment i a la vila de Sitges. Aquesta concessió, però, havia de ser autoritzada pel rei, no consta als llibres d'arbitris cobrats per la Junta d'Obres del Port fins al segon semestre de 1799.

El gener de l'any 1800 es va rebre una ordre del rei en què es cessava al director titular de les obres del port Juan Ruiz de Apodaca i es nomenava a Joan Smith, brigadier, enginyer en cap de la Marina. Una de les primeres preocupacions de Smith va ser la d'ampliar la pedrera, font de material bàsic per a la progressió del moll, per la qual cosa es feia imprescindible l'enderrocament del convent dels Caputxins.

L'enginyer Smith va fer modificacions en el projecte d'Apodaca redactant-ne un de nou que es va aprovar el 31 de desembre de 1801. En el nou projecte es preveia la construcció d'un dic de 1.337 metres de llargada. A més de l'ampliació del port, hi havia una preocupació per al bon funcionament d'aquest i de la seva activitat en el futur, per la qual cosa es va procurar, entre d'altres, de fer arribar l'aigua suficient per a les necessitats diàries de les embarcacions ancorades i per a les aiguades per als vaixells de llarga navegació.

El 1806 Smith va redactar un nou projecte per a la creació de la Nova Població de la Marina, que era una àrea important destinada a acollir magatzems, indústries, comerciants i tallers relacionats amb les exigències d'un port en plena activitat. Smith dirigí personalment la correcta urbanització dels terrenys que havia previst per donar suport a les necessitats de les persones i tràfic portuari, fent desaparèixer les barraques que els pescadors s'havien construït a la sorra de la platja de Marina molt temps enrere, i els va oferir, en forma de concessions i permutes, els terrenys que formaven part del barri i que permetien configurar nous carrers. Així va ser com es van organitzar els carrers de Castellarnau, Smith, Reial, Mar i Lleó entre d'altres vies. Joan Smith també era responsable de crear el clavegueram i de cobrir les séquies i rieres per tal de dissenyar i executar el traçat dels carrers de la forma més regular possible.



QUeriendo el Rey hacer extensivos ácia esa Ciudad los efectos del desvelo con que procura promover la felicidad de sus Vasallos; se ha dignado acceder à las solicitudes de V. S. paraque se verifique la habilitacion de ese Puerto en la forma conveniente; y aprobar à este fin la imposicion de los arbitrios propuestos por V. S. de dos maravedizes en libra de carne; tres reales en fanega de sal; nueve maravedizes por cada diez reales de ardites del valor de los frutos y generos que se extraigan por las Aduanas de mar de ese Pueblo, su Corregimiento, y Villa de Sitges; de seis maravedizes en la introduccion de los mismos efectos, y de diez y ocho maravedizes por cada diez reales de ardites del valor del pescado fresco que tomen los arrieros, tragineros, y revendedores, y del que se vendiere en la Plaza, Puerto y Playa; añadiendo à estos fondos los sobrantes de Propios y Arbitrios: pero antes de dar las providencias conducentes para su execucion, quiere S. M. saber la cantidad que anualmente compondrán dichos productos, para hacer la correspondiente regulacion. Lo qual comunico à V. S. de órden de S. M. para su cumplimiento y satisfaccion. Dios guarde à V. S. m.s a.s Madrid 25. de Agosto de 1789. = Valdés = A la M. N. y M. L. Ciudad de Tarragona.

Sig. 1(5). (APT)

Un altre camp on va destacar la capacitat renovadora de l'enginyer Smith va ser la fundació de l'Escola de Nàutica i Dibuix, la finalitat de la qual era estimular els ciutadans de Tarragona a l'estudi dels afers del mar i vaixells, com per exemple cursos de pilot nàutic.

CAPÍTOL 5

L'ACTIVITAT PESQUERA

Tarragona disposava d'un bon nombre d'embarcacions de pesca que, a falta d'un port de dimensions suficients, desembarcaven i ancoraven a la platja de la Marina, davant d'unes barraques on després guardaven els estris de pesca.

Del nombre de pescadors a inicis de segle XIX és difícil trobar-ne dades fiables, per diferents motius. Els propietaris de les barques i la major part dels pescadors vivien a la part alta de la ciutat:

Carrers	Nre. pescadors
Miser Sitges, Molas i Civaderia	10
Santes Creus	8
Santa Teresa i darrere Carnisseries	7
Les Salines	7
Plaça Sant Miquel, Gay i Mediona	6
Juego de la Pelota	6
Descalzos	6
Porta S. Antonio i Pl. Aceite	5
Plaza Cedassos	5
Santa Teresa	4
Puertas falsas de Borrás	4
Sant Llorenç	3
Merceria	3
La Nao i Natzareth	3
Cos del Bou	3
Talavera, Rambla i Plaza de la Font	6
Vilarroma, Santa Ana, Pla. Rovellat i Cuirateries	4

Molts d'ells estaven referits en les llistes de matriculats de Marina, però es podria acceptar que cap els anys 1815-1820 hi havia el mateix nombre de pescadors que de llauradors. Una dada rellevant sobre el col·lectiu pescador és l'existència de 60 barraques amb uns 300 veïns ubicades a la platja de la Marina. En aquestes barraques, quasi totes propietat de patrons de barques de pesca, hi vivien els pescadors més humils amb la seva família, i l'única finalitat era la de guardar, durant la nit, les xarxes i estris que l'endemà es tornarien a llançar a la mar.

No s'han pogut localitzar les llistes de què disposava la Comandància de Marina, on quedaven referits tant els patrons, sigui de pesca o d'altura, així com els pilots i vaixells. Cadascun tenia el seu número i freqüentment es trobaven, sobretot en el cas de patrons i vaixells, diverses llistes, pel que se'ls anomenava com a "patró de la llista segona o tercera de Tarragona" com es pot apreciar en la següent escriptura:

"Juan Pascual fol. 145 de Patrones de Tarragona es dueño del Laúd de sardinales Fol.55 de la 3ª lista de Embarcaciones. Se forma una escritura de matrícula dado que por la ocurrencias acahecidas en la invasión de las tropas Francesas en este territorio y especialmente en el asalto y saqueos que sufrió esta plaza se ha extraviado la solicitud y la documentación que disponía".[81]

Van passar uns quants anys fins que el comandant militar de Marina va sol·licitar l'actualització dels patrons mariners i de les persones lligades a la mar, amb l'objectiu d'allistar-los a la Matrícula i poder gaudir dels beneficis inherents d'aquesta.

"De orden de D. Manuel Sertevens Capitán de Navío de la Armada Nacional, Ingeniero en Jefe y Comandante militar de Marina de la provincia de Tarragona:

Se manda a todos los Patrones Marineros y en otra manera individuos dependientes de la provincia militar de Marina, expatriados de las capitales de provincia y distritos de Marina ocupados por los enemigos que actualmente se hallan domiciliados en esta ciudad, su Puerto y Pueblos de la comprehensión de dicha provincia, se presenten personalmente ante el referido Sr. Comandante dentro del preciso término de quince días siguientes a la publicación de esta orden, con los docu-

81. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 881, 8 octubre 1816, p. 263.

mentos que acrediten su legítima matrícula para ser anotados y continuados en el alistamiento de matriculados forasteros al efecto de poder disfrutar del fuero y prerrogativas concedidas a lo de esta clase, en inteligencia para los que así no lo hagan, pasado el término no los disfrutaran ni serán tenidos por matriculados".[82]

La pesca era una de les activitats que estava afectada pels arbitris que l'estat havia concedit com aportació econòmica de les obres del port. Des de l'aprovació de la concessió d'aquests impostos el 1790 fins al desembre de 1800, l'import va passar de 23.086 lliures a un total de 96.405; dins les xifres s'hi incloïen, també, els arbitris sobre la sal, la carn de porc i la de bou[83].

El sistema de control de la pesca estava en mans del Gremi de Pescadors de Sant Pere i Sant Andreu, i es reunia anualment per tal de subhastar el dret de malles[84]. L'impost que se'n derivava afectava a tot el peix que es pesqués a les platges i aigües de Tarragona. L'arrendatari cobrava 10 rals del valor del peix fresc que portés qualsevol patró de la ciutat o foraster, fossin quines fossin les arts utilitzades en la seva pesca, i només cobrava la proporció de 4 diners per lliura si el peix no superava el valor de 10 rals.

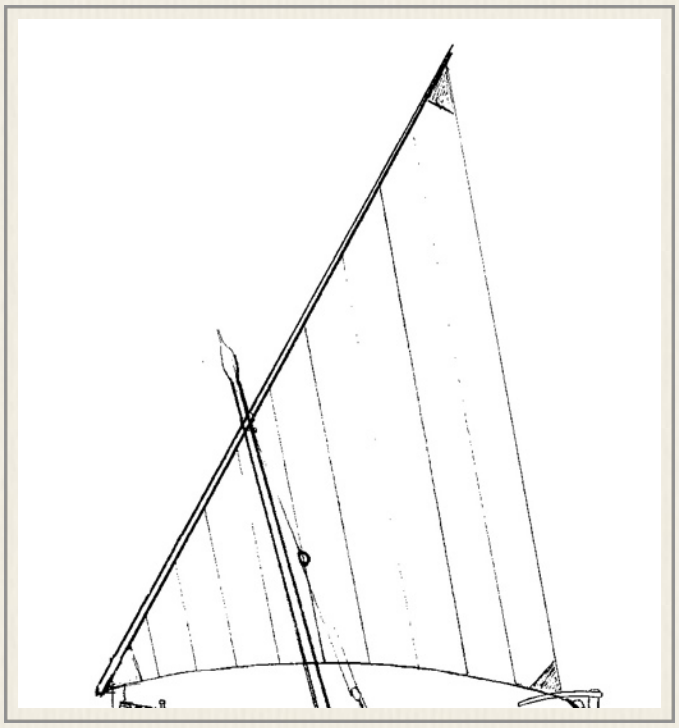
Els oficis de les persones que es designaven per a disposar de l'ús del dret de malles, una vegada resolta la pugna de la subhasta, poques vegades tenien relació amb les feines de la mar. Com a curiositat, podien ser des de calafats fins a confiters, mestres sagnadors, boters...

L'arrendatari tenia l'obligació de portar un llibre on constava el peix capturat durant la setmana. També havia de pagar el preu de l'arrendament als directors i clavari del gremi, en moneda d'or o plata sonant, sense vals reials, en terminis de dos mesos i en un màxim de sis. El preu que l'arrendatari havia de pagar no va variar significativament en el període analitzat: l'any 1800 el preu que es va ajustar va ser de 1.525 lliures d'ardit i, en petites variacions entre el 1827 i el 1828, quan es concedeix l'arrendament al patró pescador Francisco Balsells, el preu es va arrodonir a 1.500 lliures. La relació nominal dels arrendadors i el seu ofici durant l'interval de 1800 a 1828 consta a l'apèndix documental[85].

82. *Ibidem*. Sig. 879, 27 novembre 1813, p. 361.
83. AHT. Fons Municipal. Sèrie Econòmica i Hisenda (1377-1850), núm. 244.
84. Veg. Apèndix documental núm. 7.
85. Veg. Apèndix documental núm. 8.

El vaixell més emprat per a la pesca era el llagut. Era l'embarcació típica de pesca o cabotatge que navegava per la mar Mediterrània. Aquest vaixell es caracteritzava per tenir un sol pal inclinat a proa amb una vela llatina. La tipologia més utilitzada de llagut per navegar pel port de Tarragona era la del llagut català, que era el que tenia menys tonatge; després venia el llagut valencià, que era un vaixell més gran que podia desplaçar fins a 17 tones; i finalment hi havia els llaguts andalusos i tortosins. D'acord amb la seva eslora, mànega i puntal, s'anomenaven els diferents tipus d'embarcacions, que s'han classificat valorant-ne la mitjana de les dimensions donades pels venedors en les escriptures de venda estudiades. D'aquesta manera, i classificant les embarcacions en ordre ascendent, de més petites a més grans, tenim:

Tipus d'embarcacions	14	Mànega*	Puntal*
Gussi	4,85	1,82	0,52
Llagut palangre	6,3	1,8	0,72
Llagut de pesca	6,63	1,88	0,63
Caro d'art	7	1,82	0,52
Muleta o Llagut muleta	7,05	1,5	0,48
Llagut sardinal	7,8	1,95	0,58
Llagut de tràfic	9,78	2,96	1,09
Falutx	12	3,5	0,88
*Expressat en metres.			

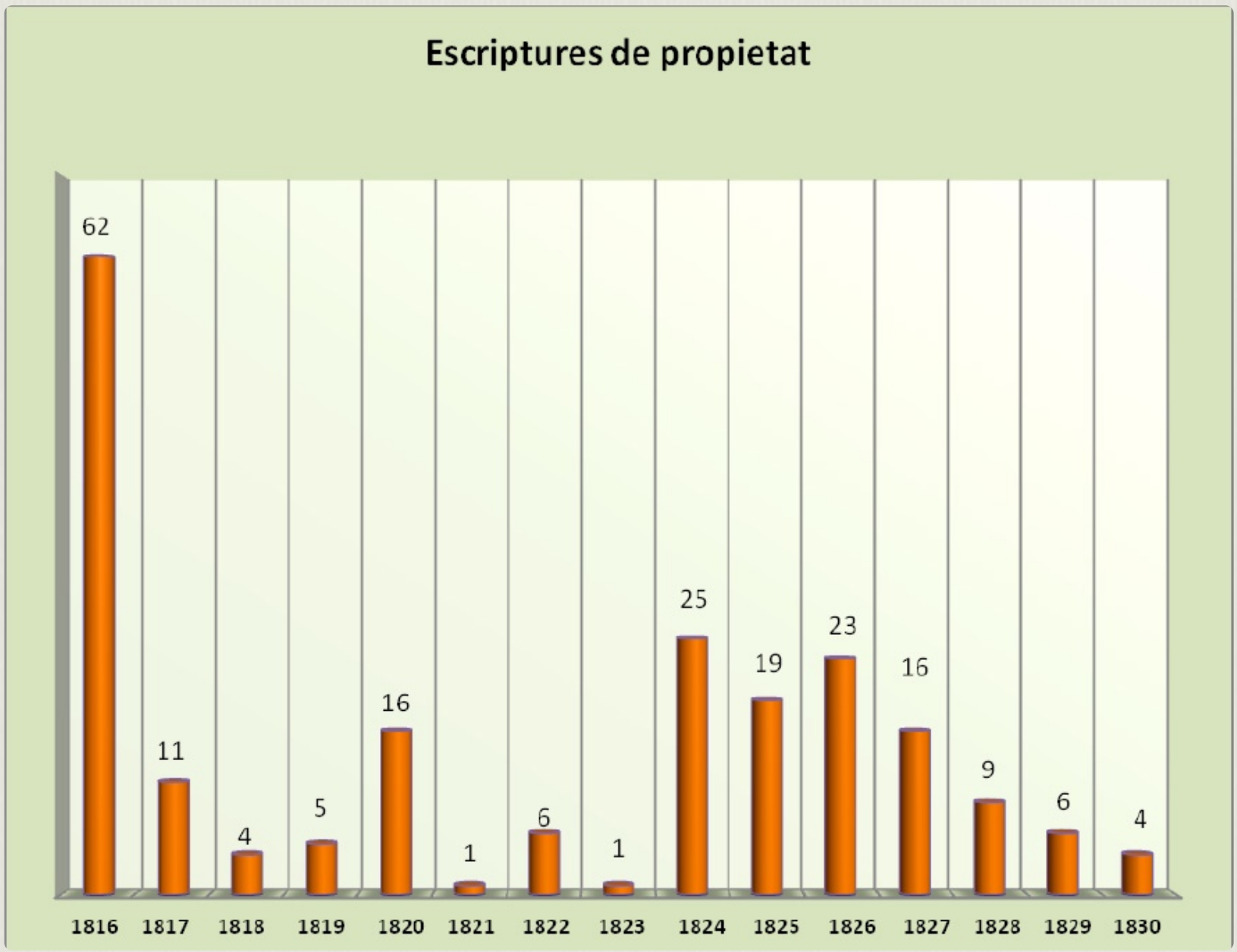


"Per la pesca s'utilitzaven llaguts de dos tipus, gros i petit ..... El gros era una embarcació de 45 pams sense pont i aparellada a vela llatina. La tripulació era formada per un patró, sis homes i un o dos nois. El llagut petit que feia uns 30 pams portava un patró, un fogater i un remitger. El patró d'una barca marinera de cabotatge quasi sempre és a la vegada el comerciant".[86]

86. *El Port de Roses. Barcelona*, 1991.

Llagut de pesca[87].

Una manera de valorar l'activitat pesquera de Tarragona d'una forma indirecta és estudiant el mercat de vaixells: la compravenda i les escriptures de propietat.



Gràfic d'elaboració pròpia.

87. http://abordelalzina.blogspot.com.es/2011/04/v-trobada-dembarcacions-tradicional-de.html] (consulta: juny 2013)

Com ja s'ha comentat anteriorment, el llagut era l'embarcació principal utilitzada per la pesca. S'han transcrit el nombre i el tipus de cadascun d'ells que apareixen en les escriptures de compravenda i documents notarials. No s'ha aprofundit en el significat dels noms perquè són prou aclaridors per ells mateixos:

Tipus	Nombre
Llagut pescador	39
Llagut sardinal	38
Llagut palangrer	26
Llagut del tràfic	15
Llagut muleta	6

Llagut coster. (MMB)

Una vegada venut el peix, i descomptada la part que corresponia al propietari dels instruments de treball, barca i ormeig, es repartien els guanys segons establia la navegació catalana; és a dir, pel sistema de participació. Evidentment, cada vaixell de pesca portava un nombre diferent de pescadors, i les possibilitats de captura no eren les mateixes, així com tampoc el tipus de peix. És per això que cada embarcació tenia el seu mateix sistema de retribució:

La pesca de palangre portava 5 homes. Dels guanys se'n feien 7,5 parts. Per a la barca i ormeig se'n destinaven 2,5 parts i la resta pels pescadors.

En la xàvega, el patró de l'art es quedava amb 1 terç dels guanys, i els altres 2 terços eren per als homes que hi treballaven.

Pel que fa als sardinals, a cada barca hi anaven 3 homes i el patró. Es feien 10 parts dels guanys, de les quals 4 se les quedava el patró, 3 eren per la barca i finalment 1 part per cada mariner.

En els bous, cada barca duia 3 mariners. Es feien les parts entre les dues barques que col·laboraven en la pesca i es repartien 3,5 parts per les barques i ormeig, 1 per a cada mariner i ½ per al venedor de peix.

Barques de vela llatina - Col·lecció Espuña, Sant Feliu de Guixols

Pel que fa a la distribució del peix cap a les terres de l'interior tenia grans inconvenients atesa la manca, o el mal estat, de les infraestructures viàries. Tant és així que el trajecte de Barcelona cap a Madrid tenia una durada d'entre 6 i 12 dies segons el tipus de carruatge amb què es viatgés. Les comunicacions cap a València o França eren realment difícils: les carreteres, com que no tenien calçada afermada, es convertien en veritables fangars els dies de pluja, i els abundants pendents feien penosos els recorreguts, per no parlar de la total mancança de ponts i clavegueres. Per totes aquestes raons, es podria dir que la xarxa viària no passava de ser un conjunt de camins de ferradura.

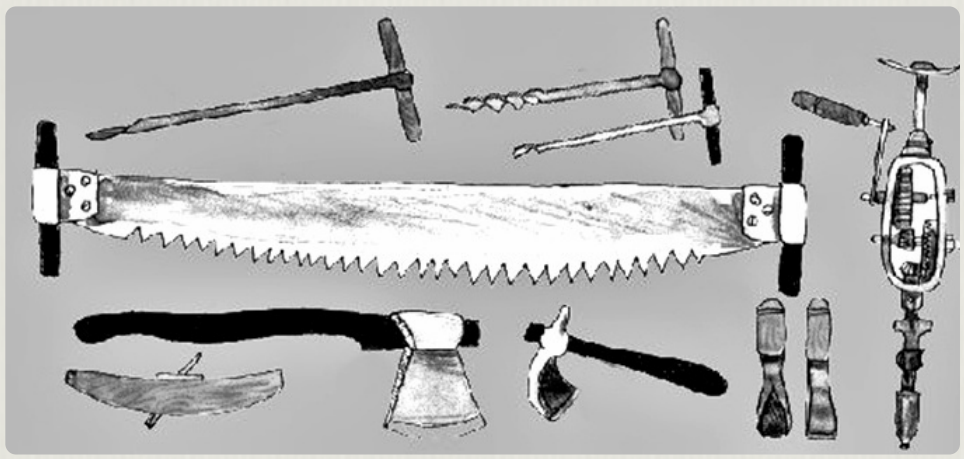
Com a conseqüència d'aquestes deficiències en el transport, els gremis de pescadors van entendre que s'havia de trobar alguna solució per a poder distribuir el peix sobrant que no es consumia ni a la ciutat ni en el seu entorn més proper. Així es va fomentar l'ús de les tècniques de la salaó per a la conservació de les captures sobreres. Aquestes tècniques no sols van solucionar el problema local, sinó que van ser exportades a Amèrica, tal com s'ha reflectit en la *Ruta del Tasajo*[88].

88. JUNYENT, R. (dir.); TARRAGÓ, S. (red.): *El Port de Sant Feliu de Guíxols*. Barcelona, 1991.

CAPÍTOL 6

ELS MESTRES D'AIXA

En el capítol anterior s'han vist les varietats d'embarcacions que habitualment s'usaven per a poder practicar les arts de pesca. Al llarg dels segles l'art de construir vaixells va estar íntimament lligat a la cultura marinera. En tots els pobles de la costa hi havia un artesà especialitzat en la reparació i construcció d'aquestes barques, i era conegut amb el nom de mestre d'aixa. L'ofici requeria molts anys d'aprenentatge, ja que calia conèixer les virtuts de la fusta emprada i com s'havia de treballar, les eines principals de l'ofici, saber dibuixar plànols i traçar quadernes... Cadascun d'aquests mestres emprava el seu mètode particular, que es basava tant en els coneixements transmesos per via oral des de que eren aprenents com en les capacitats individuals dels mestres en relació a principis físics i d'aerodinàmica en la navegació.



Eines del mestre d'aixa i calafats.

"Junt amb els mestres d'aixa, col·laboraven els calafats, un altre ofici ben lligat a la confecció d'embarcacions. La seva tasca era la de segellar les juntures dels taulons dels bucs dels vaixells, mitjançant estopa enquitranada a fi de fer-la impermeable"[89]

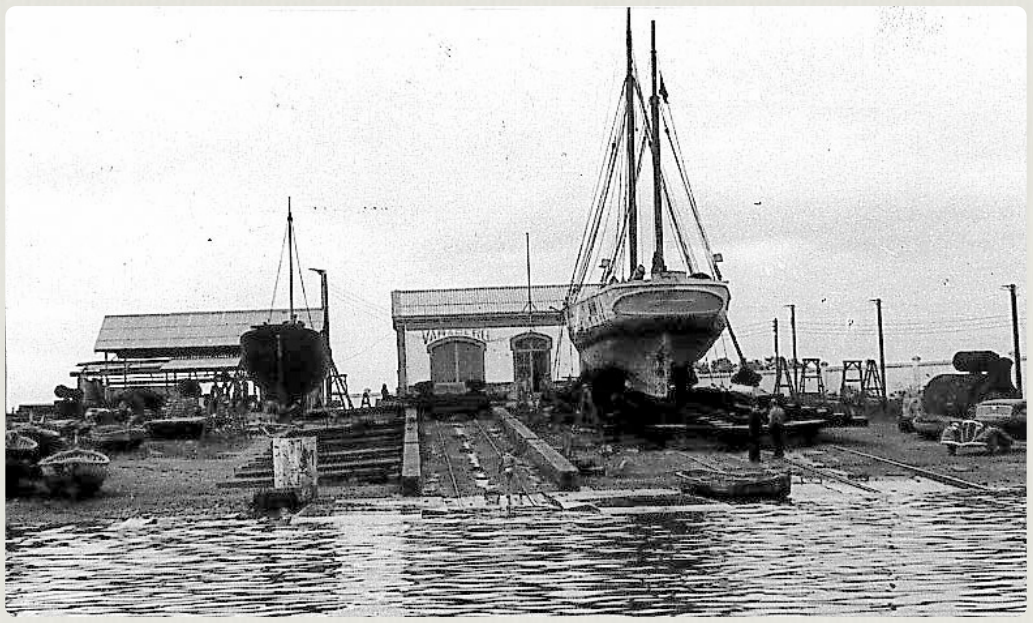
Els mestres d'aixa d'aquells temps eren els responsables del disseny, la construcció i el tipus i quantitat de fusta que s'empraria per a la

89. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 11.

construcció de la nau. Les seves eines de treball eren les d'ús corrent d'un fuster a més d'algunes d'específiques de l'ofici: enformadors, gúbies, barrines, ribots, garlopes, garlopins, raspes i llimes, i aixes, constituïdes per una planxa corbada de ferro tallant per una de les arestes i adaptada transversalment a un mànec de fusta, de forma i grandària diferent segons el seu ús. També hi havia les barrines de sant Elm, les de cassola i les salomòniques; totes elles de diferents formes que s'empraven per a fer forats de diverses grandàries.

El mestre i el calafat eren suficients per a construir vaixells de petit tonatge, però per a embarcacions molt més grans sempre intervenien persones especialitzades. D'aquests professionals podem trobar-ne de molts tipus, com el fuster del blanc, que era el que tenia a càrrec la construcció de portes, armaris, lliteres, cambres i tota mena de mobiliari. També hi havia el ferrer del mar, encarregat de la construcció de les araigades, cadenes, perns de carena, anelles i tota mena de peces de ferro. Per últim, hi havia l'escultor per als treballs d'ornamentació de les naus.

Les drassanes no eren més que munts de fusta per a la construcció que es col·locaven a banda i banda del lloc on el vaixell havia de ser bastit. Per a transportar els feixucs troncs de roure, faig, teca, alzina o pi des dels boscos fins als ports, es feien servir les carretes de bous o de mules[90].



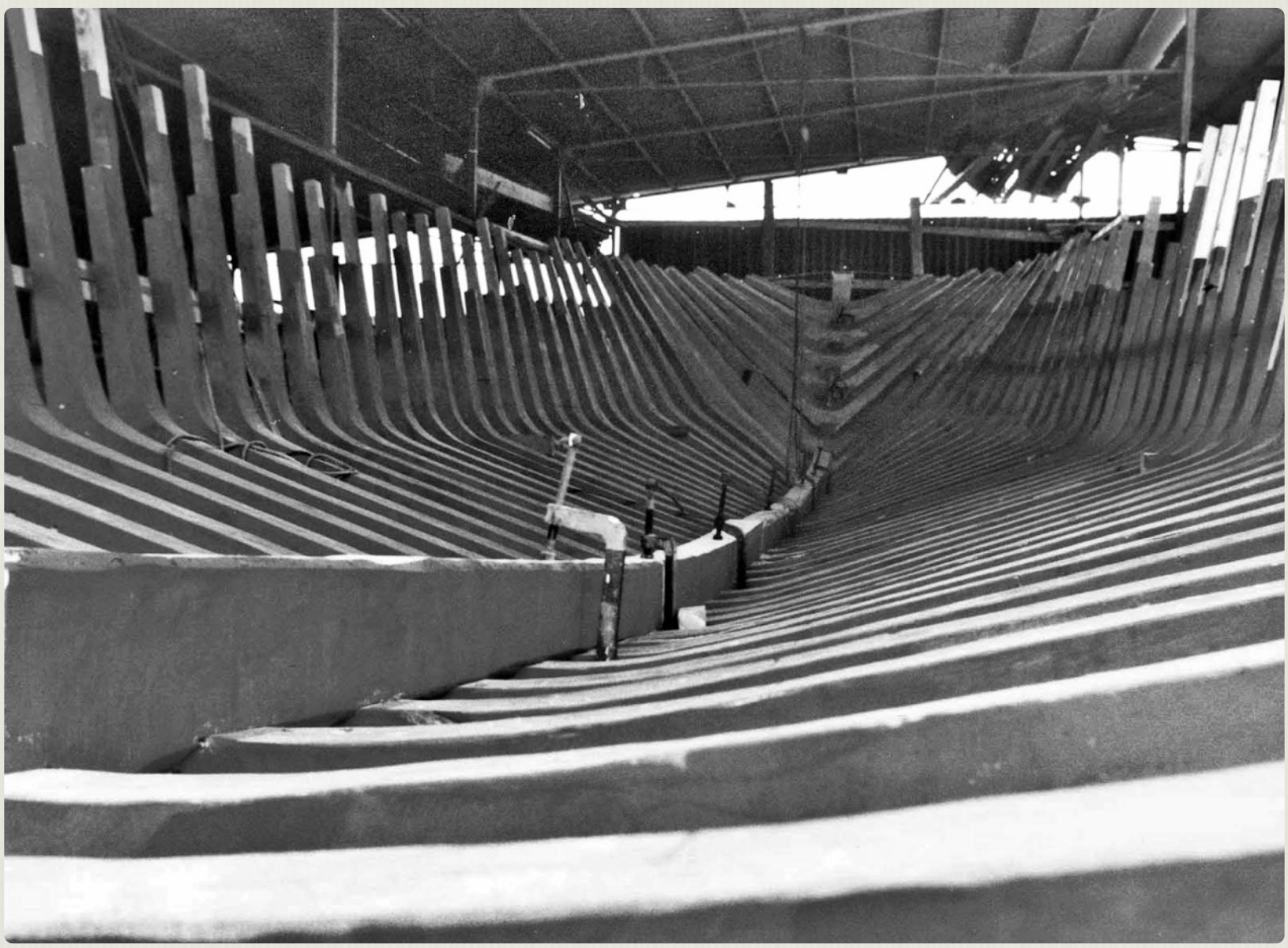
Escar de Juan Bta. García - Tarragona. (APT)

El procés per a la construcció de petits vaixells de cabotatge, o inclús d'embarcacions més grans, començava per la selecció de la fusta que s'utilitzaria. La fusta es portava primer al taller del fuster, des d'on es llençava a l'aigua perquè guanyés

90. JUNYENT, R. (dir.); TARRAGÓ, S. (red.): *El Port de Palamós*. Barcelona, 1991.

flexibilitat i eliminés la saba. Després es tallaven els troncs, sempre tenint en compte els nusos de la fusta. Paral·lelament, el mestre d'aixa dibuixava la forma de la barca a escala, especificant-ne les mides, a partir de les quals treia l'esquema per a fer les plantilles i fins i tot una maqueta.

La construcció de l'embarcació es començava per la quilla, la columna vertebral del vaixell, que es subjectava a terra. Després es feia el codast, que era la prolongació de la quilla, cap amunt per la popa i que servia per a subjectar el timó. El seguia la roda, que era la peça que donava forma al casc per proa i popa; i el peu de roda, un reforç que es col·locava damunt la quilla en tota la seva llargada. El peu de quilla tenia uns forats on s'encaixaven les quadernes, les



Quadernes[91].

91. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 10.

costelles de l'embarcació; i el folre, que eren el conjunt de taulons que es clavaven damunt les quadernes.

L'última feina la feien els calafats, i consistia a posar estopa enquitranada a les juntes dels taulons per tal d'evitar les filtracions d'aigua.

De les dades extretes de les escriptures de propietat i vendes d'embarcacions, es constata que era molt freqüent l'existència de famílies lligades a l'ofici de mestres d'aixa. En una publicació de Sanet i Rovira[92], es detalla aquesta característica familiar de l'ofici des de mitjan segle XVIII.

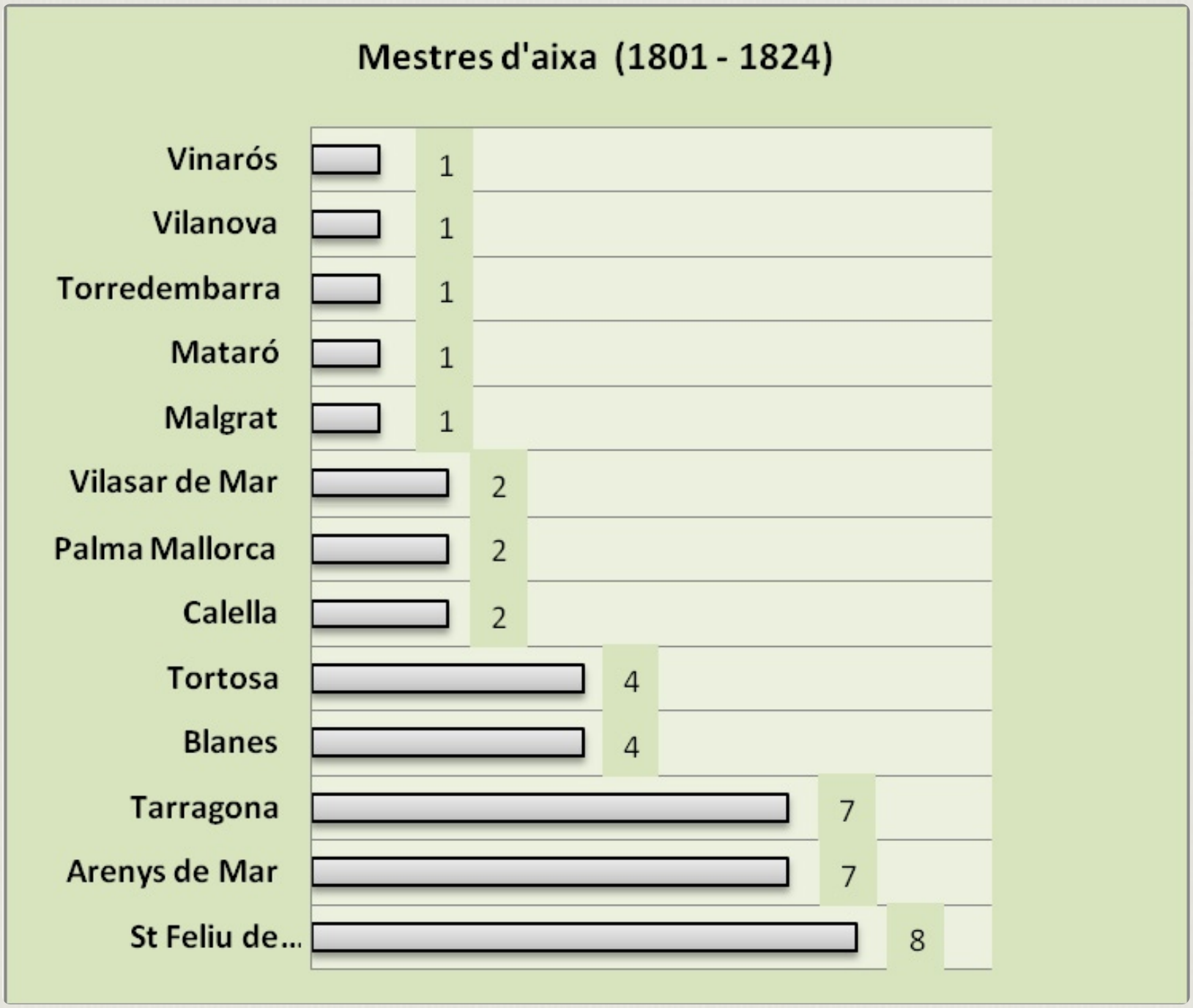
Mestre d'aixa	Any	Mestre d'aixa	Any
Manuel Figuerola	1790	Manuel Cannas	1820
Jaime Aymat	1800	Rafael Forn	1820
Mateu Virgili	1801	Ambros Soler	1820
Francesch Virgili	1801	Pere Mallol	1821
Serafí Aymat	1803	Pau Panasach	1821
Grau Llombart	1810	Josep Rosell	1822
Ignacio Casanovas	1814	Miguel Soler	1822
Josep Porta	1814	Jaime Argenter	1825
Antoni Tapias	1814		

Tot seguit es relacionen els mestres que van ser presents a Tarragona des de 1789 fins a 1825, marcant en negreta els que s'han trobat en els documents anteriorment esmentats.

En aquesta relació, es pot apreciar el caire familiar de l'ofici, com per exemple la família Aymat, Virgili o Soler. Tot seguit es pot veure el nombre de mestres d'aixa d'acord amb els seus llocs de residència.

En el gràfic es veuen reflectits els mestres dels quals se n'ha pogut trobar les dades a través de les escriptures. S'ha de tenir en compte que en les escriptures consultades es parla d'embarcacions petites, la majoria llaguts, per la qual cosa es justifica l'absència dels mestres d'aixa de Barcelona, que de ben segur es dedicaven a la construcció de naus de més envergadura.

92. SANET I ROVIRA, J. M.: "Mestres d'aixa i calafats de Tarragona al segle XVIII" A: *TAG* núm. 38, 2005. p. 12.



Mestres d'aixa 1801-1824. (AHT i elaboració pròpia).

CAPÍTOL 7

LA NAVEGACIÓ DE CABOTATGE

A banda de la pesca, Tarragona mantenia un fort comerç amb els ports de llevant i els del sud, sense oblidar-ne alguns de França i Itàlia. Per a aquest tràfic de cabotatge s'utilitzaven els llaguts de més envergadura, que normalment tenien dos pals; vaixells de configuració diferent, que podien transportar més càrrega, que en alguns casos utilitzaven el velam de vela llatina junt amb vela quadrada, o totalment quadrades.

Per a cobrir els viatges per les costes mediterrànies normalment s'usava el llagut de tràfic i el falutx. En el capítol anterior s'han intentat qualificar, seguint els paràmetres de mesures mètriques mitjanes, les diferents formes d'anomenar els llaguts, per bé que no hi havia un patró fix per a cadascun d'ells. Un exemple d'aquest tràfic de cabotatge eren els llaguts viatgers, capaços de transportar mercaderies i persones a llargues distàncies. A la imatge inferior es pot apreciar l'existència de dos pals; el major inclinat sobre la proa i el segon a popa, absolutament recte.

Llagut de tràfic. (MMB)

Tot i la manca de dades sobre l'activitat dels ports del corregiment de Tarragona en els llibres i publicacions consultades, s'han

trobat unes dades en relació a la capacitat del comerç marítim de Tarragona:

Embarcacions matriculades a Catalunya l'any 1765, província de Tarragona	
Subdelegacions	
Sitges	43
Vilanova	67
Tarragona	
Ciutat	26
Vila-seca	3
Altafulla	
Ciutat	14
Torredembarra	9
Cambrils	9

Els intercanvis entre qualsevol petit port de la costa catalana i un port llunyà sovintejaven cada vegada amb més intensitat. De fet, abans i després del decret de lliure comerç de 1778, els catalans ja comerciaven amb Amèrica, i a començament del segle XIX hi havia flotes ben consolidades a la majoria dels ports.

Les costes catalanes i valencianes i els seus ports formaven una gran xarxa de comerç. Els ports del corregiment de Tarragona, durant la segona meitat del segle XVIII, van començar a integrar-se dins d'aquesta xarxa. Formaven part d'aquest corregiment els ports de Tarragona, Salou, Torredembarra, Altafulla, Cambrils, Vilanova, Sitges i més endavant també s'hi va incloure Sant Salvador-el Vendrell. A part d'aquests ports clarament dependents, hi havia els ports de Tortosa, Sant Carles de la Ràpita, Vinaròs... que, per proximitat, mantenien un comerç marítim important amb Tarragona.

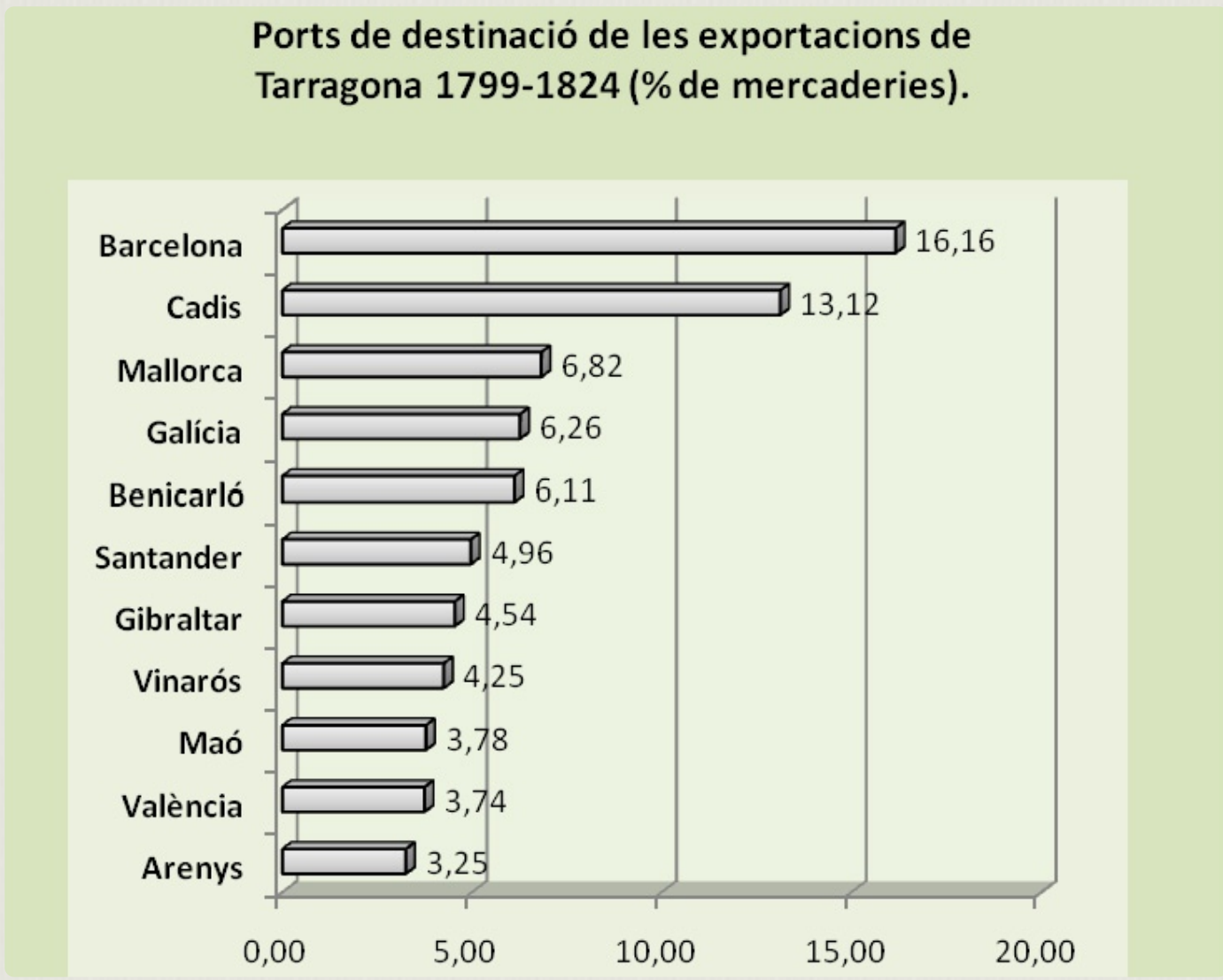
Durant el període de 1753 a 1759[93], i amb una valoració del tràfic dels deu principals ports catalans quant a tones d'arqueig i percentatge sobre el total, el primer port era el de Salou, després venien els de Barcelona, Vilanova, Cambrils i Tortosa. En un segon període, de 1776 a 1778[94], i valorant xifres mitjanes, la distribució era la següent:

El comerç amb els ports de la Mediterrània era notablement diferent segons si es tractava d'importacions o d'exportacions. La gràfica que segueix està referida a

93. CLAVERA, J.: *Economía e historia del Puerto de Barcelona*. Barcelona, 1992.
94. Veg. Apèndix documental núm. 9.

Port	Tones d'arqueig	% del total
Salou	10.876	36,51
Barcelona	2.415	8,11
Tortosa	4.045	13,58
Vilanova	3.371	11,31
Cambrils	1.911	6,42
Mataró	1.644	5,52
Blanes	1.502	5,05
Roses	1.372	4,6
Tarragona	1.345	4,52
Sant Feliu	1.306	4,38

l'activitat de cabotatge, i les dades estan extretes de la relació d'arbitris cobrats per a les sol·licituds d'embarcament. Els arbitris, tal com s'ha exposat en el capítol anterior, estaven destinats a la reconstrucció del port de Tarragona.



