

# EL TRÁFICO MARÍTIMO BARCELONA-VALENCIA DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII. SU SIGNIFICADO EN EL CONJUNTO DEL COMERCIO IMPORTADOR VALENCIANO

*Emilia Salvador Esteban*

## **Introducción**

Conocer las corrientes de tráfico que, partiendo del Atlántico y, fundamentalmente, del Mediterráneo, confluían en el Grao de Valencia es posible gracias a la existencia de una extraordinaria serie documental, la del Peaje de Mar, conservada en el Archivo del Reino de Valencia. Dicha serie cubre una buena parte de la etapa foral moderna, con fechas límites en 1491 y 1707,<sup>1</sup> aunque con las lógicas lagunas intermedias, parciales en unos casos, de años completos en otros. Prueba inequívoca del interés despertado por la serie son los trabajos a que su aprovechamiento, todavía muy lejos de agotarse, ha dado lugar. Dos tesis doctorales publicadas, casi una veintena de tesis de licenciatura inéditas y varios artículos y comunicaciones a congresos acreditan su importancia.<sup>2</sup>

1. Archivo del Reino de Valencia (ARV), Sección Maestre Racional, serie Peaje de Mar. Los registros extremos corresponden a las signaturas 10915 y 11060.
2. Se trata de la tesis doctorales de A. CASTILLO PINTADO (*Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*, Madrid, 1967) y de E. SALVADOR ESTEBAN (*La economía valenciana en el siglo XVI. Comercio de importación*, Valencia, 1972)

El contenido de la serie, reiterado a lo largo de todos los años, se inicia con una especie de preámbulo, en el que consta la fecha, tipo de embarcación, nombre de su patrón o capitán, puerto de origen y cantidad satisfecha en función de la tipología del carguero. A continuación, con una minuciosidad digna de todo encomio, el escribano de turno da cuenta del cargamento, con especificación de cantidad y calidad del mismo, así como de las personas que lo remitieron y de aquellas otras a quienes iba consignando, para concluir con la obligada referencia a los impuestos, ya sea expresar su cuantía, ya sea para justificar su ausencia.<sup>3</sup>

Escalas realizadas en la travesía hacia Valencia, equivalencias de pesos de distintos ámbitos geográficos en relación con los vigentes en la ciudad del Turia, origen concreto de los productos y su estado de conservación, incidencias del viaje, percances sufridos en las operaciones de atraque, debidos al mal estado de la mar o a las deficiencias estructurales del puerto de Valencia, etc., etc., son otros tantos extremos, cuya constatación enriquece, aunque ya de forma esporádica, el contenido de los registros del Peaje de Mar.

En esta oportunidad, sin embargo, sólo pretendemos destacar algunos rasgos que caracterizan los contactos comerciales que,

y de diecinueve memorias de licenciatura, correspondientes a los años 1601 (M. R. SERRAT BENLLUIURE), 1605 (G. M. MOYA TORRENTE), 1615 (M. PUGA MARTÍNEZ), 1626 (L. MORENO SANZ), 1627 (M. R. IBÁÑEZ LUCIA), 1645 (A. S. MARTÍ BRU), 1649 (J. A. TORREJÓN PUCHOL), 1650 (L. MALDONADO IZQUIERDO), 1651 (M. A. GASTALDO PARÍS), 1659 (M. C. SÁNCHEZ CARAZO), 1663 (J. L. CHORDA GARCÍA), 1670 (F. ALCAÑIZ BUCETA), 1681 (M.P. COLOMER TERRES), 1684 (M. ALONSO PÉREZ), 1688 (E. LASSO DE LA VEGA MENÉNDEZ), 1693 (J. MARTÍ FERRANDO), 1695 (M. GASCÓN MIRA), 1700 (C. MARTÍ VILAPLANA) y 1701 (M. C. MOLL GONZÁLEZ). Cada una de estas tesis de licenciatura, además de un estudio introductorio, incluye la transcripción de un año completo, seguida de índices de personas, lugares y productos. Por lo que se refiere a artículos, basados total o parcialmente en algún aspecto de la documentación que nos ocupa, alcanzan ya un número que hace desaconsejable su mención exhaustiva.

3. Uno de estos impuestos, el de Peaje, sin duda el más importante, por su generalidad y cuantía, de todos los que afectaban a la actividad mercantil valenciana, ha dado su nombre a la serie.

a través del Mediterráneo, mantuvo la ciudad de Barcelona con la de Valencia. Es evidente que el pleno aprovechamiento de los centenares de miles de datos que la documentación proporciona sólo podrá lograrse con el recurso a un ordenador, empeño que, para los años correspondientes al reinado de Felipe IV, ya ha empezado a acometer Roberto Blanes Andrés, con vistas a la elaboración de la correspondiente tesis doctoral. Pero, a falta de un adecuado tratamiento de la documentación exhumada, únicamente cabe proporcionar datos concretos de aquellos aspectos fácilmente mensurables y simples aproximaciones cualitativas de aquellos otros cuya aprehensión requiere la ayuda de un procesador de datos.

Para el primero de los siglos contemplados, el XVI, poseemos información exhaustiva de los treinta de los cuales se ha conservado documentación completa, aunque para la elaboración de nuestra tesis doctoral no utilizamos más que una pequeña parte de dicha información. Es evidente que A. Castillo tampoco plasmó en su tesis todos los datos exhumados en su investigación, sino sólo los resultados globales, únicos que nos es dado ahora utilizar. Por eso, para el período abarcado por esta tesis, es decir, el reinado de Felipe III, hemos recurrido, en las escasas ocasiones en que ha sido factible, a información primaria. Si para los primeros años del reinado, hasta 1600 inclusive, podemos utilizar nuestra propia investigación inédita, para tres años más del citado reinado —1601, 1605 y 1615— disponemos, como se ha indicado en la nota 2, de sendas tesis de licenciatura. Para el conjunto de los reinados siguientes, el de Felipe IV y el de Carlos II, las quince tesis de licenciatura realizadas cubren en su mayoría, aunque no agotan, los años conservados íntegramente. Este diferente nivel de conocimientos nos obligará en algunos casos a centrarnos más en la primera de las centurias aludidas.

Los aspectos de captación más fácil e inmediata se incluyen en las respectivas introducciones de cada uno de los registros de embarcaciones procedentes de Barcelona a lo largo de cuarenta

y ocho años.<sup>4</sup> Por el interés de su contenido las proporcionamos resumidas en el apéndice de este artículo.

Para la simple cuantificación numérica de los mercantes arribados desde Barcelona, podemos agregar a estos cuarente y ocho años diez más que constan en la tesis de A. Castillo y además proporcionar otras magnitudes, como son el número total de buques registrados y el de procedencia catalana incluida Barcelona, que nos permiten conocer el significado relativo de aquella cuantificación. He aquí los resultados:

<b>Años</b>	<b>Barcelona</b>	<b>Cataluña</b>	<b>General</b>
1503	15	130	492
1507	8	156	608
1509	14	140	688
1510	17	165	648
1519	14	163	506
1520	5	200	632
1522	14	207	713
1524	10	192	586
1525	18	189	613
1528	13	158	544
1530	8	73	281

4. De estos años, treinta corresponden a nuestra propia investigación y dieciocho a las tesis de licenciatura mencionadas para el siglo XVII. Del resto de los años, incluidos en el trabajo de A. CASTILLO, carecemos de información completa al respecto.

