

# EL TRÁFICO EXPORTADOR MARÍTIMO ENTRE BARCELONA Y VALENCIA (1626-1650)

*Roberto Blanes Andrés*

Barcelona y Valencia, dos ciudades afines, bañadas por un mismo mar, el Mediterráneo; mar, a través del cual, se relacionaron/an con las urbes portuarias más importantes de los tres continentes que lo envuelven; dár-senas de intercambios mercantiles y culturales. Ambas con estructuras portuarias precarias<sup>1</sup> a lo largo del siglo XVI, tiempo en el que tenemos que hablar de playa más que de puerto. Dos gobiernos municipales que se esforzaron por superar un reto urbanístico como el de dotar a sus respectivas ciudades de unas instalaciones que facilitarían la práctica mercantil a través del mar. Todos los proyectos emprendidos tuvieron que enfrentarse con problemas técnicos, dificultades financieras y complicaciones de carácter climático. Riberas donde fondearon embarcaciones de diferentes tipologías llevando en sus entrañas una gama heterogénea de artículos de

---

1. *Playas más o menos abiertas en las que fondeaban las naves a una cierta distancia de la costa y desde allí sus géneros eran trasladados hasta la playa en embarcaciones de menor calado.* J. L. BETRÁN, *La peste en la Barcelona de los Austrias*, Lleida, 1996, p. 182. Idéntico desembarco de mercancías se realizaba en la playa del Grao de Valencia. Este tema, sobre la playa-puerto de la ciudad del Turia, ha sido abordado por importantes historiadores/as como E. SALVADOR ESTEBAN, *La economía valenciana en el siglo XVI*, Valencia, 1973; A. CASTILLO PINTADO, *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967; E. BELENGUER CEBRIÀ, *València en la crisi del segle XV*, Barcelona, 1976; J. GUIRAL-HADZIIIOSSIF, *Valencia puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989; o la monografía A. DE DÍAZ; A. PONS; J. SERNA, *La construcción del puerto de Valencia problemas y métodos (1283-1880)*, Premio Senyera del Ayuntamiento de Valencia 1984, Valencia, 1986.

toda índole, desde mercancías de primera necesidad (cereales, pescado o carne), productos manufacturados (vestidos, cristales, muebles), minerales (acero, hierro, estaño o plomo), hasta los pensamientos filosóficos más renovadores de la época, estuvieran consolidados o en fase embrionaria, o los inventos más innovadores del momento. Una puerta imprescindible para ser, en diferentes periodos de su historia, el motor que activara los engranajes de un comercio en fase dubitativa<sup>2</sup> y de una industria que necesitaba del estímulo mercantil para ir poco a poco fortaleciéndose. Su paralelismo también lo podemos encontrar al ser metrópolis de sus respectivos territorios y centros de importantes concentraciones humanas que desplegaron un considerable movimiento importador, no sólo con el fin de cubrir la fuerte demanda de su población, sino también predestinadas a servir de base a una notable corriente expendedora. Ambas juegan un papel redistribuidor de géneros de su transpaís y de su *hinterland* marítimo, que luego remiten a otras poblaciones.

La corriente de tráfico que se generó entre estas dos ciudades en el segundo cuarto del siglo XVII (1626-1650), teniendo como origen Barcelona y como meta la ciudad del Turia, es de lo que vamos a tratar; a partir de una excepcional documental que se custodia y conserva en el Archivo del Reino de Valencia, correspondiente a la Serie del *Peatge de Mar*, incluida en la Sección del Maestre Racional. La serie consultada cubre una buena parte del reinado de Felipe IV (1621-1665). El propósito original en la creación de estas fuentes era dejar constancia diaria de las naves que llegaban a la playa del Grao, detallándose, en una especie de preámbulo inicial, la fecha, tipología de las embarcaciones, el nombre del patrón o capitán y la procedencia. A continuación, el escribano de turno, anotaba, de forma minuciosa, el cargamento, especificando el volumen y naturaleza de las mercaderías, el nombre de las personas con ellas relacionadas, bien fuera en calidad de remitente como de destinatario, así como de las cantidades satisfechas por los diferentes títulos impositivos

---

2. En relación al comercio catalán, Alberto Marcos Martín, comenta que *entre 1570 y 1590 había experimentado un florecimiento notable a expensas del desplazamiento del comercio cantábrico y de la ruptura de las rutas atlánticas norteeuropeas, entró en crisis a comienzos del siglo XVII, crisis que afectó más a las exportaciones que a las importaciones y que se prolongó más allá de la guerra de Sucesión*. A. MARCOS MARTÍN, *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, 2000, p. 536.

con que eran gravados los distintos artículos y navíos. La rigidez del guión se ve interrumpida y enriquecida, en ocasiones, por los sucesos acaecidos en la travesía: inclemencias climáticas, ataques piráticos, puertos afectados por epidemias infectocontagiosas, equivalencias de pesos de distintos ámbitos geográficos en relación con los vigentes en Valencia, escalas realizadas en el trayecto, el próximo destino de los buques e incluso la captura de naves enemigas.

