



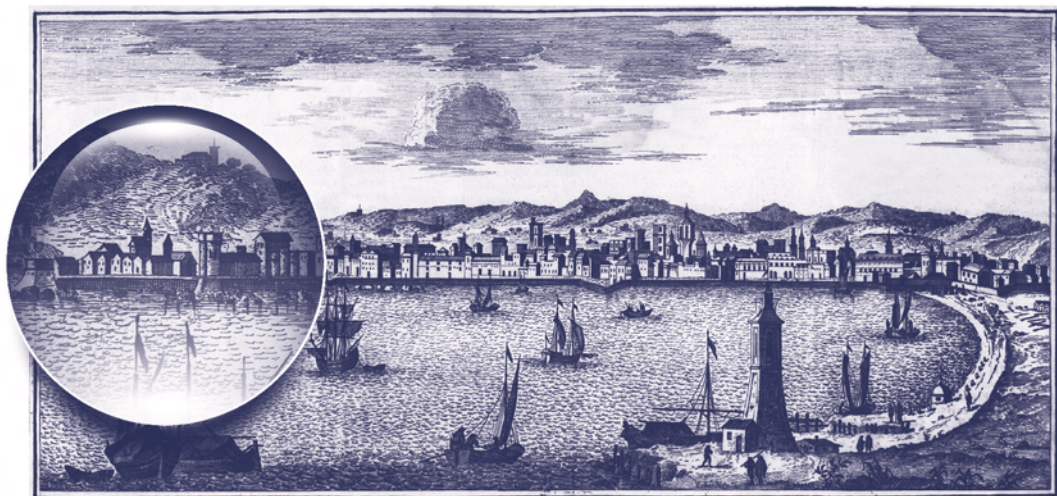
MEDITERRANEAN MARITIME HISTORY NETWORK



UNIVERSITAT DE  
BARCELONA

# PROCEEDINGS OF THE 4<sup>TH</sup> MEDITERRANEAN MARITIME HISTORY NETWORK CONFERENCE

7, 8, 9 MAY 2014



*Edited by:*

Jordi Ibarz Gelabert  
Inma González Sánchez

Enric García Domingo  
Olga López Miguel



**PROCEEDINGS OF THE  
4TH MEDITERRANEAN MARITIME  
HISTORY NETWORK CONFERENCE**

**BARCELONA, 7- 9 MAY 2014**





**PROCEEDINGS OF THE  
4TH MEDITERRANEAN MARITIME  
HISTORY NETWORK CONFERENCE**

**BARCELONA, 7- 9 MAY 2014**

*Editat per:*

Jordi Ibarz Gelabert  
Enric García Domingo  
Inma González Sánchez  
Olga López Miguel



Publicació finançada per la Fundació suport al Museu Marítim i Drassanes Reials de Barcelona

Proceedings of the 4th Mediterranean Maritime History Network Conference, 7, 8, 9 may 2014 / edited by Jordi Ibarz Gelabert, Inma González Sánchez, Enric García Domingo and Olga López Miguel.- Barcelona : Museu Marítim de Barcelona, 2017. Mediterrània, Mar – Història - Congressos

I. Ibarz Gelabert, Jordi, 1962-

II. González Sánchez, Inma, 1965-

III. Garcia i Domingo, Enric, 1962-.

IV. López Miguel, Olga, 1961-

9(26)(06)“2014” MMH

© d'aquesta edició: Museu Marítim de Barcelona

© dels textos: els autors

© de les fotografies: els autors i les institucions citades a les referències

Maquetació: Addenda

Impressió: Addenda

ISBN: 978-84-945397-2-5

Dipòsit legal: B 22299-2016

No és permesa la reproducció total o parcial d'aquest llibre, ni la seva incorporació a un sistema informàtic, ni la seva transmissió en cap forma ni per cap mitjà, sigui electrònic, mecànic, per fotocòpia, per gravació o altres mètodes, sense el permís previ i per escrit dels titulars del copyright.

## Índex

ROGER MARCET, <i>Pròleg</i>	"	13
ENRIC GARCIA Y JORDI IBARZ, <i>Foreword</i>	"	15
CARLOS MARTÍNEZ SHAW, <i>La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas</i>	"	17
JARI OJALA Y STIG TENOLD, <i>Compartiendo Mare Nostrum: un análisis de artículos en publicaciones académicas sobre la historia marítima del Mediterráneo</i>	"	57

### PORTS & CITIES

SIMONE AZZOPARDI, <i>The Grand Harbour Extension Project: Economic and Political Implications for British Malta, 1858-1870s</i>	"	73
JOSÉ JAVIER GUIDI SÁNCHEZ, <i>Els ports del sud de Catalunya durant l'Edat Mitjana, segles x-xv. D'al-Àndalus a la consolidació del sistema feudal de la Corona d'Aragó i l'expansió pel Mediterrani</i>	"	93
NOÈLIA BORRÀS MATAMOROS, <i>El port dels Alfacs i la nova població de Sant Carles de la Ràpita</i>	"	113
GINÉS PUENTE PÉREZ, <i>Los problemas derivados de la construcción del Puerto de Salou: 1816</i>	"	123
LAURA GARCÍA SÁNCHEZ, <i>Un escenario de poder en la Cataluña mediterránea: la Plaza de Palacio y el Portal del Mar de Barcelona</i>	"	141
MIKEL SOBERÓN RODRÍGUEZ, <i>Les obres portuàries de la Barcelona baixmedieval (f. XIV-XV)</i>	"	163
MARTÍN RODRIGO Y ALHARILLA, <i>Barcelona, 1828-1886. Un puerto atlántico en el Mediterráneo</i>	"	181

TOWARDS THE CENTRAL MEDITERRANEAN:  
KINGDOM OF NAPLES, MALTA AND IONIAN ISLANDS  
BETWEEN POLITICS AND DIPLOMACY (16TH-19TH C)

- MIRELLA VERA MAFRICI, *The Knights of Malta, the Mediterranean Sea, the Turks (16th-17th Centuries)* " 195
- VINCENZO NAYMO, *The Order of Malta and the Roccella's Carafas in the Mediterranean: Dynastical strategies of a family from the Kingdom of Naples* " 211
- MARIA SIRAGO, *A new naval policy between 1600 and 1700: Andrea d'Avalos, prince of Montesarchio, and Gregorio Carafa, Grand Master of the Order of the Knights of Malta* " 223
- IVAN GRECH, *Dealing with Manpower Shortages in the Mediterranean. The Hospitaller Order of St John's Labour Force Problems during the Long Seventeenth Century* " 243
- SIMON MERCIECA, *Untold Stories of Nineteenth Century Commercial Ships in the Religious Ex-Voto Paintings at the Maltese Parish Church of Cospicua* " 265

POLITICS

- FRANCESCO VITALI, *Alcuni importanti passaggi della politica mediterranea di Ferdinando I nella prospettiva dei nunzi apostolici* " 289
- BÁRBARA SANTIAGO MEDINA, *Ecos de un pasado olvidado: la Inquisición del Mar a través de los fondos del Archivo Histórico Nacional (Madrid)* " 307
- ROSA M.<sup>a</sup> LÓPEZ CAMPILLO, *Daniel Defoe, propagandista político en la Guerra de Sucesión Española (1702-1714): la estrategia marítima de Mr. Review* " 323
- ARTURO GALLIA, *La isla de Ponza en las estrategias marítimas del Reino de Nápoles (siglo XVIII)* " 337

POWER PROJECTION

- MITIA FRUMIN, *Maritime Aspects of the 1772 Russian Siege of Beirut, by Cartographic Source* " 353

AGUSTÍN GUIMERÁ, <i>La defensa de plazas costeras: la marina española en el sitio de Rosas, 1794-1795</i>	" 369
JOSÉ MARÍA SÁNCHEZ CARRIÓN, <i>El combate naval de Portmán (1873)</i>	" 387
JUAN JOSÉ SÁNCHEZ BAENA Y PEDRO FONDEVILA SILVA, <i>Origen y organización de los Guardas de Estandarte de la Escuadra de Galeras de España (1728-1748)</i>	" 413
PABLO DE LA FUENTE DE PABLO Y MARCEL PUJOL HAMELINK, <i>Un cementerio de la armada del almirante Antonio de Oquendo en Rosas</i>	" 431
PABLO DE LA FUENTE DE PABLO Y PIERRE HALER, <i>Entre la literatura y la historia: Un de Begur de Josep Pla y el hundimiento del mercante Palermo a cargo del submarino SM U 72 (1916)</i>	" 451
LUIZA IORDACHE Y CASILDA GÜELL, <i>La ayuda soviética a la República española a través del Mediterráneo (1936-1937)</i>	" 469

#### TRADE AND TRADERS (MEDIEVAL)

GUILLEM MORRO VENY, <i>Un dret reial sobre el comerç medieval a Síria i Egipte: el dret del quirat</i>	" 487
EDUARDO JUÁREZ VALERO, <i>El mar Mediterráneo y la guerra del vidrio</i>	" 503
MIRO GARDAS, VIŠNJA LACHNER AND JELENA ROSKAR, <i>Legal regulation of trade in fish, wine and salt in the statutes of Dalmatian cities in the Medieval time</i>	" 517

#### TRADE AND TRADERS (MODERN AND CONTEMPORARY)

SALVATORE BOTTARI, <i>Merchants and Trade between Naples, Sicily and England in the Sixteenth and Seventeenth Centuries</i>	" 539
ÁLVARO ARAGÓN RUANO, <i>Basque merchants and harbours in the Mediterranean maritime trade networks during the 18th Century</i>	" 557

- ELOY MARTÍN CORRALES, *Capitanes y banderas greco-otomanas en los puertos españoles: entre el abastecimiento de trigo levantino, la «caravana» marítima española y la «Carrera de Indias»* " 571

#### BLACK SEA HISTORY

- VICTORIA KONSTANTINOVA AND IGOR LYMAN, *Ukrainian port-cities in the context of urbanization processes in the Russian Empire, the mid-19th – early 20th century* " 593
- ELENA FRANGAKIS-SYRETT, *Commerce, Credit and the World Economy: Late 18th to Early 19th Centuries* " 607

#### RESOURCES OF THE SEA

- JEAN-LOUIS VAILLS, *Les amers du choix pertinent des signes à la manipulation de l'espace* " 623
- JUDIT VIDAL BONAVILA, *El desarrollo marítimo durante los siglos XVI y XVII: las almadrabas catalanas* " 639
- ANTONI CORCOLL LLOBET, *La pesca de l'eríçó de mar* " 659
- ELISEU CARBONELL, *La qüestió del carril. conflicte al món pesquer a la costa del maresme a finals del segle XIX* " 677
- MARCEL PUJOL HAMELINK I ALFONS GARRIDO ESCOBAR, *El sardinal, un art de pesca revolucionari (Catalunya, 1570-1610)* " 691

#### LABOUR

- BRENDAN J. VON BRIESEN, *Guilds along the waterfront: a look at the organisation of the service sector of pre-industrial maritime cargo labour in Barcelona (c. 1760-1840)* " 709
- ENRIC GARCIA DOMINGO E INMACULADA GONZÁLEZ SÁNCHEZ, *Apuntes para el estudio de la previsión social en la Marina Mercante Española hasta 1936* " 731
- RICARD CANTANO CARBALLO, *El ressorgiment català del XVIII. L'exemple dels Llauger de Canet: de pagesos a mariners i comerciants* " 751

## SCIENCE AND TECHNOLOGY

- JOSÉ PICAS DO VALE, *Between the Atlantic Ocean and the Mediterranean Sea: A bridge not too far. King D. Carlos and Prince Albert, pioneers of modern Oceanography* " 769
- IVICA MARTINOVIĆ, *Sixteenth-century reception of Nikola Sagri's tidal reports* " 779
- MANUEL DURÁN FUENTES, *La iluminación de los faros romanos. Propuesta de un mecanismo de funcionamiento* " 799
- OLGA LÓPEZ MIGUEL, *Modelos de transferencia de conocimiento en construcción naval. La Cátedra de Arquitectura naval de la Junta de Comercio de Barcelona, 1829-1845* " 817
- ALBA ALONSO MORA, *El papel del mar en el desarrollo de la minería del condado de Prades y la Baronía de Entença (siglo XIV)* " 837

## RELATIONS BETWEEN REGIONS

- SABINE FLORENCE FABIJANEC, *Le rôle économique des îles croates médiévales* " 857
- ONOFRE VAQUER BENNASAR, *El comercio marítimo de Mallorca, 1448-1650* " 877
- KLEMENS KAPS, *Looking West: transnational merchant networks between Trieste and Barcelona, 1750-1820* " 893
- ALIDA CLEMENTE, *The contested maritime border: the "right of visit" in the 18th century Kingdom of Naples* " 915

## HEALTH

- JOSEP FÀBREGAS ROIG, *Las Juntas de Sanidad y la difusión de epidemias en 1820: La demarcación del Camp de Tarragona* " 931
- ALEXANDRA ESTEVES, *When the disease arrives by sea: the development of maritime sanitarianism in the 19<sup>th</sup>, in Portugal* " 947

## CONSULAR NETWORKS

- C. I. CHESSELL, *Britain's Ionian Consul: Spiridion Foresti - British Protection to Greek Revolution (1810-1822)* " 961
- PIERRE-YVES BEAUREPAIRE AND SILVIA MARZAGALLI, *The consul, a maritime observer in the Mediterranean: The case of François Philip Fölsch, Swedish consul in Marseille (1780-1807)* " 975

## CULTURE AND IDEOLOGY

- IRINI APOSTOLOU, *Images de îles de la Méditerranée occidentale dans la revue Le Tour du monde : journal des voyages (1860-1914)* " 991
- EMANUEL BUTTIGIEG, *The Order of St John and Power-Projection through Rituals in the Harbour of Malta* " 1007
- ANDRÉS DÍAZ BORRÁS, VICENTE LÓPEZ GARCÍA AND LUISA TOLOSA ROBLEDO, *Study of Portulano de Mare of Gio Gentile: Mediterranean Landscapes in the XVII Century. The graphic illustration of the lighthouses, as example* " 1019
- SENÉN FLORENSA, *El momento actual de la cooperación mediterránea* " 1033



## Pròleg

Barcelona, capital de l'antic Principat de Catalunya, és per sobre de tot una ciutat marítima i portuària. No es pot comprendre el seu present ni pensar en el seu futur més enllà del mar. Més de dos mil anys d'història vinculada al mar han generat una cultura i un patrimoni que el Museu Marítim de Barcelona preserva i difon. Aquesta és la seva missió principal, però també ho és la promoció de la recerca i la creació de coneixement. És per això que per a nosaltres va ser un honor acollir en la nostra ciutat i en el nostre museu el IV Congrés de la Mediterranean Maritime History Network els dies 7,8 i 9 de maig de 2014.

Aquesta reunió va ser organitzada pel Museu Marítim de Barcelona, el Mediterranean Maritime History Network i la Universitat de Barcelona. Va comptar també amb el suport de l'Escola Oficial d'Idiomes de Barcelona, la Fundació Artur Martorell, i l'Associació de Mestres Rosa Sensat

Amb el suport d'aquestes institucions i la dedicació i entusiasme de l'equip del Museu Marítim de Barcelona, durant un dies vam ser amfitrions d'un col·lectiu de persones que, de ben segur, van visitar Barcelona amb una mirada diferent, des de la comprensió del valor que té el fet marítim en la història dels pobles. El mar uneix i separa alhora, i un congrés com el celebrat en la primavera del 2014 ens va unir a través del coneixement.

Per tal de fixar el resultat de les sessions, panells i conferències, el present volum recull les actes del IV Congrés de la Mediterranean Maritime History Network. La present edició tanca el cicle iniciat al congrés de 2010 a Izmir (Turquia), quan ens vam postular per acollir la següent trobada de la MMHN.

L'edició d'aquest volum ha estat possible gràcies a la Fundació de Suport al Museu Marítim de Barcelona.

ROGER MARCET  
*Director General del Museu Marítim de Barcelona*  
Barcelona, octubre de 2016



## Foreword

After three previous conferences (Valetta, 2002; Messina & Taormina, 2006; Izmir, 2010); Barcelona hosted the fourth conference in 2014. The success of all meetings and the prospect of a fifth Conference at Constanța in 2018 is the proof that the Mediterranean Maritime History Network (MMHN) is a solid instrument for all of us who are interested in Mediterranean History.

Another testimony of the health of the network is this volume, a set of papers from the last conference, at Barcelona. Those authors who had interest in contributing this book have had the opportunity to present their works in a collective publication.

The MMHN owes a great debt to the local and international members for the Fourth Conference's Scientific Committee, which is largely responsible for the high level and interest of the papers now published: Michela D'Angelo (Università di Messina); Ruthy Gertwagen (University of Haifa); Gelina Harlaftis (Ionian University); Mirella Mafrici (Università degli Studi di Salerno); Elena Frangakis-Syrett (The City University of New York); Marta García Garralón (UNED - Universidad Nacional de Educación a Distancia); Agustín Guimerà Ravina (CSIC - Consejo Superior de Investigaciones Científicas); Jordi Ibarz (Universitat de Barcelona); Enric Garcia Domingo (Museu Marítim de Barcelona); Eloy Martín Corrales (Universitat Pompeu Fabra); Carlos Martínez Shaw (UNED - Universidad Nacional de Educación a Distancia); Martín Rodrigo Alharilla (Universitat Pompeu Fabra); Juan José Sánchez Baena (Universidad de Murcia); Rafael Torres Sánchez (UNAV - Universidad de Navarra); Roser Salicrú i Lluç (IMF/CSIC- Consejo Superior de Investigaciones Científicas); Jesús María Valdaliso Gago (UPV/ EHU - Universidad del País Vasco). Standing beside them were those who participated as panel organisers or as chairmen. Finally, the MMHN would also like to thank the organizing committee, the staff of the *Museu Marítim de Barcelona*, and the volunteers and collaborators.

The 4th MMHN Conference brought together 130 researchers from different countries: Australia, Canada, Croatia, France, Germany, Georgia, Greece, Israel, Italia, Malta, The Netherland, Norway,

Portugal, Poland, Rumania, Spain, Sweden, Turkey, United Kingdom, Ukraine, and the United States. We would like to thank all participants for their collaboration, help, and enthusiasm. Without them, the Conference would not have been possible.

Finally, we are highly indebted to professor Carmel Vasallo, coordinator and helmsman of the network from its foundation. The conference at Barcelona was the last service that he did for our network. Carmel's work and contribution have had a considerable weight, which is difficult to express in words. The best form of gratitude should be to continue his work and to keep the course.

Dr. ENRIC GARCIA

Dr. JORDI IBARZ

*Coordinators Mediterranean Maritime History Network*

Carlos Martínez Shaw

## La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas

### ABSTRACT

Maritime history is a discipline cultivated since the triumph of positivist history although, for decades, only the naval history, the history of geographical discoveries and the history of maritime trade, did receive attention. This paper focuses on the development of maritime history, and on the different approaches that this field includes, as a way toward the total history: economic history, urban history, social history, institutional history, or the history of culture and mentalities. Maritime history has ceased to be diluted in the framework of general history to become a discipline in its own right, a specialty with distinctive personality. Maritime history has a totalizing and interdisciplinary vocation, in the sense of the total history inspired by Lucien Febvre and Marc Bloch, or the integrative history by Pierre Vilar. In short, maritime history wants to be a total history in the vast spaces of the sea and its shores.

### *La protohistoria de la historia marítima*

La historia marítima es la especialidad de la historia general que se ocupa del estudio de las temáticas vinculadas con el mar. La historia marítima ha sido, si sólo nos preocupamos de sus resultados y no de su conceptualización, una rama asiduamente cultivada desde el triunfo de la historia positivista. Ahora bien, durante mucho tiempo la investigación se limitó fundamentalmente a tres campos: la historia militar o historia naval (evocación de las batallas navales y, en el mejor de los casos, historia de la marina de guerra), la historia de los descubrimientos geográficos (asociada por lo general a la historia de la cartografía y de la ciencia náutica) y, más recientemente, la historia del comercio realizado por vía marítima. En este último campo, los años treinta proporcionaron ya algunos títulos convertidos en clásicos, como los de Albert Girard sobre el comercio sevillano y gaditano bajo

los Austrias, Clarence Henry Haring sobre el comercio y la navegación entre España y sus Indias también en tiempos de los Austrias (publicado en castellano en 1939, aunque su edición inglesa data de 1918), Roland Dennis Hussey sobre la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, Earl Jefferson Hamilton sobre las remesas de metales preciosos a España durante el siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII y William Lytle Schurz sobre el Galeón de Manila<sup>1</sup>.

Ahora bien, a causa de esta restricción de sus objetos de estudio (los cuales siguen teniendo plena carta de naturaleza, pese a la expansión experimentada por las nuevas temáticas), algunos historiadores empezaron, sobre todo a partir del fin de la primera guerra mundial, a poner las bases para una historia marítima de más amplios horizontes, superando el tratamiento puramente positivista y el carácter limitado de su campo de investigación. Así, en la década de los cincuenta se produciría un proceso de conceptualización e institucionalización de la disciplina en la historiografía europea, en el seno de la escuela de los Anales y con la bendición de Lucien Febvre. Es el momento de la celebración en París, en 1956, del I Coloquio Internacional de Historia Marítima, que proclamaba, bajo la dirección de Michel Mollat du Jourdin y la autoridad de uno de los dos fundadores de la escuela, la posibilidad de dotar a la especialidad de un estatuto científico, de sacarla de la marginalidad académica en que se hallaba sumida, de inducirla a la práctica de la interdisciplinariedad y de orientarla hacia la investigación de las cuestiones económicas. La historia marítima nacía ya con la voluntad de superar el marco de la historia militar y de la historia de los descubrimientos para adquirir la fisonomía de una historia de la economía marítima, que aparece ya como concepto plenamente aceptado. En la misma línea seguirán los dos siguientes coloquios celebrados igualmente en París durante los dos años inmediatos<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Albert Girard, *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg* (París, 1932); Clarence Henry Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos* (París, 1939) (ed. inglesa, 1918); Roland Dennis Hussey, *The Caracas Company (1728-1784)*, (Cambridge, Mass., 1934); Earl Jefferson Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650* (Cambridge, Mass., 1934); y William Lytle Schurz, *The Manila Galleon* (Nueva York, 1939).

<sup>2</sup> Los títulos generales de estos tres primeros coloquios son suficientemente expresivos: *Le navire et l'économie maritime du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècles* (1956), *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIII<sup>e</sup> siècle, principalement en Méditerranée* (1957) y *Le navire et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen-Age au XVIII<sup>e</sup> siècle* (1958). Los barcos asumían el protagonismo, sumando la especificación del mundo mediterráneo y del mundo de la Europa septentrional, respectivamente, al carácter general del primero de los coloquios.

El cuarto coloquio, celebrado asimismo en París, en 1959, marcó un nuevo hito en el proceso de consolidación de la historia marítima. Por un lado, la institucionalización avanza con la creación de la Comisión Internacional de Historia Marítima, en el cuadro del Comité Internacional de Ciencias Históricas. Por otro lado, este mismo hecho anuncia una orientación más abierta de la disciplina, que abandona por demasiado estrecho el marco estricto de la Comisión de Historia Económica, donde en razón de sus planteamientos iniciales se había ubicado desde un principio. Esta apertura se manifiesta también en la incorporación de historiadores de diversos países, como el británico Michael Postan, el estadounidense Frederic Lane, los italianos Ruggiero Romano y Alberto Tenenti o el alemán Hermann Kellenbenz, además de los primeros españoles, Álvaro Castillo (que era discípulo de Fernand Braudel) y Emili Giralt (que era discípulo de Jaume Vicens Vives). Sin embargo, la predilección por la historia económica y por la historia de los tiempos modernos sigue presente en la convocatoria del coloquio, así como también en las publicaciones que empiezan a aparecer en estos años y en década siguiente en una colección de significativo título, *Ports, Routes et Trafics* (y también en cierta forma, en la colección *Affaires et gens d'affaires*), todas ellas producidas en la École Pratique des Hautes Études, bajo la tutela directa de la escuela de los *Annales*<sup>3</sup>.

El noveno coloquio tuvo una relevancia especial para España. Celebrado en Sevilla en 1967, contó con la presencia de algunos de los nombres más significativos de la nueva especialidad (Michel Mollat, Pierre Chaunu, Hermann Kellenbenz, el belga Charles Verlinden, el italiano Federigo Melis o el portugués Avelino Teixeira da Mota, entre otros), pero además incluyó a algunos historiadores españoles, como Francisco Morales Padrón, Florentino Pérez-Embid, Valentín Vázquez de Prada y María Lourdes Díaz-Trechuelo, entre otros. Como resultado, se constituyó la Comisión Española de Historia Marítima y se publicaron tanto el volumen con los estudios y comunicaciones al coloquio (por

<sup>3</sup> Entre los títulos de la primera serie figuraron obras como las de Huguette y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1500-1650)* (París, 1955-1960); Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle* (París, 1964); o Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle (1719-1833)* (París, 1964). Y entre los de la segunda, la obra de Henri Lapeyre, *Une famille de marchands: les Ruiz* (París, 1955), que dedica varios excelentes capítulos a la navegación atlántica y al comercio marítimo. En este mismo sentido, Pierre Vilar, un autor esencial del mismo periodo, que combina su procedencia de *Annales* con su formación marxista, no sólo dedica también numerosas páginas al comercio marítimo de Cataluña, sino que escribe un capítulo pionero y ejemplar sobre el negocio de la construcción de barcos y su utilización para la navegación mercantil, bajo el título de «La barca», en su obra magna *La Catalogne dans l'Espagne moderne* (París, 1962).

parte de la Universidad de Sevilla y de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos) como el primer ensayo bibliográfico sobre la historia marítima en España<sup>4</sup>.

A lo largo de los años siguientes, los coloquios de historia marítima perdieron buena parte de su impulso, pese a los esfuerzos por mantener encendida la llama sagrada, mediante la inserción de los encuentros especializados en el seno de los multitudinarios congresos de Ciencias Históricas. Del mismo modo, los esfuerzos de Charles Verlinden consiguieron reincorporar a algunos historiadores españoles a algunas de estas reuniones, en particular al Congreso Internacional de Historia Marítima de Stuttgart dedicado a los aspectos marítimos de las migraciones (1985) y al Congreso Internacional «Industrial Revolutions and the Sea», celebrado en Bruselas (1989). Este proceso culminó con la organización del Congreso de Historia Marítima de Madrid dedicado al transporte de productos alimenticios y con la resurrección de la Comisión Española de Historia Marítima dentro del Congreso de Ciencias Históricas (1990), una iniciativa que por desgracia no tendría continuidad. Sólo recientemente, la autonomía institucional de una específica historia marítima ha encontrado un nuevo cauce con la creación de la Cátedra de Historia Naval, una institución fruto de la colaboración del Ministerio de Defensa y de la Universidad de Murcia, que dio sus primeros pasos en 2011<sup>5</sup>.

Ahora bien, mientras se asistía a este errático proceso de institucionalización, la historia marítima como especialidad de la historia general adquiriría una presencia cada vez mayor en las universidades y en los centros de investigación, al tiempo que, sobre todo, ampliaba de un modo espectacular sus objetos de estudio. Así, en primer lugar, la historia de la economía marítima ha dejado de ser sobre todo una historia de los intercambios para integrar todas las temáticas concernientes a las actividades económicas en relación con el mar. Y, en segundo lu-

<sup>4</sup> *Las rutas del Atlántico. Trabajos del Noveno Coloquio Internacional de Historia Marítima (Sevilla, 24-30 septiembre 1967)* (Sevilla, 1969), y Francisco Morales Padrón y Florentino Pérez-Embid, *Bibliografía Española de Historia Marítima, 1932-1962* (Sevilla, 1970). En general, para los comienzos de una específica historia marítima en España, cf. Carlos Martínez Shaw, «La historia de la economía marítima en España», en José Manuel de Bernardo Ares (ed.), *El hispanismo anglonorteamericano. Aportaciones, problemas y perspectivas sobre Historia, Arte y Literatura españolas (siglos XVI-XVIII)* (Córdoba, 2001), 381-392.

<sup>5</sup> En cualquier caso, la participación española fue parca en todos los encuentros mencionados: Enriqueta Vila Vilar y Carlos Martínez Shaw en 1985; Carlos Martínez Shaw, Ricardo Cerezo Martínez y Hugo O'Donnell Duque de Estrada en 1989; y Hugo O'Donnell Duque de Estrada y Manuel Gracia Rivas en 1990. Un amplio recorrido por la historia marítima en España se encuentra en Marina Alfonso Mola, «La historia marítima del Antiguo Régimen en España», en María Luz González (ed.), *Actas del II Coloquio Internacional «La Historiografía Europea»* (Mar del Plata, 1999): 35-72.



gar, la historia marítima ha recorrido el camino que lleva de la historia económica a la historia de las mentalidades, pasando por la historia urbana, la historia social, la historia institucional y la historia cultural, e incorporando además algunos frentes que no admiten una clasificación clara en las especialidades tradicionales, como la geohistoria, la historia del clima o la historia de las catástrofes naturales, siempre en relación con el mar. Incluso, a veces, la historia ha querido abarcar todo un mar o todo un océano<sup>6</sup>.

### *La historia marítima como historia económica*

La historia marítima como historia económica, según analizaremos más adelante con detalle, sigue ocupándose, ciertamente, del comercio marítimo (con sus instrumentos mercantiles, jurídicos y financieros) y sus vertientes asociadas (corso, contrabando, pecios), pero también de la construcción naval (con sus astilleros y sus suministros), de la pesca (incluyendo peces, mamíferos, perlas, coral, nácar, carey o esponjas) y de la explotación de otros recursos (sal, ámbar, algas o fuerza motriz, como en los molinos de marea)<sup>7</sup>.

La pesca, un subsector integrado en los aprovechamientos primarios, admite dos variantes bien diferenciadas. La pesca de subsistencia se distingue por su localización cerca de la costa, la venta del pescado preferentemente fresco, la comercialización de las capturas en el mercado local, la organización tradicional de la empresa controlada en la mayoría de los casos por el propio pescador y la inserción del trabajo en el marco corporativo con retribución normalmente proporcional al

<sup>6</sup> Pionero fue el estudio sobre la geohistoria incluido en su obra magna por Fernand Braudel: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (París, 1949). Entre los modernos estudios de historia del clima, hay que citar a Emmanuel Le Roy Ladurie, *Histoire du climat depuis l'an mil* (París, 1983), y el reciente libro de Geoffrey Parker, *Global Crisis: War, Climate Change and Catastrophe in the Seventeenth Century*, (New Haven/Londres, 2013). Para España, hay que destacar la también reciente introducción a estas cuestiones de Armando Alberola Romá, *Los cambios climáticos. La Pequeña Edad del Hielo en España* (Madrid, 2014), que también concede toda su importancia a las catástrofes naturales. Finalmente, son varias las historias que toman como objeto todo un mar o todo un océano, según puede observarse en los ejemplos de Jean Carpentier y François Lebrun (dirs.), *Histoire de la Méditerranée* (París, 1998); y en los de Kenneth McPherson, *The Indian Ocean. A History of People and the Sea* (Nueva Delhi, 1993), y Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours* (Malesherbes, 1997).

<sup>7</sup> Para una primera visión de conjunto, puede servir todavía el trabajo de Carlos Martínez Shaw, «La economía marítima europea en el umbral de la Revolución Industrial», en Christian Koninckx (ed.), *Proceedings of the International Colloquium 'Industrial Revolution and the Sea'* (Bruselas, 1991), 9-21.

resultado. La pesca de altura se realiza lejos de la costa, las capturas se venden en conserva (las básicas del salado, secado, ahumado y escabechado) y se distribuyen a larga distancia de acuerdo con complejos circuitos internacionales, y la organización sigue el modelo empresarial capitalista, separando la dirección del proceso de la ejecución del mismo por medio de pescadores retribuidos mediante salario en los casos más evolucionados<sup>8</sup>.

Un caso especial de la pesca de altura es el de la pesca de los mamíferos. La pesca de la ballena es un ramo muy cultivado a todo lo largo de los tiempos modernos. Las compañías balleneras construyen sus propios barcos que capturan a los cetáceos para beneficiar el saín o aceite obtenido de la grasa del animal y utilizado para el alumbrado, sin desdeñar otros aprovechamientos menores como las flexibles barbas o el hueso, que admite un uso decorativo. Otras compañías se crean para la captura de los elefantes, leones o lobos marinos, como es el caso de la Real Compañía Marítima de Pesca, una sociedad privilegiada española dedicada a tal actividad en las aguas de Patagonia a fines del siglo XVIII<sup>9</sup>.

Un tipo singular de pesca del mundo mediterráneo es el de la pesca del atún con el arte de la almadraba, que se distingue por la organiza-

<sup>8</sup> La visión más completa de la pesca europea en los tiempos modernos sigue siendo, pese a sus muchos años, la de A. R. Mitchell, «The European Fisheries in Early Modern History», *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. V (Cambridge, 1977), 133-184, quien afirma que «anyone tempted to construct a counterfactual model of the early modern economy without fishing would find the whole maritime economy of Western Europe and North America altered out of all recognition». Hay algunas visiones de conjunto de todas las actividades pesqueras para ámbitos determinados, como las recogidas en Patrick Villiers y Christian Pfister (dirs.), *La pêche en Manche et mer du Nord, 18<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècles* (Boulogne-sur-mer, 1998), o en Giuseppe Doneddu y Alessandro Fiori (coords.), *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo* (Sassari, 2003).

<sup>9</sup> La pesca de la ballena dispone de una amplia literatura. Un libro ejemplar es el dedicado al puerto de Hull en el Setecientos por Gordon Jackson, *Hull in the eighteenth century: a study in economic and social history* (Oxford, 1972). Para España, son fundamentales los trabajos para el País Vasco de Selma Huxley, «Los vascos y las pesquerías trasatlánticas, 1517-1713», en Selma Huxley (coord.), *Itsasoa. La Naturaleza, el Hombre y la Historia. Los vascos en el marco atlántico norte. Siglos XVI y XVII* (Bilbao, 1992), 26-209, y Margarita Serna Vallejo, *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808): régimen jurídico* (Madrid, 2010); y, sobre todo, para Galicia, los de Andrés Canoura Quintana, *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII* (La Coruña, 2002), y *A pesca na Galicia do século XVII* (Santiago, 2008) (versión castellana, *La pesca en la Galicia del siglo XVII*, La Coruña, 2009). Para la pesca en Patagonia, cf. Hernán Asdrúbal Silva, *La economía pesquera en el Virreinato del Río de la Plata* (Buenos Aires, 1978); y Carlos Martínez Shaw, «Economía e Imperio. Los establecimientos de la Real Compañía Marítima en América», *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 54, vol. 1 (2008): 593-630.

ción feudal de la explotación (incluso cuando requiere el concurso del capital mercantil), el carácter estacional de las campañas y el número reducido de participantes en las faenas, aunque en algunos casos genera núcleos de población completamente especializados en el ramo, como en el caso de la localidad española de Conil o de la localidad sarda de Porto Torres<sup>10</sup>.

Otra especialidad mediterránea es la pesca del coral, una actividad generalmente separada del tratamiento industrial del producto obtenido, aunque a veces se produjesen algunos intentos de integración vertical del proceso, como ocurrió en España, sin mucho éxito por otra parte, con la Real Compañía de la Pesca del Coral, constituida en el siglo XVIII. En general, fue una actividad meramente complementaria de algunos pueblos pesqueros, mientras que la industria derivada sólo tuvo envergadura para convertirse en un capítulo de la artesanía urbana. Y menos relevancia aún poseyó siempre el ramo de la pesca de esponjas<sup>11</sup>.

Finalmente, hay otro tipo de pesca de gran valor económico y muy diversificada geográficamente. El rescate de perlas fue una actividad muy valorada por los exploradores europeos en la época de los descubrimientos. En América, se descubrieron y se explotaron por un tiempo dos grandes yacimientos perlíferos, el de la isla Margarita (que daría lugar a la factoría de Nueva Cádiz de Cubagua) y el del archipiélago de las Perlas situado frente al golfo de San Miguel, el lugar donde Vasco Núñez de Balboa se adentró en la Mar del Sur. Por su parte, los portugueses, en su expansión por tierras asiáticas encontraron en el Golfo Pérsico el yacimiento de las islas Bahrein, que consiguieron explotar a lo largo de un siglo hasta la arremetida del shah Abbas el

<sup>10</sup> Los mejores estudios sobre las almadrabas mediterráneas son los de Giuseppe Doneddu, «Le tonnare in Sardegna (1500-1800)», *Società e Storia*, n.º 21 (1983): 535-563; y *La pesca nelle acque del Tirreno (secoli XVII-XVIII)*, Sassari, 2002. Una imagen de las almadrabas españolas, en Carlos Martínez Shaw, «Las almadrabas españolas a fines del Antiguo Régimen», *Estudis*, n.º 35 (2009): 259-286.

<sup>11</sup> Una panorámica sobre las actividades en torno al coral (pesca e industria), en Marco Marini y Maria Laura Ferru, *Il corallo. Storia della pesca e della lavorazione in Sardegna e nel Mediterraneo* (Cagliari, 1989). Para el caso español, los estudios más completos se deben a Eloy Martín Corrales, «Los coraleros catalanes en el litoral argelino en el siglo XVIII», en Carlos Martínez Shaw (ed.), *El Derecho y el Mar en la España Moderna* (Granada, 1995), 427-456. Para el caso de Cerdeña, hemos de volver a referirnos a Giuseppe Doneddu, «La pesca del corallo tra alti profitti e progetti inattuali (sec. XVIII)», en Antonello Mattone y Piero Sanna (eds.), *Alghero, la Catalogna e il Mediterraneo* (Sassari, 1994), 515-526; así como mencionar el trabajo de Giovanni Murgia, «L'attività della pesca del corallo nella Sardegna durante la guerra dei Trent'anni», en Giuseppe Doneddu y Maurizio Gangemi, *La pesca nel Mediterraneo Occidentale (secc. XVI-XVIII)* (Bari, 2000), 221-229.

Grande. Y aún dejamos atrás otras riquezas del mar, que también son objeto de investigación, como el caso del nácar o madreperla (cuya explotación tiene muchos puntos de contacto con la del coral o las perlas) y el del carey, otro producto suntuario, que implica la pesca de las tortugas para el uso industrial de sus caparazones<sup>12</sup>.

Abandonando el sector primario de la pesca, la industria naval es asimismo una actividad económica extremadamente versátil que admite diversas modalidades y presenta múltiples facetas. En primer lugar, la construcción de buques es un ramo que moviliza grandes capitales (que provienen bien de las haciendas estatales, bien de grandes compañías dedicadas al ramo o bien de modestas asociaciones de pequeños accionistas), que puede llegar a necesitar la concentración de numerosa mano de obra (especializada y generalmente agremiada), que puede originar la construcción de amplios complejos que integren todas las operaciones (como son los astilleros y arsenales) o bien la creación de manufacturas dispersas para la provisión de los productos esenciales para el armamento (como son fábricas de jarcias, fábricas de lona para las velas, fábricas de anclas o fábricas de cañones de bronce o de hierro y de balería para artillar adecuadamente las naves, tanto de guerra como mercantes, pues éstas también deben atender a su autodefensa) y que genera siempre un significativo impacto económico sobre su entorno, susceptible de sufrir una profunda mutación en la orientación de sus actividades productivas<sup>13</sup>.

Dentro de este complejo económico, la especialización más extrema corresponde a la construcción de barcos de guerra, una industria rígidamente controlada por la autoridad política. Dejada en manos de astilleros particulares al principio, las crecientes necesidades bélicas de los tiempos modernos exigieron la centralización de la actividad en una serie limitada de arsenales, localizados en puntos estratégicos, que muchas veces correspondieron a los distintos sectores del litoral de cada uno de los estados e incluso a los distintos ámbitos de los dominios coloniales. Un debate frecuente sobre la construcción naval con fines bélicos fue el sistema de financiación y organización de la producción que, siempre bajo la orientación del gobierno, pudo encomendarse a una serie de contratistas (el sistema de asientos de la Corona

<sup>12</sup> Sobre las perlas americanas, Enrique Otte, *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua* (Caracas, 1977); y Carmen Mena García, *La sociedad de Panamá en el siglo XVI* (Sevilla, 1984), especialmente 136-147. Sobre las perlas del Golfo Pérsico, Dejanira Couto y Rui M. Loureiro (eds.), *Revisiting Hormuz. Portuguese Interactions in the Persian Gulf Region in the Early Modern Period* (Wiesbaden, 2008).

<sup>13</sup> Sobre la industria naval hay muchos buenos estudios parciales, pero quizás el de más amplio alcance sea el clásico y modélico de Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Londres, 1962).

de España por ejemplo) o pudo decantarse por la administración directa gestionada por una serie de funcionarios públicos, unas veces de origen civil y otras de origen militar. Una cuestión recurrente en el ámbito de la marina de guerra fue la frecuencia de las situaciones de emergencia bélica que exigieron bien la aceleración de las actividades constructivas o bien una solución extrema: el embargo de los barcos mercantes y su inmediata conversión en buques aptos para el combate naval, un expediente que contó en muchas ocasiones con la resistencia de los armadores afectados, aunque en otras pudo constituir un mal menor dada la incertidumbre del comercio a causa del conflicto militar en los mares, como puede demostrar la situación mixta de los barcos armados según significativa expresión «en corso y mercancía»<sup>14</sup>.

Por su parte, la marina civil (sobre todo, mercante, ya que la flota pesquera se mantuvo muy por debajo en cuanto a sus dimensiones) se desarrolló bajo unas coordenadas muy diferentes, por iniciativa del capital privado y ubicado el proceso de fabricación de unidades en una serie de talleres de pequeñas o medianas proporciones, controlados por maestros gremiales y muy repartidos geográficamente. En la mayor parte de las ocasiones constituyó una actividad complementaria del comercio marítimo y su impulso provino del capital mercantil interesado en disponer a su conveniencia de los medios de transporte que precisaba para garantizar su tráfico (obviando la necesidad de buscar desesperadamente la nave adecuada en el momento justo: «the right ship at the right time», según la expresión inglesa) y para evitar la dependencia respecto de los precios de los fletes que pudieran exigir los armadores autónomos<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> La bibliografía sobre la marina de guerra es muy extensa y cada día adquiere mayores proporciones. Para una visión de conjunto referida a los tiempos modernos, cf. los trabajos que componen el volumen de Martine Acerra, José Merino y Jean Meyer (eds.), *Les Marines de Guerre Européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles* (París, 1985); así como el más reciente estudio de André Zysberg, *L'essor des marines de guerre européennes, vers 1680-vers 1790* (París, 1996). Sobre la guerra y su relación con la economía marítima, se puede consultar el volumen colectivo de Silvia Marzagalli y Bruno Marnot (dirs.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle* (Burdeos, 2006). Para el caso español, nos limitaremos a citar los recientes y ambiciosos trabajos de Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México. D. F. / Madrid, 2011), y de Allan J. Kuethe y Kenneth J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796* (Cambridge, 2014), más el volumen colectivo (de engañoso título pero excelente contenido) de María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII* (Madrid, 2014).

<sup>15</sup> Además del estudio clásico ya citado, son muy numerosos los trabajos que pueden citarse sobre la construcción naval, entre los cuales podemos entresacar los de Jean

En ambos casos, la construcción naval ha producido una copiosa producción sobre el funcionamiento de los astilleros y los arsenales. Ahora bien, el armamento naval al principio hubo de contentarse muchas veces con meras instalaciones de fortuna (galpones, tejabanos o gradas), que se utilizaban en ocasiones para la construcción de un solo barco y eran abandonadas a renglón seguido. Sólo el paso del tiempo permitió la generalización de la construcción naval en establecimientos cerrados dedicados de modo permanente y sistemático a la producción de navíos, del mismo modo que fue un proceso lento el de la introducción, para mejorar los rendimientos, de perfeccionamientos técnicos, como las torres de arboladuras, las sierras mecánicas, las gradas múltiples o los diques secos. Del mismo modo, la construcción de barcos no fue casi nunca la única actividad de los astilleros y los arsenales, que atendieron también a las labores de reparación, es decir a la práctica de carenas y recorridas en unas naves que no dejaban de sufrir los efectos derivados de su incesante trajín por mares y puertos<sup>16</sup>.

Los efectos multiplicadores del armamento naval se debieron sobre todo a la gran cantidad de materias primas exigidas por el proceso de construcción de los barcos. En primer lugar la madera (resinosa para la arboladura y seca para el casco), que dio lugar a la adopción de una verdadera política de explotación de este recurso básico hasta el punto de llegar a poner en peligro la masa forestal de provincias enteras. A renglón seguido, el lino y cáñamo, imprescindibles para la producción de jarcias y de velas, que promovieron una actuación gubernamental para el fomento de su cultivo a fin de evitar la extrema dependencia respecto de los países septentrionales que servían como proveedores habituales, así como a toda una legislación al respecto y a la creación de manufacturas para el tratamiento del producto, fuera y dentro del

Meyer, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle* (París, 1969), y Christian Pfister-Langanay, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)* (Dunkerque, 1985).

<sup>16</sup> Hay una abundante bibliografía sobre arsenales y astilleros. Para España, hay trabajos para todas las grandes instalaciones de los tiempos modernos. Así, Antonio Mejide Pardo, *Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII* (Lisboa, 1961); José Patricio Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII* (Madrid, 1981); María Teresa Crespo Muñoz, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII* (Madrid, 1992); Juan M. Castanedo Galán, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, (Madrid, 1993); Lourdes Odriozola Oyarbide, *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII* (San Sebastián, 1997); y José Quintero González, *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)* (Madrid, 2004). Para el mundo colonial, una visión de conjunto se encuentra en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «Los astilleros de la América colonial», en *Historia General de América Latina*, vol. III, tomo I, a cargo de Alfredo Castillero Calvo y Allan Kuethe (París, 2000), 279-303. Para el astillero de La Habana, el más importante del siglo XVIII, José Manuel Serrano Álvarez, *El astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750* (Madrid, 2008).

recinto de arsenales y astilleros. El bronce y el hierro fueron los metales básicos para la artillería, mientras el plomo y, sobre todo, el cobre se utilizaron para la aplicación de forros como protección de los cascos de los buques, antes sólo recubiertos de otras materias que permitiesen también, aunque con menor eficacia, su estanqueidad, como los alquitranes, los betunes, las resinas y las estopas<sup>17</sup>.

Dentro de la economía marítima, el comercio siempre ha constituido un sector fundamental, el primero que fue objeto de atención por parte de los historiadores. Ahora bien, además del estudio de las rutas marítimas (desde las modestas de cabotaje hasta las grandes derroteros intercontinentales, como la Carreira portuguesa, la Carrera de Indias, el Galeón de Manila o las complejas vías del comercio triangular), de los sistemas portuarios dentro de los complejos imperiales o de la red de etapas, factorías o *comptoirs* de las grandes compañías de las Indias occidentales y orientales, así como los productos de intercambio (que se multiplican y se expanden por las «cuatro partes del mundo» en la era de la primera globalización), el sector comercial también desarrolla una serie de instrumentos que surgen y se consolidan al compás de sus necesidades. Estos instrumentos pueden ser estrictamente mercantiles (como la constitución de compañías familiares o anónimas, el establecimiento de factores o corresponsales, el nombramiento de patronos o capitanes, los contratos de tripulación, los contratos de fletes), jurídicos (usos y costumbres orales o escritos, que pueden recopilarse en un corpus legal, y que abarcan los permisos para navegar, las habilitaciones de buques, las declaraciones de aduana, las pólizas de carga o las patentes de sanidad) y financieros (los préstamos a la gruesa o cambios marítimos y los seguros marítimos sobre personas, sobre barcos o sobre mercancías)<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Los suministros siguen siendo objeto de numerosos estudios, entre los que podría destacarse, por su valor precursor y por su tratamiento de dos de los productos básicos (el alquitrán y la madera), el de Sven-Erik Aström, *From Tar to Timber, Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade, 1660-1860* (Helsinki, 1988). Para las jarcias, no puede olvidarse el libro de Manuel Díaz Ordóñez, *Amarrados al Negocio. Reformismo borbónico y suministro de Jarcia para la Armada Real (1675-1751)* (Madrid, 2009). Para la introducción de los forros de cobre en la flota colonial española, debe citarse el trabajo de Marina Alfonso Mola, «Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del Libre Comercio», en José Luis Peset (coord.), *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica* (Madrid, 1989), t. II, 73-102. Finalmente, la relevante cuestión del efecto devastador de la provisión de maderas para la construcción naval se trata en el libro de Luis Urteaga, *La tierra esquilhada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII* (Madrid, 1987), que dedica una parte a los bosques y otra al conservacionismo pesquero.

<sup>18</sup> Sobre las rutas y los cargamentos del comercio marítimo, así como sobre los instrumentos mercantiles (muchos de ellos comunes a todo tipo de comercio y no

Los instrumentos financieros típicamente marítimos han suscitado frecuentemente la atención de los historiadores. El modo más frecuente de financiar una empresa marítima en el Antiguo Régimen era el préstamo a la gruesa o riesgo de mar o cambio marítimo, una práctica común y constante de las ciudades portuarias europeas desde la antigüedad clásica hasta principios del siglo XX, en que fue desplazada definitivamente por otros sistemas crediticios más evolucionados, singularmente por las firmas bancarias especializadas. Consistía esencialmente en un préstamo a interés (sobre el buque o las mercancías), que requería en caso de éxito de la expedición el pago del principal (capital prestado) más el premio (el interés), mientras no obligaba a su devolución en caso de siniestro (real y no fraudulento) que afectase a la nave o a los géneros (lo que doblaba la operación de crédito con otra de seguro), aunque esta cláusula, por el peligro que entrañaba para el prestamista, permitía la exigencia de altas tasas de remuneración del capital. Sistema implantado en el comercio de cabotaje, pudo constituirse incluso en el medio ordinario para la financiación de algunas de las más importantes empresas comerciales por vía marítima de los tiempos modernos, como la Carrera de Indias<sup>19</sup>.

El seguro no es, estrictamente hablando, un instrumento financiero, aunque sí está asociado estrechamente (y así lo tratan los repertorios

privativos del marítimo) la bibliografía es tan extensa que tenemos que renunciar a entresacar alguna obra concreta. Para los instrumentos jurídicos en general, se sigue citando la obra clásica de Riniero Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano del Mediterraneo* (Milán, 1946) (primera ed., 1918); pero, para el caso de España, deben tenerse especialmente en cuenta otras publicaciones, como las de Arcadi García Sanz, «Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo», *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. XXXIX (1969): 212-316; Enrique Gacto Fernández, *Historia de la jurisdicción mercantil en España* (Sevilla, 1971); José Martínez Gijón, *La compañía mercantil de Castilla hasta las ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina* (Sevilla, 1979); Carlos Petit, *La compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737-1829* (Sevilla, 1980), y Margarita Serna Vallejo, «La autonomía jurídica en los mares: derecho propio, jurisdicciones privilegiadas y autogobierno», en *Ius fugit*, n.º 16 (2009-2010): 469-492.

<sup>19</sup> El riesgo de mar ha sido estudiado frecuentemente en relación con la Carrera de Indias, como puede apreciarse en el trabajo clásico de Charles Carrière, «Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure (Notes sur la place de Cadix dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle)», *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, t. XVII (1970): 221-252. Así constituye también el centro de la argumentación de la obra de Antonio-Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824), Dinero y crédito en el comercio colonial español con América* (Sevilla, 1992), que puede ponerse en relación con los trabajos de María Guadalupe Carrasco González, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)* (Cádiz, 1996), y de Oscar Cruz Barney, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX* (México D. F., 1998).



legales y muchos de los especialistas) al riesgo de mar, que constituye, como hemos visto, una fórmula mixta en que si bien predomina el crédito contiene asimismo un factor de garantía en caso de siniestro. Los textos legales tienden a considerar el seguro también como un instrumento híbrido, donde predomina el elemento de garantía contra los riesgos de la empresa marítima frente al crédito, ya que el comerciante o el naviero paga el interés por anticipado y sólo recibe de manos del asegurador el importe estipulado como una compensación después del accidente, lo que conlleva un tipo de interés siempre mucho más moderado que el de los préstamos a la gruesa. Con el paso del tiempo, los aseguradores individuales dejan paso a sociedades eventuales de aseguradores (constituidas para una sola empresa) y, finalmente, a las compañías de seguros, que aparecen por lo general en los siglos XVII y XVIII y que ya atienden a toda una gama de supuestos, protegiendo contra la pérdida de los cargamentos, los buques, los efectos e incluso la vida y la libertad de los pasajeros<sup>20</sup>.

