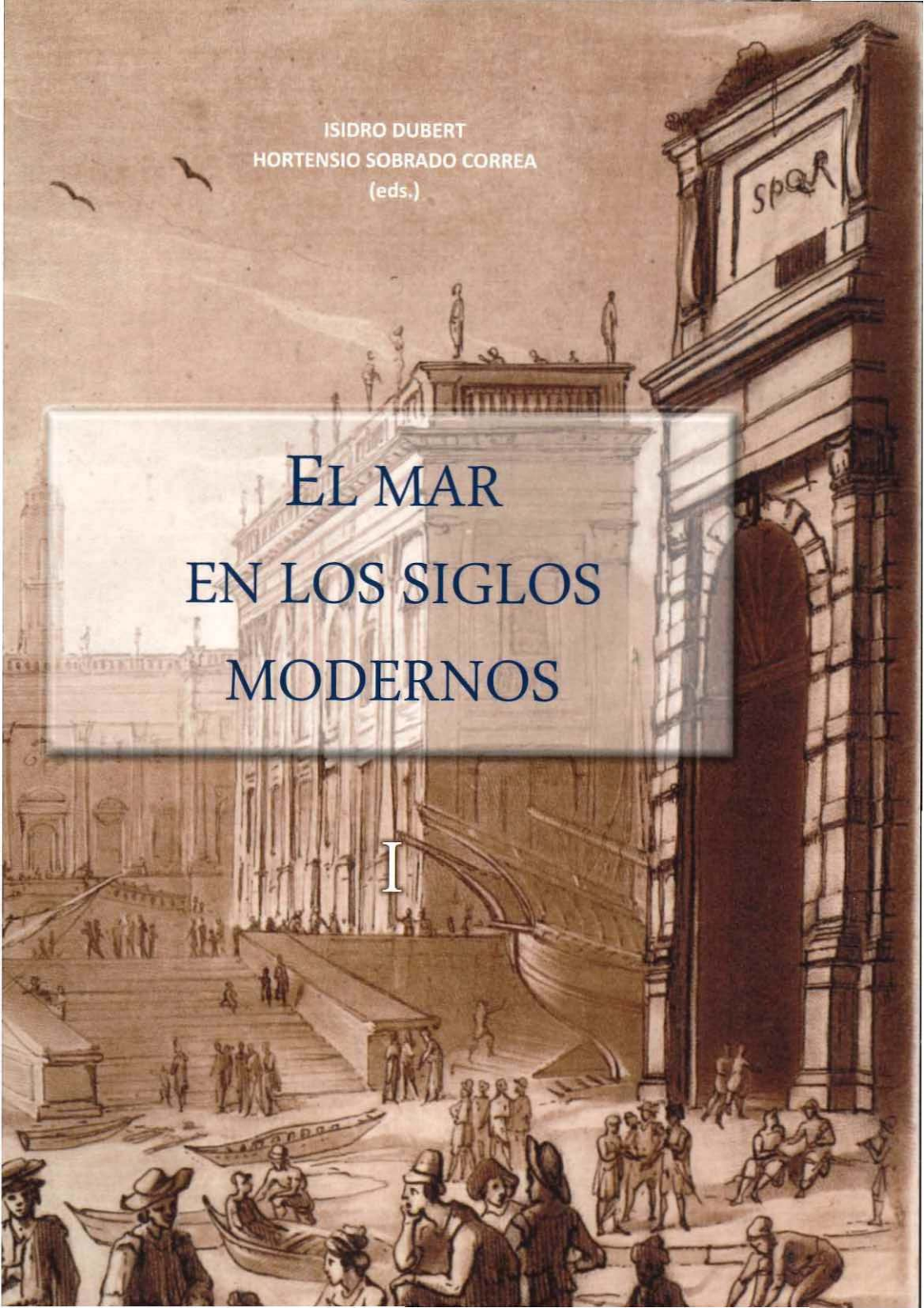


ISIDRO DUBERT  
HORTENSIO SOBRADO CORREA  
(eds.)

# EL MAR EN LOS SIGLOS MODERNOS

I



**El mar en los siglos modernos**  
***O mar nos séculos modernos***  
Tomo I

Edición:

ISIDRO DUBERT

HORTENSIO SOBRADO CORREA

Santiago de Compostela, 2009

**XUNTA DE GALICIA**

**El mar en los siglos modernos**

**O mar nos séculos modernos**

Tomo I

Isidro Dubert, Hortensio Sobrado Correa (ed.)

Santiago de Compostela

XUNTA DE GALICIA

Nº de páxinas: 624

17 x 24 cm.

Índice: páxinas 5-8

ISBN Tomo I: 978-84-613-0646-6

ISBN Obra Completa: 978-84-613-0642-8

Depósito legal: C 944 - 2009

Materia: 94: Historia da Idade Media e Moderna en xeral.

**Edición**

XUNTA DE GALICIA Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo  
S.A. de Xestión do Plan Xacobeo

© Os autores

© XUNTA DE GALICIA

**Editores deste volume**

Isidro Dubert

Hortensio Sobrado Correa

**Coordinación da obra**

Manuel-Reyes García Hurtado

Ofelia Rey Castelao

Domingo L. González Lopo

**Imaxe da cuberta:**

Claudio de Lorena, «A sea port, with a market on shore, and magnificent buildings adjoining». Procedo de *Liber veritatis, or a collection of two hundred prints after the original designs of Claude le Lorrain...*, London, J. Boydell, 1777.