APT i elaboració pròpia.

Sens dubte, l'activitat del comerç marítim era considerable i, com es veurà més endavant, era realitzada per vaixells de tot tipus, tot i que hi predominaven els de menys envergadura.

Un bon exemple sobre les dinàmiques de comerç entre els ports es poden trobar al *Diari de Barcelona* de 1820. Es tracta dels dies de navegació necessaris per arribar a Barcelona. La majoria d'aquests vaixells eren llaguts i xabecs, i alguns exemples són els següents:

Trajecte	Dies
Gibraltar-Barcelona	20
València-Barcelona	7
La Vila Joiosa-Barcelona	10
València-Tarragona-Barcelona	5
València-Morvedre-Tarragona-Barcelona	8
València-Tarragona	4
Alacant-Tarragona-Barcelona	16

Tartana. (MMB)

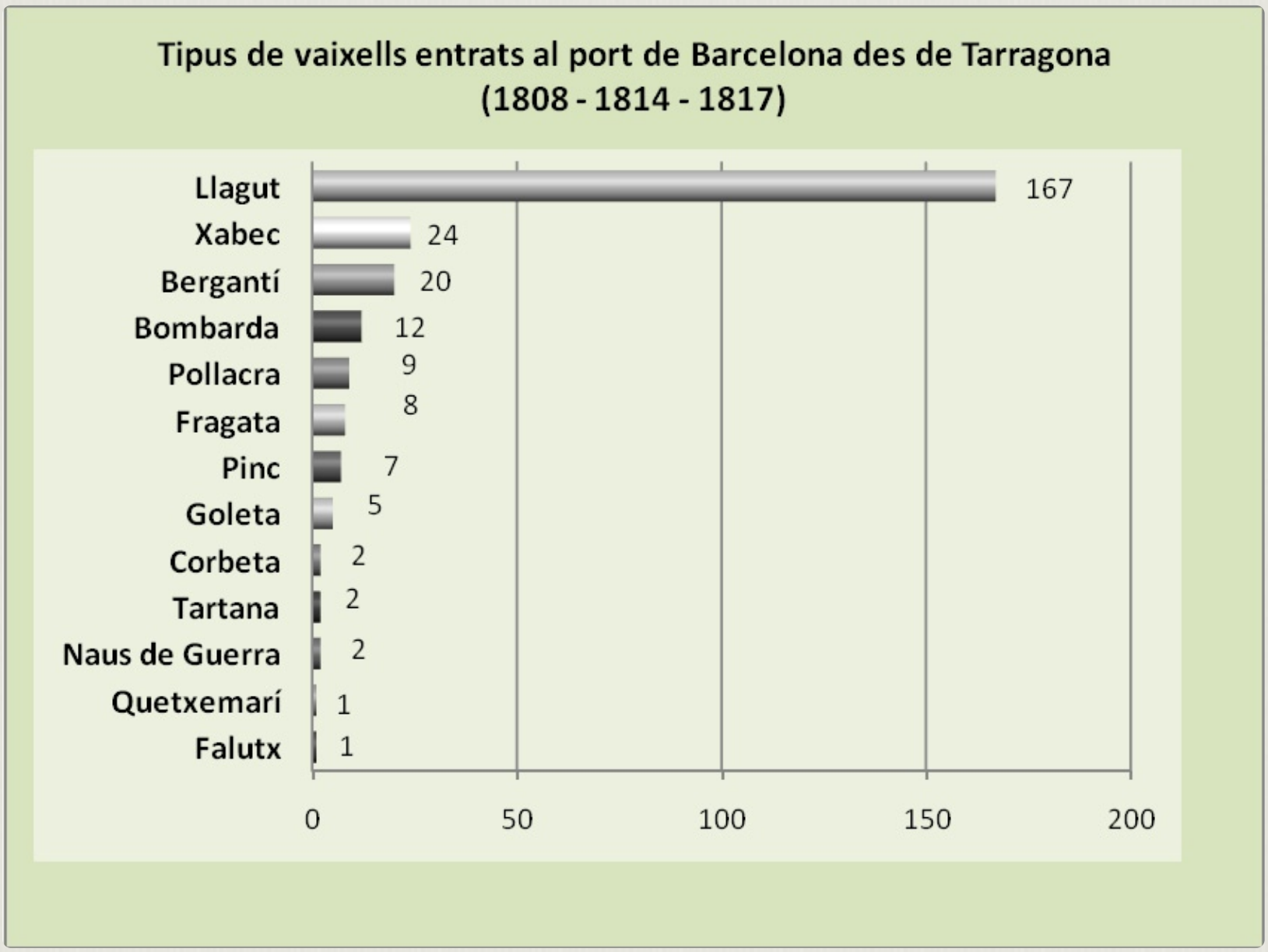
El port de Barcelona[95] era el més freqüentat pel comerç de Tarragona. Va rebre un bon nombre d'embarcacions durant uns anys molt significatius, si es té en compte la Guerra del Francès. Ens referim als anys 1808, 1814 i 1817.

Durant els mesos de gener a juny de 1808, quan Barcelona estava a punt de ser ocupada pels francesos, es van importar diverses mercaderies de Tarragona. El 75% d'aquestes mercaderies van ser transportades per llaguts, però també hi ha referències sobre l'arribada de "dos vaixells de guerra, acompanyant un comboi de setze vaixells mercants" que procedien de costes llunyanes i havien fet escala a

95. RAHOLA, F.: *El comerç antich i modern de Tarragona*. Barcelona, 1911. Apèndix.

Tarragona. Les importacions pel port de Barcelona eren preferentment d'arròs, blat, garrofes i barrella.

L'any 1814, segons la mateixa font, seguien tenint protagonisme els llaguts, ara només en un 50% del total de vaixells, que portaven espart, figues, panses, arròs, blat, cigrons... La resta d'embarcacions que ancoraven a Barcelona procedents de Tarragona eren de major tonatge, com ara bergantins, xabecs o fragates, que suposadament havien fet l'última escala a Tarragona. Aquests vaixells que procedien del tràfic general transportaven productes com bacallà, cotó, sucre, cafè, cacau i colorants. Eren, també, els únics que transportaven passatgers.

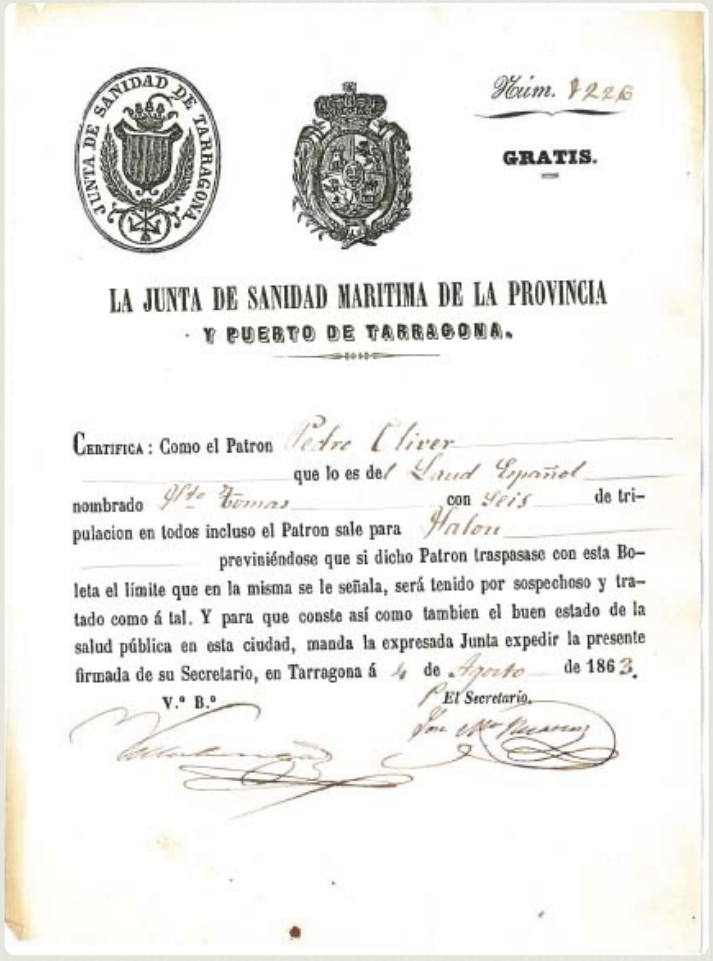


APT i elaboració pròpia.

El fet que el cabotatge d'exportació arribés fins al port de Cadis és l'exemple de l'amplitud del comerç que s'estava generant a Tarragona. La majoria de les càrregues amb aquesta destinació eren d'aiguardent, vins, avellanes i ametlles.

Considerant l'abast que les exportacions de vi i aiguardent van tenir en els negocis d'Amèrica, és oportú fer una petita ressenya històrica de l'aparició de l'aiguardent al mercat. Va ser a partir del segle XVII que aquest producte derivat del vi va marcar l'inici d'una carrera comercial molt profitosa per a les àrees d'influència de Tarragona, Valls i Reus. La destil·lació feta en alambins va començar a ser practicada de manera massiva pels holandesos, primer al seu país i després a França. Pel que fa a Espanya, la producció a gran escala es va iniciar a Reus i Tarragona i després es va estendre arreu de Catalunya, València i Mallorca; de tal forma que a finals del segle XVIII la producció conjunta de totes tres zones representava el 90% del total espanyol.[96] Cambrils, Torredembarra, Altafulla i Salou també eren importants centres del comerç d'aiguardent amb destinació a Cadis. De fet, totes les poblacions marítimes utilitzaven les seves platges per al comerç de mercaderies, especialment per a l'aiguardent.

L'existència d'una zona productiva entorn de la ciutat de Reus, lligada a les condicions geogràfiques del port comercial de Salou, van fer que se'l considerés com un dels millors ports de la Mediterrània. Dins de l'activitat del port de Salou, a més del cabotatge en la Mediterrània, eren freqüents les connexions amb el port de Cadis, ja fos per comerciar amb els productes i mercaderies dels pobles del seu entorn com per traslladar-los a altres ports d'Amèrica. S'ha de tenir en compte que


JUNTA DE SANIDAD DE TARRAGONA

Núm. 1226

GRATIS.

LA JUNTA DE SANIDAD MARITIMA DE LA PROVINCIA
Y PUERTO DE TARRAGONA.

CERTIFICA: Como el Patron Pedro Oliver
que lo es del Laud Español
nombrado Sto Tomas con seis de tri-
pulacion en todos incluso el Patron sale para Salou
previniéndose que si dicho Patron traspasase con esta Bo-
leta el límite que en la misma se le señala, será tenido por sospechoso y tra-
tado como á tal. Y para que conste así como tambien el buen estado de la
salud pública en esta ciudad, manda la expresada Junta expedir la presente
firmada de su Secretario, en Tarragona á 4 de Agosto de 1863.

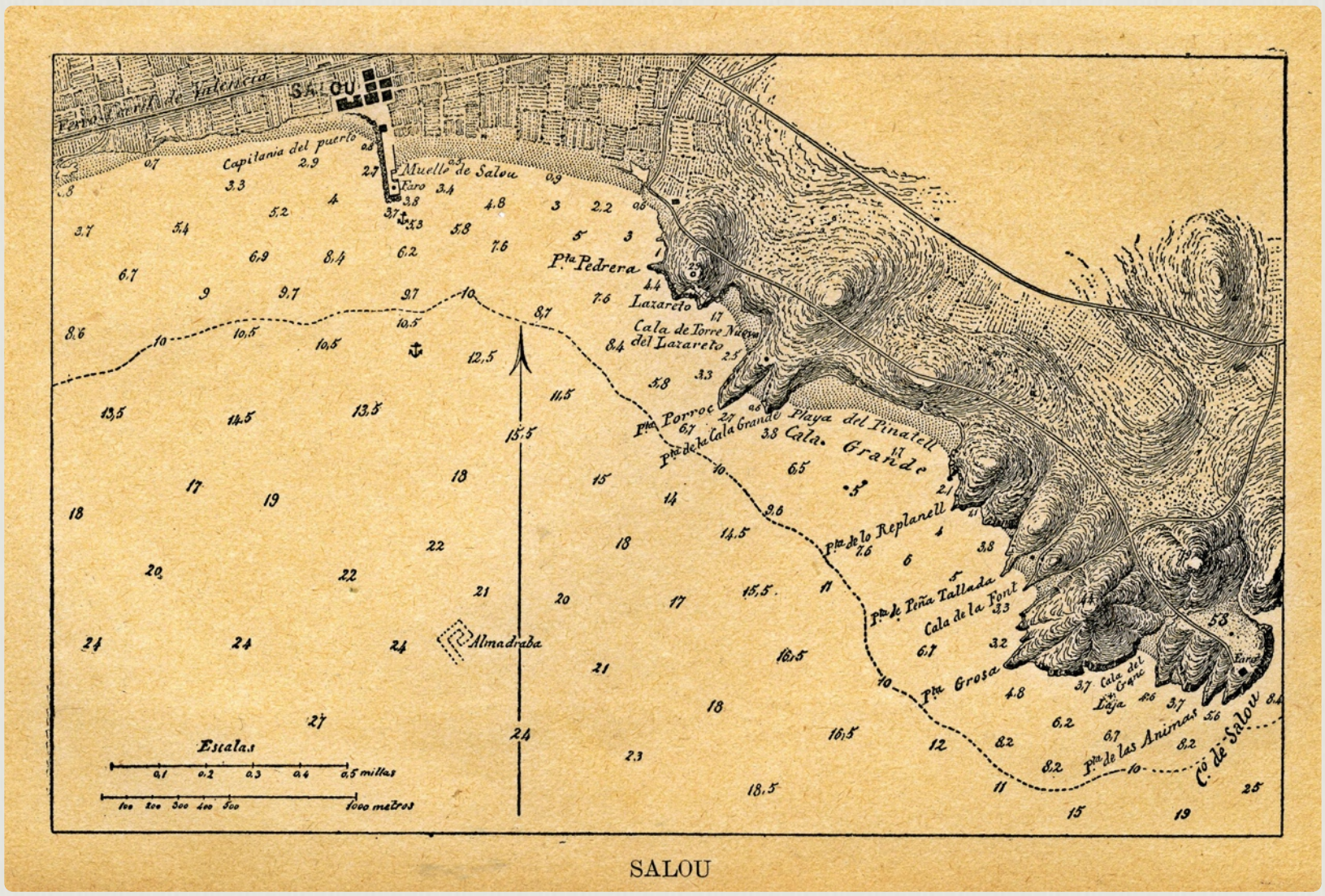
V.º B.º

El Secretario.

Patent de sanitat. (AMSA)

96. PIQUERAS HABA, J.: *Els vins Valencians*. València, 1983.

el port de Salou[97] havia començat la seva activitat a la darreria del segle XVII, amb una gran vitalitat lligada a les exportacions dels productes del Camp de Tarragona comandades per comerciants barcelonins, fet que el convertí en el port més important de la costa de tarragonina, amb molta anterioritat al projecte d'ampliació del port de Tarragona.



Port de Salou[98].

A la darreria del segle XVIII, i amb motiu de la possible obertura del port de Tarragona, les autoritats de Reus van fer un escrit oficial enumerant els avantatges del port de Salou com ara la fondària adequada per a tot tipus de naus, la seguretat contra vents i tempestes, l'avituallament de menjar i beguda per als vaixells o la seguretat davant el contraban. Per contra, tenia una mancança en la sanitat portuària, que es va esmenar amb la posada a punt d'un llatzeret d'observació.

97. PIQUERAS HABA, J.: *Els vins Valencians*. València, 1983.
98. RICART GIRALT, J.: *Guía marítima y comercial de los Puertos de la península ibérica*. Barcelona, 1896.

Les platges de Salou eren idònies perquè la seva orientació les protegia dels temporals de llevant. Era una badia que s'estenia a ponent des de la punta de la riera de Riudoms, i fins al cap de Salou a llevant. Els vaixells majors podien ancorar a menys de mitja milla al sud del poble, on podien trobar entre 10 i 15 metres d'aigua, sempre sobre fang o arena. Davant la població hi havia un moll que sobresortia uns 200 metres al sud/sud-oest i per la part oriental es va construir una escullera amb carreus, però les arenes n'havien cegat el fons i només s'hi podien amarrar bots.

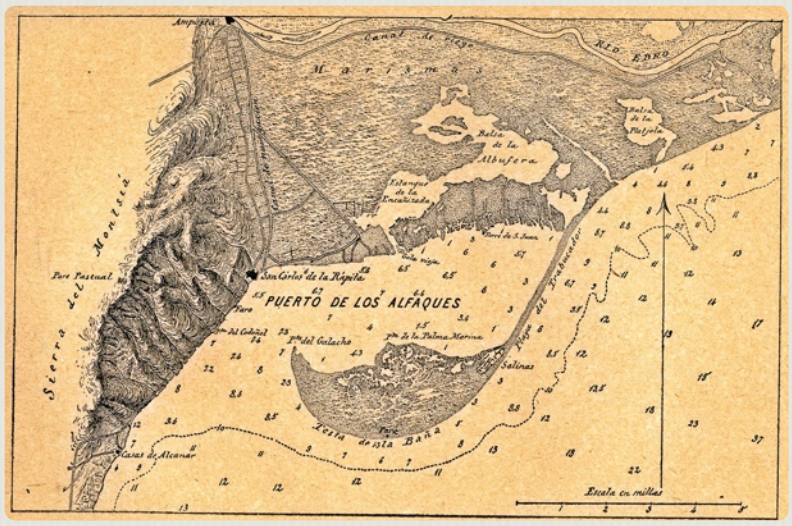
Restes del Llatzeret de Salou.(AMSA)

Malgrat tots els avantatges i virtuts defensades per mercaders i autoritats de Reus, Tarragona avançava ràpidament amb el que es considerava una veritable necessitat per a la ciutat. El 1761 va aconseguir l'habilitació del seu port i l'establiment d'una duana per al tràfic de productes estrangers, i durant el mes d'agost de 1776 es va demanar al rei Carles III la reconstrucció del port a partir del pagament d'uns impostos extraordinaris sobre el tràfic existent, tant al port de Tarragona com als ports veïns, entre ells Salou. El 1789 Tarragona va obtenir el permís definitiu per a reconstruir el seu port, i va ser així com el port de Salou va començar a perdre importància.

Xabec, molt emprat per al cabotatge.

Pel que fa a altres ports importants del litoral tarragoní, cal destacar el Fangar i els Alfacs que eren la sortida al mar del comerç de Tortosa. Ambdós estaven formats pels dos braços de terra que configuraven el delta del riu Ebre en la seva desembocadura al mar. El Fangar[99] estava situat al nord del delta, i oferia un bon abrigall per a les embarcacions en què el calat no passava de més de quatre metres. El braç de terra tancava el port per llevant i tenia una llargada de quasi dues milles. Al nord-oest del port estava situat el petit poble de l'Ampolla. Un dels principals problemes que tenien els patrons dels llaguts de tràfic, les embarcacions principals que navegaven des del port de Tortosa, era precisament aquest escàs calat de les boques del riu.

"Vicente Cachot, patrón del Laúd de Tráfico Las Almas de 17 toneladas, dice que siendo sobre las 10 h. de ayer salió con su Laúd de la barra del río Ebro, después de haber cargado en Tortosa cuatrocientas diez cuarteras de trigo, para conducirlas a Tarragona y entregar a José Costa y Fonte del comercio, estando el barco estanco y bien acondicionado el cargo y al desembocar el referido río observó que bancos de arena que allí se forman sin que pudiese remediar por ser un paso preciso y temeroso el exponente que hubiese padecido el casco del buque o su quilla de resultas de los golpes que dio, dispuso que se hiciese un formal reconocimiento de él y en efecto se encontró agua en sentina que inmediatamente mandó achiquitar, pero continuaba haciendo agua que no se ha dejado de sacar durante el viaje hasta Tarragona, que fue sobre las siete de la tarde del día de ayer y sospechando fundadamente se haya podido averiar el cargamento por la razones manifiestas. En el caso que se encuentre al tiempo de la descarga, el Patrón no puede hacerse cargo alguno por haberlo motivado una casualidad imprevista, y protesta formalmente por la veces que sea contra quien o quienes y tiene por testigos de la actuación a toda la tripulación."[100]

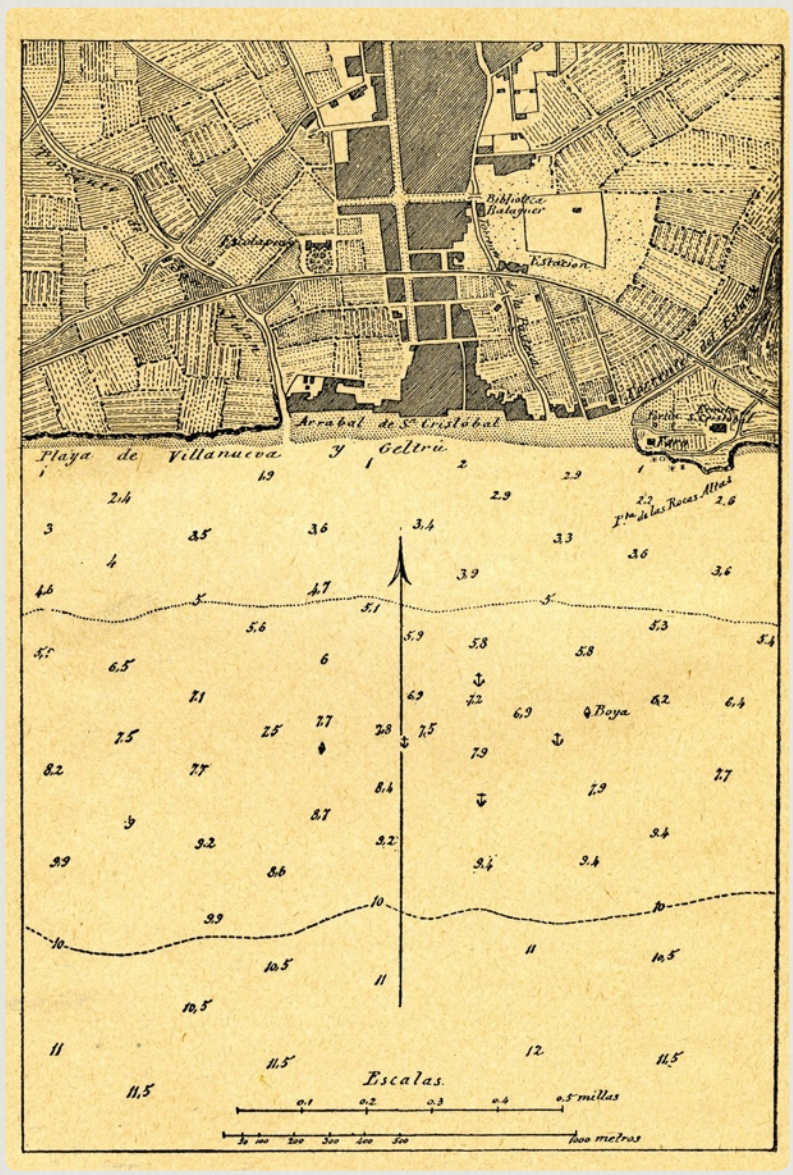


Els Alfacs[102].

99. RICART GIRALT, J.: *Guía marítima y comercial de los Puertos de la península ibérica*. Barcelona, 1896.
100. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig.883. 18-març-1896. p.32
101. RICART GIRALT, J.: *Guía marítima y comercial de los Puertos de la península ibérica*. Barcelona, 1896.
102. Op. cit.

Els Alfacs[101], igual que el Fangar, estava format per l'altre braç del delta de l'Ebre. Tenia una llargada aproximada de 15 milles des de la gola del riu fins al poble d'Amposta situat al peu de la serra del Montsià. El port dels Alfacs va ser un dels de més capacitat i millors condicions de la Mediterrània.

Pel que fa al port de Vilanova i la Geltrú[103], la seva activitat es pot extreure a partir de les dades de creixement demogràfic. El 1754 la població era de 5.216 habitants i el 1790 va passar a 7.650. A més, l'ocupació per part de les tropes franceses de les ciutats costaneres, i en especial Tarragona entre 1811 i 1813, van fer que el port de Vilanova es convertís un dels més importants de la costa. Tot i

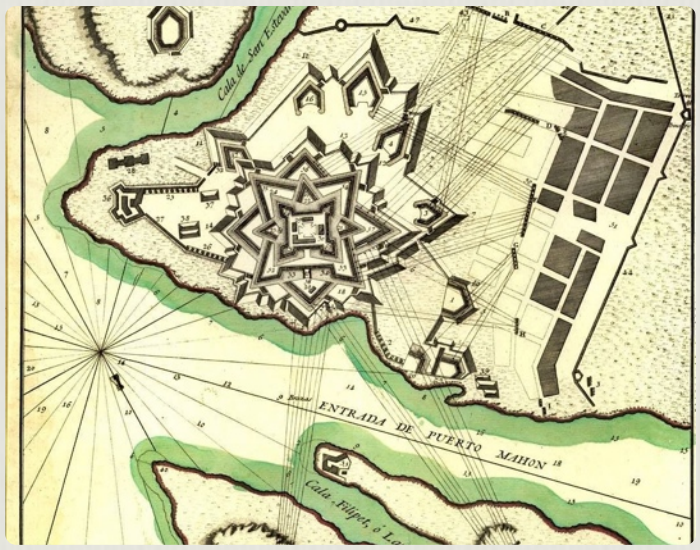


Port de Vilanova i la Geltrú[104].

així, quan Tarragona va ser alliberada el 1813, el port de Vilanova va anar perdent a poc a poc la seva importància, fins a retrocedir a la posició que tenia abans de la guerra. És de notar, també, l'escassa infraestructura del seu port, sense presència de dics de protecció. Malgrat tot, i com es comentarà més endavant, el moviment comercial del port va ser molt brillant.

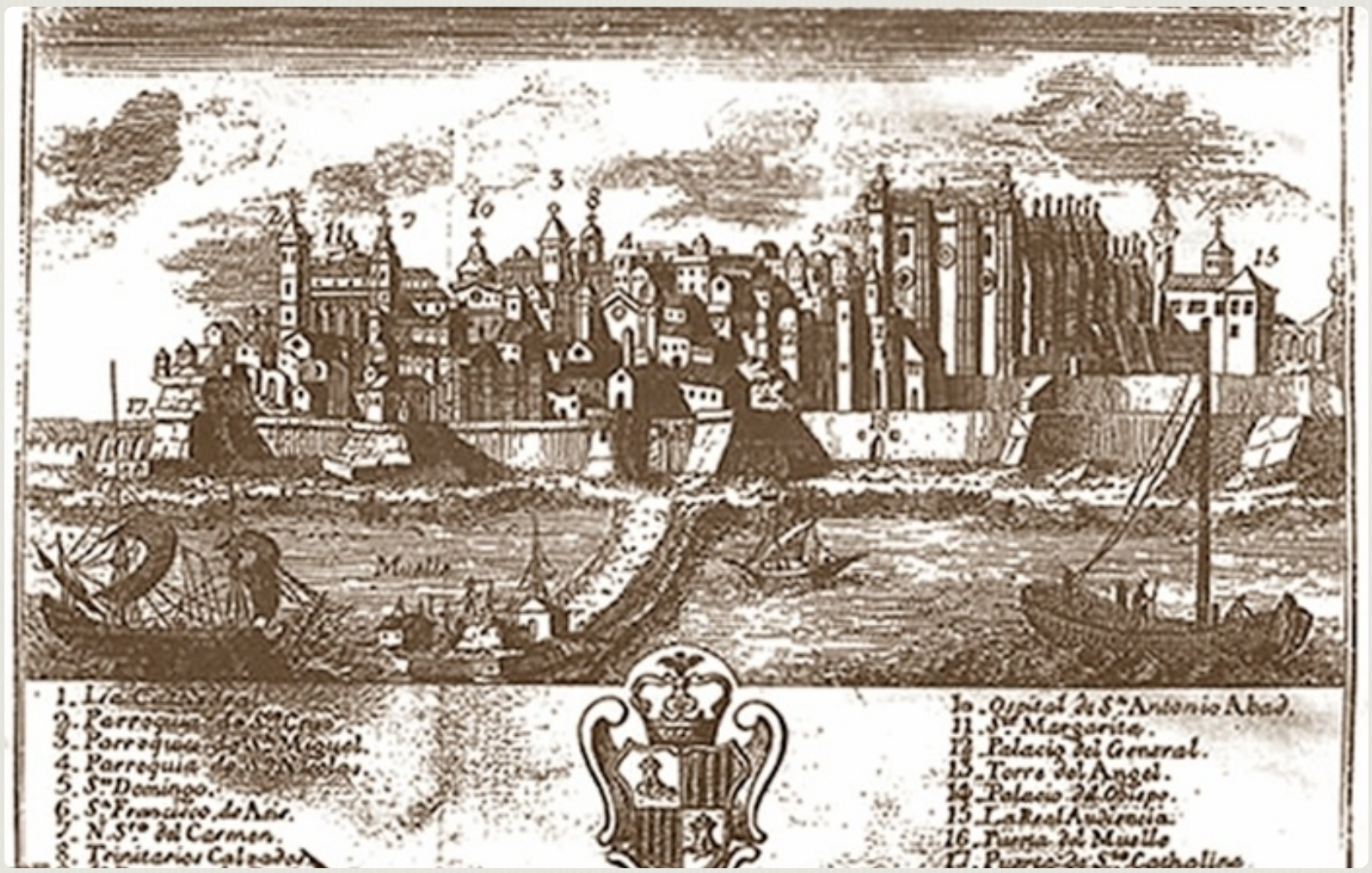
Sitges[105], i el seu port, formava part del corregiment de Tarragona. La ciutat era una subdelegació marítima i l'única sortida al mar de Vilafranca del Penedès. La població marinera de Sitges, l'any 1772, era el 31% del total del poble. La componien 49 patrons, 456 mariners, 5 calafats i un fuster de marina.

103. MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, M. A.: *La població de Vilanova i la Geltrú en el segle XVIII: estudi demogràfic*. Vilanova i la Geltrú, 1988.
104. RICART GIRALT, J.: *Guía marítima y comercial de los Puertos de la península ibérica*. Barcelona, 1896.
105. CARBONELL I GENER, J.: *Les Índies, horitzó nou: Sitges i la Carrera d'Amèrica*. Sitges,1984.



Port de Maó 1814.

No només eren els ports catalans qui fomentaven el tràfic mitjançant el cabotatge, el port de Maó, atesa la seva situació central en la Mediterrània occidental, va esdevenir, sobretot en el segle XIX, un port molt actiu i punt emissor i receptor de mercaderies per al comerç amb Amèrica[106]. Des de molt temps enrere, el port de Maó va ser utilitzat també com a base per a les flotes militars donada la seva configuració natural.



Gravat de Palomino (1779) que mostra la primera línia marítima recollit a *L'Atlante Español* amb la Porta dels Dracs a l'Almudaina, avui cegada pel pany de muralla. Font Pi Ferrer-Quadrado 545-546/Lionel Isaac, 139-140. Col·lecció Carles Blanes.

106. *Planos históricos del puerto de Mahón*. Palma, 1992.

Quelcom semblant es pot dir també de Mallorca, amb una àmplia història marinera. Els seus arsenals, drassanes, mestres d'aixa i calafats eren considerats com els capdavanters de la construcció, tant d'embarcacions com de vaixells d'altura. El comerç de mercaderies amb la península Ibèrica es limitava a garrofes, sal i cereals.

Un altre grup de ports amb què Tarragona mantenia contactes tant d'anada com de tornada eren els del regne de València. Allí es comerciava amb arròs, llimones, blat i mercaderies en general.

CAPÍTOL 8

ELS ARBITRIS COM A FONT DE FINANÇAMENT DEL PORT

Ja s'ha comentat anteriorment les fonts econòmiques que van ser emprades per a la millora i ampliació del port de Tarragona amb la concessió de diferents arbitris. Aquestes concessions, deixant de banda les recaptacions fetes per donacions particulars o d'estaments oficials i el lliurament de 20 títols nobiliaris de ciutadà honrat de Barcelona, es poden dividir en dos grans grups.

Un grup eren els arbitris que afectaven les mercaderies que entraven i sortien del port i que eren recaptats per la duana. L'altre grup engloba els impostos aplicats sobre els vaixells que utilitzaven el port per al tràfic tant en les costes mediterrànies i europees com amb les illes i costes de les Índies Occidentals.

Amb la finalitat de no incidir novament en les fonts d'informació sobre els arbitris que han servit com a base per a documentar l'activitat portuària i mercantil, cal informar que:

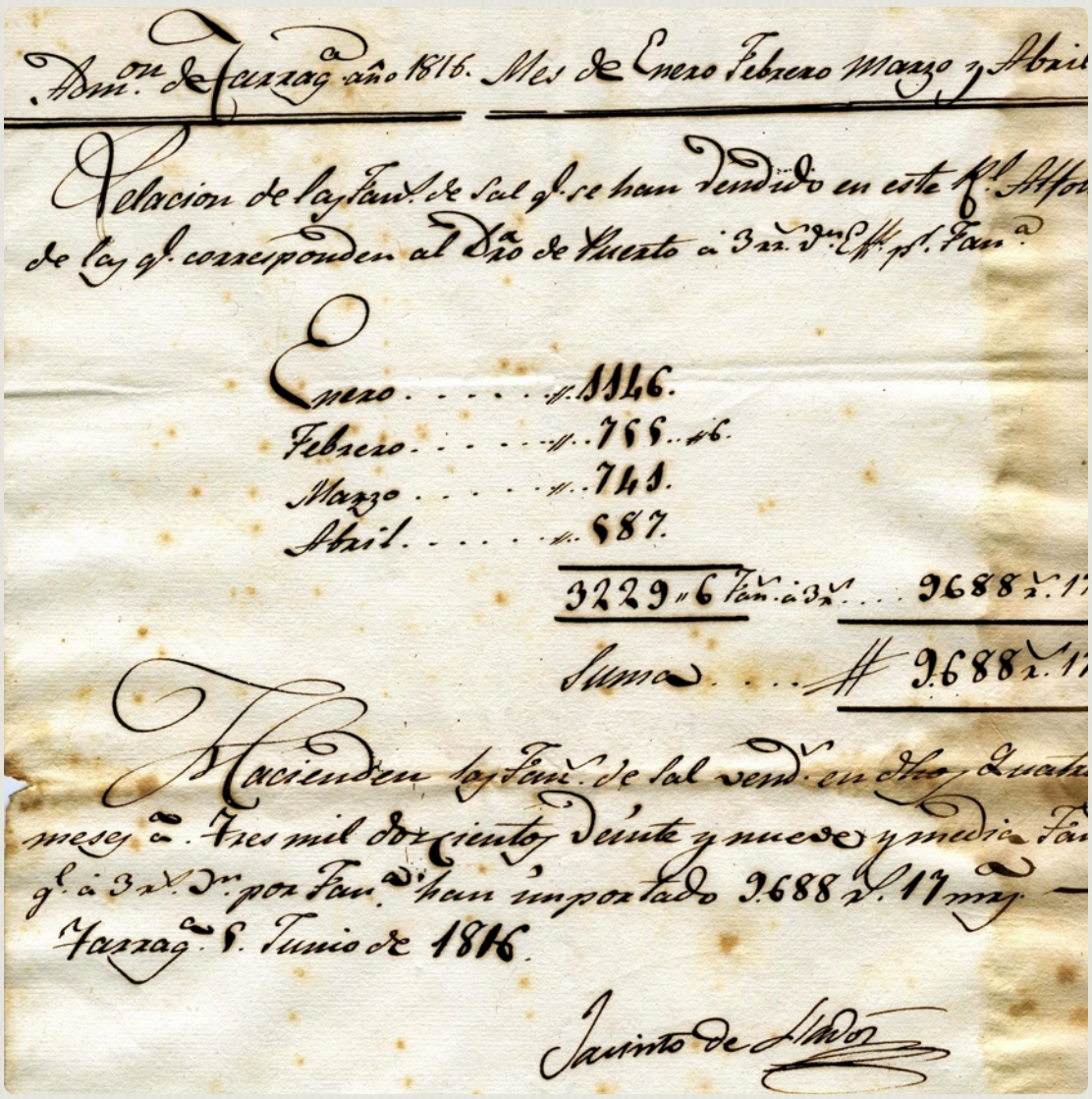
- les fonts citades resten a l'Arxiu del Port de Tarragona

- el grup de signatures que afecten els arbitris concedits sobre les mercaderies corresponen als números compresos entre el 125 i el 144, ambdós inclosos.

- el grup de signatures que afecten els impostos portuaris sobre els vaixells es troben entre el número 147 fins al 153, ambdós inclosos.

Malgrat que la concessió d'arbitris va ser aprovada el 25 d'agost de 1789, no es van posar en pràctica fins al segon semestre de 1790. Aquests mesos es van considerar, com deia l'escrit de concessió, com un període de valoració de l'abast que tindrien. La mateixa circular permetia el cobrament d'arbitris de la carn, el peix i la sal, no només de la ciutat sinó de la resta de ports assignats al corregiment de Tarragona.

Tot seguit es poden apreciar alguns escrits on es confirma l'acceptació i la gestió d'aquests cobraments fets en diferents ports.


Arbitri de sal. (APT- Sig. 126)

Arbitris recaptats sobre carn, sal i peix, d'acord amb la Reial cèdula de 21 de juny de 1790 per les obres del port de Tarragona.[107]

3 rals d'ardit per faneca de sal que s'ha venut a Tarragona

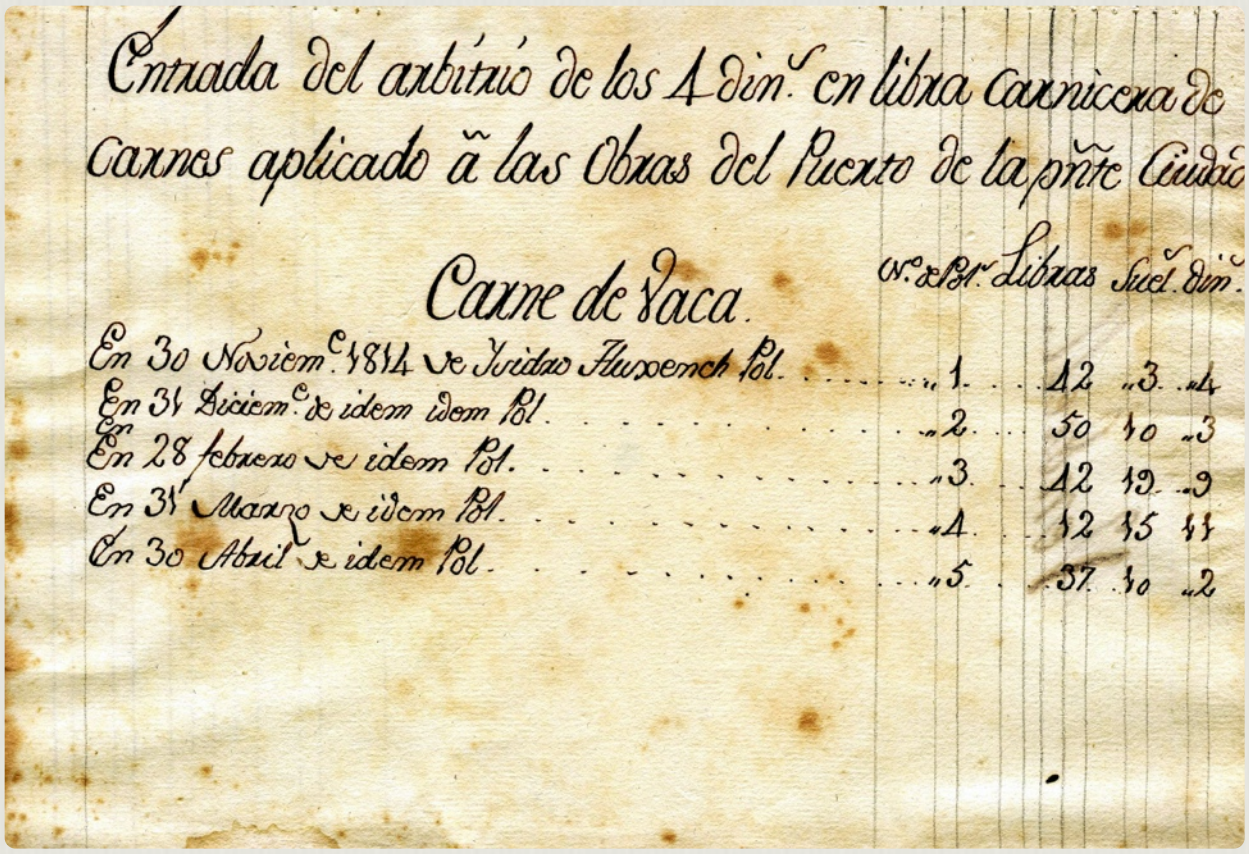
107. Fons Municipal de Tarragona. Sèrie Econòmica i Hisenda 1377-1850. Llibre de partides ingressades 1775-1850. núm. 244.

4 diners per lliura de carn de bou

4 diners per lliura de carn de porc

18 maravedisos per cada 10 rals d'ardit de valor de peix

Any	Lliures	Peix
1790	3.201	-
1791	5.932	2.076
1792	10.490	3.078
1793	8.469	2.100
1794	9.566	3.000
1795	9.597	3.098
1796	8.580	2.000
1797	9.522	2.200
1798	11.909	2.510
1799	10.956	2.800
1800	8.256	2.300
TOTAL	96.405	23.086


Entrada del arbitrio de los 4 din.s en libra carnicera de carnes aplicado ã las Obras del Puerto de la pñte Ciudad

Carne de Vaca.

	N.o de Pol.s	Libras	Suel.s	din.s
En 30 Noviem.e 1814 de Isidro Fluxench Pol.	1	42	3	4
En 31 Diciem.e de idem idem Pol.	2	50	10	3
En 28 febrero de idem Pol.	3	42	19	9
En 31 Marzo de idem Pol.	4	12	15	11
En 30 Abril de idem Pol.	5	37	10	2

Arbitris sobre la carn. (APT Sig. 146 - 1814)

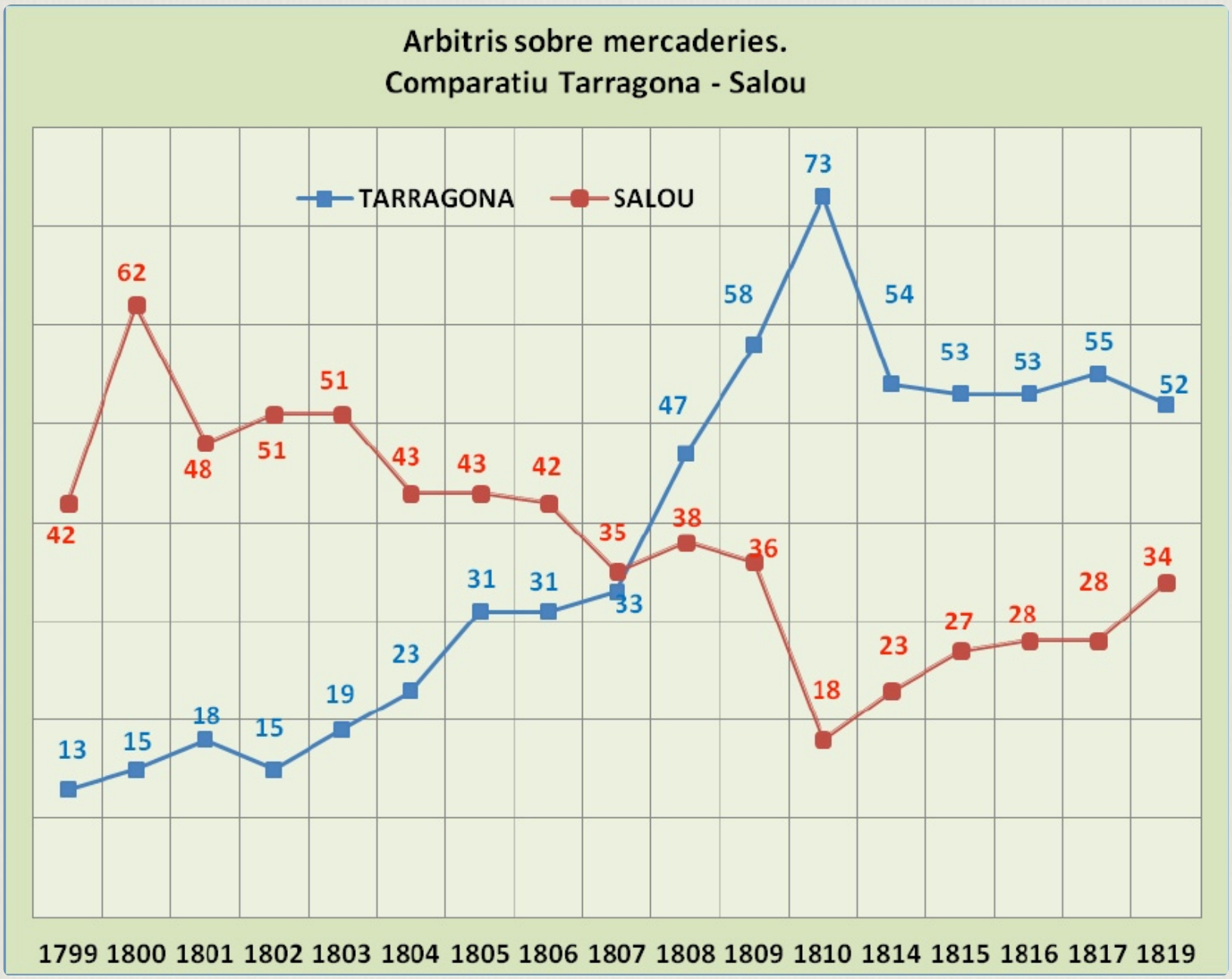
Els arbitris sobre mercaderies d'exportació i importació s'aplicaven en tots els ports del corregiment de Tarragona que incloïa, inicialment, els ports de Salou, Cambrils, Torredembarra, Vilanova i Sitges. Més endavant, i per la mateixa activitat mercantil, també hi van formar part el de Sant Salvador i el del Vendrell.