Junto al comercio legal, hay que dar cuenta también del llamado comercio alternativo (el contrabando y el corso) o algunas otras actividades estrechamente vinculadas al tráfico marítimo, como el rescate de pecios. El contrabando duplica en muchas ocasiones el comercio oficial, como demuestran numerosos ejemplos, aunque su cuantificación sea siempre difícil en razón del ocultamiento del fraude. En ocasiones, el tráfico ilegal se convierte en una práctica habitual que las autoridades no pueden combatir, por lo que a veces se resignan a tolerarla, tratando de obtener una mera compensación económica, como ocurre con el llamado indulto de la Carrera de Indias pagado por los cargadores a cambio de su impunidad o como el llamado «derecho de contrabando» implantado en la isla de Mallorca, cuyo expresivo nombre rehúye incluso un plausible eufemismo<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Los trabajos sobre seguros son muy numerosos, pero podemos señalar como paradigmáticos la obra ya clásicas de Louis Augustin Boiteux, *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime* (París, 1968). Para España, los trabajos recientes más completos son los de Arcadi García Sanz, «El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos* (Burgos, 1995): 443-498; Isabel Lobato Franco, *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial* (Sevilla, 1995); y Jerònia Pons i Pons, *Companyies i mercat asegurador a Mallorca (1650-1715)* (Palma de Mallorca, 1996).

<sup>21</sup> Para una visión integrada del comercio alternativo, cf. el volumen colectivo de Gonçal López Nadal (coord.), *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban* (ss. XV-XVIII) (Palma de Mallorca, 1990). Por su parte, la evaluación del contrabando en comparación con el comercio oficial ha generado sonadas controversias, como la que suscitó el trabajo de Michel Morineau, *Incrovables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)* (París, 1985), sobre el monto de las remesas de plata americana a Europa entre los siglos XVI y XVIII. La

Del mismo modo, incluido también bajo la rúbrica del comercio alternativo, la práctica del corsarismo no sólo significa una práctica bélica, sino que posee también una vertiente económica nada desdeñable, como puede dar testimonio la actuación de los marinos ingleses y holandeses que operaron durante tres siglos en el área de la América hispana, del mismo modo que el ejercicio del corso fue la práctica privilegiada de las plazas del norte de África, que prácticamente se convirtieron en verdaderas repúblicas corsarias desde la primera mitad del siglo XVI, hasta que las naciones europeas les obligaron a replegarse hacia el comercio pacífico a lo largo del siglo XVIII<sup>22</sup>.

Finalmente, el rescate de pecios constituyó una melancólica actividad en la que estuvieron implicadas una serie de compañías especializadas en extraer del fondo del mar los tesoros de los barcos naufragados. En la Carrera de Indias, el caso que conocemos mejor, una vez intentado infructuosamente un rescate inmediato, podía concertarse un acuerdo con un «asentista de buceos» (o con una sociedad de asentistas), que se comprometía a recuperar todo lo que restara de valor en el buque, adelantando los costos de la operación (que eran elevados, pues suponían el armamento de una flotilla especializada, más algunos otros barcos para garantizarse alguna protección, la compra del material adecuado, incluyendo algunos caros ingenios de inmersión, así como el pago de un personal adiestrado para tales labores) y una

descripción de un ejemplo de red de contrabando prácticamente institucionalizada entre Inglaterra y la costa frontera de Francia, se halla en Christian Pfister-Langanay, *Ports*, 323-360: la práctica de tal comercio se identificaba en francés bajo el manifiesto anglicismo de *smogglage*. Finalmente, Andreu Bibiloni Amengual, «El derecho de contrabando en las relaciones comerciales mallorquinas», en Carlos Martínez Shaw (ed.), *El Derecho*, 31-38.

<sup>22</sup> Sobre las dos áreas específicas del corso, cf. Michel Fontenay y Alberto Tenenti, «Course et piraterie méditerranéennes de la fin du moyen âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle» y W. E. Minchinton «Piracy and Privateering in the Atlantic, 1713-1776», en *Course et Piraterie* (París, 1975), 87-134 y 199-330. Para el corso berberisco, la bibliografía es muy abundante: T. Bachrouch, *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVII<sup>e</sup> siècle* (Túnez, 1977); Ciro Manca, *Il modello di sviluppo economico delle città marittime barbaresche dopo Lepanto* (Nápoles, 1982); Moulay Belhassimi, *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)* (Argel, 1983); y los numerosos artículos del citado Michel Fontenay, «Los fenómenos corsarios en la “periferización” del Mediterráneo en el siglo XVII», *Áreas* (Murcia, 1986): 116-121. Para el corso español en ambas áreas, las contribuciones más completas son las de Gonçal López Nadal, *El corsarisme mallorquí en la Mediterrània occidental (1652-1698): un comerç forçat* (Palma de Mallorca, 1986); y Enrique Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)* (Madrid, 1992). En realidad, muchas veces, el paso del corsarismo al comercio (o viceversa) era una operación relativamente simple, como puede verse, por ejemplo, en Carmel Vasallo, *Corsairing to Commerce. Maltese Merchants in XVIII Century Spain*, (Valetta, Malta, 1997).

fianza a las autoridades como prueba de buena fe, a cambio del reconocimiento de sus derechos a la tercera parte (por lo general) del valor de los frutos y ropas, casco y jarcia, cañones y pertrechos y, sobre todo, de los caudales rescatados. En realidad, el estudio de los casos conocidos presenta un cuadro con menos éxitos que fracasos (que trataban de enjugarse mediante alguna concesión comercial demandada a las autoridades), lo que no hizo desaparecer las propuestas por parte de sucesivos interesados<sup>23</sup>.

Finalmente, las restantes actividades marítimas ni han tenido tanta difusión geográfica ni han representado un peso económico tan relevante ni han suscitado, por consiguiente, un interés tan generalizado por parte de los estudiosos. Sin embargo, algunas de ellas han tenido un valor estratégico de singular importancia, como es el caso de las salinas, donde se producía un artículo de primera necesidad y, además, complementario de la pesca, dando lugar a un activo comercio, a veces de larga distancia. En cualquier caso, casi todos los ramos cuentan con trabajos de interés que pueden servir de referencia para posteriores investigaciones<sup>24</sup>.

### *La historia marítima como historia urbana*

Por otra parte, en razón de las particulares funciones de las ciudades que viven del mar, la historia marítima se ha insertado también en la reciente historia urbana. La ciudad marítima, en efecto, se reconoce básicamente por la capacidad de la actividad portuaria para erigirse en el principio organizativo del complejo urbano en su totalidad. Dicho en otras palabras, la ciudad marítima alcanza su máxima expresión cuando la comunidad urbana puede ser concebida como «un organismo dinámico cuyo desarrollo viene influenciado y determinado en primer lugar por el sector portuario». Una situación que admite gradaciones, así como movimientos de flujo y reflujo, bien porque el sector portuario quede embebido en un complejo más amplio de funciones o bien porque pierda su papel como sector organizativo prima-

<sup>23</sup> Para la consideración económica de los naufragios, cf. Javier de Castro Fresnadillo, *La recuperación de pecios en la Carrera de las Indias* (Lleida, 1990); y Fernando Serrano Mangas, *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVII* (Madrid, 1991).

<sup>24</sup> Entre los trabajos dedicados a la sal, debemos citar los clásicos de Jean-Claude Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise* (Lille, 1978-1979), y *Le sel et le pouvoir. De l'An Mil à la Révolution Française* (París, 1985).

rio de la vida urbana en un determinado momento en una determinada colectividad<sup>25</sup>.

De esta forma, aceptando el fenómeno de las gradaciones y de las variaciones coyunturales, puede determinarse la existencia de una tipología de ciudades marítimas cuyo centro vital se sitúa en el ámbito del puerto. Por una parte, es posible separar así las ciudades centradas en torno a los astilleros (*dockyard towns*) de las ciudades estrictamente portuarias (*port cities*). Por otra parte, hay ciudades marítimas en que aparecen yuxtapuestos dos espacios urbanos diferenciados, la ciudad propiamente dicha (con sus equipamientos tradicionales: municipio, iglesias, hospitales, cuarteles, teatros, etc.) y el recinto portuario (con sus oficinas, sus talleres, sus almacenes, etc.). La regla más común, sin embargo, es la plena inserción del puerto en el corazón de la ciudad hasta convertirse en algunos casos en el verdadero centro de la vida económica<sup>26</sup>.

En las ciudades centradas en torno a un arsenal o un astillero, las zonas portuarias se encuentran claramente segregadas del resto del espacio urbano. Es el caso de ciudades como la conurbación Rochester-Chatham, que nunca consiguió consolidar una unidad superior entre sus dos comunidades independientes dedicada cada una a sus actividades propias (navales en un caso, comerciales en el otro) y conservando celosamente sus prerrogativas en un clima de incansable rivalidad. O el caso de la ciudad de Lorient, edificada de nueva planta desde finales del siglo XVII para convertirse en la sede de la francesa *Compagnie des Indes*. Aquí, el ámbito urbano se articuló como yuxtaposición de dos unidades, *la ville* y *l'enclos*, la ciudad propiamente dicha y la zona portuaria. La primera tenía los equipamientos urbanos tradicionales, aunque algunos edificios dejaban traslucir específicas funciones comerciales (Consulado, Lonja) y marítimas (Almirantazgo). Por su parte, el recinto, dividido en tres sectores (al-

<sup>25</sup> La cita textual es de Peter Rietbergen, «Porto e città o Città-Porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano», en Simonetta Cavaciocchi (ed.), *I porti come impresa economica* (Florencia, 1988), 615-624. Para una visión de conjunto de esta problemática, Carlos Martínez Shaw, «La ciudad y el mar. La ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen», *Manuscrits*, n.º 15 (1997): 257-278.

<sup>26</sup> Cf. el volumen colectivo de D. T. Gilchrist (ed.), *The Growth of the Seaport Cities, 1790-1825*, Charlottesville, 1967; y, asimismo, la obra de Josef W. Konvitz, *Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe* (Baltimore, 1978). También dedica un capítulo de su obra a las ciudades portuarias o dotadas de astillero, P. J. Corfield, *The impact of English towns, 1700-1800* (Oxford, 1982), 34-50. Finalmente, hay que destacar el reciente y valioso volumen colectivo de José Ignacio Fortea Pérez (ed.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX* (Santander, 2007).

macenes de madera y otros suministros navales, lonjas y almacenes de mercancías y, finalmente, servicios administrativos), incluía los talleres de construcción naval y de operaciones auxiliares (forjas, alquitraneras, etc.) junto a las oficinas de dirección, los puestos de vigilancia y los restantes equipamientos característicos (grúa de ruedas, torres de señales)<sup>27</sup>.

Sin embargo, la regla era la plena integración del puerto en el corazón de la ciudad hasta convertirse en algunos casos en el verdadero centro de la vida económica, del entramado institucional y hasta de la participación colectiva de la población. Así, la ciudad marítima ha de organizar de manera original sus infraestructuras materiales, administrativas, sanitarias, fiscales y defensivas. Por una parte, ha de cuidar del propio puerto: construcción de muelles de atraque, prevención de la pérdida de calado, mantenimiento de las instalaciones (a través de la Junta de Obras), servicio de lamanaje (a cargo de los cuerpos de prácticos o lemanes), conservación de los faros. Por otra, ha de dotarse de unos servicios administrativos (Capitanía del Puerto), sanitarios (Junta de Sanidad, lazareto), fiscales (aduanas) y defensivos (castillos, baluartes, torres de vigía). Por último, el puerto se singulariza también por la aparición en su entorno, más allá de los muelles, las oficinas y las fortificaciones, de un barrio marítimo, que incluye habitualmente los alfolíes de la sal, los almacenes para los géneros descargados o por embarcar, los despachos de los consignatarios de buques, las tiendas especializadas en suministros navales, la capilla o ermita marinera (llena con frecuencia de exvotos) y los espacios de acogida de los hombres de mar: las posadas, las tabernas y los burdeles<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Una visión general en la obra colectiva de Ennio Concina (ed.), *Arsenali e città nell'Occidente europeo* (Roma, 1987). Para Rochester-Chatham, James Presnail, *Chatham: the story of a dockyard town* (Chatham, 1952). Para Lorient, Claude Nières (dir.), *Histoire de Lorient*, (Toulouse, 1958).

<sup>28</sup> Entre los trabajos que se ocupan especialmente de la organización de los puertos, pueden citarse las obras de Francesco Podestà, *Il porto di Genova dalle origini fino alla caduta della repubblica genovese (1797)* (Génova, 1969); Edmund Cieslak y Czeslaw Biernat, *History of Gdansk* (Gdansk, 1988). La obra clásica sobre la historia de los faros es la de Alan Stevenson, *The world's lighthouses before 1820* (Londres, 1959). Sobre la sanidad portuaria, el libro clásico es el de Françoise Hildesheimer, *Le Bureau de la Santé de Marseille sous l'Ancien Régime. Le renfermement de la contagion* (Marsella, 1980). Una obra reciente sobre el caso español es la de José María Cortés Verdaguier, *La prevención sanitaria en Mallorca durante el siglo XVIII (1718-1803)* (Madrid, 2011). Sobre los aspectos de la vida diaria en los puertos, el trabajo más específico es quizás el de A. de Wismes, *La vie quotidienne dans les ports bretons au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles* (París, 1973). Sobre los puertos españoles, hay diversas visiones de conjunto, como el volumen coordinado desde la CEHOPU, *Puertos españoles en la Historia* (Madrid, 1994), o como el también

### *La historia marítima como historia social*

La historia marítima ha dejado también de ser una historia meramente económica y se ha prolongado, de modo natural, en una historia social, es decir en una historia que acoge a los agentes. Por un lado, nos encontramos con la burguesía de negocios, que suele responder al tipo de la burguesía de los tiempos modernos, es decir del mercader polivalente, que se interesa lógicamente por el comercio de exportación e importación, pero que siente el deseo o tiene la precaución de diversificar sus actividades, entregándose a las operaciones financieras (en primer lugar, los préstamos a la gruesa), a la construcción naval, a la compra y explotación de buques mercantes, a la inversión industrial o incluso a la adquisición de tierras en el cinturón de huertas que rodea la ciudad<sup>29</sup>.

Ahora bien, esta burguesía mercantil de las ciudades portuarias origina, además, grupos especializados en las diversas ramas del negocio marítimo, como pueden ser los armadores pesqueros interesados en la pesca de altura, pero sobre todo los navieros (a veces llamados dueños de naos), que adquieren buques (de primera o de segunda mano) para ofrecerlos en el mercado de contratación de fletes o los hacen construir por su propia cuenta y riesgo. En cualquier caso, el armamento comercial se convierte en un negocio autónomo (aunque complementario del tráfico de mercancías) basado en los beneficios producidos, no por las transacciones mercantiles, sino por los fletes, una de las partidas invisibles más características del Antiguo Régimen y una de las más dinámicas de la balanza de pagos<sup>30</sup>.

volumen colectivo de Agustín Guimerá y Dolores Romero (eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)* (Madrid, 1998).

<sup>29</sup> Entre los trabajos sobre los hombres de negocios dedicados especialmente a las actividades marítimas, pueden citarse los de Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes* (Marsella, 1973) (2 vols.); y Paul Butel, *Les négociants bordelais. L'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle* (París, 1974).

<sup>30</sup> Un estudio modélico de una compañía naviera es el de Simon P. Ville, *English Shipowning during the Industrial revolution. Michael Henley and Son, London Shipowners, 1770-1830*, Manchester, 1987. Sobre el negocio del transporte marítimo y los fletes, puede consultarse el volumen colectivo de Anna Vannini Marx (ed.), *Transporti e sviluppo economico. Secoli XIII-XVIII* (Florencia, 1986). Los dueños de navíos llegaron a construir su propia corporación diferenciada de la de los mercaderes en la Sevilla orientada al comercio con América (donde se integran en la Universidad de Mareantes y Dueños de Naos, frente a la Universidad de Cargadores a Indias), o bien se incorporaron a los consulados de finales del Setecientos también como grupo separado de los mercaderes propiamente dichos (cf., al respecto, el excelente trabajo de Marta García Garralón, *La Universidad de Mareantes de Sevilla, 1569-1793* (Sevilla, 2007). En España, el análisis de los navieros como empresarios separados de los comerciantes no

La construcción naval requiere de una numerosa serie de profesionales especializados. El más importante de todos ellos es el carpintero de ribera, que trabaja siguiendo una técnica tradicional transmitida hereditariamente: él es quien diseña el buque guiado por la experiencia (aunque progresivamente se impone la utilización de planos cada vez más detallados), quien asume la dirección de los trabajos, quien se ocupa de los suministros de las materias primas necesarias y quien contrata los servicios del resto de los artesanos cualificados implicados en el proceso, normalmente integrados en corporaciones gremiales específicas (los gremios de maestranza frente a los demás gremios vinculados a la economía marítima). Le sigue en el escalafón el calafate, encargado de garantizar (con el alquitrán y la estopa) la resistencia del casco del buque (la obra viva) frente a los agentes corrosivos. Después vienen los sogueros, los veleros, los herreros, los ancoreros, los armeros, los carpinteros, los escultores y los pintores, todos los cuales preparan el barco hasta dejarlo listo para sacarlo de gradas y proceder a su botadura<sup>31</sup>.

Estos grupos implicados en la economía marítima trabajan fundamentalmente en tierra, aunque puedan embarcarse en ocasiones, como ocurre con algunos mercaderes, que se ven obligados a navegar como sobrecargos para administrar o vigilar las mercancías transportadas. En general, hay todo un servicio de tierra, formado por los empleos mercantiles asentados en los propios puertos, desde los consignatarios de buques hasta los especialistas en efectos navales (los *shipchandlers*), desde los corredores (*brokers*) que buscan barcos para los mercaderes o mercancías para los barcos y seguros para los negociantes o carga-

dispone de excesiva bibliografía, aunque deben mencionarse los trabajos de Marina Alfonso Mola, «La Marina mercante colonial en la legislación borbónica (1700-1828)», en Carlos Martínez Shaw (ed.), *El Derecho*, 173-215, y «Armadores y flota mercante colonial. La guerra y las transformaciones del sector naviero español en el Antiguo Régimen», en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (dirs.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)* (Madrid, 2009), 487-528; y de Feliciano Gámez Duarte, *Luchar contra el mar, edificar en el viento. La compañía gaditana Viniestra, 1797-1829* (Cádiz, 1999). Finalmente, son también pocos los estudios dedicados a los fletes, aunque debe mencionarse el trabajo de Jesús Rubio, *El fletamento en el derecho español* (Madrid, 1953), para su tratamiento desde la óptica legal, y el pormenorizado análisis de María Dolores Herrero Gil, *El mundo de los negocios de Indias. Las familias Álvarez Campana y Llano San Ginés en el Cádiz del siglo XVIII* (Madrid, 2013), 165-180.

<sup>31</sup> Para los gremios empeñados en la construcción naval, cf. el trabajo clásico de Richard W. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800. Ships on Guilds* (Amsterdam, 1978). Para España son muchos los trabajos parciales al respecto, aunque pocas las visiones generales de los miembros de las maestranzas, salvo alguna excepción, como la del trabajo pionero de Joaquim Llovet, *Constructors navals a l'ex província marítima de Mataró* (Madrid, 1971).

dores para las compañías aseguradoras hasta los servidores de las numerosas oficinas portuarias, desde los capitanes del puerto hasta los prácticos o los bateleros y barqueros, desde los estibadores hasta los descargadores y porteadores de las mercancías. Son los agentes que sirven de apoyo en tierra para los profesionales de la mar<sup>32</sup>.

En efecto, muchos son los hombres que, en cambio, trabajan fundamentalmente en el mar, a bordo de los barcos. Entre ellos, se cuentan los pescadores, que pueden ser de bajura o cabotaje, pero que pueden especializarse en la pesca de altura e incluso en la caza de la ballena, donde pueden aprender otros oficios como el de arponero, y que necesitan de otros agentes para completar en tierra el proceso productivo (conserveros, salazoneros, humeros) o para el mantenimiento de las artes, mediante tareas que requieren el concurso familiar, como el cosido de las redes o la preparación de los anzuelos<sup>33</sup>.

Sin embargo, los pescadores, que forman parte de la gente de mar, se diferencian claramente de los marineros embarcados en naves mercantes o de guerra, empezando por la pertenencia a gremios diferentes, que en los países católicos se ponían bajo la protección respectiva de San Pedro y de San Nicolás o San Telmo. Por otra parte, tampoco es igual ser marinero en un navío de guerra que en un buque mercante, aunque las necesidades militares de los estados modernos obligaron a la gente de mar (incluyendo bajo tal denominación tanto a marinos mercantes como a pescadores, tanto de altura como de cabotaje) a enrolarse durante determinados periodos de tiempo en la Armada, sobre todo cuando la navegación a vela sustituyó a la navegación a remo, donde podía recurrirse al concurso de los galeotes, forzados a tan ardua prestación por una condena judicial o por su condición de cautivos o esclavos<sup>34</sup>.

<sup>32</sup> Sobre los oficios estrictamente portuarios, hay que consultar las monografías dedicadas a las ciudades marítimas. Para España existen algunos trabajos sobre profesiones específicas, como los de Josep Maria Delgado Ribas, «La organización de los servicios portuarios en un puerto preindustrial», en Carlos Martínez Shaw (ed.), *El Derecho*, 107-146; María Ángeles Eugenio, «El palanquinado de Cádiz», en *Burguesía mercantil gaditana (1650-1868)* (Cádiz, 1976), 151-161; o Juana Gil Bermejo, «Trabajadores del comercio andaluz (aljameces, palanquines y carretilleros)», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, n.º 16 (1979): 185-204.

<sup>33</sup> Si bien son numerosos los trabajos sobre la historia social de los mercaderes de los tiempos modernos, por el contrario los pescadores como grupo separado del resto de la gente de mar disponen de menos estudios, aunque sí de algunos muy notables, como el clásico de François Xavier Emmanuelli, *Les Pêcheurs de Marseille dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle* (Marsella, 1975).

<sup>34</sup> La bibliografía sobre las marinas de guerra es muy extensa. Además de las obras ya citadas, pueden destacarse también para el caso español las obras de Carla Rahn-Phillips, *Six Galleons for the King of Spain. Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*



En otro orden de cosas, no todos los embarcados a bordo de una nave eran tripulantes del barco. Junto a la gente de mar había que contar con los pasajeros, cuya vida estaba condicionada por las limitaciones del medio de transporte en que viajaban, pero que estaban dispensados de cualquier tipo de obligación laboral y disfrutaban de unas ciertas comodidades de acuerdo con su consideración social y su posición económica, aunque podían terminar compartiendo el destino general en caso de accidente. En algunos casos, la travesía era obligada, bien porque el barco hubiese sido apresado por un buque corsario o pirata y sus ocupantes hubiesen sido obligados a cambiar de nave como cautivos susceptibles de canje o rescate, bien porque se tratase de un embarque forzoso formando parte de un cargamento de esclavos en un barco negrero destinado a las plantaciones americanas, bien porque una sentencia los obligase a cumplir su pena recluidos en un barco o realizando la penosa tarea de galeotes en los barcos propulsados a remo. Finalmente, los capitanes del barco debían tener presente la posibilidad de la presencia de pasajeros ilegales, como era el caso de los polizones o llovidos<sup>35</sup>.

Sin contar los pasajeros (voluntarios o forzados), tampoco figuraban entre la tripulación toda otra serie de embarcados. Así, por un lado, el marinero se distinguía de una serie de individuos que ni siquiera formaban parte de la gente de mar: los soldados en los buques de guerra y los sobrecargos en los buques mercantes, más en muchos otros casos (casi siempre en la Armada, pero también en los grandes navíos de comercio) los escribanos, los cirujanos (o barberos-cirujanos) y los capellanes, encargados respectivamente de los papeles, los cuerpos y las almas. Y, por otro, el marinero convivía pero no se confundía con otros oficios vinculados con el mar que, aunque normalmente afinca-

(Baltimore, 1986); Colin Martin y Geoffrey Parker, *The Spanish Armada* (Londres, 1988); Felipe Fernández-Armesto, *The Spanish Armada. The Experience of War in 1588* (Oxford, 1988); José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588* (Madrid, 1988); Richard Anthony Stradling, *The Armada of Flanders: Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668* (Cambridge, 1992); y David Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat* (Cambridge, 1997).

<sup>35</sup> La bibliografía sobre los esclavos embarcados es demasiado abundante para evocarla aquí. En cambio, para los galeotes, es obligado citar la obra pionera de André Zysberg, *Les Galériens du Roi. Vies et destins de 60.000 forçats sur les galères de France (1680-1748)* (París, 1786). Para España, la temática está en mantillas, aunque se puedan citar algunos trabajos, como el de Javier Guillamón Álvarez y Jesús Pérez Hervás. «Los forzados de galeras en Cartagena durante el primer tercio del siglo XVIII», *Revista de Historia Naval*, n.º 19 (1987): 63-75. Sobre los polizones, Ángeles Flores Moscoso, «Tripulantes de inferior categoría: llovidos y desvalidos, siglo XVIII», en Bibiano Torres Ramírez y José Hernández Palomo (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVIII* (Sevilla, 1985), 251-269.

dos en tierra, a veces formaban parte de la dotación de los buques: carpinteros de ribera, calafates, sogueros, toneleros y buzos destinados a la salvaguarda de la estanqueidad de las naves<sup>36</sup>.

Finalmente, las tripulaciones tampoco se componían solamente de marineros. El término de marinero excluía a otra serie de individuos situados en posiciones más altas dentro de la comunidad fuertemente estratificada que convivía a bordo de un buque. En efecto, en la Armada, el término de marinero se contraponía al de oficial, mientras y en la marina mercante se diferenciaba y quedaba por debajo de los de piloto, maestre, dispensero, contra maestre, guardián o artillero (un mero marinero especializado, experto en cañones, que en la marina española operaba bajo la dirección de un condestable), y siempre, en cualquier embarcación, se situaba por debajo del capitán o del patrón. Por el contrario, tampoco era el último en la escala social, ya que existía una serie de categorías inferiores, como eran las de grumetes y pajes. Así, toda la tripulación compartía vicisitudes comunes, pero cada estrato tenía sus propias obligaciones y sus propios privilegios<sup>37</sup>.

El marinero, por tanto, representaba dentro del barco el operario especializado que realizaba las funciones esenciales para la navegación. Estaba a las órdenes del capitán, que como último responsable del gobierno del barco estaba dotado de la máxima autoridad para cumplir con su cometido, hasta el punto de asimilarse a la figura de un verdadero monarca absoluto en la toma de decisiones. A veces, en la marina mercante, el capitán era sustituido por un patrón, que a sus funciones de responsable de la navegación solía sumar las de contratar a los carpinteros de ribera que habían de construir el barco, reclutar a los tripulantes, dar cuenta de los fletes a la sociedad de armadores y realizar las transacciones mercantiles por cuenta de los cargadores. Normalmente, solía tener alguna participación en la propiedad del buque, como medio de promoción social, pero también a

<sup>36</sup> Sobre la población a bordo de los buques de la Armada británica del siglo XVIII, cf. N. A. M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy* (Glasgow, 1986). Sobre algunas categorías de embarcados al margen de los marineros y los marineros, existen naturalmente trabajos particulares, como pueden ser los de Antonia Heredia Herrera, «Los escribanos de naos», en *Andalucía, América y el Mar* (Sevilla, 1991), 283-304; o Javier de Castro, «El somormujador y su legislación en el contexto de la Carrera de Indias», *Revista de Historia Naval*, n.º 33 (1991): 54-68.

<sup>37</sup> Para la estratificación social y la situación laboral de los marineros, nuestras principales fuentes de información son las obras de Alain Cabantous, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution* (Dunkerque, 1980); Markus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750* (Nueva York, 1987); y Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Los hombres del Océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI* (Sevilla, 1992).

fin de mantener su interés por la suerte del barco. En muchas ocasiones el mismo patrón procedía a llamarse capitán cuando pasaba a mandar un barco de mayor porte, dejando la mayor parte de sus obligaciones en manos de maestros o sobrecargos, pilotos y contraмаestres. Y, desde luego, si se trataba de un navío de guerra o de un barco puesto bajo el fuero militar, el tratamiento de capitán era entonces obligatorio<sup>38</sup>.

Por encima del marinero, existían por tanto otras categorías. Así, el piloto desempeñaba unas funciones con visos de trabajo intelectual. Su preparación podía ser empírica, llegando a su puesto tras haber mostrado una especial habilidad a través de los años, pero desde el siglo XVIII las escuelas náuticas o de pilotos fueron encargándose progresivamente de promover a la clase de los pilotos, constituidos en una suerte de cuerpo técnico con formación a la vez teórica y práctica y con el prestigio del desempeño de una función intelectual y no mecánica como los marineros. En uno y otro caso, los conocimientos debían ser los mismos: la determinación del rumbo y la familiaridad con los mapas y con los instrumentos de la navegación astronómica, es decir, entre otros, la brújula y el astrolabio<sup>39</sup>.

El contraмаestre ejecutaba directamente las órdenes del capitán y las del piloto. Era sobre todo el jefe de personal, responsable de todos los demás tripulantes, y en primer lugar de los marineros, con los que estaba en estrecho contacto y a los que dirigía en las maniobras mediante los toques de silbato, el verdadero símbolo de su función a bordo, junto a veces con el rebenque. Su ayudante era el guardián, que le atendía en las maniobras de atraque y desatraque (colocándose a proa, mientras el contraмаestre se situaba a popa), comandaba el batel o embarcación auxiliar y controlaba directamente a los grumetes y pajes. Otra figura permanente era la del despensero, considerado, como los anteriores, un «oficial de mar», por más que sus funciones nada tuvieran que ver con el manejo del buque, sino sólo con el avituallamiento y la distribución de los ramos, por lo que su distintivo era el manajo de llaves que cerraban los paños donde se guardaban los alimentos. Finalmente, tampoco estaba vinculado con la navegación el

<sup>38</sup> Cf. especialmente el trabajo de Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw, «Los trabajos y los días del marinero del Antiguo Régimen» en Francisco Chacón Jiménez y Juan Hernández Franco (eds.), *Espacios sociales, universos familiares. La familia en la historiografía española* (Murcia, 2007), 157-176.

<sup>39</sup> Los mejores trabajos sobre la formación de pilotos en España se deben a Manuel A. Sellés y Antonio Lafuente, «La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII», en José Luis Peset (ed.), *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo* (Madrid, 1985), 149-191; y, sobre todo, Marta García Garralón, «Taller de Mareantes». *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)* (Sevilla, 2007), 2 vols.

maestre del buque, que era el administrador, el encargado de aprestar los recursos materiales y humanos, el responsable de procurar las mercancías a flete y contratar a la tripulación y por tanto el responsable también ante la autoridad de la ejecución de la travesía de acuerdo con los contratos suscritos y con la legislación general, en suma un personaje cuyas múltiples funciones le permitían en más de una ocasión acceder incluso a la participación en la propiedad del barco<sup>40</sup>.

Las dos categorías más bajas de la escala eran los grumetes y los pajes. Los grumetes pueden considerarse como marineros jóvenes (con edades entre los 17 y los 20 años), que todavía no tienen suficiente experiencia como para llevar a cabo las tareas más delicadas de la navegación, pero sí la fuerza y agilidad suficientes para realizar las más arriesgadas, como subir a las vergas a recoger velas durante los temporales, saltar a los botes desde la borda, vigilar desde la cofa o remar en bateles y chalupas. Los pajes, por su parte, son meros aprendices (con edades entre los 8 y los 18 años), que cuando no están al servicio particular del capitán o de algún oficial, sino al general del barco, deben fregar las cubiertas, ayudar al despensero en la distribución de los alimentos, llamar al rancho, dirigir las oraciones y tener cuidado de la ampolleta o reloj de arena<sup>41</sup>.

Las condiciones de vida del marinero del Antiguo Régimen no fueron las mismas en todas las circunstancias, sino que variaron según diversas coordenadas, por lo que hay que tener en cuenta la geografía, la cronología, el servicio en la marina de guerra o en la marina mercante, la navegación de cabotaje o de altura. En general, la vida a bordo se hizo más tolerable con el tiempo, de modo que la alimentación, la sanidad y la seguridad señalan diferencias favorables si se compara el siglo XVIII con los anteriores. Del mismo modo, la Armada ofreció condiciones más duras que la marina mercante, dadas las circunstancias del enrolamiento compulsivo, la mayor disciplina, el permanente riesgo de confrontación bélica, las obligaciones de la guerra (exigiendo una prolongada permanencia en alta mar y reduciendo los periodos de permiso) y las dificultades financieras de los Estados, que significaban retrasos en las pagas y cortes en los suministros con los consiguientes efectos sobre la alimentación. Algunos de estos inconvenientes se trasladaron a los barcos mercantes en tiempos de guerra, bien

<sup>40</sup> Para la figura del contraamaestre, Ralph Davis, *The Rise*, 112; N. A. M. Rodger, *The Wooden World*, 22-23; Marcus Rediker, *Between the Devil*, 85; Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los hombres*, 89.

<sup>41</sup> Sobre los pajes y grumetes, Delphine Tempère, «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», *Iberoamericana*, n.º 5 (2002): 103-120.

porque los buques fueran embargados con tripulación y todo, bien porque los barcos se entregaran al corso marítimo, bien porque los mercantes debieran armarse para garantizar su autodefensa frente al corso enemigo, aunque en todo caso siempre subsistieron las diferencias entre la Armada y la marina comercial<sup>42</sup>.

La primera cuestión por la que una historia social de los marineros debe preguntarse es por su origen, por su extracción. En general, puede decirse que la tradición de las poblaciones costeras ofrece siempre la posibilidad de una continuidad familiar en el servicio de la mar, creando así una serie de dinastías que se perpetúan en el tiempo y que, por lo tanto, siguen el modelo de la práctica gremial presente en la mayoría de los oficios del Antiguo Régimen. Esta persistencia genera al mismo tiempo estabilidad, lo que se traduce en la consolidación de posiciones de privilegio dentro del mundo de la economía marítima. Los marineros de este origen son por lo común patronos, maestros y pilotos, que han hecho su aprendizaje en el barco comandado o pilotado por sus padres o por sus tíos, que sustituirán luego a sus familiares en esas funciones y que normalmente acabarán teniendo participación en el negocio. Representan, pues, la élite de la marina mercante<sup>43</sup>.

Sin embargo, esta no es la regla para la mayoría de la gente de mar. Los marineros se enrolan por la necesidad de ganarse la vida en una profesión que se sabe dura y difícil, por lo que las tripulaciones suelen provenir de los medios más desfavorecidos, más frecuentemente, como es lógico, de las localidades del litoral, situadas en el centro mismo de la fuente de contratación de personal, que puede ser el maestro o el propio patrón. Dicho de otra manera, mucho más que el afán de aventuras, la pobreza es la razón principal que mueve a adoptar el oficio de marinero, es decir la supuesta vocación marinera es por lo general hija de la pobreza. Muchas veces, la carrera en el mar empezaba para algunos muy temprano, ya que el enrolamiento como paje o grumete era una salida muy apropiada para los incluseros, para los

<sup>42</sup> David Goodman, *Spanish naval power, 189-190*, traduce dos testimonios incontestables. Primero, una carta remitida por el almirante Diego Brochero a Felipe II en 1598, «Over fifteenth months they have received no more than three months' pay. They don't have a shirt to put on; nor are they given their due rations, which causes many to die». Y a continuación, un resumen del informe del capitán general de la flota Luis Fajardo en 1615: «In all voyages men fled barefoot and unclothed, begging for alms and many of them dying on the road, a sufficient advertisement to others not to serve and for seamen to guide their sons away from a profession in which there was only trouble». (Siento no haber podido obtener el original castellano de los documentos).

<sup>43</sup> Un ejemplo de esta situación, en Josep Maria Delgado Ribas, «La navegació catalana d'altura, els mariners de comerç lliure», *L'Avenç*, n.º 35 (1981): 52-59.

huérfanos de la Casa Cuna, así como para los jóvenes desvalidos (generalmente de padres desconocidos) que pululaban por los puertos<sup>44</sup>.

En consecuencia, los oficios de la mar no gozaban de una alta consideración social. En el caso de la armada, el soldado siempre estaba por encima del marinero: la pólvora distingue, la brea no. Y en el conjunto de la sociedad, el marinero era mirado como un hombre peligroso, que se hacía sospechoso por la propia falta de raíces, por el propio carácter de transeúnte en un mundo que miraba con recelo a todos los migrantes, a todos los que carecían de domicilio reconocido. El marinero no sólo practicaba un oficio mecánico, sino que ofrecía la imagen del vagabundo, entregado a la bebida y a una sexualidad dispersa o mercenaria (cuando no violenta) y al que se atribuían todos los vicios, pues, siguiendo un testimonio inglés del siglo XVIII, los barcos eran una buena escuela para el aprendizaje de las «seven liberal sciences: swearing, drinking, thieving, whoring, killing, cozening and backbiting». Así, sólo el marinero que volvía a casa, que estaba avecindado en algún lugar y que estaba inscrito en el libro del gremio de San Telmo, escapaba a este recelo de la comunidad. Sin embargo, esta exculpación de los excesos más extremos no le libraba de seguir ocupando una de las más bajas posiciones de la escala social<sup>45</sup>.

El dicho inglés atribuye al marinero una vida corta y divertida («sailor's life, a short and merry life»). Pues bien, la primera parte de la sentencia se corresponde plenamente con la realidad, ya que el marinero no solía llegar a viejo. Sometido a muchas circunstancias adversas (a los accidentes propios de la vida en el mar y a las enfermedades profesionales y a las otras) y víctima del desarraigo (extrañado muchas veces de su patria y carente otras veces de familia y hogar), el marinero, huésped de posadas y cliente de tabernas y de prostíbulos, tiene todas las probabilidades de morir joven. Por otra parte, si los accidentes y las enfermedades le respetan, la vida activa tampoco dura más de veinte años, ya que a los cuarenta el marinero apenas si está ya en condiciones de cumplir unas tareas que exigen un gran esfuerzo físico, por lo que ha de pensar en obtener un ascenso a un puesto más cómodo como el de piloto o bien ha de resignarse a una temprana jubilación, que tiene el inconveniente de la falta de una seguridad social que cubra sus necesidades después del retiro, por lo cual algunos se ven obligados a prolongar su vida laboral más allá de lo conveniente y se con-

<sup>44</sup> Sobre las razones para hacerse marinero, aunque refiriéndose especialmente a la Edad Media, cf. M. Mollat, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)* (París, 1983). Para la Edad Moderna, Pablo-Emilio Pérez Mallaína, *Los hombres*, 31-57.

<sup>45</sup> Cf. Ned Ward, *The Wooden World Dissected, In the Character of a Ship of War* (Londres, 1708), reimpresión de 1756 (Apud M. Rediker, *Between the Devil*, 165).

vierten en objeto de escarnio por parte de los compañeros menos caritativos. O, por el contrario, en plena edad laboral, el marinero puede perder su trabajo y convertirse en un *beachcomber*, el «hombre que peina la playa», a la búsqueda de un nuevo barco donde enrolarse después de haber sido despedido del anterior. Finalmente, la figura del «viejo lobo de mar» es una rareza, razón por la cual el superviviente, ya retirado y asentado en su rincón de la costa con la vida garantizada por una renta, una propiedad o una familia, pasa a ser un oráculo para los más jóvenes, un individuo respetado por su sabiduría entre las comunidades del litoral, un personaje predilecto de la poesía y de la narrativa, una sugestión irresistible para la conseja y la leyenda<sup>46</sup>.

Por el contrario, la segunda parte de la sentencia inglesa no resulta tan cierta, ya que la vida del marinero suele ser una vida triste. Sirva como ejemplo este autorretrato contenido en el *cahier de doléances* redactado en Lanriec, en el senescalato de Quimper, en la costa bretona:

Nous formons une classe d'hommes pour ainsi dire séparée des autres citoyens et, en même temps, la plus utile et la plus avantageuse à la société. Nous habitons un élément terrible, nous ne vivons que parmi les écueils et les tempêtes. Les périls et les dangers nous présentent partout l'image de la mort. Nous rougissons de notre sang le flot qui nous porte pour la défense de nos concitoyens, pour soutenir la couronne de notre roi et l'honneur du pavillon. Nous rentrons enfin dans le port après de longs et pénibles voyages. Nous ne trouvons dans nos demeures que le mépris de l'indigence, une femme flétrie para la misère, des enfants sous les haillons et rongés de besoins. Le produit de nos campagnes est consommé à payer le pain amer que notre famille a mangé dans la détresse pendant notre absence. Ah! est-ce la récompense que méritent de fidèles marins?<sup>47</sup>.

Si el reclutamiento y las condiciones salariales variaron según la geografía y el tiempo, las tareas de los marineros no se diferenciaron mucho a lo largo de los tres siglos de los tiempos modernos. Antes de

<sup>46</sup> Los hombres de mar de Dunkerque, por ejemplo, tenían entre 1740 y 1780 una esperanza de vida de sólo 35 años (A. Cabantous, *La mer*, 166). La dureza de la vejez del marinero queda reflejada en este testimonio de un marino inglés de finales del siglo XVII: «Always in need, and enduring all manner of misery and hardship, going with many a hungry belly and wet back, and being always called -old dog-, and -old rogue-, and -son of a whore-, and such like terms, which is a common use among seamen, and that would be a great grief for an aged man» (*Edward Barlow's Journal of his Life at Sea* (Londres, 1934). Apud Ralph Davis, *The Rise*, 177).

<sup>47</sup> J. Savina y D. Bernard, *Cahiers de doléances des sénéchaussées de Quimper et de Concarneau* (Rennes, 1927), 293 (Apud, Alain Cabantous, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)* (París, 75).

la partida del buque, la faena fundamental era la carga y estiba, donde entraban las mercancías, los ranchos, las piezas de artillería y otras armas y el lastre, compuesto de cajones de hierro o de piedras. Las operaciones al zarpar incluían las de soltar amarras (si el barco estaba atracado a un muelle, lo que no siempre era el caso, dadas las precarias condiciones portuarias de la época, que obligaban muchas veces a los barcos a quedarse fondeados a cierta distancia de la costa), levar anclas (mediante el recurso al cabrestante) y, finalmente, izar vergas y largar velas, siguiendo las instrucciones procedentes de la toldilla o el alcázar de popa. Ya iniciada la travesía, la tarea fundamental era garantizar las maniobras del barco mediante la manipulación de cabos (trincar y soltar cabos y escotas) y velas (izar y arriar velas, tensar aparejos), lo que exigía constantemente subir por los obenques hacia las vergas. A estas tareas se sumaban una serie de faenas que formaban parte de la rutina diaria: gobernar el timón, echar la sonda para vigilar el calado o la corredera para controlar la velocidad, repasar los aparejos, coser los desgarrones en las velas, engrasar las máquinas (timón, cabrestante, bomba, etcétera) y baldear las cubiertas. Por último, quedaban las faenas derivadas de circunstancias especiales, como la defensa del barco en caso de ataque (emplazar y recargar los cañones, hostigar al enemigo, hacer frente al posible abordaje) o la protección de la nave en caso de temporal: arriar las velas, desprender las bonetas, accionar las bombas de achique y arrojar lastre, siguiendo un cierto orden: los cofres de los marineros y los pasajeros, los cañones y el resto de la artillería, la arboladura (tras su tala) y las mercancías en último lugar, ya que eran los objetos más susceptibles de reclamación a través de las protestas de mar. Y rechazado el ataque o restablecida la calma, había que proceder a reparar las averías y atender a los desperfectos. Tantas y tan complejas tareas exigían un dilatado horario laboral que además se prolongaba durante largos periodos, lo que autorizó a Juan Escalante de Mendoza a asentar en su divulgada obra el proverbio de que «las jornadas de mar no son de contar»<sup>48</sup>.

Una jornada laboral como esta exigía una rígida disciplina. «Donde hay patrón no manda marinero», aseveraba la conocida frase, indicando que las órdenes del capitán del barco eran inapelables. En proporción, los casos de desobediencia eran castigados con gran severidad, de modo que no fueron infrecuentes el cepo en los pies, los azotes, la garrucha o los tres «tantos de cuerda». El motín, situación extrema que no se dio muchas veces, conllevaba la pena de muerte o,

<sup>48</sup> Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (Madrid, 1985) (ed. original de 1575), 169 (Apud, Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *Los hombres*, 84).



en algunas ocasiones, el abandono en una isla desierta o en un territorio inhóspito. De ahí que las protestas se pensasen mucho, de modo que, aunque los marineros ingleses fueron dados a la fórmula de arriar las velas (*to strike the sails*, en inglés), hasta el punto de conferir a la acción el significado genérico de huelga en aquel idioma, la forma más frecuente de rehuir un trato discriminatorio, una exigencia laboral excesiva o una autoridad despótica fue la deserción, el abandono del barco<sup>49</sup>.

Una decisión que se comprende a la luz de la dureza de la vida a bordo, sometida además a múltiples accidentes. Los accidentes laborales más frecuentes afectaban a toda la tripulación, pues se derivaban bien del naufragio a consecuencia de un temporal o de un cálculo equivocado de la derrota que podía conducir al barco contra los arrecifes, bien del ataque por parte de un navío enemigo (corsario o pirata), bien de los incendios producidos por la artillería adversaria o simplemente de modo fortuito, por imprevisión a la hora de apagar las brasas o utilizar los fogones donde se cocinaban los alimentos. En el plano individual los accidentes más corrientes eran las caídas (a veces desde alturas considerables, sobre la cubierta o sobre el propio mar) y las fracturas, producidas con ocasión de la manipulación de las velas o de las máquinas. El marinero estaba además acosado por una serie de enfermedades profesionales específicas, entre las cuales las más habituales eran la tríada compuesta por el reuma, la hernia y el escorbuto. Esta última enfermedad fue el azote de la marinería hasta bien entrado el siglo XVIII, cuando el consumo de cítricos permitió alejar su fantasma, aunque la alimentación fue siempre una cuestión delicada, que no siempre pudo resolverse de manera adecuada, ni siquiera contando con la buena voluntad de los despenseros<sup>50</sup>.

Y como punto final de esta vida, hay que enfrentarse a la melancolía de la muerte del marinero que fallece a bordo, lejos de sus deudos (si es que los tiene) y amparado sólo por la oración del capitán y el sentimiento de sus compañeros (todo ello en el mejor de los casos), cuando su cuerpo, metido en un saco lastrado con una bala de cañón, es arrojado al mar. En última instancia, su recuerdo podía ser perpetuado no sólo entre su familia (cuando existe), sino también entre la comunidad marítima o parroquial (cuando el desarraigo no es absoluto), que pue-

<sup>49</sup> Cf. Alain Cabantous, *La Vergue et les Fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France (XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles)* (París, 1984).

<sup>50</sup> Sobre los peligros del mar tal como eran percibidos en los tiempos modernos («Mer variable où toute crainte abonde», siguiendo el verso de Clément Marot), Jean Delumeau, *La peur en Occident (XIV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles). Une cité assiégée* (París, 1978) 49-62. Sobre el escorbuto, la obra fundamental es la de Kenneth J. Carpenter, *The History of Scurvy and Vitamin C* (Cambridge, 1986).

de ofrecer funerales y procesiones o poner placas en las iglesias, como en la Europa septentrional, o dedicar a los desaparecidos un muro en los cementerios, como en las costas atlánticas francesas<sup>51</sup>.

Para terminar, la historia social del mar incluye muchas otras categorías. Así, hay que pensar en los agentes ocupados en otras actividades: los balleneros (arponeros, refinadores de grasa, talladores de hueso), los pescadores de bajura (con el trabajo subsidiario de las redes y demás artes o los trabajos de conserva del pescado de los salazoneros o los humeros), los buceadores dedicados a la pesca de perlas, de esponjas y de coral, los salineros. Hay que pensar también en la especificidad de la marina de guerra (almirantes, oficiales, contramaestres, artilleros, soldados) o en la práctica del corso. Y también hay que dar su lugar a todos aquellos que se sitúan al margen de la ley: los contrabandistas, los piratas (bucaneros, filibusteros) y los amotinados y desertores. Finalmente, hay otros oficios indirectamente vinculados con el mundo de la economía marítima, como pueden ser, por poner un ejemplo, los patrones de almadías, los gancheros, que transportan la madera de la construcción naval desde los bosques hasta la costa<sup>52</sup>.

### *La historia marítima como historia institucional*

De igual modo, la historia marítima ha desarrollado otra vertiente que forma parte de la historia institucional, puesto que se ocupa del estudio de aquellos organismos que guardan relación con las actividades específicamente marítimas. Algunos de estos organismos están relacionados con el gobierno de la Armada (como el Almirantazgo o la Intendencia de Marina), que también produce instrumentos propios (como el fuero de Marina o los tribunales privativos de justicia) e instituciones dependientes, como fueron en España las Academias de Guardiamarinas o los Colegios de Cirugía de la Armada. También deberían citarse en este contexto la promulgación de las leyes que regulaban la guerra marítima o los reglamentos para la práctica del corso contra las potencias enemigas<sup>53</sup>.

<sup>51</sup> Cf. Alain Cabantous, *Les citoyens*, 145-151.

<sup>52</sup> Sobre la actividad ballenera, disponemos del libro ejemplar de Gordon Jackson, *Hull in the Eighteenth Century: a Study in Economic and Social History* (Oxford, 1972). Para los conductores de almadías, Jordi Maluquer de Motes, «L'explotació del bosc i el transport de la fusta. Els raiers», *L'Avenç*, n.º 34 (1981): 36-43.

<sup>53</sup> Para España, cf. el reciente estudio de Alfonso de Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna* (Madrid, 2002).

Entre las instituciones civiles, podrían mencionarse en primer lugar aquellas administraciones que están directamente conectadas con la vida portuaria, como las Juntas de Obras del puerto, las Juntas de Sanidad, los resguardos de aduana, los cuerpos de prácticos, etc. Ahora bien, la institución más representativa del comercio marítimo es el Consulado, una creación medieval mediterránea que se extendió posteriormente a otros núcleos mercantiles, a veces incluso ubicados en regiones del interior. En su forma clásica de los tiempos modernos, el Consulado es fundamentalmente una asociación profesional dedicada a la defensa de los intereses profesionales de sus componentes frente a otros grupos y frente a la administración pública. Como consecuencia, es depositario de una matrícula donde inscribe a los beneficiarios de sus privilegios y de su protección, señalando exactamente los requisitos para la pertenencia. Por último, el Consulado se erige asimismo en tribunal privativo de comercio, nombrando sus jueces y aplicando las ordenanzas o las prácticas consuetudinarias a los litigios surgidos entre los mercaderes que exigen, entre otros supuestos, la interpretación de los contratos de flete, la admisión de las protestas de mar o el arbitraje sobre pecios o presas de corso<sup>54</sup>.

El Consulado a veces se convirtió en una institución extraterritorial. Es el sentido de los consulados de las naciones extranjeras en los distintos puertos. Allí, los cónsules defienden los intereses de los compatriotas frente a las autoridades locales o frente a los comerciantes de otra procedencia, dirimen los pleitos surgidos en el seno de su colonia mercantil y envían información económica a sus lugares de origen. Los grandes puertos comerciales no han dejado de acoger una representación consular desde la época medieval hasta la actualidad, pasando naturalmente por los tiempos modernos<sup>55</sup>.

<sup>54</sup> Sobre los consulados, cf. Robert Sidney Smith, *The Spanish guild merchant. A history of the Consulado, 1250-1700* (Durham, N.C., 1940) (la trad. española es de 1978). Para el siglo XVIII, una indispensable visión de conjunto para el caso español es la de Roberto Fernández Díaz, «Burguesía y Consulados en el siglo XVIII», en Tomás Martínez Vara (comp.), *Mercado, y desarrollo económico en la España Contemporánea* (Madrid, 1986), 1-39. Sobre los consulados españoles, contamos con las obras clásicas de Teófilo Guiard y Larrauri sobre el de Bilbao (1914) y de Ángel Ruiz y Pablo sobre Barcelona (1919), así como con las más modernas de Francisco Bejarano Robles, *Historia del Consulado y de la Junta de Comercio de Málaga (1785-1859)* (Málaga, 1947); Manuel Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI* (Madrid, 1963); y Román Piña Homs, *El Consolat de Mar de Mallorca, 1326-1800* (Palma de Mallorca, 1985). Sobre el Consulado o Universidad de Cargadores a Indias, disponemos de numerosos estudios parciales, a partir del de Antonia Heredia Herrera, «Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias en Sevilla y Cádiz», *Anuario de Estudios Americanos*, t. XXVII (1970): 219-279.