<b>Años</b>	<b>Barcelona</b>	<b>Cataluña</b>	<b>General</b>
1532	2	81	371
1533	15	111	348
1538	3	86	271
1558	5	60	201
1559	8	82	363
1576	10	47	466
1581	9	78	534
1582	6	93	570
1584	6	61	653
1585	7	54	674
1586	3	57	678
1590	2	63	711
1591	6	68	627
1594	4	79	626
1595	4	62	590
1597	5	65	501
1598	5	75	552
1599	25	120	689
1600	12	84	708
1601	6	79	604
1602	15	92	615
1603	22	118	716
1604	20	158	770
1605	14	121	963
1606	13	83	579
1607	20	100	503
1609	20	99	677
1610	29	157	708
1611	29	133	752

<b>Años</b>	<b>Barcelona</b>	<b>Cataluña</b>	<b>General</b>
1614	12	110	772
1615	7	124	729
1616	1	125	672
1626	4	166	583
1627	6	261	817
1645	0	51	581
1649	0	22	620
1650	1	12	608
1651	0	49	459
1659	18	104	440
1663	4	120	547
1670	5	131	627
1681	2	119	627
1684	6	98	519
1688	9	104	615
1693	9	132	462
1695	7	51	487
1700	6	46	555
<b>Total</b>	<b>558</b>	<b>6264</b>	<b>34051</b>

Como puede observarse, 558 bajeles procedentes de la ciudad de Barcelona quedaron registrados en los libros del Peaje de Mar a lo largo de los cincuenta y ocho años revisados de los siglos XVI y XVII. Ello arroja una media anual que se aproxima a las diez unidades (9,62, para ser más exactos), media que restringida al siglo XVI apenas supera las nueve (9,1) y al XVII rebasa casi imperceptiblemente las diez (10,02).

Estos valores medios ocultan, sin embargo, fuertes oscilaciones anuales, que van desde la ausencia de entradas de mercantes de origen barcelonés en 1645, 1649 y 1651, a las veintinueve uni-

dades anotadas en 1610 y 1611. Resulta evidente, pues, que los mayores contrastes corresponden al siglo XVII, en donde se alcanza la cota más baja y la más alta de la totalidad de los años considerados. Para el quinientos, con vaivenes menos acusados, los extremos se sitúan en los años 1532 y 1590 con sólo dos unidades y en 1599 con veinticinco, aunque de esta última elevación sean responsables once galeras procedentes de Barcelona, cuyo cometido no era precisamente comercial —pese a desembarcar algún género a su llegada a la ciudad del Turia— sino transportar y acompañar en su viaje a las personas de los reyes, Felipe III y Margarita de Austria.<sup>5</sup>

A pesar de estos considerables altibajos anuales, la evolución de esta corriente de tráfico a lo largo de los dos siglos muestra unas pautas de comportamiento, susceptibles de ser agrupadas en varios segmentos cronológicos. Tras un primer bloque de notable actividad, en el que, excepción hecha de dos años, se supera la media general, se entra desde 1530 en un período de cierta apatía, con registros inferiores a la media, salvo también en dos oportunidades. De esta atonía se sale, a punto de concluir la centuria, en 1599 para retornar a una situación similar a la que había presidido las primeras décadas del quinientos, e incluso de mayor dinamismo, por cuanto en ella sólo se rebaja la media un año y se alcanzan las cotas anuales más altas de todo el período contemplado. Esta coyuntura alcista parece agotarse ya en 1615, fecha a partir de la cual, y en todo lo que resta de siglo, no se consigue alcanzar la media general, salvo en un año (1659), llegándose incluso a la ausencia total de buques originarios de Barcelona en tres años casi consecutivos, situados a caballo entre las décadas de los años cuarenta y cincuenta.

5. ARV, Maestre Racional, reg. 11012: *Dijous a XXII de Juliol, dia de la Madalena, vingeren onse galeres, en la una de les quals vingue la magestat del Senyor rey Don Felip terzer y la Senyora reyna Dona Margarita de Austria; y desenbarcaren a les set ores de la nit ab salut, ve de Barcelona.*

Estos datos, referidos exclusivamente al tráfico Barcelona-Valencia, cobran mayor sentido insertados en otros niveles superiores del comercio marítimo de importación protagonizado por la ciudad del Turia. Así, frente a los 34.051 buques registrados en esos mismos cincuenta y ocho años de todas las procedencias (o, lo que es lo mismo, 587 de media anual) y frente a los 6.264 (ciento ocho por año) que iniciaron su travesía en la costa catalana, los 558 (casi diez al año) de origen barcelonés representan el 1,6% del montante general de entradas y el 8,9% de las catalanas. A pesar de la aparente modestia de estas proporciones, su significado es notable, habida cuenta de que a Valencia durante estos años llegaron embarcaciones de más de trescientas procedencias. Baste indicar que para el siglo XVI Cataluña es el ámbito más activo en sus relaciones con el puerto de Valencia (en torno al 19,5% del total de entradas), excepción hecha del propio territorio valenciano; y que el puerto de Barcelona, a título individual, ocupa el decimosexto lugar por el número de buques remitidos a la ciudad del Turia. En efecto, para el quinientos, el puerto de Barcelona, con 273 embarcaciones, sólo es superado por doce puertos del litoral valenciano (Denia con 1.476, Vinaroz con 1.256, Alicante con 953, Oliva con 690, Jávea con 617, Benicarló con 539, Peñíscola con 534, Villajoyosa con 410, Calpe con 404, Cullera con 380, Gandía con 304 y Castellón de la Plana con 276), por Mallorca (877) en el ámbito balear, y por Sant Feliu (426) y Tossa (278) en la propia Cataluña.

Por lo que respecta a las diferencias observadas entre las dos centurias consideradas, el aumento del número de buques en el siglo XVII, apreciable en lo que atañe a los de procedencia barcelonesa (de 9,1 de promedio anual en el quinientos se pasa a 10,02 en el seiscientos, con un incremento ligeramente inferior a un punto en términos absolutos y en torno al 10% en términos relativos) se atenúa en los de origen catalán (de 107 a 109,5 de media anual, respectivamente) y se eleva al considerar la globalidad del movimiento importados (de 548 a 629 de promedio anual).