Las lagunas, que muestran las fuentes documentales, así como el estado de conservación de algunos volúmenes de la serie<sup>3</sup>, han restringido nuestro trabajo a la fiscalización de 13 años del segundo cuarto del siglo XVII, intercalados entre 1626 y 1650, y dispuestos de forma desigual. No obstante, opinamos que son suficientes como para proporcionarnos un enfoque lo bastante aproximado de lo que debió de ser la trayectoria exportadora barcelonesa a Valencia entre 1626-1650.

### 3. Archivo del Reino de Valencia (A. R. V.)

SECCION DEL MAESTRE RACIONAL.				
Serie Peatge de Mar				
Año	Periodo temporal	Nº Serie	Legajo	Nº Folios
1626	Del 8/Enero al 30/Mayo.	10975	552	Del 181-281
	Del 1/Junio al 31/Diciembre.	10976	552	Del 22-185
1627	Del 1/Enero al 31/Mayo.	10976	552	Del 186-307
	Del 3/Junio al 31/Diciembre.	10977	553	Del 2-302
	Del 3/Junio al 27/Diciembre.	10978	553	Del 1-314
1628	<b>Año incompleto. Sólo se puede consultar los dos primeros meses del año y del 1 de Junio al 31 de Diciembre.</b>			
1629	Del 1/Enero al 31/Mayo.	10980	553	Del 168-274
	Del 1/Junio al 31/Diciembre.	10891	554	Del 1-292
1630	<b>Sólo se pueden consultar los 18 primeros días del mes de enero.</b>			
1631	<b>Los manuscritos sólo nos informan de la segunda mitad del año</b>			
1632	<b>Los datos se concentran en los cinco primeros meses del año</b>			
1633	<b>La información se circunscribe a los últimos seis meses del año</b>			
1634	Del 1/Enero al 11/Diciembre.	10985	555	Del 1-179
1635	Del 3/Enero al 31/Diciembre.	10986	555	Del 3/146
1636	Del 5/Enero al 14/Diciembre.	10987	555	Del 2-182
	Del 8/Enero al 2/Mayo..	10988	555	Del 2-47
1637	Del 3/Enero al 11/Diciembre.	10989	555	Del 2-198
	De 2/Agosto al 27/Diciembre.	10990	555	Del 112-161
1638	Del 1/Enero al 31/Diciembre.	10991	555	Del 2-179
	Del 3/Enero al 1/Marzo..	10992	555	Del 2-24
1639	<b>Solamente se pueden consultar los seis primeros meses del año</b>			
1640	<b>El volumen correspondiente al presente año, no se puede consultar por lo deteriorado que se encuentra.</b>			
1641	Del 1/Enero al 31/Diciembre.	11015	562	Del 22-97
1642	Del 4/Enero al 31/Diciembre.	11016	562	Del 2-119
1643	<b>Se puede consultar del 2 de Enero al 2 de Junio</b>			
1644	<b>No aparece en el catálogo del A. R. V.</b>			
1645	Del 1/Enero al 29/Diciembre.	11017	562	Del 22-258
1646	<b>Sólo se puede consultar del 6 al 9 de Enero y del 28 de Noviembre al 3 de Diciembre.</b>			
1647	<b>No aparece en el catálogo del A. R. V.</b>			
1648	<b>No aparece en el catálogo del A. R. V.</b>			
1649	Del 4/enero al 31/Diciembre.	11019	562	Del 2-215
1650	Del 1/Enero al 31/Diciembre.	11020	563	Del 22-246

La riqueza de contenidos (que se me permitirá calificar de extraordinarios) y el carácter excepcional dentro del ámbito valenciano e incluso europeo ha sido puesto de manifiesto por medio de cuatro tesis doctorales publicadas<sup>4</sup>, un amplio número de tesis de licenciatura inéditas y diversos artículos y comunicaciones a congresos acreditan su trascendencia.

Movidos por lo exiguo de las relaciones directas entre el puerto de Barcelona y nuestra ciudad en los mencionados 13 años, pasaremos a proporcionar una relación exhaustiva de los mismos, destacando la fecha de entrada en la playa del Grao de Valencia, la tipología de las naves que fondearon en la dársena valenciana, así como el nombre del patrón, el puerto de origen y las escalas realizadas en la trayectoria<sup>5</sup> (todos estos datos los encontramos en la primera parte de cada uno de los asientos de entrada de los libros del *Peatge de Mar*):\*

Este sencillo inventario nos proporciona asuntos de sumo interés relacionados con la cantidad total de embarcaciones, sus fluctuaciones anuales, su género, así como los patrones que los comandaban y los puertos que visitaron, en su trayectoria, antes de llegar al nuestro.