<sup>55</sup> Una completa reconstrucción de una red consular se halla en Jesús Pradells Nadal, *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII* (Alicante, 1992).

Los consulados como representantes de los intereses mercantiles no existieron en todas partes. Sin embargo, los tiempos modernos crearon una institución sustitutiva, que asumió parte de sus funciones. Son las Cámaras de Comercio (que a veces incluso se titulan más explícitamente Cámaras de Comercio y Navegación para indicar claramente su origen), organismos que se configuran no sólo como el representante de los intereses del comercio, sino también como un centro privilegiado de recogida y difusión de la información económica, como un lugar para el debate de los problemas comerciales e incluso como una plataforma desde donde lanzar iniciativas para el fomento de la economía en general. Durante el siglo XVIII proliferaron especialmente en las ciudades marítimas de la Francia atlántica: Bayona, Burdeos, La Rochelle, Nantes, Saint-Malo<sup>56</sup>.

Los gobiernos absolutistas necesitaron de tripulaciones para sus buques de guerra, tratando de solucionar el enrolamiento de marineros o de carpinteros de ribera y calafates (hombres de mar y hombres de maestranza, respectivamente) mediante el recurso a la Matrícula de Mar, cuyo objetivo básico era tener perfectamente controlados a todos aquellos profesionales susceptibles de ser movilizados en caso de un conflicto bélico. Este reclutamiento fue al principio relativamente fácil, dada la equilibrada relación entre la población litoral y las necesidades bélicas, pero fue haciéndose más complicado a medida que pasaba el tiempo y la guerra en el mar exigía la puesta a punto de enormes armadas formadas por enormes barcos que exigían enormes tripulaciones. Cada Estado solucionó esta carestía de tripulantes como pudo, pero algunas potencias marítimas debieron recurrir a fórmulas compulsivas de servicio obligatorio en la Armada<sup>57</sup>.

En el caso de España, por ejemplo, el primer ensayo de una Matrícula de Mar exigiendo el trasvase de marineros desde los buques mercantes a los navíos de guerra se dio ya en 1607, aunque la imposición de una matrícula de mar universalmente obligatoria no se produjo hasta la segunda mitad del siglo XVIII, añadiendo así un nuevo inconveniente al oficio de marinero, que debía abandonar su puesto en la marina civil para arrostrar el riesgo de una campaña militar de incier-

<sup>56</sup> Para una visión de conjunto, con diversos ejemplos, Carmel Vassallo (ed.), *Consolati di Mare and Chambers of Commerce*, Malta, 2000. Un excelente estudio sobre un ejemplo concreto es el de Paul Butel (dir.), *Histoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux* (Burdeos, 1988).

<sup>57</sup> Sobre el reclutamiento de las tripulaciones de las marinas de guerra, cf. Rolf Mühlmann, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, Colonia-Viena, 1975; Jonathan R. Dull, *The French Navy and American Independence: a Study of Arms and Diplomacy, 1774-1787* (Princeton, 1975); y S. Gradish, *The Manning of the British Navy during the Seven Years' War* (Londres, 1980).

ta geografía, cronología y resultado, a cambio sólo de la concesión de unos privilegios de los que ya gozaban por su mera pertenencia a las corporaciones gremiales. De ahí que no fuera raro que los funcionarios setecentistas se encontrasen frecuentemente con la resistencia a la inscripción por parte de la gente de mar ya perfectamente inserta en algunos de los sectores de la economía marítima (ya fuera la pesca, el transporte de cabotaje o la navegación de altura) y se viesan tentados a denunciar ante sus superiores la extendida «repugnancia a la matrícula» que cundía por las costas españolas<sup>58</sup>.

En cualquier caso, la Matrícula de Mar no significó la abolición de otra institución aún más duradera y representativa de las actividades vinculadas con el mar: los gremios y cofradías de pescadores, marineros y personal de maestranza. Aunque todos ellos ofrecen unas características que son comunes a las de las restantes corporaciones gremiales, la especial sociabilidad de las gentes de mar introdujo algunos elementos particulares, que se desvelan en el análisis de su trayectoria, que han hecho posibles diversos estudios de conjunto, tanto en España como fuera de España. Del mismo modo, ha quedado constancia de algunos casos de revueltas colectivas ante las amenazas provenientes de la organización industrial de la pesca, a remolque de la implantación de la pesca de arrastre y de las fábricas de salazones<sup>59</sup>.

Del mismo modo, la necesidad de contar con un personal más cualificado generó la aparición de diversos centros de formación de carácter civil, singularmente los colegios de pilotos (el principal de los cuales

<sup>58</sup> Sobre la Matrícula de Mar en España, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «El reclutamiento de la gente de mar. Las Matrículas de Marina de 1607 y 1625», en *Coloquio Internacional «IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999)»* (Las Palmas de Gran Canaria, 2001), 651-693. Para su imposición obligatoria, cf. el trabajo pionero de Joaquim Llovet, *La Matrícula de mar i la provincia de Marina de Mataró al segle XVIII* (Mataró, 1980); y los artículos de Olga López Miguel y Magda Mirabet Cucala, y de Roberto Fernández Díaz y Carlos Martínez Shaw, en Carlos Martínez Shaw (ed.), *El Derecho*, 217-239 y 241-271, respectivamente. Para Andalucía, Manuel Burgos Madroñero, *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)* (Sevilla, 2003). El estudio más reciente y más completo es el de José Manuel Vázquez Lijó, *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII* (Madrid, 2007).

<sup>59</sup> Francisco de Paula Coldeforns Lladó, *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona (1750-1865)*, Barcelona, 1951; Josu Iñaki Erkoreka, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de Mareantes del País Vasco* (Vitoria, 1991). Sobre la conflictividad del Setecientos, Luis Alonso Álvarez, *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen (1750-1830)* (Madrid, 1977); y «A revolta preindustrial en Galicia: o ludismo», *Grial*, n.º 66 (1979): 453-462; Marion Reder Gadow, «Conflictos pesqueros catalano-malagueños en la costa marbellí a mediados del siglo XVIII», *Baetica*, n.º 13 (1991): 255-279; y María Luisa Meijide Pardo, *La «Guerra por la Sardina» (Pleito gallego-catalán sobre artes de pesca en las costas de Galicia desde 1750 a 1890)* (La Coruña, 2002).

dedicado a la Carrera de Indias ya ha sido mencionado) o las escuelas de náutica, que vieron la luz generalmente en la segunda mitad del siglo XVIII en las ciudades portuarias, principalmente en las vinculadas con el comercio ultramarino. Es el caso del pionero *Estudis dels Pilots* de Arenys de Mar, en la costa catalana, instituto creado a instancias de la cofradía de San Telmo de la población, que recibiría más tarde el título de Real Escuela de Náutica por disposición del rey Carlos IV, pero también de la mayoría de las escuelas de esta índole, surgidas generalmente por iniciativa de los propios consulados de las ciudades marítimas (que también impulsaron la creación de otras escuelas vinculadas con las actividades mercantiles), como ocurrió en Santander, en La Coruña o en Barcelona. Por el contrario, los escasos esfuerzos por crear escuelas de constructores navales encontraron la firme oposición de los agremiados<sup>60</sup>.

### *La historia marítima como historia de la cultura y de las mentalidades*

La historia marítima ha pasado a ocuparse finalmente de una serie de aspectos que forman parte de la historia cultural. Así, ceñida durante mucho tiempo al ámbito de la historia de los descubrimientos o de la historia de la cartografía y la hidrografía, ahora también, ahondando en este campo, ha querido inscribirse en el marco más amplio del complejo juego de las relaciones entre ciencia e imperio. En ese sentido, la investigación sobre las exploraciones científicas por vía marítima del Setecientos viene desde hace años cobrando un gran auge, especialmente en lo que se refiere a las grandes expediciones rusas (Vitus Behring), inglesas (James Cook), francesas (Bougainville, La Pérouse) y españolas (Malaspina). A su rueda, también ha progresado mucho el estudio de los derroteros seguidos por los buques mercantes en la era de la globalización y, en general, el interés por la literatura sobre los viajes marítimos de larga distancia y larga duración<sup>61</sup>.

<sup>60</sup> Josep Maria Pons Guri, *Estudi dels Pilots. Ensayo monográfico sobre la Real Escuela de Náutica de Arenys de Mar*, Arenys de Mar, 1960; Ramón Vila Gil, «Algo de historia sobre la Escuela de Náutica de Santander», *Anuario de Estudios Marítimos*, vol. I (1977): 259-275; Antonio Meijide Pardo, *Origen y progreso de la escuela náutica de La Coruña (1790-1825)* (La Coruña, 1973); y Roberto Fernández y Elena Sierco, «Ensenyament professional i desenvolupament econòmic, l'Escola Nàutica de Barcelona», *Recerques*, n.º 15 (1984): 7-30.

<sup>61</sup> La bibliografía sobre las expediciones marítimas se ha acrecentado tanto en los últimos años que renunciamos incluso a una selección. Sin embargo, algunos de los más recientes planteamientos se pueden encontrar en el libro de Juan Pimentel, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y libros de viajes en la Ilustración* (Madrid, 2003).

Más recientemente, sin embargo, aun sin abandonar esta temática más tradicional, el acento se ha desplazado hacia una serie de nuevos objetos propios de la investigación sobre la historia de la cultura y de las mentalidades. En primer lugar, se ha puesto al descubierto que la ciudad portuaria tiene unas peculiaridades culturales distintivas, que se reflejan incluso en su ordenamiento urbano y en su arquitectura, en la propia organización del espacio y la disposición de sus edificios: la existencia de un frente portuario, la incidencia física de las obligadas defensas militares o la consideración del faro como auténtica torre de la ciudad. La fachada marítima cumple las funciones de verdadero escaparate para el visitante, de taller para el trabajador portuario, de sede de los edificios administrativos y de paseo para los curiosos y los desocupados. También se ha de tener en cuenta la distribución espacial en los barrios marítimos, tanto en los habitados tradicionalmente como en los diseñados de nueva planta por una mente racionalista o ilustrada. En este sentido, la historia del urbanismo y de la arquitectura tienen por delante un campo que cada se explora con mayor dedicación e intensidad<sup>62</sup>.

Del mismo modo, puede identificarse un modo de vida particular de los marineros, que también poseen una cultura grupal privativa, manifiesta en una sociabilidad y un modo de expresión fuertemente individualizados. En efecto, la cultura de la gente de mar aparece como el patrimonio de hombres jóvenes, pobres y aislados, como una cultura popular y plebeya intransferible (inclusive en su vocabulario de tecnicismos e interjecciones), recorrida al mismo tiempo por la religiosidad (una religiosidad de salvación al margen de la uniformidad impuesta por las iglesias) y el anticlericalismo, obligada a la solidaridad y a la sociabilidad (expresada en los cuentos y en las canciones, en los ritos de paso y en la bebida compartida), pero al mismo tiempo violenta, igualitaria, libre e independiente. En palabras de Alain Cabantous, «la pertenencia al medio marino, más allá del origen geográfico, genera comportamientos particulares. Las ausencias prolongadas entorpecen toda evolución cultural y religiosa normal y regular, las condiciones y el lugar de trabajo descubren o acentúan ciertos rasgos psicológicos; una fuerte religiosidad no específicamente cristiana, una violencia a menudo manifiesta, una independencia notoria»<sup>63</sup>.

Una parte de los marineros se reclutaba entre los habitantes de las localidades costeras. Si estas eran pequeñas y poseían economías estrechamente vinculadas con el medio marítimo, las gentes del mar

<sup>62</sup> Sobre las edificaciones características de una ciudad marítima, Quentin Hugues, *Seaport: architecture and townscape in Liverpool* (Londres, 1969).

<sup>63</sup> Alain Cabantous, *La mer*, 292.

constituían comunidades estables unidas por la semejanza del modo de vida. Si se trataba de ciudades de mayores dimensiones y con economías más diversificadas, las gentes de mar podían encontrarse más diluidas dentro el tejido social urbano, a menos que estuviesen bien establecidas en barrios marineros de antigua tradición. En estos casos, además, otras instituciones servían para la articulación de los marineros, que podían contar efectivamente, bien con una parroquia que actuase de aglutinante para sus familias, bien con un gremio, cuya sede era lugar de reunión y cuyo objetivo era la defensa de los intereses corporativos, la organización de fiestas y otras manifestaciones colectivas y la dispensa de una asistencia social y religiosa<sup>64</sup>.

Sin embargo, pese a estos puntos de anclaje (el pueblo o el barrio, la parroquia y el gremio), el marinero siempre estaba abocado al desarraigo, que era su condición habitual, salvo en los casos excepcionales de esa aristocracia integrada por las dinastías familiares ligadas por tradición a las profesiones marítimas. Los demás marineros, aunque eran muchos los que conseguían tener residencia propia y construir una familia, debían hacer frente a la servidumbre de sus largas travesías, que les mantenían lejos de sus casas durante varios meses y, en algunos casos, durante varios años, con negativas repercusiones sobre la cohesión familiar y también sobre la economía de sus esposas e hijos, que debían subsistir largas temporadas con las cantidades obtenidas en el viaje anterior y con un modesto adelanto sobre las previsiones del siguiente. Una situación que, combinada con la frecuencia de la muerte en el mar, confiere un sesgo marcadamente femenino a las poblaciones marítimas, con un mayor protagonismo de las esposas y de las viudas en las actividades de la vida cotidiana<sup>65</sup>.

El marinero es, por tanto, el agente y transmisor de una cultura privativa. Es, en primer lugar, una cultura plebeya, formada en la experiencia de una vida laboral extremadamente exigente que le obliga a huir de los reclutadores de la armada, a soportar a los armadores y los patrones, a hacer frente a los elementos y a establecer unas relaciones de solidaridad con los compañeros, porque la salvación depende muchas veces de la unión ante el déspota, ante los corsarios o ante las tormentas. Es, por tanto, una cultura de supervivencia, articulada en el tajo y elaborada en el transcurso de largas travesías, donde hay ocasión para el suceso revelador, lugar para la convivencia inevitable y tiempo para la reflexión individual y colectiva, pese a la presión de una tarea inacabable. De ahí que en las crónicas haya quedado regis-

<sup>64</sup> Para todas estas cuestiones, la obra básica a seguir es la de Alain Cabantous, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)* (París, 1995).

<sup>65</sup> Alain Cabantous, *Les citoyens*, 119-160.



trado como proverbial el escaso servilismo de la gente de mar y su espíritu de rebeldía como un rasgo inspirador de su conducta. Finalmente, se trata de una cultura de la libertad: «Homme libre, toujours tu chériras la mer», en los versos de Charles Baudelaire<sup>66</sup>.

Otra de las expresiones de la mentalidad marinera es la forma que adopta su religiosidad, una cuestión que se presta al debate por la falta de una respuesta contundente. El marinero, sometido a la amenaza de las fuerzas naturales, debió buscarse una serie de protectores celestiales que le socorriesen en caso de accidente. Así, en los países católicos el marinero se enrola en un barco puesto bajo una santa advocación (ya sea la Virgen del Rosario o la Virgen del Carmen, ya sea San José o San Antonio de Padua), se registra en el gremio de San Nicolás o de San Telmo (a los que también se encomienda en las tormentas), reza a su vuelta en la ermita dedicada a la patrona del lugar (Nuestra Señora de Bonanza o Nuestra Señora de Barrameda, en los barcos de la Carrera de Indias) y allí cuelga también sus exvotos (bajo la forma de un leño o de un vestido desgarrado, de una maqueta del barco o de una pintura narrando el suceso) en acción de gracias por haberse salvado de los enemigos o de las agitadas aguas. Del mismo modo, el discurrir de sus días a bordo se ritma con las oraciones sugeridas por los pajes, mientras en algunos casos el capellán del barco le permite cumplir con sus obligaciones de los domingos y las fiestas de guardar y hasta comulgar bajo la especie del pan en las misas secas para evitar el derramamiento del vino que puede ser la sangre de Cristo. La vida del marinero discurre, pues, en buena parte dentro de los cauces de la religión establecida<sup>67</sup>.

Ahora bien, algunas de sus creencias no parecen ajustarse a la ortodoxia católica, y así lo pensaron en más de una ocasión los guardianes de la fe. Sabemos de la costumbre de enrollar en los barcos a algunos santos o a la Virgen María bajo una de sus innumerables advocaciones para así garantizar su protección a la nave, sabemos de la invocación de los cuatro cuerpos santos de los evangelistas para proteger las cuatro esquinas del barco, sabemos de los poderes atribuidos al ígneo aparicionismo de San Telmo y de muchas otras creencias. Ahora bien, esta conducta responde al pacto tácito que la Iglesia Católica hubo de firmar con las devociones grupales o locales en los tiempos modernos, al compromiso entre el dogma oficial y la creencia popular. Por tanto, la úni-

<sup>66</sup> Marcus Rediker, *Between the Devil*, 205-253.

<sup>67</sup> Cf. Alain Cabantous, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XIV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)* (París, 1990). Para los exvotos, Bernard Cousin, *Le miracle et le quotidien. Les exvotos provençaux, images d'une société* (Aix-en-Provence, 1983).

ca diferencia parece radicar en el carácter específico de la cultura marinera, que da a esta religión local del mar un sesgo también particular<sup>68</sup>.

Otra cosa distinta es el nivel de la práctica. Aquí sería necesario ir más allá de lo investigado hasta ahora para concluir en un marcado desinterés de los marineros por el cumplimiento de sus obligaciones religiosas. Parece lógico que, a pesar de las repetidas oraciones escuchadas (a la partida del barco, durante la travesía, al regreso a puerto), la falta de oportunidades para oír misa o para frecuentar los sacramentos creara una inercia entre la gente de mar que la distanciara de esas prácticas también durante su vida en tierra. Y en todo caso, todo hace pensar que la devoción marinera tenía un carácter muy utilitario, un objetivo propiciatorio de la protección celestial al estilo de otras devociones terapéuticas, es decir, constituía el tipo de devoción más cercano a la magia. Y, además, la invocación a los protectores tenía su momento privilegiado en las ocasiones de peligro, durante los naufragios o las tempestades, lo que acortaba su duración, pues pasada la amenaza del temporal nadie volvía a acordarse de Santa Bárbara hasta una nueva tormenta<sup>69</sup>.

La marina anglosajona y protestante parece aún más alejada de la vida religiosa, aunque Marcus Rediker, la principal fuente de información, cree que este proceso, cuyas raíces necesitan de ulteriores investigaciones, debió producirse a partir del siglo XVII. Los marineros no asisten a los oficios, no frecuentan las iglesias, rehúyen el contacto con los pastores, profieren blasfemias de manera habitual y evitan encomendarse a Dios (su único protector) en los momentos de peligro. Se ha aludido varias veces como representativa a la anécdota referida por un pastor protestante del siglo XIX que, en medio de una tormenta, no conseguía atraer la atención del capitán del barco, que le remitía a cubierta a observar a los marineros jurando y blasfemando contra los elementos, hasta que finalmente le señaló que la tripulación había dejado de decir palabrotas y se había puesto a rezar, lo que hizo exclamar al comandante que si eso estaba ocurriendo es que ya no había ninguna esperanza de salvación<sup>70</sup>.

La cultura marinera es, sobre todo, una cultura oral. Lo es, en primer lugar, porque entre la gente de mar son muy altos los niveles de

<sup>68</sup> Para este compromiso entre religión oficial y religión popular, William A. Christian Jr., *Local religion in sixteenth century Spain* (Princeton, 1981).

<sup>69</sup> Alain Cabantous, *Le Ciel*, 123-243; y *Les citoyens*, 131-151. Sobre la actitud ante el naufragio y la muerte, cf. especialmente las obras de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla, 1996); y de Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or* (París, 2009).

<sup>70</sup> Kurt Weibust, *Deep Sea Sailors. A Study in maritime ethnology* (Estocolmo, 1960), 204. (Apud Marcus Rediker, *Between the Devil*, 169).

analfabetismo. Y, después, porque la vida a bordo induce a la comunicación verbal, al canto en grupo, a la audición colectiva de cuentos y leyendas. Esta cultura oral se expresa a través de un habla que incorpora términos de todas las lenguas y dialectos (pues los puertos, y a veces hasta los mismos barcos, son torres de babel y escuelas de idiomas) y que se halla trufada, casi más que ninguna otra, de palabras de argot, ininteligibles para las personas ajenas al medio. Un habla que incorpora, también más que ninguna otra, toda una serie de interjecciones, ya que las órdenes han de ser dadas con brevedad, sobre todo cuando arrecia el viento, arrastrando hacia el mar la voz del capitán y del contraestre<sup>71</sup>.

La cultura marinera es, como toda cultura nacida de un oficio, una cultura llena de conocimientos técnicos, que versan sobre la estructura del barco, sobre las maniobras a realizar, sobre geografía, astronomía y climatología. Una cultura ciertamente empírica, pero que destila una profunda sabiduría inalcanzable fuera del ejercicio de la profesión, fuera de la práctica cotidiana. Es una cultura dueña de una terminología muy precisa, de un vocabulario plagado de tecnicismos, que la convierten en una de las más crípticas de las culturas privativas. Es, por último, una cultura técnica que debe dominar todos los medios de transmisión: la comunicación verbal (a veces bajo la forma interjección), la visual (señales, banderas y fuegos) e incluso la acústica (el silbato del contraestre para las órdenes a bordo y las salvas de artillería para los avisos y los saludos)<sup>72</sup>.

Sin embargo, esta es la cultura de los hombres del mar. ¿Hay una cultura específica de los que se quedan en tierra? ¿Hay una relación directa entre ambas culturas? ¿Hay una cultura portuaria que sea la resultante híbrida de esta interacción? La cultura urbana es, en general, una cultura heterónoma. En este sentido, por el momento sólo cabe decir que, al margen de las singularidades técnicas (conocimientos profesionales, jerga propia), la ciudad marítima parece diferenciarse de las demás no tanto por la cualidad como por el grado sumo que adquieren los rasgos característicos de sentido de la libertad, extraversión, innovación, movilidad, creatividad, comunicación, asimilación

<sup>71</sup> Una estadística referida a los puertos atlánticos franceses en el siglo XVIII señala una media de alfabetizados entre el 60 y el 80 por ciento, mientras que la media para la población marinera oscila entre un 40 y un 50 por ciento solamente (Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'Océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre, 1660-1794*, París, 1991, 465). En Cataluña, la situación es mucho peor, ya que el 95 % de los marineros enrolados en los barcos del Libre Comercio a fines del siglo XVIII no sabían escribir su nombre, según Josep Maria Delgado Ribas, «La navegació...», 55.

<sup>72</sup> Para la cultura técnica del marinero, Marcus Rediker, *Between the Devil*, 162-168; y Pablo Emilio Pérez-Mallaina, *Los hombres*, 235-246.

de influencias lejanas, cosmopolitismo... Es sobre todo en este último campo donde la ciudad marítima se comporta menos como un mundo aparte que como la quintaesencia de un modelo<sup>73</sup>.

### *Conclusión*

Este navegar por las diferentes aguas que conforman el complejo espacio de la historia marítima nos pone de manifiesto un mundo en constante expansión. Un mundo que ha pasado de estar constituido por una temática severamente restringida a incorporar todas las áreas caracterizadas por la relación del hombre con el mar. Un mundo que, por otra parte, ha dejado de estar diluido en el marco de la historia general para convertirse por propio derecho en una especialidad con personalidad diferenciada. Un mundo que, finalmente, ha dejado de ser una superficie desolada salpicada aquí y allá por algunos archipiélagos de erudición para convertirse en una región progresivamente surcada por un numerosa serie de investigaciones sobre las más diversas materias que confluyen en un mismo mar de conocimiento.

De esta forma, se avanza en el camino de la reconstrucción de la historia marítima (o de la construcción de una historia marítima plenamente científica). Porque la historia marítima tiene vocación totalizadora e interdisciplinar, puesto que integra y se integra en la historia económica, social, institucional, cultural y de las mentalidades, en el sentido de la historia total de Lucien Febvre y Marc Bloch o de la historia integradora de Pierre Vilar. En definitiva, la historia marítima quiere ser una historia total en el inmenso espacio del mar y sus orillas.

<sup>73</sup> Wolfgang Rudolph, *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte* (Stuttgart, 1980).

Jari Ojala y Stig Tenold

## Compartiendo *Mare Nostrum*: un análisis de artículos en publicaciones académicas sobre la historia marítima del Mediterráneo

### ABSTRACT

This paper is a continuation of a previous bibliometric analysis of articles published in *The International Journal of Maritime History*, and maritime-themed articles published in other journals of Economic and Business History over the last 25 years. The paper examines more closely articles dealing with the Mediterranean, and articles written by scholars from the Mediterranean countries. This article is structured around five propositions on current trends in publishing history of the Mediterranean Sea in academic journals in English.

### Introducción

El Mediterráneo fue el tema de lo que probablemente es la pieza más influyente de la investigación histórica marítima, el aclamado libro de Fernand Braudel<sup>1</sup>. Aún así, son muchos los investigadores que se lamentan de como una región que fue el foco de atención de «la pieza más famosa de la historiografía moderna» haya perdido su influencia<sup>2</sup>. Sin embargo, el gran volumen de libros sobre el Mediterráneo nos demuestra que el Mediterráneo sigue siendo muy relevante como tema de grandes monografías, pero también que muchos de los investigadores tienen problemas para distanciarse de las sombras proyectadas por Braudel.

<sup>1</sup> Fernand Braudel, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Epoque de Philippe II* (Paris, 1949). Después de casi un cuarto de siglo, el libro fue traducido al inglés; *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (Nueva York, 1972-1973).

<sup>2</sup> Peregrine Horden y Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History* (London, 2000), 43; véase la reseña de Anthony Molho en *Journal of World History*, XIII, n.º 2 (2002): 486-492.

Así, aunque el Mediterráneo sigue siendo objeto de análisis extensos y voluminosos, nos encontramos también con otros más concisos, condensados –y menos sintetizados– habitualmente publicados como capítulos de antologías o como artículos en revistas especializadas. ¿Cómo se ha desarrollado este corpus de investigación en las últimas décadas? El objetivo de este artículo es proporcionar una evaluación cuantitativa de los artículos en publicaciones académicas de investigadores de la historia marítima de los países mediterráneos y de artículos cuyo tema es el Mediterráneo (o los países mediterráneos)<sup>3</sup>.

Después de una introducción a nuestra base de datos y a la manera en que la información ha sido organizada y procesada, hemos estructurado este artículo en torno a cinco proposiciones de las tendencias actuales en las publicaciones académicas sobre la historia marítima del Mediterráneo:

1) La historia marítima del Mediterráneo trata del siglo XIX y del período precolombino con más frecuencia que la historia marítima en general.

2) A menudo los artículos de historia marítima del Mediterráneo se ocupan de los puertos y de negocios/capital, mientras que otros temas –como la pesca o el trabajo– son relativamente poco frecuentes.

3) Parece que hay una «cuota del Mediterráneo» del cinco al diez por ciento de artículos marítimos en muchas publicaciones en idioma inglés.

4) En la publicación *The International Journal of Maritime History* la aparición del Mediterráneo ha aumentado en los últimos 25 años.

5) Ha habido un marcado aumento en la publicación en revistas internacionales tras la creación de la red Mediterranean Maritime History Network.

### *La base empírica –y una aclaración*

Los hallazgos de este artículo se basan en dos fuentes empíricas principales. La primera y más importante fuente es *The International Journal of Maritime History* (IJMH), la principal revista científica en el campo de la historia marítima. La revista se publica con el auspicio de International Maritime Economic History Association (IMEHA) desde 1989, y actualmente la publica Sage y es editada por un equipo de la Universidad de Hull. Durante los primeros 24 años el editor en jefe de

<sup>3</sup> Los autores hacen llegar su agradecimiento por el animado debate a los participantes de la conferencia 4<sup>th</sup> Mediterranean Maritime History Network celebrada en Barcelona en mayo de 2014, a Lauri Karvonen por su ayuda en la recopilación de la base de datos y a Elina y Miguel López por su ayuda con el idioma.

la revista fue el prolífico Lewis R. (Skip) Fischer, y las publicaciones de la revista estaban estrechamente vinculadas a su lugar de trabajo, es decir, a la Memorial University en St. John's, Newfoundland, Canadá. Hemos realizado una base de datos bibliométricos que contiene información en profundidad sobre todos los artículos publicados en la revista desde sus inicios hasta el 2013, así como los autores de estos artículos. La segunda fuente empírica es una base de datos menos detallada que cubre artículos con un tema marítimo en otras siete revistas en el campo de la historia económica / de negocios; *Business History*, *Business History Review*, *Economic History Review*, *Enterprise & Society*, *Explorations in Economic History*, *The Journal of Economic History* y *The Journal of Transport History*. De estas fuentes se han recopilado datos para el mismo período de tiempo que para la IJMH.

Los datos empíricos que utilizamos en este artículo ya fueron presentados y analizados (aunque no con el enfoque específico del Mediterráneo) en IJMH, y remitimos a los lectores a ese artículo para una presentación detallada de como está hecha la base de datos, lo que incluye y lo que excluye, etc.<sup>4</sup>. En definitiva, la base de datos contiene una información detallada sobre los artículos publicados en la IJMH. Esto se complementa con información sobre los autores y sus afiliaciones, posiciones, etc. Se analizaron un total de 495 artículos publicados en los primeros cuarenta y ocho números de la revista<sup>5</sup>. El tamaño de la publicación ha ido aumentando con el tiempo, pasando de un número de páginas de material analizado de alrededor de 400 por año a unas 600 páginas.

Con el fin de facilitar el análisis cuantitativo del material, era necesario organizar los artículos en categorías en base a ciertos criterios. La categorización, o «codificación», se llevó a cabo por los autores de forma individual, sobre la base de los títulos y los contenidos de los artículos. La comparación de los dos conjuntos de códigos mostró un alto grado de correspondencia entre las decisiones de los dos autores. En lo referente a las dimensiones geográficas, la correspondencia era

<sup>4</sup> Jari Ojala y Stig Tenold, «What is Maritime History? A Content and Contributor Analysis of the International Journal of Maritime History, 1989-2012», *International Journal of Maritime History*, XXV, n.º 2 (diciembre 2013): 17-34.

<sup>5</sup> Para hacerlo simple, nos referiremos a todo el material como artículos. Alrededor del sesenta y tres por ciento de los ítems analizados consiste de artículos de investigación convencionales, dieciséis por ciento eran artículos del foro, es decir, artículos con un tema común, el tres por ciento eran ensayos críticos y dieciocho por ciento pueden ser clasificados como «otro tipo de material» (bibliografías, informes de conferencias, debates, notas de investigación y ensayos de fuentes). Excluimos de nuestro análisis esquelas, comunicaciones, mesas redondas y reseñas de libros.

del noventa y cuatro por ciento<sup>6</sup>. Con respecto a la determinación del «tema» del artículo, teníamos doce categorías posibles. A cada artículo se le asignó una o más de estas categorías, obteniendo una coincidencia entre conjuntos de códigos de los dos autores de más del noventa y seis por ciento. Si los códigos diferían, se consultaba el artículo hasta que los dos autores llegaran a una conclusión conjunta que luego sería aplicada. Este tipo de categorización es necesaria para manejar el material cuantitativamente, pero tenemos que admitir que no es perfectamente capaz de recoger toda la variedad de temas tratados, así como el frecuente amplio alcance del ámbito de los artículos académicos. Sin embargo, consideramos que esta clasificación nos permite recoger algunas de las principales tendencias en el desarrollo del material publicado.

En la clasificación del área geográfica a la que se refería algún artículo específico, nosotros incluimos –si procedía– el país, la región geográfica (Europa, Asia, América, etc.) y la zona marítima relevante (Atlántico, el Pacífico, el Báltico, el Mediterráneo, la Antártida, el Océano Índico o Global). También hemos señalado la afiliación académica –aunque no el lugar de nacimiento– de todos los autores<sup>7</sup>. En este artículo, hemos aislado la dimensión «Mediterráneo». Por lo tanto, podemos comparar el grado en que el material Mediterráneo –artículos sobre el mar Mediterráneo, artículos sobre países mediterráneos y artículos de autores situados en los países mediterráneos– se diferencia de todo el conjunto de artículos.

Antes de proceder con el análisis es de recibo hacer una advertencia o aclaración importante. Este artículo no es una evaluación de la investigación o publicación sobre la historia marítima del mediterráneo, sino que es la cuantificación de un elemento de esas investigaciones y publicaciones –solo se incluyen los trabajos publicados en inglés. Aún así, no queremos afirmar que proporcionamos una cuantificación de

<sup>6</sup> Esta categorización era necesario para tres variables: el país, el área geográfica y la zona marítima. Las correspondencias fueron 95,8, 97,7 y 89,4 por ciento, respectivamente. Las discrepancias estaban relacionados principalmente con la cuestión de la zona marítima; en concreto, si un artículo debería de ser caracterizado como «Atlántico» o «Global» desde el punto de vista marítimo.

<sup>7</sup> Nos hubiera gustado haber sido capaces de distinguir entre, por ejemplo, un académico nacido y educado en España que trabaja en una universidad de los Estados Unidos y otro nacido y educado en los Estados Unidos que trabaja en la misma institución. Tal distinción habría convertido a nuestro análisis aún más completo. ¿Hasta qué punto está, por ejemplo, la investigación sobre el Mediterráneo en universidades de los Estados Unidos llevada a cabo por investigadores con un trasfondo en la región? Pero, las cuestiones de afiliación nacional se han vuelto tan complejas que no permiten su fácil clasificación, y los datos necesarios serían extremadamente difícil de reunir.



la investigación de historia mediterránea hecha en inglés- ya que si así fuera, tendríamos que incluir otros formatos (monografías y antologías, que -como se señaló en la introducción- siguen siendo muy relevantes) y otras publicaciones adicionales (descartamos totalmente las orientadas hacia otras importantes disciplinas como, por ejemplo, la arqueología, la sociología, la economía, etc.). Tal vez la mejor manera de juzgar este artículo es verlo como un análisis de la dimensión mediterránea de la IJMH, con un puñado de otras publicaciones de historia económica y empresarial para así ampliar ligeramente el enfoque. Aún así, a pesar de que nuestro enfoque no es muy amplio, creemos -y tenemos la esperanza- de que nuestros hallazgos pueden ser útiles para estimular una discusión sobre la historia marítima del Mediterráneo y entre los historiadores marítimos del Mediterráneo.

### *Lengua, países y mares*

Al igual que en muchas -¿la mayoría de?- revistas científicas publicadas en inglés, hay un cierto sesgo de habla inglesa en el IJMH. Casi la mitad de los artículos de la revista se ocupan principalmente del Reino Unido, los EE.UU., Canadá, Australia o Nueva Zelanda, y casi dos tercios de los autores estaban trabajando para instituciones de estos países de habla inglesa. Aún así, la dimensión anglófona ha disminuido a través del tiempo, de más del 70 por ciento de los autores en la década de 1990 a alrededor del 55 por ciento en el período 2001-10<sup>8</sup>.

En cuanto a la zona geográfica cubierta en los artículos, sólo un país mediterráneo -España, con 18 artículos- está en el Top 10 de países cubiertos<sup>9</sup>. Como era de esperar, el Reino Unido, con más de 150 artículos encabeza la lista, seguido por los Estados Unidos con casi cuarenta artículos. Canadá y los Países Bajos -ambos con 19 artículos- también están por delante de España. Los países en el Top 10 fueron el objeto de alrededor de dos tercios de la revista, medido esto por el número de páginas.

De los otros países del Mediterráneo, Francia y Grecia, con diez y nueve artículos respectivamente, se quedan por poco fuera del Top 10 de países cubiertos. Sin embargo, un examen más detenido de los artículos españoles revela que es a una muy pequeña medida que tienen que ver con el Mediterráneo. De hecho, 14 de los artículos

<sup>8</sup> A menos que se indique lo contrario, todas nuestras estadísticas se basan en información de la base de datos.

<sup>9</sup> Véase Ojala y Tenold, «What is maritime history?» para la lista completa.

sobre España tienen un «marcador geográfico» o referencia a un punto o lugar en tierra en sus títulos. Curiosamente, ni uno solo de ellos se refiere a la costa mediterránea –la mayoría se refieren a la costa atlántica<sup>10</sup>.

Más de la mitad de los artículos publicados en IJMh tratan de algún aspecto del mundo atlántico. Esto refleja claramente el dominio de Europa y las Américas en la historia marítima –o incluso con mayor precisión: el predominio del Reino Unido y los EE.UU.– tanto entre los autores como en los temas. El Mediterráneo (incluyendo el Mar Negro y el Mar de Azov) fue el tema principal de un poco menos de siete por ciento de los artículos de la IJMh, superado por el Pacífico (8,9 %) y también por el Océano Índico (7,3 %)<sup>11</sup>.

¿Cómo, entonces, la investigación sobre el Mediterráneo –y los investigadores del Mediterráneo– difieren de aquellos artículos que tratan de «el resto del mundo»? ¿Y cómo la investigación sobre el Mediterráneo se ha ido desarrollando a través del tiempo? Para responder a estas dos preguntas, hemos dejado que los datos hablen por sí solos<sup>12</sup>. El resto de este artículo está organizado en torno a cinco proposiciones sobre la historia económica marítima mediterránea, todo encontrado observando más detalladamente el material empírico que hemos reunido.

*1) La historia marítima del Mediterráneo trata del siglo XIX y del período precolombino con más frecuencia que la historia marítima en general.*

En el Gráfico 1 se comparan los principales períodos cubiertos en IJMh en total y en los artículos del Mediterráneo. Es evidente

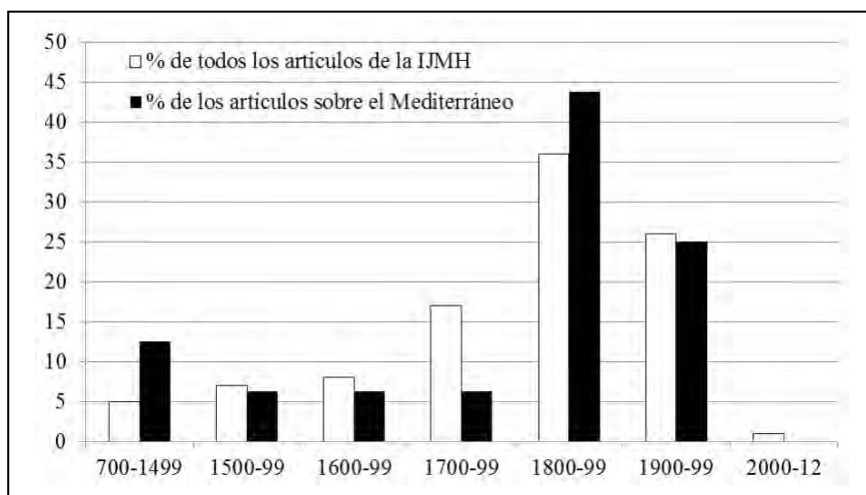
<sup>10</sup> Los marcadores geográficos más importantes son Bilbao y Galicia, con tres artículos cada uno, seguido de las Islas Canarias, Euskal Herria (País Vasco) y Sevilla. Cuatro artículos no tienen un indicador geográfico nacional.

<sup>11</sup> En nuestro análisis del área del mar, hemos definido el Mediterráneo como un cuerpo continuo (natural) de agua al este de Gibraltar, es decir, el Mediterráneo propiamente dicho (incluyendo el Estrecho de Gibraltar, el mar de Alborán, el mar Balear, el mar de Liguria, el mar de Tirreno, el mar Jónico, el mar Adriático y el mar Egeo), así como el mar Negro y el mar de Azov; ver International Hydrographic Organization, *Limits of Oceans and Seas – Special Publication. N.º 28* (Monte Carlo, 1953), 16-18. Nuestra discusión de los países mediterráneos y las afiliaciones de los autores se limita a los países que bordean el Mediterráneo propiamente dicho.

<sup>12</sup> Debemos añadir aquí que cuando los datos hablan, lo hacen con una voz relativamente débil. Nuestros datos «Mediterráneos» se basan en solo 33 artículos en el caso de la base de datos principal, por lo tanto es poco probable que cualquiera de los resultados que se presenten a continuación tengan una muy impresionante significación estadística.

que no hay diferencias sustanciales y sistemáticas entre el período de tiempo cubierto en artículos sobre el Mediterráneo y los otros artículos.

Gráfico 1. Cobertura temporal de los artículos, basada en el año del comienzo del artículo, %



Fuente: Base de datos de IJMh.

Aún así, la investigación del Mediterráneo es particularmente elevada en el período anterior al siglo XVI, pero esto no es un nuevo descubrimiento: Harlaftis y Vasallo en parte explican el «claro sesgo hacia la Edad Moderna» en una antología de la historia marítima del Mediterráneo por «la alargada sombra del glorioso pasado»<sup>13</sup>. También parece haber una ligera sobrerrepresentación de trabajos relacionados con el siglo XIX. En correspondencia, en particular el siglo XVII, pero también los años posteriores a 1900 parece ser de menor interés para los investigadores marítimos del Mediterráneo que para los del resto del mundo.

Nuestro análisis anterior sugiere que puede haber una tendencia a que los autores se centran en los períodos «gloriosos» en los que sus flotas nacionales tienen una posición relativamente importante a nivel internacional<sup>14</sup>. El foco sobre el Mediterráneo en la época muy temprana no se refiere a una «gloria pasada» en ese sentido, pero

<sup>13</sup> Gelina Harlaftis y Carmel Vasallo, «Preface», en Gelina Harlaftis y Carmel Vasallo (eds.). *New Directions in Maritime History* (St. John's, 2004).

<sup>14</sup> Ojala y Tenold, «What is maritime history?», 27.

probablemente refleja el hecho de que en el período anterior al siglo XV la «competencia» es mucho menor –por ejemplo desde el lado oeste del Atlántico...

2. *Los artículos de historia marítima del Mediterráneo se ocupan de los puertos y de negocios/capital, mientras que otros temas –como la pesca o el trabajo– son relativamente poco frecuentes.*

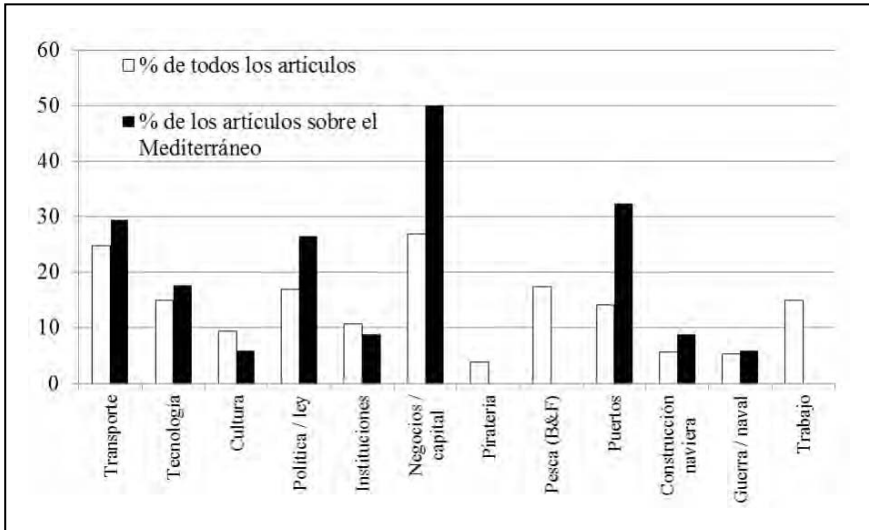
Nuestro análisis general de los temas tratados en la revista revela que hay tres categorías que no han sido tratadas por los académicos que trabajan sobre el Mediterráneo: la piratería, la pesca (incluyendo la caza de ballenas y la caza de focas) y el trabajo<sup>15</sup>.

El Gráfico 2 muestra que la omisión de estos temas se refleja en parte por un interés más alto que el promedio en los puertos, los negocios y el capital. Dado que «el giro cultural» en la historia en general –y la historia marítima en particular– a veces se ha asociado con académicos de la región mediterránea, es interesante observar que la categoría «cultura» parece estar «subrepresentada», basada esto en los datos que tenemos disponibles<sup>16</sup>. Esto podría reflejar el hecho de que si un sesgo regional hacia este tipo de investigación histórica realmente existe, una infraestructura favorable, incluidas las oportunidades editoriales locales, podría reducir la difusión al público internacional.

<sup>15</sup> En el primer volumen después de que hubiera terminado nuestra base de datos, la IJMH publicó un artículo sobre pesca. Trata sobre Cataluña y es el primer artículo sobre España en 25 años que tiene una «marca geográfica» en el lado mediterráneo. Eliseu Carbonell, «Not just any port after a storm: The commemoration and heritagization of fishing in Catalonia», *International Journal of Maritime History*, XXVI, n.º 2 (mayo 2014): 288-303. En cuanto a los temas, artículos individuales podrían ser asignados a más de una categoría.

<sup>16</sup> Sobre esto, véase: Hugh Murphy, «An open letter to the International Maritime Economic History Association», *International Journal of Maritime History*, XXIV, n.º 2 (diciembre 2012): 251.

Gráfico 2. Tema de los artículos, %



Fuente: Base de datos de IJMh.

3. Parece que hay una «cuota del Mediterráneo» del cinco al diez por ciento de artículos marítimos en muchas publicaciones en idioma inglés.

Con el fin de complementar la base de datos de artículos publicados en IJMh, investigamos artículos de temática marítima en algunas otras revistas internacionales enmarcadas dentro del campo de la historia económica y empresarial. Como muestra el Cuadro 1, ahora estamos entrando en un campo en el que el número de constataciones en las diferentes categorías es muy limitado. Sin embargo, es interesante señalar que la proporción de artículos marítimos que tienen un tema mediterráneo, con unas pocas excepciones parece ser relativamente estable durante las publicaciones de las revistas.

Como muestra el Cuadro 1, la proporción de artículos marítimos que se ocupa del Mediterráneo es sorprendentemente uniforme a través de las revistas, variando del cinco por ciento hasta el 8,7 %. La excepción positiva es la alta proporción de artículos sobre el Mediterráneo en *Enterprise & Society*, se puede explicar por un muy pequeño número de observaciones. La otra excepción, negativa esta, es *Explorations in Economic History* que puede explicarse por el hecho de que los artículos marítimos en la revista tenían un fuerte sesgo anglófono. Sólo dos de los 18 artículos fueron escritos por investigadores sin afiliación a América del Norte o a universidades inglesas.

Cuadro 1. Artículos de temática marítima en publicaciones seleccionadas, 1977-2012

Publicación	Artículos marítimos	Artículos mediterráneos	Cuota
IJMH	495	33	6,7 %
The Journal of Transport History	75	4	5,3 %
The Journal of Economic History	24	2	8,3 %
Business History Review	23	2	8,7 %
Economic History Review	23	2	8,7 %
Business History	20	1	5,0 %
Explorations in Economic History	18	0	0 %
Enterprise & Society	5	1	20 %

Fuente: Base de datos ampliada. Véase Ojala y Tenold, «What is maritime history?», 32-34.

Nota: Sobre la base de un juicio subjetivo de si un artículo tiene o no un tema «marítimo». Nuestro principio rector ha sido incluir artículos con temas marítimos claramente definidos (por ejemplo el transporte marítimo, la caza de ballenas, los puertos o la construcción naval) y omitir los artículos que se ocupan de temas puedan estar relacionados con lo marítimo (por ejemplo, la esclavitud y el transporte de esclavos).

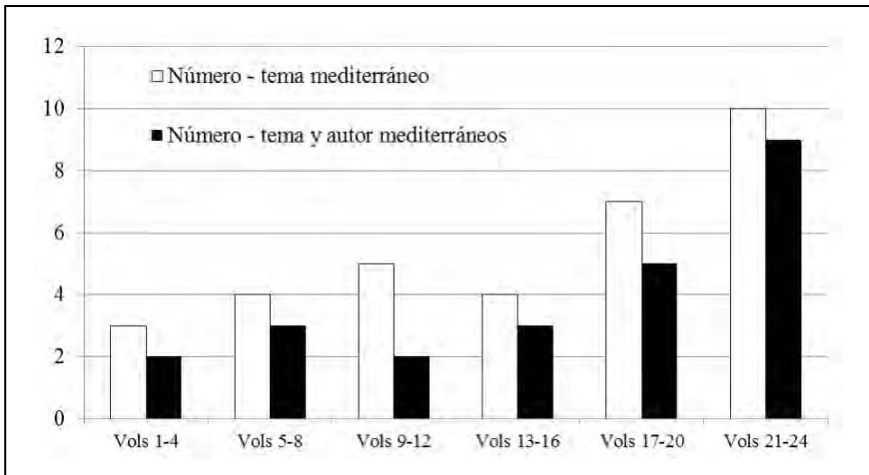
#### 4. En la IJMH la aparición del Mediterráneo ha aumentado en los últimos 25 años.

El análisis anterior ha tratado el último cuarto de siglo como un período más o menos estático, haciendo caso omiso de las dinámicas. Sin embargo, hemos aludido anteriormente al hecho de que la proporción de las contribuciones centrada en lo anglófono ha ido disminuyendo con el tiempo. Esto se ha producido en conjunto con un aumento de la aparición de artículos sobre el Mediterráneo tal como muestra el Gráfico 3.

El aumento con el tiempo es en parte el resultado de un creciente número de artículos en IJMH, aunque, incluso si lo desestimáramos, todavía hay un aumento relativo de las publicaciones del Mediterráneo. Puede haber varias razones para este crecimiento; un cambio en las estrategias de publicación –a nivel investigador o de la publicación– modas en cuanto a temas o métodos, un cambio en los incentivos de la publicación internacional, etc. El crecimiento también podría ser el resultado de una infraestructura facilitadora: curiosamente, parece que hay un renacer poco después de la primera conferencia organizada por la Mediterranean Maritime History Network en 2002<sup>17</sup>. Esta red fue creada por investigadores del Mediterráneo que participan en las conferencias de IMEHA.

<sup>17</sup> Sobre la historia de la red Mediterranean Maritime History Network, ver Gelina Harlaftis y Carmel Vasallo, «Maritime History Since Braudel», en Gelina Harlaftis y Carmel Vasallo (eds.), *New Directions in Maritime History* (St. John's, 2004), 1-20.

Gráfico 3. Número de artículos mediterráneos  
-por período y tema / autor afiliación



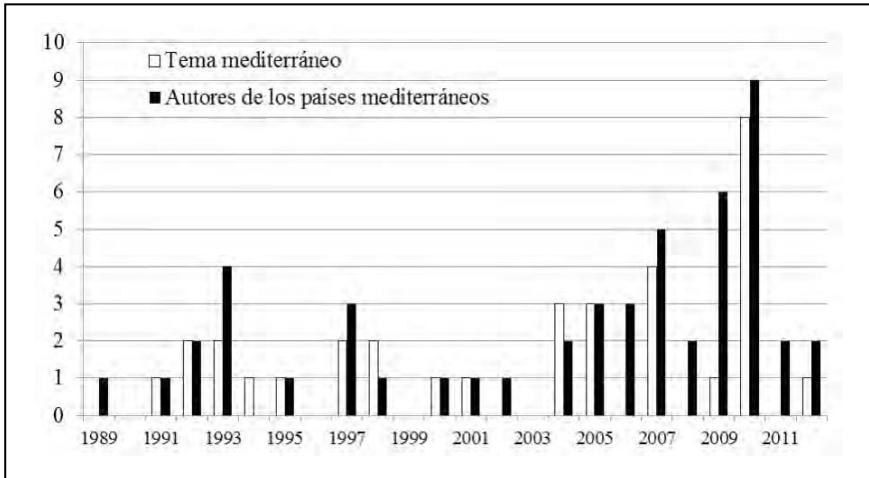
Fuente: Base de datos de IJMH.

Nota: La diferencia entre las dos series refleja el hecho de que algunos estudiosos de países no mediterráneos escriben sobre el Mediterráneo. Los investigadores de los países Mediterráneos que escriben sobre temas no mediterráneos no se han incluido.