La curva delineada por la trayectoria de los tres niveles (general, catalán y barcelonés) a lo largo de los cincuenta y ocho años revisados, muestra en algunos tramos cronológicos cierto paralelismo, para distanciarse en otros. Descendiendo a una comparación más afinada, las tres primeras décadas o, mejor, los diez primeros años de los que tenemos constancia, muestran un apreciable paralelismo en los tres niveles, con valores que se pueden considerar altos, por cuanto suelen rebasar la media anual secular. Efectivamente, en el nivel general, salvo para el primer año, 1503, se supera, a veces ampliamente, el medio millar de entradas, con cifras que suelen situarse por encima de la media secular de 548 e incluso sobre la de 587, referida a las dos centurias en su conjunto. Por su parte, las entradas de embarcaciones de origen catalán sobrepasan siempre el centenar anual y así mismo la media secular y general. Con dos únicas excepciones, también las cifras relativas a los bajeles expedidos por Barcelona con destino a Valencia igualan o aventajan la decena y, por consiguiente, el promedio del sector.

El año 1530 marca una clara inflexión a la baja en los tres niveles, descenso que en nuestra tesis relacionábamos con la represión postagermanada y su repercusión negativa en la actividad mercantil. Desde 1530 a 1559, ambos inclusive, los valores totales se inscriben entre 201 y 371, evidentemente muy inferiores a los de años anteriores. En el mismo lapso de tiempo los buques de procedencia catalana, salvo en 1533, no llegan al centenar y, por tanto, a la media del sector; mientras que los específicos de Barcelona no alcanzan la decena, a excepción de los quince de 1533, cinco de los cuales, por otra parte, corresponden a unidades de la armada.

La salida del bache se manifiesta en el conjunto a través de dos tirones alcistas, uno del año 1576, en el que se rebasan ampliamente Las cuatrocientas unidades, y otro del siguiente año conservado, 1581, en el que ya se supera el medio millar de entradas. A partir de aquí, en todo lo que resta de siglo y a lo largo de la

primera mitad del siguiente, se mantienen los altos niveles, con cotas siempre superiores —y a veces muy superiores— a las quinientas unidades, hasta alcanzar el techo de 963 en 1605.

Esta trayectoria al alza del sector importador general no halla su correlación ni en el catalán ni en el barcelonés. Respecto al primero, el cambio en sentido positivo se retrasa a 1603, pero hasta esa fecha se mantienen niveles inferiores al centenar de entradas, con la única excepción de 1599, año también extraordinario en cuanto al número de embarcaciones procedentes de Barcelona se refiere. Precisamente 1599 representa para el sector de Barcelona el paso de una etapa, caracterizada por un número de registros anuales inferiores a la media del sector, a otra, en la que, excepción hecha de un año, se rebasa la decena de entradas. Para los años comprendidos entre 1603 y 1627, ambos inclusive, las cifras representativas de la corriente mercantil catalana son altas, rebasando, menos en tres años, y a veces ampliamente, el promedio. Con un despegue casi coetáneo (a partir de 1599 en este caso) sube la serie de barcos de origen barcelonés, aunque se trate en esta oportunidad de un alza más breve en el tiempo, ya que en 1614 se puede considerar concluida. A partir de aquí y hasta 1651, inclusive, no sólo no se alcanzan los valores medios, sino que se llega al punto más bajo, sin entrada alguna de buques procedentes de Barcelona en 1645, 1649 y 1651, y una sola en 1616 y 1650. La relación de aquellas ausencias con la revuelta catalana está fuera de toda duda; afectando también al comercio general de Cataluña, que desciende a niveles muy bajos —hasta las doce unidades— entre los años 1645 y 1651, ambos inclusive. No deja de resultar sintomático que de las 134 embarcaciones de procedencia catalana registradas en Valencia en los cuatro años que se conservan coetáneos a la *revolta*, sólo dos procedan de puertos situados al Norte de Tarragona: el ya aludido de Barcelona en 1650 y uno de Lloret, anotado en el siguiente año. El resto de puertos, con Tarragona a la cabeza, pertenece a la Cataluña Nueva. La Cataluña Vieja, tras la rebelión de 1640, se ve envuelta en un comple-

jo estado de guerra, hecho que contribuye a explicar la ausencia casi absoluta de cargueros procedentes de la costa de Rosellón, Gerona o Barcelona. Esta anómala situación se circunscribe exclusivamente a estos años.

La segunda mitad del siglo XVII supone para el movimiento general una cierta contracción, como se pone de manifiesto en cuatro de los diez años revisados, con valores inferiores a los cinco centenares y por el hecho de que en ningún caso se alcance el nivel setecientos, frecuente en el bloque cronológico anterior. Para Cataluña, en cambio, se observa una recuperación, que no parece compartir el sector barcelonés. No nos atrevemos, sin embargo, a afirmar taxativamente la atonía de este último sector, ya que en los años postreros del seiscientos es frecuente aludir a Cataluña en lugar de hacerlo al puerto concreto. El caso extremo en este sentido se produce el año 1700, en el que, de las 146 embarcaciones procedentes de Cataluña, sólo de treinta y tres consta el puerto de origen. ¿Alguno de los barcos registrados como *de Catalunya*, había zarpado de Barcelona? Es posible.

De todas formas, salvo el bache de mediados del seiscientos, los cargueros procedentes de Barcelona visitaron con regularidad el Grao de Valencia, sin presentar incluso grandes oscilaciones estacionales en sus travesías, extremo este último que también puede ser contrastado en el apéndice final.

Si dividimos el año, siguiendo a Fernand Braudel,<sup>6</sup> en dos semestres, el de verano (de abril a septiembre, ambos inclusive) y el de invierno (de octubre a marzo), y aplicamos este esquema a los 377 bajeles que procedentes de Barcelona quedaron registrados a lo largo de los cuarenta y ocho años plasmados en el apéndice, 212 se anotaron en el semestre estival y 165 en el de invierno. La diferencia a favor del semestre de verano, bastante menor de

6. F: BRAUDEL: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 vol., México, 1953, I, p. 243.

lo que gran parte de la bibliografía sobre el tema parece sugerir, quedaría además atenuada si dedujéramos las dieciséis unidades de la armada (cinco registradas el año 1533 y once el 1599), cuya llegada a Valencia en el período veraniego guarda poca relación con la actividad comercial. A esta no excesiva distancia se debe la intercalación continua de meses de verano y meses de invierno en el orden de prioridades. Aunque los tres primeros meses corresponden al semestre de verano (julio con cuarenta y cinco registros, junio con cuarenta y tres y abril con treinta y nueve), el cuarto puesto lo ocupa un mes del bloque invernal (diciembre con treinta y ocho), seguido *ex aequo* por dos meses de ambos semestres (mayo y octubre con treinta y tres). A continuación se sitúan, sucesivamente, un mes de verano (agosto con veintinueve), dos de invierno (marzo con veintiséis y enero con veinticinco), uno de verano (septiembre con veinticuatro) y, para concluir, dos de invierno (noviembre con veintidós y febrero con veinte).

Las dificultades de navegación propias del semestre invernal, de las que con relativa asiduidad se hace eco la serie del Peaje de Mar,<sup>7</sup> no fueron óbice para que los contactos Barcelona-Valencia se mantuviesen a buen nivel en la estación fría, fenómeno que, por otra parte, es aplicable a las restantes derrotas con predominio del cabotaje. Contrariamente a lo que sucedía en la navegación de altura, la que discurría próxima al litoral permitía a los navíos hallar refugio inmediato en cualquier puerto, ante un empeoramiento del estado de la mar. Es por ello lógico —y así lo revelan nuestras fuentes— que la navegación de altura registre en el semestre invernal una reducción más sensible que la que afecta al cabotaje, modalidad ésta que preside las relaciones Barcelona-Valencia.