Respecto al número de navíos de origen barcelonés que llegaron a la playa del Grao de nuestra ciudad, entre 1626-1650, podemos indicar que alcanza una suma total de 55 unidades. Lo que supone un promedio anual que supera, a duras penas, los 4 buques, con vaivenes que van desde aquellos años en que no se asienta una sola recepción<sup>6</sup>, hasta los 12 del año 1635. Pero ¿qué podemos deducir de estas cantidades, si las insertamos dentro del movimiento portuario global de la Valencia del segundo cuarto del Seiscientos? Partiendo de la base que a lo largo de nuestra investigación se contabilizaron 6.493 embarcaciones, con una media que no supera

---

\* Taula a la pàgina següent)

4. Las citaremos por orden cronológico: A. CASTILLO PINTADO, *Tráfico marítimo de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967; E. SALVADOR ESTEBAN, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia, 1973; J. GUIRAL-HADZIIOSSIF, *Valencia puerto mediterráneo de importación (1410-1525)*, Valencia, 1989 y R. BLANES ANDRÉS, *El puerto de Valencia: encrucijada de rutas, productos y mercaderes*, Valencia, 2003.

5. Hemos adoptado la norma de traducir al castellano los datos, en valenciano, de la documentación original, en algunos nombres de personas nos ha sido imposible, lo que nos ha llevado a respetar la grafía consignada en los manuscritos.

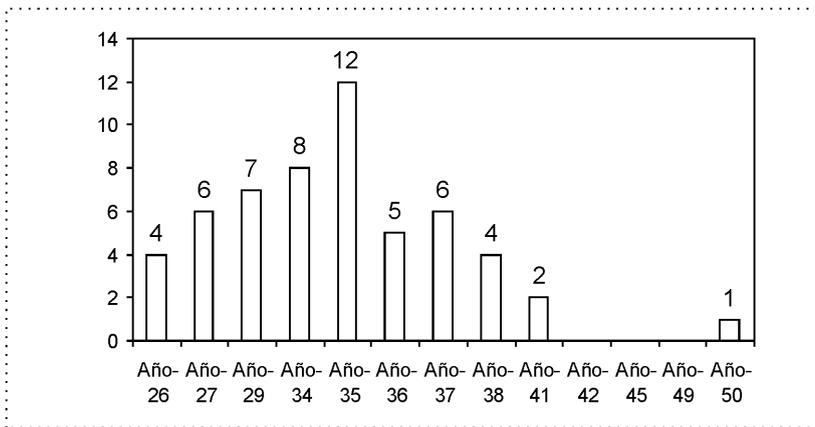
6. Años 1642, 1645 y 1649.

Nº naves	Fecha	Tipología buques	Puerto de Origen	Patrón	Escala	
<b>Año 1626</b>						
1	4 naves	13 de enero	Barqueta	Barcelona	Parat, Rafael	
2		29 de junio	Barca	Barcelona	Rafel, Pedro	
3		01 de agosto	Barca	Barcelona	Borieta, Gabriel	Alicante
4		11 de setiembre	Bergantín	Barcelona	Fabregues, Guillem	
<b>Año 1627</b>						
5	6 naves	27 de enero	Barca	Barcelona	Ferrer, Salvador	
6		05 de marzo	Barca	Barcelona	Sarinyana, Miguel	Tortosa
7		26 de abril	Barca	Barcelona	Jover, Pedro	
8		26 de junio	Barca	Barcelona	Lluc, Juan	
9		24 de agosto	Barca	Barcelona	Olsina, Jaime	
10		03 de noviembre	Barca	Barcelona	Benages Francisco	
<b>Año 1629</b>						
11	7 naves	30 de enero	Laúd	Barcelona	Aloi, Vicente	Peñíscola
12		29 de abril	Barca	Barcelona	Flor, Juan	Vinaroz
13		09 de mayo	Barca	Barcelona	Torres, Gabriel	
14		31 de mayo	Barca	Barcelona	Ballester, Bernardo	
15		16 de julio	Barca	Barcelona	Ferrús, Bernardo	
16		12 de setiembre	Barca	Barcelona	Flexes, Miguel	Vinaroz
17		15 de noviembre	Laúd	Barcelona	Roger, Antonio	
<b>Año 1634</b>						
18	8 naves	27 de enero	Barca	Barcelona	Pau, Juan	
19		20 de mayo	Barca	Barcelona	Colomer, Marc Antonio	
20		22 de mayo	Barca	Barcelona	Francisco, Pedro	
21		01 de agosto	Barca	Barcelona	Subirats, Jose	
22		01 de agosto	Barca	Barcelona	Ballester, Juan	
23		04 de setiembre	Falua	Barcelona	Capelo, Batiste	
24		02 de octubre	Laúd	Barcelona	Menegua, Bertomeu	
25		02 de noviembre	Falua	Barcelona	Capelo, Batiste	
<b>Año 1635</b>						
26	12 naves	23 de febrero	Barca	Barcelona	Bau, Pierres	Vinaroz
27		19 de marzo	Falua	Barcelona	Gitalva, Andria	
28		28 de marzo	Barca	Barcelona	Puig, Bertomeu	
29		19 de abril	Falua	Barcelona	Pitalua, Andria	

las 500 anuales, así pues, 55 dentro del montante global (que representa el 0,8 %) o si se opta por las 4 frente a las 500 representa bien poca cosa. Aunque estos resultados varían sensiblemente, si la comparación la realizamos exclusivamente en el ámbito del litoral catalano-rosellonés<sup>7</sup>, así de un total de 1262 naves (que suponen el 19,4 % del cómputo total) proce-