5. *Ha habido un marcado aumento en la publicación en revistas internacionales tras la creación de la red Mediterranean Maritime History Network.*

Es poco probable que el establecimiento de colaboraciones para la investigación conduzca a resultados inmediatos, por lo que con el fin de dar tiempo para que la Red «empiece a tener efectos» hemos utilizado el año 2003 como la línea divisora. Los resultados son sorprendentes; hasta e incluyendo el 2003 hubo un promedio anual de 0,86 artículos sobre el Mediterráneo en IJMH. Para el período 2004-12 la cifra correspondiente fue de 2,22 artículos. El desarrollo es aún más impresionante si nos fijamos en los artículos escritos por académicos residenciados en los países mediterráneos. En la primera época, 1989-2003, la producción media anual fue de 1,06 artículos –a partir de 2004 se ha más que triplicado hasta 3,78 artículos. Ciertamente el aumento en el número de artículos en total proporciona parte de la explicación, pero el aumento es tan grande que implica que hay también una relativa mejora.

Gráfico 4. Artículos mediterráneos –tema y afiliación de los autores



Fuente: Base de datos de IJMH.

Nota: La diferencia entre estas series y los datos que fueron la base para el Gráfico 3 es el hecho de que los autores de los países mediterráneos se incluyen independientemente del tema geográfica de sus investigaciones. Así, por ejemplo, esto incluye a todos los autores franceses y españoles.

Sorprendentemente, a pesar de este fuerte crecimiento, es probable que subestime el aumento de la visibilidad de investigación marítima mediterránea en la última década más o menos. Por ejemplo, uno de los primeros efectos de la intensificación de la cooperación regional fue un número especial de *Research in Maritime History*, que proporcionó una historiografía actualizada tan necesaria para una serie de países mediterráneos<sup>18</sup>. Los trabajos de investigación de la Mediterranean Maritime History Network Conferences han sido debidamente disseminados en tres números especiales de *The Journal of Mediterranean Studies*<sup>19</sup>. Un aparte: el objetivo de este artículo ha sido medir el desarrollo de los artículos sobre el Mediterráneo en revistas de historia marítima. Una continuación natural podría ser la de evaluar el desarrollo de los artículos en revistas de historia marítima del Mediterráneo, incluyendo las revistas de historia en lengua vernácula en varios

<sup>18</sup> Gelina Harlaftis y Carmel Vasallo, «Preface», en Gelina Harlaftis y Carmel Vasallo (eds.), *New Directions in Maritime History* (St. John's, 2004).

<sup>19</sup> Fueron estos: volumen 12, n.º 2 (2002), que también incluyó una lista de los historiadores marítimos del Mediterráneo, vol. 16, n.ºs 1-2 (2006) y volumen 19, n.º 2 (2010).



países mediterráneos. ¿Ha aumentado también el volumen o la proporción de la investigación de historia marítima en estas revistas?

### *Comentarios finales*

En 2004, Harlaftis y Vasallo afirmaron categóricamente que «la historia marítima del Mediterráneo ha sido insuficientemente representada en las publicaciones y congresos de International Maritime Economic History Association (IMEHA) durante la década de los 90 del siglo xx»<sup>20</sup>. Este artículo –así como nuestra investigación anterior– confirma que ha habido un sesgo Atlántico dentro de la historia marítima. Además, esta investigación cuantitativa nos permite poner a prueba –o al menos empíricamente confirmar, rechazar o discutir– aseveraciones como la citada anteriormente.

Creemos que las cinco proposiciones en este artículo dicen algo acerca de la orientación y el desarrollo de la historia marítima del Mediterráneo. Aún así, se trata de «una mirada desde el Norte»; una larga distancia, una modesta visión de dos investigadores con un conocimiento limitado del tema *per se* pero con los instrumentos necesarios para ponerlo en perspectiva.

Por lo tanto, nuestro análisis, debido a una muestra limitada y a las restricciones del idioma, solo roza la superficie<sup>21</sup>. Es necesario un análisis exhaustivo, multilateral y multilingüe en la misma línea, para obtener una imagen más precisa del desarrollo de la historia marítima del Mediterráneo en las últimas décadas. **Eso se lo dejamos a los lugareños.**

<sup>20</sup> Gelina Harlaftis y Carmel Vasallo, «Preface», vii. Este no es el caso si calculamos el porcentaje de la superficie de los océanos del mundo, en relación con su respectiva parte de los artículos en publicaciones. El Mediterráneo estaría excesivamente representado por un factor de más de siete; 5,8 por ciento de los artículos en los doce primeros volúmenes de la revista, en comparación con el 0,8 por ciento de la superficie del mar en el mundo.

<sup>21</sup> Hemos tratado de evitar hacer cualquier comentario sobre el idioma de publicación, pero entendemos que dada nuestra elección de los datos podría interpretarse como que se aboga por publicaciones en inglés en lugar de lo publicado en las distintas lenguas de la región. Esa no es nuestra intención. Sin embargo, nos gustaría señalar que si los académicos investigadores de la región quieren llegar a la comunidad internacional de investigadores, tienen que aceptar que el idioma inglés –irónicamente– se ha convertido en la *lingua franca*.



## PORTS & CITIES



Simone Azzopardi

## The Grand Harbour Extension Project: Economic and Political Implications for British Malta, 1858-1870s

### ABSTRACT

For most of Malta's colonial history since the times of the Order of St. John (1530-1798), the Grand Harbour was the island's "only significant natural resource" and the nerve centre of economic activity. The British built on this and transformed the harbour into the Empire's main naval base in the Mediterranean. The dual strategic-commercial capacity that the harbour developed along the years made it the sphere of operation of both naval-military establishments and the mercantile community. By the late 1850s, however, the harbour area became overcrowded and encroachments became almost inevitable. Thus was planned the Grand Harbour Extension Project, presented by the Admiralty in 1859 as a potentially viable solution for the continued naval-commercial coexistence in the harbour waters.

### *Introduction*

For most of Malta's colonial history, and particularly since the arrival of the Order of St. John (1530-1798), Malta's main natural port by the name of Grand Harbour was the island's "only significant natural resource"<sup>1</sup>, serving not only as a naval and military base, but also as an important trading outpost in the Mediterranean commercial networks. Owing to its geostrategic importance, the Grand Harbour had served as the island's economic hub for centuries<sup>2</sup>. The Hospitallers

<sup>1</sup> D. Fenech, "Birgu During the British Period," in L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorini (eds.), *Birgu, A Maltese Maritime City*, Vol. I (Msida, 1993), 128.

<sup>2</sup> V. Mallia-Milanes "Introduction to Hospitaller Malta," in Victor Mallia-Milanes (ed.), *Hospitaller Malta 1530-1798: Studies on Early Modern Malta and the Order of St. John of Jerusalem* (Msida, 1993), 25-33.

had already developed the port infrastructure extensively. When the British came to Malta in 1800, they would not miss the opportunity to transform the island into the Empire's main naval base in the Mediterranean. Following the official takeover in 1813, increased British defence spending and garrison presence on the island ensured the continued centralisation of the Grand Harbour in the fortress colony, throughout the nineteenth and early twentieth centuries<sup>3</sup>.

The dual strategic-commercial capacity<sup>4</sup> of the Harbour turned it into the sphere of operation of both naval-military establishments and the mercantile community. Since the Hospitallers' times, Dockyard Creek, then also known as Galley Creek, was the naval-military domain while French Creek catered for the commercial sector<sup>5</sup>. This arrangement prevailed until the first half of the nineteenth century, where Maltese merchants and the British Admiralty functioned side by side<sup>6</sup>, in some ways complementary, in others, in competition with each other<sup>7</sup>. By the 1850s however, over-crowdedness in the port led to inevitable naval-commercial impingements. This necessitated a project that would expand the Harbour's infrastructure and locate ample water space to the respective contestants.

After several failed attempts at minimising the problem, the Admiralty's proposal for a Grand Harbour Extension project passed through in the Malta Council of Government in May 1859. Malta was then functioning under the first partly-elected Legislative Council granted in 1849. The Council was made up of eighteen members: the Governor, nine official nominated members – of whom five had to be Maltese – along with another eight elected Maltese politicians<sup>8</sup>. Technically, this constitution enabled a Maltese majority to participate in the debates concerning administrative policy. By 1860, however, the 1849 constitution had become weak, largely due to Governor Sir John Gaspard Le Marchant's (1858-1864) alleged authoritarian rule. This generated political opposition within the Council, initially taking the form of passive resistance, eventually becoming positively assertive as some of the elected politicians struggled to acquire more political power.

<sup>3</sup> H. Bowen Jones, J. C. Dewdney and W. B. Fisher, *Malta: Background for Development* (Durham, 1961), 115-126.

<sup>4</sup> J. Chircop, "Evolution of a Harbour Infrastructure: From Mercantile to Naval Control" in *Melita Historica*, XII, No. 2 (Malta, 1997), 209.

<sup>5</sup> Fenech, *Birgu*, 129.

<sup>6</sup> Courtesy to M. Cassar: Lieutenant-Governor, W. C. F. Robertson, "Summary of the History of the Allocation of the Waters in the Malta Harbours for Naval and Mercantile Purposes" (3 Dec. 1921), 1.

<sup>7</sup> Fenech, *Birgu*, 128.

<sup>8</sup> H. Frendo, *Storja ta' Malta: Żmien l-Ingliżi Seklu XIX* (Malta, 2004), 202-203.

The period 1859-1864 thus saw the emergence of a double battle. In the Harbour, the Admiralty and the local commercial community vied for water space. In the Council, Maltese politicians struggled for more political control. This paper shall illustrate how the two battles became conflated, underlining how, although clear demarcations between imperial and local interests – in the Harbour as in the Council – were necessary, they were nevertheless very difficult to achieve considering the overlapping spheres between ruler and ruled.

### 1.1 Spearheading the Endeavour

Understanding why and how the Grand Harbour Extension Project came to be will help us understand better the political implications that it would leave. The reasons behind this project are mainly four, if all very interrelated.

The changing balance of power in the Mediterranean is surely of key importance. In the Grand Harbour project there was telescoped the mid-nineteenth century British Empire abroad – at least in the Mediterranean – where Britain was consolidating its position against other challengers. The post-Crimean War (1854-56) provides a good starting-point. Up till then, the British could boast of relative imperial supremacy in what had become by and large a British lake<sup>9</sup>. Following the war however, the degree of competition increased, and this time, not only from the old-time contender Russia but more so from France. The emergence of Napoleon III's (1852-70) ambition to recoup for France the glory his uncle had bestowed on it could no longer be dismissed as insignificant<sup>10</sup>.

That this happened at a time when the Crimean War had just reconfirmed the real potential of Malta to British superiority in the Mediterranean, as evidenced by the island's availability as the main supply and repair base, and medical centre for the allied powers in the eastern basin, raised the stakes even higher<sup>11</sup>.

Simultaneously however, the Crimean War also highlighted the Harbour's deficiencies. The Royal Navy increasingly found that its traditional space in Dockyard Creek was insufficient and started to uti-

<sup>9</sup> H. Coutau-Bégarie, "Seapower in the Mediterranean from the Seventeenth to the Nineteenth Century," in J. B. Hattendorf (ed.) *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean: Past, Present and Future* (New York, 2000), 41.

<sup>10</sup> C. A. Simmons, *Eyes Across the Channel: French Revolutions, Party History and British Writing, 1830-1882* (Amsterdam, 2000), 159.

<sup>11</sup> *Ibid.*

lise commercial berths along French Creek<sup>12</sup>. Besides, the only dry-dock the Admiralty possessed in Malta (constructed in 1848 in the innermost part of Dockyard Creek) was largely inadequate for the large number of vessels during the war<sup>13</sup>. If Malta were to remain an effective means to the British imperial ends in the Mediterranean<sup>14</sup>, the Grand Harbour's naval-military capacities had to be developed further. This leads us to the next point of Improvements in Naval Technology.

Indeed, besides imperial competition, naval technology too necessitated an extension. France's naval development, complementing its commitments in Europe, presented the more direct challenge to Britain's position in the Mediterranean<sup>15</sup>. The main features of this naval race were the shift from the wooden sail ship to the ironclad steamship. Steamships were faster and comparatively stronger against weather conditions<sup>16</sup>. Ever since 1845, the Mediterranean swarmed with French and Neapolitan steamers<sup>17</sup>. French naval designer Dupuy de Lome's *La Gloire*, the first seagoing ironclad (steam-propelled warship protected by iron and steel armour plates), had just been laid down at Toulon in 1858, while Napoleon III authorised the construction of another five ironclads of the same type<sup>18</sup>. This inevitably sparked an understandable anxiety in Britain<sup>19</sup>. In response, the British eventually constructed the more powerful ironclad, the *Warrior* (1860). But, Britain was still at the beginning of an era of experimentation, with France well in the lead<sup>20</sup>. Several years had to elapse before the Admiralty would feel well-armed with ironclad steam-propelled vessels (till the late 1860s)<sup>21</sup>.

Besides improving naval technology, it was also necessary of the British to ensure "the constant presence of ships of war or of other

<sup>12</sup> B. Blouet, *The Story of Malta* (Malta, 2004), 169.

<sup>13</sup> Hansard, Lords, 11 June 1861, Vol. 163, c. 905. Retrieved on 17 July 2008 from: <http://hansard.millbanksystems.com/>

<sup>14</sup> D. Fenech, "Malta's External Security," *GeoJournal*, XLI, 2 (The Netherlands, 1997), 153.

<sup>15</sup> Lee, 159.

<sup>16</sup> R. A. Fletcher, *In the Days of the Tall Ship* (UK, 2006), 17; P. A. Clark and N. Staunton, *Innovation in Technology and Organisation* (New York, London, 1989), 87.

<sup>17</sup> Q. Hughes, *Britain in the Mediterranean and the Defence of her Naval Stations* (UK, 1981), 149.

<sup>18</sup> F. W. Geels, *Technological Transitions and System Innovations: a Co-evolutionary and Socio-Technical Analysis* (Cheltenham, 2005), 129-130.

<sup>19</sup> S. Lawrence, *Naval Warfare, 1815-1914* (Oxford, 2001), 73.

<sup>20</sup> J. P. Baxter, *The Introduction of the Ironclad Warship* (USA, 1933), 4.

<sup>21</sup> C. J. Bartlett, *Defence and Diplomacy, Britain and the Great Powers, 1815-1914* (Manchester, 1993), 65.



naval means [...] in addition to the land defences of the harbour"<sup>22</sup> not only to obstruct the entry of stronger enemy ships, but also to bring their quick destruction in a possible forced entry<sup>23</sup>. Moreover, the largest-class ships, as the *Minotaur* and the *Warrior*, could not be alleviated in the existing dock, unless they were first relieved from heavy material, such as guns and machinery. Therefore, the prospect of more and longer vessels with a larger density required more harbour space, depth and adequate docks.

However, defence and naval exigencies were not the only factors requiring this extension. Increased commercial traffic in the Grand Harbour too explains why the project could not be done without. The port was the lifeblood of Malta's commercial activity, the core of the civilian economy. The economic boom experienced in the Continental Blockade (1806-1813) and, to a lesser extent, the Battle of Navarino (1827) recurred, more strongly during the Crimean War. The increased numbers of troops around the Harbour and the eventual increase in local living standards immediately translated into an increased demand for services and provisions. Commercial traffic thus rose to generate ample supplies<sup>24</sup> leaving significant and far-reaching effects extending beyond the two-year conflict itself<sup>25</sup>. Local shipping's tonnage "increased more than twofold"<sup>26</sup> during this 1850s. This led to more crowding in the harbour, with the growing competition with the Admiralty's Navy for space that this necessarily entailed<sup>27</sup>.

Additionally, some contemporaries expected that Mediterranean trade would receive a tremendous boost if and when the Suez Canal project, launched in the mid-1850s, reached completion<sup>28</sup>. The implications to the future of Malta's role as a commercial centre, once the hitherto almost landlocked sea became an international waterway, became patent<sup>29</sup>. This potential too called for infrastructural improve-

<sup>22</sup> Dundas, Memorandum, 24 Oct. 1856, [C]olonial [O]ffice 158/179, quoted in Lee, 155.

<sup>23</sup> Lee, 155.

<sup>24</sup> See: Bowen-Jones *et al.*, 115-126; Arthur G. Clare, "Features of an Island Economy," in V. Mallia-Milanes (ed.), *The British Colonial Experience 1800-1964: The Impact on Maltese Society* (Malta, 1988), 125-154.

<sup>25</sup> R. Grima, *Malta and the Crimean War* (dissertation. Hons.) (Malta, 1979), 70.

<sup>26</sup> Enclosed in Director of Works Mr. Scamp, Colonel R. E and Captain R. N to Commander in Chief in the Mediterranean, 6 May 1859, ADM7/618. Refer to Appendix A.

<sup>27</sup> Hansard, Commons, 2 May 1864, Vol. 174, c. 2025; Admiralty to CO, 5 Apr. 1859, CO158/189/3694; Admiralty to Secretary Treasury, 20 Sep. 1859, ADM7-618.

<sup>28</sup> Chircop, *Melita Historica*, 210.

<sup>29</sup> A. V. Laferla, *British Malta*, Vol. I (1800-1872) (Malta, 1945), 240.

ments in the Harbour. Any changes had to be directed towards the island's dual strategic-commercial capacity<sup>30</sup>.

Finally, there is the climactic and general geographical position of the Grand Harbour. Despite the protection that the "circumscribed" space of the Harbour offers, the direction of the prevailing winds conditioned the number and type of ships that could shelter in Malta<sup>31</sup>. At a time when the Malta Harbour waters were not yet protected by a breakwater, exposure to winds and storms meant that fewer ships could be left anchored during winter as more distance had to be kept between the vessels to avoid damaging collisions<sup>32</sup>. Dockyard Creek in particular, exposed as it is to north-easterly waves, was insecure as the sea catching on Isla Point generated waves surging up to the entrance of the naval dock<sup>33</sup>. Besides, the accumulation of silt in the inner section of Marsa rendered about one third of the total harbour area useless unless some serious dredging took place<sup>34</sup>.

## 1.2 Coming to a Definite Agreement: Grand Harbour Extension

In face of all these factors, in 1858 the Queen's Harbour Master suggested that besides owning Dockyard Creek, the Admiralty should take over French Creek from the merchant community by appropriating its water and its shore, with all private property found around it<sup>35</sup>. The commercial body would be transferred to an extended harbour space at Marsa. This section at the head of the Grand Harbour would be developed from a useless marsh silted with mud into an exclusive commercial harbour<sup>36</sup> supplied with modern facilities. In this way, both players would own their areas of operation without any physical encroachments<sup>37</sup>.

<sup>30</sup> Chircop, *Melita Historica*, 209.

<sup>31</sup> Hansard, Commons, 26 Apr. 1858, Vol. 149, c. 1723; Also in Director of Works Mr. Scamp, Colonel R. E and Captain R. N to Commander in Chief in the Mediterranean, 6 May 1859, ADM7/618.

<sup>32</sup> [D]ebates of the [C]ouncil of [G]overnment of Malta in the Session 1876-1877, Vol. I, Sittings no. 21-42 (Malta, Malta Government Printing Office, 1877), 7 Apr. 1877, 279, [U]niversity [O]f [M]alta.

<sup>33</sup> Memorandum, 21 Jan. 1863, Records of the [C]hief [S]ecretary to [G]overnment 03/881.

<sup>34</sup> Memorandum, 21 Jan. 1863, CSG03/881.

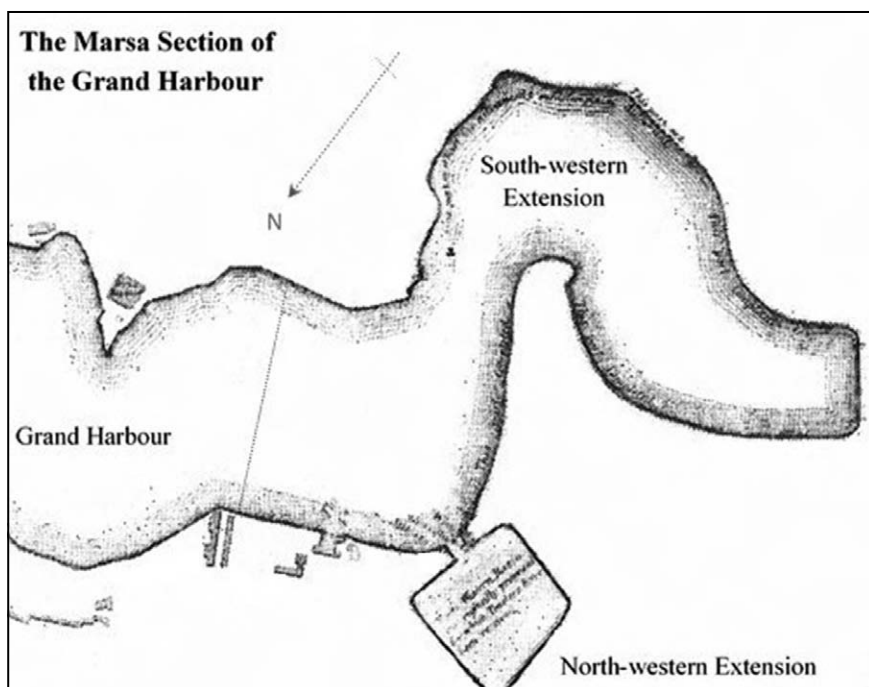
<sup>35</sup> Marchant to Lytton, 13 Nov. 1858, ADM7/618.

<sup>36</sup> Hansard, Lords, 17 July 1863, Vol. 155, c. 947.

<sup>37</sup> Director of Works Mr. Scamp, Colonel R. E and Captain R. N to Commander in Chief in the Mediterranean, 6 May 1859, ADM7/618.

Initially, the prevalently Maltese mercantile community refused to part with French Creek<sup>38</sup>. Eventually however, they warmed up to the idea. The Admiralty proceeded to consider three plans prepared by the committee in charge of the preparatory works<sup>39</sup>. The chosen Plan C envisaged the dredging and deepening by 25 to 30 feet of the whole part of Marsa with a southward extension of the Marsa waters, and a northward extension. What was to become known as *Portu Novu*, would be equipped with new infrastructures such as piers, wharf walls and copings, as well as roadways and bridges, and modern facilities.

Fig. 1: Plan of the Grand Harbour Extension Project at Marsa



Enclosed in Scamp, Report, 2 Dec. 1862, Malta New Dock, FV-6-14, NL.

The financing of the project was the biggest hurdle to overcome. When the Resolution passed in Council in May 1859, both the Imperial and Maltese Governments agreed to pay a sum “not exceeding” £62,776, which was the calculated moiety of the total estimate of

<sup>38</sup> Hansard, Lords, 17 July 1863, CLV, 947.

<sup>39</sup> Director of Works Mr. Scamp, Colonel R. E and Captain R. N to Commander in Chief in the Mediterranean, 6 May 1859, ADM7/618.

£125,552. The Maltese elected members however wanted written safeguards to ensure that at no point would the Admiralty require the Maltese Government to fork out any additional funds. First Secretary to the Admiralty, Lord Clarence Paget, rejected this provision and threatened to pull out of the Harbour project unless the Maltese Government committed itself to additional votes of money, when and if this became necessary.

With a view to preventing such an inconvenience, the Governor privately communicated his concerns to the elected Maltese members of the Council of Government. In order to prevent the Admiralty from giving up the project, the Council had to promise a vote of £10,000 in addition to that which had already been fixed in the Resolution of 1859. Of the eight elected Maltese members, only four of them agreed to this supplementary sum (Mr. Scicluna, Mr. Bugeja, Dr. Grungo and Dr. Randon. Drs. Sciortino, Mifsud, Pullicino and Fiteni, refused.) This notwithstanding, the partial backing was enough for the Governor to convince the Admiralty not to quit.

The project met with numerous other problems that not only delayed the process but also caused the original estimates to be exceeded, thus necessitating the extra money vote promised by the Governor. Government reclamation of the land owned by Maltese proprietors around French Creek proved arduous and expensive, while several deviations from the original plan were required in the wharf construction in the new Marsa harbour due to inappropriate soft mud foundations. In the process, some architectural discoveries were made, including large stone blocks with considerable traces of pozzolana on them, and two ancient fish ponds<sup>40</sup>.

Yet the bigger expenditure required over and above the original estimates was the plan of a new dock. During the late 1860 and early 1861, France financed the construction of Mediterranean docks in Toulon and Marseille capable of receiving the largest ships<sup>41</sup>. The Kingdom of Italy too provided docking facilities at Genoa and at La Spezia in the northwest, while Spain offered ship-refitting services at Cartagena<sup>42</sup>. Britain's docking deficiency vis-à-vis the other navies was pronounced<sup>43</sup>. This, and the concurrent process of the British cession of the Ionian Islands to Greece<sup>44</sup>, speeded the need for the construction

<sup>40</sup> T. Gambin, "Archaeological Discoveries at Marsa over the Centuries," *Malta Archaeological Review*, 7 (Malta, 2004), 46.

<sup>41</sup> Hansard, Lords, 11 June 1861, Vol. CLXIII, c. 903; Also in Memorandum, 21 Jan. 1863, CSG03/881.

<sup>42</sup> Hansard, Lords, 11 June 1861, Vol. CLXIII, c. 903.

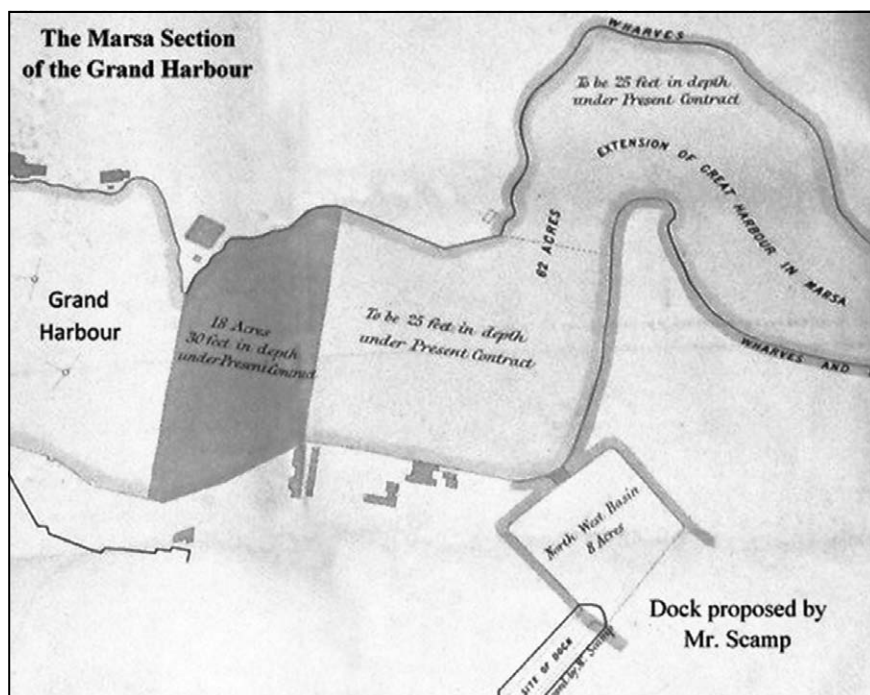
<sup>43</sup> Codrington to Admiralty, 2 Dec. 1861, Malta New Dock, FV-6-14, NL.

<sup>44</sup> Hansard, Lord, 27 July 1863, Vol. CLXXII, cc. 1440-53.

of a new dock of sufficient dimensions suitable to serve “ships of the largest class”<sup>45</sup>.

There were two options. In May 1861, Deputy Director of Works William Scamp<sup>46</sup> proposed the excavation of a first-class dock – 500 feet long and 28 feet deep – in the northwestern extension at Marsa. The dock could be formed by cutting straight in the natural rock without having to line it with solid masonry. Such a dock could be used jointly by the Admiralty and merchant vessels. The estimated expenditure was £50,000<sup>47</sup>.

Fig. 2: Proposed Dock in North-western Basin, at Marsa



Enclosed in M’Clean, Report, 11 Mar. 1864, Malta New Dock, FV-6-14, NL.

Admiral Superintendent H. J. Codrington held strong reservations against Scamp’s proposal of a dock at Marsa. Building an Admiralty dock in Marsa would cause several inconveniences, such as mixed

<sup>45</sup> Admiralty to Under Secretary of State, 15 Oct. 1861, CO158/196/9221.

<sup>46</sup> Extract from Scamp’s Report, May 1861 in *Scamp, Memorandum* (3 Dec 1862, Malta New Dock), FV-6-14, NL.

<sup>47</sup> *Ibid.*

traffic, accidents and insecurity of stores and machinery on land<sup>48</sup>. Besides, the Admiralty required a large dock which would be expensive to maintain and run: the expense to pump out water alone would be too high for the commercial community in Malta or even for visiting foreign merchant vessels if they were to use such a dock<sup>49</sup>. Codrington recommended instead the construction of two docks alongside each other and with separate entrances, in the upper basin at the head of the newly reclaimed French Creek<sup>50</sup>.

Governor Gaspard Le Marchant strongly promoted Scamp's proposal of a Marsa Dock. This plan however was not received well by those same four Maltese members who had opposed the governor on the question of voting additional sums of money for the extension project. On the basis that such a dock would compromise the new space made available to the mercantile sector in Marsa, these four politicians, to become known as the Four Lawyers because of their profession, fought the Governor tooth and nail against the Marsa Dock proposal. They strongly favoured the construction of a dock in French Creek instead. The issue escalated to a political storm when the Governor moved on to pass the promised vote of additional money to cover the additional expense for the construction of said dock. One of the Four Lawyers' open tirade during a Council of Government's debate on the subject speaks for itself:

They [those who drafted the Dock Resolution] take for granted that a vote was passed which had never been proposed [in Council]; they introduce a mention of a sum of money on the sly in a resolution, and relying on the blindness of the Council, they hope to deceive into voting the sum, by holding before their eyes the treacherous bait of a dock free of expense<sup>51</sup>.

The Dock Resolution passed nonetheless with an official majority. The Four Lawyers took this action very badly. By winning over the support of the Malta Chamber of Commerce, the Four Lawyers staged an effective campaign against the Marsa dock, turning it into a political tool with which to poke the Governor and attack his unconstitutional methods of using the official vote to silence the elected politicians.

In August 1863, the Four Lawyers published a petition against the Marchant administration<sup>52</sup>. They collected 4,464 signatures in six

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> *Codrington to Admiralty* (2 Dec. 1861, Malta New Dock), FV-6-14, NL.

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> *Ibid.*

weeks<sup>53</sup>, making this petition the most popular of the century<sup>54</sup>. The participants included members of the Chamber of Commerce, “nearly all the secular clergy” and parish priests, landowners, members of the nobility and the editors of the locally-published newspapers<sup>55</sup>. Although primarily asking for constitutional change<sup>56</sup>, the petitioners’ main grievance was Le Marchant himself. Le Marchant was a “blunt, military man”<sup>57</sup>, keen on abandoning the separation between civil and military responsibilities<sup>58</sup>. Being unprepared to share his authority with the elected members, Le Marchant exercised “absolute control over the official members”<sup>59</sup>. Of the eighteen Council members, the ten official ones always voted with the Governor on pain of losing their places. The petitioners complained in particular against the Governor’s use of the official support to pass public money votes that some of the elected Maltese opposed<sup>60</sup>. With more serious implications, the Governor:

[..]tried to obtain previous to any discussion in the Council, the promise of the votes of some of the elected members, even in writing, under the form of an obligation, placing thus those who signed the paper in a position from which they could not recede<sup>61</sup>.

The reference was clearly to the one mentioned above when the elected members were “individually asked to sign a piece of paper

<sup>53</sup> “Petition of the Inhabitants of the Islands of Malta,” Sciortino, Pullicino, Mifsud and Torreggiani (with other 4,464 Maltese and Gozitans) to Newcastle, 23 Jan. 1864, CO158/204. Only 1,024 eligible petitioners did not sign, out of a total of approximately 5,588 Maltese men of twenty years of age or over who knew how to speak either English or Italian. Taken from: 1861 Census in *L’Ordine*, 24 June 1864, ‘*Carte Parlamentari Riguardanti la Petizione Popolare*’, 2.

<sup>54</sup> Henry Frendo, *Malta’s Quest for Independence: Reflections on the Course of Maltese History* (Malta, 1989), 69.

<sup>55</sup> Letter relative to Petition, Sciortino, Pullicino, Mifsud and Torreggiani to Newcastle, 15 Feb. 1864, NL.

<sup>56</sup> “Petition of the Inhabitants of the Islands of Malta,” Sciortino, Pullicino, Mifsud and Torreggiani (with other 4,464 Maltese and Gozitans) to Newcastle, 23 Jan. 1864, CO158/204; A. V. Laferla, 256; Lee, 136; H. Smith, *Britain in Malta: Constitutional Development of Malta in the 19<sup>th</sup> Century*, Vol. I, Malta, 1953, 43; R. Sacco, *L-Elezzjonijiet Generali (1849-1986): Il-Ġrajja Politika u Kostituzzjonali ta’ Malta* (Malta, 1986), 17; (Frendo, 1989), 69.

<sup>57</sup> Smith, 42.

<sup>58</sup> Cassar, *A Concise History*, 165,

<sup>59</sup> “Petition of the Inhabitants of the Islands of Malta.” Sciortino, Pullicino, Mifsud and Torreggiani (with other 4,464 Maltese and Gozitans) to Newcastle, 23 Jan. 1864, CO158/204.

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> *Ibid.*

containing the promise to vote" the supplementary sum for the harbour project. Short of a direct demand for Le Marchant's immediate deposition, the petitioners appealed instead for the appointment of a civil Governor<sup>62</sup>. Clearly enough, by this time the Harbour Extension plus the Malta Dock Question on the one hand, and the local political agitation on the other, had clearly become fused.

Meanwhile, the debate over the best location for the new dock was paralleled by another one unfolding in the House of Commons, along party lines, between spokesmen for the Admiralty and their counterparts on the Tory opposition. On the one hand, the Secretary of the Admiralty Lord Paget supported Scamp and Governor Le Marchant in their preference for the Marsa site. Paget was assisted by Lords of the Admiralty Whitbread and Grey. On the other hand, backing Codrington's preference for a French Creek dock<sup>63</sup>, were Sir John Hay<sup>64</sup>, the Earl of Shrewsbury<sup>65</sup> and Sir John Pakington, a former First Lord of the Admiralty under Derby's Conservative Government<sup>66</sup>. These were led by the famously vociferous Tory MP, Captain Talbot. Paget and Talbot dominated a long and heated debate that unfolded throughout 1863 until in early 1864, Talbot moved a notice reading:

That the project of constructing a Dock at the head of the Marsa at Malta be abandoned, and that the site at the head of the French Creek [...] be selected for that purpose<sup>67</sup>.

Paget and his colleagues eventually bowed to the proposal. The Admiralty sent Civil engineer J. R. M'Clean to Malta to undertake fresh studies<sup>68</sup> and the choice for a French Creek Dock now became final.

<sup>62</sup> 'Petition of the Inhabitants of the Islands of Malta', Sciortino, Pullicino, Mifsud and Torreggiani (with other 4,464 Maltese and Gozitans) to Newcastle, 23 Jan. 1864, CO158/204.

<sup>63</sup> Hansard, Commons, 5 Mar. 1863, Vol. 169, cc. 1109-14; Hansard, Commons, 12 May 1863, Vol. 170, cc. 1659-60; Hansard, Lords, 17 July 1863, Vol. 172, cc. 946-8; Hansard, Commons, 24 July 1863, Vol. 172, cc. 1429-31.

<sup>64</sup> Hansard, Hay in Commons, 24 July 1863, Vol. 172, c. 1429.

<sup>65</sup> Hansard, Shrewsbury in Lords, 17 July 1863, Vol. 172, c. 946.

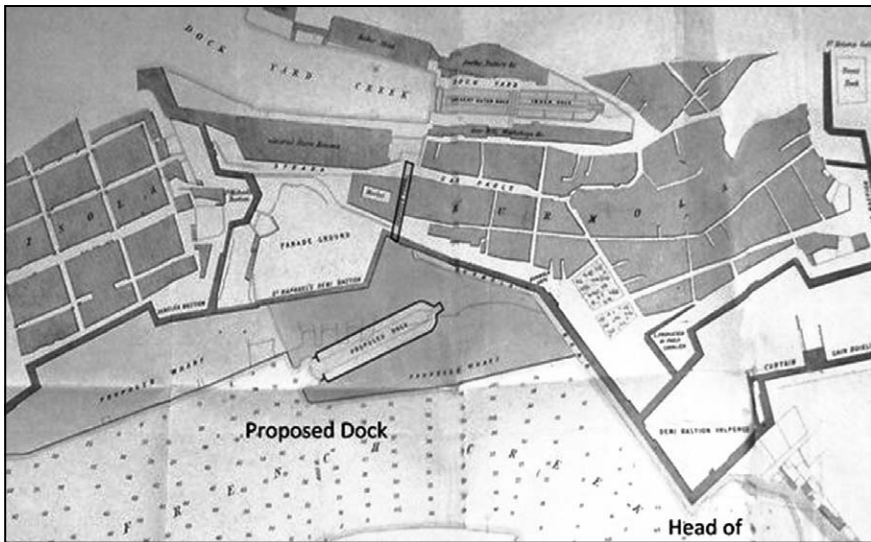
<sup>66</sup> Hansard, Pakington in Commons, 24 July 1863, Vol. 172, c. 1429.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> Admiralty to M'Clean, 24 Feb. 1864, printed in *The Observer*, 6 June 1864, 2-3.



Fig. 3: Proposed Site for First-Class Graving Dock and Wharves in French Creek



M'Clean to Admiralty, 11 Mar. 1864, Malta New Dock, FV-6-14, NL.

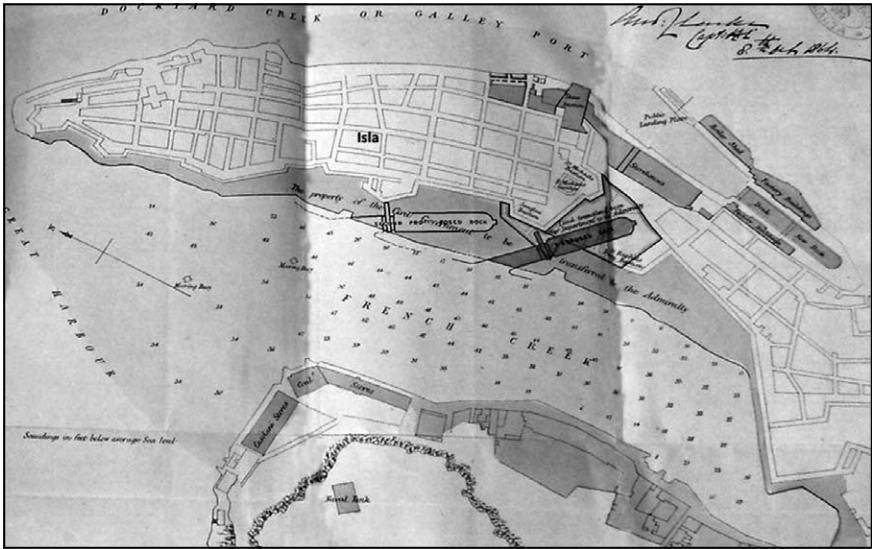
In Malta, the Four Lawyers applauded the final plan of a French Creek dock. The Governor dragged his feet a while longer, but ultimately gave up the Marsa dock proposal and undertook to “cordially carry out with equal cheerfulness, energy and to the best of [his] power” any decision taken by the Admiralty and the Imperial Government<sup>69</sup>. The constant opposition lashed against him between the years 1863 and 1864 actually left him hardly any other option than to comply.

Lord of the Admiralty, the Duke of Somerset on the one hand and Secretary of State for the Colonies, Viscount Edward Cardwell on the other, were the respective protagonists who eventually resolved these two connected issues, i.e. the dock question and the political dissent in Malta. Their legacies bear their names: Somerset Dock and Cardwell Principle.

Lord Somerset undertook the final inspection over the planning of the new construction site, to confirm M'Clean's draft. Somerset dock was inaugurated in 1871.

<sup>69</sup> *Ibid.*

Fig. 4: Mr. Clarke's Plan for the Proposed Dock in French Creek



Report by Captain Clarke to Somerset, 8 October 1864, Malta New Dock, FV-6-14, NL.

As for Viscount Cardwell, in Sept. 1864, he passed an important constitutional amendment which bears considerable weight in Malta's political development, at least in theory if not in practice:

that great consideration should be shown to the opinions of the Elected Members of Council, in matters of local and domestic interest, and that above all no vote of money should be passed against the majority of the Elected Members, except under very special circumstances in which the public interests or credit were seriously at stake, and never without an immediate report to the Secretary of State<sup>70</sup>.

Essentially, what came to be called the Cardwell's Principle upheld the moral right of the elected members to decide questions of local expenditure on the understanding that these elected representatives would use their power judiciously and never against imperial interests. The principle imbued the Maltese elected members with the responsibility of "self-regulation;" it was up to them to use this power within their local limits and stay out of imperial matters<sup>71</sup>. Likewise, the British would stay out of local matters unless imperial interests were at stake.

<sup>70</sup> Cardwell to Marchant, 19 Sep. 1864, printed in *The Malta Times*, 29 Sep. 1864, 2. Refer to Appendix G for Despatch Announcing the Cardwell Principle.

<sup>71</sup> Fenech, *Endemic Democracy*, 7.

However, clear-cut delineation was not possible on both levels. In both the Harbour and in the Council of Government, the set demarcations kept shifting, unilaterally, to suit imperial interests. On the one hand, local merchants had to suffer continued encroachments by the Admiralty into their water space even after the eventual transfer to Marsa in the early 1870s. On the other, Cardwell's Principle was just over a decade old when another Secretary of State, Lord Carnarvon (1866-1878), felt the need to limit its interpretation.

The rest of Malta's constitutional history under British rule, by and large progressive as it was, is one long sequence of unilateral decisions to curb Maltese constitutional powers whenever the British authority judged that these were being used to encroach on imperial interests or prerogatives.

## *Bibliography*

### Primary Sources

#### MANUSCRIPTS

The National Archives, UK. ADM7/618; CO158/189; CO158/190; CO158/191; CO158/192; CO158/193; CO158/194; CO158/195; CO158/196; CO158/197; CO158/198; CO158/199; CO158/200; CO158/201; CO158/203; CO158/204; CO158/205; CO158/206; CO158/208.

#### National Archives, Malta

- *Chief Secretary to Government Files*, CSG/03: 1858-1862 ('In' Letters).
- *Chief Secretary to Government Files*, CSG/04: 1858-1862 ('Out' Letters).
- *Government Miscellaneous Reports/174*.

#### Malta Chamber of Commerce Archives

- *Corrispondenza Ricevuta 1864*.
- *Minutes of the Chamber of Commerce 23-12-1854 to 26-11-1864*.
- *Outgoing Correspondence of the Chamber of Commerce 21-11-1854 to 31-12-1874*.

#### Library of the House of Representatives, Malta

- *Minutes of the Council of Government, 1858-1874*.

#### PUBLISHED PRIMARY SOURCES

Great Britain. Parliament. House of Commons. Accounts and Papers of the House of Commons: 1864 [online], Vol. XLII. [https://books.google.es/books?id=cSZcAAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=ca&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?id=cSZcAAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=ca&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false).

Hansard Millsbank Collection, House of Commons and Lords Debates, 1856-1865. [online] Retrieved from: <http://hansard.millbanksystems.com/>

Reports from Committees, 4 Feb.-29 Jul. 1864. [online] Retrieved from: [https://books.google.es/books?id=cSZcAAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=ca&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.es/books?id=cSZcAAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=ca&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false).

National Library Of Malta, Malta New Dock: Papers related to New Dock at Malta, FV 6/14.

National Libray, Debates of the Council og Government, Procedimenti del Consiglio del Governo di Malta, 1860-1861.

University of Malta, The Melitensia Special Collections, Debates of the Council of Government in the session 1876-1877.

#### NEWSPAPERS

*Il Corriere Mercantile Maltese – Giornale Patrio, Politico Commerciale e Vario*, 1858-1865.

*Il Lloyd Maltese*, 1858-1859.

*Il Mediterraneo*, 1858-1860.

*L'Ordine – Giornale Politico Religioso*, 1858-1865.

*Malta Government Gazette*, 1858, 1871, 1874.

*Mercantile and Industrial Gazette*, 1969-1970.

*The Malta Observer*, 1858-1865.

*The Malta Times and the United Services Gazette*, 1858-1865.

#### Secondary Sources

ABELA, A. E. *Governors of Malta*. Progress Press Co. Ltd. Malta, 1991.

ATTARD, J. *Britain and Malta: The Story of an Era*. P.E.G. Ltd. Malta, 2002.

BARILETT, C. J. *Defence and Diplomacy, Britain and the Great Powers, 1815-1914*. Manchester University Press, Manchester (UK), 1993.

BAXTER, J. P. *The Introduction of the Ironclad Warship*. Naval Institute Press. Annapolis (USA), 2001.

BLACK, J. *A Military History of Britain: from 1775 to the Present*. Greenwood Publishing Group. Westport (USA), 2006.

BLOUET, B. *The Story of Malta*. Progress Press. Malta, 2004.

BLUMBERG, A. *A Carefully Planned Accident: the Italian War of 1859*. Associated University Presses Inc. London, 1990.

BOWEN-JONES, H., Dewdney J. C. and Fisher. W. B. *Malta: Background for Development*. Durham Colleges, Department of Geography. Durham, 1961.

BRAUDEL, F. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Phillip II*. Vol. I, Vol. II. University of California, Los Angeles, and Berkeley, London, 1995.

CASSAR, C. *A Concise History of Malta*. Mireva Publications. Malta, 2002.

- CASTILLO, D. A. *The Maltese Cross: a Strategic History of Malta*. Greenwood Publishing Group Inc. Westport, 2006.
- CHIRCOP, J. "Evolution of a 2 Harbour Infrastructure: From Mercantile to Naval Control." In *Melita Historica*, Vol. XII, No. 2. The Malta Historical Society. Malta, 1997.
- CHIRCOP, J. "Brokers, Collectors, Collaborators: Mediating Colonial Modernisation in Malta 1870-1914." Offprint from *Proceedings of History Week*. 2003.
- CLARE, A. G. "Features of an Island Economy." In V. Mallia-Milanes (ed.). *The British Colonial Experience 1800-1964: The Impact on Maltese Society*. Mireva Academic Publications Enterprises Ltd. Msida (Malta), 1988.
- CLARK, A. P. STAUNTON, Neil. *Innovation in Technology and Organisation*. Routledge. New York and London, 1989.
- COUTAU-BÉGARIE, H. "Seapower in the Mediterranean from the Seventeenth to the Nineteenth Century." In *Naval Policy and strategy in the UK*. Somerset.
- ELLIOTT, P. *The Cross and the Ensign; A Naval History of Malta 1798-1979*. UK, Somerset, Patrick Stephens Ltd., 1980.
- ELLIS, R. and FENECH, N. *The Photography Collection: Malta 1862-1939, Grand Harbour and Cottonera*. BDL Publishing Ltd. San Gwann (Malta), 2009.
- ELLUL GALEA, K. *L-Istorja tat-Tarzna: Studju, Tagħrif, Analizi*. Stamperija ilHajja. Malta, 1973.
- FLETCHER, R. A. *In the Days of the Tall Ships*. Home Farm Books. United Kingdom, 2006.
- FENECH, D. "Malta's External Security." *GeoJournal*. Vol. XLI, No. 2. Kluwer Academic Publishers. The Netherlands, February 1997.
- FENECH, D. *Responsibility and Power in Inter-War Malta, Book I Endemic Democracy (1919-1930)*. P.E.G. San Gwann (Malta), 2005.
- FENECH, D. "Birgu during the British Period." In *Birgu, a Maltese Maritime City*. Vol. I. Malta University Services Ltd. Msida (Malta), 1993.
- FRENDO, H. *Party Politics in a Fortress Colony*. Midsea Books Ltd. Valletta (Malta), 1979.
- FRENDO, H. *Malta's Quest for Independence: Reflections on the Course of Maltese History*. Publishing and Promotion Co. Ltd. Valletta (Malta), 1989.
- FRENDO, H. *Maltese Journalism 1838-1992: An Historical Overview*. Press Club Publications. Valletta (Malta), 1994.
- FRENDO, H. *Storja ta' Malta: Żmien l-Ingliži Seklu XIX*. Klabb Kotba Maltin. Sta. Venera (Malta), 2004.
- GEELS, F. W. *Technological Transitions and System Innovations: a Co-evolutionary and Socio-Technical Analysis*. Edward Elgar Publishing Limited. Cheltenham (UK), 2005.

- GRIFFITHS, W. A. *A Brief Outline of the Foundation and Development of H. M. Naval Establishments at Malta*, 1917. Typescript at the National Library.
- HINSLEY, F. H. *Material Progress and World-Wide Problems, 1870-1898*. Cambridge University Press. London, New York, Melbourne, 1796.
- HUGHES, Q. *Britain in the Mediterranean and the Defence of her Naval Stations*. Penpaed Books. United Kingdom, 1981.
- LAFERLA, A. V. *British Malta*. Vol. I (1800-1872). A. Acquilina & Co. Malta, 1945.
- LAWRENCE, S. *Naval Warfare, 1815-1914*. Routledge. Oxon (UK), 2001.
- LEE, H. I. *Malta 1813-1914, A Study in Constitutional and Strategic Development*. Progress Press. Valletta (Malta), 1972.
- PHINNEY BAXTER, J. *The Introduction of the Ironclad Warship*. University Press. Harvard (US), 1993.
- PIROTTA, G., A. *The Maltese Public Service, 1800-1940; The Administrative Politics of a Micro-State*. Mireva Publications. Msida (Malta), 1996
- PRICE, C. A. *Malta and the Maltese: A Study in Nineteenth Century Migration*. Georgian House. Melbourne (Australia), 1954.
- ROBERTSON, W. C. F. *Summary of the History of the Allocation of the Waters in the Malta Harbours for Naval and Mercantile Purposes* (3 December 1921), courtesy to Mr. M. Cassar.
- SACCO, R. *L-Elezzjonijiet Ġenerali (1849-1986) Il-Ġrajja Politika u Kostituzzjonali ta' Malta*. Klabb Kotba Maltin. Valletta (Malta), 1986.
- SCHIAVONE, M. J. *L-Elezzjonijiet f'Malta, 1849-1992: Storja, Fatti, Ċifri*. Pin. Malta, 1992.
- SEDDALL, J. V. *Malta: Past and Present, Being a History of Malta from the Days of the Phoenicians to the Present Time*. Chapman & Hall, London, 1870.
- SIMMONS, Clare A. *Eyes Across the Channel: French Revolutions, Party History and British Writing, 1830-1882*. Harwood Academic Publishers, Amsterdam (The Netherland), 2000.
- SMITH, H. *Britain in Malta: Constitutional Development of Malta in the 19th Century*. Vol. I. Progress Press Co. Ltd., Malta, 1953.
- VASSALLO, C. *The Malta Chamber of Commerce, 1848-1979: An Outline History of Maltese Trade*. The Malta Chamber of Commerce. Valletta (Malta), 1998.
- WICKAM, V. "Malta's Grand Harbour" a series of forty eight articles published in *Mercantile and Industrial Gazette*. Malta, 1969-1970.

#### THESES

- BUGEJA, R. "Mid-Nineteenth Century Malta, 1858-1867: a Study of the Workings of the Council of Government of Malta and its involvement in the Extension of the Grand Harbour, the Building of the New Opera House, the Enlargement of the Valletta Market an the Construction of

- the Poorhouse and Hospital for Incurables." B. A. Honours Dissertation. Department of History. University of Malta, 2004.
- GRIMA, R. "Malta and the Crimean War." B.A. Honours Dissertation. Department of History, Old University of Malta, 1979.
- UNGARO, J. "Political Life in Malta between 1849-1878." B. Ed. Honours Dissertation. Faculty of Education. University of Malta, 1987.





José Javier Guidi Sánchez

## Els ports del sud de Catalunya durant l'Edat Mitjana, segles X-XV. D'al-Àndalus a la consolidació del sistema feudal de la Corona d'Aragó i l'expansió pel Mediterrani

### ABSTRACT

The harbours of the south of Catalonia formed a part of al-Andalus until the 11th and 12th centuries, moment in which the territory is conquered by the county of Barcelona. At this moment it begins a spectacular development of the maritime activities in the region. This process is joined to the revival of the city and harbour of Tarragona, the continuity of the harbour of Tortosa and the foundation of new harbours as Salou, Guardamar or Portangòs in the 14th and 15th centuries. The development of these ports is joined to the conquest of the western Mediterranean realized by the Kingdom of Aragon.