L'arbitri era de 9 maravedisos per cada 10 rals d'ardit del valor donat a la mercaderia que s'exportava; i 6 maravedisos per cada 10 rals d'ardit del valor donat als articles que s'importaven. En les signatures revisades, el tipus de moneda amb què es feien els pagaments i valoracions canviava, no en el valor real, sinó amb la variació de moneda de billó a la d'ardit.

El rebut de pagament d'aquests arbitris lliurat per la duana era obligat presentar-lo al capità del vaixell on s'havien d'embarcar les mercaderies. El rebut havia d'arxivar-se amb tota la documentació del vaixell.

Els arbitris recaptats en el període comprès entre 1799 i 1824 van ser 12.997.025 rals d'ardit en total.

Anteriorment s'ha fet patent la forta activitat comercial que practicava Reus mitjançant el port de Salou. Quan es va acceptar per tots els ports del corregiment l'obligatorietat de recollir l'import dels arbitris de les diverses duanes, inevitablement va néixer, també, un greuge comparatiu entre Tarragona i Salou. La diferència participativa era molt notable, sempre a favor de Salou. Lentament, però, aquests dos ports que sens dubte eren els que més tràfic tenien, i per tant els de major recaptació, van anar minvant les diferències. L'any 1807 ambdós ports van equilibrar les xifres i, des de llavors, el port de Tarragona va superar en activitat el de Salou, que per la seva banda va deixar de col·laborar en la recaptació el 1820, reservant-se els arbitris per al manteniment del seu mateix port.



APT i elaboració pròpia.

Els altres tipus d'arbitris, els destinats al manteniment dels serveis i millores del port, provenien de l'ús del mateix establiment. L'únic impost que es cobrava era el dret d'ancoratge que, d'acord amb la Reial ordre del 12 de juny de 1802, afectava a tots els ports del corregiment. L'import d'aquest dret era de 30 rals de billó per cada vaixell que ancorés al moll. Repercutia tant a les embarcacions nacionals com estrangeres. Fins a l'any 1816, en què es van modificar els tipus d'impostos, la quantitat recaptada gràcies a l'impost d'ancoratge fou:

Recaptació total:	75.414 rals
Recaptació del Port de Tarragona:	43.915 rals

Com a exemple de l'activitat portuària tenim que quan es va començar a recaptar l'impost, l'1 de setembre de 1802, fins que es canvia el 1816, el nombre total de vaixells que van pagar l'import d'ancoratge va ser de 1.801, dels quals 458 eren estrangers.[108]

El 17 d'agost de 1816, mitjançant una reial ordre, es van donar instruccions als recaptadors d'arbitris del port de Tarragona en el sentit que s'havien de modificar els arbitris existents i ampliar-los en els termes i qualificacions següents: els nous arbitris portuaris havien de ser pagats tant pels vaixells nacionals com pels estrangers en el moment de sortida dels ports, i afectaven tot el districte marítim de Tarragona, és a dir, des de Vilanova fins a Cambrils.

En concret, els nous arbitris eren els següents:

- Arbitri sobre tonatge. Era de 8 rals de billó per cada tona. Aquest impost es pagava una sola vegada, tant si es tenia un destí prefixat, com si s'arribava al port per qualsevol altre motiu. D'aquesta manera, si un vaixell sortia de Barcelona havent pagat els seus impostos i feia escala a Tarragona, no els havia de pagar per segona vegada.

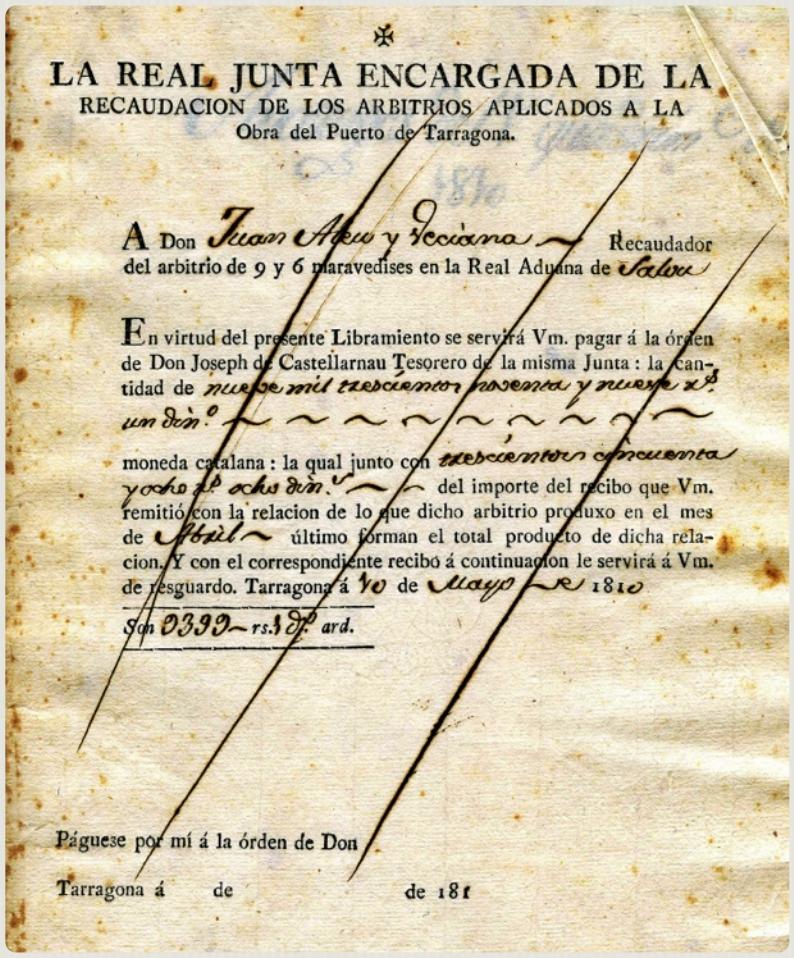
- Dret d'estacionament. Tots els vaixells, abans de sortir del port, havien de pagar els drets que corresponien mentre havien estat estacionats, independentment de si eren nacionals o estrangers.

Tipus de vaixell	Mensualment
Fragates	40 rals de billó
Bergantins, pollacres i paquebots	36 rals de billó
Goletes i altres vaixells de vela quadrada	20 rals de billó
Els vaixells espanyols de vela llatina pagaven els drets següents:	
entre 2 i 20 tones	2 rals de billó
de 20 tones en amunt	8 rals de billó

108. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 447.

Dret d'ancoratge o de sortida. Era un arbitri que havien de pagar tots els vaixells segons els seu tonatge i característiques de l'embarcació pel sol fet de sortir del port.

Tipus de vaixell	Mensualment
Fragates	80 rals de billó
Bergantins, goletes, paquebots, balandres i pollacres	60 rals de billó
Bombardes de 2 a 39 tones	8 rals de billó
Bombardes de més de 40 tones	12 rals de billó
Vaixells de vela llatina	12 rals de billó



LA REAL JUNTA ENCARGADA DE LA RECAUDACION DE LOS ARBITRIOS APLICADOS A LA Obra del Puerto de Tarragona.

A Don Juan Aleu y Veciana Recaudador del arbitrio de 9 y 6 maravedises en la Real Aduana de Salou

En virtud del presente Libramiento se servirá Vm. pagar á la órden de Don Joseph de Castellarnau Tesorero de la misma Junta: la cantidad de nueve mil trescientos noventa y nueve rs. un din.º moneda catalana: la qual junto con trescientos cincuenta y ocho rs. ocho din.s del importe del recibo que Vm. remitió con la relacion de lo que dicho arbitrio produxo en el mes de Abril último forman el total producto de dicha relacion. Y con el correspondiente recibo á continuacion le servirá á Vm. de resguardo. Tarragona á 10 de Mayo de 1810

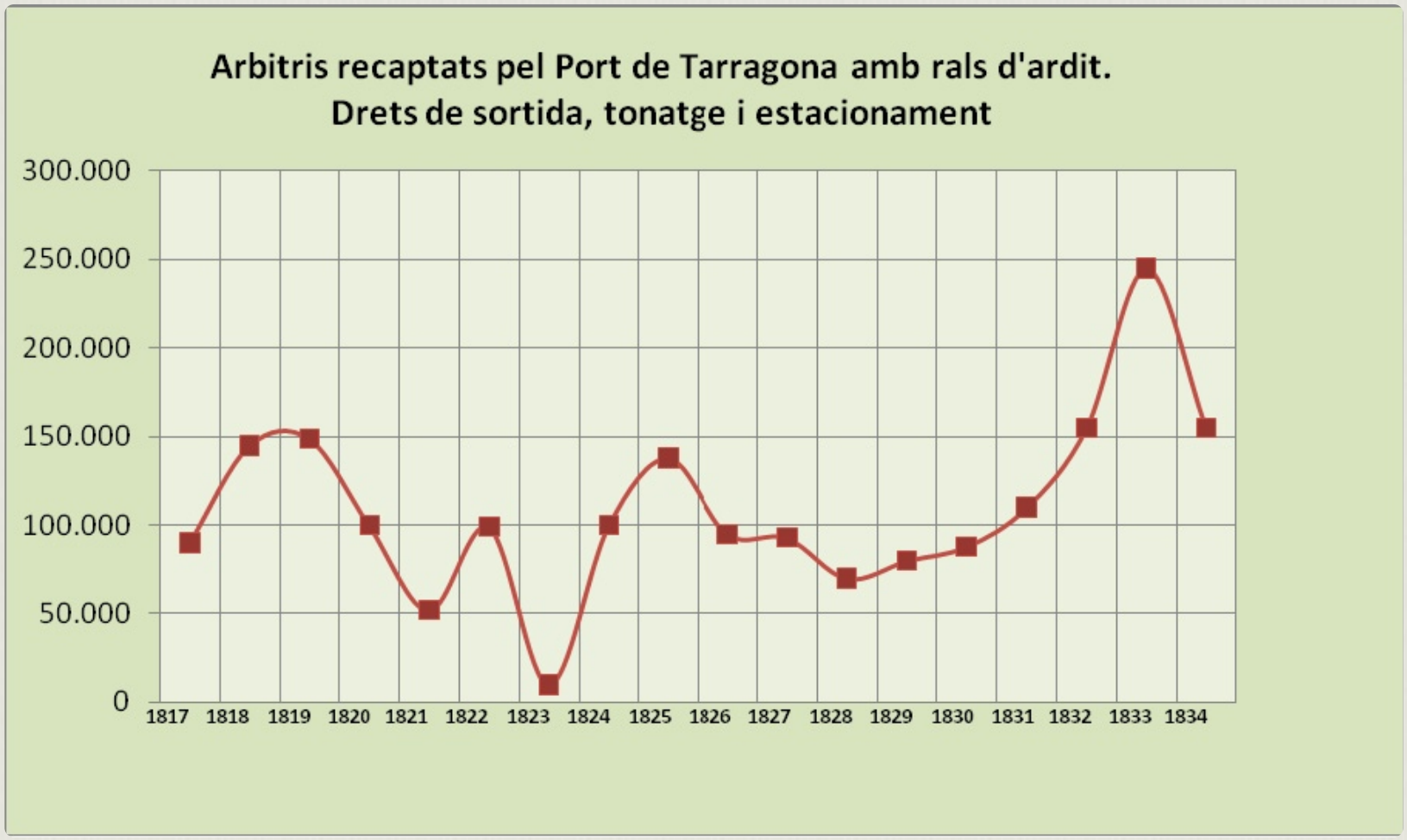
Son 9399 rs. 1 d.º ard.

Páguese por mí á la órden de Don

Tarragona á de de 181

Recaptació d'arbitris. (APT- JPOP, 147)

Amb la implantació d'aquests nous arbitris van augmentar sensiblement els ingressos destinats a la construcció del port de Tarragona. Cal tenir present que la ciutat encara sofria els estralls provocats per la Guerra del Francès, uns estralls que van ser un estímul per a tothom; tant per al comerç en general, com per l'activitat dels comerciants.



APT i elaboració pròpia.

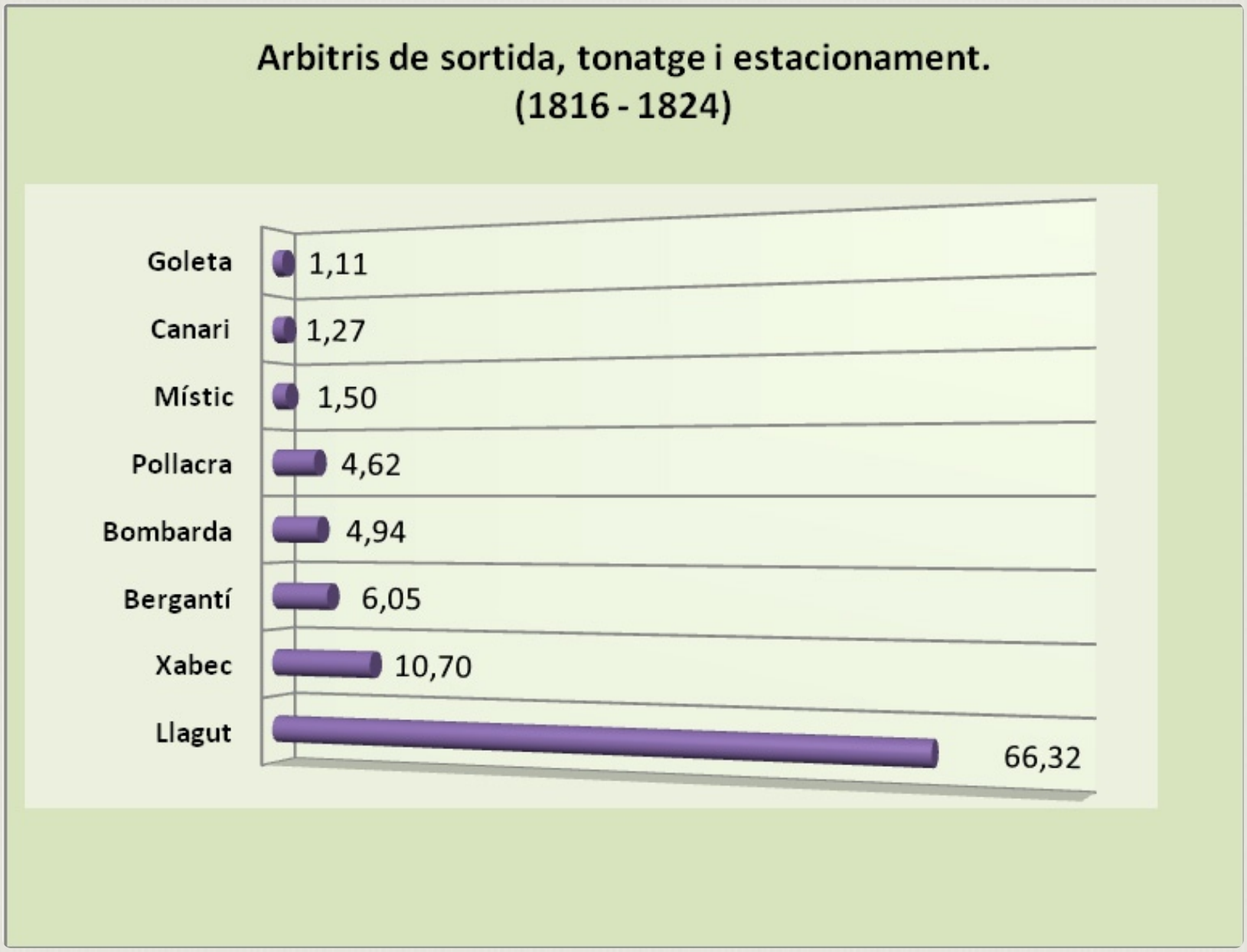
La corba del gràfic evidencia una primera fase en què els drets cobrats es mantenen entorn dels 150.000 rals. L'any 1820 es pot apreciar una forta davallada en els ingressos coincidint amb l'autorització que el port de Salou recaptés els arbitris que generava la seva activitat per al manteniment del seu mateix moll. Aquest declivi va durar tres anys, i després va emprendre una activitat creixent fins a l'any 1834.

Una dada orientativa del canvi sofert en el moviment portuari la dóna el comparatiu del nombre de vaixells que traficaven pel port. En l'estudi fet pel primer arbitri que afectava només al dret d'ancoratge, i que comprenia els anys 1802 fins al 1810, el nombre de vaixells que van pagar impostos eren 1.801; mentre que en el període 1817 a 1834 la xifra va ser de 24.869. De la mateixa manera, els ingressos per aquests nous impostos van arribar a la xifra de 1.990.032 rals de billó.

Les gràfiques anteriors s'han elaborat cobrint tot el temps que la Junta Protectora d'Obres del Port de Tarragona va funcionar com a tal, ja que el 17 de

maig de 1836 es va suprimir i el port va passar a ser dirigit pel Governador Civil, la Direcció General de Camins, Canals i Ports, i amb la col·laboració de la Diputació Provincial.

Pel que fa als vaixells que van quedar registrats en aquest últim període, i atesa l'elevada xifra, s'ha elaborat un gràfic de percentatges acumulats durant aquells anys.



Incidència dels vaixells, en percentatges. (APT i elaboració pròpia)

Una de les característiques evidents del port de Tarragona, que es repeteix de manera constant, és que la major part de l'activitat es realitzava amb vaixells petits i en trajectes curts.

PARTE OFICIAL

GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DEL REINO.

El Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de la Gobernacion del Reino con fecha 20 de Abril me comunica la Real órden que sigue:

Con motivo de los expedientes formados sobre las obras y juntas de los puertos de Tarragona, Alicante y Málaga, tuvo por conveniente S. M. que el Director general y Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos informaseu sobre si seria útil suprimir todas las Juntas protectoras ó directoras de Caminos y Puertos, cuyas atribuciones parecian incompatibles con el actual sistema administrativo, é indicasen al mismo tiempo de qué modo deberia combinarse la accion de los Gobernadores civiles y de la Direccion general de Caminos, Canales y Puertos, con la cooperacion de las Diputaciones, para asegurar el acierto en las empresas de esta especie ejecutadas con arbitrios ó fondos provinciales. Y en vista de su informe S. M. se ha servido resolver que se supriman desde luego las Juntas protectoras de las obras de los puertos de Alicante, Málaga y Tarragona que motivaron la expresada consulta, y que tanto estas como la de Barcelona ya suprimida anteriormente, y las que en adelante se supriman, sean reemplazadas por los Gobernadores civiles, Diputaciones provinciales y Direccion general de Caminos, con arreglo á las disposiciones siguientes:

1.ª Las Juntas protectoras de obras de caminos ó puertos costeadas con arbitrios ó fondos provinciales que hayan sido suprimidas ó en adelante se suprimieren, deberán ser reemplazadas en lo administrativo y económico por el Gobernador civil y la Diputacion provincial, y en lo facultativo por la Direccion general de Caminos, Canales y Puertos, y los Ingenieros de este ramo.

Butlletí Oficial de la Província de Tarragona, núm. 226, 17 de maig de 1836.

CAPÍTOL 9

LA SANITAT MARÍTIMA

La sanitat marítima estava obligada a efectuar dos tipus de control sanitari: el primer era el dels vaixells i mercaderies; i el segon, el de les persones, tant la tripulació com els passatgers. En aquella època es començava a tenir molta cura de les condicions higièniques de les persones i el seu entorn, ja que les epidèmies eren molt freqüents i provocaven una gran mortaldat. Els controls i la vigilància eren molt estrictes ja fos en l'interior de les ciutats com en aquelles circumstàncies en què les persones volien anar d'un poble a un altre. Per aquest control es disposava de les patents o butlletes de sanitat, gestionades per professionals sanitaris i on es deixava ben clar el lloc on havien demanat anar les persones o els vaixells. En aquest últim cas era obligatòria una relació no sols del capità o patró sinó també de tota la tripulació. D'aquesta manera s'intentaven controlar les persones portadores d'alguna malaltia contagiosa. Els carros, tartanes i vaixells que transportaven persones o mercaderies rebien el mateix tractament.

JUNTA DE SANIDAD DE TARRAGONA

Núm. de Boleta 267

GRATIS.

LA JUNTA PROVINCIAL DE SANIDAD DE TARRAGONA.

CERTIFICA: que en esta Ciudad y su puerto, por la Divina Misericordia, se disfruta de perfecta salud, observando al efecto las convenientes medidas de precaucion y demas higiénicas necesarias, y que el buque abajo expresado sale de este puerto con las condiciones siguientes acreditadas debidamente.

Clase del buque. . . Laud
Nombre del mismo. . Carmen
Bandera. . . . . Española
Toneladas. 8
Destino. . . . . Salou
Nombre del patron. . José Tabé
Tripulacion en todos. cinco
Cargo. . . . . lastre
Pasageros. . . . . —

Por tanto; y para que conste espide la presente en Tarragona á 10 de Agosto de 1865

El Capitan del puerto,

El Secretario,

Núm. de salida 1704

Certificació sanitat Tarragona 10 agost 1865. (AMV)

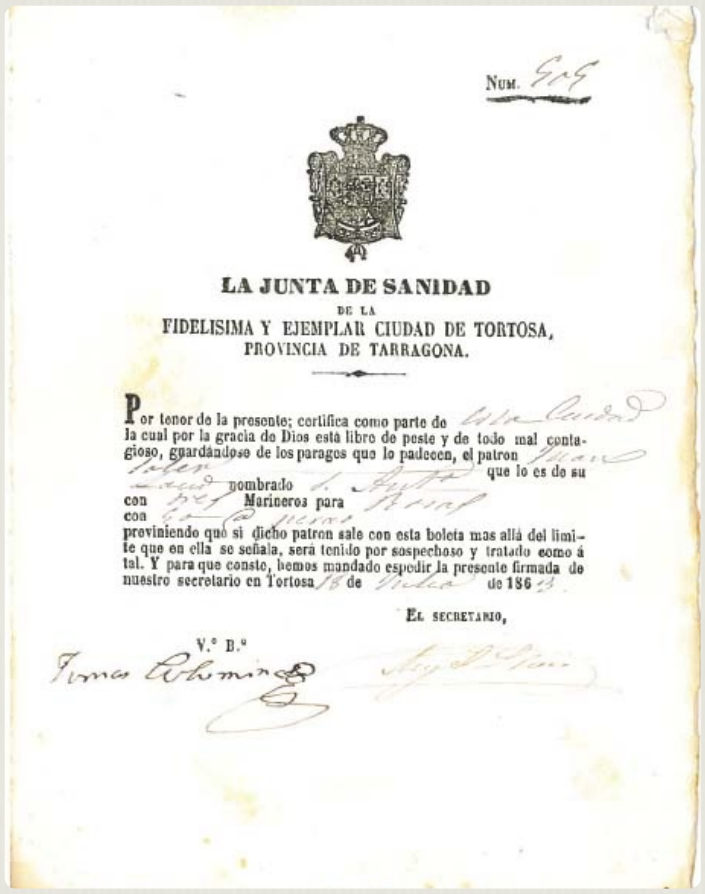
Les ciutats emmurallades mantenien controls militars a les seves portes per fer treball preventiu requerint la patent de sanitat personal per tal de poder entrar o sortir. D'altres vegades es marcaven uns horaris per regular el tancament de portes al vespre i l'obertura l'endemà al matí. En els pobles més petits també s'hi feien aquests tipus de controls.

El lloc establert on es feia el control de persones que volien entrar o sortir de la ciutat s'anomenava llatzeret, que era un conjunt d'edificis on es verificaven les patents sanitàries i es vigilava la salut de les persones. Els llatzerets se situaven a qualsevol lloc fronterer com un camí, carretera o pont, així com també era obligatori tenir-ne de propers als ports. Així doncs, es considerava llatzeret a tot aquell edifici sanitari, ja fos en les proximitats de les poblacions o bé dels ports, destinat al control mèdic de les persones, objectes i mercaderies sospitoses d'estar contaminades.

Quan existia una sospita fonamentada sobre un possible contagi, el mètode emprat per a la supervisió consistia a aïllar tant a les persones com a les mercaderies durant un mínim de quaranta dies, l'anomenada quarantena.

Les mercaderies procedents d'un port contaminat eren d'obligada fumigació, però es destruïen immediatament, si es constatava que estaven en mal estat.

L'edifici de Sanitat del port de Tarragona es va construir entre 1802 i 1804, i estava situat en l'angle format pel moll de Llevant i la platja de la Marina. S'hi realitzaven feines burocràtiques de control i assistència a malalties comunes



Num. 605

LA JUNTA DE SANIDAD
DE LA
FIDELISIMA Y EJEMPLAR CIUDAD DE TORTOSA,
PROVINCIA DE TARRAGONA.

Por tenor de la presente; certifica como patrón de la cual por la gracia de Dios está libre de peste y de todo mal contagioso, guardándose de los parages que lo padecen, el patron que lo es de su nombrado con Marineros para con proviniendo que si dicho patron sale con esta boleta mas allá del limite que en ella se señala, será tenido por sospechoso y tratado como á tal. Y para que conste, hemos mandado espedir la presente firmada de nuestro secretario en Tortosa de de 186

El secretario,

V.° B.°

Certificació sanitat Tortosa 18 juliol 1863. (AMV)

dels treballadors del moll i dels mariners de la ciutat, i dels mariners que arribaven al port procedents d'altres indrets.

Edifici de Sanitat del port de Tarragona. (APT)

El mateix Joan Smith va creure convenient que un port freqüentat per embarcacions de procedències diverses, era necessària l'edificació d'uns pavellons per a realitzar-hi les quarantenes de les mercaderies, tripulacions i viatgers. Era molt important que l'edifici estigués pròxim al port i a la vegada aïllat de qualsevol nucli urbà, tant de la mateixa ciutat com de qualsevol barri.

D'aquesta manera es va construir ben aviat el llatzeret, allunyat de les persones i extramurs de la ciutat. Estava construït mirant cap a la platja, i estava protegit per darrere per les muralles del baluard i la porta de Sant Carles. Els criteris amb què es va crear l'edifici del Llatzeret del port de Tarragona tenien com a base les necessitats i exigències sanitàries que s'han descrit:

"La observación sanitaria de las embarcaciones se hace en el extremo del muelle con comodidad y exactitud, y en la playa al exterior del extremo de la población hay una casa para expurgo de efectos contumaces y observación de personas con las correspondientes seguridades."[109]

109. Bellido, S.: *Memoria de la Junta 1871-1883. Resumen histórico*. Tarragona, 1803.

En el plànol següent, de l'any 1827, es pot veure el Llatzeret dibuixat a l'extrem esquerre de la platja, abans del fortí del Francolí. El fortí tenia funcions defensives i en el seu moment va estar unit al baluard de Sant Carles.

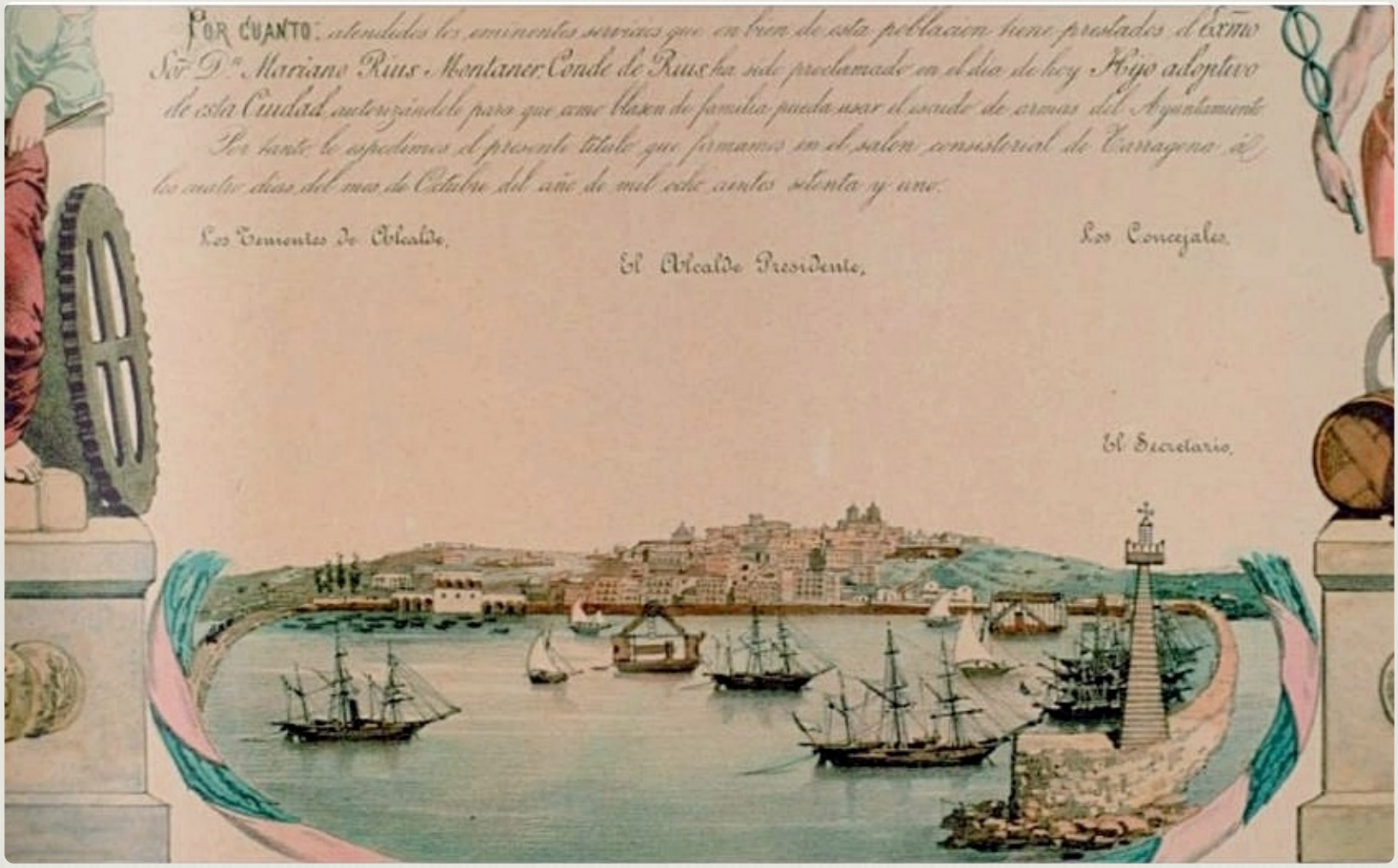
Plànol del Port de Tarragona, 1827. (APT)

L'edifici estava format per un conjunt de quatre dependències adossades a la cortina de la muralla que separava el mar de la ciutat baixa, rodejat de jardins i arbres, un petit varador i platja acotada.

La primera de les quatre dependències era la més gran i tenia dues plantes i una terrassa en forma de galeria amb arcs. La planta baixa estava destinada al responsable de l'establiment i el primer pis era usat com a habitatge de la família. Ambdues plantes es comunicaven a través d'una escala de servei exclusiva per a ells. El terrat cobert no tenia cap distribució, i a la façana hi havia cinc finestrals semicirculars que el convertien en un espai molt airejat. Adossada a la primera dependència, hi havia una edificació de només planta baixa amb diferents departaments destinats a infermeria, tallers i magatzems. A l'altre costat de l'edifici principal n'hi havia un altre que consistia simplement en un cobert de 216 m² que servia per airejar les mercaderies contaminades. Finalment hi havia una petita edificació que era l'habitacle del conserge o mosso de servei.

Plànol del Llatzeret del port de Tarragona[110].

110. Ballester Baiges, L. "El llatzeret del port de Tarragona". A: *Rev. KessE*, núm. 38, juny de 2005. p.25



Diploma nomenant fill adoptiu de Tarragona a l'Excm. Comte de Rius[111]. (MHT)

Ja s'ha comentat l'activitat comercial del port de Tarragona, sobretot el gran enrenou que van provocar els intercanvis comercials amb Amèrica i la resta de ports de l'Atlàntic. Si es pensa en les activitats corsàries i el tràfic de negres en condicions precàries, es pot veure clarament la possible font de contaminació de mercaderies, aigua i persones, amb el contagi conseqüent de malalties infeccioses.

Des de sempre, la higiene a bord de les naus havia estat desastrosa. La vida dels mariners es podria definir com a promíscua i la seva alimentació era poc o gens equilibrada, fins i tot deteriorada. La humitat, la putrefacció de l'aigua, la impossibilitat de mantenir els aliments frescos... comportaven uns grans riscos de malalties i mort.

A més, la falta d'una bona ventilació dins dels espais dels vaixells afavoria l'aparició d'epidèmies. Els espais reservats a la tripulació estaven plens d'objectes, efectes personals, peces d'artilleria i altres materials que no podien ser

111. El Llatzeret és l'edificació blanca amb galeries d'arcades a l'esquerra de la figura, a ras de platja, envoltat de petits vaixells de pesca.

emmagatzemats en cap altre lloc per manca d'espai. Tampoc era estrany veure una gran quantitat d'animals ocupant les cobertes de les embarcacions. Per tal de contrarestar el mal ambient, no es trobava cap altra solució que compensar-ho amb un augment del consum de cervesa, sidra o vi i, més endavant, amb alcohols d'alta graduació com el rom.

A principis del segle XVIII, a l'Europa central es van crear escoles d'estudis sanitaris. Si bé és cert que es van poder superar algunes malalties com l'escorbut fent beure als mariners suc de llimona, els cirurgians que sortien de les escoles eren incapaços de sufocar una epidèmia en alta mar, i fins i tot, de vegades, no podien ni en terra ferma.

Es va proposar, també, de fer bullir la roba dels mariners per tal d'eliminar paràsits com les puces i molt especialment polls, que podien transmetre el tifus exantemàtic. Finalment es van intentar millorar les condicions de ventilació, especialment de les bodegues, amb una espècie de manxa.

De les mesures preses per combatre les malalties, només se n'ha parlat sobre els vaixells, la tripulació i els passatgers, que eren fortament controlats pensant en els perills que es podien presentar en un viatge d'aquellas envergadura. Tot i així, no s'ha d'oblidar que la majoria de productes i mercaderies que es transportaven havien estat prèviament emmagatzemades en llocs dels quals no se'n sabien les condicions higièniques ni el temps que hi havien passat. Així doncs, tot i la rigorosa vigilància a què estaven sotmeses en el moment de l'embarcament, s'ha de pensar que possiblement les rates, que després habitaven els vaixells, procedien dels fardells dels magatzems dels proveïdors. Les rates, a més de ser portadores de malalties mortals, rosegaven tot el que trobaven: cordes, cuir, mercaderies i fins i tot els mateixos queviures de la tripulació, per la qual cosa eren un gran enemic dels mariners.

CAPÍTOL 10

PATENT PERSONAL - FIDEJUSSIÓ

L'entrada en vigor la llei de lliure mercat amb Amèrica, res va canviar en línies generals referents a les exigències de documents demanats per l'estat per a poder comerciar amb mercaderies o per viatjar per motius justificats.

"... y entonces se practicarán la Revista acostumbrada de la Tripulación, cargadores y Pasajeros, a fin de que no vayan Polizones, ni se embarque persona alguna sin licencia despachada por la Vía Reservada de Indias, del Consejo Supremo, o de la Real Audiencia de Contratación de Cádiz."[112]

Les persones interessades a anar a les illes del Carib o als ports de Terra Ferma havien de sol·licitar, primer, un permís del Reial Consell d'Índies fent constar el port de destinació i els motius. Tot seguit calia redactar una escriptura davant un notari de Marina en la qual quedava constància del país on es volia anar, els motius i el nom del vaixell amb què es pretenia fer el trajecte.[113]

Hi havia dues clàusules importants, una de les quals era la que corresponia al temps de validesa de l'autorització. Si s'anava a Amèrica del Nord, el permís caducava al cap de quatre anys i, si s'anava a Amèrica del Sud, la caducitat era de sis anys. En ambdós casos s'havia de presentar una caució o precaució econòmica, habitualment era de 500 ducats de billó, i, per major seguretat, presentar un fiador que avalés el titular de la patent si no retornava a la Península en les dates pactades. Tot això es presentava al comandant militar de marina de la ciutat d'embarcament, amb la promesa de intentar complir el pacte establert.

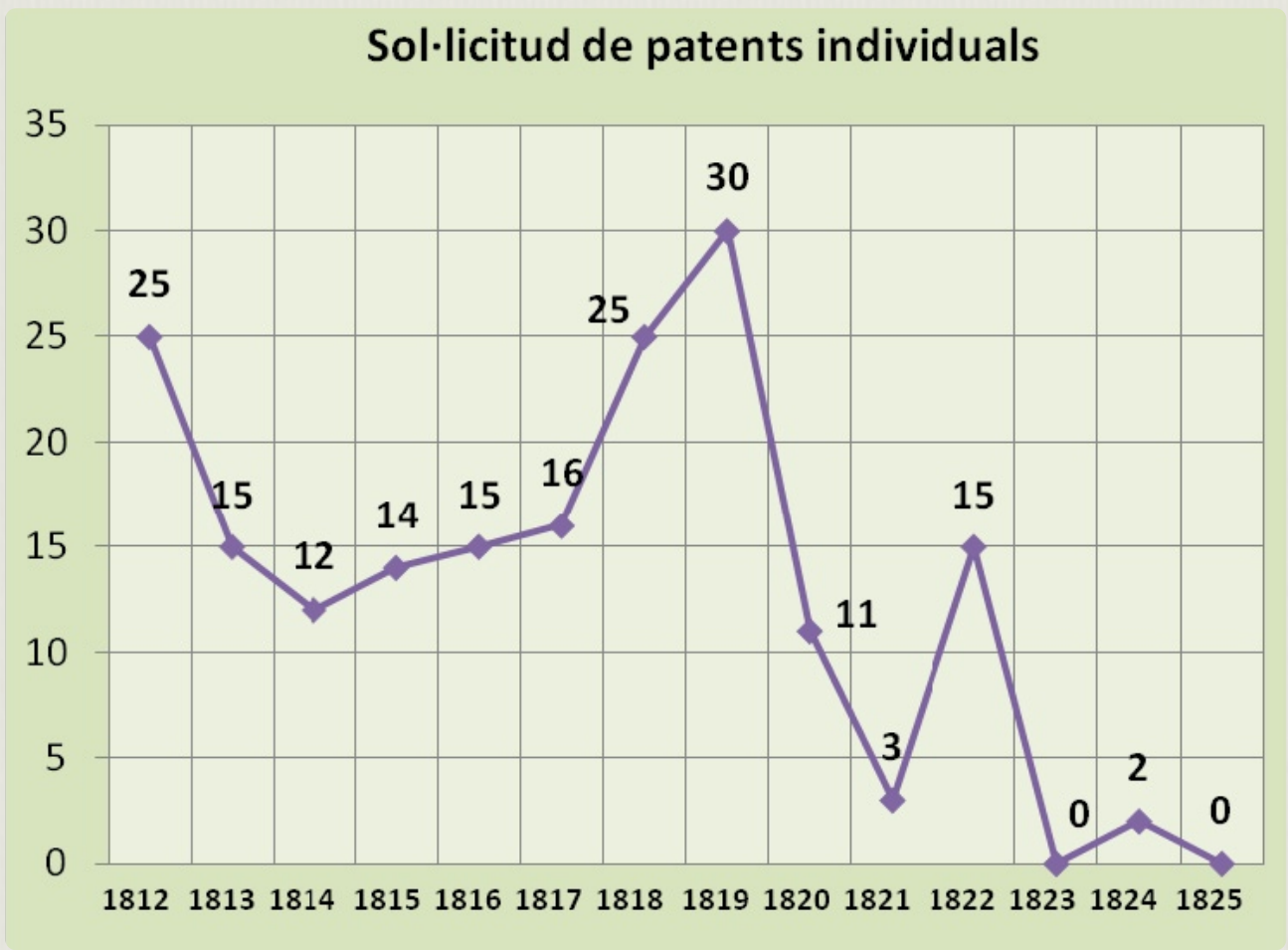
La segona clàusula era la de disposar de l'autorització familiar; si el sol·licitant era casat, ho firmava l'esposa, i si era solter, ho feien els pares. Un exemple és la següent escriptura:

112. *Reglamento para Libre comercio*, 12 octubre 1778, article 10è.
113. Veg. Apèndix documental núm. 10.

"Juan Odena del comercio de Tarragona ha dicho que respecto de que S.M. en el art. 53 de su Orden en forma de Reglamento para el comercio libre de España e Indias expedido el 12 Oct. 1778, manda entre otras cosas que los Españoles que quieran pasar para las Américas para su negocio y comercio obtengan y manifiesten el permiso de sus padres si son solteros y si casados de sus consortes y deseando mi hijo José Odena y Borrás soltero de 14 años cumplidos, pasar a la ciudad de La Habana, para empezar la carrera mercantil.

Trabajará en la casa de Comercio que D. Juan Tremur y Casals estableció en aquella capital, por lo que da y concede al referido hijo de José su correspondiente permiso y beneplácito para que pueda transferirse a dicho puerto y permanezca allí el tiempo que convenga. Solicita patente individual."[114]

En el període de 1812 a 1825 el nombre de patents individuals per trasllats a les Índies Occidentals va ser de 183 persones. En la gràfica es pot apreciar una bona predisposició a l'emigració que després es va veure minvada pel començament de la Guerra del Francès i que, a partir de 1815, es va transformar en una corba ascendent fins al 1819.



AHT i elaboració pròpia.

114. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 884, gener 1829, p. 8-9.

Els països on anaven destinats no eren gaire diferents dels que habitualment empraven els vaixells que comerciaven amb Amèrica: el 80% de les persones anaven a Cuba, el 9% a Puerto Rico, el 2% a Mèxic, un altre 2% a l'Uruguai i el 7% restant es dirigia a altres ports.