7. Citando y haciendo nuestras las palabras de la Dra. Emilia Salvador, recordemos, que: *Si nos centramos en la época en que se desenvuelven las relaciones mercantiles estudiadas (1626-1650), el condado del Rosellón aparece vinculado políticamente a la monarquía hispánica y, dentro de ella, a la Corona de Aragón y, más concretamente, al principado de Cataluña. De aquí que sus relaciones con el puerto de valenciano queden inmersas dentro del capítulo del comercio interior hispano.* E. SALVADOR, "Un siglo de comercio entre los puertos del Rosellón y la ciudad de Valencia (1503-1600): aproximación a su estudio", *Actas VII Congreso Internacional de Estudios Pirenaicos Seu d'Urgell*, Jaca, 1983, p. 297-309.

dentes de 36 puertos; Barcelona ocupa el séptimo lugar por detrás de Tortosa con 319, Blanes con 225, Arenys con 151, Tarragona con 112, Cambrils con 96 y Alcanar con 66. La dársena barcelonesa junto con el conjunto de puertos mencionado, tienen un comportamiento expedidor muy similar; así podemos constatar un aumento progresivo, en sus envíos, desde 1626 hasta alcanzar su techo en 1635. Por el contrario los años 1636 y 1637 iniciarán un descenso suave, siendo 1638 el que marque el principio de una de las etapas más pobres en las exportaciones catalanas-rosellonesas, globalmente, y barcelonesas a título individual. Los resultados obtenidos para el puerto de la Ciudad Condal, extrapolables al resto, los hemos reflejado en la siguiente gráfica:



¿Qué ha sucedido para que se llegue a este debilitamiento comercial? Sin lugar a dudas tendremos que buscar la explicación en los acontecimientos políticos que convulsionaron el reinado del cuarto Felipe y, en especial, al espacio peninsular al que estamos aludiendo<sup>8</sup>. Recordemos, entre otros sucesos, que, entre 1629-1631, la peste milanesa devastó el

El Rosellón se incorporó, definitivamente, a la corona francesa el 7 de noviembre de 1659 por el tratado de los Pirineos.

8. A modo de preámbulo, John Lynch escribe: *Para el gobierno de Felipe IV, Cataluña fue en un principio un problema fiscal, pero desde 1626 se convirtió también en un problema político*. J. Lynch, *Los Austrias*, Barcelona, 2000, p.529.

Rosellón y la contigua comarca ampurdanesa, así como otros pueblos catalanes situados más al sur (Sitges, Vilafranca,...) y que sin prácticamente recuperarse de esta, tiene que hacer frente a la terrible y devastadora peste de 1648-1651<sup>9</sup>. En la parte Norte del Principado se está luchando contra los franceses desde 1635. En 1638 se produce la ofensiva francesa sobre el Rosellón y a principios del verano de 1639 el ejército de Luis XIII penetra en Cataluña, apoderándose de la fortaleza fronteriza de Salses el 19 de Julio. EL conde-duque de Olivares pide a los catalanes su contribución en la guerra contra Francia, en efecto, combaten duramente y recuperan la fortaleza de Salses en 1640.

Ahora bien, lo que el valido no esperaba *es que aquel esfuerzo no había de mantenerse indefinidamente*<sup>10</sup>; tampoco supo calibrar las nefastas consecuencias que tendría el alojamiento del ejército en Cataluña, hasta la próxima campaña. *Los municipios y el campesinado catalán no estaban dispuestos a soportar y sostener a un ejército extranjero, mientras que las tropas no se conformaban en ocupar un segundo lugar*<sup>11</sup>. Así, durante los meses de febrero y marzo de 1640 se produjeron choques entre los tercios castellanos e italianos y la población civil en muchos puntos del Principado, como preludio del llamado *Corpus de Sangre* (7 de junio), comienzo de la revuelta armada que se extendió con rapidez por toda Cataluña<sup>12</sup> (el 22 de julio los rebeldes consiguieron apoderarse del control del vital puerto de Tortosa<sup>13</sup>). La revuelta catalana (1640-1652) es, entre otras, la causa principal del descenso, a niveles muy bajos, del comercio exportador catalán y, en especial, el barcelonés hacia Valencia.