### 1. Introducció

La xarxa portuària del sud de Catalunya, dependent del regne de taifa de Tortosa, va orbitar a l'entorn de la capital comtal de Barcelona arran de les conquestes militars de la primera meitat del segle XII. La progressiva assimilació del litoral del Camp de Tarragona (primera meitat del segle XII) i la conquesta de la ciutat de Tortosa l'any 1148 va desembocar en la total assimilació de l'espai costaner entre Tamarit i el Delta de l'Ebre per part de Barcelona<sup>1</sup>. A aquestes conquestes militars s'unia el decisiu factor de la unió entre la monarquia aragonesa i el comtat de Barcelona. S'iniciava el preludi de la conquesta del Mediterrani per part de la Corona Aragonesa. L'assimilació, formació i desenvolupament de la xarxa portuària del Sud de Catalunya constituïria la base

<sup>1</sup> J. J. Guidi Sánchez i A. Villuendas Vázquez, *Restitutio Sedes et Territorium Tarraconensis. Formació i usos de l'espai urbà medieval a Tarragona, segles XII-XIII* (Tarragona, 2012).

d'operacions de les conquestes de les Illes Balears, la de València i posteriorment la del sud d'Itàlia<sup>2</sup>.

La personalitat portuària de Barcelona és un dels aspectes més definitoris i característics de la capital comtal al llarg de tota la seva història. El rol portuari de Barcelona durant la plena i baixa edat mitjana ha estat tractat per nombrosos autors. Coneixem relativament bé aspectes relacionats amb les embarcacions, les rutes, el comerç, les activitats i la gestió dels recursos marítims. Durant els segles XIII i XIV es consolida la tendència tradicionalment coneguda com a «expansió mediterrània» amb la conquesta de les Illes Balears, València, el sud d'Itàlia i la constitució de diverses colònies comercials al llarg del Mediterrani. Malgrat les crisis econòmiques i demogràfiques de finals del XIV i el XV, la Corona d'Aragó va continuar sent una potència marítima de primer ordre en el Mediterrani occidental. No obstant això, comptem amb pocs treballs monogràfics que hagin incidit en la xarxa portuària derivada de les conquestes del territori de frontera i andalusí del litoral sud de Catalunya. Encara en l'actualitat falten monografies sobre espais i activitats portuàries d'enclavaments tan significatius com Tortosa i la xarxa de petits ports de l'entorn del delta de l'Ebre i el golf de Sant Jordi així com de Tarragona o Salou, o el rellevant factor que va constituir la presència d'enginyers navals especialitzats musulmans, per citar alguns exemples significatius<sup>3</sup>. Molts menys treballs hi ha en relació a la capitalitat gestora i els conflictes que es van anar desenvolupant entre Barcelona i la xarxa portuària del litoral sud de Catalunya o entre els mateixos ports meridionals si bé comptem amb abundant documentació textual. Una excepció la constitueix els treballs de M. T. Ferrer i Mallol i el grup de recerca de la institució Milà i Fontanals (CSIC)<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> M. Trempo, *Los mercaderes catalanes y la expansión de la Corona catalano-aragonesa* (Barcelona, 1976).

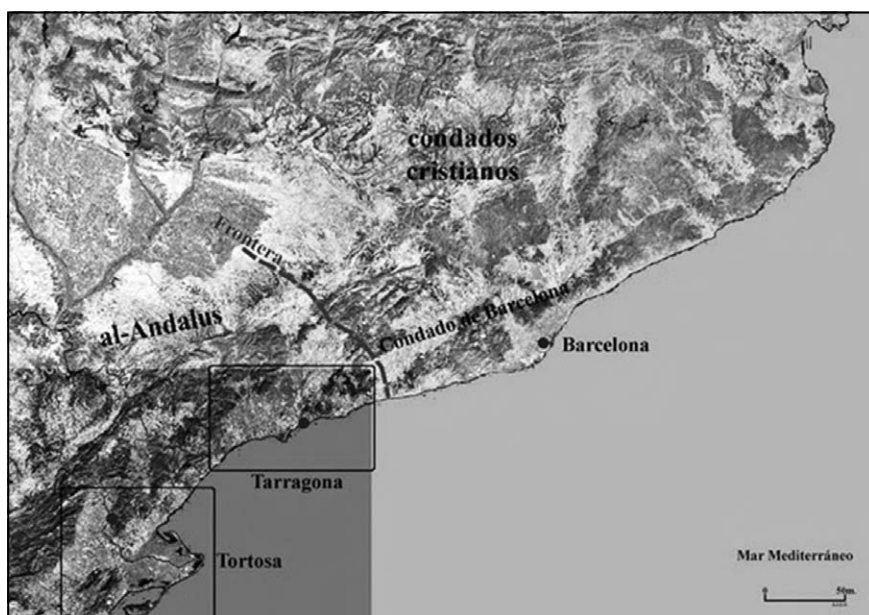
<sup>3</sup> J. J. Guidi Sánchez, *Els ports i la navegació de la Catalunya Nova (Tarragona-Delta de l'Ebre) a l'edat mitjana. La xarxa portuària, les rutes i els sistemes de navegació entre al-Andalus i la Corona Catalano-Aragonesa (segles X-XIV)*, Colecció Estudis, n. 22 (Museu Marítim de Barcelona, 2016).

<sup>4</sup> M. T. Ferrer Mallol, «Los puertos del reino de Valencia durante el siglo XIV», *Saitabi*, XXV (1975), 103-117. M. T. Ferrer i Mallol, «Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401, a «La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII)», *XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona* (Sassari-Alghero, 1990), vol. II, 1. «II Regnum Sardiniae et Corsicae» nell'espansione mediterranea della Corona d'Aragona (Sassari, 1995), 427-443. M. T. Ferrer Mallol, «El comerç català a Andalusia al final del segle XV», *Acta Històrica et Archaeologica Mediaevalia*, n. 18 (1997), 301-334. M. T. Ferrer Mallol, «Flix, un port fluvial per a Barcelona. La compra de la baronia de Flix i la Palma l'any 1400», *Acta Històrica et Archaeologica Mediaevalia*, n. 23-24 (2002-2003), 465-507. M. T. Ferrer Mallol, «Navegació, ports i comerç a la Mediterrània de la Baixa Edat Mitjana», *Actas*

## 2. La xarxa portuària de la Catalunya Nova

A partir de la segona dècada del segle VIII d.C. el litoral al sud del riu Llobregat i des de Tamarit al Delta de l'Ebre va caure en l'òrbita d'al-Àndalus. La desaparició de facto del *Regnum Gothorum* i la cristallització definitiva en petits regnes i ciutats independents en la Península Ibèrica va propiciar la desaparició dels antics poders visigots. La fulminant expansió per Orient i el nord d'Àfrica de l'islam va constituir una fita històrica: es trencava la unitat comercial marítima del Mediterrani. Les ribes nord i sud de l'antic *mare nostrum* romà iniciava una altra fase històrica, l'edat mitjana. Els canvis derivats de les conquestes de principis del segle VIII d.C. de seguida van transformar radicalment el panorama litoral del sud de Catalunya. Sense entrar en els detalls subratllarem quins van ser els trets principals derivats de la formació de al-Àndalus (la frontera nord, al-Tagr al-A'la) al territori objecte d'estudi.

Fig. 1. Àrea geogràfica objecte d'estudi: la Catalunya Nova o Sud, amb delimitació de les zones diferenciades que identifiquem al litoral



Plànol base: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

V Jornadas internacionales de Arqueología subacuática. Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo (Valencia, 2008), 113-166.

En primer lloc destacar la desaparició radical de Tarragona com a protagonista portuari del nord-oest peninsular. L'estatus de *Tarraco* com a gran port marítim des del segle III a.C. fins al VIII d.C. va patir un col·lapse total derivat de la conquesta islàmica<sup>5</sup>. La ciutat i el port de Tarragona no registren cap tipus d'activitat; almenys fins a l'actualitat no s'ha pogut documentar ni arqueològica ni textualment<sup>6</sup>. Sí hi ha indicis de certa activitat al territori i possiblement la ciutat albergués una petita comunitat humana, però el port havia quedat abandonat. L'abrupta pèrdua de protagonisme de Tarragona va derivar en l'auge de les dues ciutats d'origen romà més properes: al nord Barcelona, al sud Tortosa. Barcelona es va constituir, després d'una breu però significativa presència islàmica, a la capital del comtat cristià; Tortosa seria la ciutat litoral més septentrional d'al-Àndalus. Ens interessa subratllar com a partir del segle X d.C., sota el govern d'Abd-al-Rahman III, la medina Turtuxa va ser monumentalitzada, especialment el seu port (ahora marítim i fluvial)<sup>7</sup>.

Encara que els registres arqueològics són limitats, l'estudi de les fonts textuals i la toponímia revela que el litoral entre Tarragona i Tortosa estava lluny de ser un territori deshabitat en l'alta edat mitjana. La conquesta de la costa entre ambdues ciutats de marcat caràcter marítim va constituir l'assimilació d'aquesta xarxa de ciutats/ports de tradició romana. Durant els segles XII i XIII els nuclis poblacionals es van anar desenvolupant i expandint; i de manera simultània determinats ports. La capitalitat política, econòmica i ideològica de Barcelona va constituir, sense cap dubte, un dels factors determinants en el desenvolupament d'aquesta xarxa portuària.

La brevetat de la nostra exposició no ens permet més que traçar un quadre general i incidir en algunes problemàtiques molt concretes. A grans trets podem plantejar, encara que sigui de manera preliminar, que lluny de ser una extensió natural de l'àrea d'influència de

<sup>5</sup> J. J. Guidi Sánchez i R. Mar, «Formación y usos del espacio urbano tardoantiguo en Tarraco», *I Congreso Internacional de Espacios Urbanos, siglos VI-VIII d.C.* (Toledo, 2010), 91-100.

<sup>6</sup> J. J. Guidi Sánchez, «Domus ruralis penetense. Estrategias y formas de hábitat en el tránsito de la antigüedad tardía a la alta edad media entre Barcelona y Tarragona», *Revista d'Arqueologia de Ponent* (Lleida, 2010).

<sup>7</sup> J. J. Guidi Sánchez, «Sociedades rurales y orígenes preindustriales en la *Catalunya Nova* entre los siglos XI-XIV d.C. Una aproximación a la problemática de la producción económica en el espacio rural y suburbano entre *al-Andalus* y el condado de Barcelona a partir de los ejemplos de Tarragona, Tortosa, Olèrdola y la Sierra de Prades», *VIII Congreso Sobre Sistemas Agrarios, Organización Social y Poder Local, Campesinado, Industria y Mundo Rural* (Lleida, 2010).

Barcelona el sud de Catalunya presenta una xarxa portuària extraordinàriament densa i complexa. Densa pels ports documentats gràcies als textos i materials arqueològics conservats. Complexa per l'articulació d'aquesta xarxa portuària, no solament en relació a Barcelona, sinó entre ells mateixos. Malgrat la preeminència de la ciutat de Barcelona, hem de distingir diferents àrees interrelacionades entre si. Una tercera problemàtica que es presenta és la que denominem «herència islàmica». Un territori que durant segles havia format part de d'al-Àndalus altmedieval oferia als conqueridors tot tipus de recursos relacionats amb la gestió portuària: una xarxa d'infraestructures portuàries plenament consolidada i una població que comptava amb operaris especialitzats en enginyeria nàutica.

A continuació presentarem algunes dades ben conegudes i estudis que posen en relleu la intensa activitat marítima i portuària entre Barcelona i aquesta xarxa (o xarxes) del sud de Catalunya. No pretenem ser exhaustius, simplement traçar i incidir en els que considerem els aspectes més rellevants. Durant la segona meitat del segle XII i tot el XIII la documentació textual és escassa però significativa; és durant els segles XIV i XV quan l'abundància de dades faciliten la comprensió del fenomen portuari en el litoral sud de Catalunya, gairebé sempre informacions relacionades no solament amb Barcelona sinó també amb València, les Balears o el sud d'Itàlia.

### 3. Els ports de Tarragona, Salou i Cambrils

El tràfic d'embarcacions entre Barcelona i els ports del sud de Catalunya són el primer indicador de la intensa activitat, ja des de finals del segle XII. Al nord de la ciutat de Tarragona els principals enclavaments portuaris són el Creixell, Torredembarra i Tamarit malgrat l'existència de petits espais naturals que afavoreixen el cabotatge. A l'hivern de l'any 1357 tenim documentada una embarcació a Barcelona procedent de Torredembarra. Els productes originaris de l'àrea de Vilafranca del Penedès eren carregats en el port de Torredembarra en direcció a Barcelona. En aquest mateix any es documenta una embarcació que sortia de Creixell a Barcelona<sup>8</sup>. Malgrat les limitacions dels textos conservats, l'existència d'una ruta Barcelona-Torredembarra es va mantenir, tal com es documenta per als anys 1400-1410 i durant tot

<sup>8</sup> L.-G. Maubert, «Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357», *Anuario de Estudios Medievales*, n. 10 (1980), 659-688.

el segle XV<sup>9</sup>. El següent port, Tamarit, també era reglamentat per Barcelona. Un cas significatiu ho constitueix les imposicions per part de la família aristocràtica dels Claramunt, que van intentar imposar-les a tots els vaixells que passessin per la població costanera. La ciutat comtal va rebatre aquesta imposició fiscal aplicant-la a aquelles embarcacions que portessin draps en direcció a Múrcia. En el conflicte va intervenir finalment el monarca Jaume I, que va sentenciar que solament els vaixells amb remos vistos des de terra que partissin o arribessin des d'al-Àndalus, la Barbaria (nord d'Àfrica), Mallorca o Ultrammar havien de fiscalitzar les seves activitats en el port de Tamarit<sup>10</sup>.

La tradició historiogràfica local ha plantejat que la ciutat medieval de Tarragona va tenir problemes amb el seu port des de la restauració urbana del segle XII fins a mitjan XV. No obstant existeixen dades prou explícites per rebatre l'argument de la inexistència d'un port actiu a Tarragona durant aquest període. Un exemple significatiu ho constitueix l'existència l'any 1281-1282 d'un contingent d'operaris especialitzats en la construcció naval citats en la crònica de Muntaner, especificant-se que els vaixells allí construïts serien utilitzats en les conquestes de Sicília<sup>11</sup>. La construcció de vaixells a Tarragona implicava la necessària existència de drassanes, estructures arquitectòniques que no han estat localitzades arqueològicament. D'altra banda sabem de la presència d'un port actiu ja que es documenten embarcacions que sortien de Tarragona amb rumb cap a Sicília, especialment els vaixells llargs (galeres) i rodons (coques) en els anys 1298, 1349 i entre 1400 i 1459<sup>12</sup>. A les Actes Municipals també hi ha indicis d'activitat portuària i l'existència d'un barri marítim (la *Vila Nova*) en torn de Sant Miquel del Mar apunta a l'existència d'un port dinàmic. Del conjunt d'informacions volem destacar una generalment omesa pels investigadors: la presència de flotes musulmanes una vegada rehabilitada l'antiga acrópoli romana com a primer centre urbà medieval a mitjan segle XII. L'existència d'aquestes embarcacions militars sarraïnes va motivar la construcció de torres i sistemes defensius per part dels habitants de Tarragona, dirigits per la figura senyorial de l'arquebisbe.

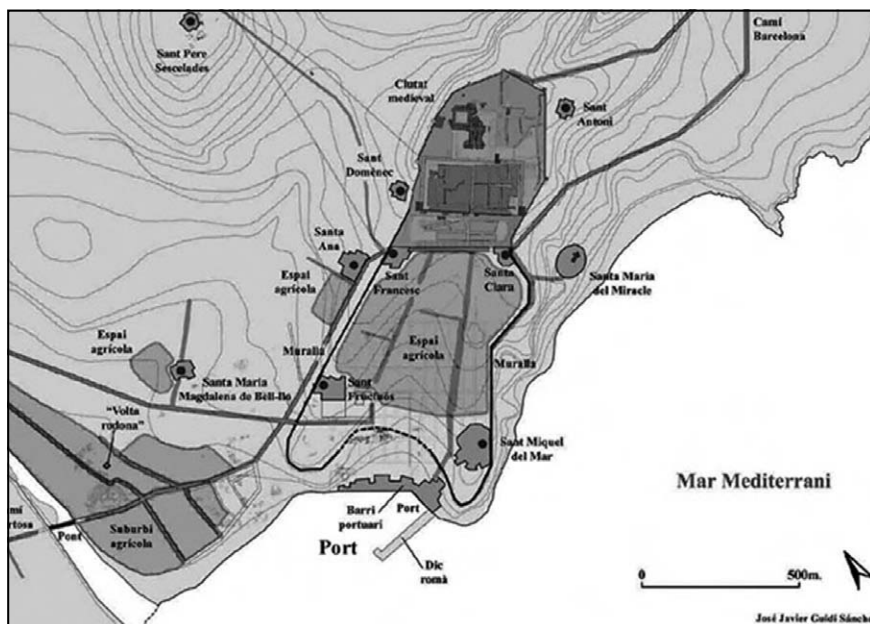
<sup>9</sup> Frago *et al.*, «Barcelona i el comerç mediterrani i atlàntic a partir de les llicències de navegació (1400-1410)», *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània*, III (Mallorca, 1990), 171-184.

<sup>10</sup> M. Gual, *Vocabulario del Comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*, n. XI (Tarragona, 1968).

<sup>11</sup> R. Muntaner, «Crònica», *Les quatre grans cròniques* (Barcelona, 1971).

<sup>12</sup> H. Bresc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300-1450* (Roma, 1986).

Fig. 2. Restitució planimètrica de la ciutat de Tarragona durant la baixa Edat Mitjana amb la situació del barri i la badia portuària i l'església de Sant Miquel del Mar



Dibuix de l'autor.

El grau d'interacció entre Barcelona i Tarragona queda patent en el registre de llicències datat a l'hivern dels anys 1357-1358. Les xifres són significatives: en tres mesos es documenta l'existència de fins a 16 embarcacions entre Barcelona i Tarragona<sup>13</sup>. Coneixem els productes que transportaven les embarcacions: arròs, ametlles, nous, castanyes, llenyies, oli, molt vi vermell i una mica de vi blanc, farina, faves, formatge, mel, alls, llana, pells de carner o de cabra, cera, alguns teixits i sabó. Més significativa són les xifres de mig segle després: entre els anys 1400 i 1410, quan es documenten fins a 174 sortides d'embarcacions de Barcelona a Tarragona i 174 de Tarragona a la capital comtal. Es podria afirmar que durant tot el segle XV es va mantenir una activitat marítima intensa entre ambdues poblacions costaneres, signe inequívoc de la preeminència comercial de Barcelona per davant d'altres enclavaments de València o les Illes Balears. Les xifres del tràfic marítim entre

<sup>13</sup> CL.-G. Maubert i R. Vernet, "Sur les problemes du ravitaillement dans les pays catalans. Le mouvement des cereales entre la Catalogne et le royaume de Valence pendant l'hiver 1357-58», *Cuadernos de Historia Económica de Cataluña*, XII (1974): 9-24.

Barcelona i Tarragona, no obstant això, han de relativitzar-se. Les llicències conservades de l'any 1381 mostren com entre Tarragona i València es va produir l'anada i tornada de fins a 16 embarcacions, i entre el port de Grau cap a Tarragona de fins a 12<sup>14</sup>. D'altra banda, de l'any 1393 es documenta 19 sortides de Grau cap a Tarragona. Solament una anàlisi detallada podria proporcionar-nos estadístiques més sòlides, però sempre subjectes a la parcialitat de la documentació textual.

Des del punt de vista urbà, el port medieval es va assentar en el vessant oriental del precedent romà-visigòtic. És més que probable que estructures com el moll de pilars romà quedés parcialment a la vista, ja que en els gravats moderns apareixen part de les seves estructures, encara que aquest deuria estar en desús. De la resta d'estructures poc sabem. Les intervencions arqueològiques d'urgència no han estat publicades de forma extensiva i la informació és massa parcial. Sí sembla una hipòtesi factible imaginar un petit barri marítim, la *Vila Nova*, on es trobaria l'església de Sant Miquel del Mar, amb una advocació explícita. D'altra banda sabem que l'any 1372 el monarca Pere el Cerimoniós autoritza l'edificació d'un carregador d'obra que havia de ser construït a càrrec de la Comuna del Camp de Tarragona i la pròpia ciutat. Un segle després, aquest privilegi va ser confirmat per Fernando II. La construcció i manteniment d'aquest carregador motivaria un enfrontament entre l'arquebisbe i la ciutat de Tarragona amb la Comuna del Camp de Tarragona. Així doncs l'any 1372 es materialitzava un conflicte que seria tòpic entre la ciutat i el territori de Tarragona: la pugna entre els ports de Tarragona i Salou. Ambdues poblacions i els seus ports són citats en el manual i inventari de ports *Liber de existencia riveriarum*, una altra dada de la importància d'aquests ports en aquesta època<sup>15</sup>.

La realitat històrica és més complexa: el port de Tarragona no s'entén sense el de Salou i viceversa. Les característiques geomorfològiques del litoral de Salou el converteix en un port natural excel·lent, especialment per a la sortida de les grans embarcacions com les que van prendre part a la conquesta de Mallorca l'any 1229<sup>16</sup>. En la documentació relativa a les assegurances se subratlla el caràcter portuari de Salou, on es podia carregar i descarregar amb facilitat els productes que s'exportaven del Camp de Tarragona i de l'interior així com la disposició i facilitat d'adquirir informació per a les seves empreses marítimes. Malgrat els conflictes i rivalitats entre el port de Tarragona

<sup>14</sup> J. Hinojosa Montalvo, *Coses vedades, en 1404*, València (València, 1972).

<sup>15</sup> P. Gautier Dalché, *Carte marine et portulan au XII<sup>e</sup> siècle. Le Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*, Pise, circa 1200 (Roma, 1995).

<sup>16</sup> F. Soldevilla, *Historia de Catalunya* (Barcelona, 1962), 275.



i el de Salou<sup>17</sup>, aquest últim es va consolidar com una base portuària de primer ordre de la qual sortien embarcacions en direcció a Barcelona carregades de blat i oli.

El segon port al sud de Tarragona de creixent importància al llarg dels segles XIV i XV va ser Cambrils. Aquest nucli poblacional va ser un rellevant centre de redistribució de mercaderies terrestre, però també marítim. La badia de Cambrils, protegida pel Cap de Salou, oferia excel·lents condicions per l'ancoratge d'embarcacions, no obstant això va quedar supeditat a un segon pla en relació al de Salou. Sabem que entre els anys 1357 i 1358 els vaixells que es dirigien cap a Barcelona estaven carregats d'ordi, ametlles, vi i farina, productes provinents de l'interior. Significativa és l'arribada a Barcelona d'un total de 29 embarcacions entre els anys 1401 i 1410 procedents de Cambrils, mentre que van ser 40 les naus de Barcelona a Cambrils durant el mateix període. Desconeixem el carregament del total dels 69 viatges realitzats en aquests 9 anys en una direcció o una altra, encara que caldria plantejar l'ordi, ametlles, vi o la farina com els productes destinats a la capital comtal, tal com va succeir mig segle abans. No ens interessa tant assenyalar els productes com posar de manifest la intensitat comercial marítima entre Barcelona i Salou o Cambrils. La xarxa portuària del sud de Catalunya en el triangle Tarragona-Salou-Cambrils no sempre era espai de partida o destinació final de les rutes marítimes amb Barcelona, també es van constituir, especialment durant la segona meitat del segle XIV i tot el XV, com a ports de càrrega de productes (oli i ametlles sobretot) entre el port de Barcelona i València<sup>18</sup>.

#### 4. La fundació de Guardamar

A partir de principis del segle XV es documenta el port de Miramar o Guardamar. Aquest espai portuari resulta interessant: en un lloc amb prou feines vinculat a una població concentrada, la ciutat de Barcelona va impulsar la construcció d'un carregador portuari l'any 1406. La projecció i edificació del carregador, vinculat segurament a molls i altres infraestructures, va ser motivada per la disputa que mantenia la capital comtal amb la ciutat de Tortosa. El conflicte, àmpliament estudiat per M. T. Ferrer i Mallol, va començar l'any 1400 a causa de la retenció del gra que feia la ciutat tortosina quan es transportava la

<sup>17</sup> E. Fort i Cogul, *Noticia històrica d'una singular Institució medieval, La comunitat de pobles del Camp de Tarragona* (Barcelona, 1975), 140-144.

<sup>18</sup> A. García i Sanz i M. T. Ferrer i Mallol, *Assegurances i canvis marítimes medievals a Barcelona* (Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, 1983), 133, 276, 289, 292, 293, 308, 345.

mercaderia pel riu Ebre no permetent que arribés a Barcelona<sup>19</sup>. La capital, incapaç de sotmetre Tortosa, va decidir comprar la localitat de Flix (en la ribera de l'Ebre) amb la intenció d'apoderar-se del gra abans que aquest arribés a les jurisdiccions tortosines. El projecte barceloní inicialment plantejava transportar el gra fins al port de Salou, però el transport terrestre era dificultós i finalment, després d'un acord amb el comte de Prades, va escurçar aquesta ruta fins a l'enclavament de Miramar. L'adequació del petit espai portuari de Miramar amb el seu carregador va requerir l'any 1406 la negociació entre la ciutat de Barcelona i l'arquebisbe de Tarragona ja que el segon tenia els drets de la plana sota el Coll de Balaguer. Al juliol de 1411 el port impulsat per Barcelona a Miramar estava probablement totalment construït, amb el seu carregador, moll i un dipòsit fortificat.

### 5. Tortosa i la desembocadura del riu Ebre

Després de Miramar, en direcció sud, s'obre el Delta de l'Ebre; un espai en contínua i radical transformació durant l'edat mitjana, enclavament litoral on se situaven els ports de l'Ampolla, Tortosa, Amposta, Camarles, Portfangós i els Alfacs<sup>20</sup>. Aquesta àrea constitueix per les seves pròpies característiques i dinàmica històrica un espai diferenciats de la tríada Tarragona-Salou-Cambrils durant la baixa edat mitjana. L'epicentre d'aquest conjunt de ports era el de Tortosa (anteriorment la *civitas* romano-visigòtica Dertosa i la medina islàmica Turtuxa). La importància d'aquest port queda patent en el *Liber de existencia riveriarum*, punt geoestratègic on se situava l'inici del *Yspanicum mare*<sup>21</sup>. Les drassanes de Tortosa, construïdes durant el califat d'Abd-al-Rahman III constitueixen sense cap dubte l'índex més rellevant de l'existència d'un potent port entre els segles X-XII. Les ordenacions conseqüents a la conquesta cristiana de la medina (els documents relatius a la repartició feudal o els Costums de Tortosa) revelen la rellevància del port tortosí que persistirà com el major centre portuari del Delta de l'Ebre entre els segles XIII-XV. Recordem que Tortosa controlava el litoral marítim i el fluvial. Muntaner, en la seva crònica, cita com l'any 1281-1282 es va construir gran part de les embarcacions que partirien cap a la conquesta de Sicília per ordre de Pere el Gran. A Sicília s'han documentat vaixells originaris de Tortosa, concreta-

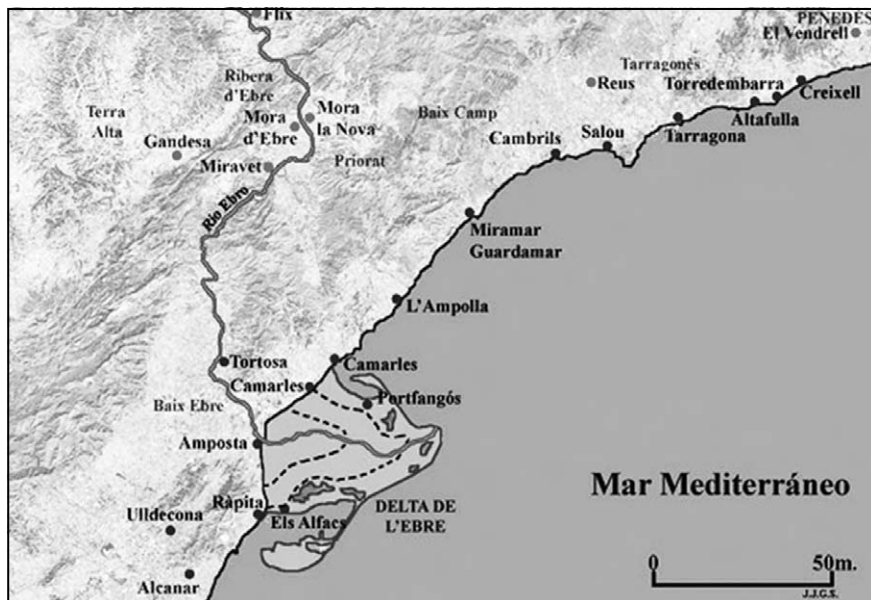
<sup>19</sup> Ferrer Mallol, «Flix, un port fluvial», 465-507.

<sup>20</sup> J. Massip, «Aproximació a la història del delta de l'Ebre», *Seminari Internacional sobre deltes de la Mediterrània* (Tortosa, 1980).

<sup>21</sup> Gautier Dalché, *Carte marine et portulan*.

ment tres embarcacions llargues entre 1298-1348 i naus rodones entre 1350-1399<sup>22</sup>. Els productes d'Aragó i l'interior de la Catalunya sud es concentraven a Tortosa gràcies a la via fluvial que va constituir el riu Ebre. Una vegada a Tortosa les embarcacions, carregades amb gra de l'Urgell, la llana aragonesa o la fusta (per citar mercaderies significatives), eren enviades a la capital comtal i d'allí a altres espais portuaris del litoral nord català<sup>23</sup>.

Fig. 3. Plànol esquemàtic amb les xarxes portuàries de l'àrea de Tarragona i la desembocadura del riu Ebre



Plànol base: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

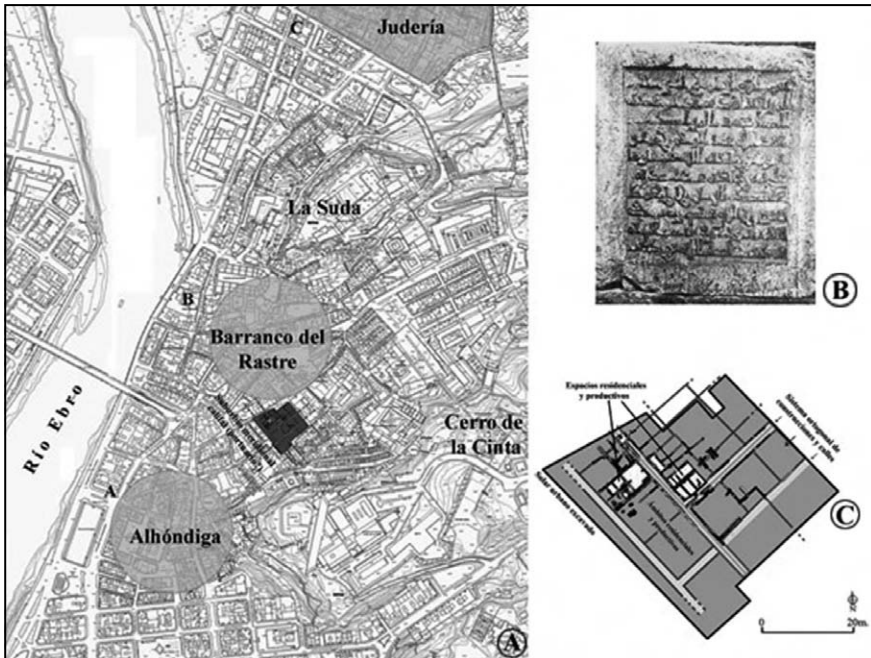
Els registres de llicència han permès resseguir el tràfic marítim entre Barcelona i Tortosa. Un exemple significatiu és l'arribada a la ciutat comtal de dues embarcacions procedents de Tortosa l'any 1357 el carregament del qual era majoritàriament llana. De Barcelona també van sortir dues embarcacions cap a Tortosa aquest mateix hivern. La documentació dels llibres de registres de llicències entre els anys 1400-1410 resulta reveladora: 173 naus de Barcelona en direcció a Tortosa, però contra direcció el nombre puja a 336. Com han posat en

<sup>22</sup> H. Bress, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300-1450* (Roma, 1986).

<sup>23</sup> Guidi, *Els ports i la navegació*.

relleu Frago, López i Ferrer, aquestes xifres subratllen la rellevància de la ruta comercial entre les dues ciutats, especialment les que partien de Tortosa cap a la ciutat comtal<sup>24</sup>. Aquestes estadístiques sempre han de prendre's amb cautela; el volum d'embarcacions que tenien com a origen o destinació Tortosa augmenta si tenim en compte les naus documentades del Grau de València, València, Sitges, Blanes, Tossa, Sant Feliu, etc.<sup>25</sup>.

Fig. 4.



Ⓐ Plànol cadastre de Tortosa amb la situació dels possibles espais susceptibles d'haver allotjat instal·lacions portuàries: A. Alfòndec cristià, B. Barranc del Rastre, C. Call jueu/drassanes andalusines. Ⓑ Epígraf califal de la construcció de les drassanes andalusines. Ⓒ Intervencions arqueològiques al carrer Montcada en les que es va documentar el raval califal possiblement relacionat amb la monumentalització de la ciutat en època del califa abd-al-Rahman III.

<sup>24</sup> Frago *et al*, «Barcelona i el comerç mediterrani i atlàntic a partir de les llicències de navegació (1400-1410)», *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània*, III (Mallorca, 1990), 171-184.

<sup>25</sup> Tota la documentació a Hinojosa, *Coses vedades*; i Cabanes, *Coses vedades*. Documents: 11, 49, 67, 75, 84, 126, 129, 152. 476.

El port marítim-fluvial de Tortosa es recolzava en una xarxa de ports formats pel de Camarles, Amposta, Portfangós i els Alfacs així com per espais naturals propicis pel cabotatge<sup>26</sup>. El port d'Amposta, més proper al mar que el de Tortosa, però també fluvial, rebia des de 1283 viatgers i comerciants mallorquins que estaven exempts d'imposos. Dins del Delta, en progressiva transformació, se situava el port de Camarles, mentre que en el perfil litoral se situaven els de Portfangós i els Alfacs<sup>27</sup>. De Portfangós l'etimologia del terme revela la seva condició: els processos sedimentaris l'han soterrat, localitzant-se en el sud de la denominada gola de Migjorn. El nostre desconeixement de restes arqueològiques no han de tenir-se en compte; la documentació textual és explícita subratllant la seva rellevància durant el segle XIV. Les intervencions militars dels monarques Jaume II a Sardenya (1323) o la de Pere el Gran a Tunísia i Sicília (1382) citades per Soldevilla així com la presència de naus comercials originàries del Grau de València indiquen l'existència d'un moll, carregadors i possiblement drasanes en Portfangòs. A poca distància de Portfangòs, en una posició meridional, es localitza els Alfacs. Ben documentat des de mitjan segle XV, aquest port va servir de punt de suport a les escales de les rutes de les embarcacions de Barcelona en direcció a Alexandria, Trepitja o Gènova, les principals potències marítimes i comercials de la centúria. Igual que en el cas de Portfangòs la documentació textual apunta a destinacions orientals, especialment Rodes. La poca distància entre Portfangòs i Els Alfacs ens fa plantejar si no es tractava d'un sistema portuari planificat dual.

El més meridional dels ports catalans era el d'Ulldecona, al sud de Tortosa, a la frontera amb València. A Alcanar se situava el seu port, on es concentraven les mercaderies d'aquesta àrea per posteriorment ser transportades a Barcelona, tal com indiquen els registres de llicències dels anys 1400-1410. Tenim documentades 9 embarcacions que van fer aquesta ruta en aquests 10 anys, una xifra relativament baixa si les comparem amb les de Tortosa, Portfangòs o els Alfacs, no obstant això hem de tenir en compte que tots aquests ports formaven entre si una xarxa local de ports que s'anaven adaptant a les transformacions esdevingudes pels processos de sedimentació del Delta de l'Ebre<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> A. Curto, «Introducció a la navegació per l'Ebre català a la baixa edat mitjana», *Reserca*, n. 10 (Tortosa, 2006), 41.

<sup>27</sup> V. Boet, «La Ràpita i el seu port dels Alfacs: protagonistes d'una expulsió», *Congrés Internacional 380 Aniversari de l'expulsió dels moriscos* (Sant Carles de la Ràpita, 1994).

<sup>28</sup> Guidi, *Els ports i la navegació*.

## 6. *El passat andalusí en la nàutica de la Catalunya Nova*

La dinàmica històrica durant els segles VIII-XI de Tortosa i el litoral sud de Catalunya manifesta una rellevant empremta andalusina no solament fins a les conquestes del segle XII, també una relativa continuïtat o transmissió d'enclavaments portuaris, infraestructures i transmissió de valors culturals o tecnològics relacionats amb la gestió del mar. En anteriors treballs hem posat en relleu que la conquesta del sud de la Catalunya andalusina per part del comtat de Barcelona va significar l'assimilació dels contingents poblacionals existents i els seus avanços tecnològics. Es conquistava la terra, però també els homes, la societat i el seu marc cultural.

Aquesta transmissió de valors culturals així com d'infraestructures devia condicionar el desenvolupament de les activitats nàutiques a partir del segle XII. Els indicis, encara que ara com ara reduïts, són reveladors. És mèrit de M. T. Ferrer i Mallol l'haver subratllat la continuïtat de presència d'operaris especialitzats musulmans en l'enginyeria naval a Tortosa durant la baixa edat mitjana<sup>29</sup>. Sabem que l'any 1390 un grup format per 12 calafats musulmans van ser portats a la ciutat comtal amb l'objectiu de reparar la galera *Victoria*. Resulta significatiu que se'ls van sufragar les despeses d'anada i tornada així com els seus corresponents salaris com a treballadors especialitzats. Els patrons de vaixells barcelonins portaven les seves embarcacions a Tortosa abans d'emprendre un llarg viatge, segurament amb la intenció de que fossin revisades per part dels operaris que allí residien. La recent troballa d'un raval datat en època califal (datat al segle X) proper a l'espai de l'alfòndec de Tortosa i algunes troballes arqueològiques disperses fan plantejar la presència d'un espai portuari en aquesta zona meridional de la ciutat, encara no confirmada amb seguretat<sup>30</sup>. No obstant això les drassanes andalusines apareixen situades en la que seria la jueria de la ciutat cristiana<sup>31</sup>, a l'espai septentrional de la ciutat, segons es desprèn de la carta de franquícies atorgada per Ramon Berenguer IV<sup>32</sup>. Els ports romà, andalusí i cristià medieval són en l'actualitat, un dels grans problemes pendents de l'arqueologia i història tortosina.

<sup>29</sup> Ferrer Mallol, «Navegació, ports i comerç», 113-166.

<sup>30</sup> J. Diloli, A. González, J. Villà, D. Bea, «Excavacions arqueològiques al solar de l'antic institut d'ensenyament secundari del carrer Montcada de Tortosa (Baix Ebre)», *Tribuna d'Arqueologia* (2010), 59-86.

<sup>31</sup> E. Casanova Querón, «Estado de la cuestión sobre los judíos de Tortosa (XII-XIV)», *Actas del I Col·loqui d'Història dels Jueus a la Corona d'Aragó* (Lleida, 1991), 393-400.

<sup>32</sup> J. Miret i Sans, *La Carta de Franquícies otorgada por el Conde de Barcelona a los judíos de Tortosa* (Zaragoza, 1904).

La toponímia de les poblacions i enclavaments geogràfics del litoral són un altre indicatiu amb prou feines explorat que ens aproxima al pas islàmic. Resseguint la costa a partir del Coll de Balaguer en direcció sud es localitzen Almadrava, Calafat, Sant Jordi d'Alfama, la Platja de Cala Moros... destacant l'enclavament de Sant Carles de la Ràpita. L'explícita documentació textual posa en relleu que havia d'haver un potent port a Portfangós, actualment soterrat per les marismes de la Platjola al Delta. A partir del segle XV la inutilització d'aquest enclavament donaria motiu al desplegament d'altres espais portuaris del Delta com són el grau del Trabucador, al Rec Vell i la Butllofa. Futures intervencions arqueològiques podrien posar al descobert l'important port medieval de Portfangós; excavacions que en l'actualitat són gairebé impossibles de realitzar.

Sense poder estendre'ns aquí en aquesta problemàtica, aquestes i altres dades apunten a una «herència» islàmica que ha estat menys tinguda per la tradició historiogràfica que en el futur haurà de ser revisada i posada en relleu.

## 7. Conclusions

La conquesta militar per part del comtat de Barcelona de Tarragona (principis del segle XII) i Tortosa (1148) va suposar l'assimilació política del litoral sud de Catalunya. Malgrat l'escassetat, dispersió i heterogeneïtat de les dades textuais i arqueològiques, de la nostra anàlisi es desprèn en primer lloc que la integració de la xarxa marítima andalusina del Regne de Taifa de Tortosa va suposar la primera fita en la conquesta del Mediterrani Occidental per part de la Corona d'Aragó. En segon lloc va constituir un autèntic *revival* de les activitats portuàries que no es coneixia al territori des d'època romana altimperial.

Durant la segona meitat del segle XII i tot el XIII aquest procés tendeix a consolidar-se progressivament. Al llarg de tot el litoral de la Catalunya Nova els ports andalusins van continuar actius (Tortosa, Els Alfacs, Alcanar, possiblement Tamarit i Cambrils...), es van fundar nous (Miramar/Guardamar, Salou...) i els que havien caigut en desús (com és el significatiu cas de Tarragona) tornen a estar actius<sup>33</sup>. En les Cartes de Població i altres textos apareixen referenciats de forma constant la rellevància de les polítiques de control i gestió del mar. A principis del segle XIV la documentació explícita aquest fenomen permetent-nos resseguir el volum de sortides i arribades de naus així com les seves mercaderies. Les dades disponibles indiquen que a principis del segle XIV

<sup>33</sup> Guidi, *Els ports i la navegació*.

la xarxa portuària del sud de Catalunya constituïa una densa i potent xarxa gestionada i controlada per Barcelona. Un exemple significatiu ho trobem en la Cort General de Montsó de l'any 1363, quan dels deu ports que se citen quatre formaven part del sud de Catalunya (Cubelles, Tarragona, Cambrils i Tortosa). Dos anys després s'afegirien els de Amposta, els Alfacs i la Butllofa, citats en la Cort de Tortosa i ratificats posteriorment per la ciutat comtal. A aquests espais portuaris caldria afegir els de Torredembarra, Creixell, Tamarit o Salou<sup>34</sup>.

Malgrat l'hegemonia de Barcelona com a origen i destinació de les embarcacions que navegaven sustentant-se en aquestes xarxes portuàries, gradualment es produeix un procés de conflictivitat entre els mateixos ports de la Catalunya sud. La rivalitat entre Tarragona i Salou denota la urgència per capitalitzar els recursos marítims i les seves potencialitats. Aquest potencial econòmic i el seu monopoli queda patent en els conflictes entre Barcelona i Tortosa dels anys 1400-1401 que van motivar la construcció d'un port a Miramar/Guardamar amb carregadors, dipòsits fortificats i els conseqüents molls. Barcelona, ciutat portuària i cap polític, econòmic i ideològic del litoral, va continuar –malgrat aquests conflictes– exercint la seva primacia.

El conjunt de dades apunta al fet que la xarxa portuària del sud de Catalunya entre els segles XII-XV no va ser homogènia. Podem distingir dos grans àmbits molt diferents entre si. En primer lloc el constituït per Tarragona-Creixell-Tamarit-Salou-Cambrils; en segon terme el que hem denominat del Delta de l'Ebre, format per Tortosa-Amposta-Camarles, Portfangós-els Alfacs al que hauríem d'afegir Alcanar. Equidistant entre aquests dos àmbits o àrees diferenciades es construiria *ex novo* el port de Miramar/Guardamar a principis del segle XV per iniciativa de la ciutat de Barcelona. La primera àrea té un port predominant, Tarragona, malgrat la creixent rivalitat amb Salou. Aquests dos ports al llarg del segle XV es disputen la capacitat d'aglutinar en un sol espai portuari la concentració de mercaderies i productes que arribaven del Camp de Tarragona, el Baix i Alt Camp o la Conca de Barberà. Tamarit i Creixell, sense disputar-se la capitalitat regional, concentraven els productes de l'interior del Penedès històric, especialment de l'àrea de Vilafranca. Cambrils, malgrat el seu possible passat islàmic, no va arribar a tenir un enlairament marítim durant l'edat mitjana que pogués fer ombra a Salou, quedant supeditat a aquesta última població. El cas de Miramar/Guardamar és singular; es tracta d'una fundació *ex novo* barcelonina producte d'un llarg conflicte entre la capital comtal i la ciutat de Tortosa pel control del monopoli del comerç marítim del gra que arribava de l'Ebre. La segona àrea estava

<sup>34</sup> Ferrer Mallol, «Navegació, ports i comerç», 113-166.



clarament controlada per Tortosa, recolzada logísticament en una petita xarxa portuària que havia d'anar adaptant-se a les progressives transformacions del Delta de l'Ebre. Els ports d'Amposta, Camarles o Alcanar van constituir la punta de llança d'aquest suport logístic en el litoral en quedar Tortosa cada vegada més «enclaustrada» en el riu Ebre. Especialment significativa és la dualitat portuària que van constituir Portfangòs i els Alfacs, molt propers entre si i segurament interrelacionats mitjançant infraestructures que no s'han conservat.

### *Bibliografia*

- BOET, V. «La Ràpita i el seu port dels Alfacs: protagonistes d'una expulsió». A *Congrés Internacional 380 Aniversari de l'expulsió dels moriscos*. Sant Carles de la Ràpita, 1990.
- BRESC, H. *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300-1450*. Roma, 1986.
- CABANES PECOURT, M. D. *Coses vedades en 1381*. València, 1971.
- CARRÈRE, Cl. «Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XV<sup>e</sup> siècle». A *Estudios de Historia Moderna*, n. III, 1953, 67-156.
- CASANOVA QUERON, E. «Estado de la cuestión sobre los judíos de Tortosa (XII-XIV)». A *Actas del I Col·loqui d'Història dels Jueus a la Corona d'Aragó*. Lleida, 1991, 393-400.
- CUADRADA, C. *La Mediterrània, cruïlla de mercaders (s. XIII-XV)*. Barcelona, 2001.
- CURTO, A. «Introducció a la navegació per l'Ebre català a la baixa edat mitjana». *Recerca*, n. 10, Tortosa, 2006, 41.
- DILOLI, A., GONZÁLEZ, J., VILLÀ, J. i BEA, D. «Excavacions arqueològiques al solar de l'antic institut d'ensenyament secundari del carrer Montcada de Tortosa (Baix Ebre)». A *Tribuna d'Arqueologia*. Barcelona, 2010, 59-86.
- FERRER I MALLOL, M. T. «Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401, a La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII), XIV». *Congresso di Storia della Corona d'Aragona* (Sassari-AIghero, 1990), vol. II, 1. *Il «regnum Sardiniae et Corsicae» nell'espansione mediterranea della Corona d'Aragona*. Sassari, 1995, 427-443.
- FERRER MALLOL, M. T. «El comerç català a Andalusia al final del segle XV», A *Acta Històrica et Archaeologica Mediaevalia*, n. 18, 1997, 301-334.
- FERRER MALLOL, M. T. «Flix, un port fluvial per a Barcelona. La compra de la baronia de Flix i la Palma l'any 1400», A *Acta Històrica et Archaeologica Mediaevalia*, n. 23-24, 2002-2003, 465-507.

- FERRER MALLOL, M. T. «Los puertos del reino de Valencia durante el siglo XIV», *Saitabi*, XXV. València, 1975, 103-117.
- FERRER MALLOL, M. T. «Navegació, ports i comerç a la Mediterrània de la Baixa Edat Mitjana», *Actas V Jornadas internacionales de Arqueología subacuática. Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo*. València, 2008, 113-166.
- FORT I COGUL, E. *Noticia històrica d'una singular Institució medieval, La comunitat de pobles del Camp de Tarragona*. Rafael Dalmau, Barcelona, 1975.
- FRAGO *et alii.*, «Barcelona i el comerç mediterrani i atlàntic a partir de les llicències de navegació (1400-1410)», A *XIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó. El regne privatiu de Mallorca i la Mediterrània*, III. Mallorca, 1990, 171-184.
- GARCIA I SANZ, A. *Historia de la marina catalana*. Barcelona, 1966.
- GARCÍA I SANZ, A. i COLL I JULIÀ, N. *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*. Barcelona, 1994.
- GARCÍA I SANZ, A. i FERRER I MALLOL, M. T. *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Institut d'Estudis Catalans, 1983.
- GAUTIER DALCHÉ, P. *Carte marine et portulan au XII<sup>e</sup> siècle. Le Liber de existencia rivoieriarum et forma maris nostri Mediterranei, Pise, circa 1200*. Roma, 1995.
- GILABERT TOMÀS, J. «Port Fangós i l'Expansió Mediterrània de la Corona d'Aragó». A *Recerca*, n. 12, Tortosa, 2008, 243-280.
- GUAL, M. *Vocabulario del Comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*, n. II, Tarragona, 1968.
- GUAL, M. *Vocabulario del Comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*, n. XI, Tarragona, 1968.
- GUIDI SÁNCHEZ, J. J. *Els ports i la navegació de la Catalunya Nova (Tarragona-Delta de l'Ebre) a l'edat mitjana. La xarxa portuària, les rutes i els sistemes de navegació entre Al-Andalus i la Corona Catalano-Aragonesa (segles X-XIV)*. Barcelona, 2016.
- GUIDI SÁNCHEZ, J. J. «Domus ruralis penetense. Estrategias y formas de hábitat en el tránsito de la antigüedad tardía a la alta edad media entre Barcelona y Tarragona». A *Revista d'Arqueologia de Ponent*. Lleida, 2010.
- GUIDI SÁNCHEZ, J. J. «El poblamiento del Penedés altomedieval, siglos V-XI d.C. Una aproximación a la problemática residencial». A *VII Congreso sobre sistemas agrarios, organización social y poder local*. Lleida, 2010, 97-124.
- GUIDI SÁNCHEZ, J. J. «Sociedades rurales y orígenes preindustriales en la Catalunya Nova entre los siglos XI-XIV d.C. Una aproximación a la problemática de la producción económica en el espacio rural y suburbano entre al-Andalus y el condado de Barcelona a partir de

- los ejemplos de Tarragona, Tortosa, Olèrdola y la Sierra de Prades». En *VIII Congreso Sobre Sistemas Agrarios, Organización Social y Poder Local, Campesinado, Industria y Mundo Rural*. Lleida, 2010.
- GUIDI SÁNCHEZ, J. J. i MAR, R. «Formación y usos del espacio urbano tardoantiguo en Tarraco». En *I Congreso Internacional de Espacios Urbanos, siglos VI-VIII d.C.* Toledo, 2010, 91-100.
- GUIDI SÁNCHEZ, J. J. i VILLUENDAS VÁZQUEZ, A. *Restitutio Sedes et Territorium Tarraconensis. Formació i usos de l'espai urbà medieval a Tarragona, segles XII-XIII*. Tarragona, 2012.
- HINOJOSA MONTALVO, J. *Coses vedades, en 1404*. València, 1927.
- MASSIP, J. «Aproximació a la història del delta de l'Ebre», *Seminari Internacional sobre deltes de la Mediterrània*. Tortosa, 1980.
- MAUBERT, CL.-G. «Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357. En *Anuario de Estudios Medievales* n. 10, 1980, 659-688.
- MAUBERT, CL.-G. i VERNET, R. «Sur les problemes du ravitaillement dans les pays catalans. Le mouvement des cereales entre la Catalogne et le royaume de Valence pendant l'hiver 1357-58». En *Cuadernos de Historia Económica de Catalunya*, XII, 1974, 9-24.
- MIRET I SANS, J. *La Carta de Franquicias otorgada por el Conde de Barcelona a los judíos de Tortosa*. Saragossa, 1904.
- MUNTANER, R. «Cròniques», *Les quatre grans cròniques*. Barcelona, 1971.
- PIRENNE, H. *Mahoma y Carlomagno*. Madrid, 2008.
- RIERA MEUS, A. «La Corona de Aragón y el reino de Mallorca a principios del siglo XIV. Las repercusiones de la autonomía balear en el comercio exterior catalán». En *Anejos del Anuario de Estudios Medievales* n. 14, Barcelona-Madrid, 1986, 63.
- SAUCO ÁLVAREZ, M. T. i LOZANO GRACIA, S. «El puerto de Tortosa: lugar de convergencia de mercaderes mediterráneos según los protocolos notariales tortosinos (siglo xv), a La Mediterrània de la Corona d'Aragó. Segles XIII-XVI», VII Centenari de la Sentència arbitral de Torrellas 1304-2004. A *XVIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó, Actes II*. València, 2005.
- SOLDEVILLA, F. *Historia de Catalunya*. Barcelona, 1962.
- TREMPO, M. *Los mercaderes catalanes y la expansión de la Corona catalano-aragonesa*. Barcelona, 1976.
- ZUCCHITELLO, M. «El comerç marítim de Tossa a través del port barceloní (1357-1553)». A *Quaderns d'Estudis Tossencs*, n. 2. Tossa, 1982, 19-21, 26, 52-54.