**Imprime:**

Lugami Artes Gráficas

Infesta, 96

15300 Betanzos (A Coruña)

# **Economía marítima y red urbana en Cataluña en la segunda mitad del siglo XVII. Los puertos de Mataró, Blanes y Sant Feliu de Guíxols\***

Jaume Dantí i Riu

Universidad de Barcelona

Resultaba incuestionable para la época medieval, hasta los primeros decenios del siglo XV, como en el último cuarto del siglo XVIII, que Barcelona era en todos los aspectos el «cap i casal» de Cataluña, era la ciudad que dependía de su propio comercio con los grandes puertos del Mediterráneo o de su desarrollo industrial<sup>1</sup>. Pero el mismo P. Vilar escribía refiriéndose a los siglos XVI y XVII «la Barcelona dels «Temps Moderns»... [tenía] un suport de forces materials massa petit per poder vèncer en nom del conjunt català», subrayando una mayor diversificación del protagonismo económico en distintas villas y poblaciones del Principado<sup>2</sup>. En este mismo sentido incluso en los siglos XVI y XVII es evidente la existencia de una red urbana principal que teniendo a Barcelona como centro se consolidó llevando a cabo transformaciones económicas significativas en su entorno<sup>3</sup>. En cualquier caso, más allá de la mencionada red se creaban otras de menores entorno a otras tantas villas y ciudades con

\* Este trabajo forma parte de un proyecto de investigación más amplio con el título «La red urbana catalana siglos XVI-XVII (HAR2008-02972).

<sup>1</sup> DEL TREPPO, M., *Els mercaders catalans i l'expansió catalana-aragonesa*, Curial, Barcelona, 1976. CARRERE, C., *Barcelona, 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Curial, Barcelona, 1977. VILAR, P., *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. IV, *La formació del capital comercial*, Edicions 62, Barcelona, 1968.

<sup>2</sup> VILAR, P., «Pròleg», en SALES, N., *Els segles de la decadència, segles XVI-XVIII*, Edicions 62, Barcelona, 1989, 14.

<sup>3</sup> GARCÍA ESPUCHE, A., *Un siglo decisivo. Barcelona y Cataluña 1550-1640*, Alianza Editorial, Madrid, 1998, 23-24.

menor relación con la primera pero muy importantes en su área<sup>4</sup>. De forma semejante, J. Torras al referirse a la industria del tejido de lana en la Cataluña del siglo XVIII constataba que no se puede representar como un sistema entorno a un único astro sino más bien como una nebulosa en la que destacan un cierto número de estrellas<sup>5</sup>.

Hablar de red urbana en Cataluña en los siglos XVI y XVII, igual como sucedía en el resto de la Corona de Aragón, como es bien sabido, obliga a recordar el bajo nivel de urbanización de la población, de manera que solo la ciudad de Barcelona superaba los diez mil habitantes y por este motivo, al partir de la condición demográfica, el territorio catalán no se contemplaría en el modelo descrito por De Vries<sup>6</sup>. Así pues, el concepto urbano para la Cataluña moderna, como también se ha descrito para Castilla, no puede quedar determinado por el volumen de población, ya que incluye a villas entre 1000 y 3000 habitantes, sino que además se trata de la confluencia de una cierta diversidad de sectores económicos, a veces con alguna especialización, con una capacidad de incidencia en un espacio territorial más o menos amplio, con la posibilidad de ofrecer ciertos servicios, incluso el de defensa si se trataba de villas con un recinto fortificado, y con un urbanismo concentrado<sup>7</sup>. Aquellas pequeñas «ciudades» llevaron a cabo, indiscutiblemente, una función de dinamización económica y social en una área sobre la que también se ejercía una atracción demográfica<sup>8</sup>. A pesar de tratarse de una escala inferior, se han constatado los mismos procesos descritos a escala europea, particularmente el de la desurbanización del siglo XVII, con el desplazamiento de la manufactura a ámbitos más rurales pero en el marco del «sistema urbano» que se había creado, cambiando la jerarquía de centros, de pueblos y ciudades, y apareciendo nuevas redes<sup>9</sup>. Para la red urbana centrada en la ciudad de Barcelona se han observado aquellas transformaciones tanto en el aspecto demográfico como en el económico<sup>10</sup>.

En este contexto, P. Vilar había señalado como en el cambio de coyuntura de inicios del siglo XVII, ante la rigidez gremial y la importante fiscalidad municipal, con una inflación notable, la producción manufacturera salía de la ciudad de Barcelona hacia otras villas del litoral y del interior donde mantendría un cierto nivel de desarrollo y donde se localizaría a partir de 1660 la recuperación económica que tubo como base un cambio en la producción agrícola más orientada a la comercialización<sup>11</sup>. Son conocidas las quejas de distintos gremios barceloneses, en las décadas de 1670-1680, por la caída de su trabajo provocada por la competencia de la producción y comercialización que se realizaba en otras zonas y puertos de Cataluña «...*officials, dexant sas casas y oficis, han de aplicar-se uns a servir y altrás a desterrar-se voluntàriament a diferents vilas y parts marítimes del present Pincipat ahont*

<sup>4</sup> DANTÍ, J.; SERRA, E.; GUAL, V.; ALCOBERRO, A.; FONT, J., *Ciutats, viles i pobles a la xarxa urbana de la Catalunya moderna*, Dalmau, Barcelona, 2005.

<sup>5</sup> TORRAS ELIAS, J., *Fabricants sense fàbrica. Els Torelló d'Igualada (1691-1794)*, Eumo, Vic, 2007, 213.

<sup>6</sup> DE VRIES, J., *La urbanización de Europa 1500-1800*, Crítica, Barcelona, 1987.

<sup>7</sup> MARCOS MARTÍN, A., «¿Qué es una ciudad en la época moderna? Reflexión histórica sobre el fenómeno de lo urbano», en *De esclavos a señores. Estudios de historia moderna*, Valladolid, 1992, 137-154.

<sup>8</sup> DANTÍ, J. y otros, Op. cit., 10.

<sup>9</sup> BAIROCH, P., *Cities and economic development*, Mansell, Londres, 1988.

<sup>10</sup> GARCÍA ESPUCHE, A., Op. cit., 33-42.

<sup>11</sup> VILAR, P., Op. cit., vol. II, 387-391.