Hasta aquí hemos operado exclusivamente con un valor tan

7. Limitándonos a la ruta que nos ocupa, sabemos que al menos el laúd patroneado por Joan Martí zozobró en la playa de Valencia el 7 de octubre de 1510 y, asimismo, que el 23 de enero de 1597 el londró de Miquel Creus «*per mal temps se omplí de aygua en la placha*».

aleatorio como el número de buques. Ahora bien, este dato sólo alcanzará su verdadera dimensión cuando hayamos contabilizado el cargamento que cada unidad desembarcó en Valencia. 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 Peaje, transcrita en el apéndice, nos suministra la información requerida.

(Ver cuadro «Tipología de los cargueros» en la página siguiente).

De los casi veinte tipos reseñados, a dos de ellos, la barca (con el 26,8% del total) y el laúd (con el 21,5%), se atribuye casi la mitad (el 48,3% exactamente) de las entradas. Detrás de ellos se sitúan la saetía (18,6%) y el londró (11,9%) y, ya a mucha distancia (ninguno alcanza el 5%), el resto.

Tanto las barcas como los laúdes, las saetías o los londrós, que por sí solos absorben más de las tres cuartas partes de las entradas, son mercantes de tonelaje reducido. De propulsión a vela triangular o latina los tres primeros y a remo los londrós, responden todos ellos a prototipos de la más rancia tradición mediterránea. Los grandes cargueros de velamen cuadrado o mixto —como la nao, el galeón o la carabela—, ligados a las esencias de la navegación atlántica, intervienen escasamente en esta corriente de tráfico.

Por otra parte, el panorama esbozado para nuestra ruta en el conjunto de los siglos XVI y XVII no difiere sensiblemente de los porcentajes obtenidos para el comercio general del quinientos. La mayor diferencia en esta comparación se produce en la gran familia de las galeras —embarcación típica de la guerra mediterránea con propulsión a remo y subsidiariamente a vela triangular—, ya que, mientras apenas supera el 13% del conjunto en el tráfico general, en el de procedencia barcelonesa se aproxima al 20. Mayor similitud presentan las unidades de vela triangular, con algo

CUADRO 11: TIPOLOGIA DE LOS CARGUEROS

AÑO	BARCA	BERGAN	CARRAB.	FALUA	FRAG.	FUSTA	GALEON	GALETA	GANGUIL	JAREB.	LAUD	LONDRO	NAO	NAVILI	PATAC.	POLAC.	SAETIA	SAETIA-PO	TART.	TOTAL	
1503		2	3				3				5						2			15	
1507				2							5									6	
1509				3							8		2				1			14	
1510	1		2								10	1	1				2			17	
1519	1	1									11		1							14	
1520		1									4									5	
1522											12	1	1							14	
1523											5	3			1					10	
1525	1	2	1								4	10								18	
1526	2		1				1				3	5								13	
1530			1								1	5	1							8	
1532						1					1									2	
1533		1	2				1	1			4	2	4							15	
1538											3									3	
1558									1			4								5	
1559												8								8	
1576	2											1					7			10	
1581	2												1				6			9	
1582													1				5			6	
1584	1																5			6	
1595	2			1													4			7	
1585																	3			3	
1590									1								1			2	
1591	1																5			6	
1594						1											3			4	
1595									1								1	2		4	
1597	2											2					1			5	
1598	2																3			5	
1599	9	1			1			11								1	2			25	
1600	4															3	5			12	
1601	7															1	2			6	
1605	4				1							1					7		1	14	
1615	5				1												1			7	
1626	7	1																		4	
1627	6																			6	
1650																	1			1	
1659	17																1			18	
1660	3														1					4	
1670	5																			5	
1631	1				1															2	
1684	7				1												2			8	
1685	7				1														1	9	
1693	5																1			9	
1695	5									2										7	
1700	1								4		1									6	
TOTAL	181	9	15	6	2	1	5	12	4	3	31	45	11		1	1	6	70	2	2	377

más del 73 y casi el 70%, respectivamente. Los mercantes de tipo atlántico, en fin, rebasan el 13 y el 10% en cada uno de los casos.

Conocer la evolución de los tipos de buques a lo largo de dos centurias permite comprobar continuidades, así como caídas y ascensos, que en ocasiones se pueden calificar de espectaculares. El modelo más omnipresente —también el más numeroso— en el discurrir de los doscientos años resulta ser la barca, aunque muestre un apreciable incremento en el siglo XVII. El laúd, muy activo en la primera parte del quinientos, parece extinguirse en la década de los treinta, aunque tenga unas apariciones esporádicas a punto de concluir la centuria siguiente (en 1695 y 1700). Por el contrario, la saetía, con unas escasas menciones a principios del quinientos, toma fuerza desde la década de los setenta; a partir de aquí, y tras una auténtica explosión en el tránsito de los siglos XVI y XVII, decae a poco de comenzar éste, aunque no desaparezca por completo en lo que resta de centuria. El londró y el bergantín muestran una clara preferencia por el siglo XVI, preferencia que en el caso de la carabela y de la nao se torna exclusividad. En el resto de los tipos, por su débil significado, resulta muy difícil descubrir tendencias.

¿Qué transportaron a Valencia estos, en su mayoría, modestos mercantes? Ya que la cuantificación de los géneros expedidos desde Barcelona a Valencia todavía no ha sido abordada, nos deberemos limitar a enumerar la naturaleza de aquéllos que con más frecuencia constituyeron el cargamento de dichos busques.

Quizá la primera nota a destacar sea el papel de mercado redistribuidor jugado por Barcelona. En efecto, la capital catalana reúne mercancías de su traspáis interior y de su *hinterland* marítimo, que luego reexpide a otras poblaciones, Valencia entre ellas. En este sentido existe un evidente paralelismo entre Barcelona y Valencia. Capitales de sus respectivos territorios y sedes de importantes concentraciones humanas, desarrollan ambas una notable actividad importadora, no sólo con vistas a cubrir la fuerte demanda de su población, sino también destinada a servir de base a una también considerable corriente expendedora.

Aunque ya la propia naturaleza de varios de los géneros remitidos por Barcelona a Valencia parece delatar su origen foráneo, la explicitación a veces de ese extremo por nuestra serie no deja resquicio a la duda. Así, encontramos referencias a azúcar de Santo Tomé, mercería de Marsella, hilo de Borgoña, vetas de Alemania, ceniza lombarda, arroz y fustanes de Piamonte, queso, lana y carneros sardos, aros de cuba y lino de Nápoles, atún de Sicilia, cominos y velos de Mesina, cueros y lana de Berbería, incienso y cera de Argel, camelotes de Turquía, lino, telas y camisas de Alejandría, pieles de Moscovia, brasil de Santa Marta, tabaco de Brasil..., aunque alguno de estos productos sólo se registre de forma esporádica.