Noèlia Borràs Matamoros

## El port dels Alfacs i la nova població de Sant Carles de la Ràpita

### ABSTRACT

Charles III's decision to open Alfacs harbour to foreign trade with America in 1778 led to the development of a series of projects in the area of Ràpita which culminated in the founding of a new village. It was planned the fortification of the bay by building three gun batteries and opening a navigable channel between Ràpita and Amposta to facilitate trade along the Ebre river. Due to the land claims of the peasantry, nobility, clergy and bourgeoisie, the structure of land ownership in the Delta de l'Ebre changed. All the building works and the project of the new village were stopped by Charles IV's command in 1795. However, the village did not disappear and the people who were living in Sant Carles settled down thanks to agriculture and fishing.

### *La nova i reial població de Sant Carles de la Ràpita (1780-1794)*

El port anomenat Alfacs està situat al sud de la costa catalana, concretament a la comarca del Montsià i forma part de la població de Sant Carles de la Ràpita. És un port que per les seves característiques s'ha considerat durant tota la seva història com un port tranquil on les embarcacions comercials s'hi acostaven per resguardar-se de temporals i refugiar-se de possibles atacs pirates.

Per la seva part, la realitat històrica de Sant Carles de la Ràpita ha anat indissolublement lligada a aquest port i, de fet, la creació d'aquesta nova ciutat durant l'època de la Il·lustració és conseqüència de les expectatives que la zona en qüestió i el port en particular van presentar als ulls de la cort de Carles III. El que exposo avui aquí és un bon exemple de com un port marítim influencia i condiciona tota una regió.

I és que aquesta comunicació tracta sobre el naixement d'una ciutat com a conseqüència d'una decisió política que l'any 1778 va afectar a

molts ports del Mediterrani: es tracta de la Llei de Lliure Comerç amb Amèrica que va decretar el rei Carles III, la qual obria la possibilitat a un conjunt de ports espanyols de poder comerciar directament amb Amèrica, quan fins llavors només Cadis havia gaudit d'aquest privilegi. Un clar exemple de la política il·lustrada que Carles III i els seus secretaris van impulsar, en aquest cas, per desenvolupar i millorar l'economia del país. Entre els ports que van rebre aquest permís (com Barcelona, Alacant, Cartagena, Màlaga o Gijón, entre altres) trobem el dels Alfacs, el qual va passar a ser el segon port català a gaudir d'aquesta condició després del de Barcelona.

La badia dels Alfacs, dita així per la influència de la paraula àrab *alfac* que significa «terra fangosa» (cal recordar la presència àrab a la zona durant l'edat mitjana<sup>1</sup>), comença el seu procés de formació a partir del segle XVI com a conseqüència de la creixent progressió de terres que provoca la desembocadura del delta de l'Ebre.

Fins aquell moment havia estat el Port Fangós (marge esquerre) el que havia concentrat la major activitat comercial ja des de l'edat antiga; és coneguda, per exemple, la presència comercial dels fenicis o dels grecs a la zona<sup>2</sup>; o l'ús militar que van fer-ne les esquadres reials dirigides a les conquestes de Mallorca, Sicília i Sardenya durant la sobirania de Pere el Gran i de Jaume II, segons comenta la crònica de Ramon Muntaner<sup>3</sup>. Tanmateix, un augment de l'acumulació de sediments en aquest punt va provocar que perdés calat i quedés inutilitzable per a les embarcacions. Aquesta mateixa dinàmica creixent del Delta configurarà la badia formada en el seu marge dret, la qual va suposar el seu substitut territorial i funcional.

Així doncs, la història del port dels Alfacs comença en aquest moment i disposem de força referències sobre la seva activitat al llarg dels segles, totes elles molt significatives: el 1420, l'expedició d'Alfons el Magnànim es va reunir allí per a dirigir-se a Sardenya i a Nàpols; el 1492 el port va tornar a ser utilitzat com a plataforma d'embarcament per motiu de l'expulsió de jueus, expatriats des de Salou, l'Ampolla i els Alfacs<sup>4</sup>; o l'operació d'expulsió dels moriscos

<sup>1</sup> Maria Bonet Donato, «L'evolució de la Ràpita medieval», *L'Algadir dels Alfacs*, n. 2 (desembre de 1998), 34-41 i «L'Amposta feudal: poders, societat i economia», *Actes de les Primeres Jornades d'Història d'Amposta* (2001), 143-180.

<sup>2</sup> Miriam Villares, Teresa Navas, Rosa Junyent, «Apuntes históricos de los puertos del delta del Ebro», *Revista de Obras Públicas*, n. 3368 (septiembre de 1997), 113-124.

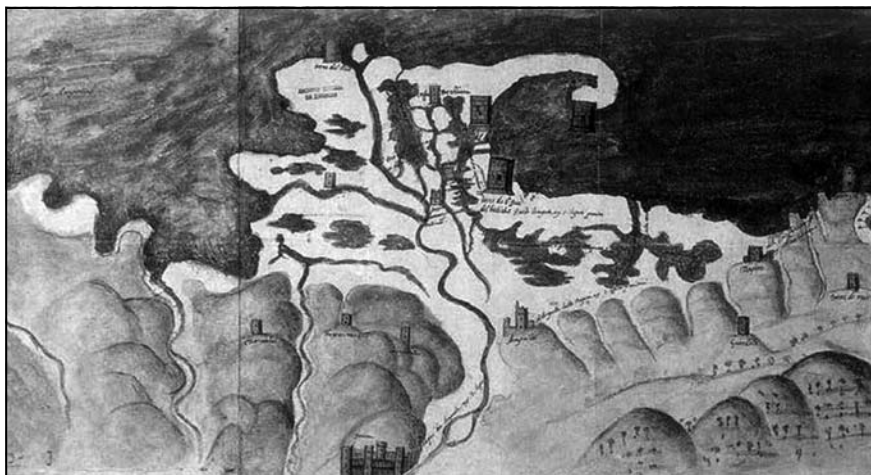
<sup>3</sup> Ramon Muntaner en els capítols XLVIII, XLIX i CCLXXII de la seva Crònica ens descriu la sortida des del port Fangós de l'esquadra catalana que el 1282 es dirigí cap a Sicília i la que el 1323 es dirigí a la conquesta de Sardenya.

<sup>4</sup> Joan Torné Balagué, *Síntesi Històrica. Fulls Històrics Rapitencs* (Sant Carles de la Ràpita, 1981).

de l'any 1610 la qual va durar molts mesos i va suposar l'entrada i sortida al port de 62 galeres i 14 galions, arribant a embarcar un total de 41.000 persones<sup>5</sup>.

La importància que va adquirir la badia dels Alfacs es fa evident també per la presència de torres de defensa que es van projectar durant l'edat moderna al seu voltant per garantir la seguretat de l'indret<sup>6</sup>. El mapa que veiem a continuació és de fet una representació de la situació d'aquestes fortaleses, encara que no totes les que es poden apreciar van acabar sent construïdes.

Mapa del delta de l'Ebre amb les seves fortificacions, 1585

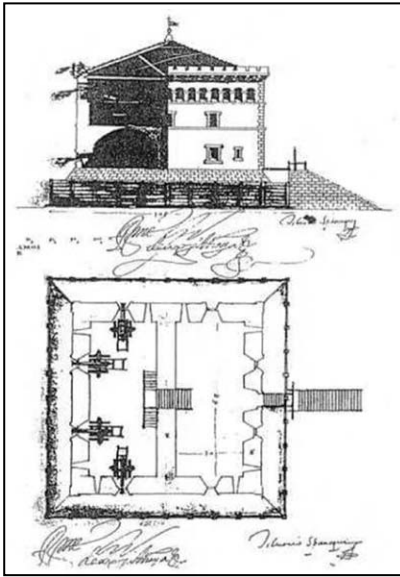


Font: Espanya, Ministerio de Cultura, Archivo General de Simancas, Mapas, Planos y Dibujos, 07-063.

Per al port dels Alfacs es va planificar la construcció de quatre torres de les quals només dos van acabar sent una realitat. Es tracta de la torre de Sant Joan i la de Codonyol. Alguns dels plànols d'aquestes fortificacions van estar elaborats per diferents enginyers de procedència italiana com els que es mostren a continuació:

<sup>5</sup> Villares, «Apuntes históricos», 117. Per a més informació, veure *Actes del Congrés Internacional del 380è Aniversari de l'Expulsió dels Moriscos* (Sant Carles de la Ràpita, 1990).

<sup>6</sup> Jordi Gilabert Tomàs, *La defensa contra el cors musulmà a la Catalunya dels Àustries* (tesi doctoral, Lleida, 2007).



Perfil i planta de la fortificació projectada per a la punta de l'Aluet, de Tiburcio Spanoqui

Font: Espanya, Ministeri de Cultura, Arxiu de la Corona d'Aragó, Mapes i Plànols, 32.

Els informes sobre les oportunitats comercials que oferien els Alfacs elaborats al llarg de tota l'edat moderna són també una prova més de que aquest port estava present en les propostes dels consellers de la cort. És el cas, per exemple, de l'obra de l'economista Gerónimo de Uztáriz, titulada *Teoría y práctica de comercio y marina* dirigida a Felip V, on amb una clara voluntat de donar prioritat a les manufactures del país i incentivar el comerç d'aquestes, tant interior com exterior, defensava la idea de crear una nova flota espanyola. Aquests vaixells es podrien construir als Alfacs, on es podrien situar unes drassanes que aprofitarien la fusta transportada al llarg del riu Ebre<sup>7</sup>.

Ja al segle XVIII, el reconegut militar i mariner Antonio de Ulloa en una descripció de l'estat de la costa catalana es fixaria també en les avantatges d'aquest indret del sud de Catalunya, i ho plasmà al text presentat el 1749 titulat *Explicación del plano de la Bahía de San Juan de los Alfaques con las correspondientes noticias de ella y juntamente de la costa que sigue hasta Vinaroz*<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Noelia Borràs Matamoros, «Les aportacions de Jerónimo de Uztáriz al desenvolupament del port dels Alfacs», a Martínez Romero T., Miquel À. Pradilla, José M. Quixal, *Terres de Cruïlla. Estudis sobre les comarques de la diòcesi de Tortosa*, (Benicarló, 2013), 131-138. Sobre el transport de fusta per l'Ebre fins a Tortosa per construir les embarcacions de l'Armada Reial tenim referències del segle XVII a Josep Fàbregas Roig, Judith Vidal Bonavila, «Una crisi d'època moderna: La corona d'Aragó a finals segle XVII». *Crisi econòmica i Societat: L'impacte sobre el nostre territori* (Reus, 2013). En premsa.

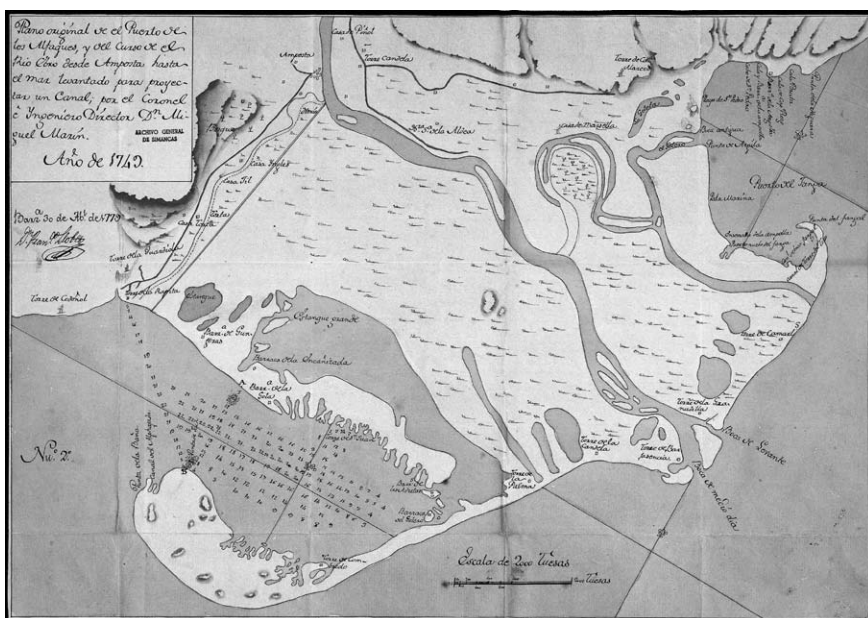
<sup>8</sup> Servicio Histórico Militar (SHM), Lligall 2740, 3-1-4-6/0-3-11, 7 folis, 1749 Ulloa. La transcripció completa d'aquest informe es recull a l'article de Marc Lloret Piñol, «El



La trajectòria històrica d'aquest port, de la qual s'ha mostrat ara una pinzellada, així com les seves condicions físiques, va fer evident que el 1778 es considerés un port susceptible d'albergar embarcacions procedents o amb destí al nou continent. Aquesta decisió farà transformar la zona de tal manera que, el que havia estat un paratge deshabitat i erm, passa a ser de gran interès per als qui van veure una oportunitat per fer negoci. Persones de totes les condicions socials posaren els ulls en la Ràpita i s'apuntaren al repartiment de terres que va impulsar Carles III per colonitzar la zona.

Es va idear un canal de navegació per comunicar el port amb el riu Ebre i facilitar així el transport entre el mar i l'interior de la península. Un dels enginyers que ideà aquesta nova via fluvial fou Miguel Marín ja al 1749, com mostra la imatge següent:

Plànol del curs del riu Ebre elaborat per Miguel Marín on situa el canal des del riu fins a la Ràpita, 1749



Font: Espanya, Ministerio de Cultura, Archivo General de Simancas, Mapas, Planos y Dibujos, 08,130.

proyecto de fortificación y puerto de la bahía de San Juan de los Alfaques de Antonio de Ulloa», Biblio 3W. Revista bibliogràfica de Geografía y Ciencias Sociales, n. 300 (juliol de 2001). Sobre Antonio de Ulloa veure també Francisco de Solano, *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa, marino y científico, 1716-1795* (Cadis, 1999).



Malgrat que l'activitat comercial va continuar concentrant-se a la capital catalana, que des de finals del segle XVII gaudia d'un dinamisme econòmic propi, gràcies a aquest nou reglament el nombre d'exportacions des dels Alfacs procedents d'altres ports de la Mediterrània amb destinació al mercat colonial va augmentar<sup>10</sup>.

Alguna de les referències sobre vaixells amb destí a Amèrica que passaren pels Alfacs ens la dona l'estudi de Josep Fàbregas, segons el qual un vaixell anomenat *Nostra Senyora de la Cinta*, de 170 tones, el 18 de febrer de 1779 va enregistrar-se al port de la Ràpita amb destinació a San Juan de Puerto Rico. El seu patró es deia Dionisio Tort, mariner habitual a la carrera d'Índies, i va desplaçar mercaderies per valor de 334.647 rals, una xifra gens menyspreable, exceptuant els vaixells que sortien de Cadis. Entre els productes d'origen català que transportava destaquem: aiguardent, vi negre, sabó pedra, oli, ametlles, matafaluga, safrà torrat i en oli, prunes passes, alls, cintes, mitges i mocadors de seda, mocadors pintats, cassoles, xocolateres, porrons i tisores; mentre que d'importació només contenia clau d'espècia i canyella.

Pierre Vilar també ens dona notícies d'alguns d'aquests viatges: el bergantí *Nostra Senyora dels Dolors* de 170 tones i la sagetia *Nostra Senyora de la Mercè* de 216, el 1785, van sortir en mesos diferents des del port dels Alfacs en direcció a Veracruz, després d'haver carregat algunes mercaderies, i tornaren a l'any següent. El 1787 la sagetia la *Purificació de Nostra Senyora* de 200 tones es va aturar als Alfacs quan anava en direcció a Montevideo i a l'any següent el bergantí *Santa Teresa de Jesús* provinent de Veracruz va fer escala als Alfacs abans d'arribar a Barcelona<sup>11</sup>.

No obstant això, l'activitat principal dels Alfacs va continuar establint-se dintre de l'àmbit del comerç interior i de cabotatge. La majoria de naus que es construïen a les drassanes de Tortosa eren de poc tonatge, cosa que indica la poca envergadura del comerç marítim de la zona. No obstant, la barca *Nostra Senyora de la Cinta i Sant Josep* (1745-1764) fou una de les més grans que es van construir, destinada al transport de barrella (planta utilitzada per a fer sabó); el seu cost va ser de 3.800 lliures, a diferència de les 1.200 que costaven els llaguts per al comerç fluvial<sup>12</sup>. Tanmateix, les naus grans que paraven als Alfacs ho feien perquè estaven de pas i aprofitaven el viatge per carregar alguna cosa.

És en aquest context d'activitat comercial als Alfacs, sobretot a partir de 1778, que es projectarà a la Ràpita una nova població que rebé el

<sup>10</sup> Josep Fàbregas Roig, «El primer año del Libre comercio en Cataluña», a Carlos M. Shaw, *El sistema Atlántico español (siglos XVII-XIX)* (Madrid, 2005), 285-309.

<sup>11</sup> Pierre Vilar, La formació del capital comercial, a *Catalunya dins l'Espanya moderna*, vol. IV. (Barcelona, 1964), 396-411.

<sup>12</sup> Carlos M. Shaw, *El sistema Atlántico español (siglos XVII-XIX)* (Madrid, 2005), 238-239.

nom de San Carlos i que comença a ser una realitat a partir de 1780. Els edificis que s'hi van projectar, i el disseny arquitectònic que la va acompanyar, responia també a les mateixes esperances i deliris de grandesa que s'havien projectat en el port i l'auge comercial que l'havia d'acompanyar. Així, per exemple, una gran plaça d'estil neoclàssic vertebraria l'eix central de la ciutat, comunicant-lo amb un mirador a la part alta. D'aquesta ciutat neoclàssica que s'havia de construir en aquest indret del delta de l'Ebre no hem aconseguit, de moment, coneixer els plànols. No obstant, les referències sobre els arquitectes que hi van poder treballar ens porten a pensar que havia de ser algú que probablement va passar per la Academia de Bellas Artes de San Fernando i que coneixia molt de prop les obres d'arquitectes com Juan de Villanueva.

No obstant, i com hem dit, una sèrie de motius van fer paraitzar les obres projectades a Sant Carles: per una banda, és probable que el subdelegat de les obres acabés fent una mala gestió dels recursos; les ànsies de fer una gran ciutat van comportar el dèficit de recursos per al canal; la mort del rei que va aprovar els projectes, Carles III, va comportar també l'abandonament i definitiva paraització de les obres el 1794 per part de Carles IV.

El canal a penes va poder fer una prova de navegabilitat mentre creixien els problemes d'esllavissament de terres i falta de recursos per acabar amb garanties la via. Els edificis neoclàssics d'un poble que havia de ser motiu de parada de viatgers i comerciants van quedar en ruïnes.

Molts viatgers que passaren per Sant Carles anys després de l'abandonament de les obres manifestaven la seva sorpresa pel que hagués pogut ser la població. És el cas de les paraules del viatger francès Jacques Jaubert quan l'any 1816 va visitar Catalunya:

¿De qué sirven los grandes edificios de San Carlos, tanto lujo en su construcción, tan magnífica iglesia, tantas columnas, pilastras, paseos, y el pabellón puesto al pie de la montaña? ¿Qué objeto tenían estos adornos inútiles si aun no estaban concluidos ni el canal ni el puerto? Es muy futil la objeción de que estas dos empresas tenían dotaciones distintas, porque debía siempre preceder la más importante de quien naturalmente dependía la segunda, pudiendo el gobierno prometerse economías de consideración respecto de esta, atendiendo a que el interés del comercio hubiera hecho construir almacenes y hermosear esta nueva colonia siempre que hubiese podido contar con ventajas sólidas, pero en esta como en otras muchas ocasiones la utilidad se vio pospuesta a la vanidad y deseos de gloria de los protectores<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> François J. Jaubert de Passá, *Canales de riego de Cataluña y Reino de Valencia* (València, 1844), 63-66.

No obstant, no tot va esdevenir en no res. Les persones que colonitzaren la zona, bé perquè van venir a treballar o pel repartiment de terres que es va oferir, es quedaren a viure a la Ràpita. El poble per tant no va desaparèixer i aquestes famílies es convertiren en els primers habitants de Sant Carles de la Ràpita. La ciutat oficial, il·lustrada i grandiloqüent que es va projectar a finals del segle XVIII no va prosperar, però sí el desenvolupament d'un poble que va acabar sent de tradició pagesa i marinera i que actualment s'ha convertit en una ciutat de referència pel que fa al turisme. El port dels Alfacs, per la seva banda, és el primer en nombre d'embarcacions pel que fa a la seva activitat pesquera i està considerat un dels principals ports de Catalunya.

### *Bibliografia*

- DOLÇ, Ramon M. *Les torres de la regió marítima de l'Ebre*. Tortosa, 1980.
- MATAMOROS, Noelia B. *La nova i reial població de Sant Carles de la Ràpita (1780-1794)*. Sant Carles de la Ràpita, 2015.
- ROCA, Luis M. *La Ràpita en el temps*. Sant Carles de la Ràpita, 1996.
- SAMITIER, Jordi O. *Nuevas Poblaciones en la España de la Ilustración*. Barcelona, 1998.
- SHAW, Carlos M. *Cataluña en la carrera de Indias 1680-1756*. Barcelona, 1981.
- UZTARIZ, Jerónimo de *Teoría y Práctica de comercio y marina*. Madrid, 1757.
- VILAR, Pierre. «La formació del capital comercial». A *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. 4. Barcelona, 1964.



Ginés Puente Pérez

## Los problemas derivados de la construcción del Puerto de Salou: 1816

### ABSTRACT

The renovation of the port of Salou in 1816 was a symbol of the latent conflict between Reus and Tarragona. Nevertheless, the problems with regard to the control of maritime trade had become apparent long before the start of the construction of the pier. Reus and the surrounding villages wanted to establish export trade. However, it presented various drawbacks. In this article we will see the major concerns in the rehabilitation of the port of Salou: tensions with Tarragona over control of the excise, struggles with the port of the capital of township and political and social problems in Reus.

### *Introducción*

El estudio que se presenta es el esbozo de un trabajo que pretende dar respuesta a los problemas y conflictos surgidos entre los municipios de Reus, Vila-seca y Tarragona, a partir de la construcción y rehabilitación del puerto de Salou en el año 1816. En este proyecto también se intentará dar a conocer cómo se realizaron y financiaron las obras, en un momento de pleno resurgimiento del puerto de la capital del Corregimiento.

Las relaciones comerciales que Salou mantuvo a lo largo del siglo XVIII no sólo afectaron a Vila-seca, sino que también tuvieron una vinculación muy importante con Reus y Tarragona. Esta actividad comercial y su relación con el puerto de Salou ha sido estudiada en profundidad por Josep Morell Torredemè, Antoni Jordà Fernández, Joan Maria Pujals y Pere Anguera<sup>1</sup>. Sin embargo, existe un vacío historio-

<sup>1</sup> Véase: Josep Morell Torrademé, *El port de Salou en el segle XVIII* (Tarragona, 1986); o también del mismo autor: *Aproximació al comerç marítim de Reus i de Salou al segle XVIII*

gráfico por lo que refiere a las obras de construcción realizadas en el siglo XIX, que intentaremos completar.

Salou, a principios del siglo XIX, era un núcleo costero que dependía administrativamente de Vila-seca, que aunque no participó de forma decisiva en el proyecto de rehabilitación del puerto, estaba absolutamente interesada en la construcción de un muelle que facilitase la comercialización a través del Mediterráneo.

El siglo XIX comenzó con una importante crisis estructural a causa de las guerras que España mantuvo con Inglaterra a finales del siglo XVIII y que se acentuó con la *Guerra del Francès* o Guerra de la Independencia y con los posteriores conflictos en las colonias hispanoamericanas<sup>2</sup>. Acabó así el modelo comercial colonial que se había desarrollado durante el siglo XVIII. A pesar de todo, las importaciones y exportaciones de mercancías como el carbón, los productos químicos, la maquinaria o incluso los alimentarios como vino, aguardiente, cereales o frutos secos, al igual que la circulación de individuos<sup>3</sup>, continuaron siendo importantes para proporcionar materias primas necesarias y, establecer nuevas industrias y negocios en lo que quedaba del imperio colonial.

La recuperación posterior a los diferentes conflictos fue lenta. El ascenso de los precios dificultó la recuperación económica de campesinos y comerciantes. Parte de esta mejora se produjo, sin duda, gracias al desarrollo de las infraestructuras terrestres y marítimas, como la construcción de nuevas carreteras y posteriormente de ferrocarriles<sup>4</sup>; o, la rehabilitación de muchos de los puertos que en su conjunto facilitaron y agilizaron el transporte por la agreste geografía catalana y española<sup>5</sup>.

Una de estas obras fue la rehabilitación del puerto de Salou, de la que el principal opositor fue Tarragona. En el contencioso que se originó, Tarragona destacó las buenas condiciones de su puerto para justificar la conveniencia de la rehabilitación, así como su buena relación con el Estado, respecto a su disposición para abrigar los buques de

(Barcelona, 1993) y «El port de Salou, centre comarcal a l'època de Carles III», *Pedralbes*, 8 (1988): 425-436. Antoni Jordà Fernández, y Josep M. Pujals Vallvè, *Les lluites pel port de Salou* (Tarragona, 1983); Pere Anguera, «Societat i economia», vol. III, en Pere Anguera (dir.), *Història General de Reus* (Reus, 2003).

<sup>2</sup> Joan Alemany; Jordi Blay; Santiago Roquer, *Port de Tarragona* (Barcelona, 1986), 75; también se puede consultar Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756* (Barcelona, 1981).

<sup>3</sup> Ginés Puente Pérez y Josep Fàbregas Roig «L'Emigració a Llatinoamèrica (1778-1833): El cas de Torredembarra», en *Recull de Treballs* (Torredembarra, 2013), 10-49.

<sup>4</sup> Pere Pascual Domènech, *Los caminos de la era industrial* (Barcelona, 1999).

<sup>5</sup> Alemany, Blay, Roquer, *Port de Tarragona*, 77.



mayor calado de la Real Armada<sup>6</sup>. Años antes, el 30 de agosto de 1776, el consistorio tarraconense, había enviado una petición al monarca, Carlos III, donde se expresaban los beneficios que la ciudad y el Estado alcanzarían si se dispusiera de una aduana<sup>7</sup>.

En dicho escrito se señalaron también las deficiencias del puerto de Salou, refiriendo que éste tenía problemas de «poca defensa, insalubridad, contrabando o lentitud en la carga y descarga de productos, frutos de la incompetencia del personal que trabajaba»<sup>8</sup>. Tarragona vio que sin un puerto puntero, capaz de generar recursos económicos, no podía hacer frente a la capacidad comercial de Reus y sus cercanías. Ello quedó evidenciado en el tráfico comercial. Salou entre 1784 y 1788 tuvo una mayor importancia entre los puertos del *Camp de Tarragona*; mientras que la aduana de Tarragona importaba por valor de 105.854 reales, Salou produjo 343.492 reales. Del mismo modo ocurrió con las exportaciones, pues mientras la capital del Corregimiento conseguía exportar mercancías valoradas en 110.260 reales, el puerto de Salou consiguió exportar, prácticamente, un millón de reales. Cantidades muy superiores a las obtenidas tanto por Torredembarra -93.912 reales exportados- como por Cambrils -10.327 reales<sup>9</sup>-. Todo ello permitió entrever la superioridad comercial de Reus respecto a Tarragona.

Ante el déficit de las infraestructuras destinadas a la exportación, hay dos factores primordiales que explican el desarrollo de los puertos de Tarragona, Salou y de los Alfaques. Por un lado, los decretos de Libre Comercio de 1765 y 1778, que abrieron los intercambios con las colonias americanas. Por otro, el incremento que, en este período, experimentó la producción agraria en la parte meridional de Cataluña.

<sup>6</sup> Oposición hecha a S. M. por la Junta Protectora de las obras del Puerto de Tarragona, 1816, Miguel Puigrubí (impresor), 4.

<sup>7</sup> Montserrat Gisbert, *Els presos i el port de Tarragona* (Valls, 2012) 47. Jovellanos en 1761 aprobó un Real Decreto que autorizó a la reforma integral de las comunicaciones terrestres y marítimas a nivel del Estado. Él, de la misma manera que Jaume Caresmar a nivel catalán, apostó por un modelo de construcción progresiva, relacionada con las necesidades concretas del territorio y la actividad económica. Ver: «Informe de la Sociedad Económica de Madrid al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria extendido por su individuo de número Sr. Don Gaspar Melchor de Jovellanos, a nombre de la Junta encargada de su formación, y con arreglo á sus opiniones». Madrid. Imprenta de Don José Palacios, 1834, 216-225. También: Jaume Caresmar, *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria...* Biblioteca de Catalunya, Fons Junta de Comerç, 1780.

<sup>8</sup> Archivo Histórico de Tarragona (AHT), Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 30 de agosto de 1776.

<sup>9</sup> Josep M. Recasens, *El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económico y político social* (Tarragona, 1963).

Los problemas para el control del comercio marítimo ya se habían hecho evidentes mucho antes del inicio de las obras del muelle. El recelo de la ciudad de Tarragona ante la posible rehabilitación del puerto de Salou fue tal que el 3 de abril de 1777 el Coronel de los reales ejércitos de S. M., Teniente del Rey, gobernador militar y político de Tarragona y subdelegado interino de Tarragona y sus distritos, Juan Antonio de Ochoa, envió una circular amenazando a los pueblos que apoyasen a Vila-seca y Reus en el proyecto de construcción y rehabilitación del puerto de Salou. Todos ellos debían, en el plazo de tres días, enviar al gobernador militar una copia de las comunicaciones recibidas del Ayuntamiento de Reus<sup>10</sup>.

[...] ha presentado este Ayuntamiento (el de Tarragona), que el de Reus, ha pasado al de esa villa una carta de oficio, para que acompañase el recurso que intenta hacer para destruir la pretensión de la reedificación del antiguo muelle de esta ciudad, cuya obra cuando llegue a verificarse ha de ser de mayor utilidad y beneficio para todos los pueblos de este Corregimiento [...]<sup>11</sup>.

Así, los pueblos del *Camp* quedaron desalentados ante el intento de luchar por mantener el puerto de Salou frente al de Tarragona. A pesar de las presiones, Vila-seca, igual que otras localidades del *Camp*, del *Priorat*, de la *Conca* e incluso de la *Ribera d'Ebre* y del *Baix Urgell*, prefirieron usar el puerto de Salou, justificando motivos de interés y comodidad, mientras que el de Tarragona sólo era utilizado por la propia ciudad y lugares de la demarcación<sup>12</sup>.

La Villa de Reus y 85 pueblos más dicen que aunque haya Puerto en Tarragona siempre lo harán por Salou, porque a esta pueden hacer dos

<sup>10</sup> Jordà y Pujals, *Les lluites*, 86; Archivo Histórico Municipal de Vila-seca (A.H.M.V). Carpeta n.º 5, copia de la carta enviada por el Ayuntamiento del Barón de Serrahí Capitán General de Cataluña y Presidente de la Real Audiencia; Eufemià Fort, *La llegenda del rescat de Sant Esteve* (Vila-seca y Salou, 1973) 228; Coia Escoda en *El port de Tarragona* (Madrid, 2002) 29, dice que los hechos sucedieron en el mes de marzo. «los arbitrios destinados por S. M. por ahora a esta empresa son los que ese Ayuntamiento indicó en una nota de veinte y seis de Marzo de este año (1816), y a fin de que queden estos expeditos a disposición de este Ayuntamiento (el de Reus)» ACBC, Actas Municipales de Reus 1816, f. 388, cara v. La autora también recoge las palabras de José Sánchez Real, *El puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)* (Tarragona, 1995) 191. ACBC, Libro de actas, f. 389, cara r.

<sup>11</sup> Sánchez Real, *El puerto de Tarragona*, 109.

<sup>12</sup> Diego López y Salvador, J. Rovira, *El port de Tarragona* (Tarragona, 1986), 38.

viajes al día y uno no más a Tarragona, que por esto mismo ha construido Reus una famosa carretera a Salou<sup>13</sup>.

Reus, años antes, en plena efervescencia industrial y comercial, intentó construir un canal que conectase la ciudad, con la costa. Sin embargo, la precaria situación económica y la guerra napoleónica, juntamente con los problemas técnicos y burocráticos, provocó el olvido paulatino de este proyecto.

Años más tarde del inicio de las obras del puerto, en 1827, durante el reinado de Fernando VII, se inició la construcción de la conocida *vía Amalia*, carretera que conectó Reus con Tarragona. Dicha obra fue la evidencia del posterior, a la vez que cercano, fracaso inducido de las obras del puerto de Salou, pues quiso desviar radicalmente el comercio que Reus pudiese realizar con lo que había sido –tradicionalmente– su puerto natural. De hecho, fue considerada una obra de carácter portuario, motivo por el que se encargaron los trabajos a la *Junta de Obras del Puerto de Tarragona*. La Junta financió y dirigió la construcción, para la que se utilizaron a muchos de los presos que también habían participado en la construcción del muelle de Tarragona. Reus, la gran ciudad comercial de la Catalunya meridional, y su periferia, tuvieron que desplazar su comercio marítimo hacia Tarragona<sup>14</sup>.

La tesitura económica no mejoraba. En 1838, el Ayuntamiento de Reus continuaba en la busca de alternativas capaces de paliar la dura situación de sus ciudadanos<sup>15</sup>. La realidad provocó que se paralizasen las obras del puerto –retomadas el 1835 a pesar de la construcción de la *vía Amalia*<sup>16</sup>– y las de la carretera que la conectaban con Salou.

### *El Puerto de Salou, antecedentes y consecuencias*

El puerto de Salou, como se ha dicho, se convirtió durante las primeras décadas del siglo XVIII en el enclave idóneo, entre los municipios del interior del *Camp*, encabezados por Reus, para la exportación de productos como frutos secos y/o aguardiente<sup>17</sup>. Sin embargo, los pro-

<sup>13</sup> Archivo Puerto de Tarragona (APT), Fons Junta Protectora de les Obres del Port, 177: 7. Construcció Port. Ver también en: Gisbert, *Els presos*, 49.

<sup>14</sup> Jordà y Pujals, «Les lluites», 79-81; Escoda, *El port*, 61.

<sup>15</sup> Oposición hecha a S. M. Por la Junta Protectora, Puigrubí, 2.

<sup>16</sup> Legajo «Histórico: Oficios en borrador 1835». Albert Arnavat, *Moviments Socials a Reus, 1808-1874* (Reus, 1992), 83.

<sup>17</sup> Jordà y Pujals, «Les lluites», 87; Escoda, *El port*, 108-110; Agustí Segarra, *Aiguardent i mercat a la Catalunya del segle XVIII* (Vic, 1994). También del mismo autor: *L'economia de Reus al segle XVIII: el comerç de l'aiguardent* (Reus, 1988).

blemas suscitados ante la construcción del muelle de Salou al inicio del siglo XIX, y sobre todo a partir de la segunda década, se reflejaron en el inicio del desvío del comercio hacia Tarragona, que gracias a la Real Orden de 1800, pudo comerciar con América.

Reus no desesperó ante la oportunidad de hacer valer el puerto de Salou ante el de Tarragona. El temporal del 29 de enero de 1805, provocó la crítica de Reus hacia las condiciones geoportuarias de Tarragona. Por este motivo, y ante el intento de desprestigio de las obras del puerto de Tarragona, en la sesión del *Consejo de la Junta*, el 4 de febrero, se acordó pedir al Capitán del puerto un informe del temporal para demostrar que los contratiempos no eran culpa de las obras, sino de las tormentas. La respuesta no tardó en producirse; el 6 de febrero, el Capitán señaló que los diferentes desperfectos causados por el inesperado y devastador vendaval fueron causados porque las obras aún no habían finalizado y no por las condiciones geográficas. A pesar de la cordialidad del mensaje, que evidenció el interés ante la obra de Tarragona, Reus se dirigió a Manuel de Godoy en un escrito el 30 de octubre de 1805, en el que insistió en las malas condiciones del puerto de Tarragona, a fin de que los arbitrios y contribuciones del comercio de los vecinos de Reus fuesen destinados para financiar la obra del canal entre Reus y Salou<sup>18</sup>.

La necesidad de un puerto capaz ante el desarrollo de una región industrial, en las primeras décadas del siglo XIX, era cada vez más importante. El puerto de Salou, según nos cuenta Albert Arnavat, no estaba habilitado para la importación de productos provenientes de América ni del extranjero. Ello significó la subversión a Barcelona y a que la llegada de capital inversor, para la industria del algodón, por ejemplo, se demorara más en llegar<sup>19</sup>. Estos datos se contraponen a los encontrados en un artículo del *Diario de Reus* en 1860 que recordaba los momentos de grandeza comercial e industrial de dicha localidad y la salida de productos por su puerto tradicional:

[...] todavía existen en nuestra sociedad hombres que fueron testigos oculares de la preponderancia que sobre todos los mercados de Europa ejercía la plaza de nuestra población [...]. El puerto de Salou estaba continuamente lleno de buques extranjeros a la carga, y por la diversidad de idiomas entre los tripulantes, parecía que en aquel puerto se habían reunido todas las naciones del Universo, y la extendida playa se hallaba continuamente cubierta de pipas preparadas para la exportación.

<sup>18</sup> López y Rovira, *El port*, 67.

<sup>19</sup> Arnavat, *Moviments Socials*, 25.

tación. Figuremos cuantos beneficios debía reportar este movimiento a la agricultura y a la industria<sup>20</sup>.

Salou, a finales del siglo XVIII y durante el primer tercio del siglo XIX, se convirtió en el punto más importante de toda la costa de Tarragona, muy por delante de la capital. Junto con Reus y Valls habían formado un importante triángulo comercial e industrial que no sólo dio beneficio a dichas ciudades y a sus empresarios, sino también a instituciones como la iglesia o las compañías comerciales de Barcelona<sup>21</sup>.

Entre tanto, las relaciones entre los municipios de Reus y Vila-seca habían pasado por épocas difíciles y en este período no fueron diferentes. Reus debía pagar a Vila-seca los derechos de embarque y desembarque, lo que no favoreció un buen clima de diálogo entre ambas localidades. Por otro lado, Reus debía construir, pagar y reparar aquellas infraestructuras referidas a las vías de comunicación que la conectaban con Salou.

Tampoco las relaciones entre Reus y Tarragona fueron mucho mejores<sup>22</sup>, por un lado la tensión comercial y por otro los conflictos suscitados por la construcción del puerto de Tarragona fueron determinantes en el conflicto. Vila-seca era consciente de la situación de privilegio de Tarragona, no sólo por las condiciones físico-portuarias, sino también porque dos puertos de tal envergadura, tan cerca, no podrían subsistir durante mucho tiempo<sup>23</sup>.

La realidad económica reusense y la revalorización del puerto de Salou fueron decisivas en la construcción de su tejido comercial exportador, hecho que quedó patente en junio de 1816, para justificar la necesidad de la remodelación. Tal fue el interés de Reus en dicha rehabilitación que entre 1816 y 1820 invirtió prácticamente 2.354.000 reales<sup>24</sup>.

Salou, a finales del siglo XVIII, se había convertido en un puerto esencial en las relaciones comerciales mediterráneas gracias al contacto no sólo con puertos de la costa española como Valencia, Alicante, Vinarós, Denia o Cullera, sino también con los europeos como Génova, Marsella o Spotorno. En este momento la rehabilitación del puerto se hizo imprescindible, aunque los problemas económicos hicieron que

<sup>20</sup> Diario de Reus, abril 1860. Anguera (dir.). *Historia General*, 36.

<sup>21</sup> Morell, *Aproximació al comerç marítim*, 22-23; Anguera (dir.). *Historia General*, 37; Arnavat, *Moviments Socials*, 25.

<sup>22</sup> «Esporta por el Puerto de Salou y el de Tarragona aguardiente y toda clase de espíritus para el Norte, América y otros puntos de España; aceite para Francia»: Pascual Madoz, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar* (Madrid, 1849), 433; Pere Pascual, *Los caminos de la era industrial* (Barcelona, 1999), 117.

<sup>23</sup> Jordà y Pujals, *Les lluites*, 81.

<sup>24</sup> Anguera (dir.), *Historia General*, 37.

el gasto fuera lo más ajustado posible. En 1817, los comerciantes del *Camp* de Tarragona y de *Terres de l'Ebre* –en menor cantidad– embarcaban sus productos con destino a Italia e islas del Mediterráneo por el puerto de Salou. Pere Anguera recuerda como el 1818 el Consulado de Cádiz certificaba la importancia del comercio marítimo controlado por Reus<sup>25</sup>.

Como consecuencia de la Real Orden que permitió la rehabilitación del puerto de Salou, una comitiva tarraconense se desplazó a Madrid. Los tejemanajes del corregidor, Conde de España; del síndico personero, Guillem Oliver Salvà, y los continuos ataques del Síndico Provincial General, Jaime Martí Ferrando, plasmados en la carta enviada al Rey por la Real Junta Protectora de las obras del puerto de Tarragona<sup>26</sup>, dieron como resultado que el 10 de mayo de 1820 se derogara la normativa que había permitido que la Junta de Salou continuara con las obras y pudiera percibir los derechos de aduana. La demanda se basaba en unas supuestas deficientes condiciones sanitarias de Salou<sup>27</sup>.

Años más tarde, en 1821, Tarragona continuó poniendo trabas, lo que produjo una serie de alborotos y protestas urbanas, concentradas el día 3 de enero, en la plaza del Mercadal de Reus, como respuesta socio-política a la supresión de la aduana del puerto de Salou y a la noticia de que las autoridades provinciales se habían apropiado dinero de las arcas aduaneras, así como de tres carros cargados con bacalao<sup>28</sup>. Estos hechos –como recoge Ernest Lluch– motivaron que Guillem Oliver, Diputado por Cataluña en las Cortes de 1820, publicara un escrito, el 21 de enero en Madrid, donde negaba que se hubiese clausurado la aduana de Salou. Contrariamente, insistió en la necesidad de que esta aduana conectase ambos municipios<sup>29</sup>. Estos hechos, junto con las revueltas, la sequía generalizada y, en setiembre, un brote cólera –que afectó a Barcelona y Tortosa–, agudizó la crisis entre la población. El paro se extendió tanto, que el 19 de noviembre los habitantes de Reus «reclamaren la inversió dels diners dels drets voluntaris de les obres

<sup>25</sup> *Ibidem*

<sup>26</sup> Esta carta, impresa por Miguel Puigrubí y citada con anterioridad, refleja, de forma muy subjetiva, el interés de Tarragona de hacer valer su puerto ante el de Salou.

<sup>27</sup> Alegaba que Salou no estaba condicionado, entre otros muchos motivos, higiénicamente por la presencia de aguas estancadas. También: López y Rovira, *El port*, 43; Gisbert, *Els presos*, 50.

<sup>28</sup> Antoni Pons, *Libro de varias cosas sucedidas en Reus y otros parages de Cataluña* (Reus, 1988) 59; Arnavat, *Moviments Socials*, 76; Andreu de Bofarull, *Anales históricos de Reus*, vol. II (Reus, 2007), 171-172 y también 380.

<sup>29</sup> Ernest Lluch, *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840)* (Barcelona, 1973), 241. Citado por el anterior: Suplemento en el *Diario de Barcelona*, 28 de enero de 1821.

del port de Salou»<sup>30</sup>. La finalidad era proporcionar trabajo a las personas desocupadas y acabar con la indigencia y el hambre en Reus. El temor principal del Ayuntamiento era una posible revuelta que acabase con la tranquilidad del vecindario. El alcalde, Juan Casas, reconoció que «la exasperación de muchos infelices de este pueblo, se ha contenido hasta el presente con la esperanza de proporcionarles un público trabajo»<sup>31</sup>. Pero la situación laboral no mejoró, lo que provocó que el 4 de febrero de 1822 el Ayuntamiento formase una comisión de empleo público para dar ocupación a los desempleados. Entre las actuaciones previstas la comisión se dirigió a la Junta del Puerto de Salou<sup>32</sup>.

### *Los problemas de la construcción del puerto en 1816*

El 17 de mayo de 1816 una Real Orden resolvió que la propuesta del inicio de las obras, realizada el 22 de abril por el Capitán General del Principado, fuese aceptada con la condición de que no se contase ni con los fondos ni con los arbitrios destinados a las obras del puerto de Tarragona, hasta que estas hubiesen finalizado<sup>33</sup>. Esta Real Orden fue revalidada con otra del 17 de agosto, cuando el monarca corroboró el dictamen del Consejo Supremo del Almirantazgo, que atribuyó el arbitrio de toneladas a favor de las obras del puerto de Tarragona, consideradas de interés general para el Estado. Tales arbitrios no tuvieron que pagarse en el distrito del puerto de Salou<sup>34</sup>.

Las últimas instancias para dar inicio a las obras del puerto se produjeron entre finales de mayo y la segunda quincena de junio<sup>35</sup>. El 18 de junio se verificaron y cumplieron los deseos de los vecinos de Reus, celebrándose en la Iglesia del Gremio de Navegantes, del mismo puerto, un solemne oficio en agradecimiento a la señora y protectora Virgen de Misericordia. Además, Gerónimo Potau en substitución del prior de la parroquia de San Pedro, Diego Padró, bendijo la primera piedra. El acto acabó con repetidos ecos de salud y victoria al soberano y con las «mayores demostraciones de los más ardientes votos por la importante vida de su majestad, su familia y dominios». Todo ello corroborado no sólo por el Ayuntamiento de Reus, sino también por el de

<sup>30</sup> Archivo Comarcal Baix Camp (ACBC). Actas Municipales de Reus 1821, f. 122. Véase también: Arnavat, *Moviments Socials*, 76.

<sup>31</sup> ACBC, Actas Municipales de Reus 1821, ff. 135-136.

<sup>32</sup> ACBC, Actas Municipales de Reus 1822, f. 187.

<sup>33</sup> Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (A.G.M.A.B.), 3085/2. Puertos, 5639/46.

<sup>34</sup> Oposición hecha a S. M. Por la Junta Protectora, Puigrubí, 1.

<sup>35</sup> ACBC, Libro de actas, f. 386, cara v y r.

Vila-seca, por el presidente del Puerto de Salou, además de dos testigos: Pablo María de Miró, caballero de la Real Maestranza de Granada y Josep Miró y de Burgués de la de Sevilla<sup>36</sup>.

El 1 de julio de 1816 Carlos de España Comingues y Foix<sup>37</sup> aclaró cuales iban a ser las funciones desarrolladas por cada institución en la construcción del puerto. El Teniente Brigadier de Ingenieros y Jefe de Marina, Timoteo Roch, fue nombrado encargado del proyecto y de la realización de las obras. El Ayuntamiento de Reus sería quien supervisase los trabajos y responsable de la distribución de los arbitrios<sup>38</sup>.

en 1 de julio de 1816, y habiendo recibido la noticia de la habilitación del puerto de Salou, inmediatamente se trasladaron todas las autoridades en aquel lugar, en donde reunidos caso todos los vecinos de la villa (de Reus) en medio de un Jubilo general fue empezado el actual muelle, á cuya ceremonia asistió el gobernador de Tarragona. El Conde D. Carlos de España y el ingeniero D. Timoteo Roch, nombrado por el gobierno para dirigir aquella obra tal como en el día subsiste.

Posteriormente en 1818 la junta que se había nombrado para la administración del mencionado puerto acudió en unión del Ayuntamiento al gobierno, solicitando los derechos de peaje que de tiempos anteriores percibía el Ayuntamiento de Vila-seca, cuya concesión y gracia fue otorgada como se pedía para las obras del muelle, por el Capitán General de Cataluña el Excmo. D. Francisco Javier de Castaños, cuyo sujeto se manifestó declarado protector de aquella obra, y la Villa agradecida á aquella marcada deferencia le invitó para que asistiese á la bendición de las obras del puerto.

En 16 de Junio del mismo año el General Castaños fue recibido en Reus con todas las muestras de un especial y marcado jubilo y agradecimiento, pues inmediatamente de su arribo, todas las calles fueron adornadas lujosamente, y por la noche á mas de una general iluminación, se quemó un árbol de fuego. Al día siguiente no fueron menos las muestras de Jubilo durante el día que lo habían sido en el anterior, y por la noche fue obsequiado con un magnifico baile en el bello salón de la casa de D. Policarpo de Bofarull.

<sup>36</sup> ACBC, Libro de actas, f. 389, cara r.

<sup>37</sup> (15 de agosto de 1775 - 2 de febrero de 1839). Capitán general de la plaza de Cataluña y representante de Fernando VII.

<sup>38</sup> Éste estaba formado por Juan Casas: alcalde, Josep Maria de Orovio: decano; por los regidores: Pedro Anguera, Francisco Rovellat, Antonio Soriguera, Pedro Gras, Antonio Salvat, Pedro Ódena; por los diputados: Domingo Vila, Jaime Llopart, Josep Brocà. Jaime Martí Ferrando: síndico procurador general; el síndico personero: Sebastián Torroja, junto con el regidor Gerónimo Potau. Ese mismo día se reunieron en el puerto junto con el Coronel del regimiento de Tarragona Juan Rafael Sassala, miembros del Ayuntamiento de Vila-seca y otras personalidades oficiales y personas del gremio. ACBC, Libro de actas, f. 385, cara v.



En medio de los vivos y algazara de un pueblo inmenso, el día 18, fue acompañado hasta el puerto de Salou, en donde se verificó la ceremonia para la cual había sido convidado, quedando para en lo sucesivo tan agradecido á aquellas muestras de aprecio y reconocimiento que durante su permanencia y mando en Cataluña distintas veces acreditó sus ofrecimientos sobre algunos negocios de la villa<sup>39</sup>.

Hasta el 17 de agosto de 1816, el Secretario del Despacho Universal de Marina, después de sacralizar el proyecto no ajuntó el plano rubricado por el monarca. El documento había sido firmado el día 1 de junio de 1816 por el propio Timoteo Roch y por algunos miembros del Ayuntamiento de Reus, lo que denotaba el considerable retraso de las obras y por lo que Roch instaba al Consistorio a apresurar las diligencias a fin «que no se retrasase un fin tan general para el comercio, a las fábricas, a la industria y a la seguridad de toda especie de navegantes»<sup>40</sup>.

A pesar de los diferentes acuerdos, predisposición y movilización de gran parte de la sociedad para dar inicio a los trabajos, la situación no mejoró. Las dificultades en el Ayuntamiento, entre otros motivos por la falta de concurrencia en los plenos, provocaron que las obras del puerto se convirtiesen en un proyecto eterno, reflejo del anterior fracaso ante el intento de construcción del canal.

Uno de los plenos donde se mostró esta falta de compromiso fue el celebrado el 28 de agosto de 1816. A esta reunión asistieron gran parte de los concejales<sup>41</sup>; justo antes de finalizar, un concejal realizando balance económico de la situación y recordando los graves problemas por los que se pasaba en el municipio, se refirió al excesivo salario que percibían los trabajadores del muelle y de la posibilidad de dar a destajo el transporte y desmote de la piedra. Sin embargo, el decano consideró que la importancia y complejidad de dicha propuesta requería convocar nuevamente al consejo para el día siguiente, a las seis de la tarde, con la finalidad de aclarar el tema suscitado. A la reunión sólo acudieron cuatro concejales y el síndico personero, los cuales después de esperar una hora, decidieron abandonar la sala junto con el vice-decano<sup>42</sup>.