*per major comers ells viuen ab més comoditat y les vilas marítimes no sols se dillatan, però ancara, en notable detriment de V.S. y de sos ciutadans, se enriqueixen...»<sup>12</sup>.*

Aquel proceso de descentralización comportaba al mismo tiempo una cierta desurbanización, constatable no solo en la única gran ciudad catalana sino también en otras villas menores. Es en este sentido que se puede observar el mismo comportamiento descrito por De Vries en el ámbito europeo del siglo XVII y por Ringrose para Castilla, aunque en este último caso había un factor específico que era el de los efectos de la centralidad política de Madrid<sup>13</sup>. Es en este contexto en el que nos proponemos analizar algunos aspectos de la vinculación entre unas poblaciones costeras y la red urbana catalana, los niveles de dependencia de una economía marítima en recuperación en relación a sus zonas de incidencia en el interior. Mataró fue sin duda el caso más sobresaliente por haberse establecido una clara complementariedad con el puerto barcelonés, pero al mismo tiempo creando su propia red, favorecida por una menor carga fiscal que en la ciudad condal. Sant Feliu de Guíxols, y en menor medida Blanes, fueron puertos de la red que articulaba la ciudad de Girona. Se tratará de observar hasta que punto la actividad comercial de estas poblaciones marítimas estaba en función de su propia producción y la de su área de influencia y en que medida el desarrollo de aquel comercio contribuía a sostener una determinada trama urbana.

No se trata aquí de un análisis de conjunto, que por otra parte se está llevando a cabo en el marco de un amplio proyecto de investigación, sino de aproximarse a unos casos que dentro de una cierta tendencia general atravesaban una coyuntura distinta, mientras Mataró protagonizaba un crecimiento intenso a partir de 1660, la zona de Girona padecía un estancamiento importante entre otras causas por los efectos de las sucesivas entradas de los ejércitos franceses hasta finales de siglo. Ambos casos están situados en la costa central y norte de Cataluña, para la zona sur se dispone ya de algunos estudios que confirmarían la hipótesis de partida: la ciudad de Tarragona y su puerto se veían superados en la actividad comercial por otros como Salou, Cambrils o Torredembarra por su mejor interrelación con la zona rural interior del Camp de Tarragona y de la área leridana<sup>14</sup>.

En aquel proceso de configuración de una nueva trama urbana, se han planteado también los efectos de la consolidación de la red principal en torno a la ciudad de Barcelona. En este sentido se ha considerado que aquella fue una de las causas de la caída de la actividad manufacturera de Girona y otras poblaciones de su área como Torroella de Montgrí y Castelló d'Empúries. Pero en cualquier caso, la «terciarización» que conllevó aquel cambio tampoco era singular, ya que se correspondía con la «desurbanización» que se reflejaba al mismo tiempo en otras ciudades de Cataluña y de Europa<sup>15</sup>. Sería justamente este uno de los factores

<sup>12</sup> AHCB. Consell de Cent. Deliberacions (17-VI-1680). Se trataba de la exposición que los mercaderes de lonja de Barcelona dirigían a los miembros del consejo municipal. Véase MOLAS I RIBALTA, P., *Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII*, Curial, Barcelona, 1977, 70-120.

<sup>13</sup> RINGROSE, D. R., *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Alianza Universidad, Madrid, 1985.

<sup>14</sup> JORDÀ FERNÁNDEZ, A., *Poder i comerç a la ciutat de Tarragona: segle XVIII*, Diputació de Tarragona, Tarragona, 1988. Del mismo autor, *Història de la ciutat de Tarragona*, Cossetània, Valls, 2006.

<sup>15</sup> TORRES I SANS, X., De senyors de drap a senyors de la terra, en *Homes, masos, història. La Catalunya dels nord-est (segles XI-XX)*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, 1999, 229-268.

que intensificaba las relaciones entre el mundo urbano y el mundo rural y, en el caso que nos ocupa, entre las zonas marítimas y las del interior.

## 1. Mataró. Transformación económica y red urbana

El caso de la villa de Mataró, que no conseguiría el título de ciudad hasta 1702 justamente por la oposición manifiesta de Barcelona, es un ejemplo paradigmático, y ya bien conocido, de una precoz transformación económica que al mismo tiempo conllevó la creación de una área de influencia principal y de una amplia zona de distribución y de abastecimiento<sup>16</sup>. Como acertadamente la ha calificado J. Giménez, el crecimiento observado en Mataró en el siglo XVII, iniciado ya en el XVI, fue el propio de un «microcosmos en movimiento»<sup>17</sup>. Se trata de un profundo cambio en la producción agraria con una clara opción por la especialización en la viticultura y dirigida a la comercialización. Paralelamente, se pasaba también de una diversidad de pequeñas producciones manufactureras hacia una mayor dedicación al vidrio y a los encajes que colocarían en el mercado peninsular. Uno y otro aspecto contribuyeron al desarrollo de una actividad portuaria cada vez más importante, tanto de exportación como, sobre todo, de importación. El auge de aquella actividad comercial a lo largo del siglo XVII comportó que los mercaderes de la villa que inicialmente actuaban como representantes de otros extranjeros o incluso de barceloneses acabaran por ejercer su propio negocio. Un número importante de embarcaciones, de mediano y pequeño tonelaje, entraban y salían de Mataró haciendo unas rutas sobre todo de cabotaje en la costa catalana, pero también en la costa mediterránea, tanto del norte hasta Génova y otros puertos italianos, como hacia las islas y el levante peninsular, y progresivamente hacia la costa atlántica, especialmente a Lisboa, y hasta los Baisés Bajos y Canarias<sup>18</sup>. Sin olvidar aquellas compañías que se creaban con el objetivo expreso de dirigirse al reino de Castilla y finalmente llegar a Galicia para vender productos diversos y fundamentalmente encajes<sup>19</sup>.

Las fuentes documentales disponibles, básicamente los derechos que percibía la Diputació del General sobre las entradas y salidas de distintos productos y la documentación notarial sobre contratos, no permiten cuantificar lo que significaba para el conjunto de la economía de Mataró los productos que llegaban a la villa desde el interior y, en sentido inverso, la distribución de los procedentes de la importación. Sin embargo, si que es posible aproximarse a las

<sup>16</sup> LLOVET, J., *Mataró 1680-1719. El pas de vila a ciutat i a cap de corregiment*, Mataró, 1966. MOLAS RIBALTA, P., *Societat i poder polític a Mataró, 1718-1808*, Mataró, 1974. GIMÉNEZ BLASCO, J., *Mataró en la Catalunya del segle XVII. Un microcosmos en moviment*, Mataró, 2001.

<sup>17</sup> GIMÉNEZ BLASCO, J., Op. cit., 763.