Obviamente, la remisión a Valencia de estas mercancías de naturaleza extrapeninsular implica una importación anterior. Así mismo revela una adquisición previa el drenaje desde el interior del propio territorio catalán de excedentes comercializables, que, junto con los proporcionados por la propia ciudad de Barcelona, constituyen el grueso del comercio con Valencia. Pero también se puede dar el caso de que algún producto destinado a Valencia fuese embarcado con posterioridad al inicio de la travesía en Barcelona. De hecho tuvo que ocurrir —aunque las fuentes se muestren escasamente locuaces a este respecto— en las escalas que podemos calificar, desde el punto de vista comercial, de *activas*, es decir, aquellas que fueron aprovechadas para cargar y descargar mercancías. No obstante, la proximidad de Barcelona a Valencia favoreció las travesías directas, como lo demuestra el hecho de que en los 377 buques plasmados en el apéndice, sólo figuren setenta y dos con escalas, y de ellos sesenta y cinco de escala única. Dentro de estos últimos se observa la decidida preferencia por Tarragona con veinticinco citas, seguida por Cambrils con trece y, a mucha distancia, por otros puertos. En seis oportunidades más, los cargueros originarios de Barcelona atracaron en dos puertos antes de arribar al de Valencia. Pero el caso extremo lo alcanza



el laúd patroneado por Salvador Tío, cuya entrada quedó registrada en Valencia el 16 de octubre de 1538, tras haber visitado Salou, Cambrils, Tarragona y Peñíscola.

Como es lógico, la mayoría de las escalas frecuentadas por nuestros mercantes se hallan situadas en el litoral comprendido entre Barcelona y Valencia, aunque no falten ejemplos de puertos ubicados al Norte de la capital catalana, como Tossa y Blanes, o al Sur de la valenciana, como Denia y Alicante. Por eso, aunque en los setenta y dos casos citados no podamos distinguir las mercancías cargadas en origen de las embarcaciones en la travesía, su procedencia de lugares tan próximos no pudo contribuir a ninguna diversificación apreciable en la calidad del cargamento.

En efecto, géneros habitualmente transportados por los buques de procedencia barcelonesa los hallamos también en navíos originarios de otros puertos catalanes. Así sucede con los frutos secos —piñones, avellanas, almendras, nueces...—, que llegan a Valencia desde Barcelona en cantidades apreciables. Las leguminosas, aunque peor representadas, tampoco faltan a la cita valenciana, gracias a la remisión de garbanzos, habas, lentejas y, sobre todo, algarroba. Las escasas referencias a cereales se encuentran en parte compensadas por alguna partida considerable. Por lo que respecta a los productos cárnicos, se coloca a la cabeza el cerdo y sus derivados, con significativas remesas de butifarras y longanizas. La pesca se hace presente a través de envíos de anchoa y sardina, a veces en su variedad de *arengada*. El capítulo alimenticio se podría cerrar con el vino y el aguardiente, cuya mención resulta, sin embargo, esporádica.

Dentro del sector forestal sobresañe por su abundancia el corcho, aunque no falten alusiones al carbón y a la madera.

Con envíos reducidos, por su propia naturaleza, pero de alto valor, especias, drogas, productos medicamentosos o materias tintóreas llegan con bastante asiduidad.

Los curtidos se encuentran representados básicamente por las pieles de cabrito.

Los textiles en sus distintos niveles de elaboración, desde la materia prima hasta la más sofisticada confección, se manifiestan por medio de referencias a algodón hilado, mecería, telas de distintas clases y ropa de vestir.

Las manufacturas de la madera cubren dos vertientes básicas: el mobiliario doméstico y la construcción naval. Si en la primera destacan las mesas, sillas, escribanías y arquimesas, la segunda se encuentra representada fundamentalmente por masivas partidas de remos para galeras y, ya en menor volumen, por mástiles de veleros.

Un capítulo muy característico de esta ruta comercial lo constituyen los objetos de vidrio, cerámica y coral, de acreditada tradición en la zona.

El cobre y el hierro y sus derivados, con el clavazón en primer término, integran un sector con el que guardan una relación muy estrecha las armas, tanto blancas —espadas, puñales, lanzas— como de fuego —mosquetes, arcabuces—.

También en parte metálicos, pero además de otros materiales, los utensilios para uso de distintos oficios, como crisoles de hierro, tijeras de sastre y de sombrerero, mesas y hormas de zapatero, peines de cardador, muelas de herrero y de barbero, palas de hornero y, sobre todo, grandes cantidades de muelas de molino y de morteros de piedra, se citan con frecuencia entre los productos descargados por los navíos de procedencia barcelonesa.

Las mercancías relacionadas con actividades intelectuales y artísticas constituyen sendos capítulos de notable interés. Además de algunas partidas de papel, se registran fundamentalmente libros, aunque de casi ninguno se especifique su naturaleza. Sólo sabemos que el 24 de abril de 1600 se registraron dos balas de libros, conteniendo 499 ejemplares *de la vida del picaro*, y que el 16 de febrero de 1695 se descargaron breviarios, aunque parece probable que una buena parte de los libros tuvieran también carácter religioso, al estar implicadas en su expedición y recepción distintas comunidades religiosas. Con menor número de alusio-

nes que los libros aparecen anotados instrumentos musicales —violines, guitarras—, así como alguna pintura o escultura.

Aunque muy escasas (salvo error u omisión por nuestra parte, se elevan a doce) y localizadas en el tiempo (no rebasan el año 1528), no faltan referencias a esclavos, registrados siempre de forma individual. Divididos a partes iguales entre los dos sexos, figuran a la cabeza los de raza negra (cuatro mujeres y tres hombres), seguidos de tres mulatos (dos hombres y una mujer), una esclava blanca y un esclavo moro.

Para concluir, sólo podemos hacer una breve alusión al elemento humano relacionado con esta ruta comercial. Quizá lo primero que sorprende, tanto en esta ruta como en las originadas en puertos relativamente próximos a Valencia, es la gran cantidad de personas no profesionales del comercio implicadas en esta corriente de tráfico; son aquéllas que reciben pequeñas partidas destinadas a su propio uso o consumo. Asimismo, es relevante la participación en este comercio de los propios patrones de las embarcaciones, a quienes, en función precisamente de esta actividad, bien podríamos calificar de patrones-mercaderes. Sus nombres —bastantes de ellos familiares a fuer de reiterados— aparecen puntualmente plasmados en nuestra documentación y han sido transcritos literalmente, es decir, respetando las grafías incorrectas, en el apéndice. Aunque desafortunadamente no se hace constar, salvo excepciones, la naturaleza de los remitentes y consignatarios de los productos objeto de tráfico, parece evidente el predominio de los catalanes y valencianos. Pero junto a ellos actúan también mercaderes extranjeros —genoveses y franceses en primer término— bien acreditados en el comercio general valenciano. Parece confirmarse así un fenómeno de perfiles aún no netamente definidos: el drenaje de una buena parte de los beneficios derivados de la actividad comercial valenciana por un grupo de importantes hombres de negocios extranjeros. Naturalmente, ésta suposición continuará siendo una hipótesis a confirmar hasta en tanto no se proceda a cuantificar la multitud de datos recogidos en la serie del Peaje de Mar.