Pel que fa als motius que feien constar en les escriptures per desplaçar-se a les illes i costes d'Amèrica eren relacions familiars, de negocis, i d'altres com:

- Instal·lar o regentar negocis, o dedicar-se al comerç.
- Reunir-se amb un nebot, germà, pare, cunyat, etc.
- Recollir interessos pertanyents al pare.
- Recollir interessos de la casa i comerç familiar.
- Encarregar-se dels béns de la sogra.
- Formar part d'una societat amb el germà.
- Aprendre el comerç amb Amèrica.

Els motius principals de les sol·licituds de passaport a Amèrica eren, doncs, el comerç i les qüestions econòmiques. A continuació es pot llegir un altre exemple:

"Joaquín Olivella teniendo permiso para La Habana con el fin de recaudar y hacerse cargo de varios intereses pertenecientes a su hermana Mariana Soler viuda de Pablo Soler cirujano de la Armada, solicita pasaporte y acepta la caución de 500 ducados."[115]

De vegades, a les tripulacions hi havia un personatge anomenat sobrecàrrec que era una mena de mandatari que exercia funcions administratives a bord, a qui se li havia confiat, ja fos per part del navilier o dels carregadors, la gestió de les càrregues. Ell mateix també podia sol·licitar aquesta responsabilitat considerant l'important carregament que podia haver fet per compte propi.

"D. Antonio Arche de San Feliu por ante mi Escribano dixo:

Que mediante habérsele concedido permiso para pasar a La Habana en bergantín "Nª Sª del Carmen" al mando de Miguel Moné en la clase de Sobrecargo por haber embarcado a cuenta propia en dicho buque por valor de más de 55.000 reales de vellón y que respeto a que según lo dispuesto por S.M. en su Real Orden o Reglamento para el Comercio de España, dentro de cuatro años si pasan a América septentrional y seis para la Meridional bajo la pena de 500 ducados de

115. *Ibidem*. Sig. 879, 15 maig 1813, p. 179.

vellón. Por tanto queriendo cumplir lo mandado en dicha Real disposición y a fin de que no le impida el referido viaje, libre y espontáneamente conviene y promete,

Al Sr. Comandante militar de marina de esta provincia y a otros..... que dentro de cuatro años se restituirá a España bajo pena dicha como relación de principal y fiador a Pablo Sauri del comercio de la ciudad.....”[116]

No es pot afirmar amb exactitud les quantitats que havien de pagar els viatgers per a fer el trajecte cap a Amèrica. Les xifres estudiades són poques, i no permeten adoptar un criteri sobre el preu. D'altra banda, però, sí que es poden definir dues categories de viatgers, una per als rics i l'altra de categoria menor.

Els més rics tenien cabines, anomenades “còmodes”, a popa del vaixell de comerç o bé embarcaven directament als vaixells militars que, entre altres coses, podien oferir més seguretat. Els de categoria menor sovint viatjaven a les cabines de proa, que normalment es compartien amb altres viatgers.

“La fragata Carlota, con el capitán Narciso Deulofeu, saldrá para Cádiz el 15-Enero-1817: admite flete con buenos precios y tiene comodidades para los pasajeros.”[117]

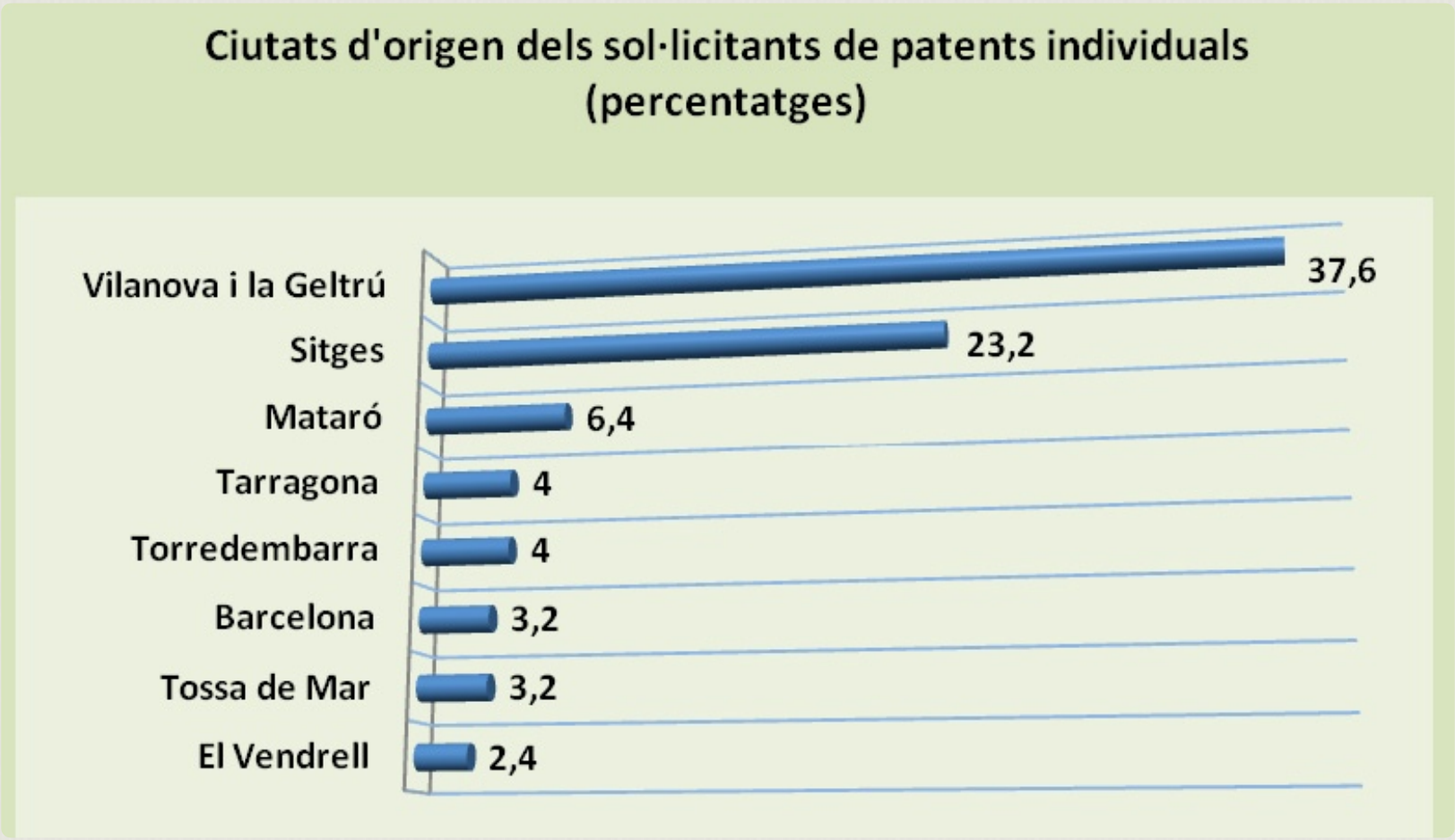
La tripulació feia tres àpats[118] que servien els patges; habitualment es desdejunava a les vuit, es dinava a les onze i se sopava abans de la posta de sol. A les quatre del matí es preparava el cafè per a la tripulació, la gent de popa i la de proa. Aquests últims viatgers de categoria menor prenien el cafè en un pot de petricó i, tot i ser cafè de tercera colada fet amb les escorrialles del cafè de popa, hi sucaven un parell de galetes.

El menú pels passatgers era semblant al de la tripulació. El dinar era quasi sempre escudella amb arròs i fideus, i carn d'olla amb *tasajos*, carn de bou salada, patates, cebes, fesols i cigrons. Pel que fa al sopar, era un plat de fesols i ceba bullida amanit amb oli i vinagre, i un tros poc cuit de bacallà o peixopalo, que era un peix semblant al bacallà, amb patates. A vegades, fins i tot se servia una mica de rom o conyac.

116. Ibidem. Sig. 880, 21 octubre 1814, p. 280.
117. Diario de Barcelona, 4 gener 1817.
118. ROIG, E.: La Marina catalana del vuitcents. Barcelona, 1929.

En moltes escriptures no consta el poble de residència de l'interessat que es desplaçava a Amèrica. Durant el període de temps estudiat només s'han trobat quatre persones que s'especifiqui que fossin residents de Tarragona. Tot seguit es relacionen els seus noms:

- Carlos Bové, comerciant de Tarragona amb destinació a l'Havana (Sig. 880, p. 241).
- Juan Odena, comerciant de Tarragona amb destinació a l'Havana (Sig. 884, p. 8).
- Jacinto Garriga, sobrecàrrec de Tarragona amb destinació a Puerto Rico (Sig. 879, p. 211).
- José Remigio Blay, de Tarragona amb destinació a Río de Janeiro (Sig. 884, p.25).



AHT i elaboració pròpia.

La gràfica evidencia la forta diferència existent entre Vilanova i Sitges i la resta de ciutats. Tenint en compte, també, que la gràfica només es refereix al notari de Marina de Tarragona en el primer quart del segle XIX, ben segur que la preponderància de Vilanova i Sitges també estaria present en notaries d'altres ciutats com Barcelona. Aquesta incidència també explica la repercussió que va tenir sobre aquelles ciutats l'existència d'indians, no sols en la imatge que ha

perdurat de les seves cases, veritables mansions que fan goig de veure, sinó que també van aportar una injecció de vitalitat econòmica.

No s'han citat alguns viatgers procedents d'altres ciutats com Vila-seca, Reus o Cambrils, ja que només era una sola persona.

CAPÍTOL 11

ESCRIPTURES DE CONTRACTA DE TRIPULACIÓ

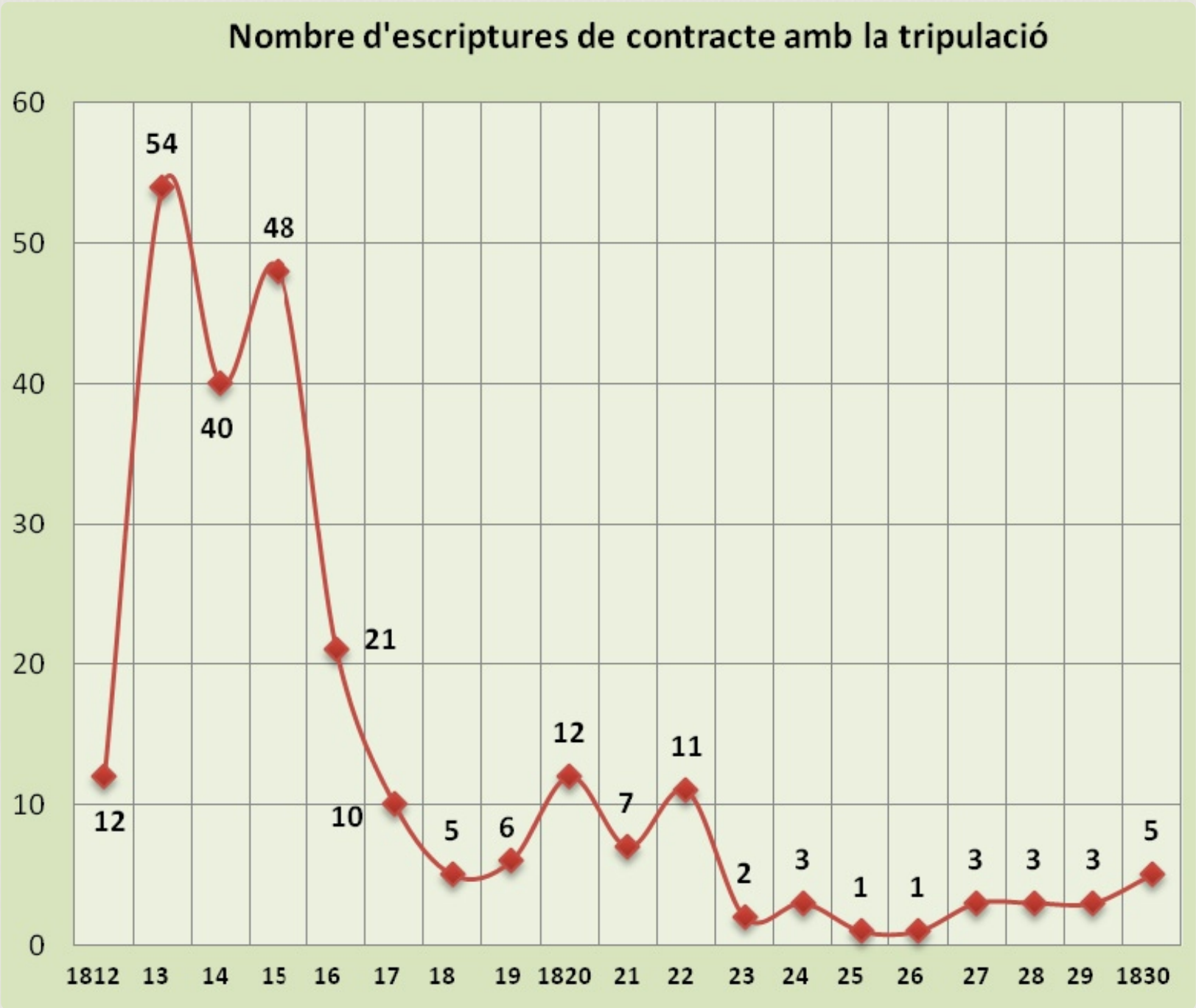
Quan el capità tenia tota la documentació en ordre i només quedava completar la càrrega de les mercaderies, es redactava el contracte de la tripulació davant de notari. En cas que la sol·licitud fos per cors i mercaderies, és a dir, quan el vaixell anava armat, els contractes tenien un caire més bèl·lic pensant sempre en la possible confrontació amb una altra embarcació corsària o pirata.

"Que mediante el buque va armado en Corso y Mercancías y en su navegación se encontrase con algún corsario o pirata, están los marineros obligados a batirse con todo valor y esmero, teniendo la correspondiente subordinación que se requiere en estos casos para ser castigados con las penas que imponen las ordenanzas. Que para evitar confusiones que en estas cosas suelen suceder por falta de arreglo, se formará un plan de combate colocando cada uno en su respectivo lugar, estando aquí sujeto y obediente al mando del oficial que le corresponde cuyo Capitán mandará "Clavar escotillas" a fin que nadie sea agachado y todos operen con el mayor valor. Para evitar todo encuentro de buques se deberá hacer "Tope" diariamente y a las noches "Serviola" de estribor y babor, vigilando en ambos con el mayor cuidado y llegando a los "Cruceros" se harán las descubiertas de mañana y tarde en los Palos."[119]

Quan el vaixell portava patent de lliure comerç sense estar armat en cors, les condicions del contracte eren bastant semblants. Lògicament, aquelles activitats lligades a la defensa del vaixell i a la vigilància descrites més amunt no constaven en el contracte.[120] Una dada que crida l'atenció és que el nombre més elevat de

119. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 880, 15 octubre 1815, p. 254.
120. Veg. Apèndix documental núm. 11.

contractes escripturats coincideix amb els anys en què Tarragona estava sofrint la invasió de l'exèrcit francès.



AHT i elaboració pròpia.

En aquest tipus de contractes cal diferenciar si els continguts referenciaven la navegació catalana o la carrera d'Amèrica. La diferència més important entre tots dos tipus de contracte estava en el concepte que uns i altres tenien del viatge. Els de la carrera d'Amèrica, que eren utilitzats per la majoria dels vaixells no catalans, es basaven a assignar un salari a cada membre de la tripulació, generalment una xifra mensual des del dia de sortida fins al de tornada; en canvi, la visió catalana del viatge feia més participativa a la tripulació. Especificant, es podria parlar de

diversos casos en la forma de distribuir els salaris: de vegades es donava una part de la paga abans de la sortida, després d'haver firmat el contracte, i no es tornaven a donar diners fins a l'arribada al port de destinació, on el capità carregava de nou l'embarcació i finalitzava de pagar a la tripulació una vegada arribats a port; en altres casos, quan arribaven a Amèrica la tripulació només rebia una petita part del salari per evitar que es gastessin els diners o que desertessin quedant-se a Amèrica, i la resta de diners es repartien en finalitzar el viatge "a la part", és a dir, una part pel vaixell i armador, si era el cas, i la resta entre el capità i la tripulació segons les diferents categories.

Tot i ser més habituals els contractes referenciant la navegació catalana, també eren freqüents els contractes a l'estil de la carrera d'Amèrica o de Cadis o Santander, on des del punt de vista econòmic es cobrava un preu mensual tant d'anada com de tornada. Tot i això, es poden trobar escriptures en què es fan variacions:

"Es convenido que el 2º capitán, el piloto José Mangue, el 2º piloto Sebastián Cortadas y el tercer piloto Juan Bautista Flaquer van en contrata separada con el propietario del buque. El contramaestre, el guarda, segundo piloto, cocinero, dispensero y condestable cobrarán 2 pesos fuertes mensuales. Los grumetes 6 pesos fuertes y los pajes, gratis, no obstante se gratificarán de acuerdo con los servicios y comportamiento a la fin de la travesía por el capitán."[121]

El menjar de la tripulació a l'estil de Navegació Catalana tenia freqüentment algunes connotacions anecdòtiques. Per exemple, es deia que es donaria la ració *"dándoles el debido respeto que merecen"*. Altres vegades es feia notòria la qualificació del pilot *"comerá en la mesa del capitán de lo mismo que él comerá y no otra cosa más"*[122].

La ració de vi sempre era un punt ben clarificat en els contractes, així es diu que *"la bebida será de 2 y ½ pipas de vino desde la salida del puerto, hasta donde llegara el vino y de éste se les dará un jarro en cada rancho o comida"*. També s'especificava la ració de rom en el viatge de tornada. Altres cops es deia ben clar que *"no se pasará vino ni aguardiente en todo el viaje"*. Era freqüent que el sobrecàrrec estigués obligat a avançar les quantitats de diners necessaris per a la compra de queviures, que, d'altra banda, sempre es feia sota la seva intervenció.

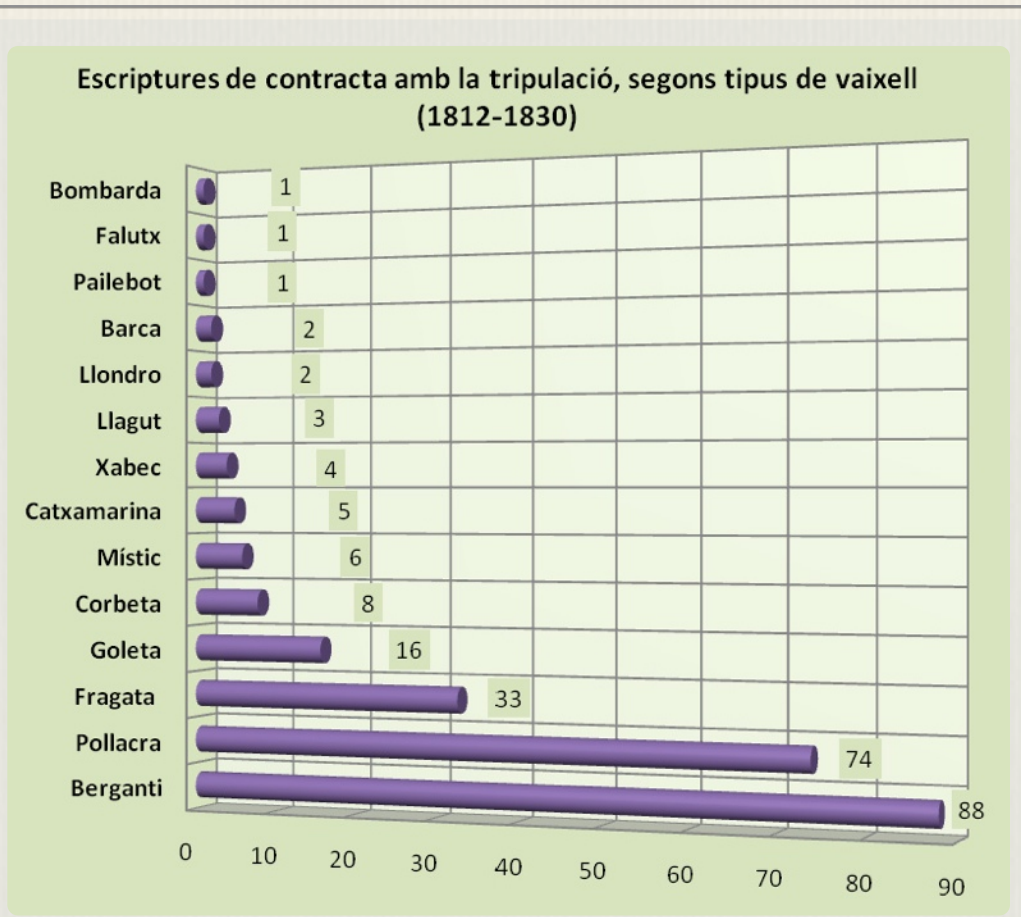
121. AHT. Notari José M. Cortadellas. Sig. 883, 20 març 1820, p. 5.
122. *Ibidem*. Sig. 880, 1814, p. 263; 1815, p. 89.

El tipus de menjar era, fos quin fos el tipus de contractació, força semblant: *"La comida consistirá en almuerzo guisado de carne o pescado salado, en la comida sopa y el expresado guisado y por la noche únicamente ensalada de Frixoles u otro equivalente, dándose verduras al principio, mientras duran y siempre estando en el Puerto. No se dará vino."*[123]

Als voltants del primer quart del segle XIX els estils de contracte es van relaxar i no és estrany que, en un mateix pacte i segons els interessos comuns, es pogués fer ús de tipologies de contracte diferents:

"Se viaja al uso y estilo de la Carrera de América se les dará el vino correspondiente en cada comida durante el viaje y en La Habana hasta la descarga. Llegados a puerto se les satisfará a cada uno todo lo devengado con respecto a los sueldos que tienen señalados y para la vuelta se arreglaran los salarios conforme a los demás buques de Cataluña."[124]

S'ha fet un recull dels diferents vaixells que feien la carrera d'Amèrica, però resulta difícil d'identificar-los perquè no es coneixen la major part de les característiques generals com poden ser el nombre de pals, tipus de veles, estructura del casc... Els tipus de vaixells que firmaven contracte amb la tripulació no eren més d'un 40% dels que escripturaven patents de comerç. D'altra banda, els vaixells armats en cors de ben segur que hi són tots.



AHT i elaboració pròpia.

123. *Ibidem*. Sig. 880, 1814, p. 316; 1815, p. 61 i p. 145.
124. *Ibidem*. Sig. 882, 12 setembre 1821, p. 91.

S'ha elaborat una relació, en ordre creixent, de les mesures dels vaixells que apareixen en el gràfic per tal de poder donar una idea bàsica, tenint en compte que el llagut de tràfic no s'ha inclòs atès que se n'ha fet detall en un altre capítol. S'ha traslladat la mesura del pam al sistema mètric decimal[125]:

Pailebot *Santa Eulàlia*. (MMB)

Tipus de vaixell	Eslora	Mànega	Puntal
Pailebot	13,2	4	2,8
Pollacra-goleta	17	5,2	2,4
Bergantí	18,8	5,4	2,8
Pollacra-barca	20,2	5,4	2,8
Pollacra	21,6	5,8	3,8
Corbeta	26,8	6,4	3,4
Bergantí goleta	29,6	6,4	3,8

Corbeta. (MMB)

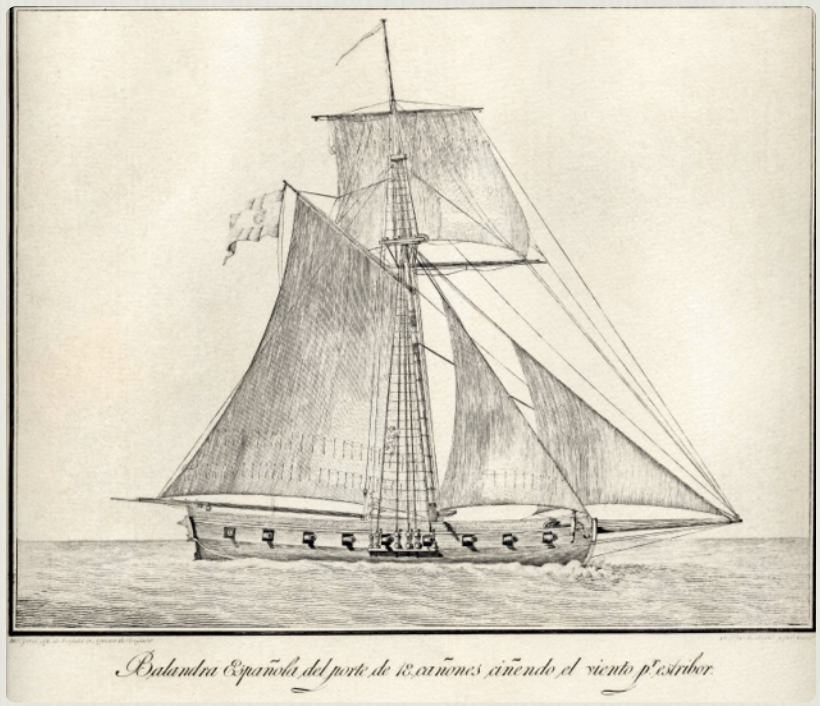
Pel que fa a salaris, i d'acord amb les dades estudiades, s'ha confeccionat una comparativa que abraça tota la tripulació. La xifra que correspon al capità moltes vegades no és fiable, perquè en alguns casos actuava també com a pilot o responsable del negoci de la càrrega.

125. COLOMER I NAVARRO, J.: *Aproximació aritmològica a les mesures catalanes antigues emprades al camp de Tarragona*.Tarragona, 1989.

Categoria	Salari (en duros mensuals)
Capità	81,6
Pilot 1	65,1
Pilot 2	37,12
Agregat-pilotí	15,87
Contramestre	30,48
Fuster	16,96
Calafat	15,87
Cuiner	13,73
Dispenser	13,12
Mariner	12,01
Mosso	9
Patge	6,05

En capítols anteriors s'ha comentat les característiques especials de contractes realitzats entre la tripulació i el capità en els viatges de tràfic d'esclaus, on era més important l'especial cura de la càrrega humana que qualsevol altre producte. Aquestes necessitats arribaven a tal punt que en alguns casos la tripulació estava obligada a dormir a la coberta del vaixell per tal de poder vigilar millor els esclaus.

Bergantí. (MMB)



Balandra. (MMB)

CAPÍTOL 12

TRÀFIC DE MERCADERIES

La càrrega més important dels vaixells, econòmicament parlant, correspon al comerç de mercaderies.

"Para despachar las naves mercantes en los respectivos puertos habilitados de la Península, solo deberán los dueños o Capitanes de ellas presentarlas a la carga, participándolo desde luego a los Jueces de Indias que nunca pondrán embarazo , y manifestar a los Administradores de Aduanas los parajes de América a que quieran dirigirlas, para que todos los géneros y frutos que se embarcaren pasen por sus oficinas; se cobren en ellas los derechos ahora establecidos; les formen los individuales Registros que deban llevar; y les reciban las obligaciones que han de otorgar con los Buques, sus personas y bienes de traher de vuelta las correspondientes Tornaguías, que califiquen haber conducido las cargazones a los Puertos de sus destinos en Indias.

Los mencionados registros se han de formar en las Aduanas de España, con total separación de los géneros y frutos Españoles y de los efectos y mercaderías Extrangeras, que nunca se podrán mezclar, y con expresión del aforo y adeudo de derechos exigidos de unos y otros."[126]

Les dades expressades en la gràfica següent corresponen a les xifres mitjanes de sol·licituds d'exportació presentades a la duana de cada un dels ports espanyols. És clar que el nombre major correspon a Barcelona, tot i que cal assenyalar dos grups de ports significatius per la seva activitat comercial: Mallorca i Maó, i Cadis i Cartagena, que agrupaven destinacions relacionades amb el comerç amb Amèrica.

126. *Reglamento de Libre Comercio*, 12 octubre 1778, article 7è.

APT i elaboració pròpia.

Durant el mateix període, és a dir, de 1799 a 1821, la distribució percentual dels ports estrangers on eren transportades les mercaderies des de Tarragona eren, sobre el total del 100 per 100, els següents:

Costes d'Europa	42%
Amèrica	21%
Costes d'Àfrica	3%

De les costes africanes, els ports més importants eren Tunis, l'Alger i Marràqueix. Dels ports mediterranis ho eren Liorna, Trieste, Civitavecchia, Gènova, Marsella, Niça, Nàpols, Roma, Sète i Malta. Pel que fa a les costes atlàntiques europees hi havia Londres, Lisboa, Dornheim, Guernsey, Bremen, Gibraltar, Hamburg, Liverpool, Bristol, Bordeus, Plymouth, Amsterdam i

Copenhaguen. Finalment, a les costes americanes la majoria de destinacions eren l'Havana, Uruguai, Brasil, Puerto Rico, Boston, Nova Orleans, Veracruz, Cumaná i l'illa de Madeira.

Les mercaderies més representatives pagades a la duana de Tarragona en el període 1797-1833, producte de l'activitat d'exportació i d'importació, eren, de major a menor:

Importacions	Exportacions
Arròs	Aiguardent
Blat	Vi negre
Fusta de castanyer	Avellanes
Bacallà	Oli
Terrissa	Blat
Ordi i sègol	Paper blanc
Vi negre	Arengades
Cèrcols de fusta	Bacallà
Taronges i llimones	Bótes buides de roure
Bótes buides de roure	Sucre
Garrofes	Pells i soles
Cigrons i fesols	Paper estrassa
Espart	Vi blanc
Pells i soles	Fesols
Arengades	

Les mercaderies importades es poden agrupar en tres grups: un primer grup corresponia als productes necessaris per a l'alimentació com és el cas de l'arròs, blat, bacallà, taronges, vi negre, cigrons i fesols, sucre, arengades, cafè i cacau; el segon grup, eren productes per als animals com l'ordi, sègol i garrofes; i per últim els productes manufacturats com la terrissa, la fusta de castanyer i de roure, cèrcols de fusta per a les bótes, ferro i cèrcols de ferro, boga, espart, pells i cuirs.

Hi havia, també, una gran varietat de colorants naturals, la majoria de la pell de la magrana, anyil o indi, fusta de campetx que era el color blau, *palo pernambuco*

i brasil que donaven colors vermellosos, *palo amarillo* de Costa Rica i alguns animals com la cotxinilla. S'importaven una gran quantitat de teixits fins, com encaix de punta, galó de seda i blonda d'Holanda i Bèlgica. Pel que fa a Tortosa, s'importaven garrofes i quitrà i, com a producte relacionat amb el vi i l'aiguardent s'importava el suro, que es produïa en gran quantitat a Catalunya.

El transport als vaixells es feia amb barcasses que es carregaven a mà. (APT)

Pel que fa a l'exportació s'ha de pensar que molts dels productes que prèviament s'havien importat, després eren exportats a altres ports menys importants o bé que eren sol·licitats als magatzemistes de Tarragona per ports importants de la Mediterrània i d'Amèrica. Tot i així existien uns tipus de mercaderies pròpies del Camp de Tarragona com l'aiguardent, els vins i les avellanes.

Taller de boters. (APT)

El paper també era un producte que se solia exportar a Amèrica. N'hi havia de diferents qualitats, com el paper floret, de mig floret i d'estrassa. El paper d'estrassa era molt emprat en algunes feines domèstiques així com també per embolicar queviures en qualsevol botiga. El paper floret[127] també era conegut com de "primera sort" en l'argot dels entesos, i es coneixia d'aquesta manera perquè era més llustrós.

Ben aviat també es va introduir la seda en el comerç. No només seda com a teixit, sinó que també com a fil; hi havia seda per a cosir, seda torçada, blonda de seda... Com s'ha apuntat en capítols anteriors, Espanya no disposava d'una infraestructura industrial competitiva i per poder comerciar amb Amèrica, es van fer diversos acords amb els industrials anglesos i dels Països Baixos per tal de remetre matèria primera i després comprar-ne els tèxtils manufacturats.

S'ha de tenir en compte que a mitjan segle XVIII, a la Gran Bretanya, es va iniciar la revolució industrial. Un dels elements substancials per a aquesta revolució va ser l'aplicació d'una nova energia, el vapor, per a la que era necessari disposar de grans quantitats de carbó. El 1782 l'escocès James Watt va dissenyar una màquina de vapor que seria el motor incansable del progrés. El sector tèxtil, en particular el de cotó, va utilitzar aquesta energia que li va valer augmentar la producció de manera exponencial. Amb el vapor van aconseguir que filosa reproduís uns moviments semblants als manuals, amb el resultat d'obtenció vàries bobines a la vegada. Van posar en marxa, també, els moviments proporcionats per un raig continu d'aigua sobre d'una hèlix, i tot seguit podien fer funcionar una llançadora primitiva però automàtica. Amb les innovacions del vapor, els telers van passar d'accionar-se manualment a ser automàtics.

Al marge del món tèxtil, els productes i objectes exportats a Amèrica eren realment curiosos: sabates, paelles i tapadores, agulles de cap, perdigons, paper de fumar, samarretes, jocs de cartes, aiguarràs, palangres de la pesca, espardenyes, càntirs de fang, claus, pedres d'esmolar, cucs de seda, alls, rellotges de fusta, baròmetres, orinals, ventalls, cordes de guitarra, etc.

127. VILÀ I GALÍ, A.M.: *Navegants i Mercaders*. Una nissaga marinera de Lloret. Op. cit.

Cal remarcar que a l'inici del comerç marítim de Tarragona amb Amèrica, les demandes eren poques i molt poc variades, però a mesura que van passar els anys es van exportar tota mena de productes.

Pollacra. (MMB)

CAPÍTOL 13

PATENT DE REIAL COMERÇ. TRÀMITS FINALS

Les naus que volien exercir el comerç amb Amèrica havien de complir un seguit de condicions, com:*"Todas las naves que se destinaren a este Comercio, han de pertenecer enteramente a mis vasallos, sin participación alguna de Extrangeros, y los dueños de ellas lo deberán hacer constar según ordenanza ante los Jueces de Indias de los respectivos Puertos habilitados, sean las embarcaciones de construcción Española o Extrangera; porque las de esta clase que hubieren comprado los Españoles, y las que adquiriesen en término de dos años contados desde la fecha de esta Real Cédula, quedan relevadas por gracia particular del derecho de extrangería, y las concedo que puedan navegar a las Indias."*[128]

La documentació necessària per a emprendre el viatge cap a Amèrica era la següent:

Per al vaixell
Patent de comerç o de comerç i cors.
Assegurances.
Impostos portuaris de sortida i estacionament.
Control del bon estat general del vaixell per a poder navegar.
Escriptura de contracta amb la tripulació.
Aprovisionament de queviures, aigua i begudes.
Previsió o directrius per adquirir el nòlit de tornada.
Patent sanitària del vaixell.
Quadern de bitàcola al dia.

128. *Reglamento de Libre Comercio*, 12 octubre 1778, article 1r.

Per als viatgers
Patent individual autoritzant el viatge.
Patent de sanitat.
Pacte de cost del viatge.

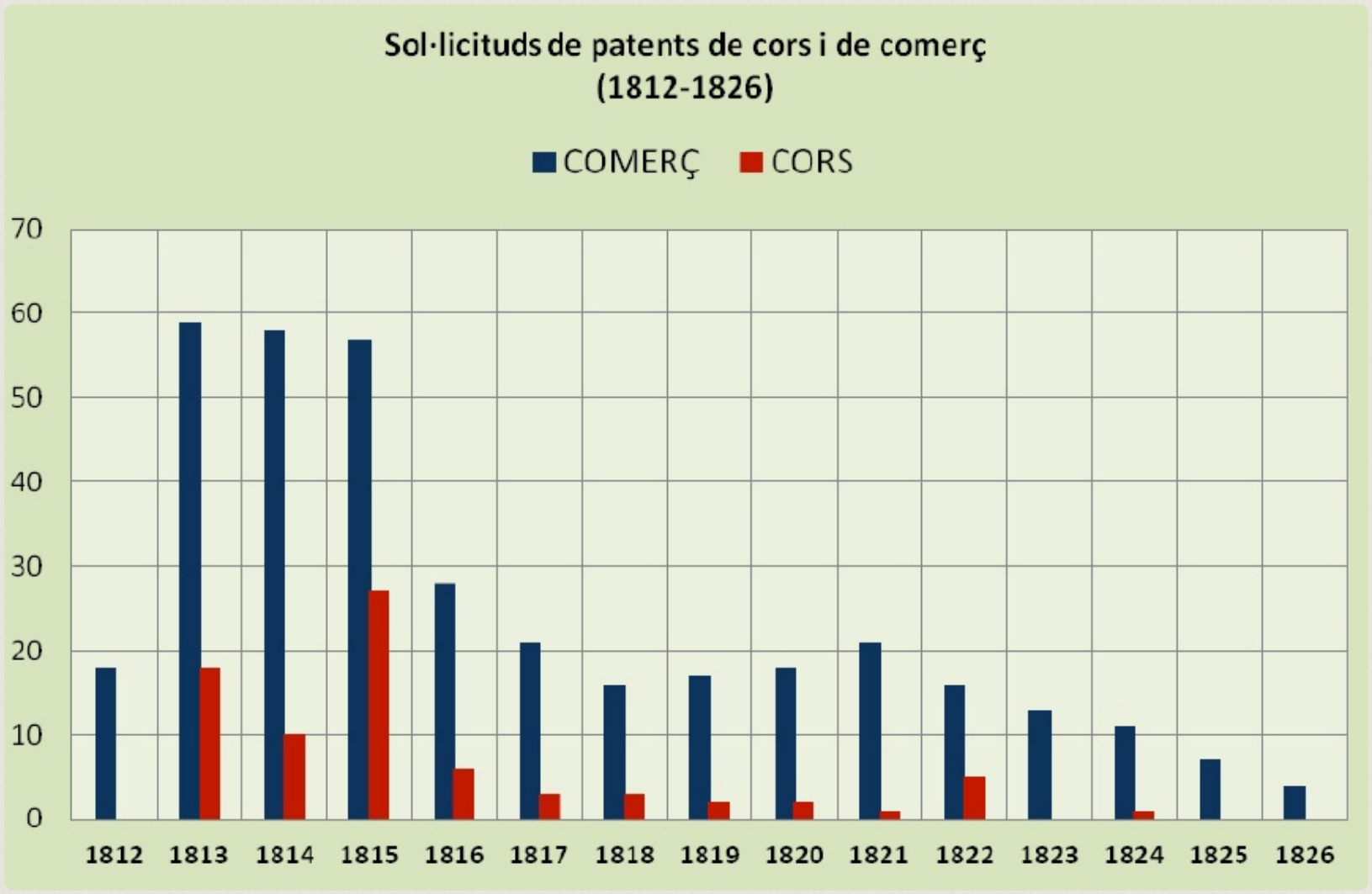
Per als comerciants
Resguard de pagament de l'arbitri sobre les mercaderies embarcades a la duana.
Pacte de cost de carregament i trasllat.

Quan el capità tenia decidit el viatge, sol·licitava la corresponent patent de comerç o patent de comerç i cors, on de vegades no hi constava la destinació final. La major part de les mercaderies estaven organitzades i llestes per ser carregades al port de sortida, però no era estrany que se n'haguessin de recollir d'altres en algun port del litoral abans d'arribar a Cadis.

Els termes amb què estava redactada l'escriptura de patent de comerç eren pràcticament els mateixos que feien constar en les patents de cors, amb l'única diferència d'aquells apartats d'obligat compliment legislatiu i els que obligaven a la tripulació a la vigilància, l'obediència quasi militar al capità i la defensa de la integritat del vaixell quan fos atacat per una altra embarcació.[129]

En general, a les escriptures no hi constava el temps que tenien previst de navegació, i, com s'ha comentat anteriorment, es limitaven a sol·licitar dos o quatre anys de validesa de la patent, depenent dels ports que tenien previst visitar.

129. Veg. Apèndix documental núm. 12.



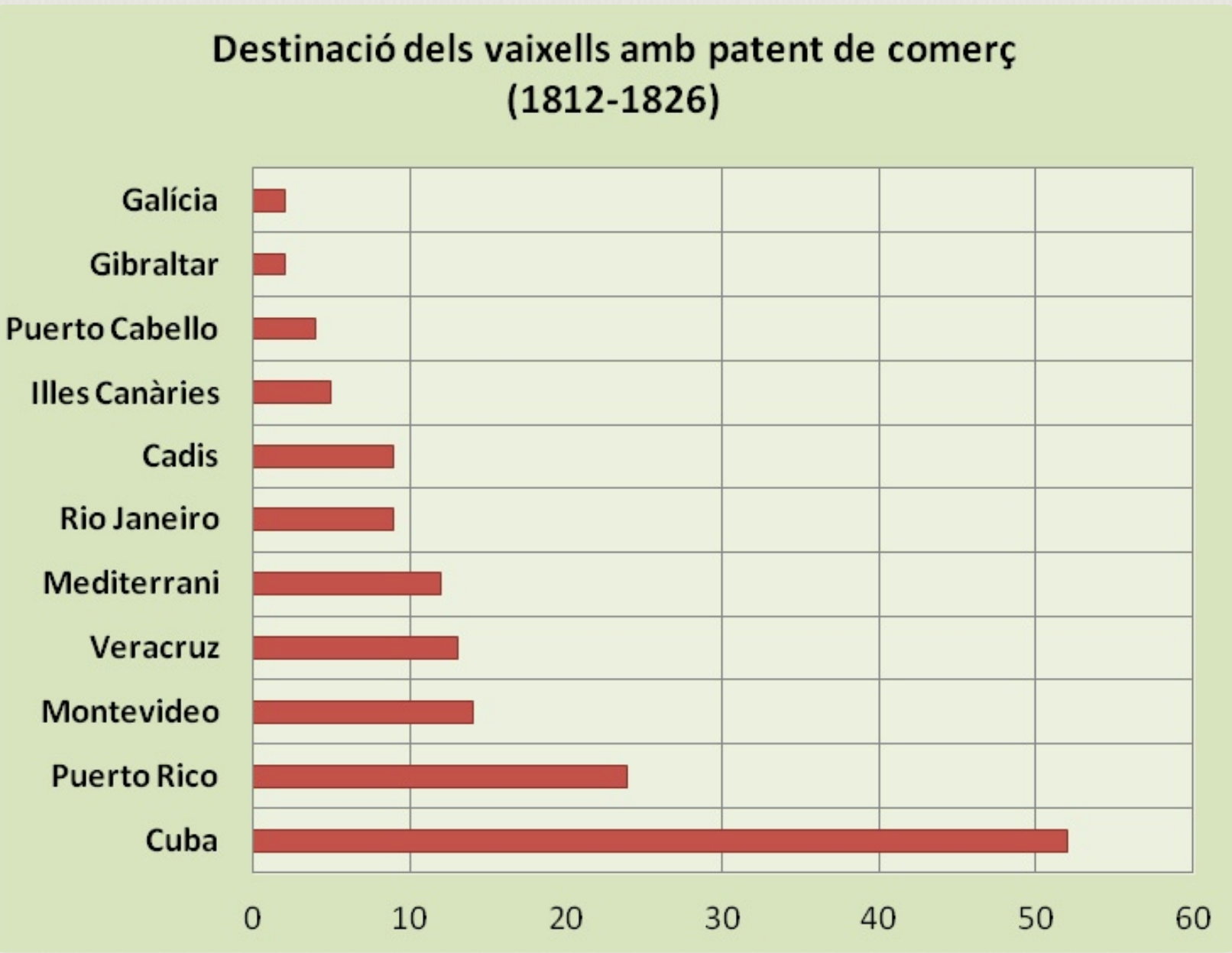
AHT i elaboració pròpia.

Una altra qüestió important eren les instruccions que es donaven al capità per part dels armadors, que incloïen les relacions econòmiques amb la tripulació. El capità havia de regir, governar i tripular el vaixell des del port de sortida fins al de destinació. Era responsable, conjuntament amb el contramestre, del bon estat tant de l'embarcació com del seu utillatge, així com també que la tripulació tingués els salaris ajustats mitjançant l'escriptura feta a l'escrivania de la Marina. Es poden trobar casos en què es manava al capità no donar diners a la tripulació perquè tot s'ajustaria en el retorn, al port d'origen.