<sup>18</sup> Idem, p. 716-738. Véase también, MARTÍNEZ SHAW, C., «Construcción naval y capital mercantil: Mataró, 1690-1709», en *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, VIII, Barcelona, 1980, 223-236; DELGADO RIBAS, J.M., «El puerto de Barcelona en la época preindustrial», en CLAVERA, J., y otros, *Economía e historia económica del puerto de Barcelona. Tres estudios*, Barcelona, 1992, 17-81.

<sup>19</sup> GIMÉNEZ BLASCO, J., Op. cit., 392-393. Se trataba de la compañía formada por Joan Verívol, Jeroni Cendra y Joan Sales, creada en 1697.

grandes características de aquellas relaciones, a la tipología de productos y a las distintas áreas de influencia en el interior de Cataluña.

Dejando a parte las múltiples y fundamentales relaciones con Barcelona, pondremos la atención en las relaciones hacia el interior. El ámbito de vinculación más directo se estableció en la zona limítrofe del Vallès, con la que por esta razón se puso en aquel siglo un especial interés en mejorar las vías de comunicación. Es importante hacer notar que el camino que unía Mataró con el Vallès, trazado ya desde la época romana, pasando por Granollers, era el único que permitía el paso de carruajes para enlazar aquel puerto con la vía de Francia a Barcelona y con la que se dirigía a Vic y a la zona pirenaica del Ripollès y la Cerdanya. No fue hasta avanzado el siglo XVIII que se abrió un nuevo camino de mayores dimensiones.

Uno de los aspectos más significativos de la relación entre el desarrollo comercial de Mataró y la comarca del Vallès durante el siglo XVII fue el aprovisionamiento de piñones, uno de los productos que se exportaban como retorno a las importaciones tanto del Mediterráneo como del Atlántico. Se llegaron a crear compañías de comercio especializadas a tal efecto, teniendo como principal centro en el Vallès a la población de Caldes de Montbui, aunque también se llevaban a cabo operaciones en la villa de Granollers. Sirva de ejemplo la sociedad formada en 1661 por el mercader de Mataró Joan Boria y los agricultores Joan Garriga y Jeroni Canals de Caldes de Montbui, con el objetivo de comprar en el Vallès una cantidad importante de piñones, hacerlos picar, transportarlos a Mataró y desde allí exportarlos a cargo del mencionado mercader<sup>20</sup>. Se trataba de un producto de valor que generaba unos ingresos diversificados en la población rural entre los propietarios de los pinares, los jornaleros que alcanzaban las piñas y otros asalariados, a menudo mujeres, que sacaban los piñones y finalmente los que los picaban. Viajeros y geógrafos de los siglos XVII y XVIII, y de forma muy precisa Francisco de Zamora, daban noticia de la importancia de la explotación económica de los pinares del Vallès<sup>21</sup>.

Aquel era un producto que ya tenía un cierto relieve en el comercio del puerto de Mataró desde del siglo XV, pero a lo largo del siglo XVII suscitó aún un mayor interés, no solo por parte de los mercaderes de la villa, sino también de comerciantes barceloneses que participaban en compañías que a su vez negociaban con los cargamentos genoveses que llegaban. Además de la actuación a través de representantes, algunos comerciantes de Marsella, Narbona o Génova intervenían directamente en los contratos de compra y exportación. Así pues, hasta aquellas ciudades, y a otras como Lisboa, se fletaban cargas de piñones junto a otras mercancías. Participaban en aquel comercio algunas de las principales familias de mercaderes de Mataró como los Mates o los Tarascó, además de miembros de la colonia francesa establecida en Barcelona y en Mataró como Baltasar Aimeric<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> ACA. Archivo notarial de Mataró, 353. La sociedad se formó el 25 de abril de 1661. Véase GIMÉNEZ, J., Op. cit., 126-130.

<sup>21</sup> IGLESIES, J., «Pere Gil, S.I. (1551-1622) i la seva Geografia de Catalunya», en *Quaderns de Geografia*, I, Barcelona, 1949. ZAMORA, F. DE, *Diario de los viajes hechos en Cataluña*, Barcelona, 1973, 277-279.

<sup>22</sup> GIMÉNEZ, J., Op. cit., 594.



En aquella relación más estrecha entre Mataró y la zona prelitoral se observa, en sentido inverso al mencionado, la comercialización del aguardiente, producción desarrollada ya en la primera mitad del siglo XVII a partir de la especialización agrícola de Mataró en la viticultura. En 1625 el mercader Joan Pere Gassia aceptaba el contrato de subministro de aguardiente con el consejo municipal de Granollers para abastecer a todas las tavernas de aquella villa<sup>23</sup>. El de Granollers era el principal mercado del Vallès y no en vano fue creciente el interés de productores y comerciantes de Mataró para conseguir un trato de favor en la exención de derechos fiscales. El conflicto llegó a la vía judicial a partir de 1702 y no acabaría hasta 1775 con un dictamen de la Audiencia a favor de la ciudad de Granollers<sup>24</sup>.

Traspassando la influencia más intensa en las comarcas limítrofes, la incidencia del desarrollo económico del puerto de Mataró alcanzó, de una u otra forma, hasta el Pirineo. Fue especialmente significativa la relación establecida con Ripoll, principal centro de producción metalúrgica, con una importante expansión de la industria de los clavos y de las armas de fuego a partir del siglo XVII<sup>25</sup>. Ripoll fue, por una parte, el centro de una red de elaboración del hierro en los valles del Freser y el Ter, en conexión con los yacimientos del norte del Pirineo, y por otra parte era también un núcleo importante de la red barcelonesa a la que estaba unida por el eje con Vic. En cualquier caso, un volumen significativo de la producción ripollesa se exportaba a través de Mataró<sup>26</sup>. Por la misma vía, en los viajes de retorno, llegaban a aquella zona de Cataluña el arroz, las especies, la pesca salada y los tejidos.

La producción especializada y los productos importados eran distribuidos por mercaderes de Mataró en mercados tan alejados como, además de los ya mencionados, Camprodon, Besalú, La Seu d'Urgell o Calaf. Una buena muestra de la extensión de aquella red de distribución la ofrece la localización de los deudores del mercader Josep Tarau en 1700, familia que iniciaba el siglo XVII como arrieros y que se convirtió en la de mayor actividad comercial y financiera de la villa, implicada en el comercio atlántico. En el inventario, después de los de la propia comarca y los de la ciudad de Barcelona, se situaban sobre todo en el centro y norte de Cataluña, pero alcanzaban hasta las tierras de Lleida<sup>27</sup>.