## APÉNDICE

<b>Fecha</b>	<b>Tipo</b>	<b>Patrón</b>	<b>Procedencia</b>
17.02.1503	laúd	Joan Seger	B
25.02.1503	laúd	Miquel Navarro	B-Tarragona
23.03.1503	saetía	Gabriel Sallo	B
08.04.1503	saetía	Joan Escuder	B
02.05.1503	carabela	Bertomeu Mas	B-Cambrils
13.05.1503	bergantin	Perot Pastol	B
18.05.1503	galeón	Benito Genoves	B
07.06.1503	galeón	Guillem Batle	B
19.06.1503	carabela	Bernat Ausina	B-Cambrils
06.07.1503	galeón	Benedito Plan	B
14.07.1503	bergantin	Cristofol Tosquillo	B
31.07.1503	laúd	Pere Tortossa	B-Tarragona
02.09.1503	carabela	Pere Mas	B
12.10.1503	laúd	Pere Tortossa	B-Tarragona
23.12.1503	laúd	Lorens Amat	B
11.02.1507	laúd	Lorens Amat	B
07.04.1507	laúd	Pere de Tortosa	B
28.04.1507	laúd	Pere Matheu	B
09.08.1507	carabela	Lorens Amat	B
19.10.1507	laúd	Antoni Creus	B
20.10.1507	carabela	Pere Mas	B
22.11.1507	laúd	Andres Galart	B
13.12.1507	laúd	Jaume Finari	B
05.02.1509	laúd	Pere Matheu	B-Cambrils
29.03.1509	laúd	Joan Marti	B
07.05.1509	nao	Johan Mono	B
19.05.1509	carabela	Johan Calderon	B
22.06.1509	laúd	Johan Marti	B-Tarragona
15.08.1509	laúd	Johan Alvelda	B
05.09.1509	laúd	Luis Vives	B

07.09.1509	saetía	Anthoni Galego	B
18.09.1509	laúd	Pere Noya	B
02.10.1509	carabela	Berthomeu Gariga	B
05.10.1509	nao	Johan Valdes	B
09.10.1509	laúd	Guillem Mas	B
18.11.1509	laúd	Monserat Galba	B-Tarragona
10.12.1509	carabela	Esteve Pisa	B
20.02.1510	saetía	Guilem Mas	B
04.04.1510	saetía	Johan Cabanyes	B
24.04.1510	laúd	Galceran Salvi	B
26.04.1510	barca	Climent Alamany	B
03.06.1510	londró	Paulo Maltes	B
06.06.1510	laúd	Jaume Pons	B-Alicante
18.06.1510	laúd	Galcera Savi	B
08.07.1510	nao	Pero Caral	B
18.07.1510	laúd	Anthoni Puig	B
09.08.1510	carabela	Joan Teres	B
23.08.1510	laúd	Galceran Salvi	B-Cambrils
05.09.1510	laúd	Frances Ales	B
07.10.1510	laúd	Joan Marti	B
29.10.1510	carabela	Joan Davit	B
02.11.1510	laúd	Pere Noe	B
17.12.1510	laúd	Monserat Galve	B
30.12.1510	laúd	Bernat Oliver	B
12.02.1519	laúd	Johan Portal	B
18.03.1519	laúd	Anthoni Sobira	B
18.03.1519	laúd	Anthoni Creus	B-Cambrils
16.04.1519	barco	Berthomeu Machi	B
12.05.1519	laúd	Johan Portal	B
23.05.1519	laúd	Galceran Tonya	B
18.07.1519	laúd	Joan Llido	B
18.07.1519	laúd	Guezahar Holiver	B
07.11.1519	laúd	Johan Albelda	B
01.12.1519	laúd	Anthoni Guil	B-Cap de Oropesa

09.12.1519	laúd	Geroni Jaconi	B-Tarragona
12.12.1519	laúd	Melchior Biques	B
19.12.1519	nao	Feliu Ribes	B
29.12.1519	bergantin	Todo Grech	B
10.03.1520	laúd	Todo Grech	B
22.03.1520	laúd	Johan Portal	B
02.04.1520	bergantin	Anthoni Oliver	B-Badalona
18.05.1520	laúd	Geroni Jacomi	B
22.10.1520	laúd	Fransi Olles	B
02.01.1522	laúd	Johan Torres	B-Tarragona
11.02.1522	laúd	Jaume Baso	B
22.02.1522	laúd	Johan Corra	B
25.02.1522	laúd	Johan Longo	B
02.04.1522	laúd	Baltazar Trilles	B-Tarragona
09.06.1522	laúd	Johan Blanch	B
30.06.1522	laúd	Johan Cors	B
09.07.1522	laúd	Anthoni Oliver	B-Tarragona
08.09.1522	laúd	Johan Cors	B
11.10.1522	nao	Johan Ferer	B
10.11.1522	laúd	Anthoni Gil	B-Denia
13.12.1522	londró	Geroni Clariana	B
18.12.1522	laúd	Pere Darder	B
29.12.1522	laúd	Jaume Baçel	B
16.01.1524	navili	Johan Cora	B-Tarragona
06.02.1524	laúd	Juan Longo	B
21.03.1524	laúd	Antoni Creus	B
20.04.1524	laúd	Juan Tries	B
18.05.1524	laúd	Antoni Creus	B
28.06.1524	laúd	Juan Longo	B
15.09.1524	laúd	Fransesh Mora	B-Tarragona
22.10.1524	londró	Nicolau Benesia	B
29.12.1524	londró	Pere Garsia	B-Cambrils
29.12.1524	londró	Andreu Rubert	B
09.01.1525	laúd	Pere Lonpart	B

13.02.1525	londró	Jeroni Comas	B
17.03.1525	londró	Jaume Manyes	B
26.04.1525	londró	Pere Lonpart	B
02.05.1525	carabela	Jordi Grech	B-Tarragona
12.07.1525	londró	Jaume Mayans	B
27.07.1525	laúd	Pere Lonpart	B
01.08.1525	barca	Jaume Mayans	B
11.08.1525	bergantin	Sabastia Puig	B
04.09.1525	londró	Juan Blanch	B
12.09.1525	bergantin	Baltasar Galeguo	B
14.10.1525	londró	Jaume Beltran	B
16.10.1525	londró	Antoni Holiver	B
24.11.1525	londró	Juan Vidal	B-Tarragona
04.12.1525	laúd	Antoni Holiver	B
04.12.1525	laúd	Pere Miro	B
23.12.1525	londró	Juan Blanch	B-Cambrils
31.12.1525	laúd	Antoni Martin	B-Tarragona
			B-Cambrils
11.01.1528	londró	Pere Andreu	B-Tarragona
21.01.1528	londró	Antoni Oliber	B
04.04.1528	laúd	Joan Blanch	B
30.04.1528	galeón	Fracisco Rodrigues	B
30.04.1528	carabela	Diego Sanchis Rendon	B
06.06.1528	laúd	Joan Blanch	B
29.08.1528	barca	Joan Cabanes	B
24.09.1528	laúd	Joan Torres	B
02.10.1528	londró	Antoni Oliber	B
05.10.1528	londró	Pere Bas	B-Tarragona
22.10.1528	barca	Mateu Sanchis	B
07.12.1528	londró	Pere Baç	B
19.12.1528	londró	Antoni Holiber	B
03.01.1530	londró	Pere Basa	B
15.03.1530	londró	Antoni Oliver	B
08.06.1530	laúd	Pere Caplloncha	B