---

9. *En Cataluña la peste, inicialmente, fue asimilada a la muerte, pero no en términos de deploración lacrimógena sino simplemente de obstáculo para el proyecto ilustrado que intenta llevar adelante la sociedad catalana. Un optimista ilustrado tecnócrata como Company recuerda la peste como la peor dificultad contra la que tuvo que pechar el comercio catalán.* Prólogo del profesor Ricardo García Cárcel, para el libro de J. L. BETRÁN MOYA, *La peste en la Barcelona de los Austrias*, Lleida, 1996, p. 18.

10. A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, “Desde Carlos V a la Paz de lo Pirineos (1517-1660)”, a Hugh THOMAS; J.H. PARRY (Dirig.), *Historia de España*, Barcelona, 1974, Vol. IV, p. 111.

11. J. H. ELLIOTT, *La España Imperial (1469-1716)*, Barcelona, 1986, p. 374.

12. *El 23 de enero de 1641, el Principado se situó bajo la jurisdicción del monarca de Francia a cambio de la protección militar francesa.* J. LYNCH, *Los Austrias...*, p. 534.

13. La ocupación de este enclave portuario fue un espaldarazo muy importante para la corona, ya que, *desde la pérdida de Barcelona, el gobierno había utilizado el puerto de Tortosa para el traslado de tropas a Italia con miras a abastecer a las fuerzas que aún tenía en el frente catalán. Cuatro meses más tarde se recuperó sin gran oposición.* Idem, p. 534 y 535.

Hasta aquí hemos trabajado únicamente con un valor tan aleatorio como la cantidad de buques. Ahora bien, *este dato alcanzará su verdadera dimensión cuando hayamos contabilizado el cargamento que cada unidad desembarcó en la playa valenciana. Pero en tanto carezcamos de dicha información, una somera aproximación al tema la puede proporcionar la tipología de los cargueros. De nuevo, la introducción de los registros del Peatge, transcrita en el apéndice, nos suministra la información requerida*<sup>14</sup>. Por lo que atañe al tipo de buques, nueve son las variedades registradas como se puede observar en el cuadro que adjuntamos.

		Años															
Instrumento Propulsión <sup>1</sup>	Tipo	1626	1627	1629	1634	1635	1636	1637	1638	1641	1642	1645	1649	1650	Total	%	
		Vela Latina	Barca	2	6	5	5	7	3	4	1						33
Laúd				2	1	1									4	7,2	
Barqueta	1														1	1,8	
Jabeque							1								1	1,8	
Saetia									1						1	1,8	
Remos y Aparejos Latino	Tartana								1						1	1,8	
	Falúa				2	4	1	1	3						11	20	
Vela Cuadrada-Mixta	Bergantín	1						1							2	3,6	
	Polacra												1		1	1,8	
Total		4	6	7	8	12	5	6	4	2				1	55		
%		7,2	11	12,7	14,5	21,8	9	11	7,2	3,6			1,8			100 %	

Dentro de los modelos reseñados predominan los de raigambre mediterránea, es decir, los que utilizan la vela latina o triangular como sistema de propulsión, o bien los remos con el suplemento del aparejo triangular. La barca (de velamen triangular) con el 60 % del total y la falúa (de remos y aparejo latino) con el 20 % se atribuyen más de las tres cuartas partes de las entradas (80 %). Los restantes prototipos, de la más arcaica tradición mediterránea, que les siguen son: el laúd (con el 7,2 %), el bergantín (3,6 %) y, el resto (la barqueta, el jabeque, la saetia y la tartana), con un único buque, no alcanzan individualmente el 2%.

14. E. SALVADOR ESTEBAN, "El tráfico marítimo Barcelonés-Valencia durante los siglos XVI y XVII. Su significado en el conjunto del comercio importador valenciano", *Pedralbes, Revista d'Història Moderna*, 10 (1990), p. 19

Los grandes cargueros que enarbolan el velamen cuadrado o mixto, ligados a la navegación atlántica, intervienen escasamente en esta corriente de tráfico; estando representados en una sola ocasión por el modelo bautizado con el nombre de polacra. La proporción numérica de embarcaciones típicamente mediterráneas es aplastante (con un 98,2 %) respecto a las atlánticas; imponiéndose, en las importaciones hacia Valencia las naves de porte reducido.

La supremacía de la nave de tradición mediterránea sobre la atlántica y la hegemonía, abrumadora, de las de mediano y pequeño calado sobre las de gran tonelaje, nos lleva a afirmar que prevaleció la navegación de cabotaje<sup>15</sup> (aunque las fuentes se revelan escasamente elocuentes respecto a este tema), dando lugar a realizar escalas intermedias a lo largo de la travesía. No obstante, la proximidad de Barcelona a Valencia debió favorecer los trayectos directos, como lo demuestra el hecho de que de las 55 embarcaciones concretadas en el apéndice, sólo figuren diez (18,18 %) con escala. Dentro de ellas se advierte la decidida preferencia por Vinaroz con 4 visitas; las seis restantes se distribuyen entre Tarragona, Cambrils, Tortosa, Peñíscola, Denia y Alicante. Como podemos observar, la mayoría de las visitas realizadas por los mercantes barceloneses se hallan situadas en el rosario de puertos englobados entre Barcelona y Valencia, aunque no falten ejemplos de dársenas situadas al Sur de la valenciana, como son los ya mencionados de Denia y Alicante.