## 2. Sant Feliu de Guíxols y Blanes. Economía marítima y dificultades en el interior

Una situación distinta es la que presentan las relaciones económicas entre estos puertos de la costa norte catalana y su zona de influencia interior, una área en la cual la ciudad de Girona era su centro natural. Es preciso recordar que aquella zona padeció un prolongado estancamiento, después de la crisis de mediados siglo XVII, manifestado tanto en el aspecto demo-

<sup>23</sup> ACA. Arxiu Notarial de Mataró, 233 (5 de febrero de 1625).

<sup>24</sup> AMG. Manual 1774-1777, fols. 19-24.

<sup>25</sup> GRAELLS, E., *La indústria de claus a Ripoll. Contribució a l'estudi de la farga catalana*, Barcelona, 1972.

<sup>26</sup> DANTÍ, J., y otros, *Ciutats, viles i pobles a la xarxa urbana de la Catalunya moderna*, Barcelona, 2005, 15-18.

<sup>27</sup> Véase, GIMÉNEZ, J., Op. cit., 612.

gráfico, como especialmente en el de la manufactura en el que se produjo una clara «desindustrialización», incluso en otras poblaciones de la zona, como de hecho sucedía en muchas otras ciudades<sup>28</sup>. Sin duda, una de las causas de la dificultad de recuperación fue la constante presencia militar como consecuencia de los continuados conflictos con la monarquía francesa a partir de 1665. No en vano el virrey Villahermosa escribía en 1689 que Girona «presentaba el más miserable estado que se puede ponderar respecto a faltarle un todo»<sup>29</sup>. La ciudad participaba de la red urbana de Barcelona, aportaba subsistencias, sobre todo carne, recibía algunos productos de importación y algunos de sus mercaderes participaban en compañías barcelonesas, pero tenía su propia red bien definida en la cual Sant Feliu de Guíxols fundamentalmente, pero también Blanes y Arenys, eran su conexión principal con el comercio marítimo<sup>30</sup>.

Sant Feliu de Guíxols se consideraba, ya desde el siglo XV, el puerto de Girona<sup>31</sup>. La obtención del Consulado de Mar (1443) había impulsado su propio desarrollo económico con las correspondientes relaciones con el interior. En el siglo XVII la población padeció los efectos de la peste, la represión por parte del ejército de Juan José de Austria (1652) y los distintos ataques de los franceses, especialmente en 1696. A pesar de las circunstancias citadas y de las limitaciones productivas del entorno, iniciaría una recuperación a partir de 1670 que, aún con las dificultades de la última década del siglo, pondría las bases de su mayor impulso en el siglo XVIII<sup>32</sup>. Blanes participaba de una situación similar pero con un nivel de actividad comercial muy inferior, más próximo a otros puertos como Palamós, pero con la particularidad de una mayor especialización en la exportación de ciertos productos agroforestales como las castañas<sup>33</sup>. En ambos casos en el siglo XVII, como consecuencia de la situación económica mencionada, aumentó la dedicación a la actividad marítima y particularmente a la pesca y a la salazón de la sardina y la anchoa para la exportación<sup>34</sup>.

El seguimiento de la documentación del impuesto de «Entrades i exides» de Girona, Sant Feliu de Guíxols y Blanes nos permite aproximarnos, sin entrar en la valoración cuantitativa por otra parte poco fiable, a aspectos como la tipología de productos, su procedencia y destino, de manera que nos ofrece una cierta panorámica de los círculos de relación y de la interacción entre costa e interior. En este sentido Girona recibía de Sant Feliu de Guíxols sobre

<sup>28</sup> ALBERCH, R. y otros, *Girona a l'època moderna: demografia i economia*, Girona, 1982. CLARÀ, J., *Introducció a la història de Girona*, Girona, 1983. ALBERCH, R. y otros, *Gremis i oficis a Girona*, Girona, 1984. BUSQUETS, J., SIMON, A., *Girona AL segle XVII*, Girona, 1993. TORRES I SANS, X., «De senyors del drap a senyors de la terra», en CONGOST, R., TO, Ll., *Homes, masos i història. La Catalunya del nord-est (segles XI-XX)*, Edicions Abadía de Montserrat, Barcelona, 1999, 229-268.

<sup>29</sup> Citado por CLARÀ, J., Op. cit., 85.

<sup>30</sup> DANTÍ, J., y otros, Op. cit., 30-37.

<sup>31</sup> GAZIEL, *Sant Feliu de la Costa Brava. Burgesos, navegants, tapers i pescadors*, Aedos, Barcelona, 1963. JIMÉNEZ I NAVARRO, A., *Sant Feliu de Guíxols*, Girona, 1986.

<sup>32</sup> JULIÀ, B., «Sant Feliu 1701-1705», en *Estudis del Baix Empordà*, 16, 1997, 71-94. ZUCCHITELLO, M., *Homes, vaixells i mercaderies de Tossa al Grau de València (1459-1703)*, Tossa, 1991.

<sup>33</sup> Blanes fue incendiada por las tropas españolas en 1652 y por parte de los franceses en 1694.

<sup>34</sup> ZUCCHITELLO, M., Op. cit. Esta orientación fue común en las poblaciones de la costa del Empordà y La Selva.

todo pescado y tejidos de importación, además de otra diversidad de productos en menores cantidades, una parte para el consumo de la propia ciudad y otra para la comercialización en su área de influencia.