04.08.1530	nao	Frances Despania	B
01.09.1530	londró	Jaume Manyans	B
19.11.1530	londró	Senti Domenech	B
26.11.1530	londró	Antoni Min	B
17.12.1530	carabela	Joan de Rua	B
18.06.1532	fusta	Antoni Tijal	B
07.10.1532	laúd	Pere Nebot	B-Tarragona
04.03.1533	galeón	Rodrigo Alfonso	B
04.03.1533	carabela	Joan Alfonso	B
04.03.1533	carabela	Rodrigo Estebens	B
19.05.1533	laúd	Antoni Altavella	B
09.06.1533	laúd	Pere Giner	B
16.06.1533	nao de la arm.	Miquel Damasa	B
16.06.1533	nao de la arm.	Anton de Bermeo	B
17.06.1533	londró	Luys Vidal	B-Benicarló B-Peñíscola
17.06.1533	londró	Mateu Çerda	B
18.06.1533	gal de la arm.	Çiscardo	B
05.07.1533	nao de la arm.	Pedro de Esnarriçaga	B
05.07.1533	nao de la arm.	Herchin Cupa	B
03.09.1533	laúd	Llaçer Gabars	B-Salou
16.12.1533	laúd	Pere Jofre	B-Tarragona B-Salou
15.07.1538	laúd	Françes Mora	B-Cambrils
16.10.1538	laúd	Salvador Tio	B-S-C-T-P
19.12.1538	laúd	Geroni Riera	B
16.03.1558	Pere Sellent	B	
18.08.1558	jabeque	Bertomeu Lussa	B
25.08.1558	londró	Pere Sellent	B
15.10.1558	londró	Pere de Girona	B
09.11.1558	londró	Pere Sellent	B
01.02.1559	londró	Pere Sellent	B
23.03.1559	londró	Salvador Roman	B
10.04.1559	londró	Bernat Guell	B



05.05.1559	londró	Bertomeu Llopiz	B
30.06.1559	londró	Pere Sellent	B-Cambrils
14.09.1559	londró	Pere Sellent	B
25.11.1559	londró	Françes Llopez	B
27.11.1559	londró	Montserrat Ferrer	B
14.04.1576	saetía	Sabastia Torroella	B
21.04.1576	saetía	Jaume Creus	B-Tarragona
08.05.1576	saetía	Antoni Llaujer	B
09.05.1576	saetía	Berthomeu Terrer	B
28.06.1576	saetía	Damia Serra	B
28.06.1576	saetía	Jaume Torrens	B
29.07.1576	barca	Pasqual Llorca	B
14.08.1576	saetía	Guillem Tintorer	B-Blanes
06.09.1576	barca	Ausias Lorca	B
22.11.1576	londró	Sabastia Torrella	B-Salou
13.02.1581	saetía	Pere Ramon	B
02.05.1581	barca	Pere Ramon	B
12.06.1581	saetía	Pere Martinench	B
21.06.1581	saetía	Glaudo Fenollar	B
26.06.1581	nao	Antoni Morell	B-Calella
18.08.1581	saetía	Antoni Anrich	B
07.10.1581	barca	Visent Santangel	B
16.10.1581	saetía	Antoni Anrich	B-Salou
11.12.1581	saetía	Pere Ramon	B-Salou/Arenys
20.03.1582	saetía	Antoni Anrich	B
02.06.1582	saetía	Bernat Vails	B
23.06.1582	saetía	Antoni Vidal	B
03.08.1582	londró	Antoni March	B-Vilanova
29.10.1582	saetía	Pere Ramon	B
05.11.1582	saetía	Joan Rabasa	B
23.01.1584	saetía	Pere Ramon	B
21.04.1584	saetía	Jan Pau Miro	B
02.08.1584	barca	Montserrat Roig	B
27.08.1584	saetía	Miquel Sabater	B

03.09.1584	saetía	Pere Ramon	B
29.11.1584	saetía	Jaume Torrens	B-Tarragona
13.02.1585	barca	Jaume Escaro	B
06.03.1585	saetía	Pere Ramon	B
21.06.1585	saetía	Joan Resarch	B
14.10.1585	saetía	Berthomeu Llobet	B
15.11.1585	barca	Ramon Sauquer	B
03.12.1585	saetía	Johan Pica	B
23.12.1585	falúa	Estefano Barbon	B
24.03.1586	saetía	Gaspar Fornaguera	B
16.05.1586	saetía	Geroni Guitart	B
25.09.1586	saetía	Joan Pau Miro	B
27.10.1590	jabeque	Nofre Moiso	B
10.12.1590	saetía	Johan March	B
04.04.1591	saetía	Joan March	B
10.04.1591	barca	Joan Vinya	B
11.07.1591	saetía	Joan Alegret	B
06.08.1591	saetía	Bernat Palau	B-Calella
01.10.1591	saetía	Jaume Lliça	B-Tarragona
09.10.1591	saetía	Johan March	B
20.03.1594	saetía	Juan Piça	B
23.05.1594	fragata	Batiste Puet	B
03.06.1594	saetía	Miquel Canpech de Sunyer	B
04.06.1594	saetía	Juan Pica	B
12.01.1595	saetía-polacra	Juan Llopiz	B-Cambrils
04.05.1595	jabeque	Agosti de la Serra	B-Tarragona
06.07.1595	saetía-polacra	Pere Ynart	B
01.09.1595	saetía	Visent Pedrosa	B
02.01.1597	barca	Juan Vila	B
23.01.1597	londró	Miquel Creus	B
05.05.1597	saetía	Sabastia Doy	B
03.09.1597	londró	Grabiell Mestre	B
13.12.1597	barca	Antoni Gilabert	B
03.04.1598	saetía	Juan Llopiz	B-Cambrils