El día 29 de agosto de 1816, Antonio Soriguera, otro de los regidores reusenses, entregó una nota médica justificando que:

<sup>39</sup> Bofarull, *Anales históricos*, 166-167.

<sup>40</sup> ACBC, Libro de actas, f. 386, cara v.

<sup>41</sup> Véase: Juan Casas: Bayle; como regidores: Pedro Anguera, Francisco Rovellat, Antonio Soriguera, Pedro Odena; como diputados: Jaime Llopart, Josep Broca, Juan Estepa; y finalmente el síndico personal Sebastian Torroja. ACBC, Libro de actas, f. 390, cara v.

<sup>42</sup> ACBC, Libro de actas, f. 390, cara r y 426: cara: v y r.

la ausencia de cerca quince días para tomar aguas minerales de la Esplugu de Francolí [...] también he creído echar en desprecio la falta de método, orden y respeto con que se producen en su citado escrito los expresados señores diputados y síndico personero, contra lo que previenen las leyes, y en especial el auto acordado de cinco de mayo de mil setecientos setenta y seis en su capítulo sétimo<sup>43</sup> [...]

Sin embargo, el regidor si bien admitió que un veguero le avisó de la reunión extraordinaria<sup>44</sup>, alegó que el tema no precisaba de tanta prontitud, según indicaba el Decreto de Nueva Planta. Además, se recordó que el tema de los salarios debía haberse arreglado con anterioridad al inicio de las obras y en lo referente a dar a destajo, dijo que no era competencia del Ayuntamiento sino de la Junta Directiva de las obras, que había sido nombrada por el monarca.

A continuación Antonio Soriguera puso de manifiesto la clara inestabilidad y el malestar del Ayuntamiento:

[...] si a pesar de los motivos expuestos por haber dejado de asistir al acuerdo de que es cuestión se sienten desairados por mi parte los señores diputados y el síndico personero, será preciso que aprendan que ni yo ni los demás concejales deben ser el juguete de sus caprichos; pretendiendo ellos la reunión de este cuerpo en los días y horas y para los asuntos que se les antojan y que no deben ellos excederse de la esfera de sus atribuciones. Mejor sería que tratasen ellos de ser más consecuentes a los ayuntamientos cuando son llamados a ellos<sup>45</sup> [...]

Consecuencia del anterior pleno, el regidor Pedro Odena, se hizo mella de la evidente falta de concurrencia. Advirtió de «una estudiada colusión de parte de los que la cometieron, causando un conocido desaire y poco miramiento, tanto hacia nuestra persona como a los empleos que hacemos»<sup>46</sup>. Sin embargo, la importancia de resolver el tema del puerto de Salou llevó a emitir un pliego donde se revelaba que cualquier excusa que se hubiese premeditado conllevaría a castigos y consecuencias negativas para los referidos<sup>47</sup>. El puerto de Salou no fue el único que cayó en el olvido, de hecho en toda la costa del reino había puertos artificiales empezados, pero muy pocos finalizados<sup>48</sup>.

<sup>43</sup> ACBC, Libro de actas, f. 433, cara r.

<sup>44</sup> *Ibidem*.

<sup>45</sup> ACBC, Libro de actas, f. 434, cara v y r.

<sup>46</sup> ACBC, Libro de actas, f. 426, cara v.

<sup>47</sup> ACBC, Libro de actas, f. 422, cara v.

<sup>48</sup> Oposición hecha a S. M. Por la Junta Protectora, Puigrubí, 3.

Los plenos en los que el puerto era uno de los temas principales eran continuos. El 1 de octubre<sup>49</sup>, Timoteo Roch informó al Ayuntamiento que se ausentaría unos días a tomar las *Aguas de la Puda* en Montserrat. Antes de partir dispuso de la construcción del herraje necesario para el martinete, diferenciando qué partes debían de ser de bronce o de hierro. Sin embargo, después de 22 días, la pieza no había llegado, seguramente como consecuencia del debate suscitado por el precio.

El desconcierto por la situación del muelle llevó al Síndico Provincial General, Jaime Martí Ferrando, a crear una comisión de cuatro individuos para atender las disposiciones del director y evitar así la distracción de estas obras.

El 4 de noviembre, se volvió a celebrar una reunión en Reus<sup>50</sup>, donde se leyó un memorial del comerciante Baltasar Ortega y otros empresarios, dirigido al Jefe Superior Político de la Provincia, donde se ponía de manifiesto el malestar por el acuerdo entre el Consistorio de Reus y la Junta del puerto de Salou<sup>51</sup>. Ortega, junto con otros vecinos de Reus, expuso su preocupación porque los impuestos, concedidos por el Rey al Ayuntamiento para realizar las obras, se aplicaban a muchos géneros y productos de primera necesidad y, por tanto, afectaban –más– a la economía de la población. La aportación y recomendación de estos comerciantes fue que dichas tasas recayesen en los productos de lujo<sup>52</sup>. El objetivo era que no se paralizasen los trabajos como había sucedido con el canal. Estas reformas crearon expectativas contrapuestas. Por un lado, se vio un posible beneficio para la industria y el comercio; por otro, daba la sensación de que las obras nunca iban a finalizar. Ante las dudas que generaba la memoria del proyecto del canal, los comerciantes reusenses querían manifestar su malestar por la mala administración en cuanto a la imposición de los impuestos. Esta mala gestión era consecuencia de la

<sup>49</sup> Ese mismo día se celebró una reunión a la que asistieron el Bayle: Juan Casas; los regidores: Pedro Anguera, Antonio Soriguera, Juan Trullas, Antonio Salvar y Pedro Odena; como diputados: José Broca y Jaime Llopart; como síndico provincial: Jaime Martí y Fernando y como síndico personero Sebastia Torroja. También asistió el Brigadier Director de las obras del puerto, Timoteo Roch. ACBC, Libro de actas, f. 481, cara v.

<sup>50</sup> En esta reunión participó: el nuevo alcalde primero: Mariano Fonts y los regidores; asistieron los señores de la Junta Protectora de las obras: Pablo Miró Miró como presidente y, como vocales, Juan de Dalmau, Buenaventura Sabater y José Pàmies Puig. ACBC, Libro de actas, f. 234, cara v.

<sup>51</sup> ACBC, Libro de Actas, f. 234, cara: v y r. Los acompañantes de Ortega fueron: José Abat, Francisco Subirà, Antonio Mas. José Borràs, Felip Borràs, Ramon Fàbregas, Francisco Terrafera, Miguel Mercader, etc.

<sup>52</sup> ACBC, Libro de Actas, f. 235. Tanto de extracción como de introducción.

abolición de muchos de los arbitrios directos, que eran causa también de la situación de crisis general.

*Los arbitrios, un problema de fondo*

A Tarragona, a finales de agosto de 1789, se le concedieron los primeros arbitrios para financiar la obra del puerto<sup>53</sup>. Las ordenanzas generaron importantes conflictos tanto en Tarragona como en Reus. Como recoge Salvador J. Rovira, en la Real Orden de otorgamiento de los primeros arbitrios figuraron también nueve maravedís por cada diez reales de ardimiento del valor de los frutos y géneros extraídos por las aduanas de Tarragona y su Corregimiento, así como por la aduana de Sitges, y seis maravedís por las entradas; sin embargo, no se llegaron a aplicar a causa de la oposición de Reus<sup>54</sup>.

El Gobernador de Tarragona se encargó de determinar la distribución de los tributos destinados a la construcción del puerto de Salou. A pesar de todo, la falta de neutralidad provocó que la construcción del muelle fuese inviable, como consecuencia de que una parte del dinero se desvió a la rehabilitación del puerto de Tarragona. El 17 de agosto de 1816, una nueva tasa –que favorecía al puerto de la capital– de tonelaje, anclaje e impuesto sobre los barcos salientes y estacionados que recalasen en Salou, dificultó todavía más las tareas de rehabilitación. Este Decreto se mantuvo hasta el 24 de diciembre de 1819, cuando la Real Orden emitida por la Junta Protectora del Puerto de Salou obligó a que las recaudaciones fueran destinadas a la construcción del mismo<sup>55</sup>.

El 31 de mayo de 1816, el Capitán General de Cataluña advirtió que el ingeniero Timoteo Roch trazaría el plano de la obra junto y elaboraría el presupuesto, al mismo tiempo que otorgaba al Ayuntamiento de Reus la administración de los arbitrios para su ejecución. Estos documentos fueron enviados al Ministro de Marina al que se le recordó que el proyecto estaba siendo sufragado con estos arbitrios y con otras recaudaciones externas. La gestión de dicha obra sería revisada y vigilada por el Gobernador y Jefe Militar del Distrito.

Los arbitrios, asignados a la partida como «del canal» destinados finalmente para la «obra del puerto», se calcularon anualmente en una suma de 300.000 reales de vellón. Por otra parte, los concedidos por la Real Orden al Ayuntamiento –que se podrían aplicar con me-

<sup>53</sup> López y Rovira, *El port*, 42.; A.G.M.A.B., 3085/2. Puertos, 5639/46.

<sup>54</sup> *Ibidem*.

<sup>55</sup> *Ibidem*; Alemany; Blay; Roquer, *Port de Tarragona*, 85.

nos gravamen a los ciudadanos para abaratar las carnes lanares, mientras que podrían aplicarse a las cabezas de vacuno-, se estimó el cálculo en 86.000 reales de vellón. También se aplicaron los arbitrios sobre cada cabeza de ganado que se sacrificó y vendió en el término municipal de Reus -imitando así a Barcelona y Tarragona-, por valor de 1 duro, equivalente a unos 160.000 reales de vellón anualmente. Asimismo por cada cerdo que se mató o vendió, tanto al menudo como para particulares, se podría impuso otro duro, cuyo producto anual ascendió a 32.000 reales de vellón. Se aplicó a la misma obra otros impuestos conocidos con el nombre de arbitrios de la *carretera de Salou*, que ascendían a unos 32.000 reales de vellón anualmente. Todos estos sumaron un total anual de 610.000 reales de vellón<sup>56</sup>.

### Conclusiones

La construcción del puerto de Salou, por la realidad existente entre Reus y Tarragona, no fue nada fácil. La mayoría de los problemas que causó su recuperación tuvieron como telón de fondo los conflictos suscitados entre ambas ciudades<sup>57</sup>.

La pronta rehabilitación del puerto de Tarragona dificultó las labores técnicas y, sobretodo, las recaudaciones para el de Salou. Como recoge Pere Anguera, según la prensa de 1861, el olvido del puerto de Salou, en 1835, a causa de la primera guerra carlista, produjo la caída del comercio, en general, y la del aguardiente, en particular, en beneficio de Tarragona<sup>58</sup>.

Las exportaciones desde Reus, por no disponer de una salida directa acondicionada, se vieron disminuidas, pero también se vieron afectadas por los años de malas cosechas y por las disputas de los ciudadanos que, junto que la desidia de sus representantes, impidió superar las adversidades generadas.

La burguesía reusense, tras el fracaso de las obras del canal, había quedado muy desmoralizada y veía con recelo la nueva aplicación de impuestos del monarca para la rehabilitación de un puerto, el cual no aseguró el crecimiento económico de la zona. Al igual que el puerto de Salou, otros puertos del litoral quedaron en el olvido por la falta de recursos y de consenso.

<sup>56</sup> ACBC, Libro de Actas, f. 387, cara: v.

<sup>57</sup> AGMAB, 3085/2. Puertos, 5639/46.

<sup>58</sup> Anguera (dir.), *Historia General*, 39.

Por último, la insuficiencia de presupuesto del Ayuntamiento de Reus, que acababa de salir de la guerra, el elevado paro laboral y, las sequías y dificultades agrarias que mantenían a la mayoría de la población en un estado paupérrimo, fueron otros de los motivos principales del fracaso. Todo ello provocó que la nefasta recaudación de arbitrios en Reus hiciera imposible los pagos de la obra.

### *Bibliografía*

- ALEMANY, Joan, BLAY, Jordi y ROQUER, Santiago. *Port de Tarragona*. Barcelona, 1986.
- ANGUERA, Pere (dir.). *Història General de Reus*, vol. III. Reus, 2003.
- ARNAVAT, Albert. *Moviments Socials a Reus, 1808-1874*. Reus, 1992.
- DE BOFARULL, Andreu. *Anales històrics de Reus*, vol. II. Reus, 2007.
- ESCODA, Coia. *El port de Tarragona*. Madrid, 2002.
- FORT, Eufemià. *La llegenda del rescat de Sant Esteve*. Vila-seca y Salou, 1973.
- GISBERT, Montserrat. *Els presos i el port de Tarragona*. Valls, 2012.
- JORDÀ, Antoni y PUJALS, Joan M. *Les lluites pel port de Salou*. Tarragona, 1983.
- JORDÀ, Antoni. *El derecho portuario en la historia (de los orígenes a la codificación)*. Tarragona, 2008.
- LÓPEZ, Diego y ROVIRA, Salvador J. *El port de Tarragona*. Tarragona, 1986.
- LLUCH, Ernest. *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840)*. Barcelona, 1973.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos. *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756*. Barcelona, 1981.
- (ed.). *El derecho y el mar en la España moderna*. Granada, 1995.
- MORELL, Josep. *El port de Salou en el segle XVIII*. Tarragona, 1986.
- *Aproximació al comerç marítim de Reus i de Salou al segle XVIII*. Barcelona, 1993.
- «El port de Salou, centre comarcal a l'època de Carles III». En *Pedralbes*, n. 8. 1988, 425-436.
- PASCUAL, Pere. *Los caminos de la era industrial*. Barcelona, 1999.
- «El comerç de cabotatge a Catalunya (1820-1935): etapes i factors explicatius de la seva evolució». A *El Transport marítim de cabotatge a la Mediterrània: II Jornades de Marina Tradicional: Promediterrània*. 45-61, Palamòs, 2000.
- PONS, Antoni. *Libro de varias cosas sucedidas en Reus y otros parages de Cataluña, Edició i notes de Pere Anguera*. Reus, 1988.
- PUENTE, Ginés y FÀBREGAS, Josep. «L'Emigració a Llatinoamèrica (1778-1833): El cas de Torredembarra», a *Recull de Treballs* n.º 15. Torredembarra, 2013, 10-49. .

RECASENS, Josep M. *El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económico y político social*. Tarragona, 1963.

SÁNCHEZ REAL, José. *El puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Tarragona, 1995.

SEGARRA, Agustí. *Aiguardent i mercat a la Catalunya del segle XVIII*. VIC, 1994.  
- *L'economia de Reus al segle XVIII: el comerç de l'aiguardent*. Reus, 1988.





Laura García Sánchez

## Un escenario de poder en la Cataluña mediterránea: la Plaza de Palacio y el Portal del Mar de Barcelona

### ABSTRACT

During the first decades of the XIXth century, both only urban spaces that competed in Barcelona for the nomenclature of center of city were the Plaza of Palace and San Jaume's projected Plaza, considered the latter as a space defined by the institutional buildings of the Generalidad and the Town hall and linked to the reform of the street Fernando, who had to create a hierarchic axis parallel to the sea. For his strategic emplacement, both they marked the point of item of a metropolis that began to be prepared for the big expansions realized throughout the century. In case of the first, one turned instead of residence of the court during the visit of Carlos IV to the Barcelona into 1802, it was a headquarters of buildings as representative as the Royal palace, the Strap and the Customs, important in that moment not only for the importance of his architecture but for his occasional transformation in royal housing. Symbol of the new company of transition - monarchic, commercial and industrial - the project to define his space as a neoclassic excellent enclave had his culmination in the Portal of the Mar.

### *La Barceloneta, un barrio racional para la ciudad*

En el mes de mayo del año 1755, doce años antes de su muerte, el marqués de la Mina firmó un texto autobiográfico en el que, además de recordar sus hazañas bélicas al servicio de la monarquía borbónica, dejó constancia del orgullo que le había producido la que él consideraba una de sus obras públicas predilectas: la creación de la Barceloneta. Su aparición no tan solo dotó a Barcelona de un enclave más, sino que representó un importante cambio cualitativo en relación al paisaje del resto de la ciudad. Nació por primera vez un barrio racional, con calles rectilíneas que se cortaban en ángulo recto. Las casas, de planta baja y piso y rematadas por el típico frontón neoclásico, eran

todas iguales. Dos plazas presididas por la iglesia de San Miguel y por cuarteles militares ayudaron a estructurar este nuevo espacio urbano.

Ayudado de la viveza del Jefe de Ingenieros D. Juan Martin Cermeño, que me formó los planos, resolví la difícil máquina de arruinar las zahuardas y erigir un pueblo hermoso, en todo igual, con calles tiradas a cordón, y casas de unas medidas, de una elevación de un mismo frente y exterior pintura... Debe constar el referido barrio de quince calles de ocho varas de ancho y nueve de travesía o comunicación... En el centro de las primeras calles se dejó una plaza (o replazuela) y ella reedifica un templo dedicado a San Miguel que será ayuda de la parroquia de Santa María del Mar, con dos Capellanes o temesites de Cura, que administrarán los Sacramentos... Había médico, botica, escuela, tiendas y el rápido progreso de sus principios (que ha sido en menos de dos años) promete mayores aumentos, asegurando que aquellas gentes vivan como racionales y mueran como cristianos... Al mismo tiempo que todo lo referido, me apliqué a hermostear y componer las entradas y la circunferencia de Barcelona, que era lo peor y lo más descuidado de todo su contorno a muchas leguas de distancia, no pudiendo en los pantanos y quiebras que formaban las primeras aguas de otoño salir el mejor tiro de las mulas ni transitar las gentes sin dificultad, para la provisión y el comercio. A este fin formé caminos cimentados de piedra, y murallas, se les pusieron árboles y son hoy paseos hermosos y avenidas rectas lo que antes eran barrancos, peligros y fealdad<sup>1</sup>.

Un rasgo distintivo y característico del urbanismo y la arquitectura en Cataluña del período que se analiza es el tipo de mecenazgo que intervino. Al igual que en el resto de regiones periféricas de España y a diferencia de la zona central, especialmente de Madrid, la intervención directa de la realeza fue precaria. Durante la época de los Austrias, Barcelona empezó a vivir el desagradable papel de no existir para el mecenazgo interesado de la monarquía y de la aristocracia – tanto la civil como la eclesiástica– más vinculada a la primera. Este fue un hecho crucial que marcó todas las vicisitudes artísticas de Cataluña y que explica realidades como el predominio de la Academia de Bellas Artes de San Fernando y la inexistencia en la Ciudad Condal de una Academia de Bellas Artes. Por esta razón, las iniciativas monumentales fueron escasas en la ciudad y en el resto del Principado. Los políticos representantes del poder central, ciertas personalidades de contexto religioso y miembros relevantes de la sociedad de entonces se convirtieron en los mecenas o promotores del arte más identificativo. Por tanto, se ha de buscar entre los capitanes generales, los obispos, los aristócratas y los burgueses a los impulsores de la arquitectura catala-

<sup>1</sup> Daniel Venteo, *La Barceloneta. Guia d'Història urbana* (Barcelona, 2012), 40-41.

na de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, artífices de promover más decididamente la cultura y el gusto neoclásico<sup>2</sup>.

Santiago Miguel de Guzmán, duque de Palma, conde de Pezeuela de las Torres y marqués de la Mina fue uno de estos<sup>3</sup>. Durante su época de mando (1742-1767) se llevaron a cabo en el Principado obras importantes más allá del barrio de la Barceloneta y de la iglesia de San Miguel: el muelle del puerto de Barcelona, los caminos de los alrededores de Barcelona, el camino hasta Cruz Cubierta, el inicio de las obras del castillo de Figueras y el de Montjuich, y el arranque del camino nuevo y el puente del Llobregat. Uno de los temas a los que dedicó más atención fue el relacionado con una severa reestructuración de los caminos reales, de manera que estableció tres partiendo de la Ciudad Condal: el de Barcelona a Aragón pasando por Molins de Rei; el de Barcelona a Valencia pasando por Cruz Cubierta y Vilafranca del Penedés; y el de Barcelona a Francia, hacia los Pirineos<sup>4</sup>.

La construcción de la Barceloneta fue una más de las consecuencias urbanísticas generadas en Barcelona tras la pérdida de la Guerra de Sucesión, ya que la ciudad se vio obligada a partir de entonces a garantizar el control. A título de ejemplo, los ingenieros militares borbónicos, dirigidos por un excelente técnico, Próspero de Verboom, empezaron a planificar las obras de la Ciudadela. La construcción, iniciada en 1717, exigió la destrucción de parte del barrio de la Ribera todo y la moderación pactada, ya que los primeros diseños, mucho más expeditivos, habían previsto incluso el derrumbe de una zona mucho más grande que incluía la iglesia de Santa María del Mar. Este proceso de militarización de la ciudad se vio complementado con la reforma del castillo de Montjuich, iniciada en 1753 bajo la dirección del ya citado Juan Martín Cermeño. También se alzaron grandes reductos en las Atarazanas y en diversos cuarteles.

En Barcelona, y en el recinto del que sería el nuevo cuartel de San Agustín, se instaló en 1720 la Real Academia Militar de Matemáticas, centro cuya finalidad era la instrucción militar en ingeniería y en arquitectura civil y militar. Cabe tener presente que la política de fortificaciones tenía mucha importancia en la estrategia del momento, con los primeros Borbones como grandes emprendedores de numerosas iniciativas en este sentido. En la Academia se educaron los ingenieros que llenaron de baluartes buena parte de la Península y de las pose-

<sup>2</sup> Josep Maria Montaner i Martorell, *La modernització de l'utillatge mental de l'arquitectura a Catalunya (1714-1859)*, (Barcelona, 1990), 353.

<sup>3</sup> José María de la Fragua, *Guía breve del museo y resumen histórico del castillo de Montjuich*. (Barcelona, 1970).

<sup>4</sup> Montaner, *La modernització*, 354-355.

siones americanas. Todo y su carácter castrense, la institución admitió la formación de personal civil, de forma que numerosos maestros de obras que actuaron en el futuro en la ciudad fueron marcadamente influenciados por los criterios estéticos del barroco académico y neoclásico introducido por los ingenieros militares borbónicos<sup>5</sup>. De esta forma, se puede afirmar que durante el siglo XVIII Barcelona evolucionó bajo las directrices del racionalismo militar ilustrado. Los cambios globales fueron pocos, pero interesantes. El perímetro de la ciudad quedó afectado por la Ciudadela y Barcelona vio reforzado su papel militar aumentando su carácter de plaza fuerte. La gran expansión económica y demográfica de la segunda mitad del siglo XVIII tuvo su repercusión hacia el interior, provocando un crecimiento en altura y una urbanización progresiva del Raval ocupado hasta entonces, mayoritariamente, por huertos. Extramuros se diseñó y construyó, pues, el barrio marítimo de la Barceloneta, lugar en el que quedó equilibrada una numerosa población relacionada con las actividades del puerto, los abastecimientos navales, la pesca y la navegación en general.

#### *Los edificios de Pla de Palau: de espíritu comercial a sede política*

A partir de 1760 aproximadamente, la intervención pública se esforzó por monumentalizar en el barrio un centro de poder naciente, pero capital: la Plaza de Palacio, más comúnmente conocida como *Pla de Palau*, lugar que disfruta de su propia historia dentro del entramado urbanístico de Barcelona. Por su emplazamiento, los orígenes de la plaza de Palacio tienen mucha relación con el mar. Según el historiador Durán i Sanpere, al principio fue un ensanchamiento natural de la playa, que finalizó por unirse con las pequeñas islas rocosas (Maians, Puig de les Falcies) emergentes de un mar poco profundo. El recuerdo de esta planicie persiste en el evocativo nombre popular del lugar<sup>6</sup>.

La primera época de esta plaza fue puramente comercial. Las mercancías desembarcadas en el cercano puerto se amontonaban en la playa, circunstancia que dio lugar a la aparición de un mercado entre importadores y revendedores. La construcción del denominado *Porxo del Forment* a iniciativa del Consejo de la Ciudad en pleno siglo XIV indica que la posible presencia de algunas barracas de protección y de alhóndigas no eran suficientes. En este cobertizo o porche, finalizado en

<sup>5</sup> Francesc Xavier Hernández i Cardona, Barcelona, *Historia de una ciudad* (Barcelona, 2001), 141-143.

<sup>6</sup> Agustí Durán i Sanpere, *Barcelona i la seva història (1). La formació d'una gran ciutat* (Barcelona, 1972), 441.

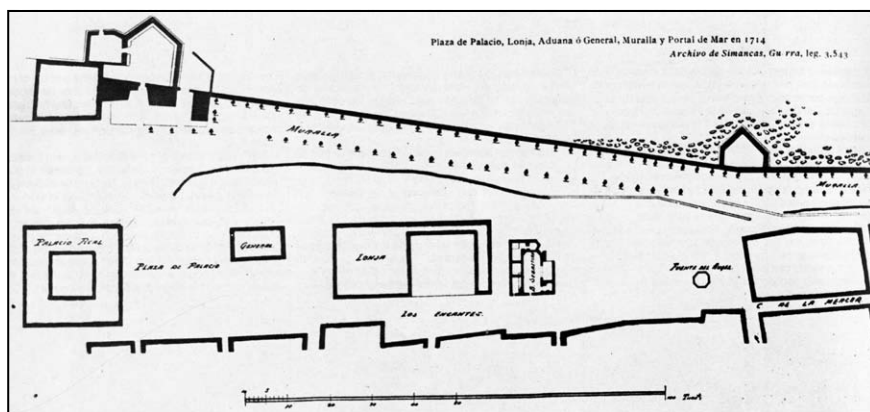
1389 según una lápida conmemorativa, se almacenaban los granos para protegerlos de la intemperie. A mediados del siglo XV, ciertas campañas para la mejora de la producción lanera llevó a la sustitución del *Porxo del Forment* por la denominada *Hala dels Draps* o *Lonja de pañeros*, lugar utilizado como depósito y reconocimiento de los tejidos de lana en el que se comprobaba su calidad y se sellaba su garantía. En esta misma explanada, lejana aún a la denominación de plaza, existía un edificio que ejerció, aunque no siempre, las funciones de aduana. Destruído por un incendio en el año 1777, Juan Miguel de Roncali –después marqués de Roncali–, ingeniero militar y ministro de Hacienda de Carlos IV, proyectó (1790-1792) la nueva obra que perdura hoy en día y que sorprendió satisfactoriamente en su momento no tan solo por su ubicación en un punto emergente de la ciudad, sino por la belleza de su arquitectura.

Además de otro edificio utilizado para el cobro de los impuestos de la Generalitat y la cercana presencia de los cambistas, completaba el carácter comercial del lugar la Lonja, construcción cuyas raíces se remontan a la decisión de Pedro el Ceremonioso de dar cuerpo a una gran sala cerrada para llevar a cabo con mayor comodidad el elevado número de transacciones económicas efectuadas por los comerciantes barceloneses. Acogía, además, algunos organismos y servicios reguladores de tráfico comercial, la navegación y los seguros, además de convertirse en sede del Consulado de Mar. Nació así una gran sala gótica de tres naves separadas por dos hileras paralelas de arcos de medio punto que sustentaban un techo plano realizado en madera. Durante los siglos XVI y XVII, este espacio fue ampliado con otros cuerpos estéticamente poco harmónicos con la estructura inicial y, en tiempos de Felipe V, ejerció las funciones de cuartel, circunstancia que tampoco ayudó a conservar el edificio. Como sucesora de los antiguos prohombres de la Ribera y del Consulado de Mar e impulsora de los nuevos avances técnicos y científicos, la Junta de Comercio de Barcelona –institución creada por Fernando VI y ratificada por Carlos III cuya misión principal favorecer la práctica artística con el propósito de fomentar e incentivar el desarrollo del tejido industrial catalán– consiguió recuperarlo y restaurarlo a finales del siglo XVIII, además de realizar una ampliación más acorde en la que destaca con nombre propio una nueva fachada de estilo neoclásico<sup>7</sup>. La reconstrucción, otorgada mediante concurso, fue obra de Francesc Soler i Faneca, quien tuvo por competidores a arquitectos franceses e italianos. Uno de sus mayores aciertos fue conservar el salón gótico del siglo XIV.

<sup>7</sup> Magda Fernández, Xavier Hernández, Alicia Suárez, Mercè Tatjer i Mercè Vidal, *Passat i present de Barcelona (II). Materials per l'estudi del medi urbà* (Barcelona, 1985), 64.

Hasta aquí, nada hacía sospechar del futuro papel reservado para el lugar. Sin embargo, en 1514, la *Hala dels Draps* se transformó en sala de armas, primero de forma esporádica y después con carácter efectivo. La conversión llegó a consolidar tal magnitud que, a principios de siglo XVII, reunió armamento para la completa dotación de diez mil hombres, primer paso de su mutación de plaza comercial a plaza política. El cambio definitivo llegó con la transformación de la sala de armas en Palacio del Lugarteniente –sede más tarde de la Capitanía General para finalizar como Palacio Real– una vez concluida la Guerra de los Segadores. Desde entonces, todos los cambios realizados en los edificios de la plaza no hicieron más que asentar el nuevo carácter del lugar, ya defendido por la denominada muralla de Mar y convertido en un emplazamiento seguro y al resguardo de inesperadas sorpresas bélicas. Un grabado de la época permite visualizar que *Pla de Palau* tenía al principio el aspecto de un descampado a consecuencia de los desniveles del suelo y de la desorganización de las construcciones que la rodeaban, lejanas todavía a la importancia que habrían de consolidar en el futuro.

Figura 1



Montserrat Galera, Francesc Roca, Salvador Tarragó, *Atlas de Barcelona*, Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Editorial La Gaya Ciencia, 1982.

### *Barcelona, sede real. Estancia de Carlos IV y María Luisa de Parma en la ciudad*

El siglo XVII pasó por esta plaza entre fiestas por la llegada de personajes importantes, exhibición de criminales en la horca y cuestiones

de ceremonial entre lugartenientes y concejales, tan atractivas para los habitantes como indispensables para sus protagonistas. Tampoco hay que olvidar que el cercano puerto se encontraba en un momento de plena transformación, con problemas tan graves como la entrada de tierra, la pérdida de calado y continuas dificultades que llegaron a incluso a cerrar e inutilizar el lugar<sup>8</sup>.

Más tarde, la construcción de la Ciudadela acentuó aún más el nuevo carácter, pero la verdadera consagración de la plaza como símbolo político se ubica ya en el siglo XIX a raíz de una visita monárquica. La centuria empezó con la estancia en Barcelona de la familia real española (1802), encabezada por Carlos IV y María Luisa de Parma, desplazada para asistir al doble intercambio de prometidos entre Fernando –entonces príncipe de Asturias y futuro Fernando VII– y su hermana, la infanta María Isabel, con los príncipes italianos María Antonia y Francisco Genaro, hijos de los reyes de Nápoles Fernando IV y la archiduquesa María Carolina, austríaca de nacimiento. El parentesco familiar facilitó la elección, ya que eran primos entre sí, todo y que, obviamente, también entraron en juego todo un conjunto de intereses y acuerdos. En la Ciudad Condal se dio cita la familia real española en pleno, acompañada de Manuel Godoy –el Príncipe de la Paz–, los príncipes napolitanos y también los soberanos del recién creado, gracias a los manejos italianos de Napoleón, reino de Etruria: la infanta María Luisa, hija de los reyes españoles, casada con Luís, infante heredero de Parma. Faltaron, sin embargo, los monarcas napolitanos: María Carolina siempre mostró, pese a reconocer la ventajosa posición de su hija una vez proclamada princesa de Asturias, poca predisposición hacia aquellos enlaces.

Como ya había sucedido en repetidas ocasiones, el momento histórico era engañosamente prometedor. Propiciado por la paz de Amiens, firmada el 25 de marzo de aquel año, la recuperación económica y social de la que se empezó a disfrutar después de un largo período de crisis hizo concebir grandes esperanzas que no llegaron a concretarse. Pero la coyuntura favorable contribuyó a la brillante acogida que el pueblo barcelonés dispensó a la familia real. Además, la notoria anticipación de la noticia permitió una organización digna de los ilustres visitantes. Desde enero corrían rumores de la próxima venida de los reyes, a finales de febrero comenzaron los preparativos y durante la primavera y el verano, con las típicas prisas de última hora debido a que la comitiva real era esperada en septiembre, se llevaron

<sup>8</sup> Joan Alemany, *El Port de Barcelona* (Barcelona, 1998), 96

a cabo la organización y las múltiples obras<sup>9</sup>. El acondicionamiento del palacio real, de la sede de la Aduana y de la Lonja como puntos de residencia de las familias reales y de Manuel Godoy obligó a la realización de serias reformas que transformaron el enclave de Plaza de Palacio en uno de los puntos urbanísticos de referencia de la ciudad. No menos importantes fueron las practicadas en la iglesia de Santa María del Mar y en la catedral.

La ciudad tenía ante sí el gran desafío de brillar a todos los niveles como lugar elegido para el intercambio de prometidos y de cubrir las necesidades prioritarias de tres familias reales, sin olvidar sus respectivos séquitos, comitivas, cuerpos de seguridad o el gentío desplazado por iniciativa particular para asistir a las fiestas –cabalgatas, conciertos, diversiones marítimas, bailes, máscaras reales, inauguración de monumentos conmemorativos– organizadas en celebración del evento. El balance no pudo ser más prometedor y la estancia real se transformó en un espléndido escaparate a través del que Barcelona demostró su capacidad creativa, cultural, artística y organizativa.

La responsabilidad de los preparativos para la visita regia recayó en el Ayuntamiento. Por entonces era corregidor de la ciudad D. Lorenzo de Gregorio y Paternó, marqués de Vallesantoro. Presidió, siguiendo la naturaleza de su cargo, todas las deliberaciones del Ayuntamiento y firmó los acuerdos adoptados tras largas y asiduas sesiones. Así, el consistorio de Barcelona puso rápidamente manos a la obra, sabiendo de antemano la larga tarea que le esperaba realizar y organizar. De los pasos adoptados y deliberaciones seguidas es fiel testimonio la documentación conservada en el Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona, exponente de la frenética actividad de la alcaldía. Tal y como revelan las páginas del voluminoso *Libro de Acuerdos* del Ayuntamiento correspondiente al año de 1802, uno de los temas prioritarios fue de corte urbanístico y aludía tanto a las mejoras de calles y plazas como a las obras de acondicionamiento de los principales edificios de la ciudad y de los de carácter más secundario. Para hacer frente tanto al importe de todo este conjunto de obras como al de los festejos organizados para los monarcas, el Ayuntamiento organizó una serie de rifas en las que intervino de forma notoria la población y obtuvo unos primeros ingresos para sufragar los gastos más inmediatos. El propio rey Carlos IV también se implicó e hizo llegar a la ciudad una más que generosa aportación económica.

<sup>9</sup> Carlos Cid Priego, «El arte barcelonés y las visitas reales de 1802», *Hispania*, tomo XV, n.º LIX (1955), 231-285.



*Reforma infraestructural: las mejoras en el palacio real*

Era natural que el alojamiento de los monarcas durante su estancia en Barcelona fuera el palacio real, situado frente a la Lonja. El mismo marqués de Roncali, inmerso entonces en la carrera militar, le había dado, a finales del siglo XVIII, el aspecto neoclásico que ostentaba entonces el edificio, conjunto por tanto de construcciones de los siglos XIV, XV, XVI y XVII. El palacio fue reformado a mediados del siglo XIX con motivo de la visita de Isabel II y demolido en 1875 después de un incendio. Hoy día ocupa su lugar, con bastante aproximación, una manzana de casas habitada por vecinos del barrio. Su ubicación, por tanto, se encontraba muy próxima al mar, cumpliendo así uno de los requisitos ordenados por Carlos IV para su estancia en la ciudad.

Por lógica, el palacio necesitó de toda una serie de reformas para rendir cómoda y segura la estancia de los reyes. Esta iniciativa no sólo fue sugerida desde la corte, sino que los propios arquitectos barceloneses eran plenamente conscientes de la necesidad de arreglar el edificio. Sin embargo, no tardaron en aparecer las discusiones y los problemas. Dada la envergadura de los trabajos de acondicionamiento, los tres ingenieros militares enviados desde Madrid alegaron que el palacio no reunía condiciones para que lo habitaran los reyes sin que se realizaran reformas imprescindibles para las que no había tiempo. Los maestros barceloneses, por el contrario, opinaban que podía adecuarse pese a los graves problemas estructurales existentes y asumieron el compromiso de tenerlo preparado a principios de septiembre<sup>10</sup>. Las dudas iniciales dejaron paso a una frenética actividad en la que intervino un elevadísimo número de obreros. Diversos planos conservados en el Servicio Histórico Militar de Madrid y en el archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Jorge de Barcelona permiten conocer hoy en día cómo era su estructura interna, el número de plantas, la distribución de las diferentes estancias y las reformas realizadas para la venida de los monarcas. En cambio, los planos que se conservan en el Servicio Geográfico del Ejército, también en Madrid, son de enero de 1804 y tres de ellos indican las reformas realizadas una vez finalizada la visita real para adecuarlo de nuevo al uso de la Capitanía General.

El trabajo se desarrolló con tanta celeridad y buen éxito que el 28 de julio se estaban repasando y recubriendo las paredes exteriores y se iban colocando puertas nuevas en los balcones. La preparación de las paredes para recibir la pintura definitiva quedó completamente lista el 2 de agosto. Debía imitar la piedra natural, completándose

<sup>10</sup> Montaner, *La modernització*, 419.

la decoración con algunas esculturas coloreadas. Resultó también prioritario eliminar después todo olor a pintura, circunstancia que se sabía molestaba mucho a la reina María Luisa. Las obras fueron finalizadas con éxito en la fecha pactada y los arquitectos gratificados por el propio rey, en tanto que los ingenieros de la corte recibieron como recompensa el traslado. Otra cuestión vinculada directamente con el edificio tuvo que ser también resuelta. A principios del siglo XVIII, el príncipe de Darmstadt –virrey de Cataluña (1698-1701) por orden de Carlos II– había unido el palacio con la tribuna de la cercana iglesia de Santa María del Mar mediante un pasadizo en alzado a fin de poder asistir a los oficios religiosos sin tener que pisar la calle. La idea se parecía mucho a la realizada por el arquitecto Giorgio Vasari para Cosme de Médici en 1565, quien unió a través de un corredor elevado los florentinos palacios de Uffizi y Pitti. En 1802, este puente o paso elevado estaba bastante deteriorado y el Ayuntamiento acordó realizar obras que garantizaran su seguridad y limpieza con la certeza de que los monarcas apreciarían las ventajas de su uso. Una de las primeras decisiones adoptadas fue la de consolidar la bóveda que lo sostenía y arreglar el firme de las paredes con un verdadero regimiento de obreros. Se decía que era muy espacioso, alegre y ameno por la claridad que le daban unos grandes ventanales desde los que se veían todos los barrios colindantes cuyas casas habían sido totalmente repintadas con motivo de la visita regia.

### *El primer proyecto neoclásico*

Dado que el Palacio resultaba pequeño para albergar a toda la familia real, se tuvo que acondicionar para el mismo fin la Aduana, lugar en el que se alojaron los reyes de Etruria y los príncipes de Nápoles. El edificio había sido recientemente terminado y conformó, junto con la Lonja, la tercera gran obra entonces existente en la Plaza de Palacio. La nueva Aduana se levantó con una rapidez vertiginosa en lugar de la antigua y, mientras se procedía a su construcción, la Junta de Comercio cedió algunos locales de la Lonja –recordemos, entonces también en edificación– como almacenes provisionales<sup>11</sup>. El patio es clásico, severo y noble, y los interiores están decorados con

<sup>11</sup> Carlos Cid Priego, «Historia de algunos proyectos monumentales barceloneses de época neoclásica», *Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, vol. IV, 3 y 4 (julio-octubre 1946), 417-460.

pinturas murales, obra del pintor Pere Pau Muntanya, con temas históricos, literatos y mitológicos<sup>12</sup>.

Respecto al edificio de la Lonja, la visita real supuso un acicate para finalizar no sólo su construcción sino también la ornamentación exterior e interior ya que fue la residencia ofrecida y aceptada por el ministro Manuel Godoy. En realidad, y desde un punto de vista cronológico, los trabajos de decoración en general habían empezado en 1787-1788, coincidiendo entonces con la finalización de buena parte del edificio, bajo la responsabilidad de las dos figuras más prestigiosas de la Escuela Gratuita de Dibujo creada en su sede: el grabador Pere Pasqual Moles, director de la misma, y el ya citado Pere Pau Muntanya, primer teniente director. Fallecido el primero el 26 de octubre de 1797, la dirección corrió al cargo del segundo, encontrándose de esta forma al frente de la misma durante el período más intenso y definitivo de 1801-1802, coincidiendo con la llegada de los monarcas a la ciudad<sup>13</sup>. La Junta decidió la compra de mármoles en Génova para el adorno de balcones y balaustradas y para las esculturas que se colocarían en las fachadas, pórtico, galería superior y parte interior del edificio (patio, escaleras, nichos, etc.), todas ellas cargadas de un sentido significativo<sup>14</sup>. El resultado de este trabajo quedó recogido en el *Diario de Barcelona*, en cuya relación del recorrido de la comitiva de los monarcas desde su entrada a Barcelona hasta el palacio real definió como uno de los mejores edificios a la Lonja<sup>15</sup>.

Durante la estancia de Carlos IV y María Luisa de Parma en la ciudad, *Pla de Palau* se convirtió en la plaza de los monarcas o, dicho de otra manera, en el espacio virtual de la Corte ocasional. Sin embargo, y una vez concluida la visita real, continuó siendo el espacio más representativo de la Barcelona de principios del siglo XIX, ya que, tal y como se ha subrayado a lo largo de estas líneas, no tan solo era sede de los edificios más notorios de entonces sino que también era un espacio ubicado de cara al mar y al puerto, símbolo de la entrada y de la esencia de Barcelona en particular y de Cataluña en general, vinculada al comercio y al Mediterráneo<sup>16</sup>. El grabado de Laborde recoge gráfica-

<sup>12</sup> Santiago Alcolea, «La pintura en Barcelona en el siglo XVIII», *Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, vols. XIV-XV (1959-1960; 1961-1962).

<sup>13</sup> Carlos Cid Priego, «Problemas acerca de la construcción de la Casa Lonja de Barcelona», *Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, vol. V, 1 y 2 (enero-junio 1947), 43-93.

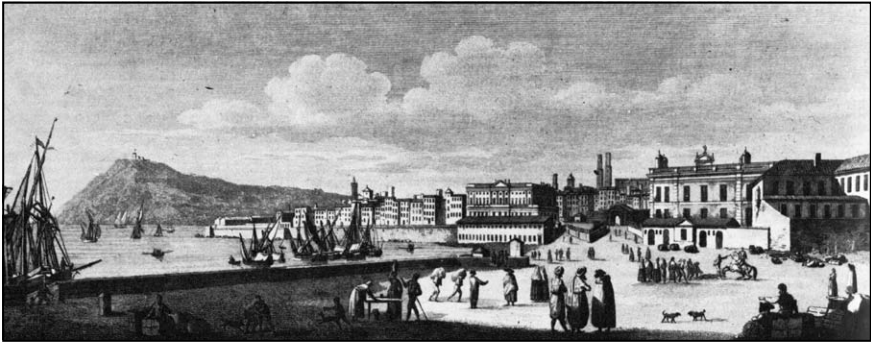
<sup>14</sup> Carlos Cid Priego, «La decoración de la Casa Lonja de Barcelona», *Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, vol. VI, 3 y 4 (julio-diciembre 1948), 423-462.

<sup>15</sup> *Diario de Barcelona*, 11 de septiembre de 1802.

<sup>16</sup> Montserrat Galera, Francesc Roca, Salvador Tarragó, *Atlas de Barcelona* (Barcelona, 1982).

mente la intensa vida portuaria de la que disfrutaba la Ciudad Condal a principios del siglo XIX, momento en que se había aprobado un proyecto de ampliación de los fondos del puerto para permitir la entrada de barcos de mayor calado. La vista está tomada desde la Barceloneta y puede verse el principio del paseo de la muralla de Mar y el muelle.

Figura 2



Montserrat Galera, Francesc Roca, Salvador Tarragó, *Atlas de Barcelona*, Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Editorial La Gaya Ciencia, 1982.

Por varias razones de peso, algunos años después de la salida de los reyes se planteó la cuestión de definir y dar cuerpo a este espacio neoclásico por excelencia, emblema de una nueva sociedad de transición –monárquica, comercial e industrial– e iniciativa que culminó con el Portal del Mar<sup>17</sup>. La idea general y la primera gestación de un proyecto para *Pla de Palau* surgieron de una misma persona, el capitán general Francisco Javier Castaños, quien en 1818, una vez finalizada la Guerra de Sucesión, entendió que era necesario reformar, ampliar, darle forma y embellecer este espacio urbano<sup>18</sup>. Cabe recordar que, durante la época borbónica, el capitán general de Cataluña acumulaba mucho poder, ya que era el presidente de la nueva Audiencia borbónica y el responsable de la defensa militar y naval de Barcelona. Por tanto, uno de sus principales cometidos era velar por un adecuado emplazamiento de las tropas y por el alojamiento de las autoridades centrales, tanto militares como civiles<sup>19</sup>. Era también responsable del estado, la conservación y la ampliación de la estructura de las vías de comunicación, incluso dentro de la propia ciudad de Barcelona. Por ello, los diversos capitanes generales de Cataluña fomentaron muchas e importantes obras, reformas

<sup>17</sup> Montaner, *La modernització*, 421-422.

<sup>18</sup> Durán, *Barcelona*, 442.

<sup>19</sup> Joan Mercader i Riba, *Felip V a Catalunya* (Barcelona, 1968).



so al barrio marítimo de la Barceloneta a través de la Puerta del Mar. En el intento de conseguir la calificación de centro de la ciudad, tan solo la proyectada plaza de San Jaime, sede de los edificios institucionales de la Generalitat y el Ayuntamiento y vinculada a la reforma de la calle Fernando, podía competir a nivel urbanístico con *Pla de Palau*.

### *De la Plaza de la Constitución al proyecto del Ensanche*

En 1820 se trazó el proyecto bajo la designación de Plaza de la Constitución tanto para celebrar el cambio político del momento como modo expresión de la transformación del antiguo carácter comercial del lugar. Entre 1822 y 1823 dio inicio la destrucción de las puertas antiguas, ahora con el marqués de Castellsosrius como capitán general, pero la reacción absolutista aniquiló la continuación de la reforma hasta 1826. Incluso la plaza, convertida ahora en punto de venta de animales, pasó a ser conocida como *plaça del Porchs* (plaza de los cerdos), a modo de evidente y grosera ironía política hacia los liberales<sup>21</sup>. En 1826 las obras se reanimatoron bajo la tutela del marqués de Campo Sagrado, quien había asumido la capitania general en 1825, en cuyo honor y en el de su esposa una calle del conjunto urbanístico fue denominada calle de la Marquesa, al igual que había sucedido anteriormente con la calle de Castaños. Fueron interrumpidas de nuevo hasta 1833, ahora bajo el gobierno del general Manuel Llauder, marqués del Valle de Ribas, quien en 1834 vio nacer la creación de la *Junta de Obras de Ensanche de la Plaza de Palacio* para garantizar la ejecución.

El proyecto definitivo de la plaza fue aprobado en 1836 y el grueso de las obras se llevó a cabo entre ese año y 1843 aproximadamente. En otras palabras, como consecuencia de la consideración de plaza fuerte que el gobierno de Madrid tenía de Barcelona, continuó vigente el protagonismo de los estamentos militares en las operaciones urbanísticas más representativas de la ciudad, como en pleno siglo XVIII. Así, por iniciativa de los capitanes generales (se sucedieron 9 en 30 años) y con la colaboración de la Junta Auxiliar, se fue procediendo a la urbanización de la Plaza de Palacio, concebida casi como una plaza de armas aunque el pueblo barcelonés la convirtió en el centro social y político más vivo de la ciudad a lo largo prácticamente de todo el siglo XIX.

Por razones obvias, el proyecto inicial de 1820 sufrió diversas modificaciones a lo largo de todo este período, al igual que la construcción del edificio del Portal del Mar, que tuvo diversas formas entorno a un

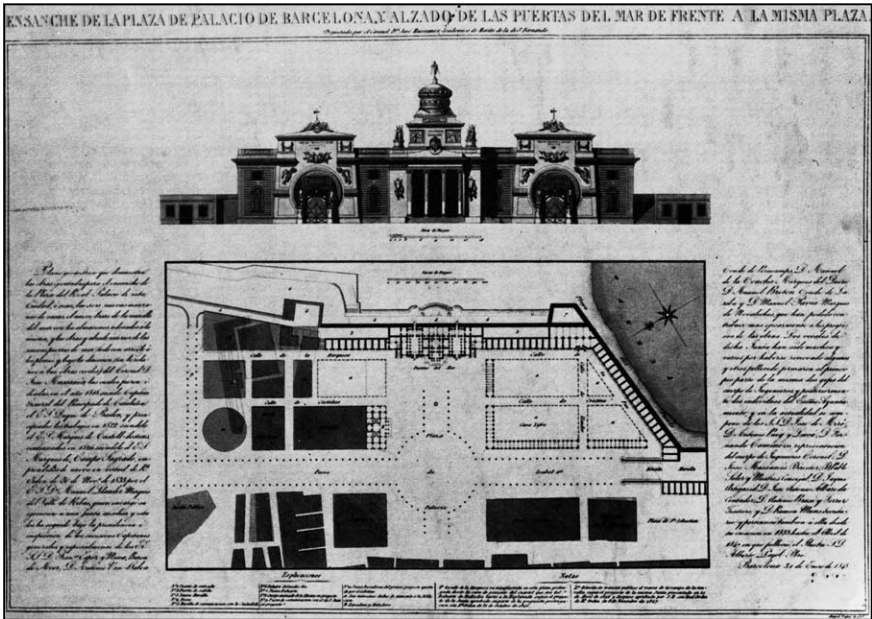
<sup>21</sup> Francesc Carreras Candi, *Geografia General de Catalunya. La Ciutat de Barcelona* (Barcelona, 1913-1918), 831.

mismo tema básico. Los planos originales de Massanès de 1820, todo y que retocados por el mismo y por otros arquitectos e ingenieros, como por ejemplo Pere Serra i Bosch o José de Santa Cruz, conservaron la idea original de Castañós: crear un ambiente urbano de un cierto equilibrio arquitectónico. Durante el mandato del general Llauder, la urbanización de la plaza de la Constitución avanzó de manera notable. La reforma convirtió la antigua planicie irregular, rodeada por la muralla, en una plaza rectangular muy espaciosa, atravesada por un paseo amplio y cerrada por importantes edificios cuya arquitectura dotaba al conjunto de gran unidad. La idea era la de alinear el palacio real y la Lonja y actualizar la Aduana a través de un cuerpo porticado debido a que quedaba algo retrasada respecto al eje con el palacio real.

La urbanización exigió la destrucción de gran parte de la muralla antigua y de los almacenes, construyéndose una nueva que supuso la formación del actual espacio rectangular. También se contó con el alzado de cinco manzanas previstas como viviendas, una al lado de la Aduana y las otras cuatro configurando la cuarta esquina definitoria del conjunto urbano. De esta época son las famosas Casas de Xifré, más comúnmente conocidas como *Porxos d'en Xifré*, un conjunto de edificios de tres pisos de altura y cinco cuerpos con sus característicos porches en la planta baja, obra de los arquitectos Francesc Vila y Josep Boixareu. Su denominación responde al apellido de su promotor, Josep Xifré, un catalán de Arenys de Mar que había hecho una gran fortuna gracias al comercio con América. Con esta obra, su artífice quiso recordar de alguna manera el estilo colonial americano, especialmente por lo que se refiere a las arcadas y los porches. Cerraba el entorno el citado Portal del Mar. Obviamente, el estilo clásico de la Lonja tenía que servir de modelo a toda la plaza.