En lo que se refiere a la dedicación a la pesca y a su comercialización como pescado salado, esta fue una actividad creciente durante el siglo XVII que conllevó el paso de patrones de embarcación a negociantes y el traslado de miembros de algunas de aquellas familias que residían en puertos menores, como el caso de Tossa, para instalarse en Sant Feliu de Guíxols para de esta forma aumentar la capacidad de negocio<sup>35</sup>. De la producción de sardina salada una parte importante se destinaba a la exportación y eran frecuentes los mercaderes franceses y genoveses que directamente o a través de embarcaciones catalanas salían del puerto de Sant Feliu para dirigirse a Agde, a Beaucaire, a Marsella o a Génova<sup>36</sup>. Otro de los destinos, más significativo durante el siglo XVI, fue hacia el Grau de Valencia, si bien en este caso eran más cuantiosas las exportaciones de sardina desde Blanes o desde Tossa<sup>37</sup>. Otra parte era la que se comercializaba hacia el interior, en primer lugar a Girona y desde allí superaba el entorno más inmediato para llegar hasta la Cerdanya, a la población de Puigcerdà que al mismo tiempo podía hacer una función de distribución<sup>38</sup>. Aunque la sardina era el pescado salado que más se consumía, también circulaba en aquella misma red el bacalao y el atún. Este último aumentaría en el último cuarto de siglo XVII a partir del privilegio de creación de la almadraba de Blanes al cabo de Creus (1673).

En relación a la misma exportación de salazones llegaban a Sant Feliu todo tipo de tejidos que se comercializaban especialmente en Girona, a pesar del estancamiento económico en el que estaba inmersa la ciudad. Aquella combinación la llevaban a cabo indistintamente mercaderes franceses o genoveses, de la propia villa, de la ciudad o de otros puertos catalanes, y en no pocas ocasiones formando sociedad un comerciante autóctono y otro extranjero. Se trataba a menudo de cargamentos con una diversidad de tejidos de calidades y procedencias distintas. Así por ejemplo, J. Alans y L. Donet, de Agde, descargaban telas grises de Narbona y de Montpellier; J. Bertran, francés, declaraba, entre otros productos, piezas de cambralina, ruanes, lienzos de Génova, holandas y tafetanes<sup>39</sup>.

La ciudad de Girona se abastecía de aquellos productos desde Sant Feliu de Guíxols, pero también le llegaban, aunque en menor proporción, de Barcelona y más directamente por parte de mercaderes franceses, «marxants», abundantes en Cataluña en las últimas décadas del siglo XVII hasta el punto de incorporar aquel galicismo a la lengua catalana<sup>40</sup>. En cualquier caso, tal como ha observado M. Duran, en el consumo de tejidos durante aquel periodo, el de los importados tenía una presencia relativa si se analizan los estoques de las tiendas de

<sup>35</sup> ZUCCHITELLO, M., *Homes, vaixells i mercaderies de Tossa al Grau de València (1459-1703)*, Tossa, 1991.

<sup>36</sup> ACA. Generalitat, D-13, 50, 58.

<sup>37</sup> Destino estudiado con precisión por M. Zucchitello.

<sup>38</sup> ACA. Generalitat, D-34.

<sup>39</sup> ACA. Generalitat, D-13-517, de 1663. D-50-1417, de 1679.

<sup>40</sup> ACA. Generalitat, D-34-1208, de 1663.

tejidos de Girona, Sant Feliu y Figueres ya que, con la excepción de alguna de especializada, no superaban el 15%, el 8% y el 20% respectivamente<sup>41</sup>. Así pues, en Sant Feliu de Guíxols, una parte importante de los tejidos de las tiendas procedía de las zonas rurales del interior, de la Garrotxa y de Osona<sup>42</sup>.

Otros productos en menores cantidades acompañaban los tejidos y se introducían en el mercado de la ciudad y en su área de influencia. Destacaban los cargamentos de agujas de todas medidas y usos, las hilazas de distintos colores y la cerámica de pisa llegada de Génova. Más esporádicamente aparecían las especias y el tabaco. Merece una atención especial la presencia en el puerto de Sant Feliu de Guíxols de embarcaciones y productos que procedían de Mallorca, que llegaban fundamentalmente con queso y aceite, aunque también higos y algarrobas, y regresaban con cargamentos de sardinas y en algún caso de corcho<sup>43</sup>. En contraposición, la documentación mallorquina a penas registraba explícitamente aquel puerto, lo que supondría que estaba incluido en el ámbito genérico de «Cataluña»<sup>44</sup>. Finalmente, el arroz producido en el litoral norte del Empordà era también uno de los productos que desde aquel puerto se comercializaba en Girona.

Por lo que se refiere a la relación entre las producciones del interior y el desarrollo de aquel comercio marítimo, se pueden observar igualmente dos niveles distintos de vinculación, ya sea el del ámbito geográfico más próximo, ya sea la de aquellas zonas más lejanas que establecieron alguna conexión con la red urbana gerundense. En el primer caso se trataba fundamentalmente de los derivados de la explotación forestal, de los frutos secos y los encajes, mientras que en el segundo se limitaría puntualmente a productos metalúrgicos.

Después de las sardinas, el corcho era el producto más frecuente de los que se embarcaban en Sant Feliu. Desde finales del siglo XV, pero sobre todo a partir de mediados del XVI, aumentó su exportación hasta en torno de 1625 y a pesar del descenso de mediados de aquella centuria continuaría ocupando un lugar significativo. Valencia fue un destino principal hasta las primeras décadas del siglo XVII, mientras que posteriormente se desplazaría hacia Alicante, Málaga y Cádiz, sin dejar los puertos franceses. Aquella era una producción importante que se situaba fundamentalmente en el macizo de las Gavarres, que corresponde a la zona norte de la cordillera litoral catalana, en las comarcas del Baix Empordà, el Gironès y la Selva, pero también estaba presente más al norte en las Alberes y ya cubriendo superficies menores en la sierra litoral, el Montnegre, y en las zonas bajas del prelitoral, en el

<sup>41</sup> DURAN, M., «Oferta y consumo de tejidos en Cataluña en la segunda mitad del siglo XVII», en *Revista de Historia Económica*, 21, 2003, 61-88. Girona contaba con dos tiendas de un cierto volumen de almacenaje (entre 3 y 5 mil canas) que manifestaban el 14,7 y el 14,4% de importación; otras menores a penas superaban el 5%. Figueres en cambio en dos tiendas menores disponían del 79,1 y el 39,6% de importación.

<sup>42</sup> ACA. Generalitat, D-86-1920, de 1689. En aquel momento era particularmente importante la producción de las poblaciones de Tortellà y Argelaguer.