L'últim compromís del capità era que, amb els diners extrets en la venda dels productes transportats des d'Espanya, es compressin mercaderies per dur a la Península per tal d'aprofitar i fer més productiu el viatge.[130]

La destinació dels viatges a les illes del Carib tenien petites variacions, però són les habituals de la resta de l'estudi. La gràfica s'ha elaborat mitjançant percentatges.

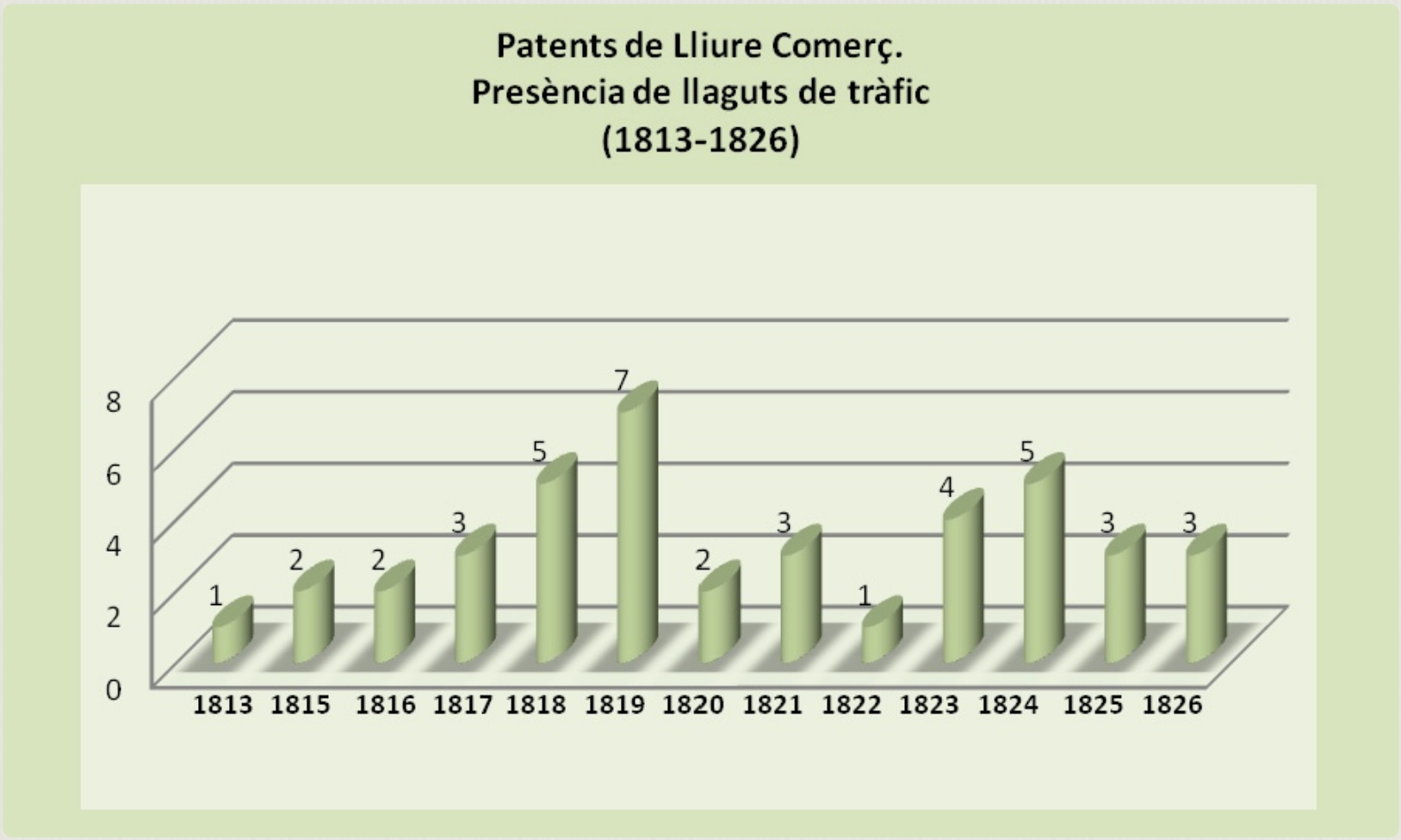
130. VILÀ I GALÍ, A.M.: *Navegants i Mercaders. Una nissaga marinera de Lloret*. Op. cit. p.58.



AHT i elaboració pròpia.

Malgrat el comerç establert amb els ports de la costa atlàntica europea, el nombre de viatges programats en aquests ports no arriben a ser significatius com per a poder reflectir-los en el gràfic. D'altra banda, el comerç amb els ports de les costes mediterrànies s'apropava a l'activitat d'algun port americà, exceptuant Cuba i Puerto Rico. Aquest tràfic el realitzaven els vaixells de menor tonatge com els llaguts de tràfic, com ja s'ha esmentat. L'elevat nombre de llaguts de tràfic que escripturaven la patent de comerç tenia relació directa amb la poca durada dels trajectes, fet que els permetia fer diversos viatges en un mateix any.

Fragata. (MMB)



Gràfic elaboració pròpia.

Les embarcacions de gran tonatge que feien les rutes d'Amèrica o de les costes europees de l'Atlàntic eren, majoritàriament, la pollacra, la pollacra-goleta i el bergantí. Si bé és cert que sortien de Tarragona, també feien algunes escales en ports mediterranis per tal de completar la seva càrrega abans d'emprendre el viatge.

Pensant en la navegació en cors i la pirateria, que tant a les costes atlàntiques com americanes estaven en plena vigència a principis del segle XIX, no es podien obviar les precaucions que havien d'adoptar els vaixells mercants. Tot i que la llei de lliure comerç alliberava l'estat de l'obligació d'organitzar les tradicionals flotes on els vaixells de l'Armada feien d'escorta, es van mantenir uns combois ben semblants durant un cert temps tant d'anada com de tornada.[131] Aquests sistemes de protecció s'entenia que fossin, com anys enrere, un motiu d'alentiment en la durada de les travessies, però era l'única forma d'actuar contra els corsaris. Un exemple d'aquestes flotes modernes, anomenades flotes escorta, es troba en un retall de l'activitat portuària de Cadis.[132]

"El dia 19 de Marzo de 1817, sale una Flota de Escolta, formada por la Corbeta de guerra "Descubierta" y la Corbeta de guerra "Diamante", dando escolta a las siguientes embarcaciones:

Fragata "Nª Sª Aparecida", destino Veracruz. Bombarda "La nueva Carmelita", destino Veracruz. Bergantín "Nª Sª de los Dolores", alias Guatemala, destino La Habana. Bergantín Polacra "San Francisco de Asís", alias Dos Hermanos, destino La Habana. Polacra "Nª Sª de la Asunción", destino La Habana. Bergantín Goleta "San Antonio"", destino La Guaira. Bergantín "General Palafox", destino La Guaira. Bergantín "La Hermosa María", destino La Guaira. Barca "Nª Sª del Pilar", destino Maracaibo. Goleta "Santiago", destino Santa Marta y Cartagena de Indias. Bergantín "Nª Sª de los Dolores", alias Vigilante, destino Nueva Orleans.

En el mismo día, aclara el Diario, salen también diez buques de transporte de mercancías, llevando a bordo tropa de Infantería y caballería con destino a La Habana i Portobelo, todos ellos de nacionalidad española.

131. Veg. Apèndix documental núm. 13.
132. *Diario de Barcelon*a. 16 abril 1817.

Fragata "El Socorro", Fragata "Carolina", Fragata "Cantabria", Fragata "Nª Sª Carmen", Fragata "Sta. Rita", Fragata "Carlota", Bergantín "Galgo", Fragata "Elena", Fragata "La Joaquina de Cádiz", Fragata "San Ildefonso"".

En els retalls de premsa es poden apreciar dos aspectes de les flotes d'escorta. En primer lloc, la presència de dos vaixells de guerra que actuaven com a protectors del comboi, en aquest cas format per tretze embarcacions.

"11 Junio de 1817:

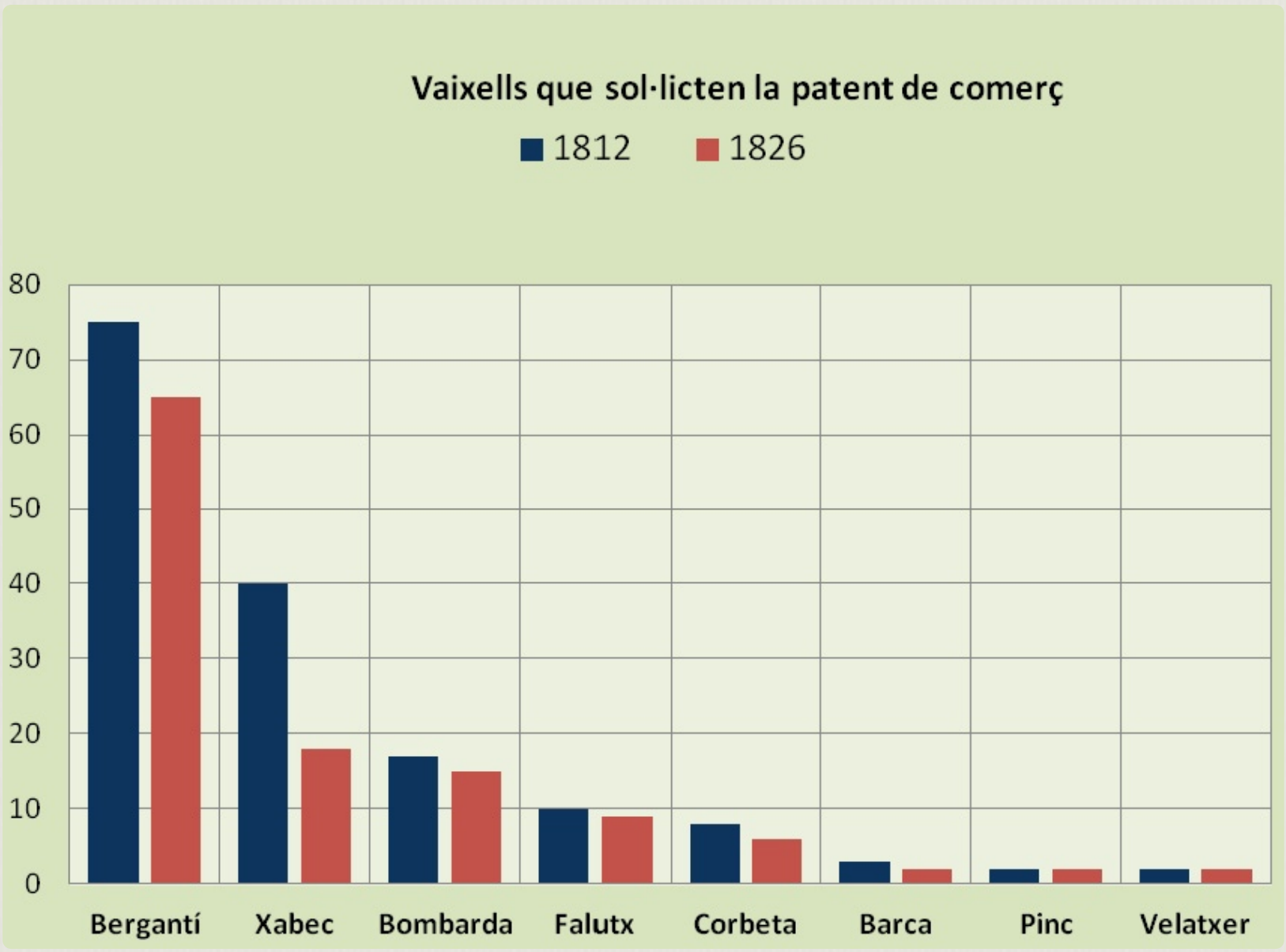
Ha salido el Bergantín-goleta de guerra "Churruca", el Bergantín-goleta corsario "María Isabel", el Bergantín-goleta "El Argos" de Cádiz, escoltando 14 barcos también españoles para el norte de España"

En segon lloc, i d'acord amb l'anotació que a continuació es reprodueix, es comprova que hi ha una segona manera d'organitzar el comboi: la d'utilitzar els vaixells com a mitjans de transport de tropes per protegir-se durant la travessia. De fet, la corona enviava tropes des de la Península a les illes de Sobrevent d'una manera regular per exigències de mantenir l'ordre a les possessions; els soldats tornaven una vegada havia transcorregut el temps de servei previst.

" 19 Abril de 1817:

Tropa que conduce la expedición que salió el 1º del corriente con destino a La Habana y Portobelo; segundo Batallón de Navarra; 2º de Burgos; una Campaña de Lanceros y algunos artilleros con un tren de cuatro piezas de artillería, total 2.748 soldados, 145 oficiales, 6 Jefes con el comandante de la expedición Joseph Canterac".[133]

133. *Diario de Barcelona*, 19 abril 1817



AHT i elaboració pròpia.

La notícia següent del *Diario de Barcelona*[134] confirma dues coses: la primera és la por que tenen les autoritats de les illes del Carib envers els pirates i vaixells d'insurgents d'aquells mars; la segona, és la confirmació que encara es transportaven d'Amèrica a la Península importants quantitats de cabals, de ben segur fruit dels impostos recaptats.

"En la ciudad de La Habana el 26 de Febrero de 1817 el Gobernador y Capitán general de la Isla y el general de la Escuadra de Costa firme, el intendente del ejército y los cónsules del Real Consulado, conferencian sobre el riesgo que van a correr los caudales e intereses del Comercio que han conducido de Veracruz los Bergantines de guerra "Alerta" y "Vengador", y los buques mercantes venidos del mismo puerto bajo su escolta. Convinieron todos que no son suficientes dichos bergantines, por su escasa fuerza y circunstancias notorias, para fiarles unos intereses de tanta magni-

134. *Diario de Barcelona*, 2 juny 1817

tud, contando el número, audacia e ímpetu en el ataque de los piratas que actualmente se hallan sobre estas costas y los que también existen en la de España, y las presas que últimamente han hecho capaces de darles mayor arrojo y osadía.

En nombre del Real Consulado declaran conveniente que la Fragata "Diana" y el Bergantín "Churruca" escolten hasta Cádiz unos fondos de tanta consideración"[135].

Com s'ha citat anteriorment, en les escriptures i patents no s'especificava el temps que es preveia de navegació, sol·licitant permisos d'entre dos i quatre anys. S'ha elaborat un detall del temps que van trigar alguns dels vaixells estudiats, que corresponen a les notes d'entrada i sortida tant de Barcelona com de Cadis del *Diario de Barcelona.*

Arribades a Cadis i Barcelona, des d'Amèrica:

- *14-4-1816 De la Guayra, Sto. Domingo, Cádiz, Tarragona y Barcelona en* ***124 días*** *el cap. Francisco Illas con Bergantín "Amiguete Barcelonés" de 140 to. Con cueros, cacao, añil y varios.*
- *12-6-1817 De Bahía de todos los Santos y Tarragona a Barcelona, con* ***74 días*** *Juan Macaya cap. Polacra "Brillante" con 80 to. Con cueros, algodón, palo y otros.*
- *14-6-1817 Barca "Nª Sª de Regla" desde La Guaira en* ***47 días*** *con cacao, añil y piedras de chispa.*
- *17-6-1817 Polacra "Nª Sª del Rosario" de Cuba en* ***43 días*** *con cueros, cacao, café y algodón.*
- *20-6-1817 Bergantín "S. Juan Bautista" desde La Habana en* ***54 días*** *con azúcar, café, palo y varios.*
- *15-3-1818 Bergantín corsario "Voluntario de Cádiz" entra de cruzar en* ***30 días.***
- *3-6-1820 Fragata americana "Tres Hermanas" de La Habana en* ***44 días*** *con azúcar y café.*
- *13-6-1827 Bergantín español "El Tigre" de La Guaira en* ***44 días*** *con cacao, añil, algodón y palo brasilete.*

Finalment, i com a confirmació de l'activitat dels ports de Tarragona i Salou, s'han recollit algunes referències del *Diario de Barcelona*.

Arribades a Cadis des de ports de la Mediterrània:

135. *Ibidem*.

- *17-3-1817 Laúd "San José" desde **Villanueva** y Málaga con aguardiente y vino. Laúd "San Antonio" patrón Gerardo Alsina desde **Salou** con aguardiente.*
- *18-3-1817 Laúd "San Antonio" de Francisco Salas desde **Salou** y Málaga con vino y aguardiente.*
- *15-3-1817 Quince embarcaciones españolas procedentes de varios puertos. Falucho "S. Antonio" procedente de **Barcelona** y Málaga con papel y otros efectos.*
- *19-3-1817 Laúd "San Antº" patrón Vicente Vallés desde **Salou** con aguardiente, papel y vino.*
- *27-3-1817 Bombarda "San Antonio" desde **Tarragona** y Málaga con aguardiente.*
- *11-6-1817 Laúd "S. Antº" patrón Isidro Maristany de **Salou** y Algeciras en **12 días** con aguardiente y vinos.*
- *17-6-1817 Laúd "S.Antonio" patrón Francisco Alsina de **Salou** en **10 días** con aguardiente y vinos.*

CAPÍTOL 14

TARRAGONA A FINALS DEL PRIMER TERÇ DEL SEGLE XIX

Durant la segona meitat del segle XVIII el comerç de Tarragona va patir un estancament per part dels mateixos comerciants, que no van plantejar-se reinvertir els beneficis obtinguts en el propi negoci, o en el foment de l'incipient però prometedor sector industrial de la ciutat, sobretot la indústria naviliera. D'aquesta manera, i sense afrontar o preveure el repte del comerç exterior durant el segle XIX, els comerciants van preferir invertir els seus capitals en l'adquisició de béns immobles. Compraven cases i terrenys, quasi sempre dins del propi municipi, immobilitzant així grans sumes de capital que haguessin pogut ser més productives en el desenvolupament comercial i industrial de la ciutat. Això no obstant, van haver-hi algunes excepcions de comerciants que, amb visió de futur, van construir magatzems entorn del port.

A principis del segle XIX, i acollint-se a la Reial ordre de 1802, el port de Tarragona comença a cobrar a totes les embarcacions estrangeres 30 rals d'ardit pel dret d'ancoratge[136]. S'ha transcrit la llista de vaixells estrangers[137] on hi ha dades prou rellevants, tenint en compte que es tracta del període de 1802 a 1809: el nombre de vaixells ancorats foren 647; i es constata una forta presència

136. APT. Fons JPOP, Sig. 147, 1802-1816.
137. Veg. Apèndix documental núm. 14.

d'embarcacions de gran tonatge procedents, en la major part, de països atlàntics i de tota l'àrea mediterrània.

A partir de 1816, es van afegir nous impostos per a la utilització del Port de Tarragona. S'aplicaven a vaixells, tant de cabotatge, com per a viatges més llargs i que exigien un temps d'estada abans d'emprendre la travessia. Aquests impostos afectaven l'ancoratge, el tonatge, l'estacionament, etc.

La ciutat de Tarragona, després de suportar un llarg setge durant la Guerra del Francès, va ser assaltada el 18 de juny de 1811. Va ser ocupada durant més de dos anys, fins al 19 d'agost de 1813. Després de la guerra, i a part de les destrosses fetes a les muralles i edificacions i la gran quantitat de morts, es va produir una forta depressió econòmica que no es va aconseguir superar fins ben entrada la dècada de 1830. Malgrat tot, les obres del port van seguir, ja que els vaixells estrangers mantenien el moviment mercantil.

La recuperació econòmica i demogràfica va ser lenta tot i que els ciutadans estaven eximits del pagament de tributs durant el període comprès entre 1816 i 1826. A més, segons l'article 6 del Reglament de Lliure Comerç: *"Con el deseo de facilitar a todos mis Vasallos esta contratación a las Indias, les concedo entera libertad de los derechos de palmeo*[138]*, toneladas, San Telmo*[139]*, estrangería, visitas, reconocimiento de carenas, habilitaciones, licencias para navegar y demás gastos y formalidades"*. Amb la millora de la situació, es van reprendre les obres del port, fet que va permetre un fort estímul per als negocis i l'establiment de comerciants forans, aconseguint, entre tots, el naixement d'una petita burgesia comercial que va fer possible la modernització de Tarragona en el decurs del segle XIX. Malgrat que Tarragona seguia tenint l'oposició històrica de la ciutat de Reus, promotora i impulsora del port de Salou. De la confrontació de les dues ciutats queda com a reflex la següent opinió: *"Radicar les autoritats, les oficines i els expedients a Tarragona, ha sigut potser la causa de què Reus, vila plena d'iniciatives i amb un caràcter independent, l'hagi mirat com un niu de destorbs i resistències per l'expansió de la seva indústria i comerç, com si fos una ciutat d'oficinistes i buròcrates"*[140]

138. Gravava l'espai que ocupaven les mercaderies. Es mesurava en pams cúbics i es cobrava un cànon fix.
139. eminari de Sant Telm, a Sevilla, que acollia els orfes de mariners.
140. RAHOLA, F.: *El Comerç antich i modern de Tarragona*. Barcelona, 1911. p. 31.

Les dades comparatives entre l'activitat portuària de Tarragona i l'eix Reus-Salou-Cambrils l'any 1745 eren les següents: Tarragona recaptava per al fisc 1.369 rals d'ardit, Torredembarra en recaptava 8.860, Cambrils 22.879 i Salou 116.106[141]. La situació va canviar en el primer quart de segle XIX, concretament l'any 1820, quan Salou es va alliberar del pagament dels arbitris de càrrega i descàrrega de mercaderies.

L'aspecte econòmic de Tarragona el 1808 era força delicat tot i no tenir a sobre la guerra: *"La Junta governativa fa una crida, en vers el pagament, tant a la ciutat com als pobles, del Reial Cadastre i altres contribucions, però la morositat posava en evidència la crítica situació econòmica del poble. És molt curiós com aquesta vida política queixosa, dóna una imatge de ciutat incapaç de reaccionar i d'alguna manera sembla abatuda i frustrada".* [142]

En aquella època, hi havia una opinió bastant generalitzada que considerava que a Tarragona li faltava l'energia suficient per redreçar situacions difícils i donar empenta a noves il·lusions. De la mateixa manera, també es considerava que la ciutat podia acceptar iniciatives dels pobles veïns, perquè l'eix comercial Reus-Valls va aconseguir copar el port amb una estratègia d'assentament de familiars de grans negociants. Una vegada analitzada l'eficàcia de les propostes, i amb la col·laboració dels nouvinguts i les seves idees, s'establien vies que afavorien ambdues parts, sempre pensant en el bé de la ciutat. Sens dubte, ser cap de corregiment fou una eina important, i així es va demostrar quan a finals del segle XVIII va aconseguir la concessió dels permisos per reedificar el port i l'autorització per recaptar els arbitris necessaris per portar-ho a terme.

La població va augmentar durant la primera dècada del segle XIX, no sols per la presència de tropes dins la ciutat, sinó que també pels ciutadans de Barcelona i voltants que fugien a la recerca d'algun municipi on la guerra encara no hagués arribat. Tarragona al 1810 era de les poques places fortes no controlades pels francesos i, a la vegada, disposava de port per practicar-hi el comerç. *"La immigració al 1808, va ser massiva de militars, comerciants i refugiats procedents en general de Barcelona, va fer que es passés de 9.650 habitants el 1808, a*

141. JORDÀ FERNÁNDEZ, A.: *Poder i comerç a la ciutat de Tarragona. Segle XVIII*. Tarragona, 1988. p. 32
142. SALVAT I BOVÉ, J.: *Tarragona en la guerra y en la postguerra de la Independencia*. Tarragona, 1965. p. 56.

27.000 els primers mesos de 1809, arribant a una màxima de 31.500 poc abans del setge, a mitjans de 1811" [143].

Com a conseqüència de l'aglomeració de gent a la ciutat, es va establir de manera automàtica la llei de l'oferta i la demanda pel que fa als aliments, fet que va provocar un augment descontrolat dels preus. Tal era l'augment de la població, i la necessitat i responsabilitat d'alimentar els habitants de la ciutat, que l'Ajuntament va decidir establir dues noves carnisseries atesa la demanda en particular de carn. A la vegada es va fer un pregó on es prohibia l'augment dels preus de mercat sense cap tipus d'excusa i, en cas contrari, a part d'una multa s'aplicaria la pena de presó i la de servei d'armes obligatori per als homes.

"Durant els anys 1809 i 1811, s'instal·laren diverses entitats dependents de la Junta de Catalunya, com la Direcció general de Provisions per a l'exèrcit. La qual cosa va atreure un bon nombre de mercaders interessats en la intendència militar. Queviures, vestuari i altres necessitats de l'exèrcit es trafegaven al port. També s'inicià l'activitat de la Fàbrica de la Moneda, i el mateix any va venir tot el govern de la Junta Catalana, recaptació i Tresoreria"[144]

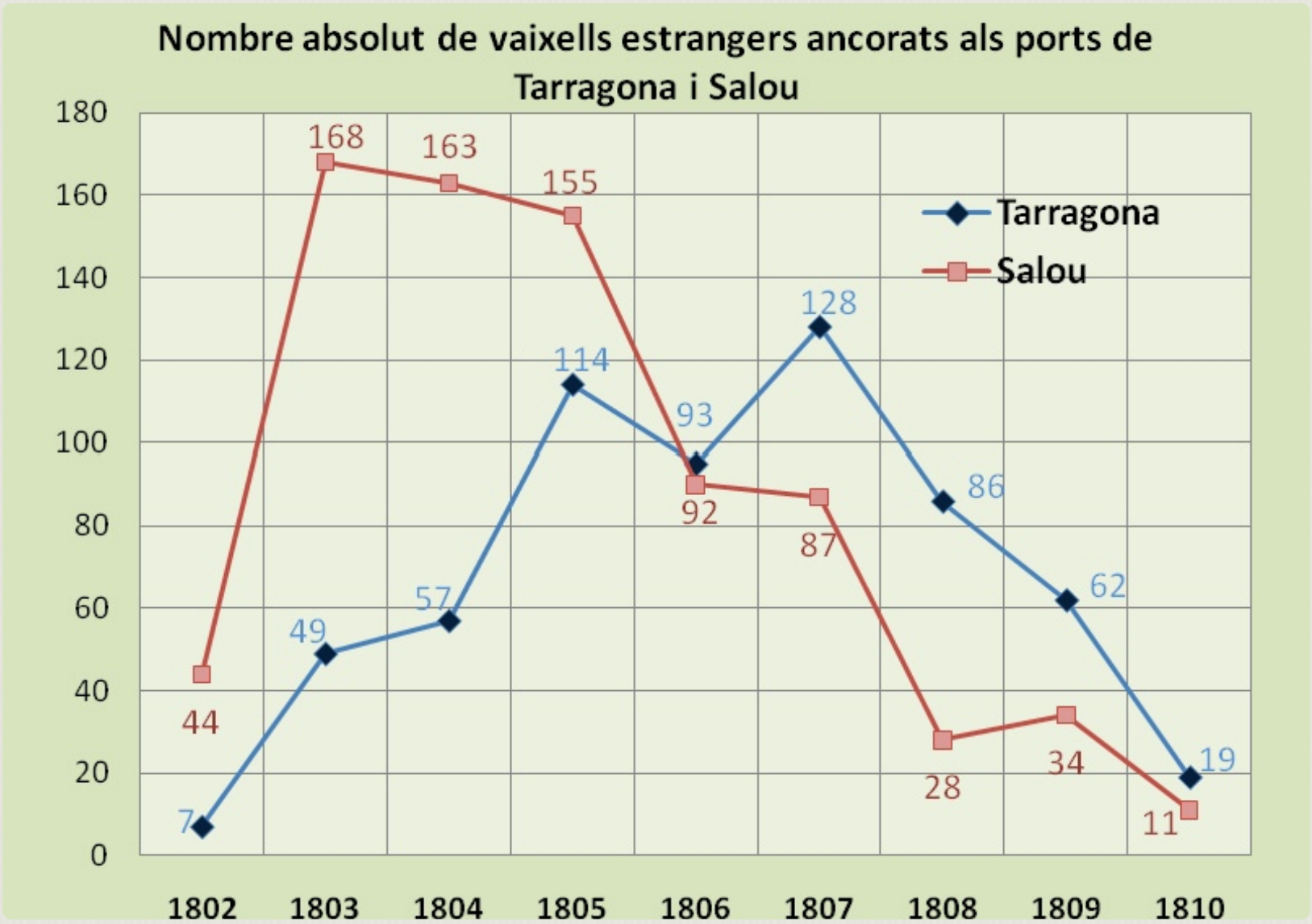
D'alguna manera, aquestes noves entitats establertes a la ciutat van millorar el tràfic portuari i, a la vegada, l'augment demogràfic de la ciutat. Tot i que van fer-ho durant un període de temps molt curt, ja que l'ocupació de la ciutat per part dels francesos va provocar un èxode de població civil, deixant la ciutat de Tarragona amb només 2.000 habitants.[145]

L'agost de 1808 es disposa que s'estableixi a Tarragona *"la Administración General de rentas de Cataluña mientras el enemigo ocupe Barcelona, la cual se establecerá de momento en el edificio de la Aduana del Puerto pues se considera que atenderá más derechos y necesita más vigilancia y además tiene la proporción de recibir por él a menos costa los géneros estancados que deben acopiarse"*[146]

El moviment portuari, que per l'ocupació francesa de Barcelona, havia convertit Tarragona en el primer port comercial del Principat de Catalunya i punt d'embarcament cap a Amèrica. En l'últim trimestre de 1810 van entrar al port de

143. RECASENS, J.M.: *La revolución y la guerra de la Independencia en la ciudad de Tarragona*. Tarragona, 1965.
144. ALEMANY, J.; ROQUER, S.: *El Port de Tarragona*. Tarragona, 1986.
145. RAHOLA, F.: *El Comerç antich i modern de Tarragon*a. Barcelona, 1911. p. 78.
146. AHCT Llibre d'actes, agost 1808.

Tarragona un gran nombre de vaixells, la majoria espanyols i entre un 20 i 25% d'estrangers. L'activitat portuària, doncs, constituïa un focus de desordre afavorint un ambient de frivolitat gens habitual en la ciutat; les tripulacions de vaixells espanyols de cabotatge i estrangers, la majoria britànics, n'eren els responsables.



APT i elaboració pròpia.

La prostració econòmica dels ciutadans el 1809 es va manifestar en la manca de postors per als arrendaments de venda al detall de productes com l'oli, sabó, cansalada, aiguardent i pesca salada. L'Ajuntament de Tarragona va prendre l'acord d'aplicar una contribució directament als venedors i botigues d'aiguardent, pesca salada i sabó. A principis de 1810 existia una gran preocupació per la mancança d'aliments, en especial del blat. *"Los molinos harineros del puerto están en mal estado, por lo que se deciden a repararlos con celeridad. Igualmente faltan en Tarragona almacenes para víveres. Los géneros están abandonados en la playa por no poder almacenarlos. Tanto es así*

que se habilita el coro y tribunas de la Iglesia de San Miquel del Plá, para almacén de una porción de habichuelas[147]*".*

Fins a aquest període, la base principal de l'economia del Camp de Tarragona era el cultiu de vinyes, ametllers, avellaners, garrofers, oliveres, arbres fruiters, llegums i productes d'horta. D'altra banda, també es cultivava lli i cànem. La ramaderia era escassa i la indústria naixent era la del tèxtil de llana i cotó, pells adobades i, per últim, els vins, aiguardents, molins d'oli i molins fariners.

Els comerciants de Tarragona, com havien fet anys enrere la majoria dels homes de negocis dels grans ports de la Mediterrània avesats al comerç amb Amèrica, van modernitzar la logística en l'exportació i importació dels seus productes.

"Van començar per comprar i vendre les mercaderies directament als capitans dels vaixells. També els van donar poders perquè una vegada feta la venda als respectius ports americans, s'encarreguessin de procurar-se nous carregaments per la tornada. L'altra decisió va ser controlar els seus negocis a Amèrica procurant establir contactes, pactes i acords en els ports o nacions on d'una manera habitual hi tinguessin relacions comercials. Aquest seria el cas dels negociants Ixart, que tenien enllaços comercials amb ports com Bahía, Buenos Aires, l'Havana, Veracruz, etc."[148]

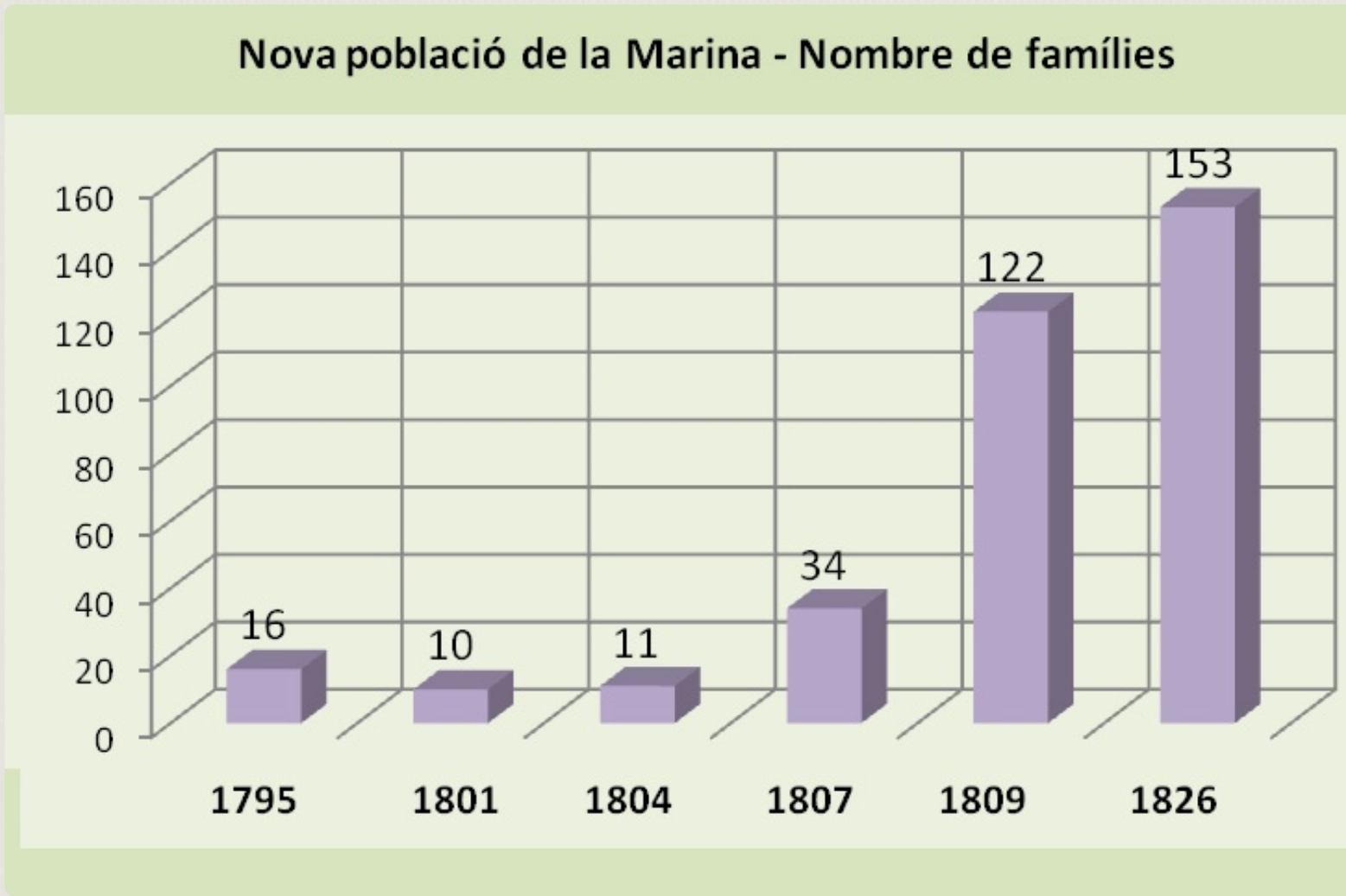
Això volia dir que començaven a entendre les condicions amb què havien de comerciar a partir de l'estat en què es trobava el comerç. Havien de tenir cura dels perills dels viatges, alhora que havien d'apostar per un nou tipus de negoci previsiblement rendible.

Com a conseqüència d'aquest esperit renovador juntament amb la nova empenta comercial vinguda de Barcelona i els pobles de l'entorn, Tarragona va viure, a partir de 1814, uns anys d'activitat comercial molt productiva tant per als ciutadans com per a la ciutat.

La visió que va tenir Joan Smith, director de les obres portuàries, d'urbanitzar els terrenys que envoltaven el port creant la població de la Marina, va ser premonitòria i encertada. La posada en marxa de la duana i la parcel·lació

147. AHCT - Llibre d'actes. 1810. 3 setembre, foli 285 V.
148.ROVIRA I GÓMEZ, S. J.: *Josep-Francesc Ixart i Pi. 1784-1852: (un burgès català de la 1ª meitat del segle XIX)*. Barcelona, 1990.

realitzada pel Capítol Cardenalici de Canonges de l'àrea que ocupaven els terrenys de l'Hort de Pagaroles[149], van oferir un lloc adient per al desenvolupament d'un gran barri a la ciutat.



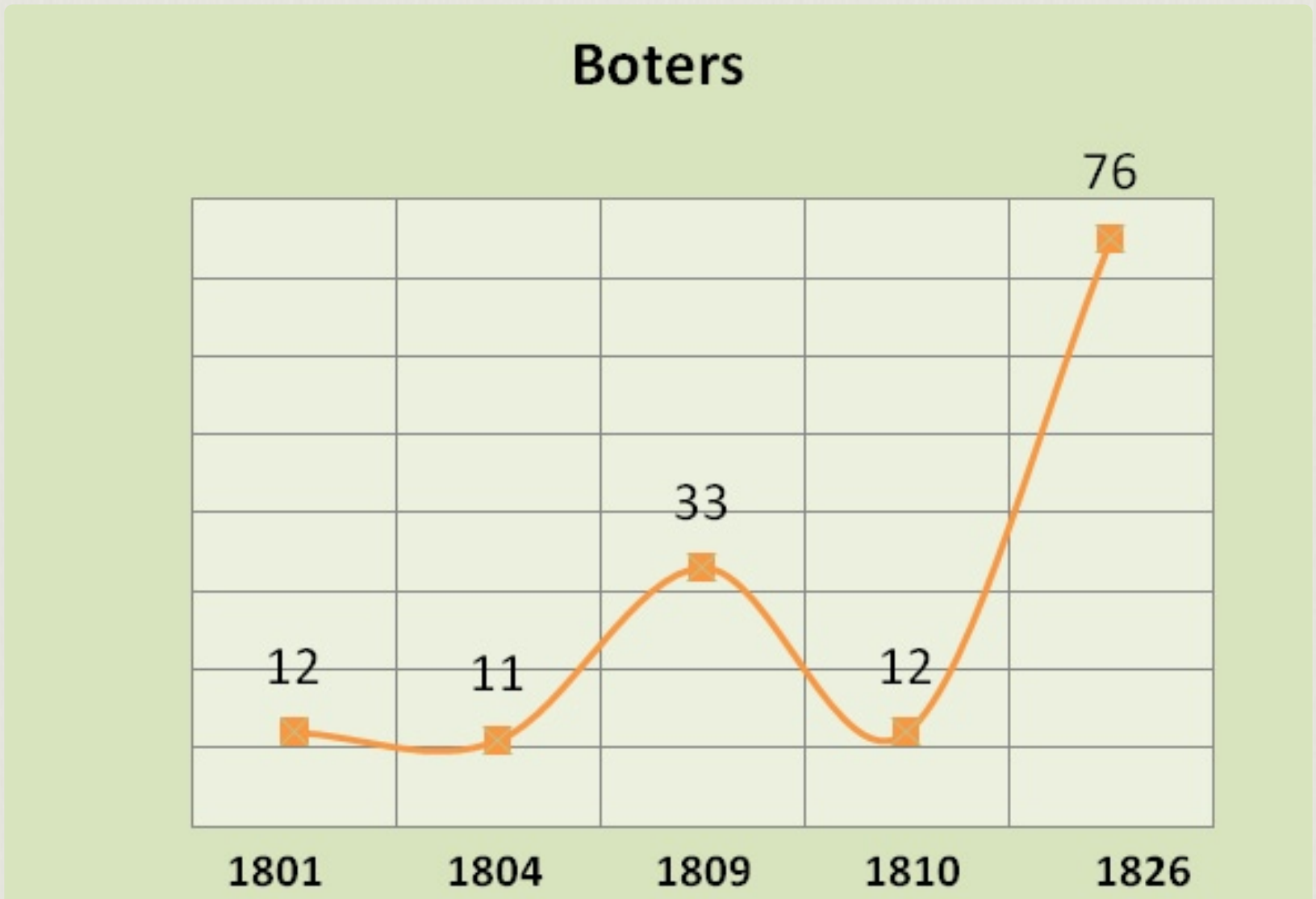
AHCT I elaboració pròpia[150].

En el gràfic es pot apreciar com aquest nucli de població, que en èpoques anteriors havia estat ocupat per alguns magatzems i casetes de pagès amb patis tancats escampades entorn de la séquia del Molí i de les hortes del riu Francolí, s'estava convertint en el lloc preferit per a construir-hi habitatges i locals de negocis. De les 10 famílies residents a començaments del segle XIX, es va passar a 153 l'any 1826.

En èpoques anteriors, els boters havien tingut les seves boteries a la part baixa de la ciutat ocupant la part oest, on actualment trobem els carrers de Castaños i la

149. L'Hort de Pagaroles anava de l'actual església de Sant Joan baixant pel carrer Rebolledo fins a l'edifici de la duana, proper al començament de l'actual carrer Smith.
150. AHCT. Padrons i Cadastres.

part final del carrer Smith, com es pot identificar en el plànol de la Nova Població de la Marina de Joan Smith. A finals de segle XVIII, però, quasi tots els boters vivien a la part alta de la ciutat. A partir de 1807, la major part d'ells van tornar a viure al nou barri de la Marina com a expressió de la forta activitat del sector, passant en un quart de segle de 12 a 76 boters.



AHCT i elaboració pròpia.

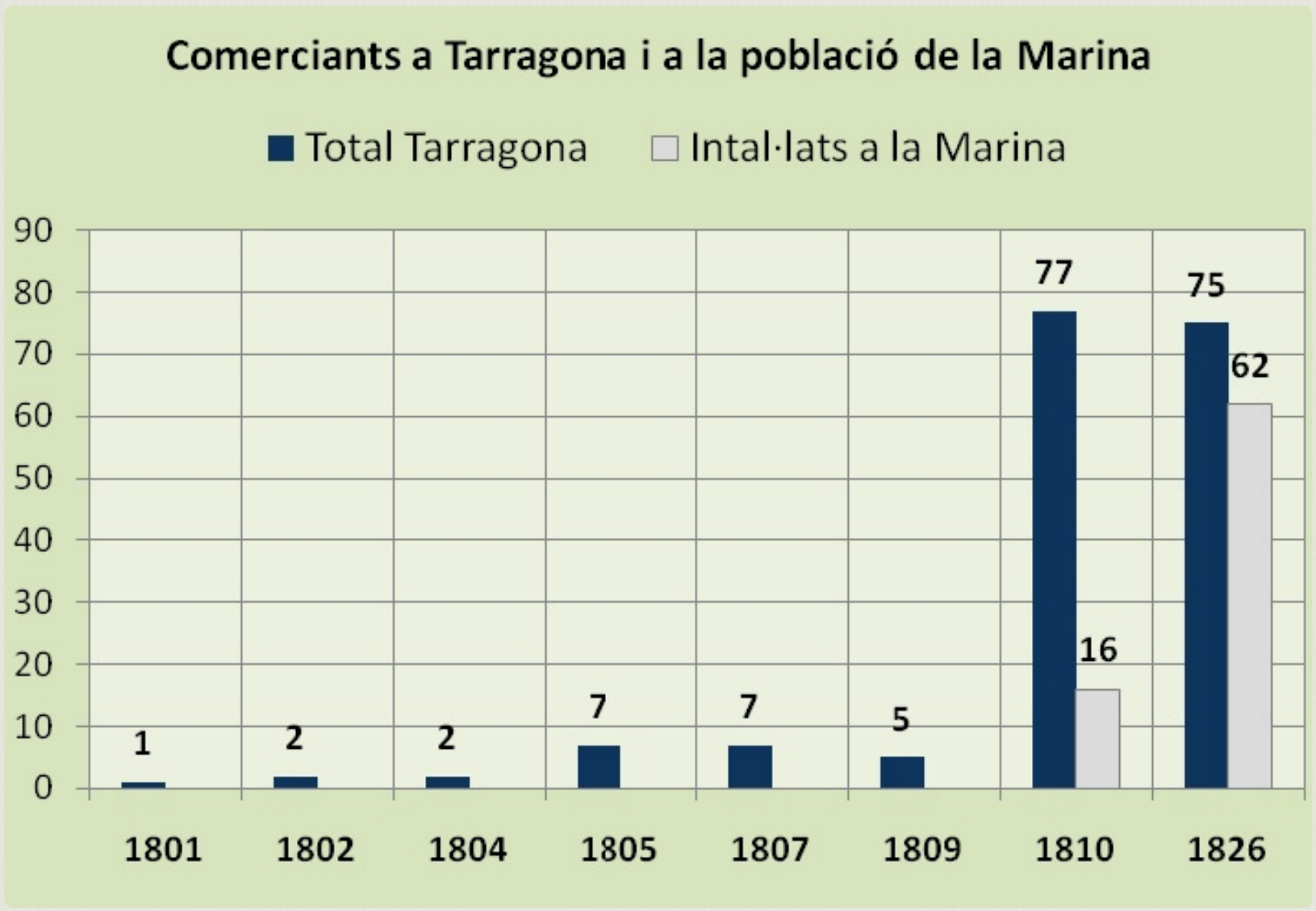
A més de ser la seu de les boteries, indústria molt necessària atès el gran impuls que va adquirir l'exportació de vins i aiguardent, el barri de la Marina va ser també el centre del creixement del comerç en general.