En cuanto a los patrones que condujeron sus navíos hasta nuestra playa, pocas conclusiones podemos deducir de los datos aportados por la documentación; al escasear las repeticiones de nombres. Sólo Frances De Napoli y Bartolomé Pin visitaron en tres ocasiones el Grao de Valencia a bordo de sus falúas correspondientes. El primero, lo hizo en los años 1635, 1636 y 1637, transportando, prioritariamente, materias primas para la ela-

---

15. La navegación de cabotaje, en el período que estamos estudiando, se efectúa siguiendo el dibujo de la costa, alejándose de ella, sólo, si se salta a una isla cercana. La silueta litoral nos indica el lugar donde nos encontramos sin necesidad de utilizar ningún instrumento para orientarnos. Es una protección contra los fuertes vientos que soplan de tierra. Seguir la línea costera no es exclusivamente un aval contra los elementos, también se transforma en un refugio seguro, cuando se trata de escapar del corso. Permite rentabilizar al máximo el flete, ya que se aumentaba la oportunidad de especular, aprovechando la diversidad de precios que se barajaban de un puerto a otro. Se evitaban múltiples barreras aduaneras y una infinidad de impuestos. Facilitaba el pertrecharse de forma habitual de víveres y agua.

boración de telas y tejidos ya transformados, así como libros, cerdos o suelas de zapatos para diferentes mercaderes y particulares (El Duc de Gandia, Juan Company, Vicent Salvador o, el comerciante italiano apellidado, Botaso). El segundo (fondeará su nave en diferentes días de los meses de marzo, abril y mayo de 1638) desembarcando productos cárnicos: longanizas, cerdos y "sagi", destinados a Joseph Coll y Frances Bono. Junto a los patrones mencionados podemos destacar a Batiste Capelo y Andria Pitalua que en dos ocasiones, individualmente, trajeron, con sus falúas, mercancías hasta Valencia. Capelo descargó, en el mes de setiembre y noviembre de 1634, telas de oro, libros, papel, huesos de ballena, cristales y el cuadro de un comendador (no se menciona el personaje pintado en el lienzo); artículos comercializados y destinados, mayoritariamente, por y para el propio patrón y en menor medida para autoridades conventuales. Andria Pitalua importará en abril y junio de 1635 ropa usada y cristales para el Archidícono de Alecia y Mascaros. Este listado se puede completar con las 45 naves restantes que pertenecen a 45 patrones diferentes, aunque posiblemente (introduciéndonos en el campo de la conjetura) concuerriese en algún caso puntual un vínculo de familiaridad, si a la coincidencia del apellido nos referimos: dos Ballester (Bernat y Juan)<sup>16</sup> y dos Ferrer (Joseph y Salvador)<sup>17</sup> se mencionan en el transcurso del cuarto de siglo que estamos analizando. Por otra parte, la carencia de testimonios secundarios en torno a la figura del patrón, nos impide saber su procedencia, dato que nos ayudaría a relacionarlos, averiguando los posibles lazos de consanguinidad que tenían o la simple coincidencia en sus apellidos. Pero lo que sí podemos averiguar a través del estudio de los Libros del Peatge de Mar, es que la misión de estos personajes no se reducía a dirigir su embarcación hasta su destino, sino que compaginaban este trabajo con una intervención directa en la propia actividad comercial, como puede deducirse de la presencia de abundantes partidas de mercaderías de su pertenencia<sup>18</sup>.

---

16. El 31 de mayo de 1629 y el 1 de agosto de 1634.

17. Salvador el 27 de enero de 1627 y Joseph el 2 de mayo de 1636.

18. Un ejemplo, entre otros mucho, es el siguiente legajo:

*Dilluns 4 e setembre de 1634 patro Batiste Capelo ve de Barcelona*

Remitente: *El patro 5 lliures de palletes.*

*Del dit 4 lliures osos de ballena.*

Destinatario: *Per al dit*

Archivo del Reino de Valencia (A.R.V.), Maestre racional, Peatge de Mar, Serie 10985, Legajo 555.

Comentados los aspectos anotados en el inicio de cada una de las nóminas del *Peatge de Mar*, abordaremos la segunda parte del mismo. Este capítulo<sup>19</sup> nos da una valiosa información sobre el cargamento, del que se detalla su género y cantidad, y a las personas con él relacionadas, ya sea en calidad de remitentes, como de destinatarios.