<sup>43</sup> ACA. Generalitat, D-50, de 1678-1679; D-58, de 1694.

<sup>44</sup> BIBILONI AMENGUAL, A., *El comerç exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d'intercanvi (1650-1720)*, El Tall, Palma de Mallorca, 1995, 225-243. Según el autor, el puerto que tenía el predominio absoluto de los intercambios con el Principado era el de Barcelona, a mucha distancia se situaban los de Tarragona, Tortosa y Mataró, y después otros menores como Sitges, Salou, Sant Feliu, Blanes o Arenys.

Montseny. Se trataba, pues, de un área extensa de producción con una clara dedicación a la exportación y que ya desde del siglo XV tenía una presencia significativa en la actividad económica de Sant Feliu<sup>45</sup>. El impulso mayor, sin embargo, llegaría en el siglo XVIII con el desarrollo de la industria del corcho y el crecimiento de toda su actividad comercial, tanto hacia Francia como hacia el Atlántico<sup>46</sup>. Aunque en cantidades mucho menores, también se embarcaba corcho desde otros puertos como Tossa, Lloret o Blanes, destacando este último entre 1600 y 1635.

Era evidente en este caso la estrecha vinculación entre las poblaciones relacionadas con aquella explotación forestal y el mantenimiento y expansión posterior de un comercio que iría a la par del inicio de la expansión vitícola, que a su vez generaba su principal demanda. Además de la exportación, el corcho también formaba parte del comercio de cabotaje en la misma costa, mientras que otra cantidad significativa se dirigía a la ciudad de Barcelona<sup>47</sup>.

Otro producto derivado de la explotación forestal que de forma creciente salía de aquellos puertos era la madera para la tonelería. Se trataba de una manufactura que contaba con una cierta dedicación en las mismas poblaciones y con una clara especialización, así en Sant Feliu se diferenciaban los «barrilers» de los «boters», si fabricaban barriles o botas<sup>48</sup>. Aunque mayoritariamente aquella industria estaba relacionada con la producción vitícola, tenía también otros destinos como podía ser el del transporte de salazones que se colocaban en barriles. En cualquier caso, además de la producción en aquellas poblaciones, la madera para «botades» estaba presente en un buen número de embarques, pero siempre junto a otros productos. Hasta las primeras décadas del siglo XVII uno de los destinos era Valencia, aunque en una posición minoritaria ante las importaciones sobre todo italianas. En la segunda mitad del siglo aquella era una ruta menor pero aún activa, tal como lo refleja, por ejemplo, el registro de Pere Boscarons, de Sant Feliu, que cargaba a cuenta de Batiste Estopinyà, del Grau de Valencia, y con una barca de Torredembarra, una cantidad importante de madera de encina, madera específicamente para botas y una diversidad de clavos<sup>49</sup>.

En el periodo analizado, sin embargo, las exportaciones de madera eran más numerosas desde el puerto de Blanes. Resulta ilustrativa la múltiple implicación que se llevaba a cabo en la negociación de aquel producto que a menudo constaba de un comerciante de la ciudad de Girona, un marinero o mercader de Blanes y un representante o un mercader del lugar de destino. Era el caso de Joan Espígol, que cargaba en la embarcación de Geroni Alemany de Blanes, o en la del genovés B. Paganeto, o la del también genovés E. Merlo. El propio J. Espígol negociaba la entrada de un cargamento de sal procedente de Génova que se

<sup>45</sup> JIMÉNEZ I NAVARRO, A., Op. cit., 34-35. Las primeras ordenanzas sobre el corcho en Sant Feliu eran del año 1400.

<sup>46</sup> ROS MASSANA, R., ALVARADO I COSTA, J., «T treball i pluriactivitat al sector surer català c. 1750-1920», en *Estudis d'Història Agrària*, 19, 2006, 105-141.

<sup>47</sup> ACA. Generalitat, D-50-1417, de 1679-1680.

<sup>48</sup> BOADAS I RASET, J., «Aproximacions a les transformacions del litoral català a la primera meitat del segle XVIII: el cas de Sant Feliu de Guíxols», en *Actes. Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, 1984, vol. I, 267-279.

<sup>49</sup> ACA. Generalitat, D-13-517, de 1663.

intercambiaba en la misma embarcación por la exportación de madera<sup>50</sup>. La forzada pluriactividad del sector mercantil de Girona, que se había reducido considerablemente durante la segunda mitad del siglo XVII, además de la amplitud de la zona forestal y del interés económico que ofrecía, justificaban la citada estructuración<sup>51</sup>.

El aprovechamiento de los recursos forestales conllevaba la utilización de la madera para diferentes productos, además de la construcción, como la producción de carbón, los peines, o la carretería, entre otros, y todos ellos formaban parte del comercio de cabotaje e incluso de alguna exportación. En el siglo XVIII la expansión vitícola y el desarrollo de la construcción naval en aquellos puertos provocaría un proceso de deforestación importante en la zona<sup>52</sup>.

Otro tipo de productos que circulaban en la articulación entre la producción de las zonas próximas y la economía marítima de aquellos puertos fueron sin duda los frutos secos. Ya antes de la especialización en su cultivo, particularmente en el Camp de Tarragona a partir del último cuarto del siglo XVII, salían sobre todo de los puertos de Sant Feliu, Lloret y Blanes cantidades notables de avellanas y castañas, mientras eran poco cuantiosas las partidas de nueces y de piñones, tan relevantes en Mataró. La comercialización más importante de avellanas se hacía desde Sant Feliu de Guíxols y uno de los destinos principales era Valencia, donde eran conocidas como «avellanas de Girona» reflejando efectivamente la procedencia de un área más o menos amplia. Aquel mercado fue ocupado a partir de mediados de siglo por el producto que llegaba de los puertos de la costa de Tarragona. Las castañas, sin embargo, continuaron siendo una parte considerable de los cargamentos que partían del puerto de Blanes en la segunda mitad del siglo XVII. Se trataba del producto que se recogía en una zona extensa de la comarca de la Selva y parte de la de Osona, entre la sierra del Montseny y la de las Guillerries. La exportación de castañas la realizaban fundamentalmente patronos y mercaderes de Blanes, pero también participaban directamente otros como el mallorquín Josep Pujol<sup>53</sup>. La demanda creciente de un producto que no se producía en la zona costera conllevó la implicación de los principales mercaderes de aquellos puertos.