Com a índex de creixement del barri de la Marina, i a la vegada de la pròpia ciutat, pot ser útil veure l'evolució del nombre de persones que van decidir adquirir-hi terrenys i construir les seves cases:

Padró de 1801	14 propietaris i els locals dels Gremis de Sant Pere i el de Sant Telm.
Padró de 1808	47 propietaris i els dos gremis
Padró de 1826	148 propietaris

El nombre d'empadronats al barri de la Marina l'any 1826 era de 2.191 persones.

Un altre paràmetre que confirma les dades anteriors neix de l'estudi dels comerciants residents a Tarragona l'any 1826. En el gràfic següent es pot valorar l'augment del nombre total de comerciants i els que resideixen en el barri de la Marina.



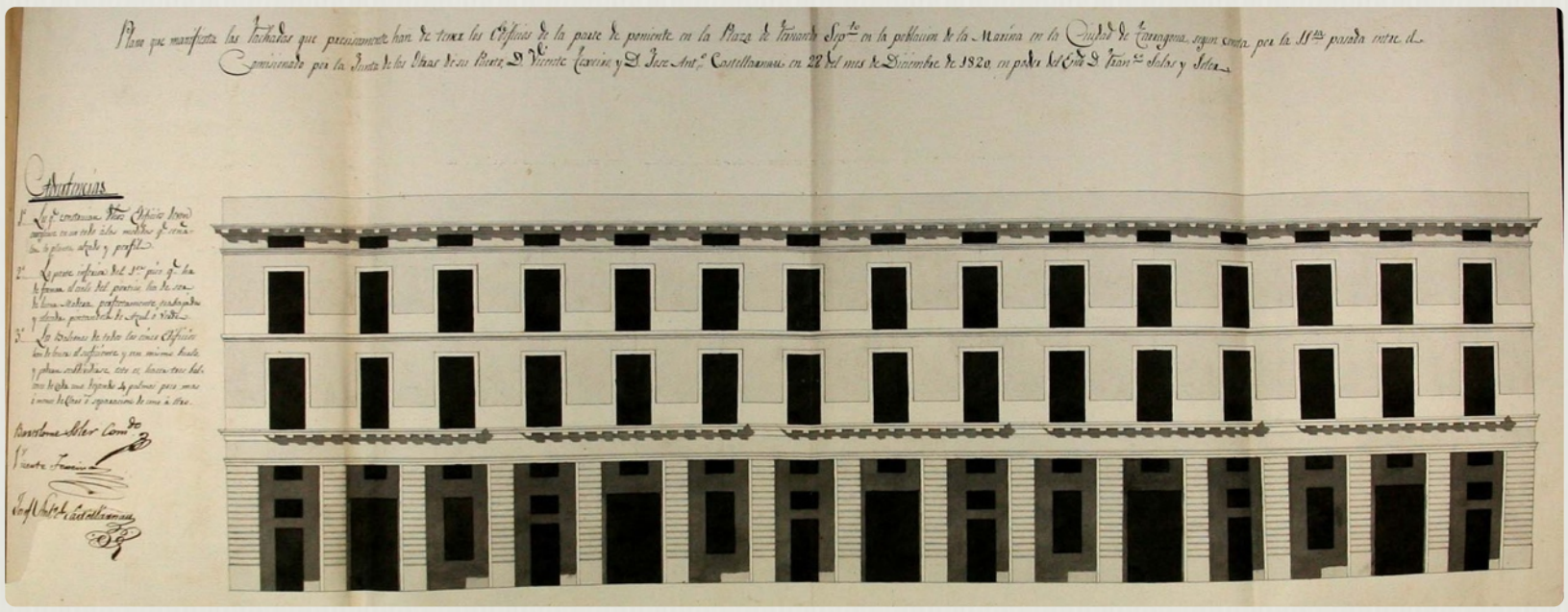
AHT i elaboració pròpia.

És ben clar l'augment del nombre absolut de comerciants, així com l'increment d'aquests en el barri de la Marina, expressió sens dubte del creixement comercial de la ciutat que posa de manifest la gran influència del Port de Tarragona i l'enrenou que va generar la participació de Tarragona en el mercat d'Amèrica.

S'adjunta, en l'apèndix documental, el llistat de comerciants segons el padró de 1826[151].

Més endavant, i dins les normes establertes pels successors de Joan Smith en el càrrec de director de la Junta d'Obres del Port de Tarragona, es van programar noves edificacions. N'hi havia de menor importància, com per exemple el disseny dels carrers del Mar, Lleó i Castellarnau. L'important nombre de sol·licituds d'edificació revela l'interès dels ciutadans per viure en aquest barri: alguns compraven els terrenys i d'altres els adquirien com a permuta de les barraques de la platja de la Marina.

Hi havia, però, altres edificacions que van quedar patents en les escriptures i en la intervenció de l'Ajuntament de la ciutat que es podrien considerar més importants atès el seu caràcter modern i, en alguns casos, monumental.



Not. Francisco Salas i Soler[152]. (AHT)

Aquest és el cas de la concepció de la plaça de Ferran VII -avui plaça dels Carros-, de la que se'n pot veure una part de la façana de ponent en la imatge superior.

El barri de la Marina, doncs, va posar a disposició de tothom unes eines que eren inexistents a principis de segle: tenir un nou sòl urbà estratègicament ubicat

151. Veg. Apèndix documental núm. 15.
152. AHT. Notari Francisco Salas i Soler. Sig.796. Plànol de 22 desembre 1820.

dins la ciutat per al desenvolupament de noves i diverses activitats que van provocar l'augment en nombre i qualificació dels ciutadans envers el comerç marítim, com ara botiguers, boters, notaris, metges, advocats, etc.

Tot i haver despertat uns anys tard pel que fa al condicionament del port i en el món dels negocis, la resposta de Tarragona i els seus ciutadans va permetre a la ciutat gaudir dels guanys que va oferir el comerç amb Amèrica durant uns quants anys com qualsevol altre port de la Mediterrània. De fet, en el segon terç del segle XIX, va ser quan més va fructificar tot l'esforç invertit per part de la ciutat i dels seus habitants: l'enderrocament de les muralles, l'ampliació continuada del port i la vinguda del ferrocarril van dur Tarragona cap a una immediata i previsible revolució industrial.

CAPÍTOL 15

CONCLUSIONS

El descobriment d'Amèrica, el segle XV, va obrir noves rutes comercials que exigien un volum de capital inexistent al Principat. Durant els segles XVI i XVII, el comerç marítim català va assistir a la pèrdua dels mercats nord-africans com a conseqüència de la política econòmica de la corona espanyola, basada en exclusiva amb Amèrica. El monopoli sevillà que després va passar a Cadis, va tenir una forma de funcionar en què sols una minoria de comerciants, amb el vistiplau de la Corona, podien establir un comerç fluid amb Amèrica. Aquesta actitud restrictiva per part de la monarquia va ser la responsable de minimitzar les possibilitats reals d'il·lusionar a la resta del poble espanyol de participar en una tasca comercial tan important i singular amb el Nou Món.

El 1680 va predominar a Catalunya el comerç de cabotatge, i les rutes més grans es van adreçar a la Mediterrània i l'Atlàntic Nord. Els artesans i els petits capitals van patir una profunda crisi durant el segle XVII; només l'agricultura va poder mantenir un nivell productiu suficient, que anys després va ser el pilar del redreçament econòmic.

Les rutes del comerç marítim que es van desenvolupar durant el segle XVII es van diversificar en diversos circuits:

- Circuit Mediterrani de cabotatge: era la ruta que donava més beneficis.
- Circuit Mediterrani d'altura: amb vaixells italians de gran tonatge es transportava cotó, cereals, etc.

- Circuit de l'Atlàntic Nord: estava basat en el comerç del blat i les manufactures tèxtils elaborades o en brut. Només l'exportació de vi i aiguardent podien equilibrar els escassos beneficis de la resta del comerç.
- Circuit Colonial: després de la primera etapa i fins al 1680, i un cop creada una petita infraestructura econòmica, va començar una activitat comercial vers el port de Cadis, que llavors era el centre del monopoli de les Índies.
- Entre els anys 1725 i 1745 va començar l'època més brillant, quan té lloc el desenvolupament econòmic iniciat a finals de 1600. Es posa de manifest amb l'establiment d'alguna fàbrica d'Índies de teixits de cotó pintats, i l'aparició d'expedicions catalanes cap a les Índies.

A partir de 1725 Barcelona es va començar a recuperar de la crisi, i dels 37.000 habitants passà als 125.000 l'any 1791. El comerç i la indústria es van fer fortament presents a la ciutat. L'any 1805 el sector tèxtil de la ciutat comptava amb 10.000 treballadors.[153]

A partir dels anys cinquanta, s'instal·laren corresponsals catalans del comerç a les places americanes com a representants de les operacions fetes des del Principat. Malgrat tot, Cadis era el centre de redistribució dels productes colonials amb destinació a Amèrica i l'exportació catalana a l'Atlàntic en general. La centralitat de Cadis havia desplaçat durant el primer terç del segle XVIII els ports de Lisboa i Gibraltar. Era a Cadis on residien els intermediaris andalusos i estrangers, i els homes de negocis catalans intentaven, si bé que no podien substituir-los, intervenir més directament en la gestió. Catalunya, una vegada establerts els corresponsals a Cadis i a alguna ciutat d'Amèrica, va començar a preparar les seves pròpies expedicions a Terra Ferma.[154]

En resum, els primers contactes amb Cadis els protagonitzaren els mateixos mariners i mercaders, i la relació comercial es basava en el primitiu intercanvi. En la segona etapa, Barcelona va passar a dirigir aquests moviments, els quals van prendre un caràcter empresarial i, en la tercera etapa, els mateixos mercaders catalans es van instal·lar a Cadis.

153. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 12, p. 203.
154. 154. MORELL I TORRADEMÉ, J.: *Aproximació al comerç marítim de Reus i Salou al segle XVIII*. Barcelona, 1993.

Les fabuloses rutes americanes, militaritzades en nom de la Corona de Castella, van proporcionar grans beneficis més a la mateixa Corona que no pas al poble espanyol, però a la meitat del segle XVIII els costos no van poder ser suportats per l'espoliada economia reial.

Durant els últims anys del segle XVIII, va augmentar l'explotació d'alguns productes d'Amèrica atesa la demanda de mercaderies per part dels països europeus. Aquest era el cas del port de Barranquilla, a Colòmbia, que per motius orogràfics exportava una gran quantitat de sarsaparrella, fusta de brasil, "palo tinto"... productes selvàtics que tenien més facilitat de sortida des d'aquella ciutat que dels ports de Santa Marta o Cartagena d'Índies. El mateix va succeir amb el cotó que s'exportava a Barcelona, on la indústria tèxtil havia arrencat. La participació catalana en el mercat del cotó a Barranquilla va aportar la introducció de màquines de fusta per eliminar la borra el cotó en les mateixes plantacions.[155]

La Reial Companyia de Comerç de Barcelona va néixer com una companyia mercantilista. Fundada el 1756, va dedicar-se a l'exportació de les típiques produccions catalanes i tenia llibertat només per importar sucre, tints, fustes i cotó. La companyia va desaparèixer a finals del segle XVIII com a conseqüència de l'establiment del nou sistema de lliure comerç.

Malgrat tot, fins a l'any 1805 no es va disposar de la primera filadora mecànica moguda per energia hidràulica; i no va ser fins al 1832 que es va crear a Barcelona la fàbrica Bonaplata, que va ser la primera de tot Catalunya i de la resta de l'Estat en funcionar amb vapor. Aquesta nova orientació industrial va comportar la prohibició d'importar manufacturats de cotó.

El 1778, el rei Carles III va decidir alliberar oficialment les rutes d'Amèrica; és a dir, una vegada repartits els beneficis en els temps de gran esplendor, es van començar a repartir les despeses en plena davallada del comerç. Amb l'experiència de més de dos segles, el fet de passar del proteccionisme al lliure comerç tenia un seguit de conseqüències. El lliure mercat comportava un augment de la competència, basada també en una eficiència màxima tant en la producció com en la reducció dels preus, cosa que repercutia en un clar benefici per al

155. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 13, p. 203.

consumidor. Els proteccionistes el consideraven un instrument de comerç negatiu, atès que podia augmentar el fracàs de les petites empreses, i afavorir els grans negociants i els negocis ben establerts i amb lligams internacionals; i aquesta situació estava ben allunyada de la que podia oferir i gestionar Espanya.

Els països que eren eficients en les seves activitats productives reclamaven el lliure comerç, d'una banda perquè era útil per als interessos de la nació i, de l'altra, perquè es podien invertir a l'estranger els excedents dels capitals privats. Els governs sempre acceptaven il·lusionats el lliure comerç, però estaven obligats a protegir certs tipus de mercats. Un exemple d'aquesta dualitat d'actuació es troba en els conflictes entre holandesos i anglesos, que van haver de lliurar tres guerres marítimes per tal d'anivellar el poder en el comerç mundial:

"En 1663, sir George Downing, hombre de estado británico, apuntaba con amargura que la política holandesa era un mar abierto en las aguas británicas, pero un mar cerrado en la costa de África y las Indias occidentales."[156]

L'Espanya que havia decidit liberalitzar el comerç no havia preparat les infraestructures bàsiques per tal de poder participar-hi i competir-hi: no era eficient en activitats productives, fet que provocà que aquesta nova situació estigués destinada a motivar perjudicis als estaments comercials estatals i als homes de negocis del país, que es van veure destinats al fracàs.

Espanya tampoc havia creat sistemes de comercialització organitzats, i la seva ineficiència productiva provocà que moltes de les manufactures tèxtils que s'exportaven a Amèrica havien estat acabades i fins i tot confeccionades en països europeus, és a dir, no tenien opció a manar sobre els preus, de fixar-los, perquè venien prefixats d'origen.

Les contínues guerres en els últims anys del segle XVIII, primer contra Anglaterra i després contra França, van ser un obstacle, tant per la pau, com per la disposició de capital per a la indústria i el comerç. L'aliança firmada amb França tampoc va afavorir l'estabilitat perquè, com sempre, va comportar l'enemistat amb Anglaterra. Espanya sempre estava al mig i, en aquest cas, el pacte polític va dur-la al desastre naval de la batalla de Trafalgar el 1805. De fet, el

156. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 14, p. 203.

més important és que Europa va perdre el respecte a Espanya que fins llavors havia estat capdavantera, tant en poder naval com en potencial de riquesa i cultura.

El decret de 1778 de lliure comerç, doncs, va començar a trencar el monopoli i va donar pas a una època en què es desitjava que fos de millorament del comerç. Es van habilitar un seguit de ports per a poder comerciar:

"Tengo habilitados en la Península para este libre comercio con las Indias, los puertos de Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, y Coruña; y los de Palma y Santa Cruz de Tenerife en las Islas de Mallorca y Canarias."[157]

Els intercanvis es realitzaven per diferents camins: un 80% en forma de comerç directe, i totes les operacions tenien com a punt de partida i d'arribada un port català, Barcelona, els Alfacs i Tarragona; i el circuit indirecte englobava un 15% del tràfic i consistia en la tradicional navegació de cabotatge fins a Cadis.

Tot el comerç que s'havia liberalitzat eren els productes agraris, l'alcohol en les formes més diverses, avellanes i ametlles i alguns teixits, aquests sempre en competència amb la resta d'Europa. La producció andalusa no podia cobrir la demanda i va haver de recórrer a la catalana, que hàbilment va introduir-se al mercat. Més endavant es van afegir a les llistes d'exportacions altres productes com la fruita seca o els productes metal·lúrgics, que van gaudir de gran anomenada en terres llunyanes.[158]

Amb el decret de lliure comerç de 1778 s'intentava canviar el sistema de comerç amb Amèrica: més àgil i productiu. Un segon objectiu previst amb aquest decret era la possibilitat de reduir els preus del nòlit i de les assegurances, amb què molts productes americans podrien incorporar-se als mercats europeus, no només les habituals matèries primeres de minerals, sinó també productes de primera necessitat com el blat, carns, farines, sucre, cacau o cafè.

Durant la segona meitat del segle XVIII, països com Anglaterra, França i Holanda, que havien pres part en els negocis, tant del tràfic de negres, com del cors, disposaven d'illes i ports propis al Carib. Eren possessions que els permetien

157. *Reglamento para el libre comercio*. 1778, article 4t.
158. JUNYENT I COMAS, R. (dir.); TARRAGÓ I CID, S. (red.). *El Port de Sant Feliu de Guíxols*. Barcelona, 1991.

tenir uns llocs ben artillats i defensats per al comerç, el contraban i, a la vegada, mantenir a resguard les guarnicions militars dels respectius països per tal de tenir total llibertat per a fer qualsevol activitat.

Gràcies a les polítiques liberals que aquests estats exercien en les seves colònies, i d'acord amb les tendències socials i polítiques del moment, ben aviat es van detectar moviments independentistes. Aquests moviments eren fomentats pels mateixos europeus juntament amb nadius, que van incentivar revoltes i la presència de vaixells pirates o insurgents. Les primeres colònies d'Amèrica a independitzar-se van ser les britàniques, en particular els Estats Units d'Amèrica.

Els motius principals que van alimentar l'independentisme de les nacions sud-americanes tenien fortes arrels econòmiques i de relacions humanes: les notícies arribades de les colònies angleses d'Amèrica del Nord que, a força de lluitar, havien aconseguit la independència el 1782; el menyspreu que manifestaven els espanyols envers les lleis i costums dels nadius; la Revolució Francesa que va acabar amb la monarquia i va propagar idees tan esperades com la de protegir els drets dels homes; la notícia que Napoleó havia envaït Espanya... tot plegat va fer que els nadius copiessin els moviments partidistes d'Espanya, i uns van ser etiquetats de realistes i els altres de patriotes. Es començaven a gestar els principis independentistes de les colònies d'Amèrica. En el cas de Bolívia, després de diversos enfrontaments bèl·lics, va esclatar la revolució el 18 juliol de 1809.[159] Els moviments independentistes, doncs, havien començat a afectar les possessions espanyoles.

I malgrat les notícies revolucionàries que arribaven a Espanya, el comerç no sols no va minvar en el primer quart del segle XIX, sinó que és quan es va creure que organitzant els viatges de forma més privada i, per tant, més responsable, s'aconseguirien majors beneficis. Tot i les bones intencions dels espanyols, el mercat del comerç amb Amèrica no va durar gaire més de quaranta anys, coincidint amb els anys de major sofriment i guerres, fins al 1825 en què, després de la batalla d'Ayacucho al Perú, es va iniciar la fi de la dominació espanyola a Amèrica del sud. Només van quedar les colònies de Cuba i Puerto Rico, res a veure amb aquell brillant i productiu comerç que es va desenvolupar durant els segles XVI i XVII.

159. Veg. Apèndix documental, bibliografia web 15.

APÈNDIX DOCUMENTAL

1. Gràfics a partir dels documents notarials processats.

2. Compravenda del cors (Capítol 3.2 Les naus corsàries).

3. Patent de cors i mercaderies (Capítol 3.2 Les naus corsàries).

4. Tràfic de negres a Río de la Plata 1810-1811 (Capítol 3.3 La tràfic d'esclaus).

5. Contracte amb la tripulació de vaixell destinat al tràfic de negres (Capítol 3.3 La tràfic d'esclaus).

6. Pacte d'abolició del tràfic de negres (Capítol 3.3 La tràfic d'esclaus).

7. Patrons matriculats l'any 1819 (Capítol 4.1 El potencial humà).

8. Escriptura d'arrendament del dret de malles (Capítol 5. L'activitat pesquera).

9. Arrendadors del dret de malles (Capítol 5. L'activitat pesquera).

10. Cabotatge. Rànquing de ports catalans.

11. Patent individual.

12. Escriptura de contracta de tripulació.

13. Patent reial de comerç.

14. Combois amb destinació a Amèrica, gener de 1817.

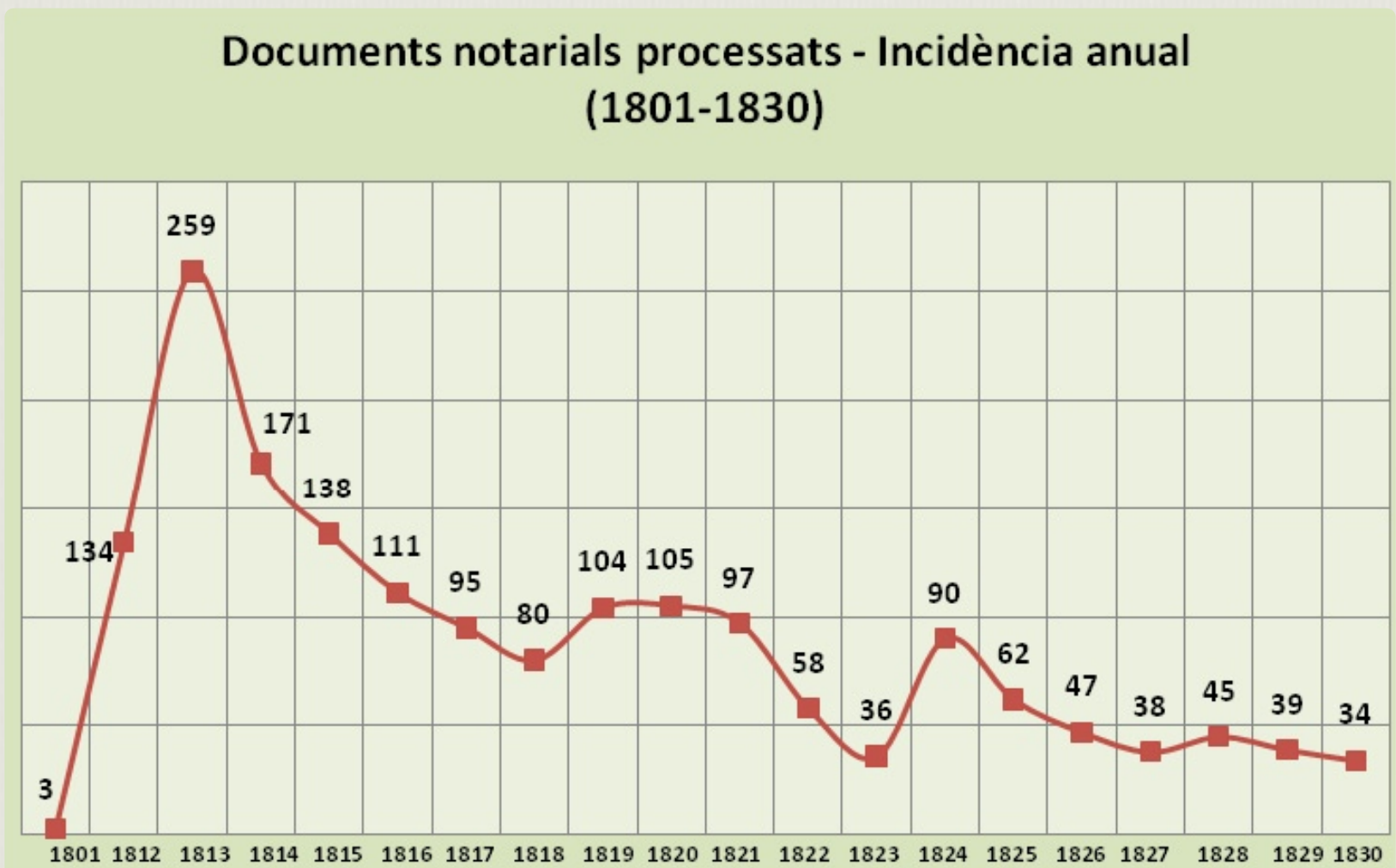
15. Vaixells estrangers que van pagar l'impost d'ancoratge al Port de Tarragona.

16. Comerciants a Tarragona, segons el padró de 1826.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 1

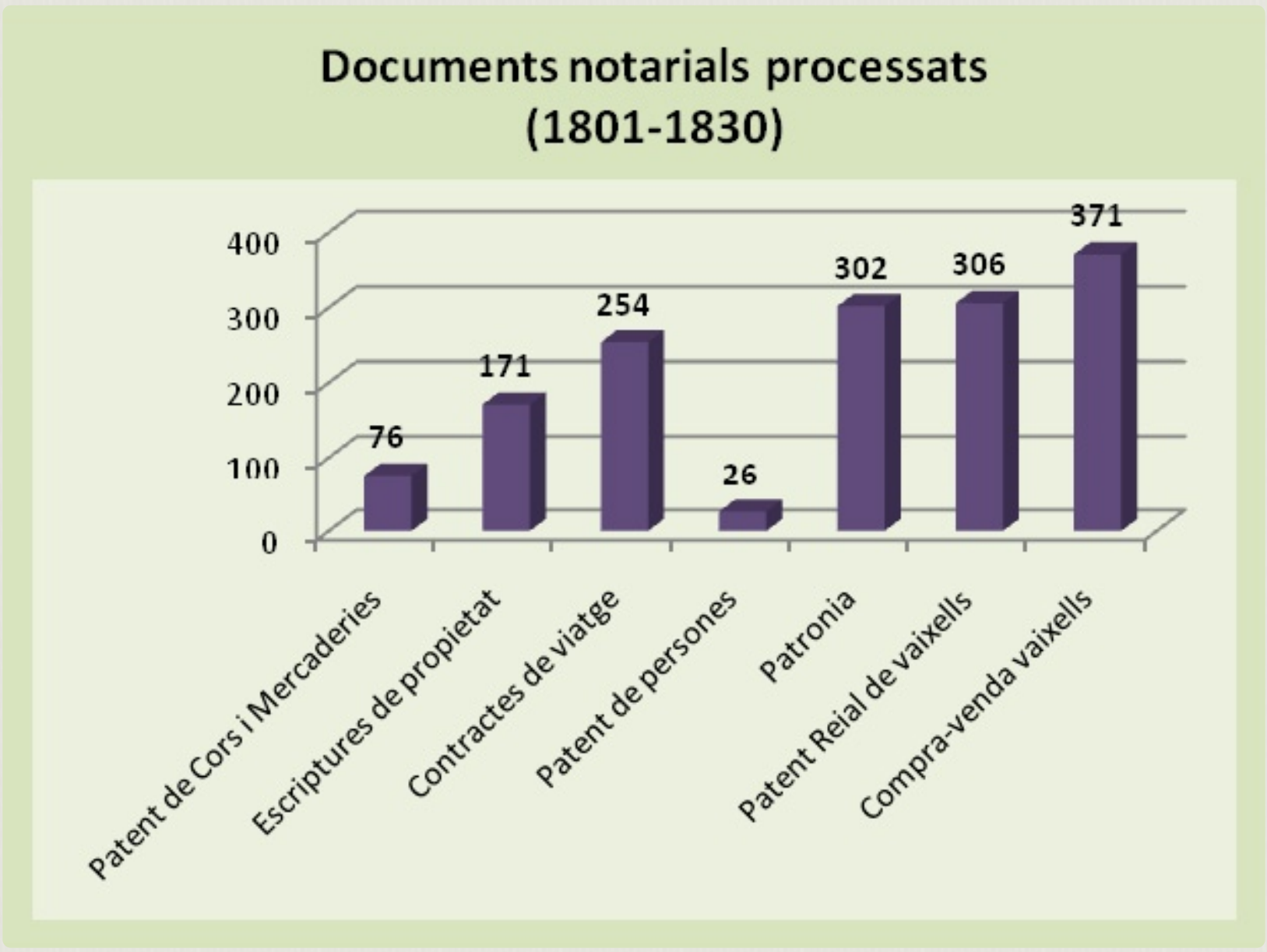
Gràfics a partir de continguts de l'Arxiu Històric de Tarragona. En l'estudi realitzat, que comprèn del 1800 a 1830, el notari de marina era José María Cortadellas.

El primer gràfic recull el nombre d'escriptures processades.



AHT i elaboració pròpia.

El segon gràfic considera la incidència de tipus d'escriptures d'acord amb el motiu de la sol·licitud.



AHT i elaboració pròpia.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 2

AHT - Manual de Marina. Notari de marina José María Cortadellas. Sig. Topo.879. Any 1812 i 1813.

En la villa de Villanueva el 21 de Abril de 1813; D. Rafael Bordera, patrón de la matrícula de Tortosa expatriado de ella y actualmente domiciliado en la presente villa de la ciudad de Agente o Apoderado entre otras para las infrascritas cosas D. José Antonio Cit comerciante, dueño y armador del Corsario Español San Antonio, al mando del capitán José Segarra de cuyos poderes consta por la escritura otorgada en poder de Pedro Prats escribano de la villa de Reus a primero del corriente Abril de que da fe el infrascrito escribano. Vende y por título y causa de venta concede a **Andrés García** de matrícula de Tortosa expatriado de ella hallado en esta villa a estas cosas presente a los suyos y a quién quiera perpetuamente todo aquel Laud pescador nombrado San Antonio que era propio el mismo comprador que fue apresado por otro **Corsario** y conducido a la rada de esta villa, cuyo laud fue adjudicado a favor de dicho agente, capitán y marineros en virtud de declaración dada por este Juzgado militar de Marina en 13 del expresado Abril en el expediente sumario que en su razón se ha formado en el mismo y se le vende con todos los arreos y aparejos que consta en inventario como a mayor y más beneficioso postor en la pública subasta.

La cual venta hacen en dicho nombre a utilidad del indicado García y de los suyos. Por cuyo poder y dominio transfiere las referidas cosas vendido por real y efectiva entrega que de ellos le hace extrayéndolos de su poder y dominio de dicho armador principal, Capitán del Corsario y demás que tengan el citado laud y aparejos prometiéndole la posesión corporal, real, actual o casi, autorizándole para su toma y subsecuente retención con toda plenitud de derecho y acciones a su libre disposición y uso cediendo todos cuantos competen a los referidos constituyéndose procurador como en cosa propia.

El precio de esta venta es de trescientos duros que confiesa el referido Bordera haber recibido del comprador García en dinero de contado real y efectivamente a sus voluntades y así renunciando a la excepción de la *non numerata pecunia* a lo del precio no ser ni convenido ni ajustado a la ley, *ultra dimidium* y a todo y cualquier otra excepción derecho o ley en su favor no solo le otorga la presente carta de pago de dicha cantidad de precio sí que también cede y remite al comprador todo aquello más que pudiese valer y tener la presente venta y estarle de firma y legal evicción en todo y cualquier caso de restituciones y enmiendas de todos daños y costas que por razón de aquella sigan y causen y para su cumplimiento obligo todos los bienes muebles y raíces habidas y por haber con todas las remuneraciones convenientes y de derecho con juramento que presta en el alma de dicho principal. E cuyo juramento toma la presente escritura dicho Bordera en el expresado nombre y a pie yo el escribano doy fe y conozco en la referida villa de Villanueva, día, mes y año sobreexpuesto.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 3

AHT - Notari de marina José María Cortadellas. Sig. Topo.879. 25 Abril 1812 p. 67.

Obligació de patent reial de cors i mercaderies

Juan Bernat patrón interino del Javeque San Josef de 100 toneladas consecuente con lo dispuesto en el art. 1º de la Real Ordenanza de Corso y en conformidad y cumplimiento de lo que se previene y manda en el art. 2º del Título primero de la Real Ordenanza de Matrículas, libre y espontáneamente conviene y promete ante el Comandante Militar de Marina de la provincia de Tarragona que:

El pasaporte o Real Patente que se me entregue dicho Sr. Comandante lo guardaré en mi poder con el mayor cuidado; Que no cometeré hostilidad, ni ocasionaré daño a los vasallos españoles, ni a los de otros príncipes o estados que no tengan guerra con España; Que no pasaré con él a Mares prohibidos o por los que no estoy habilitado; Que no ejerceré el contrabando, Que no prestaré ni haré cesión legítima de dicho documento ni recibiré otro semejante de ninguna Nación Extranjera; Que obedeceré puntualmente los preceptos de ordenanza y cualesquiera otras órdenes o prevenciones particulares que se me hicieran en mi lista o Rol. Y finalmente que restituiré dicho pasaporte cumplido que sea el plazo que se me señala de dos años o bien justificación de habérseme perdido en naufragio o apresamiento o por otro accidente irremediable. Por lo que ofrezco por enmienda de daños y costas ofrecer como fiador a José Sans comerciante de Altafulla por el pago de 70.000 reales de vellón.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 4

Dades obtingudes de:

Archivo General de la Nación Argentina, Indice del Archivo del Gobierno de Buenos Aires. Buenos Aires, Tom I.

Academia Nacional de la Historia de Argentina, Correo de Comercio, Buenos Aires, 1870.

TRÀFIC DE NEGRES A RÍO DE LA PLATA[160]

Data	Port d'entrada	Nom de la nau	Tipus de nau	Nació	Capità	Procedència	Nre. negres
04/01/2010	Buenos Aires	La Flor de Mayo	Bergantí	Espanyola		Río de Janeiro	
09/01/2010	Buenos Aires	Brillante	Bergantí goleta[161]			Río de Janeiro	
29/01/2010	Buenos Aires	Juan Bautista	Bergantí goleta			Río de Janeiro	
01/02/2010	Buenos Aires	S. José Americano	Bergantí goleta		Antº Joaquín Bayrom	Río de Janeiro	24
01/02/2010	Buenos Aires	S. Fco. Paula	Bergantí goleta		Matias Fernando	Isla de Santos	50
01/02/2010	Montevideo	Galatea	Bergantí goleta			Río de Janeiro	
01/02/2010	Buenos Aires	Nª Sª Merced	Bergantí goleta			Río de Janeiro	
12/02/2010	Buenos Aires	Nª Sª de los Dolores	Bergantí			Río de Janeiro	
14/02/2010	Buenos Aires	Ana	Bergantí goleta			Pto. de Santos	
20/02/2010	Buenos Aires	Buen Viaje	Bergantí			Bahía	
21/02/2010	Montevideo	S. Fco. Paula	Bergantí goleta		José Rodríguez	Buenos Aires	
27/02/2010	Buenos Aires	S. Antº Desengaño	Bergantí			Isla de Santos	12
27/02/2010	Buenos Aires	San Antonio	Bergantí			Río de Janeiro	
11/03/2010	Buenos Aires	Natividad	Bergantí goleta			Río de Janeiro	
24/03/2010	Buenos Aires	Felicidad	Bergantí		José de Campos	Bahía	164
28/03/2010	Montevideo	Flor del Rio	Bergantí			Río de Janeiro	
09/04/2010	Buenos Aires	Begoña	Bergantí		Rafael Palacios	Río de Janeiro	5
12/05/2010	Montevideo	Santa Ana	Bergantí		Domingo F. Firme	Bahía	3
24/06/2010	Buenos Aires	Natividad	Bergantí goleta		Joaquín Oliver	Isla de Santos	4
07/09/2010	Buenos Aires	Belisario	Bergantí		Juan de Sousa	Isla de Santos	6
05/12/2010	Ensenada	San Gregorio	Bergantí goleta		Gaspar Villalba	Bahía	268

160. http://www.sugar.net/var/trata.htm
161. Traducció al català de Zumaca o Sumaca

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 5

AHT - Notari de marina José María Cortadellas. Sig. Topo.882. 21 novembre 1819 p. 185.

José Fábregas, capitán y piloto del Bergantín Cristina de la matrícula de Tarragona, armado a Corso y Comercio, anclado en el puerto de Tarragona con destino a San Gebart e islas adyacentes para la compra de negros esclavos, se formaliza con la tripulación la siguiente contrata:

Primeramente es prevención que la navegación de dicho viaje quede convenida a Salario determinado, ganando mensualmente cada individuo por su respectiva clase, que más abajo se dirá.

Asimismo se previene que luego de hecha la Trata de los esclavos, embarcados estos y reemplazada la aguada y demás provisiones necesarias se pondrá a la vela para cualquiera de los puertos de la Isla de Cuba que destinase el Capitán que deberá finir el viaje.

El Capitán abonará al Contramaestre 45 duros mensuales y a más medio duro por cabeza de negro que se venda en la Isla de Cuba, y siempre que el contramaestre de la Fragata Merced de la Casa de Mariano Flaquer de Barcelona que se halla en igual expedición gane un salario parecido al que se da en el Buque Cristina.

Al Despensero se le abonarán 30 duros al mes, al Guardián, Carpintero y Calafate se darán 25 duros. A los Marineros, 15 duros, a los Mozos 10. Salario que deberá contarse desde el día de hoy que se ha pasado revista a la tripulación, hasta el día que se echará ancla en la Isla de Cuba.

La Tripulación estará obligada a todas las faenas marineras dentro y fuera del buque, a recorrer la maniobra, a coser y componer las velas y a todo cuanto sea

necesario durante el viaje, como y también a las prácticas y todo cuanto le será mandado por el Capitán.

Estará obligada la tripulación a defender el buque y batirse con todo valor y razón contra cualquier barco que intentara abordarles siempre que el Capitán tenga por conveniente. Esta obligado a la carga y descarga necesarias al estilo y costumbres de los puertos donde se verificase y hacer también los topes correspondientes de la salida del puerto al último destino.

Se suministrará a la tripulación comida al estilo de la Navegación Catalana y se señala 20 pipas de vino para consumo.

Todos los individuos de la tripulación sin excepción de clase se obligan a contribuir por su parte al aseo y limpieza correspondiente que deben tener los esclavos y todo cuanto les sea mandado por el Capitán.

Si alguien de la tripulación fuese encontrado con alguna esclava, perderá todos sus sueldos y será castigado a tenor de la Ley. Ningún individuo podrá maltratar a ningún esclavo bajo pérdida de sus sueldos.

Salidos de la costa de África para Cuba los marineros y mozos deberán dormir encima de Cubierta.

Se prohíbe a todo individuo fumar de noche, encima cubierta como también llevar cuchillos con punta.

Ningún marinero podrá embarcar cajas de ningún tipo, su ropa estará en el petate.

Se entregará a la tripulación un mes y medio de avance a cuenta de su soldada y el resto de los que alcanzase se dará en La Habana o puerto de destino.

Si el buque fuese apresado o se perdiesen que Dios no permita no podrá individuo alguno pedir sus sueldos, a cuyo efecto quedará perdido.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 6

Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona. Butlletí Oficial de l'any 1857.

Tratado entre las Coronas de España e Inglaterra para la Abolición del Tráfico de Esclavos firmado el 25 de Junio 1835

Queda mutuamente convenido que todo buque mercante inglés o español que sea registrado, en virtud del presente tratado, puede ser legalmente detenido y enviado o conducido ante los tribunales mixtos de justicia, establecidos por las estipulaciones del mismo, si en su equipo se encuentra alguno de los enseres siguientes:

Escotillas con redes abiertas en lugar de escotillas cerradas que se usan en los buques mercantes

Separación o divisiones en la bodega o sobre cubierta en mayor número que el necesario para los buques destinados al tráfico legal.

Tablones de repuesto o postizos para formar una segunda cubierta o entrepuente para esclavos.

Cadenas, grilletes y manillas.

Una cantidad de agua en vasijas o cubas mayor que la necesaria para el consumo de la tripulación del buque, en su calidad de buque mercante.

Un número extraordinario de barriles de agua u otras vasijas para contener líquidos; a menos que el capitán no exhiba un certificado de la aduana del paraje de donde haya partido.

Una cantidad de calderas de rancho mayor de las que requiere para el uso de la tripulación.

Una cantidad extraordinaria de arroz, harina de Brasil, mandioca o casado, harina de maíz superior a la necesaria para la tripulación.

Si alguna de estas circunstancias se comprueba el buque puede ser detenido.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 7

Acords municipals. Vol. 21 - Se(109)final , 6 abril 1819.

Comandància Militar de Marina deTarragona. Matriculats el 3 d'abril de 1819.

Relació de patrons i veïns de Tarragona, amb l'edat:

Patrons	Edat	Patrons	Edat
Francisco Budesca	62	Antonio Gelabert	34
Bernardo Martí	61	Juan Barcells	33
Pablo Ferrer	71	Antonio Melendres	45
Antonio Ricomà	68	Miguel Cosidor	53
Jaume Bertran	64	Juan Batlle	66
José Salas	64	José Grau	42
José Ametller	64	José Pascual	46
Antonio Pablo Budesca	73	José Pedrol	51
José Teixidor	58	Pablo Rabasa	49
Pablo Cosidor	52	Cristobal Mallol	53
Francisco Mallol	63	Juan Pascual	52
Baltasar Simó	80	Francisco Llombart	52
Pablo García	62	Pablo Casanovas	49
José García	79	Rafael Pedrol	58
Ignacio Prats	66	Eudaldo Barsells	50
Pablo Pascual	63	Juan Rabasa	67
Miguel Brull	65	Pablo Melendres	60
Andrés Batlle	50	Pablo Mauri	62
Francisco Barcells	61	Antonio Salas	66
Francisco Soriano	61	Mariano Roig	56

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 8

AHT - Notari de marina José María Cortadellas. Sig. Topo.880. 9 gener 1814 fol. 12.

El Gremio de San Pedro y San Andrés hace escritura de arrendamiento de Mallas por medio año.

Cualquier persona que quiera entender en acudir al Derecho de Mallas que el Gremio de Pescadores de la ciudad se ha impuesto voluntariamente y percibe y ha acostumbrado percibir sobre el valor de todo el pescado que se recogerá tanto en las playas del término de dicha ciudad o por los patrones de ella como pesca de otro término, con expresa condición que barco que irá a poniente a pescar deberá pagar por cada hombre que irá de Marinero o Remitjer (cada uno de los tripulantes de una barca de pesca que participen en las ganancias de la pesca en una parte determinada) en dicho barco, 14 sueldos de ardit. Se arrienda por el término de seis meses.

Se expone a subasta aclarando que: Sepa el arrendatario que podrá cobrar diez reales el valor de todo el pescado fresco que por cualquier patrón tanto de esa ciudad como forastero así de redes mayores, palangres, sardinales, parejas, volichas (redes para pescado pequeño) o otra cualquier especie pesquera, sacaran en las playas de esta ciudad y su término y fuera de ellas los patrones de esta ciudad 4 dineros por libra de moneda catalana y si no llegan al valor del pescado a 10 reales podrá cobrar a proporción.

Sepa el arrendatario que cualesquiera de los patrones tendrán la obligación a todos los domingos de cada semana hacerle presencia del libro a donde está escrito y continuado el pescado que había capturado en aquella semana y pagarle dentro de 15 días el contingente de las mallas de pescado. Y los patrones que

habían pescado fuera de dicho término deberán pagar el dinero dentro de ocho días bajo pena de 10 sueldos cada vez que contravenga este capítulo.