Los géneros transportados por los buques de procedencia barcelonesa son de naturaleza muy diversa<sup>20</sup>, encaminándonos a agruparlos por sectores afines, lo que nos proporcionará un exhaustivo estudio de todos ellos. Dentro de la heterogeneidad de las mercancías arribadas a Valencia podemos abordar en primer lugar los productos alimenticios (de origen vegetal y animal) como los frutos secos (piñones, nueces, castañas, avellanas con corteza y en grano y orejones) bastante habituales en la mayor parte de los navíos procedentes, no sólo de la capital del Principado, *sino de todo el litoral catalán*<sup>21</sup>. Las legumbres, aunque con una representación muy pobre, tampoco faltan a la cita valenciana, a través de importantes remisiones de algarrobas y pequeñas partidas de altramuces, habas y garbanzos. Las referencias relacionadas con cereales, más concretamente con el trigo (no se menciona otro tipo de gramínea) son escasas, aludiéndose, a él, en dos ocasiones, el 5 de marzo de 1627 y el 2 de mayo de 1636, en las que se desembarcaron 125 quintales y 400 cahíces respectivamente; destinadas, la primera, a March More y la viuda de Puig y, la segunda, a los hermanos Blai y Manuel Botaso.

La fauna terrestre está representada por dos lechones y seis corderos vivos, en ninguna otra ocasión se mencionan animales de otra especie; y en cuanto a los productos cárnicos se citan en múltiples ocasiones el cerdo y sus derivados con importantes remesas de embutido (destacando las longanizas y las morcillas negras y las denominadas *blanquet*), en menor

---

19. Cada partida va seguida de los impuestos o peajes pagados o, en su defecto, de la justificación por la cual no se habían satisfecho. *Son precisamente estas exacciones las que han dado el nombre a la Serie del Peaje de Mar*. E. SALVADOR ESTEBAN, "Un siglo de comercio entre los puertos del Rosellón y la ciudad de Valencia...", p.297-309.

20. Ver los trabajos, ya mencionados, sobre comercio de importación de E. SALVADOR ESTEBAN, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia, 1972 y A. CASTILLO PINTADO, *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967. El repertorio de mercancías proporcionado por ambos autores no difiere del obtenido en nuestro trabajo.

21. R. BLANES ANDRÉS, *El puerto de Valencia: Encrucijada de rutas...*, p. 283.

medida también llegan piezas de carne de cerdo, manteca, tocino, sobrasadas y perniles. Otros artículos a mencionar serían el queso del que se reciben substanciales cantidades en el año 1635 y la miel.

En el capítulo reservado a los pescados y a los salazones la especie reina es el atún, seguida de la sardina, dos ejemplares habituales en el mar Mediterráneo. De la primera se recibieron 846 barriles en los años 1627, 1629, 1635 y en el ecuador de la centuria. La segunda variedad apenas reviste importancia al contabilizarse dos partidas de 20 barriles y 10 botas (estas últimas en estado de conservación deficiente, especificándose en las fuentes, que estaban podridas) en 1635. El capítulo alimenticio lo cerraremos con la referencia, anecdótica, de 4 libras de huesos de ballena compradas por Batiste Capelo. Las especias están representadas por reducidas cantidades de comino, pimienta y azafrán.

Los textiles en sus diversas escalas de transformación, desde la materia prima hasta la más refinada confección, se manifiestan por medio de alusiones a la mercería, telas de diferentes clases (camelote, estameña, fustán, *esca* o telas de oro), ropa usada, servilletas, bayetas, velas para las embarcaciones, *borra*, etc. Los curtidos están presentes por medio de las pieles de cabrito y de buey.

La madera en bruto o en forma de manufacturas tiene una amplia representación en los cargazones barceloneses, sobresaliendo por su abundancia el corcho y los artículos transformados como baúles, arquimesas, sillas, escritorios (elaborados con madera de nogal), hormas de zapatero, lanzaderas para tejer o remos.

La cerámica, la alfarería y el vidrio son artículos frecuentes en esta ruta comercial, transportándose ladrillos (grandes y pequeños), cazuelas, cristales sin especificar su finalidad y espejos.

Una mercancía fundamental en las importaciones valencianas procedentes de Barcelona son las piezas de piedra elaboradas a partir de este material; destacando *les moles de moli* muy demandados por los valencianos, a lo largo de los años estudiados. Le siguen *les moles d'esmolar*, las piedras de alabastro, las pilas de agua bendita y el mármol.

Los metales y los minerales procedentes de la capital del Principado no mantuvieron la importancia exportadora, tanto cualitativa como cuantitativa, que alcanzaron en otros momentos de la modernidad, consecuencia de su clasificación como mercancías de guerra (muy especialmente la trilogía formada por el plomo, el estaño y el cobre) *sobre ellos se abatía*

*la prohibición de salida de los centros exportadores cuando el horizonte político se nublaba*<sup>22</sup>. Recordemos que el Reino de Valencia, a partir de 1635 y hasta finalizar la primera mitad del Seiscientos, se encontró inmerso dentro del área de influencia de algunos de los acontecimientos bélicos más determinantes del reinado de Felipe IV. El hierro, el acero, el estaño, la piritita y el plomo, en su ciclo más primario, sólo los encontramos, asentados en el libro del *Peatge de Mar*, en los años 1627 y principios de 1635, teniendo una presencia testimonial. Este apartado se completa con productos transformados del hierro, como aros, clavos, hilo de púas, limaduras, palas (grandes y pequeñas), tijeras (de sastre y de embajador), navajas de barbero y cucharas. Aunque las armas guardan una estrecha relación con los metales, su presencia en las exportaciones es muy pobre, contabilizándose una sola partida de 72 lanzas en 1634.