26.05.1598	barca	Jaume Viza	B
13.06.1598	barca	Miquel Sunyer	B
17.06.1598	saetía	Juan Benapres	B-Benicarló
27.09.1598	saetía	Miquel Sabater	B
08.01.1599	saetía	Juan Restanyo	B
25.01.1599	barca	Visent Rabasa	B
26.01.1599	barca	Pere Cerrar	B
31.01.1599	barca	Joan Benapres	B
20.04.1599	barca	Esteve Forner	B
21.04.1599	barca	Franses Mores	B
03.04.1599	fragata	Andria de Omenya	B-Vinaroz
29.04.1599	barca	Joan Penya	B
27.05.1599	barca	Joan Anyel	B
22.07.1599	galera	Pedro Lazcano	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
22.07.1599	galera	(No consta)	B
24.08.1599	polacra	Miquel Sabater	B-Tarragona
13.09.1599	bergantin	Juan Grech	B
14.12.1599	barca	Galceran Gover	B
14.12.1599	saetía	Magi Torrents	B-Tarragona
29.12.1599	barca	Antoni Flores	B
25.02.1600	saetía	Sabastia Doy	B-Cambrils
23.03.1600	saetía	Magi Torrens	B
24.03.1600	saetía	Pere Andreu	B-Tossa
24.04.1600	polacra	Juan Lopez	B-Cambrils
27.04.1600	barca	Pere Marti	B
09.05.1600	polacra	Miquel Sabater	B

09.07.1600	saetía	Machi Torrent	B
12.07.1600	barca	Daniel Dantes	B
22.08.1600	polacra	Onorat Dumas	B
06.10.1600	barca	Joan Torrent	B
12.11.1600	barca	Berthomeu Llido	B
08.12.1600	saetía	Antoni Llauger	B
19.02.1601	saetía	Bertomeu Llovet	B
06.04.1601	polacra	Montserrat Cap de Sunyer	B
13.04.1601	barca	Françes Marres	B
30.07.1601	saetía	Andreu Urgeles	B
05.10.1601	barca	Joan Maynon	B
18.10.1601	barca	Benet Casa	B
18.10.1601	barca	Benet Casa	B
03.01.1605	tartana	Joan Dragon	B
07.01.1605	barca	Pau Cabater	B
11.01.1605	saetía	Sebastia Adoy	B-Tarragona B-Cambrils
24.03.1605	saetía	Sebastia Pica	B
19.05.1605	saetía	Pere Cruanyes	B
30.05.1605	saetía	Sebastia Doy	B
09.07.1605	londró	Jaume Alegret	B
14.07.1605	barca	Berthomeu March	B-Sitges
30.07.1605	barca	Geroni Çaragoca	B-Tarragona
30.07.1605	barca	Miquel Llorca	B-Tarragona
06.08.1605	saetía	Antoni Estaper	B
16.10.1605	saetía	Joseph Godall	B-costa Cataluña
24.11.1605	falúa	Berthomeu Bonfant	B
31.12.1605	saetía	Montserrat Ferrer	B
13.01.1615	barca	Rafel Torres	B-Cambrils B-Hospital.
08.04.1615	barca	Antoni Torrens	B-Salou
09.06.1615	falúa	Pelegri Ventossa	B
09.06.1615	barca	Pere Tries	B
16.06.1615	saetía	Narcis Costa	B

19.07.1615	barca	Andreu Urgelles	B-Tarragona
19.11.1615	barca	Joan Balle	B-Benicarló
13.01.1626	barqueta	rafel Parat	B
29.06.1626	barca	Pere Rafols	B
01.08.1626	barca	Grabiell Borieta	B
11.09.1626	bergantín	Guillem Fabregues	B
27.01.1627	barca	Salvador Ferrer	B
05.03.1627	barca	Miquel Sarinyana	B-Tortosa
26.04.1637	barca	Pere Jove	B
24.08.1627	barca	Jaume Olsina	B
03.11.1627	barca	Franses Benajes	B
22.12.1650	polacra	Juan Batiste Masalli	B
16.02.1659	barca	Bernat Verdera	B
16.02.1659	barca	Bernat Calbo	B
20.02.1659	barca	Diego Badia	B
30.03.1659	barca	Bernat Verdera	B
26.04.1659	barca	Pere Sahona	B-Vinaroz
21.05.1659	barca	Bertomeu Paganelo	B
03.06.1659	barca	Bernat Calbo	B
08.06.1659	barca	Benet Sauri	B
15.06.1659	barca	Jaume Vitor	B
12.07.1659	barca	Carlos Senti	B
17.07.1659	saetia	Costansio	B
26.07.1659	barca	Franses Rubert	B
02.08.1659	barca	Jaume Vitoria	B
08.08.1659	barca	Josep Simon	B
17.08.1659	barca	Bertomeu Paganelo	B
28.08.1659	barca	Bernat Verdera	B
28.10.1659	barca	Bernat Calbo	B
20.12.1659	barca	Jaume Vitoria	B
20.03.1663	barca	Baltaçar Salva	B-Los Alfaques
02.04.1663	patache	Juan Esbruny	B
13.06.1663	barca	Juseph Simon	B
24.10.1663	barca	Bernat Verdera	B

02.01.1670	barca	Jaume Vitoria	B
06.04.1670	barca	Pau Gizbert	B
02.06.1670	barca	Jaume Vitoria	B
21.07.1670	barca	Jasinto Sala	B
24.07.1670	barca	Jaume Vitoria	B
11.07.1681	barca	Pere Rebentos	B
05.09.1681	falúa	Francisco A. Corolo	B
20.04.1684	saetía	Pere Balada	B
21.04.1684	barca	Juseph Figueres	B
04.05.1684	saetía	Francisco Bono	B
04.05.1684	falúa	Llorens Reventos	B
11.10.1684	barca	Llorens Rebentos	B
03.11.1684	barca	Bernat Calbo	B
21.01.1688	barca	Macia Rubert	B
27.03.1688	barca	Frances Soler	B
17.05.1688	barca	Francisco Soler	B
19.07.1688	falúa	Francisco Burgante	B
15.08.1688	barca	Francisco Soler	B
18.08.1688	tartana	Juan Bautista Savena	B
06.09.1688	barca	Frances Soler	B
30.11.1688	barca	Frances Soler	B
16.12.1688	barca	Batiste Cabrelles	B-Canet
09.01.1693	barca	Frances Verdera	B
27.01.1693	barca	Batiste Cabrelles	B-Benicarló
30.03.1693	barca	Francisco Soler	B
12.04.1693	barca	Nadal Llobera	B
13.04.1693	barca	Juan Calsada	B
03.05.1693	barca	Fraçes Soler	B
30.06.1693	saetía	Juan Batiste Gasamo	B
31.10.1693	barca	Miquel Cataura	B-Mataró
04.12.1693	barca	Fraçes Hortuella	B
16.02.1695	barca	Bertomeu Vinapres	B-Peñíscola
26.04.1695	barca	Francisco Verdera	B-Benicarló
14.05.1695	barca	Juan Gibernau	B

09.07.1695	laúd	Pere Casanova	B
12.08.1695	barca	Berthomeu Vinapres	B
26.08.1695	laúd	Felis Romeu	B
15.09.1695	barca	Berthomeu Vinapres	B-Castellón
06.01.1700	ganguil	Enriq Espereyndieu	B
12.05.1700	laúd	Llorens Miralles	B
11.06.1700	ganguil	Nofre Brillan	B
10.07.1700	ganguil	Bertomeu Canbet	B
11.07.1700	ganguil	Jose Cornans	B
12.11.1700	barca	Damia Serda	B