Sepa el arrendatario que tiene la obligación y deberá pagar el precio de dicho arrendamiento a los Directores y clavario del referido Gremio en moneda de oro o plata sonante y no en vales Reales con seis plazos iguales, cobrado o no de los débitos de dichas mallas, pues el Gremio nadie le abonará de lo que haya dejado de cobrar. Empezará la primera paga en Febrero.

A partir del precio fijado al arrendatario, deberá pagar al Gremio 4 dineros por libra de todo el importe del arrendamiento, como y también el papel sellado del original y copia y al corredor del Puerto 6 libras por sus derechos. El pescador del pescado que el presente Gremio tiene en el Puerto de esta ciudad le entregará semanalmente nota del pescado que cada patrón haya sacado y muerto en dicho puerto, por cuyo trabajo deberá pagarle 12 libras por una sola vez.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 9

Extret de diferents escriptures del notari José María Cortadellas. AHT - Manuals de Marina.

ARRENDADORS DEL DRET DE MALLES

Contractes escripturats entre l'interessat i el Gremi de Pescadors de Sant Pere i Sant Andreu.

Any i import de l'arrendament.

Antonio Serrahima	1800-1801	1.525 lliures
Jaime Rossell	1801-1802	
Antonio Serrahima	1814-1815	
Pablo Horende	1819-1820	
Luis Batlle	1820-1821 Mestre segador	
Antonio Rosell	1821-1822	1.100 lliures
Pablo Pascual	1823-1824	
José Vila Pons	1824 (sis mesos) Calafat	
José Grasa	1824-1825 Confiter	1.550 lliures
José Grasses	1825-1826 Comerciant	1.525 lliures
Pablo Cañelles	1826 Boter - Anul·lat	
Antonio Virgili	1826-1827 Patró de xabec	
Francisco Balsells	1827-1828 Patró pescador	1.500 lliures

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 10

DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL COMERCIO MARITIMO CATALÁN SEGUN EL ARANCEL DE FRUTOS

1776-1778 (%)		1753-1759 (%)	
1. Salou	18,2	Barcelona	37,8
2. Barcelona	17,9	Vilanova	15,6
3. Mataró	12,4	Salou	14,0
4. Vilanova	12,4	Mataró	8,4
5. Cambrils	8,5	Roses	4,7
6. Arenys	7,9	Selva de Mar	3,9
7. Tortosa	4,2	Tarragona	3,0
8. Torredenbarra	3,6	Blanes	2,8
9. Selva de Mar	2,5	Torredenbarra	2,6
10. Sitges	2,4	Tortosa	2,1
11. Blanes	2,3	Cambrils	1,1
12. Cadaqués	1,8	Sitges	1,1
13. Palafrugell	1,7	Palafrugell	0,9
14. L'Escala	1,3	L'Escala	0,7
15. Palamós	0,8	Sant Feliu	0,5
16. Tarragona	0,6	Arenys	0,4
17. Roses	0,5	Palamós	0,3
18. S. Feliu	0,5	Cadaqués	0,1
19. Torroella	0,4	Torroella	0,0

Fuente: AGS, Secretaría de Marina, legs. 522, 523; DGR, I remesa, legs. 2561-2563.

«RANKING» DE LOS VEINTE PUERTOS ESPAÑOLES DE MAYOR TRAFICO, EN 1738, SEGUN EL DERECHO DE ANCORAJE (CADIZ = 100)*

1.	Cádiz	100
2.	Barcelona	60,6
3.	Málaga	51,5
4.	Alicante	38,0
5.	Cartagena	36,2
6.	Valencia	31,4
7.	Palma de Mallorca	19,2
8.	San Lúcar de Barrameda	15,6
9.	Puerto de Santa María	14,9
10.	Sevilla	12,8
11.	Denia	12,8
12.	El Condado	12,7
13.	Ibiza	11,6
14.	Salou	11,3
15.	Mataró	6,4
16.	Palamós	5,7
17.	Motril	5,3
18.	Gijón	4,3
19.	Vilanova i La Geltrú	3,6
20.	La Coruña	3,5

* No están incluidos los puertos de las provincias exentas.
Fuente: AGS, Secretaría de Marina, leg. 521.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 11

AHT - Notari José María Cortadellas, 27 gener 1814 p. 22.

Juan Mestre, natural de Vilaseca, un día que habiendo obtenido el Real Permiso para pasar a La Habana para negocios propios y que según lo dispuesto por S.M. en R.O. y referente para el comercio libre de España a Indias es preciso que los Españoles que intentan pasar a aquellos parajes de América deben presentar antes Caución (prevención, precaución o cautela) fiduciarias ante los Srs. Jueces de arribadas de restitución a España dentro de cuatro años si fuesen a las Américas septentrionales y de seis a las meridionales bajo la pena de quinientos ducados de vellón, por tanto queriendo cumplir lo mencionado y a fin que no se le impida el referido viaje promete al Sr. Comandante Militar de Marina de esta provincia que dentro de cuatro años se restituirá a España para lo que para mejor seguridad da en fiador a Jacinto Martí, carpintero.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 12

Escriptura de contracte davant el notari José María Cortadellas. AHT - Sig. Topo.880. p. 263.

Serveix d'exemple la següent escriptura de contracte feta pel capità d'una fragata i el personal al seu servei amb destinació a L'Havana.

En la ciudad de Tarragona a veintisiete de Septiembre de mil ochocientos catorce. Entre partes D. José Fábregues capitán y piloto de la Fragata Española nombrada Cristina, surta y anclada en el puerto de la ciudad para emprender el viaje a La Habana de una; Y los marineros y demás tripulación de dicho buque de otra se ha hecho y formado la Contrata según lo anteriormente entre ellos ya convenido en la manera que sigue:

1. Primeramente es prevención que dicho Capitán tiene fletado su citado buque apto y bien aparejado para emprender viaje al Puerto de La Habana descuenta de los Srs. Pedro Gil, Jaime Vilallonga y Josep y Jaime Bases del comercio de esta provincia pagándome 20 pesos fuertes por cada pipa lo mismo.
2. Que no se fija salario determinado en ninguno de la tripulación respecto que dicho viaje queda convenido a la parte según estilo común a la navegación Catalana y así cobrado los fletes y principiada la carga para el regreso se arreglarán cuentas del producido, sacando un 10% a favor del buque, el salario del Piloto, gastos de panática (provisión de pan en las embarcaciones) y demás pertenecientes, se formarán cuentas pagando a cada individuo lo que corresponde por su clase.

3. Que teniéndose el Capitán de una fuga o deserción de algún individuo de la tripulación, no queda obligado a dar dinero alguno hasta haber verificado la salida para su regreso y si alguno verificara la deserción, tiene obligación el Capitán de retener su parte la que será repartida por los demás individuos que quedaran.
4. Están los marineros obligados a la carga y descarga del buque según práctico y estilo de los puertos donde se verificase; a componer las velas si se arrizasen y a la demás de su instinto dentro o fuera del buque sin contradicción al Capitán o al encargado en su ausencia.
5. En el caso de ser cometido dicho buque por algún Corsario enemigo que considerase el Capitán tener defensa para resistir en cuanto fuere deberá la tripulación ejecutar cuanto les mandase el mismo o el que mandase en su lugar en caso de que durante el combate falleciese el Capitán.
6. Deberán guardar tranquilidad y armonía tanto en el viaje como en los puertos en que se hallaren, así ellos como dicho capitán inviolablemente observarán todo cuento les sea mandado y prevenido en su rol lista de viaje que será entregado bajo pena en aquél se fulminare y demás a que incurrieren.
7. La comida y la bebida se les suministrará al estilo de la navegación catalana cuando va a la parte dándoles el debido respeto que merecen.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 13

Notari José María Cortadellas. AHT - Manual de Marina. Sig- Topo 880 26 maig 1814 p. 168.

CAUCIÓN PARA PATENTE REAL DE COMERCIO

En Tarragona José Almirall capitán del Bergantín San Vicente de 120 toneladas, en conformidad y cumplimiento en el artículo 2º de la Real Ordenanza da Matrícula, libre y espontáneamente convengo y prometo al Iltre. Comandante militar de Marina de esta provincia de Tarragona y a los demás Srs. Comandantes que por tiempo serán de la misma, aunque ausentes a este otorgante por dichos Srs. el infrascrito Escribano presente aceptante y estipulante:

Que el Pasaporte o Real Patente que se me entregue por dicho Sr. Comandante lo guardaré en mi poder con mi mayor cuidado; Que no pasaré con él a Mares Prohibidos o por los cuales no estoy habilitado por dicho Documento; que no ejerceré el contrabando; Que no prestaré ni haré cesión legítima de dicho documento ni recibiré otro semejante de ninguna nación extranjera; Que obedeceré puntualmente los preceptos de la Ordenanza y cualesquiera otras órdenes o prevenciones que se me hicieran y finalmente que restituiré original dicho Pasaporte a la vuelta de mi viaje o bien justificación habérseme perdido en naufragio o apresamiento o por otro accidente irremediable; todo lo que ofrece atender y cumplir sin dilación ni excusa alguna con enmienda de daños y costas. Y para mejor seguridad de lo referido doy en fiador y Principal obligados a D. Pedro Gil comerciante de esta ciudad el cual presente y estando cierto y sabedor de lo que contiene esta Escritura de obligación dixo: Que quería fiar y fía por todo en cuanto en ella se obliga el mencionado Almirall y que a todo lo sobredicho junto con él y a solas estará tenido y obligado particularmente obliga al mencionado Pedro Gil que no cumpliendo el Sr. Almirall a lo que arriba tiene ofrecido,

satisfará y pagará la cantidad de 5.000 libras catalanas que es la mitad del valor del buque.

Por lo que así principal como fiador renuncian al beneficio de nuevas constituciones divididerias o cedideras acciones. El fiador renuncia a la Ley que dice que primero sea convenido el Principal que el fiador y a la otra que expresa que siendo libre el principal lo queda el accesorio, y juntos principal y fiador renuncian a su propio fuero, juez y tribunales sometiéndose y sujetándose a la autoridad de Marina de esta provincia, renunciando también a cualquiera Ley y derechos a su favor y a las generales roborándolo con juramento según estilo con obligación de todos sus bienes muebles y raíces habidas y por haber según la naturaleza de las Deudas Reales y Fiscales y si como esta escritura fuese retención definitiva el juez competente, dado consentida y no apelada, pasada en autoridad de cosa juzgada. En cuyo testimonio otorgan y forman la presente escritura los dos, principal y fiador a quienes doy fe conozco en Tarragona día, mes y año expresado.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 14

Diario de Barcelona, 15 gener 1817

Embarcaciones que entraron en Cádiz desde 4 de enero, hasta 7 de dicho.

Dia 4. = Laud español San Antonio, patron Francisco Salas, de Salou en 18 dias, con aguardiente y vino. Ademas quatro menores españoles.

Y han salido la balandra española San Antonio, patron Miguel Liver, con cacao para Barcelona; y un suco para Marsella.

Dia 5. = Laud español San Antonio, patron Jacobo Estsper, de Barcelona y Málaga en 3 dias, con aguardiente y papel. Ademas han entrado seis embarcaciones menores españolas.

Y han salido los buques siguientes: Fragata de guerra Sabina, su comandante el brigadier D. Francisco de Beranger: Corbeta la Encantadora, M. D. Andres de Begoña, y dueños la Sra. viuda de Isturiz é hijos: Corbeta Júpiter, M. D. Antonio de Acabal, y dueños los Sres. T. H. de Bustamante y compañía: Corbeta nuestra Señora del Patrocinio, alias la Fraternidad, maestre D. Juan Antonio Perez, y dueño D. Leandro Joseph de Viniegra: Fragata nuestra Señora del Patrocinio, alias la Constancia Española, M. D. Ignacio María de Arana, y dueño D. Jacinto Alvarez de Pazo: Fragata Diana, alias el Pájaro, M. D. Miguel Bozo, y dueño D. Pedro Nolasco de Soto: Fragata la Santísima Trinidad, dueño D. Joseph Belaustegui, y M. D. Joseph Julian de Belaustegui: Bergantin nuestra Señora de la Concepcion, M. D. Joseph de la Quintana, y dueño D. Juan A. Uriarte; Bergantin San Joseph, alias el Fuerte Asturiano, M. D. Joseph Florido, registro de Sevilla: Polacra la Constancia, M. D. Joseph Fábregas, del comercio de Cataluña: Fragata transporte Magdalena, capitan D. Pedro Sosbilla, y dueño D. Benito Picardo: Fragata idem la Ana, capitan D. Cárlos Salvo, y dueño dicho Sr.: Fragata idem la Infanta de España, capitan D. Matias Allende, y dueño el mismo: Fragata idem la Especulacion, capitan D. Miguel Siloniz, y dueños los señores Olazagutia é Inarra: Fragata idem nuestra Señora de Belen, capitan D. Joseph de Segura, y dueños los mismos Sres., todos para Vera-Cruz; estas cinco con tropa y azogues, y tambien llevan tropa la Fraternidad. Corbeta Rosa, M. y dueño D. Juan Mosteiga: Bergantin el Pin, alias el Fuerte, M. D. Jacinto Presa, y dueño D. Joseph J. de Manichalar: Bergantin San Juan Bautista, M. D. Antonio Dios, dueño D. Pasqual Tusbiano, y consignatario D. Joaquin de la Vega: Bergantin nuestra Señora de los Angeles, alias el Tito, M. D. Joseph Perez Muños, y dueños los Sres. Curuchettu y Caravaca: Fragata la Teresa, alias la Roche, M. D. Antonio Pasqual, del comercio de levante: Bergantin San Bartolomé, alias el Indio, M. D. Salvador Prats, de dicho comercio: Polacra nuestra Señora de los Dolores, M. D. Joaquin Gomila, de dicho comercio, todos para la Habana. Polacra la Candelaria, M. D. Teotonio Xavier de Silva, y dueño D. Bernardo Villagelin, para la Habana y Campeche. Bombarda nuestra Señora de las Nieves, alias la Golondrina Segunda, M. D. Manuel Remacha, y dueños los señores Urruela é hijos compañía, para Honduras. Xabeque San Antonio, M. D. Juan Bautista Orbeta, y dueño D. Juan Antonio Uriarte, para la Guayra. Fragata de guerra la Prueba, comandante el capitan de navío D. Roque Gurruzeta, para cruzar. Fragata de guerra holandesa Melampus, comandante el caballero Willen, para Lisboa. Ademas tres españolas.

Dia 6. = Laud San Vicente, patron Agustin Sisa, de Barcelona y Málaga en 3 dias, con aguardiente. Goleta de S. M. el General Riquelme, su comandante el teniente de navío D. Ignacio Ortuño, de la Habana y Palma en 11 dias, con correspondencia y 4 cajones de tabaco para S. M. Ademas han entrado diez españoles con diferentes frutos.

Dia 7. = Corbeta de guerra española la Descubierta, comandante el capitan de fragata D. Francisco de Paula Topete, de cruzar en 8 dias: han venido en su conserva los dos buques siguientes: Fragata mercante española nuestra Señora de los Dolores, alias la Alaides, M. D. Martin Revilla, de Vera-Cruz y Habana en 52 dias, con azúcar, grana, añil, tabaco para el Rey, 159 ps. fs. y 18 barras de plata á la señora viuda de Ruiz é hijo Terry; y la fragata idem nuestra Señora de la Bien Aparecida, alias la Manuela, M. D. Miguel de Llano Cumpo, de idem en 52 dias, con azúcar, grana, cueros, palo, 3580 ps. fs. y 8 barras de plata á D. Pedro de la Pucute. Ademas han entrado diez embarcaciones menores españolas.

Madrid 16 de Enero.

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 15

APT - Sig. 147. Relació d'embarcacions estrangeres fondejades en el Port de Tarragona i que, d'acord amb la RO de 12 de juny de 1802, se'ls ha exigit el dret d'ancoratge aplicat a les obres del port d'aquesta ciutat. L'import del dret és de 30 rals de billó

RELACIÓ DE VAIXELLS ESTRANGERS ANCORATS AL PORT DE TARRAGONA

1802		
Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Heide, Lorenzo	Danès	Bergantí
Hes, Lorenzo	Danès	
Jacobsen, Jacob	Danès	Bergantí *Probitas*
Langue, Lorenzo		Bergantí
Piaggio, Lorenzo		Pinc
Petersen, Hans	Danès	Bergantí
Thomsen, Jacob	Danès	Quetx *José Enrique*

1803		
Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Allen, Juan	Anglès	Fragata Promesa
Alvert, Gerit	Holandès	Galiassa
Baldour, Jorge	Danès	Bergantí
Berguen, Cristian	Danès	Bergantí
Berner, Gorfik	Suec	Bergantí
Bonisi, Pedro	Danès	Bergantí *Alcion*
Bratich, Juan Fco.	Ragusc	Pollacra *Desengaño*
Bruneto, José	Genovès	Xabec *Concepción*
Carrel, Pietter	Holandès	Galera *Juana Constantino*

1803

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Claunero, José	Genovès	Bergantí
Dapasano, Simón	Anglès	Pollacra *Jorge*
Eschuvansen, Marcus	Danès	Bergantí *Diestaz*
Fermen, Peter	Danès	Bergantí *Amistad*
Fremant, James	Americà	Fragata *Walach*
Geuner, Cristian	Francès	Bergantí *Esperanza*
Hoguer, Jorge	Americà	Fragata *Unión*
Lech, Nathan	Americà	Fragata *Governer Summer*
Lorenmite, Jacobo	Suec	Bergantí
Manol, John Peter	Danès	Bergantí
Manoliu, Flaque	Otomà	Pollacra *San Nicolás*
Marceran, Andrés	Anglès	Pollacra *León*
Marcusen, Marcos	Danès	Bergantí *Wiliam*
Matarvich, Pablo	Sicilià	Bergantí
Matarvich, Pablo	Sicilià	Pollacra *Santísima Trinidad*
Maynet, Juan		Bergantí
Petersen, Carlos	Suec	Fragata *Gustavo Adolfo*
Petersen, Claus	Danès	Fragata *Amistad*
Petersen, Pedro Lot	Danès	Navili *Christian Bach*
Petersen, Peter	Danès	Begantí *Amistad*
Politico, Pascual	Sicilià	Pollacra *Zefiro*
Riborg, Juan Pedrol	Danès	Galiassa *Maria Margarit*
Ricci, Bautista	Francès	Pollacra *San Juan Bautista*
Ricci, Bautista	Francès	Pinc *San Antonio*
Rindron, Boy	Danès	Bergantí
Rosendab, suren	Danès	Urca
Schowel, Juan	Sicilià	Bergantí *San Caitano*
Stefan, Joaquín		Bergantí *Dorneches*
Tenson, Istoval	Danès	Fragata *Neptuno*
Torm, Rafael	Genovès	Llondro *Rosario*
Vander, Cornelius	Holandès	Dogre
Wesert, Peter	Suec	Bergantí *Gustavo*
Winter, Nicolás	Danès	Bergantí

1804

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Amsen, Arm	Danès	Bergantí *Nilo*
Andreovich, Nicolás	Sicilià	Pollacra *Aurora*

1804		
Capità, cognom i nom	**Nacionalitat**	**Tipus de vaixell**
Andreovich, Nicolás	Sicilià	Bergantí *Nª Sª de la Paz*
Ardin, Ricardo	Americà	Goleta *Lazar*
Bachema, Lorenzo	Suec	Bergantí *Carlos*
Barta, Daniel	Suec	Galiassa *Orta*
Bernardo	Suec	Bergantí *San Juan*
Betser, Gustavo	Suec	Bergantí *Hoppe*
Chevar, Cibilian	Angloamericà	Bergantí *Caterina*
Conduri, Pangote	Set Illes	Pollacra *Nª Sª de Regio*
Crallevich, Jon	Sicilià	Bergantí *Las dos hermanas*
Creneste, Felipe	Danès	Bergantí *Catalina Sofia*
Cruse, M.S.	Danès	Bergantí *Dempo Deam*
Dukren, Arnaldus	Suec	Fragata *Fortuna*
Embsen, Peter	Danès	Bergantí *Traguana*
Escarnes, Vicente	Imperial	Bergantí *San Mario*
Francisco, Juan	Otomà	Pollacra *La Idra*
Friederich, Jon	Suec	Galiassa *María*
Friederich, Miguel	Suec	Bergantí *Neptuno*
Gandesa, Ole	Danès	Balandra *Especulación*
Gromurat, Matias	Danès	Bergantí *Constanza*
Kopen, Gerhard	Danès	Pollacra *Frau Ana*
Landoly, Pascual	Imperial	Bergantí *El Severo*
Lech, Nathan	Americà	Fragata *Gobernador*
Loravich, Mateo	Imperial	Bergantí *Sociedad*
Martin, Carlos	Danès	Galiassa *Catalina*
Mastoquin, Pablo	Sicilià	Bergantí *Trinidad*
Miletich, Juan	Moscovita	Pollacra *Favorito*
Miletich, Juan	Sicilià	Bergantí *Favorito*
Moller, John	Danès	Galiassa Esperanza
Nielsen, Peter	Danès	Bergantí *Gulosich*
Nine, Juan	Moscovita	Pollacra *Estrella del Norte*
Norri, Juan	Americà	Goleta *Lazar*
Orne, Joseph	Americà	Bergantí *El Enjambre*
Ovitovich, Jorge	Imperial	Bergantí *Intrépido*
Paduan, Jorge Felix	Imperial	Bergantí *Escipión*
Pandeli, Juan	Moscovita	Pollacra *Alejandro*
Petersen, Andrés	Danès	Bergantí *Juliana*
Petersen, Cristian	Danès	Bergantí *Schuval*
Politica, Pascual	Sicilià	Bergantí *El Zefiro*

1804

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Prot, Andrés	Danès	Bergantí *Mercurio*
Reinchen, Pedro	Danès	Bergantí *El Dico*
Ricols, Gustavo	Suec	Bergantí *Amfion*
Rlovich, Mateo	Sicilià	Pollacra *Carmen*
Rosell, Thomas	Americà	Bergantí *Mercurio*
Rosseti, Esteban	Sicilià	Bergantí *Próspero*
Senciden, Pablo	Suec	Bergantí *Alberta Margarita*
Sinoi, Esteban	Sicilià	Bergantí *El Tártaro*
Sitk, Gustav	Suec	Bergantí *La Unión*
Smith, Enrique	Danès	Galiassa *Hoppe*
Tangram, Gregorio	Suec	Bergantí *Anfitrich*
Tomen, Eduardo	Danès	Fragata *Neptuno*
Vals, Cristobal	Suec	Galiassa *Juana María*
Vicharc, Mateo	Imperial	Trabacol El Aficionado
Wiberg, Juan	Suec	Bergantí *Hércules*
Yeisen, Boye	Danès	Bergantí *Neptuno*

1805

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Anglesi, Anastasio	Jònic	Bergantí *Anunciata*
Arsenio, Angelo	Imperial	Bergantí *Benigno*
Asich, Juan	Sicilià	Bergantí *San Nicolás*
Averas, Peter	Danès	Fragata *Matilde*
Bachin, Dap	Danès	Pollacra *Arnolt*
Balter, Dietrich	Danès	Galiassa *Arnolt*
Basilovich, Mateo	Sicilià	Bergantí *Especulador*
Bastran, Jose Antº	Imperial	Bergantí *Activo*
Bavarovich, Gerónimo	Imperial	Bergantí *Horáculo*
Bechard, Matías	Imperial	Trabacol *Aficionado*
Belmar, Jens	Danès	Bergantí *Nicolasa y Marta*
Berger, Ams	Danès	Pollacra *Noyson*
Beting, Juan Jorge	Austríac	Fragata *Seguridad*
Boke, Jorge	Angloamericà	Bergantí *Esperanza*
Bonovich, Miguel	Sicilià	Bergantí *Nª Sª Loreto*
Boyren, Andrés	Danès	Bergantí *Lena María*
Brinhm, Samuel	Danès	Galiassa
Capuro, Francisco	Ligurià	Pinc

1805

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Anglesi, Anastasio	Jònic	Bergantí *Anunciata*
Arsenio, Angelo	Imperial	Bergantí *Benigno*
Asich, Juan	Sicilià	Bergantí *San Nicolás*
Averas, Peter	Danès	Fragata *Matilde*
Bachin, Dap	Danès	Pollacra *Arnolt*
Balter, Dietrich	Danès	Galiassa *Arnolt*
Basilovich, Mateo	Sicilià	Bergantí *Especulador*
Bastran, Jose Ant^{o}	Imperial	Bergantí *Activo*
Bavarovich, Gerónimo	Imperial	Bergantí *Horáculo*
Bechard, Matías	Imperial	Trabacol *Aficionado*
Belmar, Jens	Danès	Bergantí *Nicolasa y Marta*
Berger, Ams	Danès	Pollacra *Noyson*
Beting, Juan Jorge	Austríac	Fragata *Seguridad*
Boke, Jorge	Angloamericà	Bergantí *Esperanza*
Bonovich, Miguel	Sicilià	Bergantí *N^{a} S^{a} Loreto*
Boyren, Andrés	Danès	Bergantí *Lena María*
Brinhm, Samuel	Danès	Galiassa
Capuro, Francisco	Ligurià	Pinc
Casanova, Antonio	Francès	Xabec *Elvira*
Concos, Miguel	Danès	Bergantí *Constancia*
Conducri, Panafote	Set Illes	Pollacra *Madona del Picay*
Conduri, Paijote	Set Illes	Pollacra *N^{a} S^{a} Piggi*
Congdom, Joseph	Angloamericà	Fragata *Comercio*
Constantino, Demetrio	Moscovita	Pollacra *San Nicolás*
Cosovich, Marcos	Imperial	Bergantí *Antagonista*
Cralovich, Juan	Sicilià	Bergantí *Dos Hermanas*
Dancher, Carlos Lorenzo	Suec	Bergantí *Nayer*
Dervoch, Cristofer	Suec	Galiassa *La Esperanza*
Digo, Yppeke	Danès	Bergantí *María*
Dirch, Boy	Danès	Fragata *Frau Johanna*
Dovrilvich, Marcos	Imperial	Bergantí *Benedicto*
Dufru, John	Angloamericà	Bergantí *Montaner*
Emanuel, Carlos	Suec	Bergantí *Emanuel*
Ferner, Peter Homes	Danès	Bergantí *Frandich*
Ferre, Luis	Francès	Llombarda *Victoria*
Fileto, Domingo	Imperial	Fragata *Jacobo*
Frederich, Juan	Danès	Bergantí *Joannes*
Frederip, Luco	Danès	Galiassa *Frodxatmingen*

1805

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Gaspar, Miguel	Sicilià	Pollacra *Ful Sociedad*
Gilernovich, Juan Jaime	Sicilià	Pollacra *Virgen del Carmen*
Gilovich, John	Sicilià	Bergantí *Dos Hermanas*
Gross, Carlos Joaquín	Danès	Galiassa *Ana Dorotea*
Gruto, Antonio	Ligurià	Llondro *Concepcioso*
Hansen, Matias	Danès	Fragata *Diana*
Hens, Felipe	Danès	Bergantí *Catalina*
Inchich, Nicolás	Suec	Bergantí *Nª Sª Rosario*
Incovich, Vicente	Sicilià	Pollacra *Creator*
Irdaz, Carlos	Danès	Bergantí *Ciudad de Roma*
Jacobseon, John	Danès	Fragata *Doris*
Janosevich, Felipe	Imperial	Trabacol *Rosario*
Jansen, Jens	Danès	Bergantí *Neptuno*
Jansen, Jens	Danès	Bergantí *Neptuno*
Jurcovich, Gregorio	Imperial	Pollacra *Providencia*
Jurgen, Otom	Danès	Bergantí *Cecilia Caterina*
Kentel, Cristian	Danès	Galiassa
Lausel, B.P.	Danès	Fragata *Emanuel*
Layson, Nicolás	Danès	Fragata *Sirena*
Lindt, Cristobal	Suec	Galiassa *Ana Carlota*
Lingas, Domingo	Danès	Bergantí *El Norge*
Longran, Juan	Suec	Galiassa *Frauling*
Lorenzo, Cristian	Danès	Galiassa *Juana Dorotea*
Loring, Domingo	Americà	Goleta *Ictis*
Lupi, Stefano	Sicilià	Quetx *Providencia*
Maggi, Miguel	Sicilià	Pollacra *San Nicolás*
Mastrofiani, Pantoli	Moscovita	Pollacra San Nicolás
Molsen Peterson, Peter	Danès	Bergantí *CiniKert*
Molsen, Peter	Americà	Bergantí *Snigkeit*
Moris, Marcos	Danès	Galiassa *Freundcheaff*
Moscovich, Pedro Juan	Sicilià	Pollacra *Nª Sª Gracia*
Negri, Nicolás	Sicilià	Quetx *Sta. Mª Magdalena*
Nicolich, Antonio	Imperial	Bergantí *Archiduque Balatín*
Nilson, Isach	Suec	Bergantí *Carlota*
Noiron, B	Danès	Fragata *Margarita*
Olms, Jens	Danès	Pollacra *Tres Hermanos*
Olot, Olof	Danès	Galiassa
Pano, Gerónimo	Jònic	Pollacra

1805

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Pascual, Antonio	Sicilià	Bergantí *Dos Compañeros*
Peseta, Juan Antº	Sicilià	Bergantí *Vella Canasa*
Petersen, J.P.K.K.	Danès	Bergantí *Hilmar*
Petersen, Jems	Danès	Fragata *Soledad*
Pezzer, Baltazar	Sicilià	Pollacra *Asunción*
Pezzer, Baltazar	Sicilià	Pollacra *Santma. Anunciata*
Politica, Pedro	Sicilià	Bergantí *Zafiro*
Romilla, Jaime	Sard	Pinc *Sta. María*
Rosseti, Estefano	Moscovita	Bergantí *Próspero*
Saltavich, Tomás	Sicilià	Pollacra *S. Caietano*
Saponich, Antonio	Imperial	Fragata *Unión*
Sauder, Joseph	Americà	Galiassa *Charning*
Sauron, Francisco	Francès	Llondro *Nª Sª Rosario*
Scholdo, Melchor	Danès	Galiassa *Ana Margarita*
Scopinich, Andrés	Imperial	Bergantí *Demóstenes*
Simeney, Juan	Danès	Galiassa *Carlota*
Sincovich, Lucas	Sicilià	Bergantí *Sta. Gracia*
Stanberg, Guillermo	Danès	Bergantí *Ricardo*
Suker, Marcos	Sicilià	Bergantí *Sta. Ana*
Sumer, Benjamin	Americà	Goleta *Livell*
Sunger, Peter	Danès	Balandra *Frau Barbara*
Surrich, Pedro	Sicilià	Bergantí *Mª Magdalena*
Texerini, joseph	Imperial	Bergantí *Argos*
Tongren, Gutnar	Suec	Bergantí *Anfitrión*
Trismiza, Esteban	Sicilià	Bergantí *La Providencia*
Trusmia, Esteban	Sicilià	Bergantí *Providencia*
Tugnizza, Esteban	Sicilià	Bergantí *Providencia*
Tunnera, Vicente	Sicilià	Bergantí
Tunovich, Lucas	Sicilià	Bergantí *Providencia*
Valzemachge, Epiro	Jònic	Xabec *Madona S. Nicolás*
Vigit, Daniel	Danès	Bergantí *Elisabeth*
Virgicovich, Esteban	Sicilià	Bergantí *Asunción*

1806

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Alhmer, Nicolás	Danès	Bergantí *Ana Catarina*
Andorvich, Estefano	Sicilià	Fragata *Nueva Suerte*

1806

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Apostoli, Jorge	Jònic	Pollacra *S. Nicolás*
Arraez Ataem, Artus	Marroquí	Goleta *Moda*
Arraez Moh, Pres	Argelí	Místic
Bacarelo, Constanso	Sard	Tartana *Virgen Montenegro*
Bartolomé	Francès	Pollacra *La Concepción*
Benasque, Pedro	Francès	Tartana *Virgen del Rosario*
Brechan, Juan Jacobo	Danès	Fragata *Doris*
Brechan, Ole	Danès	Bergantí *Sta. María*
Calsen, Miguel	Danès	Bergantí *Ergensen*
Calvi, Giuliano	Angloamericà	Goleta *Frati*
Calzem Peter	Danès	Bergantí *Providència*
Camacho, Francisco	Portuguès	Místic *San Antonio*
Camacho, Francisco	Portuguès	Místic *Tres Hermanos*
Caroni, Antonio	Toscà	Tartana *San Antonio*
Caroni, Jaime Antº	Sard	Tartana *Angel*
Chico, Antonio	Otomà	Pollacra *Virgen de Zora*
Chioza, Juan	Francès	Xabec *Concepción*
Comigleri, Pablo	Francès	Pinc *Nª Sª de Gracia*
Comoach, Florio	Sicilià	Bergantí *Sensible*
Constantino, Teodoro	Otomà	Pollacra *San Nicolás*
Costa, Lorenço	Portuguès	Místic *Nª Sª Carmen*
Cot, Fartivill	Angloamericà	Bergantí *Delfín*
Cruz, Elias	Portuguès	Místic
Davis, Clifort	Angloamericà	Goleta *Vulcano*
De los Santos, Silvestre	Portuguès	Xabec *Oriente*
Demetri, Lázaro	Otomà	Pollacra *Nª Sª Idros*
Demetri, Juan	Grec	Pollacra *Virgen de Idra*
Derahansen, Daniel	Danès	Fragata *Janus*
Dogue, Cristian	Danès	Dogre *Dos Hermanos*
Facsh, Mateo	Sicilià	Bergantí *Africano*
Ferro, Angel	Francès	Pinc *Misericordia*
Formant, Let	Angloamericà	Bergantí *Mopaset*
Francisco, Giorgio	Otomà	Pollacra *S. Nicolás*
Garivaldi, simón	Francès	Pinc *Concepción*
Garner, Benjamin	Angloamericà	Goleta *Liberta*
Gotfran, Johan	Danès	Bergantí *Neptuno*
Gronvald, Matias	Danès	Bergantí *Constancia*
Guida, Pablo	Napolità	Pinc *Sacxa Familia*

1806

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Hansen, Hans Peter	Danès	Bergantí
Hansen, Peter	Danès	Bergantí *Diel Hoynung*
Iñigo, Luis	Francès	Tartana *Buen Amigo*
Soula, Jorge	Angloamericà	Goleta
Spuvalo, Stefano	Sicilià	Bergantí *Fidele*
Stuch, Simón	Sicilià	Bergantí *El Tártaro*
Thoabro	Otomà	Pollacra *S. Demetrio*
Tomsen, Cornelius	Danès	Fragata *Mercurio*
Vaderof, Enrique	Angloamericà	Bergantí *Gobernador*
Vasmuni, Evans	Danès	Bergantí *Providencia*
Jensen, Jens	Danès	Bergantí *Neptuno*
Jahensenn, Kund	Danès	Bergantí *Carlos Fernando*
Jorfalovert	Angloamericà	Fragata *Alexandra*
Kaske, Natanuel	Angloamericà	Bergantí *Hipsia*
Lansen, Peter	Danès	Bergantí *Baltasar*
Lorenzo, Miguel	Francès	Tartana *Victoria*
Loy, Gerónimo	Sard	Pinc *Jesús, María y José*
Maggi, Miguel	Sicilià	Pollacra *S. Nicolás*
Manteleti, Andrés	Sicilià	Bergantí *Minerva*
Mastanich, Pablo	Sicilià	Bergantí *Santi. Trinidad*
Maxcher, Mogons	Danès	Bergantí *Mercurio*
Michel, Antonio	Francès	Pinc *Soledad*
Miguel, Giorgio	Otomà	Pollacra *San Nicolás*
Murgante, Luis	Francès	Bergantí *Concepción*
Nielsen, Niels	Danès	Bergantí *Samson*
Ogilvy, Thomas	Angloamericà	Fragata *Activa*
Oter, Pedro	Danès	Galiassa *Dorotea María*
Oyering, Lorenzo	Danès	Galiassa *Emanuel*
Palma, Miguel	Romà	Tartana *Santo Cristo*
Petersen, Peter	Danès	Fragata *Apolo*
Politach, Juan	Sicilià	Bergantí *Sta. Ana y S. Juan*
Rascun, Font	Danès	Bergantí *Revolución*
Rasmun, Crans	Danès	Bergantí *Provatum*
Revollo, Josef	Francès	Tartana *Virgen Misericordia*
Ring, Blop	Angloamericà	Bergantí *François*
Rivano, Antonio	Sard	Tartana *Virgen Misericordia*
Saltavich, Mateo	Sicilià	Bergantí *La Esperanza*
Saltavich, Tomás	Sicilià	Bergantí *S. Caietano*

1806

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Samper, Rasmus	Danès	Goleta *El Joven Claus*
Simonovich, Josef	Sicilià	Bergantí *La Paz*
Vilevich, Juan	Sicilià	Bergantí *Favorito*
Viola, Luis	Toscà	Tartana *San Francisco*
Voht, Hami	Danès	Fragata *Germania*
Waltismo, Juan	Americà	Fragata *Bulat*
William, Abraham	Angloamericà	Bergantí *Julien*
Williams, Federico	Danès	Fragata *Neptuno*

1807

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Andrus, Natal	Sard	Xabec *Concepción*
Arraez Grandino, Sols	Marroquí	Llagut *Norvoa*
Arraez Hasan, Aquilmin	Marroquí	Xabec
Arraez Maha, Jachi	Marroquí	Xabec *Morboa*
Arraez Muley, Brason	Marroquí	Tartana *Maymona*
Arraez Abdel, Hedel	Marroquí	Místic *Masanet*
Bacarelo, Constancio	Toscà	Tartana
Barri, Thomas	Angloamericà	Bergantí *Saly*
Beyra, Manuel	Portuguès	Místic *Concepción*
Bohansen, Matias	Danès	Fragata
Bosch, Samuel	Danès	Bergantí *Island*
Botei, Gariel	Danès	Galiassa
Camacho, Francisco	Portuguès	Llagut *San Antonio*
Camppo, Crecencio	Napolità	Llombarda *Providencia*
Caraglasa, Pedro	Romà	Bergantí
Casoni, Antonio	Toscà	Tartana *Sta. Teresa*
Clemens, Miguel	Imperial	Goleta
Cloy, Gerónimo	Portuguès	Pinc
Constantino, Demetrio	Otomà	Pollacra
Constantino, Nicolás	Otomà	Pollacra *Nicolás*
Corinto, Pedro	Francès	Bergantí *Buen Padre*
Dasco, Vicente	Francès	Pollacra *V de la Potencia*
De la Cruz, Gregorio	Portuguès	Pinc *V del Carmen*
Direborg, Rasmun	Danès	Galiassa *Juana*
Ferrer, Angel	Francès	Pinc *V. Misericordia*
Foct, Ole	Danès	Galiassa *Ana Dorotea*
Gavaro, Jaime	Francès	Pinc *V. del Rosario*
Grandero, M	Danès	Galiassa

1807

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Guillermo	Angloamericà	Bergantí *Momobich*
Hansen, Federico	Danès	Bergantí *Hoybe*
Hortz, Pedro	Danès	Galiassa *Dorotea Margarita*
Huabet, Antonio	Imperial	Fragata *Istria*
Joni, Constantino	Otomà	Pollacra *San Nicolás*
Jungenten, Peters	Danès	Balandra *Frau Barbara*
Lamper, Rasmun	Danès	Goleta *Jungue*
Lund, Jaime	Danès	Goleta *Dei Godo*
Mayer, Crsitian	Danès	Fragata
Micoet, Ignacio	Imperial	Bergantí *Valiente*
Never, Heinrich	Danès	Fragata
Olmes, Pedro	Angloamericà	Bergantí *Ana*
Olms, Silay	Americà	Bergantí *Industria*
Olsen, Andrés	Danès	Bergantí *Moldergonden*
Palma, Vicente	Romà	Tartana *Stmo. Cristo*
Palma, Vicente	Romà	Tartana *Santi Cristo*
Petersen, Peter	Danès	Fragata *Apolo*
Salech, Juan	Otomà	Pollacra *San Nicolás*
Silva, Custodio	Português	Llagut *El Golfino*
Silva, Manuel	Português	Nàutic *San Antonio*
Thelli, Francisco		Fragata *Imperial*
Thian, Martin	Austíac	Pollacra *Sagitario*
Verges, Esteban	Americà	Galiassa *Buena Suerte*
Viaga, Domingo	Português	Llagut *V. de la Misericordia*
Vlisovich, Juan	Romà	Bergantí

1808

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Abrahim	Argelí	Bergantí *Malbruch*
Agustini, Juan Bautª	Francès	Pinc *Nª Sª Rosario*
Akun, Alisert	Americà	Bergantí *Amèrica*
Aligoni, Antonio	Francès	Pollacra *Nª Sª Rosario*
Allen, Ben	Americà	Bergantí *Adamant*
Amadeo, Antonio	Toscà	Tartana *Invisible*
Anlam, Thomas	Americà	Fragata *Herguimet*
Ardim, Jonnatan	Americà	Bergantí *Patsy*
Arraez, Mohamet	Marroquí	Falutx *Jenelñ*

1808

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Arraez, Abraim	Argelí	Llagut *Malbrick*
Arraez Ahmed, Ben Mustafa	Argelí	Pollacra *La Mesanda*
Arraez, Ali	Argelí	Llagut
Arraez, Ali Buchavi	Argelí	Xabec *Veslami*
Arraez, Amar Mohamed	Argelí	Tartana
Arraez Amet, Sidi	Argelí	Xabec *Mesaud*
Arraez Bernat, Viselem	Marroquí	Xabec *Mesandra*
Arraez Bernat, Vicelen	Marroquí	Xabec *Mesandra*
Arraez Capdur, Sidi	Argelí	Llagut *Sayter*
Arraez Capdur, Sidi	Argelí	Llagut *Merboa*
Arraez Dornat, Villet	Marroquí	Xabec *Mesandre*
Arraez Fuchar, Viau	Marroquí	Xabec *Gervaek*
Arraez Hachi, Mahamet	Argelí	Xabec *Merboa*
Arraez Had, Mafumet	Marroquí	Xabec *Envach*
Arraez Hamed, Ben Hamed	Marroquí	Goleta *Saba*
Arraez, Japdur	Argelí	Falutx *Merboa*
Arraez, Judo	Marroquí	Tartana *Mesanda*
Arraez, Mahamed	Argelí	Falutx *Estrella*
Arraez, Mahamed Abram	Argelí	Falutx *Estrella*
Arraez, Mahamed Amar	Argelí	Tartana *Mesande*
Arraez, Mesode	Argelí	Llagut *Mohamed*
Arraez, Mohamed Mecero	Marroquí	Xabec *Mecero*
Arraez, Mohamed Hachi	Argelí	Xabec
Arraez Mohamet, Ben Ali	Argelí	Xabec *En fusa*
Arraez Mohamet, Ben Ali	Argelí	
Arraez, Mustafà	Argelí	Llombarda *Maymona*
Arraez, Mustafà	Tunissià	Tartana
Arraez Sate, Sidi	Argelí	Tartana *Merboa*
Arraez Sedi, Abel	Marroquí	Xabec *Azusef*
Arraez Sidi, Mohamed	Marroquí	Tartana *Grua*
Arraez Sidi, Soliman	Argelí	
Arraez Soliman, Siri	Argelí	Xabec *Malbruck*
Arturio, Lorenzo	Anglès	Bergantí *Didone*
Bacarello, Constantino	Toscà	Tartana *Virgen de Montenero*
Bacarello, Constantino	Toscà	Gànguil
Bacarelo, Crescencio	Sard	Tartana
Balali, Hamed	Marroquí	Llagut *Mesandra*
Barbastro, José	Francès	Pollacra *Principe Eugenio*