Finalmente, y en un nivel inferior al de Mataró, hay que tener en cuenta la producción de encajes que como en otras poblaciones costeras también se desarrolló en Blanes<sup>54</sup>. En la segunda mitad del siglo XVII, habiendo desaparecido prácticamente el producto que antes introducían los mercaderes franceses, aumentó la producción propia que ocupaba a un número importante de mano de obra femenina. Una parte de la producción se comercializaba en el interior y así se declaraba en la tabla de Girona para ser distribuida en su área. Pero no era menor el volumen de piezas que salía por mar y que era negociado por mercaderes con una cierta especialización hasta el punto de llamarlos *randeros* o *randeras*, ya que en esta actividad no era infrecuente que aparecieran directamente algunas mujeres. En Blanes declaraba la exportación de *randas* una compañía formada por Mariangela Portes y una «companyona»<sup>55</sup>.

<sup>50</sup> ACA. Generalitat, D-5-167, de 1663.

<sup>51</sup> BUSQUETS, J., SIMON, A., *Girona al segle XVII*, Girona, 1993, 18-21.

<sup>52</sup> VILAR, P., *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Edicions 62, Barcelona, 1966, vol. III, 238-243.

<sup>53</sup> ACA. Generalitat, D-5, de 1663.

<sup>54</sup> GIMÉNEZ BLASCO, J., *Op. cit.*, 384-394.

<sup>55</sup> ACA. Generalitat, D-5-172, de 1664.

Y aún, más allá de la zona principal de vinculación que cubría la red gerundense, también contribuirían a la recuperación de la actividad comercial de aquellas poblaciones costeras las manufacturas de hierro que procedían de la zona pirenaica del Ripollès. La red ya mencionada, que tenía como centro la villa de Ripoll, no solo comercializaba su producción a través de Barcelona y de Mataró, sino que también aportaba, aunque más puntualmente, clavos y metal en barra a los puertos de Sant Feliu de Guíxols y de Blanes, contando o no con la intermediación de mercaderes de Girona. El destino de aquel producto podía ser la propia costa, pero también Valencia, Mallorca o Génova<sup>56</sup>. En este caso la falta de una documentación continuada para toda la segunda mitad del siglo XVII nos impide poder comprobar el posible paralelismo entre el crecimiento que experimentaba la citada producción metalúrgica y el impulso de la construcción naval y del comercio de aquellos puertos que iniciaban al mismo tiempo una recuperación económica<sup>57</sup>. En cualquier caso, la hipótesis se ratifica en Sant Feliu, tal como ha observado B. Julià, a través de la evolución del impuesto del «mollatge», que gravaba el atraque en el puerto, así como por el incremento de los artesanos dedicados a la construcción naval en los primeros años del siglo XVIII<sup>58</sup>.

### 3. La articulación de la red urbana

Los ejemplos estudiados nos permiten confirmar la importancia de la trama de relaciones económicas, más o menos estables, entre el interior de Cataluña y la economía marítima. Aquellas se estructuraron a partir de mediados del siglo XVI, pero se consolidaban aún con mayor intensidad en el último cuarto del siglo XVII y de esta forma constituían la base del desarrollo comercial y manufacturero del siglo XVIII. La especialización vitícola iniciada más prematuramente en el Maresme y posteriormente en el Camp de Tarragona y en otras zonas del interior fue paralela a la capacidad de exportación de vinos y aguardientes. Por otra parte, la creciente producción vitícola también impulsaba la industria del corcho y su exportación.

Como ya se ha comentado, Barcelona creaba y dirigía una red urbana fundamental vinculada a sus amplias relaciones comerciales, pero al mismo tiempo se articulaban otras redes menores que, de forma más o menos complementaria, tendrían su propia dinámica. Justamente después del periodo de crisis de mediados del siglo XVII se ponía más en evidencia la descentralización y la capacidad de recuperación que de la misma se desprendía.

El desarrollo de Mataró, Blanes y Sant Feliu de Guíxols en el siglo XVIII tenía ya sus bases en el periodo anterior, en el dinamismo comercial manifestado algunas décadas antes de la Guerra de Sucesión<sup>59</sup>. Un buen ejemplo es el de la familia Tarau, mercaderes de Mataró, estudiada por P. Molas y J. Giménez, que durante la segunda mitad del siglo XVII, comercia-

<sup>56</sup> ACA. Generalitat, D-13-157, de 1663; D-5-170, de 1664; D-50-1414, de 1678; D-58, de 1694.

<sup>57</sup> VILAR, P., *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, Edicions 62, Barcelona, 1964, vol. II, p. 388.

<sup>58</sup> JULIÀ, B., «Sant Feliu de Guíxols 1701-1705», en *Estudis del Baix Empordà*, 16, 1997, 71-94.

<sup>59</sup> LOBATO, I., *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1995.

lizaba una gran diversidad de productos, importaba tabaco de Brasil desde Lisboa, realizaba expediciones tanto hacia Génova como hacia Cádiz o se dirigía a Galicia; era un claro reflejo de cómo se había constituido una efectiva red de distribución con Mataró como centro de llegada o de salida<sup>60</sup>.

Podría decirse, finalmente, que el impulso comercial de algunas villas y ciudades de la costa catalana en la segunda mitad del siglo XVII estaba estrechamente relacionado con la consolidación de una serie de redes urbanas menores, que en su conjunto no solo protagonizaron la recuperación de las últimas décadas de la centuria sino que estarían en el punto de partida del crecimiento del siglo XVIII.

<sup>60</sup> MOLAS RIBALTA, P., *Societat i poder polític a Mataró, 1718-1808*, Mataró, 1974, 200. GIMÉNEZ BLASCO, J., Op. cit., 606-618. ACA. Notarials, Mataró, 453. En 1685 Josep y Félix Tarau contrataban el flete de una barca para dirigirse a las costas de Galicia, a Pontevedra, Camariñas y Marín, y de regreso pasar por los puertos de Salou, Torredembarra y Mataró.