Las mercaderías catalogadas dentro de las actividades intelectuales y artísticas forman capítulos de enorme interés. La literatura se halla representada por importantes envíos de libros (manuscritos y de imprenta), sin especificarse su naturaleza, aunque podemos especular que algunos serían de tipo religioso; al ser remitidos de una orden monástica a otra o al prior de esta. Las obras de arte tienen su máximo exponente en el cuadro de un comendador (no se especifica de quien se trata), gargantillas de cristal y pendientes.

Los demás productos presentan un carácter esporádico, destacando las materias medicamentosas (sen, arsénico, tártaro o solimán), resinosas y tintóreas (cola, alquitrán, aguarrás, gauda, alumbre o incienso en grano).

El último factor a considerar es el elemento humano implicado en las relaciones comerciales, tanto en calidad de exportadores como de receptores. Posiblemente lo primero que sorprende es la intervención en estas transacciones, de individuos no afines profesionalmente con la labor mercantil; que se contemplan esporádicamente en la documentación, recibiendo pequeñas partidas destinadas a su propio consumo. Si bien la profesión de mercader estaba vedada a las mujeres, estas aparecen en la documentación consultadas como herederas del negocio de su marido, por ello se registran con el sobrenombre de *viuda* seguido del nombre y apellido del difunto (de Bertomeu Puig, de Remos o de Coll).

---

22. A. CASTILLO PINTADO, *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967, p. 148.

En la práctica no existía ninguna profesión incompatible con el desempeño del oficio de comerciante y, en cuanto al estado, sólo los clérigos quedaban apartados del ejercicio de estas tareas, ya que las leyes canónicas así lo establecían, *aunque realizaban transacciones para el abastecimiento de los monasterios, cabildos o congregaciones y para la venta de sus excedentes*<sup>23</sup> (el 4 de septiembre de 1635, el fraile Calvet envía al prior de San Agustín una partida de libros y cristales, el 3 de noviembre de 1627, del convento de Barcelona remiten a los padres de la Compañía de Jesús libros y escritorios)

Por regla general, los patrones, como ya hemos indicado anteriormente, no se limitaron a dirigir sus cargueros a Valencia, sino que a menudo participaron directamente en el negocio propiciado por sus navíos, como propietarios de una parte del cargamento, a quienes podemos calificar por este doble oficio de patrones–mercaderes. Un ejemplo de ello es Pierres Baus que adquirió y trasladó, al mando de su embarcación, artículos variados como cristales, sardinas y tejido de chamelote. En las mismas circunstancias, pero en años diferentes encontramos a Batiste Capelo, Jaume Olsina y Gabriel Torres que depositarán, en la playa del Grao, géneros tan heterogéneo como *palletes*, huesos de ballena, hierro, aguarrás, trapos, redes, madera y tejidos con bordados de oro. Aunque desgraciadamente no consta, salvo singularidades, el origen de los remitentes y consignatarios de los artículos facturados, parece tangible la hegemonía de los catalanes y valencianos. Pero no tenemos que olvidar que junto a ellos despliegan, todas sus artes mercantiles, comerciantes extranjeros como la pareja italiana formada por Blai y Manuel Botaso, familiares, que importarán artículos muy variados (alumbre, trigo, lino, papel de color blanco, maderas o telas) durante 1634, 1635 y 1641. Sus hombres de confianza en la rada barcelonesa fueron los, también italianos, Ambrosio y Francés Grasso y Vicent Escarles, Antoni Mulet, Francés Pergollan y Pelegro Belardo.

En cuanto a los mercaderes autóctonos, citaremos en primer lugar a Josep y Pau Coll que aparecen, al mismo tiempo, como remitentes y destinatarios de géneros diversos (quesos, manteca de cerdo, hierro, espejos, telas o muebles). Las actividades de Miquel y Pau Flaquer se centran en la exportación de importantes cantidades de *moles de moli* destinadas a Jaume Beltrán y Joseph Morello. Otros tantos nombres a destacar podrían ser: Baltasar Almerigo, Agustí Barón, Vicente Medrano, Juan Batiste Capón, Baltasar Mascarós y Juan Roure.

Aunque las relaciones comerciales, en el periodo analizado, fueron pobres entre Barcelona y Valencia, ambas ciudades siempre han estado condenadas a relacionarse gracias a un intermediario llamado Mediterráneo.