1808

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Barbastro, Miguel	Francès	Bergantí *S. Pedro*
Barbastro, Miguel	Francès	Llagut *Principe Eugenio*
Bartolani, Antonio	Francès	Goleta *Felix Glisa*
Bergha, Jacobo	Sicilià	Pollacra *Virgen del Loreto*
Beyra, Juan	Português	Místic *S. Anotnio*
Bonasquino, Juan Bt^{a}	Francès	Pollacra
Bornd, Davil	Anglo-americà	Fragata *Venus*
Bossio, Juan Bautista	Jerosolimità	Tartana *V. Del Carmen*
Bradfor, Carlos	Americà	Fragata *Arms*
Bribaley, Josef	Anglès	Llagut *Asunción*
Brunky, Esteban	Anglès	Xabec *Dos Hermanos*
Burboles, Nicolés	Sicilià	Trabacol *N^{a} S^{a} Rosario*
Cabaca, Francisco	Anglès	Goleta anglesa *Esperanza*
Cabrioto, Juan Bautista	Francès	Pinc *Misericòrdia*
Calamar, Nicolás	Sard	Pollacra *San Jorge*
Calamaro, Nicolás	Sard	Pollacra *S. Jorge*
Campero, Juan Bt^{a}	Francès	Pinc *La Paz*
Canet, Juan	Francès	Bergantí *Fortuna*
Capo, Plesencio	Sard	Llombarda *Providencia*
Carbone, Bartolomé	Francès	Pollacra *Concepción*
Carbone, Bartolomé	Francès	Pollacra *Purisima Concepción*
Casano, Juan	Sicilià	Xabec *Nautico*
Cassani, Antonio	Sard	Tartana *San Antonio*
Cassoni, Antonio	Toscà	Tartana *San Antonio*
Cassoni, Constantino	Sard	Tartana *San Antonio*
Colm, tomas	Anglès	Bergantí *Beth*
Conti, Angelo	Sard	Pollacra *Virgen del Carmen*
Copola, Juan Bt^{a}	Francès	Xabec *Concepción*
Corbera, Jacinto	Francès	Pollacra *Victoria*
Corbeto, Bernardo	Francès	Pollacra *N^{a} S^{a} del Huerto*
Corbeto, Bernardo	Francès	Pollacra *N^{a} S^{a} del Huerto*
Dasso, Vicente	Francès	
Demetrio, Juan	Sicilià	Xabec *Caipso*
Dimitri, Angelo	Jerosolimità	Goleta *Venganza*
Dodero, Antonio	Francès	Xabec *Asunción*
Efigio, Antonio	Sard	Falutx *Jesús Nazareno*
Erasmo, Guillermo	Francès	Pinc *N^{a} S^{a} de Gracia*
Estolache	Anglès	Llagut *S. Eufimio*

1808

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Farlen, Miguel	Americà	Bergantí *Tigre*
Felich, Miguel	Anglès	Llombarda *Asunta*
Ferrans, Antonio	Francès	
Ferro, Angel	Francès	Pinc
Figon, Angel	Francès	
Franco, Manuel	Português	Místic *S. joaquín*
Furey, Samuel	Anglès	Pollacra *Echo*
Gallarsen, Niels	Danès	Galiassa *Ahabork*
Garufulla, Andrés	Otomà	Pollacra *Santi. Trinidad*
Georgio, Nicolás	Sard	Llagut *Nª Sª del Loreto*
Gramiñano, Francisco	Sard	Llagut *S. Pedro*
Grasles, Juan	Anglès	Goleta *Boston*
Grisma, Francisco	Anglès	Xabec anglès *S. Juan*
Guarich, Nicolai	Anglès	Llombarda *San Narciso*
Inbrum, Bartolomé	Francès	Pinc *Concepcion*
Jacobsen, Broden	Danès	Fragata *Juliana*
Jenesi, Bautista	Francès	Místic *Joven Vicenta*
Juannensen, Grus	Danès	Bergantí *Beystorf*
Kannebart, Carlos	Sard	Xabec *S. Nicolás*
Krins, Juan	Americà	Bergantí *Nancy*
Layrre, Abraham	Anglès	Goleta *Alfred*
Maglina, Agustin	Francès	Xabec *Nª Sª Rosario*
Malbruck, Bray	Argelí	Patatxo *Malbruck*
Marich, Perdo	Austríac	Fragata *Libia*
Martino, Barolomé	Francès	Xabec *Concepción*
Massia, Juan	Francès	Pinc *S. Nicolás*
Mersen Smith, Niels	Danès	Bergantí *Anfwion*
Migoni, Angelo	Sard	Llagut *Almas*
Migoni, Antonio	Francès	Pollacra *Nª Sª Concepción*
Miñón, Ignacio	Francès	Llagut *Almas*
Mohamed, Abrun	Argelí	Falutx *Estrella*
Mohamed, Hachi	Argelí	Xabec *Mescaude*
Nomran, Martensen	Danès	Bergantí *Sugrat-tes*
Ondig, John	Americà	Bergantí *Cometa*
Palombo, Antonio	Romà	Xabec *San Antonio*
Parandello, Pedro	Sicilià	Vaixell *Ecce Homo*
Pata, Rafael	Anglès	Llombarda *Invisible*
Piagi, José	Francès	Pinc *Nª Sª de Gracia*

1808

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Ramagón, Antonio	Anglès	Llondro *Anguila*
Rebeco, Siro	Francès	Pinc *Anunciata*
Risso, Manuel	Francès	Pollacra *Nª Sª del Carmen*
Robati, Nicolás	Jerosolimità	Xabec *Concepción*
Robay, Nicolás	Jerosolimità	Xabec *Concepción*
Robert, Juan	Americà	Fragata *Wodonset*
Rolando, José	Francès	Bergantí *Tres Hermanos*
Sagues, José	Francès	Xabec *Diligente*
Schaffino, Juan	Francès	Llagut *Carolina*
Seguerre, José	Francès	Xabec *Diligente*
Serra, Juan Btª	Francès	Pinc *S. Pedro*
Silva, Custodio	Português	Llagut *El golfino*
Silva, Gerónimo	Português	Místic *Concepción*
Somas, Samuel	Americà	Goleta *Wasinton*
Tagliafico, Felipe	Francès	Llombarda *Regenere*
Ubils, Natalien	Americà	Fragata *Sati*
Vellagama, Antonio	Francès	Pollacra *S. Francisco*
Vicenti, Angel	Jerosolimità	Místic *Concepción*
Villear, Eduardo	Americà	Bergantí *Juno*
Zanipo, Constantino	Otomà	Fragata *Virgen de Idra*

1809

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Allen, Guillermo	Anglès	Bergantí *Tráfico*
Andresi, Jaime	Anglès	Bergantí
Antuvi, W	Americà	Bergantí *Juan y Robert*
Atemboy, Cristobal	Americà	Bergantí
Bados, Jaime	Anglès	Bergantí
Baterman, Simón		Bergantí *Ciullery*
Becharron, Jorge	Anglès	Navili *Hector*
Beriman, Guillermo	Anglès	Balandra *Ecce Homo*
Bindegue, W.	Americà	Fragata *India*
Boals, Joan		Fragata *Basehouse*
Boarmin, N.	Anglès	Fragata *Emilia*
Bray	Americà	Fragata *Salt*
Buguache, Fortunato	Anglès	Pollacra
Canglis, Franz	Anglès	Llombarda *Amistad*

1809

Capità, cognom i nom	Nacionalitat	Tipus de vaixell
Carbosmas, Carlos		Xabec *Elisa*
Coradino, Carlos	Anglès	Pollacra *San José*
Creseling, Juan		Pollacra *Victoria*
Cristobal, Cordero	Espanyol	Xabec
Davis, Samuel	Anglès	Bergantí *Sevits*
De Lourd	Americà	Fragata
Debono, Juan	Anglès	Goleta *Polade*
Deligant	Americà	Fragata
Deris, Nicolás	Anglès	Goleta
Durban, José		Bergantí *Phobet*
Ferrari, Dionisio	Anglès	Falutx *Dos Hermanos*
Fort, Beck	Americà	Fragata *Catarina*
Fraben, Pablo		Bergantí *Buen Jesús*
Genni, Carlos	Anglès	Bergantí
Giffaro, Felipe		Balandra *Hart*
Guida, Castelo	Anglès	Llombarda
Halen, Robert	Americà	Bergantí *Adams*
Hazar, Guillermo		Bergantí *Canite*
Hiembery, Charles	Anglès	Bergantí *Anti*
Higue, Thomas	Anglès	Fragata *George*
Hubr, Seiling		Bergantí *Diligente*
Hurt, Carlos		Fragata *Rugia*
Hyssedeling	Anglès	Bergantí *Lord*
Jorge, Phipippo		Bergantí *Astracam*
Josef, Valentí	Espanyol	Xabec
Julz, Jorge	Anglès	Goleta
Lafranco, Juan	Anglès	Místic *Diligent*
Laire, Morahan	Anglès	Bergantí
Licton, Jaime		Bergantí *Fax*
Loseli, C	Americà	Fragata
Loviza, Cristobal		Xabec *Corsari*
Metuboy, Ismael	Tunissià	Pollacra *Bella Niña*
Mnartesavich, Salvador	Sicilià	Pollacra *Sofia*
Myer, Jaime	Americà	Fragata *Maria*
Nataniel	Americà	Bergantí *Elisa*
Normian, Enrique	Anglès	Bergantí *Viajante*
O'Brian, Ricard	Americà	Bergantí *Catalina*
Pasolo, Esteba	Americà	Navili *Uncle*

1809		
Capità, cognom i nom	**Nacionalitat**	**Tipus de vaixell**
Rhom, Ruffos	Americà	Goleta
Rugger, Ank		Bergantí
Senti, Domingo	Espanyol	Bergantí
Snow, Natalien	Americà	Fragata *Nueva Orleans*
Soberin, Han		Bergantí *Fornes*
Sombralino, Nicolás	Anglès	Lugre anglès
Sotto, Guillermo		Bergantí *Jean*
Spossito, Antonio	Anglès	Pollacra *Santa Ana*
Stern, Henrico		Bergantí *Falmur*
Struchi, Guillermo	Americà	Goleta
Tullen, Henrico	Anglès	Xabec *Rustant*
Uttpson, Benjamin	Americà	Goleta
Veliar, Ramón		Quetx
Witem, Mitza		Goleta *Warrigen*
Worth	Anglès	Fragata *Mari*

APÈNDIX DOCUMENTAL NÚM. 16

Nombre de comerciants, segons el padró de 1826, amb indicació dels carrers de residència.

Barri 1	
Miguel Báguena	Voltas de San Pablo
Manuel Codina	Voltas de San Pablo
Sebastián Moragas	Voltas de San Pablo
Tomás Tarragó	Mayor
Juan Gabriel	Mayor
Rafael Puig	Mayor
José Mª Muntaner	Escribanías Viejas
José Soler	Escribanías Viejas

Barri 3	
José Foguet	La Rambla
Tomás Dolsa i Grau	Plaza de la Font
Felipe Montaner	Escaleras Arbós

Barri 4	
Juan Basili	Pescaderías nuevas
Pablo Domingo	Pescaderías nuevas
Antonio Roixes	Plaza Pescaderías

Barri 5	
Francisco Consorte	Nazareth
José Roig i Morell	Calle Mayor
Jaime Garay	Calle Mayor

Barri 6	
Antonio Rosell	Mercería
Antonio Puvill	Puig de'n Pallàs
José Margalef	San Lorenzo

Barris 7 i 8 (barri de la Marina) (I)	
Joaquín Orosio García	Apodaca
Pedro Natusaed	Apodaca
Juan Oliva	Apodaca
Rafael Sabater	Apodaca
Joaquín Bardello	Apodaca
Ramón Boxo	Apodaca
Miguel Garriga	Apodaca
Juan Masalles	Apodaca
Juan Llanes	Rebolledo
José Dejean	Rebolledo
Juan Dejean (hijo)	Rebolledo
Cayetano Ballester	Rebolledo
Tomás de Cartes	Rebolledo
Juan Sabadell	Rebolledo
Francisco Mercadé	Rebolledo
Simón Lloberas	San Miguel
José Robira	San Miguel
José Borrás	San Miguel
Pedro Garriga	San Miguel
Joaquín Brirgman	San Miguel
Ricardo Buis	San Miguel
Francisco Camps	San Miguel
Juan Mañé	Plaza Fernando VII

Barris 7 i 8 (barri de la Marina) (II)	
Serafín Serra	Plaza Fernando VII
Agustín Piqué	Mayor
Isidro Prats	Mayor
Sebastián Serrahima	Santián
Juan Odena	Santián
Nicolás Ardet	Santián
Francisco Prats	San Fructuoso
Juan Antonio Curies	Smith
Francisco Puig	Smith
Manuel Romeu	Smith
Ignacio Queralt	Smith
Juan Palet	Smith
Maciá Sanromá	Smith
Mariano Sanromá	Smith
Bartolomá Carbonell	Smith
Magín Chevalier	Misericordia
Silvestre Anglada	Plaza de la Fuente
Antonio Cervelló	Castellarnau
José Maria Salas	Castellarnau
José Ferran	Castellarnau
José Simones	Molina
Guillermo Oliver	Molina

BIBLIOGRAFIA

ALEMANY, J.; CASANOVAS, À.: *La navegació a Catalunya.* Barcelona, Diputació de Barcelona, 1987.

ALEMANY, J.; ROQUER, S.: *El Port de Tarragona*. Tarragona, Junta del Port de Tarragona, 1986.

ALSINA, C.; FELIU, G.; MARQUET, L.: *Pesos, mides i mesures dels Països Catalans*. Barcelona, Editorial Curial, 1990.

AMICH, J.: *Diccionari Marítim.* Barcelona, Editorial Juventud, 1956.

ARESTÉ I BAGES, J.: *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX. De la nueva población al plan de ensanche.* Tarragona, Ajuntament de Tarragona, 1981.

ALEGRE, P.: *Atlas del Port de Barcelona.* Barcelona, Lunwerg Editores, 1995.

CARBONELL I GENER, J.: *Les Índies, horitzó nou: Sitges i la Carrera d'Amèrica.* Sitges, Grup d'Estudis Sitgetans, 1984.

CARRERAS I CANDI, F.: *La navegació al riu Ebre: notes històriques.* Barcelona, Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Direcció General de Ports i Costes, 1993.

CLAVERA I MONJONELL, J.: *Economía e historia del Puerto de Barcelona.* Barcelona, Biblioteca Civitas Economia y empresa, Port Autònom de Barcelona, 1992.

COLOMER I NAVARRO, J.: *Aproximació aritmològica a les mesures catalanes antigues emprades al camp de Tarragona.* Barcelona, Miscel·lània Ribetana-2. El Brugent, 1989.

ESCODA MÚRRIA, C.; BALLESTER, L.: *El naixement dels barris del Port.* Tarragona, Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona, 2005.

ESCODA MÚRRIA, C.: *El Port de Tarragona.* Tarragona, Lunwerg Editors i Autoritat Portuària de Tarragona, 2002.

Enciclopèdia general del mar. Barcelona, Ed. Garriga (Vol.V), 1988.

FONTANA, J.; BERNAL, AM. (coord.): *El comercio libre entre España y América Latina 1765-1824.* Madrid, Fundación Banco Exterior de España, 1987.

HERAS CABALLERO, PA.; MAS ARRONDO, C.: *Els primers cent anys de la Cambra:[Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona]*. Tarragona, El Mèdol, 1987.

DIVERSOS AUTORS: *Historia gráfica del Puerto de Sevilla.* Sevilla, Junta del Puerto de Sevilla, 1989 (APT).

DIVERSOS AUTORS: *Tarragona. Territorio, historia, cultura y arte.* Madrid, Energía e Industrias Aragonesas S.A., 1991.

JORDÀ FERNÁNDEZ, A.: *Poder i comerç a la ciutat de Tarragona. Segle XVIII.* Tarragona, Diputació de Tarragona i Institut d'Estudis Tarraconenses Ramón Berenguer IV, 1988.

JUNYENT I COMAS, R.(dir.); TARRAGÓ I CID, S. (red.): *El Port de Palamós.* Generalitat de Catalunya, Direcció General de Ports i Costes, 1991.

JUNYENT I COMAS, R. (dir.); TARRAGÓ I CID, S. (red.)*: El Port de Sant Feliu de Guíxols.* Generalitat de Catalunya, Direcció General de Ports i Costes, 1991.

JUNYENT I COMAS, R.(dir.); VILLARES JUNYENT, M. (red.): *El Port de Roses*. Generalitat de Catalunya. Direcció General de Ports i Costes, 1991.

LLORET PIÑOL, M.: El proyecto de fortificación y puerto de la Bahía de San Juan de los Alfaques de Antonio Ulloa A: *Revista bibliográfica de Geografía y ciencias sociales* Nº 300 (19 juliol 2003). Universitat de Barcelona.

MARCOS MORA, MC.*:* Citar documentos electrónicos. Revisión de propuestas y planteamiento de pautas generales A: *Anales de Documentación* nº5, 2002.

MARQUÉS DE LOZOYA: Los Negros en la Colonización española. A: *Historia de España. 1969-70.*

MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, MA.: *La població de Vilanova i la Geltrú en el segle XVIII: estudi demogràfic.* Vilanova i la Geltrú, Institut d'Estudis Penedesencs, 1988.

Memoria sobre las Actas más importantes de la J. de O. del Puerto. Tarragona, Imprenta Puigrubí y Aris, 1883.

MORELL I TORRADEMÉ, J.: *El Port de Salou en el segle XVIII.* Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV i Diputació de Tarragona, 1986.

MORELL I TORRADEMÉ, J.: *Aproximació al comerç marítim de Reus i de Salou al segle XVIII.* Barcelona, Editorial Rafael Dalmau, 1993.

OLLER, F.; GARCÍA DELGADO, V.: *Nuestra vela latina.* Barcelona, Editorial Juventud, 1996.

PIQUERAS HABA, J.: *Els vins Valencians*. Universitat de Valencia, 1983.

Planos históricos del Puerto de Mahón. Junta de Puertos del estado en Baleares. Ministerio de Obras Públicas y Transporte (ed.), 1992.

PUGET, O.: *El gran libro de los veleros.* Barcelona, Editors SA, 2002 (APT) .

RAHOLA, F.: *El Comerç antich i modern de Tarragona.* Il·lustració Catalana de Barcelona, 1911 (HMT Fons llegat Agramunt).

RECASENS I COMES, J.M.: *La Revolución y guerra de la Independencia en la ciudad de Tarragona*. Tarragona, Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, 1965.

RICARD GIRALT, J.: *Guía marítima y comercial de los puertos de la península Ibérica.* Barcelona, Ed. Revista de Navegación y Comercio, 1894. (APT).

ROIG, E.: *La Marina Catalana del vuitcents.* Barcelona, Editorial Barcino, 1929.

ROVIRA I GÓMEZ, SJ.: La balandra corsària reusenca Mare de Déu de Misericòrdia (1780) A: *Universitas Tarraconensis.* Facultat de Filosofia i Lletres, Divisió de Geografia i Història. Volum IX (1987) p.229-234.

ROVIRA I GÓMEZ, SJ.: *Josep-Francesc Ixart i Pi. 1784-1852 : (un burgès català de la 1ª meitat del segle XIX)* Barcelona, Fundació Salvador Vives i Casajuana: Rafael Dalmau, 1990.

SALVAT I BOVÉ, J.: *Tarragona en la guerra y en la postguerra de la Independencia*, Tarragona, Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, 1965. (APT).

SAMPOL ISERN, R.: *Velers de les Balears.* Mallorca, Edit. Miquel Font, 1996.

SANET I JOVÉ, JM.: Vaixells negrers despatxats des de Tarragona. 1815-1820 . A: *TAG* núm. 28, 2002.

SANET I JOVÉ, JM.: Mestres d'aixa i calafats de Tarragona al segle XVIII A: *TAG* núm. 38, 2005, p.12.

SIGALÉS, J.M.: *Diccionari nàutic.* Barcelona, Ed. Joventut, 1984.

VILÀ I GALÍ, AM.: *Navegants i Mercaders.Una nissaga marinera de Lloret.* Lloret de Mar, Club Marina Casinet n.4, 1989.

VILÀ I GALÍ, AM.: *La Marina Mercant de Lloret de Mar, segles XVIII i XIX.* Lloret de Mar, Ajuntament de Lloret de Mar, 1992.

ZAPATA TINAJERO, A.: *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX: De los muelles fluviales a la dársena*. Sevilla, Junta del Puerto de Sevilla, 1992.

BILIOGRAFIA WEB

(Són les pàgines web consultades per Luis Ballester. En cas de pàgines afegides en la present revisió/edició estan reflectides com a peu de pàgina).

1. La Flota de Indias - Miguel Moliné Escalona
<http://www.almendron.com/2001-2005/miguel@almendrom.com> [consulta: 2004]

2. La América Española Colonial - La Casa de Contratación
<http://www.uc.cl/sw_educ/historia/america/html/2_1_1.html> [consulta: 2004]

3. La Economía Colonial
<http://www.uc.cl/sw_educ/historia/america/html/2_1_1.html>[consulta: 2005]

4. El siglo de oro de Cádiz
<http://todoababor.webcindario.com/articulos/cadiz.htm> [consulta: 2005]

5. El Corso por el Mediterráneo
<http://www.galeon.com/capitantoni/corsario/corsario.htm>[consulta: 2005]

6. Trata de negros
<http://www.sugar.net/var/trata.htm[consultada>[consulta: 2005]

7. Tráfico de negros en África. Marco Antonio Barticevic Sapunar, Magíster en Economía chileno
<http://www.monografias.com/trabajos6/escla/escla.shtm>[consulta: 2005]

8. Procedencia de esclavos en Venezuela
<http://www.simon-bolivar.org/bolivar/procedencia_de_los_esclavos_negros.html>[consulta: 2004]

9. BBC Mundo. Cifras de la esclavitud
<http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/news/newsid_1525000/1525099.stu>
[consulta: 2004]

10. Rutas culturales y construcción naval
<http://www.balearescultural.com/rutes_gener.htm>[consulta: 2005]

11. Carpinteros de Ribera y Calafates.
<http://www.juntadeandalucia.es/averroes/~11603063/revista10/carpinteros.htm>[consulta: 2004]

12. La Historia de Barcelona
<http://www.astrogea.org/asteroides/barna/la_historia.htm>[consulta: 2004]

13. Referencia Venezuela
<http://www.baurep.gov.co/blaavirtual/boleti5/bol21/comercio.htm>[consulta: 2005]

14. Las ambigüedades del libre comercio. Emmanuel Wallerstein
<http://www.artehistoria.com/frames.htm >[consulta: 2004]
<http://www.artehistoria.com/histori/contextos/1745.htm >[consulta: 2004]

15. Historia de Bolivia
<http://boliviajoven.org/historia.html>[consulta: 2004]

FONTS CONSULTADES

APT - Arxiu del Port de Tarragona.

AHT - Arxiu Històric de Tarragona.

BHMT - Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona

AHCT - Arxiu Històric Ciutat de Tarragona.

AHMV - Arxiu Històric Municipal de Vilaseca.

DICCIONARI APLICAT A LA PUBLICACIÓ (Català - Castellà)

Alcabala *(ca)*	**Alcabala** *(es)*	Tant per cent que el venedor pagava al fisc en els contractes de compravenda, i ambdós contractants en el de permuta, usual als regnes de Castella i Lleó i implantat més tard a la Corona catalanoaragonesa.
Ancoratge *(ca)*	**Anclaje** *(es)*	Tribut que es pagava per fondejar en un port.
Antena o Entena (*ca)*	**Antena** *(es)*	Verga llarga que hom fixa obliquament a l'arbre i al gràtil de la vela llatina i que serveix per a hissar i suspendre aquesta.
Aranzel *(ca)*	**Arancel** *(es)*	(1) Tarifa oficial dels drets que s'han de pagar en diverses branques de l'Administració. (2) Tarifa dels drets de duana per als articles d'importació. (3) Document en què són assenyalades les mercaderies i l'impost que els correspon a cadascuna.
Arqueig *(ca)*	**Arqueaje** *(es)*	(1) Acció de mesurar la capacitat d'un vaixell. (2) Volum o capacitat d'un vaixell.
Arraigades *(ca)*	**Arraigadas** *(es)*	Trossos de corda, de cadena o peces de ferro que subjecten els obencs dels mastelers al pal (o arbre) mascle.
Arraix *(ca)*	**Arraéz** *(es)*	Senyor sarraí o patró de barca sarraïna.

Balandra *(ca)*	**Balandra** *(es)*	Vaixell que tenia 80 tones i un sol pal com el pailebot, al qual anava inserida una verga. Amb bauprès per als flocs. En aquest pal hissaven una cangrea i una trinqueta, i damunt la cangrea, una escandalosa. Hi havia balandres que a popa duien, amb una antena, mitjana i caçaescotes.

Barra *(ca)*	**Barra** *(es)*	Dipòsit de sorra, grava o còdols, submergit o emergit, format per material detrític originat per l'erosió de la costa o el desguàs d'un riu, que s'acumula en desembocadures, badies, estrets o platges.
Barrella *(ca)*	**Barrilla** *(es)*	Nom donat a diverses plantes herbàcies i mates de la família de les quenopodiàcies, com la barrella pròpiament dita, que per incineració dóna la cendra anomenada sosa o barrella.
Bergantí *(ca)*	**Bergantín** *(es)*	Vaixell aparegut a les nostres mars des del segle XIV. Gran per navegació d'altura. Duia dos pals de tres peces cadascun -trinquet i major-, amb vergues i veles quadres; aparellats com el major i el de mitjana d'una fragata.
Billó *(ca)*	**Vellón** *(es)*	Aliatge d'argent i de coure de proporció variable que fou usat com a metall per a la fabricació de moneda.
Boga *(ca)*	**Anea/Enea** *(es)*	Gènere de plantes herbàcies perennes de la família de les tifàcies, de fulles molt llargues, coriàcies, erectes, amb les quals hom fa seients de cadira, estores, cistells, etc.
Brasil (**Fusta de Brasil**) *(ca)*	**Palo de brasil** *(es)*	Matèria colorant vermella extreta de la fusta de brasil, composta principalment per brasilina, emprada en el tint de pells.
Brasil *(ca)*	**Brasilete** *(es)*	Arbre lleguminós la fusta del qual té un color més baix que el de la fusta de brasil.
Brida *(ca)*	**Platilla** *(es)*	Espècie de llenç prim que es fabricava a Anjou i a la regió francesa de la Picardia als segles XVII i XVIII. Eren les teles de lli molt blanc que s'exportaven a Espanya i Costa occidental d'Àfrica.

Cabotatge *(ca)*	**Cabotaje** *(es)*	Navegació de port a port seguint la costa i orientant-s'hi.
Canari *(ca)*	**Canario** *(es)*	Embarcació d'aparell llatí utilitzada als segles XVIII i XIX a les costes de les illes Canàries i de la Mediterrània.
Capa *(ca)*	**Capa** *(es)*	Tros de lona enquitranada que envolta el pal d'un vaixell en la proximitat de la coberta i que, clavada a aquesta, impedeix que entri aigua per l'enfogonament.
Carenar *(ca)*	**Carenar** *(es)*	Reparació del buc d'una embarcació, especialment repassada dels coments, calafatant-los.
Carn salada *(ca)*	**Tasajo** *(es)*	Carn de bou salada i seca.
Carreu *(ca)*	**Sillar** *(es)*	Pedra tallada en forma de paral·lelepípede rectangular i amb caires vius emprada en la construcció de murs, de pilars, etc.
Caució *(ca)*	**Caución** *(es)*	Assegurament o garantia del compliment d'una obligació mitjançant jurament, penyora de béns propis o fermances d'un tercer.
Codast *(ca)*	**Codaste** *(es)*	Peça d'acer o de fusta amb la qual acaba la part de popa de la quilla i que es perllonga per l'obra morta

Coments *(ca)*	**Comentos** *(es)*	Juntura de les taules o les planxes que constitueixen el buc d'una embarcació.
Congrenyar bótes *(ca)*	**Arrizar pipas** *(es)*	Formar un enfilall de bótes per traslladar-les d'un punt a un altre surant.
Corbeta *(ca)*	**Corbeta** *(es)*	Apareix a França a la segona meitat del XVII. Al segle XVIII hom la féu més gran i a les acaballes d'aquest segle fou armada amb tres arbres de tres peces al trinquet i major, i de dues peces al de mitjana. L'aparell era igual que el de la fragata, amb veles quadres al trinquet i al major; portava vela cangrea, i escandalosa al de mitjana amb botavara i pic. Desplaçava de 300 a 500 tones.
Corregiment *(ca)*	**Corregimiento** *(es)*	Demarcació administrativa en què Felip V dividí el Regne de València, el Principat de Catalunya i el Regne d'Aragó arran dels decrets de Nova Planta, en substitució de les antigues governacions, vegueries i juntes.
Cotonia *(ca)*	**Cotonía** *(es)*	Teixit de cotó semblant a la lona, però més prim, fet amb ordit i trama de fil retort a dos caps sense empesar ni blanquejar.
Cúter *(ca)*	**Cúter** *(es)*	D'origen neerlandès, correspon a una balandra.

Dogre *(ca)*	**Dogre** *(es)*	Veler semblant al quetx i destinat a la pesca en el mar del Nord.
Defugi *(ca)*	**Efugio** *(es)*	Excusa que hom dóna per defugir o eludir una dificultat.

Esborrar *(ca)*	**Desmotar** *(es)*	Llevar la borra (als teixits).
Escullera *(ca)*	**Rompeolas** *(es)*	Obra feta amb grosses pedres o blocs tirats a l'aigua, per a formar un dic de defensa contra les onades, per a servir de fonament a un moll o per a protegir una obra contra l'acció dels corrents.
Estancar *(ca)*	**Estancar** *(es)*	Deturar el curs d'una cosa, especialment d'un líquid.
Estol *(ca)*	**Escuadra** *(es)*	Conjunt de naus; esquadra

Falutx *(ca)*	**Falucho** *(es)*	Típica com embarcació costanera mediterrània, encara que alguns van fer el correu entre Espanya i Amèrica del Sud. Es tractava d'un llagut gran, potser per això, en alguns indrets, també se'n deia llagut perquè provenia d'aquesta família d'embarcacions. Duia dos pals per a veles llatines. El pal mestre caigut a proa i el de mitjana molt a popa amb una vela dita mitjana que dóna nom a la barca. Desplaçava entre 60 i 80 tones o més.
Fidejussió *(ca)*	**Fidejussió** *(es)*	Forma de fiança per a tota mena d'obligacions que revestia la forma de contracte verbal i solemne per estipulació.
Fogater (o foguer) *(ca)*	**Forjador** *(es)*	A la farga catalana, treballador que dirigia l'operació al forn.

Fragata *(ca)*	**Fragata** *(es)*	Era el veler més gran i amb un aparell més complicat i complet. El seu port era d'unes 400 a 700 tones. Tenia tres arbres -pal trinquet, pal major i messana-; constaven tots tres de tres peces i eren proveïts de vergues, cofes i crusetes. Aparellat amb veles quadres, una vela cangrea al pal de mitjana i veles d'estai entre els arbres principals. També podia dur flocs entre el bauprès i el trinquet.

Galiassa *(ca)*	**Galeaza** *(es)*	Antigament coneguda com a galeassa, augmentatiu de l'antic galea - galera. Era una nau de guerra més grossa que la galera, amb una coberta que arborava tres pals amb veles llatines. No sabem si correspon la descripció a l'enregistrada als documents, perquè sembla que desaparegueren al segle XVIII, almenys com a vaixells de guerra.
Galió *(ca)*	**Galeón** *(es)*	Vaixell de càrrega o de guerra, gros, alterós, sense rems, amb tres o quatre pals de veles generalment quadres, propi dels segles XV, XVI i XVII.
Gànguil *(ca)*	**Gánguil** *(es)*	Embarcació de pesca amb un sol pal amb vela llatina, i amb la proa igual que la popa.
Garlopa *(ca)*	**Cepillo** *(es)*	Eina de tall afinat, del grup dels ribots, grossa, amb un agafador per a la mà, per a obrar, planejar i adreçar la fusta.
Garlopí *(ca)*	**Garlopín** *(es)*	Eina de tall afinat, del grup dels ribots, emprada per a desbastar la fusta.
Gravamen *(ca)*	**Gravamen** *(es)*	Càrrega, obligació onerosa.
Galda *(ca)*	**Gabarro** *(es)*	Planta herbàcia, de la família de les resedàcies (Reseda luteola), de tija robusta, amb les fulles enteres i les flors grogues. S'utilitzava com a tint groc.
Goleta *(ca)*	**Escuna** *(es)*	Denominació similar a Goleta
Goleta *(ca)*	**Goleta** *(es)*	Vaixell de vela de dos o més pals ultra el bauprès, els quals són de dues peces i aparellen, cadascun, una aurica i una escandalosa.
Guaridà *(ca)*	**Guardián** *(es)*	Mariner, generalment el de més edat de la tripulació, que complia la funció de vigilant a bord, únicament quan l'embarcació estava a port.
Gúbia *(ca)*	**Gubia** *(es)*	Enformador amb el tall en forma de mitja canya.
Gussi *(ca)*	**Barcón mastelero** *(es)*	És un llagut petit, pot amidar uns vint pams, encara que s'han inventariat de més grans, fins els 40 pams. Emprat per a la pesca, sobretot la de la sardina; era un bot auxiliar de la barca gran, dit també bot del llum.

Indi *(ca)*	**Añil** *(es)*	Substància colorant de color blau, obtinguda antigament de diferents plantes, especialment de l'anyil, i ara per síntesi.
Indi *(ca)*	**Índigo, añil** *(es)*	Tela de lli o de cotó, o de barreja de totes dues, pintada per un sol costat.

Jerosolimità *(ca)*	**Jerosolimitano** *(es)*	De Jerusalem (ciutat de Palestina)

Llatzeret *(ca)*	**Lazareto** *(es)*	Establiment situat en un port o en llocs fronterers, on són sotmesos a revisió i a observació les persones o mercaderies que arriben d'un país amb epidèmia o amb malalties endèmiques.
Llagut *(ca)*	**Laúd** *(es)*	Embarcació d'un sol pal caigut a proa per a la vela llatina. Les seves dimensions varien des dels 6 metres d'eslora als 12. Portada entre 1 a 5 tones. Dedicada a la pesca i al petit cabotatge que al segle XIX era el principal medi d'aquest tipus de tràfic. Denominada també, a Tortosa, segons els documents: llauja.
Llombarda *(ca)*	**Bombarda** *(es)*	Vaixell de vela mediterrani de dos pals d'una sola peça, a més del bauprès, sense cofes.
Llondro *(ca)*	**Londro** *(es)*	Embarcació mixta aparellada amb dos o tres pals, amb veles quadres al trinquet i veles llatines al pal major i a la mitjana. Desplaçava unes 60 tones; emprada a la Mediterrània (segles XV-XIX).
Lluquet *(ca)*	**Pajuela** *(es)*	Palla de sègol, tira de malva o de cotó, coberta de sofre i que quan s'acosta a una brasa crema amb flama.
Lugre *(ca)*	**Lugre** *(es)*	Petit veler de dos o tres pals amb veles al terç que es dedicava al tràfic comercial del canal de la Mànega.

Malva *(ca)*	**Cañaheja** *(es)*	Planta de la família de les umbel·líferes, d'uns dos metres d'altura, tija recta, cilíndric, buit i amb moltes branques, fulles dividides en tires molt primes i flors grogues. Per incisions fetes a la base es treu una goma resina semblant al sagapenum.
Marinar *(ca)*	**Marinar** *(es)*	Adobar peix per conservar-lo.
Miquelet *(ca)*	**Miguelete** *(es)*	Membre d'una milícia especial reclutada per diputacions o juntes de guerra dels Països Catalans per tal d'efectuar accions especials o de reforçar les tropes regulars.
Místic *(ca)*	**Místico** *(es)*	Embarcació dedicada al cabotatge a la Mediterrània. Molt semblant al xabec i aparellat de la mateixa manera, però amb diferències en el buc, i amb el trinquet en candela (vertical). Arborava tres pals verticals amb vela llatina; l'un a proa, l'altre al mig, i proveït de mestres i l'altre més petit a popa proveït d'una mitjana. Duia a proa un botaló i a popa un altre anomenat caçaescotes. Desplaçava unes 100 tones.
Mitjana *(ca)*	**Mediana** *(es)*	Arbre situat més a prop de la popa en les embarcacions de tres pals. (2) Segon pal llevadís que porten algunes embarcacions de pesca, dites de mitjana.
Mussolina *(ca)*	**Muselina** *(es)*	Teixit de seda de fil molt fi i retort, tant per ordit com per trama, amb lligat de tafetà.

Navili *(ca)*	**Navío** *(es)*	Vaixell, especialment el de grans dimensions.
Noliejar *(ca)*	**Fletar** *(es)*	Llogar (una nau) per conduir mercaderies, persones.
Nòlit *(ca)*	**Flete** *(es)*	(1) Preu estipulat per a un transport de mercaderies per la mar. (2) Preu estipulat per al lloguer d'una embarcació o d'una part d'embarcació.

Ormeig *(ca)*	**Aparejo** *(es)*	Nom genèric dels conjunts d'elements que constitueixen un estri de pescar, com arts, canyes, palangres, etc.

Pailebot *(ca)*	**Pailebot** *(es)*	Per a alguns és la goleta. Si més no, hi ha força semblança. Constava de dos pals de dues peces amb cruseta. El trinquet portava una verga i el de popa, botavara i pic. Desplaçava 200 tones.
Palmellar *(ca)*	**Palmear** *(es)*	Traslladar una embarcació d'un punt a un altre fent força o tirant amb les mans, assegurades alternativament, en objectes fixos immediats.
Pal major *(ca)*	**Palo mayor** *(es)*	Dit del pal més gros i principal d'una embarcació, quan en té més d'un.
Paquebot *(ca)*	**Paquebot** *(es)*	Semblava un bergantí amb un buc més ple de formes. Arborava un bauprès i dos pals de tres peces cadascun, que aparellaven tres veles quadres. Podia dur vela cangrea, amb botavara i pico.
Patatxo *(ca)*	**Patache** *(es)*	Embarcació de vela, de dos pals, pròpia de les costes cantàbriques, que era emprada en navegació de cabotatge.
Pavelló *(ca)*	**Pavellón** *(es)*	En una nau, qualsevol bandera o senyera que pot hissar-se i arriar-se.
Pedrer *(ca)*	**Pedrero** *(es)*	Peça de bronze de curt calibre usada en llanxes i costats d'embarcacions menors.
Petricó *(ca)*	**Cuarto de porrón / de litro** *(es)*	Mesura de capacitat per a líquids, equivalent a la quarta part d'un porró.
Pinc *(ca)*	**Pingue** *(es)*	Era una mena de xabec més groller de formes, dedicat exclusivament al transport de mercaderies. De fons més pla que li permetia arribar a 200 tones d'arqueig. Duia tres pals i el trinquet caigut a proa. Al trinquet i al pal major podia aparellar veles quadres i llatines alternativament, pretenia aprofitar els avantatges dels dos, de manera que quan portava l'aparell quadrat les llargues antenes de les llatines descansaven sobre la coberta. Al pal de mitjana sempre duia una vela llatina. Mediterrani, molt difós durant els segles XVIII i XIX.
Pollacra *(ca)*	**Polacra** *(es)*	Apareix al final del segle XVI o principi del XVII i té el seu apogeu durant la segona meitat del segle XVIII i tot el XIX. Enarborava dos pals de dues peces, al trinquet i al major com els d'un pailebot amb cinc vergues, per a les veles quadres i a més botavara i pic al major per a una vela cangrea. Desplaçament de 200 a 250 tones. Dita també pollacra rodona.

Pleita *(ca)*	**Pleita** *(es)*	Faixa o tira d'espart trenat en diversos brancs, o de pita, palmell, etc. Que cosida amb unes altres serveix per fer estores, barrets, petaques i altres coses.
Prebenda *(ca)*	**Prebenda** *(es)*	Ofici o ocupació lucrativa i de poca feina.

Quartó *(ca)*	**Cuartillo** *(es)*	Mesura agrària catalana de valor variable segons les comarques, equivalent a 1/4 d'una mesura principal.
Quetx *(ca)*	**Queche** *(es)*	Més propi de les mars del Nord i Cantàbrica, encara que no desconegut a les nostres costes. Va navegar pocs anys durant el segle XIX. Desplaçava 50 tones, al segle XIX, però cresqué fins a les 150-200 tones. Enarborava dos pals, el major al mig de l'embarcació i el de mitjana bastant a popa, aparellats amb veles cangrees i hissava també alguns flocs, en nombre rarament superior a dos. Portava un botaló a proa. Segons Roig, el pal de proa era com el d'un xabec i el de popa com el d'un pailebot.

Remitger *(ca)*	**Marinero de pesquero a la parte** *(es)*	Cadascun dels tripulants d'una barca de pesca que participen en el guany de la pesca en una part determinada.
Ribot *(ca)*	**Cepillo** *(es)*	Eina del fuster que serveix per a rebaixar, adreçar, allisar, etc., les peces de fusta; hom l'anomena també plana.
Rissar *(ca)*	**Arrizar** *(es)*	Aferrar a la verga una part de les veles per tal d'agafar menys vent. Disminuir la superfície d'una vela, formant rissos

Saetia *(ca)*	**Saetía** *(es)*	Embarcació llatina de tres pals i una sola coberta, menor que el xabec i major que la goleta, que servia per a cors i mercaderia.
Sarga *(ca)*	**Sauce** *(es)*	(1) Arbust caducifoli, de la família de les salicàcies (Salix elaeagnos), densament ramificat, amb les fulles amb el revers pelós, i freqüent a les vores dels torrents. (2) Vímet prim tret de la sarga.
Servei de Dragatge *(ca)*	**Limpia** *(es)*	Dret o arbitri, pel concepte de despeses de Dragatge perquè el port tingués el calat necessari per a la navegació i que havien de pagar els bucs en alguns ports i canals.
Sobrecàrrec *(ca)*	**Sobrecargo** *(es)*	Mandatari que exerceix a bord d'un vaixell les funcions administratives que li han confiat el navilier o els carregadors.
Sobrevent *(ca)*	**Barlovento** *(es)*	Costat d'on ve el vent, especialment respecte a una embarcació.
Solera *(ca)*	**Plan** *(es)*	La part inferior i més ampla de la bodega d'un vaixell.
Sotavent *(ca)*	**Sotavento** *(es)*	Costat oposat al sobrevent.

Tamarinde *(ca)*	**Tamarindo** *(es)*	Arbre robust de la família de les cesalpiniàcies (Tamarindus indica), de fulles penjants, flors d'un groc pàl·lid i fruits lleguminosos, amb llegums plens de polpa comestible i molt apreciats.
Trabaccolo o Trabacolo o Trabacol *(ca)*	**Trabaccolo o Trabacolo** *(es)*	Embarcació de dos pals amb vela llatina. Emprada en el cabotatge de la mar Adriàtica.
Trinquet *(ca)*	**Trinquete** *(es)*	Pal més pròxim a proa en les embarcacions de més d'un pal
Urca *(ca)*	**Urca** *(es)*	Embarcació d'origen holandès. Arborava dos pals de tres peces, amb veles quadres i una bergantina.
Velatxer *(ca)*	**Velachero** *(es)*	Veler de tres pals d'una peça, el de proa aparellat amb veles quadres i els altres dos amb veles llatines. Desplaçava unes 100 tones. De navegació mediterrània.
Verga *(ca)*	**Verga** *(es)*	Cadascuna de les perxes, generalment cilíndriques, que, disposades a la cara de proa d'un pal o d'un masteler, serveixen per a envergar-hi una vela.
Xabec *(ca)*	**Jabeque** *(es)*	És un bastiment d'origen berber, eminentment mediterrani que apareix documentalment el 1503. Navegava per la Mediterrània com vaixell de cabotatge i també de pesca. Eren vaixells de poc calat. Constava de tres arbres aparellats amb vela llatina, amb el trinquet caigut cap a proa, el major quasi vertical i el de messana lleugerament inclinat cap a popa. Duia flocs. Desplaçava unes 100 tones.
Xàvega *(ca)*	**Sarria** *(es)*	(1) Llagut emprat en la pesca amb art de xàvega. (2) Art de pesca, de transició entre els d'encerclament i els d'arrossegament, de grans dimensions.