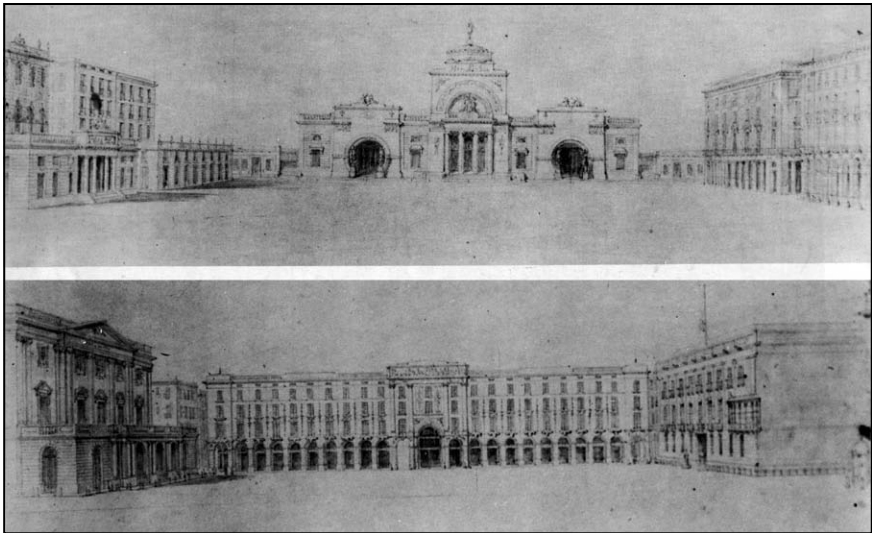
La imagen de este *Ensanche de la Plaza de Palacio* y de todo cuanto se proyectó en la etapa del general Llauder tiene su complemento con otra propuesta del mismo Massanès (1839) en la que puede apreciarse dos vistas de *Pla de Palau*: una mirando al Portal del Mar y otra hacia Santa María del Mar. Mediante este proyecto, el lugar se transformaría de pleno en Plaza de la Constitución. Si en la imagen superior puede observarse la prolongación, en frente de las Casas de Xifré, del palacio de la Aduana hasta la nueva alineación del palacio real, en la inferior, y frente al Portal del Mar y delante de Santa María del Mar, Massanès ideó un solo edificio que, alineado con el eje central de la plaza, se desarrollaría en planta baja con un trabazón parecido al de las Casas de Xifré. La presencia de los edificios públicos no permitía rodear la plaza de porches como haría Daniel Molina ese mismo año con la Plaza Real. Solamente era posible construir pórticos en los edificios privados.

Figura 4



Montserrat Galera, Francisco Roca, Salvador Tarragó, *Atlas de Barcelona*, Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Editorial La Gaya Ciencia, 1982.

Figura 5



Montserrat Galera, Francisco Roca, Salvador Tarragó, *Atlas de Barcelona*, Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Editorial La Gaya Ciencia, 1982.



La vista de la plaza de la Constitución, ya urbanizada y desde el eje del paseo de Isabel II, no puede ser más gráfica. Aunque la calidad de la ilustración no es demasiado grande y domina la anécdota, sirve para visualizar el centro social y político de la Barcelona de mediados del XIX. El dibujo fue realizado por un cónsul austríaco que tenía su residencia en las Casas de Xifré, tal y como testimonia la bandera en la azotea.

Figura 6



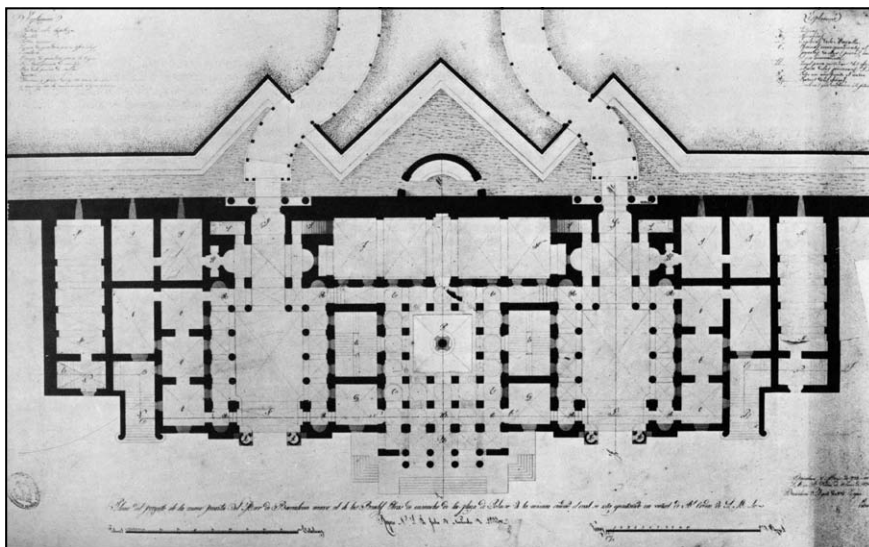
Montserrat Galera, Francisco Roca, Salvador Tarragó, *Atlas de Barcelona*, Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Editorial La Gaya Ciencia, 1982.

### *De cara al Mediterráneo: la construcción del Portal del Mar*

Cerraba todo el conjunto el asiduamente citado Portal del Mar, cuya ubicación concuerda con el actual emplazamiento de la Facultad de Náutica. Según Carreras Candi, desde el año 1555 se encontraba frente a la Aduana y tan próxima a ella que solo la separaba un callejón de unos cuatro palmos de anchura<sup>22</sup>. Pese a la gran cantidad de vicisitudes por las que pasó esta *puerta* a lo largo de su historia, las más importantes corresponden al siglo XIX, especialmente por la proliferación de toda una serie de ideas para su mejora que, en cambio, no introdujeron grandes cambios en su tipología: una construcción con un cuerpo central de *hall* y dos laterales a modo de entrada y salida de la ciudad que enfatizaba la autonomía de cada una de estas partes. Los diferentes proyectos fueron firmados por Massanès, Santa Cruz o Serra i Bosch, autor este último de un diseño de estilo neoclásico fechado en 30 de noviembre de 1833.

<sup>22</sup> Carreras, *Geografía General*, 595.

Figura 7



Montserrat Galera, Francisco Roca, Salvador Tarragó, *Atlas de Barcelona*, Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Editorial La Gaya Ciencia, 1982.

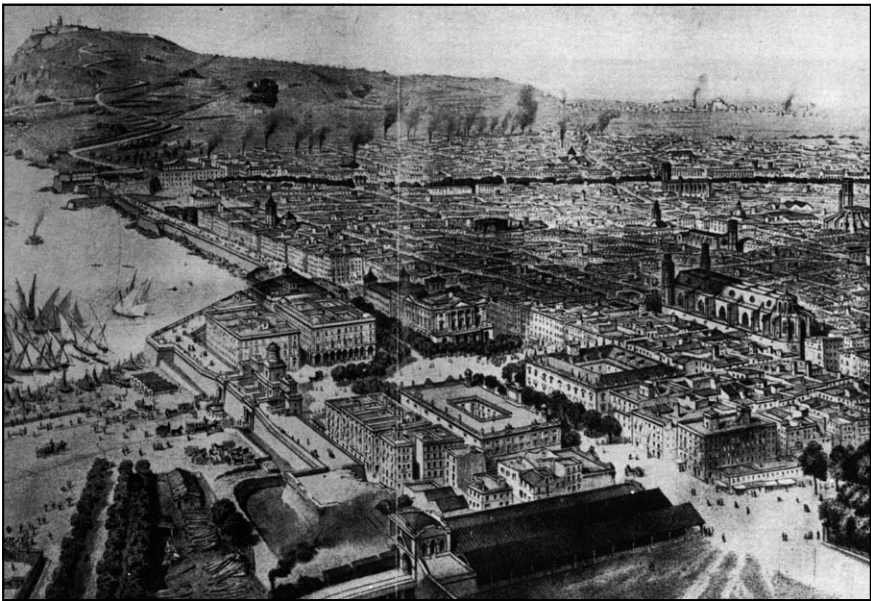
Sin embargo, su construcción se aplazó y quedó incorporada a las grandes obras que se llevaron a cabo en Barcelona después de la quema de conventos de 1835 y de la adaptación de nuevos espacios al servicio público. Un estudio de conjunto de todos ellos permite concluir que el edificio por sí mismo tenía la misión de enlazar el espacio representativo de *Pla de Palau* con el final del paseo Marítim procedente de la Barceloneta. A la hora de la verdad, sin embargo, el Portal construido, aunque obedecía al patrón volumétrico y ornamental del proyecto fue mucho más simple en cuanto a elementos y decoración<sup>23</sup>. Con notoria anterioridad (1802), esta puerta había sido diseñada de una manera muy diferente por Tomás Soler i Ferrer, uno de los arquitectos de la Lonja, según demuestran unos dibujos conservados en la Real Academia Catalana de Bellas Artes de San Jordi. Cabe recordar que la idea de reformar este punto de la ciudad nació a partir de la visita de Carlos IV y María Luisa de Parma a Barcelona, precisamente a principios del siglo XIX.

Aunque el proyecto de homogeneización de la plaza quedó finalizado en los años cuarenta, la configuración equilibrada y cerrada del recinto no tuvo una continuidad temporal longeva. Diversos factores

<sup>23</sup> Montaner, *La modernització*, 632.

–como por ejemplo la aparición en 1848 del transporte en ferrocarril, innovación que impulsó la construcción de la estación de Francia justo al lado de *Pla de Palau* y que le otorgó una función urbana mucho más importante pero diferente a las prevista en los proyectos de principios del siglo XIX; la propia dinámica de crecimiento de la ciudad, que comportaba a su vez un proyecto de ampliación que multiplicaba la superficie y los habitantes y convertía en anacrónica la solución de delimitar la ciudad con murallas y puertas; y, por último, el eclecticismo que empezó a dominar en este entramado urbanístico– desembocaron en la destrucción del Portal del Mar al tiempo que la ciudad consolidaba el proyecto de *l'Eixample* de Ildefons Cerdà. De esta forma, la plaza de Palacio, al igual que cualquier edificio y espacio neoclásico, demostró la imposibilidad de conjuntar equilibrio y solución definitiva.

Figura 8



Montserrat Galera, Francisco Roca, Salvador Tarragó, *Atlas de Barcelona*, Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Editorial La Gaya Ciencia, 1982.

Tal y como atestigua la imagen superior, en el que se atisba al fondo el humo de las chimeneas de las primeras fábricas de los barrios del Raval y de Sans, las plazas de la ciudad capitalista de la segunda mitad del siglo XIX pasaron de ser puntos delimitados y lugares agradables de descanso a convertirse en emplazamientos en los que dominaba el

ruido y la circulación. Una vez más, la evolución, el conflicto y la transformación tuvieron más poder que el añorado regreso a la calma y la tranquilidad<sup>24</sup>.

### Bibliografía

- ALEMANY, Joan. *El Port de Barcelona*. Lunwerg, Barcelona, 1998.
- ALCOLEA, Santiago. «La pintura en Barcelona en el siglo XVIII». En *Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, vols. XIV-XV. Barcelona, 1959-1962.
- CARRERAS CANDI, Francesc. «La Ciutat de Barcelona». En *Geografia General de Catalunya*, vol. IV. Albert Martin, Barcelona, 1913-1918.
- CID PRIEGO, Carlos. «Historia de algunos proyectos monumentales barceloneses de época neoclásica». En *Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, vol. IV, 3 y 4 (julio-octubre 1946).
- CID PRIEGO, Carlos. «Problemas acerca de la construcción de la Casa Lonja de Barcelona». En *Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, vol. V, 1 y 2 (enero-junio 1947), 43-93.
- CID PRIEGO, Carlos. «La decoración de la Casa Lonja de Barcelona». En *Anales y Boletín de los Museos de Arte de Barcelona*, vol. VI, 3 y 4 (julio-diciembre 1948), 423-462.
- CID PRIEGO, Carlos. «El arte barcelonés y las visitas reales de 1802». *Hispania*, tomo XV, n.º LIX. 1955, 231-285.
- DE LA FRAGUA, José María. *Guía breve del museo y resumen histórico del castillo de Montjuich*. Patronato del Castillo de Montjuich, Barcelona, 1970.
- DURÁN I SANPERE, Agustí. *Barcelona i la seva història (I). La formació d'una gran ciutat*. Curial, Barcelona, 1972.
- FERNÁNDEZ, Magda, HERNÁNDEZ, et al. *Passat i present de Barcelona (II). Materials per l'estudi del medi urbà*. Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, Barcelona, 1985.
- GALERA, Montserrat, ROCA, Francesc i TARRAGÓ, Salvador. *Atlas de Barcelona*. Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya; La Gaya Ciencia, Barcelona, 1982.
- HERNÁNDEZ I CARDONA, Francesc Xavier. *Barcelona, Historia de una ciudad*. Llibres de l'Índex, Barcelona, 2001.
- MERCADER I RIBA, Joan. *Els Capitans Generals (segle XVIII)*. Vicens Vives, Barcelona, 1956.
- MERCADER I RIBA, Joan. *Felip V a Catalunya*. Vicens Vives. Barcelona, 1968.

<sup>24</sup> Montaner, *La modernització*, 633.

MONTANER I MARTORELL, Josep Maria. *La modernització de l'utilitatge mental de l'arquitectura a Catalunya (1714-1859)*. Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, 1990.

VENTEO, Daniel. *La Barceloneta. Guia d'Història urbana*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 2012.

*Diario de Barcelona*, 1802.



Mikel Soberón Rodríguez

## Les obres portuàries de la Barcelona baixmedieval (f. XIV-XV)

### ABSTRACT

#### **Harbour Works in Late-Medieval Barcelona (late-14th-15th C.)**

This article seeks to summarise the issues surrounding the harbour in Late-Medieval Barcelona. By analysing data taken from archival documents, as well as archaeological and geomorphological studies, always from an inclusive perspective, we have successfully reinterpreted virtually every aspect of Barcelona's port reality, from technical aspects to the intricate relationship between harbour and city. Historically, attempts to study Barcelona's medieval harbour, which Antoni de Campmany began in the late-18th century, always came up against one very specific obstacle: the lack of physical evidence in the Barcelona coastline's highly anthropised environment. Fortunately, recent archaeological excavations have uncovered material remains which have broadened our investigative possibilities.

### *1. Introducció*

Fins a ben entrat el segle XV la ciutat de Barcelona no emprendreà la construcció de cap estructura portuària marítima d'una certa entitat, tot i que des finals de segle XIII i inicis del XIV, altres instal·lacions com les drassanes, els alfòndecs o els porxos ja eren aixecats. Serà doncs al segle XV quan diferents factors portin a la ciutat a embarcar-se en la construcció d'un moll, el primer a partir de 1439 i el segon a partir de 1477. Apropar-se al coneixement del complex portuari de Barcelona a l'edat mitjana pot arribar a semblar un exercici d'antiquari, tot i que aquest text s'emmarqui dins del conjunt de comunicacions d'un esdeveniment relacionat amb la història marítima mediterrània. Al nostre parer, l'interès d'aquest apropament es pot situar en dos vessants. D'una banda, tot i que els nombrosos paral·lels històrics mostren com les estructures portuàries, especialment aquelles destinades

a la defensa contra el mar, no constituïen cap mena de requisit indispensable per la projecció econòmica en general i comercial i artesanal en particular de cap port<sup>1</sup>, sí que és veritat que aquestes, per la seva habitual complexitat, precisen de la posada en joc de tot un seguit d'esforços que a nivell narratiu podem dividir en econòmics, polítics i tècnics. Són aquests tres factors els que alhora d'analitzar el procés de construcció dels ports permeten reflexionar sobre la ciutat i el marc físic on es troba, i on la construcció dels molls no és sinó un intent per modificar aquest. De la mateixa manera, el paper econòmic dels ports ha estat destacat ja fa temps per diferents estudiosos, alhora que en el cas de la Barcelona baixmedieval, les forces econòmiques, polítiques i socials que convergeixen en el port constitueixen un destacat objecte d'anàlisi per avaluar el de vegades dramàtic segle XV<sup>2</sup>.

En certa manera, es tractaria d'oferir una mirada de la ciutat medieval de Barcelona des de la seva realitat portuària. Una mirada necessàriament limitada donada la complexitat de realitats i perspectives que en una ciutat marítima s'articulen al voltant del port. Apostem per la idoneïtat d'aquesta divisió tripartida en relació al marc internacional d'aquesta *4th MMHN Conference*, per tal de oferir un seguit d'elements que puguin afavorir l'anàlisi comparatiu amb altres ciutats i indrets de la Mediterrània. Una segona limitació a l'exposició que recull aquest paper, és la de tractar-se d'una recerca encara en curs, de

<sup>1</sup> Potser el millor exemple dintre la corona catalano-aragonesa el representa la ciutat de València i el seu desenvolupament econòmic durant el cinc-cents, mancat d'ancoratge adequat. David Igual Luis, «Non ha portto alcuno, ma solo spiaggia. La actividad marítima valenciana en el siglo XV», *Aragón en la Edad Media*, 25 (2014), 101-134.

<sup>2</sup> Per qüestions manifestes d'espai no podem analitzar tota la rica bibliografia que el port i la ciutat baixmedieval ha generat. Sobre els aspectes econòmics de les realitzacions portuàries des d'una perspectiva general: Simonetta Cavaciocchi (a cura di), *I porti come impresa economica. Atti delle Diacianovesima Settimana di Studi*, 2-6 maggio 1987 (Florència, 1988). Pel cas medieval i mediterrani, més recent, sintètic i molt interessant: Pinuccia F. Simbula *I porti del Mediterraneo in età medioevale* (Milà, 2009). Sobre les conjuntures i situació econòmica de la Barcelona baixmedieval: Claude Carrère, *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, 2 vols. (Barcelona, 1977). Mario del Treppo, *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV* (Barcelona, 1976). Antoni Riera, Gaspar Feliu, «Activitats econòmiques», dins Jaume Sobrequés (dir.), *Història de Barcelona 3. La ciutat consolidada, (segles XIV-XV)* (Barcelona, 1992), 139-272. Un excel·lent recull documental sobre les obres del port, tot i els anys encara vigent: Joan Francesc Cabestany, Jaume Sobrequés «La construcció del port de Barcelona al segle XV», *Cuadernos de Historia Económica de Catalunya VII* (Barcelona, 1972), 41-113.



manera que algunes qüestions han de quedar per necessitat només esbossades en espera de futurs resultats.

El segon vessant en el qual creiem que l'estudi del port medieval pot aportar alguna cosa al conjunt d'Estudis marítims, és el seu pes dintre del que s'ha nomenat des de l'antropologia *maritimitat*<sup>3</sup>, denominació que resulta útil alhora d'introduir sota un mateix concepte tot el conjunt de relacions històriques i presents entre les persones i el mar. Des de la contemporaneïtat, de la qual creiem que en cap cas no s'hauria de defugir, el buidatge de sentit que pateixen nombroses ciutats, així com l'ús i abús del seu capital simbòlic sota l'embolcall d'una *marca* destinada a complir amb unes expectatives de rendibilitat econòmica, provoquen una selecció interessada i poc democràtica d'aquest capital què hauria d'estar patrimoni de (i per) tota la ciutadania<sup>4</sup>. Sense voler estendre'ns massa en aquesta qüestió, les apetències i projectes per dotar d'un sentit diferent al litoral barceloní es poden veure exemplificat de manera clara en la pressió urbanística que ha patit i encara pateix<sup>5</sup>. Per tant plantejem que l'estudi del port medieval contribueix, dintre d'un marc més ampli, a la construcció d'un discurs complex i polifònic sobre la ciutat contemporània.

<sup>3</sup> Juan Antonio Rubio-Ardanaz, «Maritimidad, un marco y un concepto para la comprensión», dins *Antropología i Maritimidad. Entramados y constructor patrimoniales en el Abra y Ría de Bilbao* (Bilbao, 2014), 27-42.

<sup>4</sup> Sobre la moda del passat i la seva comercialització Gilles Lipovetsky, Sebastián Charles, *Los tiempos hipermodernos* (Barcelona, 2006), 90-96. Sobre l'ús, normalment en regim de monopoli, del capital simbòlic de la ciutat amb citació expressa del cas barceloní: David Harvey, *Ciudades Rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana* (Madrid, 2013), 155-162.

<sup>5</sup> De manera força exhaustiva, tant pel que fa a projectes urbanístics com del patrimoni present, la següent pàgina web coordinada per Maria del Carmen Tapia i Mercè Tatjer, dona una bona mostra: <http://www.ciutatport.com/Patrimoni.html>.

Fig. 1. Situació dels dos molls de Barcelona



1. Primer intent de 1439-1455. Situació aproximada. 2. Situació de part de l'escullera iniciada al 1477. Base: Ortofoto de Barcelona. Institut Cartogràfic de Catalunya ICC, consultat el 3 de setembre de 2015.

## 1.2. El marc físic

Sense considerar les variacions en la orografia costanera de Barcelona en temps anteriors a l'edat mitjana, potser l'element més destacat per la seva transcendència és la gran barra de sorra, la *tascha* o *tasques* de la documentació escrita, que discorria en paral·lel a la línia de platja de la ciutat<sup>6</sup>. La presència d'aquesta gran barra a uns 170 metres de la platja, hauria creat un espai arrecerat per la navegació prou estable per possibilitar la formació d'un sediment llimós molt orgànic, explicable per l'existència d'un ambient restringit i relativament

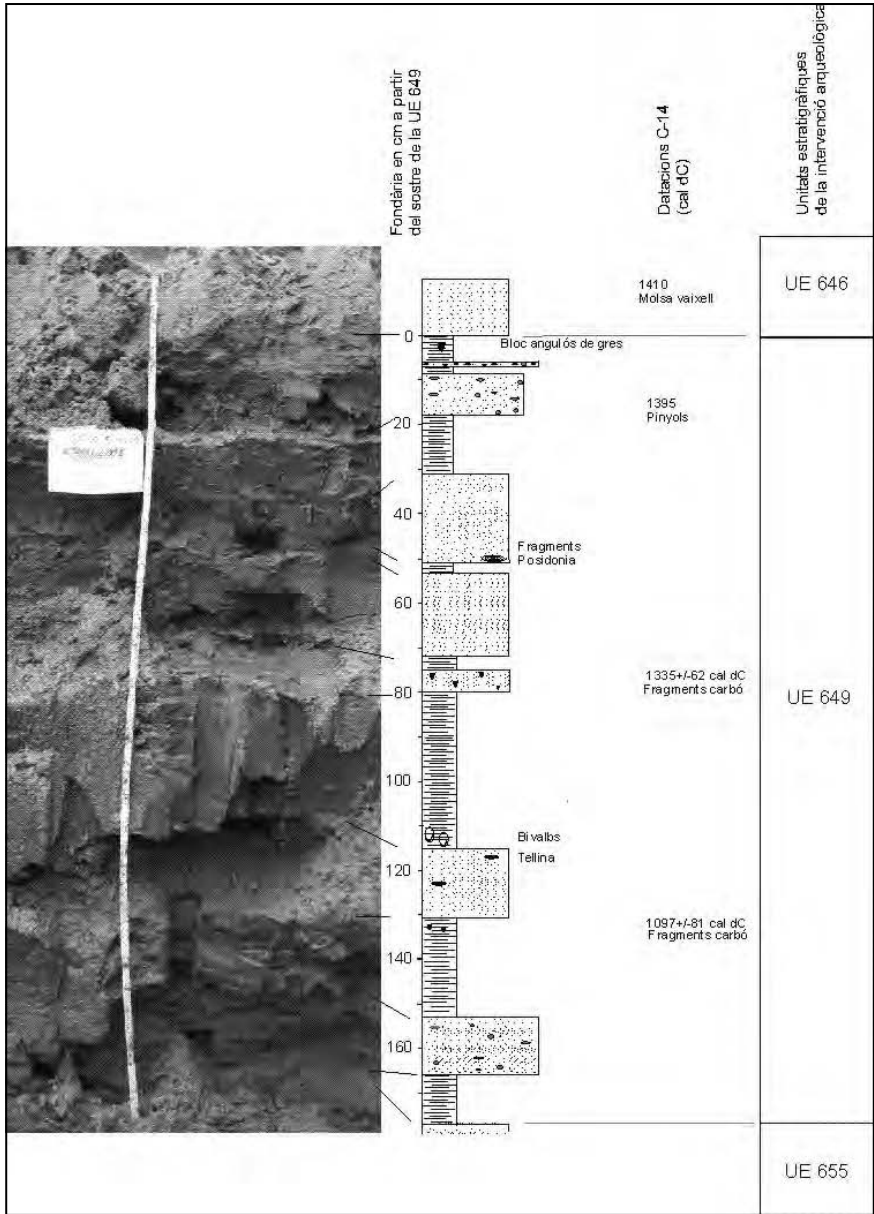
<sup>6</sup> Com a paral·lel toponímic es pot citar el cas del port de Candia on també existí una barra de sorra a la seva banda oest anomenada *sacha*. Ruthy Gertwagen, «The Venetian Port of Candia, Crete (1299-1363): Construction and Maintenance», dins *Mediterranean Cities: historical perspectives* (Londres, 1988), 141-158.

al marge de la influència marina<sup>7</sup> (fig. 2). D'aquesta forma des dels inicis de l'edat mitjana, Barcelona hauria comptat amb la protecció de la *tascha*, que si bé no era una garantia absoluta davant els grans temporals, sí que ofería un espai força ampli per l'ancoratge de les embarcacions. Ens allunyem així de la recurrent imatge d'una Barcelona relativament potent en matèria naval dins el context mediterrani, però mancada d'un port. En altres ocasions, hem recollit les dades històriques, a més de les pròpiament arqueològiques, que defineixen aquesta *tascha* com element de llarga durada a l'edat mitjana, fet que ens excusa fer-ho aquí<sup>8</sup>. Només assenyalar que és la integració de dades històriques de diferents orígens, arqueològiques, documentals o geomorfològiques, el fet clau per entendre millor la complexitat del port.

<sup>7</sup> Aquest llims llacunars documentats a diferents intervencions al voltant de l'actual estació de França en alguns punts superen el metre i mig de potència. Les datacions radiocarbòniques del mateixos situen l'inici de la seva formació cap a finals del segle IX continuant el regim de sedimentació fins finals de la primera meitat del segle XV, Mikel Soberón, «El port baixmedieval de la ciutat de Barcelona: una visió des de l'arqueologia», dins *Quaderns d'Arqueologia i Història de la ciutat de Barcelona, Quarhis 06* (2010): 134-163. *Idem.* «Que en stara segura la maior nau del mon. Tràfic i evolució del port de Barcelona al segle XV», dins *Quaderns d'Arqueologia i Història de la ciutat de Barcelona, Quarhis 08* (2012): 54-78. Una visió més global a nivell geoarqueològic es pot trobar a Ramon Julià, Santiago Riera, «Proposta d'evolució del front marítim de Barcelona durant l'Holocè, a partir de la integració de les dades geotècniques, intervencions arqueològiques i cronologies absolutes», dins *Quaderns d'Arqueologia i Història de la ciutat de Barcelona, Quarhis 08* (2012): 16-37. Sobre aquests tipus d'ambient restringit o *low energy context*, en formacions portuàries antigues es pot consultar la síntesi de Nick Marriner, Christoph Mohrange, «Geoscience of ancient mediterranean harbours», dins *Earth-Science Reviews 80* (2007): 137-194.

<sup>8</sup> Soberón, «El port baixmedieval...», 139-142; «Que en ell stara segura...», 55-57, i a Mikel Soberón, «Caixes i pontons. Els aspectes tècnics en la construcció del primer moll medieval de Barcelona 1439-1455», *Barcelona i el mar. Homenatge a Antoni de Capmany 1742-1813. Barcelona Quaderns d'Història 21* (Barcelona, 2014): 125-128.

Fig. 2. Columna litològica dels llims corresponents a l'espai comprés entre la tasca i la platja



Segons Julià, Riera, 2010.

Sobre aquesta realitat geomorfològica aquí definida, el procés d'ordenació i urbanització de la part de marina, culminarà entre la segona meitat del XIV i inicis del quatre-cents, en la formació d'un autèntic escenari de representació del poder municipal, de llarga gestació i a expenses de terrenys sota control reial<sup>9</sup>. Paisatge dominat per la *tascha*, sobre el qual es duu a terme la construcció d'alguns ponts de fusta, normalment relacionats amb l'arribada o partida de personatges notables, però que no quedaren vedats a usos més prosaics com la càrrega i descàrrega de mercaderies. Però resulta evident que les embarcacions de major arqueig no podrien utilitzar aquestes infraestructures. Les embarcacions més grans continuaren ancorant a uns quants metres de la riba, per tant sembla que estariem lluny d'identificar aquests ponts amb sistemes de major complexitat com els *molla palificata* emprats a Modon<sup>10</sup> i molt possiblement a Càller (Cagliari, Sardenya), tots dos durant la segona meitat del segle XIV<sup>11</sup>. Potser la comparació més ajustada seria amb els *pontili* de Gènova, encara que en aquesta època ja presenten un aparell en pedra i un caràcter més estable<sup>12</sup>.

## 2. El privilegi reial i l'actuació dels òrgans municipals

La gènesi del primer moll s'inicia el 19 d'abril de 1434 quan per iniciativa dels cònsols de la Llotja i un grup de mercaders de la ciutat es planteja «que en la playa dela mar vers les tasques se poria fer I moll per lo qual se seguire gran profit e be ala dita Ciutat e ala mercaderia e al ben publich»<sup>13</sup>. Aquesta data marca l'inici de debats, consultes i plantejaments que tenen els seu fruit el 8 de desembre de 1438 en la concessió, des de Gaeta, del privilegi reial que autoritzava a la construcció del port o moll i a cobrar les taxes que es considerin oportunes a tal fi. El privilegi s'adreça com era habitual a tota la *universitas*, entesa aquesta com a la suma dels cinc consellers més el Consell de Cent,

<sup>9</sup> Albert Cubeles, Ferran Puig, «La Drassana i la gestació de la façana marítima de Barcelona», *Drassana* 11 (2003): 50-61.

<sup>10</sup> Rothy Gertwagen, «Venetian Modon and its Port, 1358-1500», dins *Mediterranean urban culture. 1400-1700* (Exeter, 2000): 125-148.

<sup>11</sup> Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA), Real Patrimonio, Pergaminos, 740, 783, 791, 802, 814, 816, 826 i 918. Recullen les rebudes de material a la obra del port de Càller entre finals de 1376 i 1378. Així es poden comptabilitzar un mínim de 10 quintars i mig de claus, 24 bigues, 458 troncs i 463 pals. Les quantitats de material fan preveure una obra d'una certa entitat.

<sup>12</sup> Piera Meli (ed.), *La città ritrovata. Archeologia urbana a Genova* (Gènova, 1996), 58-129.

<sup>13</sup> Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB), 1B.II-1. 57v., 19 abril 1434.

l'òrgan consultiu, i els *probi homines* de la ciutat<sup>14</sup>. En definitiva, tot i la relativa autonomia de Barcelona, aquesta es troba molt lluny de l'autogovern de les ciutats italianes i cal no oblidar doncs que Barcelona és patrimoni reial. Aquesta relació de tipus senyor-vassall, també es pot llegir en el caràcter del privilegi que dona per fet que qui ha de cobrir les despeses, han de ser aquells que gaudiran del benefici futur del moll, els mercaders i mariners, als quals va dirigida la nova imposició.

Les obres del primer moll s'inicien vers el juny de 1439 coincidint amb l'estrena de la nova imposició, l'ancoratge<sup>15</sup>, el qual hauria de proporcionar el finançament de les obres i sobre el que hi tornarem més endavant.

El privilegi deixa tota la capacitat decisòria en matèria de direcció de les obres als càrrecs municipals, els quals, tal i com era habitual en semblants afers, van delegar en una petita comissió de 18 prohoms, sis per cada estament: ciutadans honrats, mercaders i artistes i menestrals, aquests dos últims englobats fins a mitjans segle XV en un sol estament. Aquestes primeres comissions tindran com objectiu triar i valorar la possibilitat de fer *port o moyll* a la ciutat. D'inici no sembla que el seu perfil professional els hi capaci pels aspectes més tècnics donat que amb l'excepció d'alguns com Pere de Montros, es tracta de mercaders sedentaris o de rics ciutadans honrats. Potser per això, ja al 1439 tenen el mandat de comptar amb l'opinió i assessorament de persones expertes en la matèria<sup>16</sup>. El perfil més aviat gestor dels components de les primeres comissions resulta comprensible tenint en compte que s'havia de dissenyar l'estructura financera, incloent un nou impost, que sustentés tota l'empresa. Jugarà un paper especial la preocupació per part del municipi sobre si les obres del port comportarien l'emissió de nous títol de deute públic.

En unió amb aquesta comissió de XVIII prohoms, encara que en una segon pla, tindriem un grup relativament anònim, però amb un clar perfil professional, patrons de naus, mariners,... experts en general, que cal suposar que participaren d'alguna manera en les obres com assessors o també com proveïdors de materials de construcció. Així, si pel que fa a la divuitena esmentàvem el seu caràcter sedentari, en el cas dels proveïdors de materials i mà d'obra per la construcció del moll veiem una gran quantitat del que podríem dir homes d'acció. De tot el

<sup>14</sup> El privilegi es troba publicat a Cabestany, Sobrequés «La construcció del port», 60-62.

<sup>15</sup> Claude Carrère, «Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelona au miles du XV<sup>e</sup> siècle». *Estudios de Historia Moderna III* (Barcelona, 1953): 67-156.

<sup>16</sup> Ja al 1434 el consellers rebien la proposta d'utilitzar la nau *Juliola* carregada de pedres per iniciar la construcció del dic. El 9 d'abril de 1439... *que lo dessus elegits hi ajustessin a si altres persones en semblants coses expertes e de tot ço que trobarien ne fessen relació a ells dits consellers*. AHCB 1B.II-1. 63 r-v.

conjunt dels mercaders que actuen com a proveïdors de les obres, almenys un terç, no només han estat patrons d'embarcacions, sinó que disposen d'un coneixement ampli de la geografia mediterrània en matèria de ports gràcies al seus viatges, especialment, el llevant mediterrani des de Venècia fins a Rodes i Alexandria<sup>17</sup>. Dit d'una altra manera, bona part d'aquells que es poden considerar experts, si més no a nivell empíric, tenen com a model els ports venecians i orientals, que amb permís de Gènova són potser les estructures artificials més eficients de la mediterrània.

Després de la seva desfeta al novembre de 1439 per una tempesta, les obres entren en una fase d'inoperància absoluta que arriba a ser denunciada pels mateixos consellers a inicis de 1441<sup>18</sup>. Aquesta serà la tònica fins el nomenament d'una nova divuitena l'abril de 1445, on destaquen un seguit de noms que, tot i mercaders de professió, es poden comptar dins del grup de mariners experts i coneixedors del ports del Mediterrani, els quals donaran una important embranzida a la construcció del moll<sup>19</sup>.

La divuitena es mantindrà amb canvis de personal fins inicis dels cinquanta on bàsicament es dedicarà a la gestió del dret d'ancoratge. A mida que avança la dècada, la seva presència en les actes del Consell minva considerablement fins el maig de 1456 quan es pot considerar pràcticament dissolta.

Després de l'aturada de les obres durant la guerra civil (1462-1472) al 1477 es tornaran a reprendre anomenant-se de nou una comissió de 12 persones, tres per cada estament que dividia el Consell de Cent<sup>20</sup>. En aquesta breu exposició sobre la participació municipal hem deixat de banda una altra institució que si més no en un futur haurà de ser contemplada amb detall. Es tracta de la Llotja o més ben dit del Consolat de Mar que també participà activament en les obres.

<sup>17</sup> La font documental en que ens basem, és el quadern d'objeccions del Mestre Racional als comptes presentats per Pere de Montros administrador del port, datat al 1439, però que al nostre parer s'hauria de avançar com a mínim fins el maig de 1440. Cal tenir en compte que les objecció només recullen una part dels que hi aportaren material. Dins del conjunt de proveïdors els mercaders per qüestions obvies són als que millor se'ls hi pot seguir el rastre. D'un total de 22 almenys set d'ells han estat a Orient o l'Adriàtic. ACA, Real Patrimonio, Maestre Racional, Volúmenes, General, 2444/1.

<sup>18</sup> En concret per Johan de Marimon al gener de 1441 quan acusa a la passada conselleria regida per Guillem Dessoler de seguir cobrant el dret d'ancoratge però no haver continuat les obres. AHCB. 1C.XIII.1. Bosses de deliberacions carpeta, 3/10.

<sup>19</sup> Destaquem els noms d'aquells que participen en aquesta divuitena i sabem que han viatjat personalment a llevant: Pere Dusay, Antoni de Vilatorta, Pere de Prexana i Jofre Sirvent. AHCB 1B.II-3. 121 r.

<sup>20</sup> AHCB, 1B.II-23 148r-150r.

### 3. *El greu problema del finançament*

L'origen dels diners que han de pagar les obres tenen diferents procedències, la reial, mitjançant aquesta nova imposició que grava els usuaris del port, l'ancoratge; i la municipal, en aquest cas per partida doble. El Consell de Cent aportarà part del finançament mitjançant diners propis, en ocasions pel desviament vers el port durant un temps determinat del fruit d'algunes impositcions municipals o amb contribucions de sumes importants. En un altre vessant, el municipi barceloní pagarà part de les obres des de la Llotja, fonamentalment a partir dels ingressos que proporcionava el dret de pariatge, un impost ad valorem sobre les mercaderies.

Per la part reial l'element fonamental serà el ja esmentat dret d'ancoratge. Aquest ho serà per dues vies, a través del rendiment de la recaptació i a través de les emissions de deute pública sobre el dit dret, els censals. Aquest eren un producte ja conegut que es pot definir com la compra d'una renda. El comprador donava a una quantitat, en aquest cas a la ciutat i a canvi rebia els interessos anuals a perpetuïtat, a no ser que el venedor optés per lluir la quantitat i liquidar el pagament dels interessos. Aquest sistema de finançament havia provocat greus problemes d'endeutament a Barcelona en el passat recent. D'aquí la preocupació d'un sector del Consell de Cent, per l'emissió de nous títols de deute. En tot cas la creació al 1401 de la primera banca pública europea, la Taula de Canvi, va comportar una gestió racional d'aquests mecanismes contribuint al que quasi es podrien denominar pressupostos municipals i a una gestió vigilada del deute<sup>21</sup>. En altres indrets hem plantejat que és possiblement la tasca d'endreç de la Taula de Canvi el fet clau que expliqui perquè les institucions municipals apostaren en aquest moment per iniciar les obres del port i no abans<sup>22</sup>. Malgrat aquest possible optimisme financer, la ciutat acabarà rebent autorització al mateix 1439<sup>23</sup> per la venda de censals pagadors amb el dret d'ancoratge. Relativament aviat, al 1445 el rendiment del dret arriba just per poder pagar els interessos dels censals, de manera que la ciutat ha d'intervenir amb aportacions de diners per poder continuar amb les obres<sup>24</sup>.

<sup>21</sup> Pere Ortí, «Les finances municipals de la Barcelona dels segles XIV i XV: Del censal a la Taula de Canvi», dins Sánchez, M. (coord.), *El món del crèdit a la Barcelona Medieval. Barcelona Quaderns d'Història* 13 (Barcelona, 2007): 257-282.

<sup>22</sup> Soberón, «El port baixmedieval», 159-160.

<sup>23</sup> Cabestany, Sobrequès, «La construcció del port», 69-72.

<sup>24</sup> En concret amb onze mil lliures a distribuir per un període de cinc anys. AHCB, 1C. XIII-1, 17 de novembre 1445.



Ens hem referit a les càrregues que se li afegiren al dret d'ancoratge però encara no hem dibuixat aquest amb una certa precisió. El dret d'ancoratge o també dit dret del port o moll<sup>25</sup> constitueix el segon dels mecanismes de finançament citat. Possiblement es va plantejar com la principal via pel cobriment de les despeses malgrat que la realitat fou molt diferent. Es tracta d'un impost reial en el qual el monarca controla el nomenament del responsable, el general administrador o portolà, a partir d'una terna proposada pel consell i a més, aquest es fiscalitza anualment pel Mestre Racional de la corona. Per contra, es deixa en mans del consell l'establiment de les tarifes. Mitjançant el privilegi de 1438 abans citat, el rei garanteix que tota la recaptació obtinguda es destinarà només a l'obra del moll, fins i tot aquella que puguin produir les multes o incautacions al defraudadors del dret, executades sempre per oficials reials.

En la pràctica, l'impost gravava totes les embarcacions que entressin al port en funció, no de la càrrega com feien altres impositcions, sinó a partir de l'arqueig d'aquestes, ja sigui expressat en botes o en nombre de bancs per les embarcacions a rem<sup>26</sup>. Cal assenyalar que es tracta d'un impost de malla molt prima ja que es compten totes les embarcacions sense excepcions, i això inclou des de aquelles capturades en cors o fins i tot les que acaben evitant el pagament, però que en tot queden consignades en els llibres de registre.

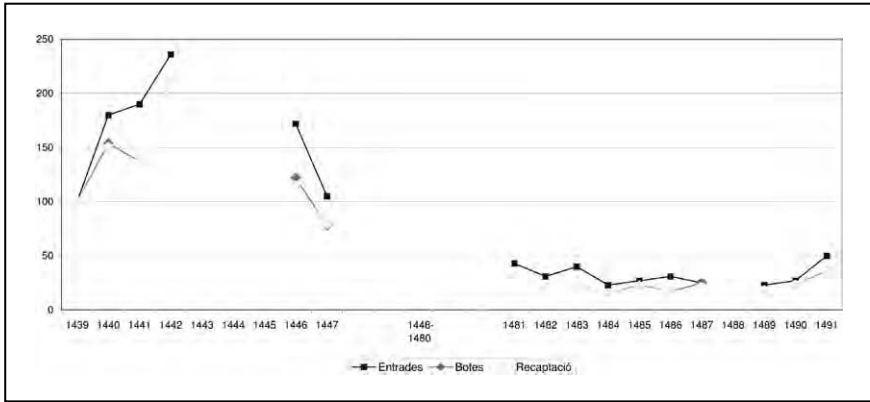
Considerant les embarcacions de majors dimensions, superiors a 50 botes o 10 bancs, que pagaren el dret d'ancoratge a Barcelona entre el 1439 i 1491, el resultat no és massa bo. Com es pot veure a la següent gràfica el moviment és irregular amb tendència a la baixa entre 1439 i 1446 i més o menys estable dins uns valors ínfims a partir de 1481. Per la dècada dels 80 i 90 cal recordar els greus efectes de la guerra civil (1462-1472).

Amb un rendiment més que mediocre, subjecte a unes conjuntures no massa bones en matèria comercial, és fàcil d'entendre la patent limitació en el finançament, que de manera quasi continua patiren les obres del moll, tant a la primera fase entre 1439 i 1455, com de manera més evident encara a la segona iniciada al 1477.

<sup>25</sup> Carrère «Le droit» i més recent una modesta posada al dia a Mikel Soberón, «El dret d'ancoratge de Barcelona. Una font pel coneixement de la flota al segle XV (1439-1491)», *Tripulacions i vaixells a la mediterrània medieval: fonts i perspectives comparades des de la Corona d'Aragó* (en premsa).

<sup>26</sup> L'equivalència habitual utilitzada és de 480 litres. Arcadi Garcia Sanz, Núria Coll Julià, *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV* (Barcelona 1994), 32. En tot cas tenim algunes sospites que en el cas del dret d'ancoratge la bota equivaldria a deu quintars, i per tant a 410 kilograms.

Fig. 3. Gràfica que recull les entrades a port, la recaptació i la suma d'arqueig de les embarcacions de 50 botes o superiors a partir dels llibres del dret de l'ancoratge, 1439-1491



Base 100: 1439. Entrades: 106, suma total de botes: 16000, recaptació: 330 lliures. En blanc els anys sense dades.

#### 4. La pràctica constructiva, els tècnics i les tècniques

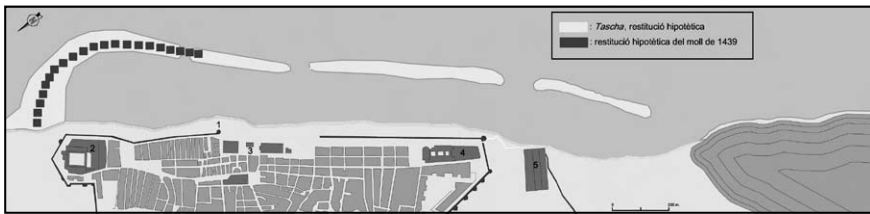
Potser on resulta més evident l'esforç de la ciutat per edificar un moll en condicions és en la pràctica constructiva d'aquest. Com s'ha apuntat abans, són dos els intents que es duren a terme. En els dos casos el lloc triat i la cronologia varien, de manera que quasi estem obligats a tractar-los per separat. Cal afegir que les fonts històriques utilitzades també són variades pel que fa a cada exemple, o millor dit, del ventall existent el pes de les dades arqueològiques i les documentals s'alterna en un i altre cas. El primer moll iniciat al 1439 no ha estat encara localitzat físicament, de manera que pràcticament tot el seu examen depèn dels documents d'arxiu. En el segon cas, sense obviar els papers, l'eclosió urbanística dels darrers anys a la ciutat ha permès que el moll de 1477 pogués excavar-se parcialment en una longitud de 80 metres.

##### 4.1. El primer intent de construcció d'un port (1439-1455)

El primer sistema emprat en el moll de 1439 fou la construcció de grans caixes de fusta, que plenes de morter i pedra havien d'anar formant el moll a sobre de la *tascha*. Al maig de 1439 es fa esment, en la reunió entre consellers i divuitena, d'un memorial que conté tots els materials neces-

saris, així com mides de les caixes i preus<sup>27</sup>. Per descomptat, no hem pogut localitzar aquest memorial que tantes dades ens hauria subministrat. En certa manera es poden suplir aquestes amb les anotacions del Mestre Racional als comptes de Pere de Montros, primer general administrador del port, i d'on podem extreure les quantitats brutes d'alguns materials emprats que ens deixen entreveure les dimensions de les obres. Així trobem que es van comprar més de 62 tones de fusta, 6,5 tones de ferro per claus i perns, 164 tones de clau vell, 82 tones de calç o dues tones d'estopa<sup>28</sup>. En un article vam justificar el perquè de la tria del lloc i com es pretenia fer en pedra allò que fins el moment només era una barra de sorra, insuficient davant els temporals de llevant<sup>29</sup>. Tal vegada valgui la pena recordar aquí la lògica percepció de la *tascha* com a *rocha nativa*<sup>30</sup> per part dels artífex del moll. La llarga permanència d'aquesta barra, segurament ja formada a finals segle IX, com un element de llarga durada en el paisatge, no podria haver estat interpretat d'una altra manera que com relleu estable en el front litoral barceloní.

Fig. 4. Hipòtesi del primer projecte de construcció del moll



S'assenyalen alguns indrets de referència en la topografia medieval: 1. Torre nova, referència de situació del moll de 1477. 2. Convent de Santa Clara, al costat del qual es construeix la primera caixa al 1439. 3. Porxo del formen, casa del General i Llotja. 4. Convent de Sant Francesc. 5. Drassanes reials.

<sup>27</sup> AHCB 1B.II-2. 66v. Recollit a Cabestany, Sobrequés «La construcció del port» 62-63.

<sup>28</sup> ACA, Real Patrimonio, Maestre Racional, Volúmenes, General, 2444/1. A les quantitats presentades s'hauria d'afegir, el treball de diferents artesans així com altres elements com cordam, pales, barrines, calderons, cabassos, malls, botes, àncores i ruxons i enviaments més petits de fusta i pedra... així com 20 lliures i 16 sous esmerçats en la compra de vi grec. També destaca la presència ja en aquesta fase d'un pontó. Després del novembre de 1439, bona part dels materials es subhastaran en un intent de recuperar part de la despesa, ACA, Real Patrimonio, Maestre Racional, Volúmenes, General, 2444/2. També caldria comptar amb els 400 pins encara per talar pels volts de maig de 1440. AHCB 1C.XIV-27. Obreria, s.f. Memorial de Pere de Montros.

<sup>29</sup> Soberón, «Que en ell stara segura», 58-59.

<sup>30</sup> «[...] mesa a dins el mar ab gran tranquilitat e apres ha stada reblerta de fina argamaça a son segur siti e fons sobra la barra de la tascha en la qual stà axí ferma e segura com a rocha nativa no ha temut fortuna de mar.» AHCB Lletres closes 1B.VI-6. 153, citat a Cabestany, Sobrequés, «La construcció del port», 43.

Una dada rellevant d'aquestes obres és el tipus de morter utilitzat per omplir el caixó. A partir de les fonts documentals, tot fa pensar que l'argamassa portava afegit un element que el permetés endurir-se en contacte amb l'aigua. La pista l'obtenim de la revisió de comptes abans citada (vid. not. 28), on trobem que la persona que subministra el morter, en una suma de més de 80 tones, és un rajoler, un fabricant de maons, teules i rajoles ceràmiques. Es pot deduir que al morter a més de calç i sorra es va afegir pols de maó o fragments de ceràmica per obtenir un morter hidràulic. Aquest aspecte en una mediterrània que havia perdut la tradició dels morters putzolònics clàssics, és tota una novetat<sup>31</sup>.

Tot i prometedor, aquest sistema de caixons acaba fracassant quan al novembre del mateix any 1439 una tempesta desbarata les obres. I el que es pitjor, tot i que de seguida es parla de continuar les obres amb l'abocament de pedres a mode d'escullera mitjançant pontons, la direcció del municipi entra en un estat d'ensopiment i inactivitat fins ben entrat l'any 1445, quan s'acorda un període de cinc anys de treball amb la construcció de dos pontons, un a pagar pel Consell de Cent, un altre per la Llotja<sup>32</sup>, als que s'hauria d'afegir un tercer ja existent a pagar, teòricament, amb el dret d'ancoratge.

Només uns apunts sobre aquests tipus d'embarcacions no gaire ben coneguts. Els pontons de Barcelona presenten unes característiques força assenyalades i complexes. L'eslora és de dues gúes més que el que ja existeix i que obri 25 pams a la mitjana, però curiosament també al dragant, fet qui li donaria una forma en planta més aviat triangular amb una popa tant ampla com la oberta màxima. Aplicant a manera d'hipòtesi la regla nàutica d'as dos tres (mànega, quilla, eslora total), ens donaria pel pontó ja existent una mànega de 5,39 metres i una eslora aproximada de 16,19 metres. Si al 1445 es demana que siguin dues gúes més de llarg ens donaria una eslora pels nous pontons de 17,48 metres. La força motriu principal dels pontons serien dues barques de catorze gúes d'eslora, 9,07 m, contingudes en els mateixos capítols. La part més característica dels pontons són els aparells situats a la coberta que permetien carregar i descarregar els blocs de pedra. D'aquesta manera trobem un *arga* o cabrestant, «gornit ab ses aspes tot de roura» sobre el *temboret* situat a

<sup>31</sup> Ruthy Gertwagen, «The Concept of Ports in the Medieval Eastern Mediterranean: Construction and Maintenance on Crete to the End of the Fifteenth Century», *International Journal of Maritime History*, vol. XIII, 1. (2000): 177-241.

<sup>32</sup> AHCB, 1C.XIII-1, Bosses de deliberacions carpeta 4/10, 17 de novembre de 1445. S'estimà que la construcció de cada pontó valdria 700 lliures i la mateixa suma pel treball de cada any dels cinc pressupostats.

proa. També dues rodes amb cuxes o muntants i guindar o torn horitzontal per elevar pesos<sup>33</sup>.

Passat el període de cinc anys només el pontó pagat pel dret del port continua treballant encara al 1452 gracies a les aportacions del municipi i no pas pel rendiment de l'ancoratge. Vers el 1455 amb el desmantellament del pontó que pagava la ciutat, sembla que les obres quedaren del tot aturades<sup>34</sup>.

#### 4.2. L'escullera de 1477. El moll de la Santa Creu

Potser l'ambició del projecte, sumat a la constant insuficiència de diners, provoca que el primer intent de construcció del moll acabés en un fracàs, a més de provocar una reducció de calat com a poc a la zona davant de la Llotja. A més, l'obstacle en el transport de sediments per la deriva litoral que suposava aquell primer moll, provoca l'inici de la desaparició de la *tascha*, així com la pèrdua d'extensió de platja a pràcticament tot al front marítim de la ciutat. En aquest marc físic, tot i l'aturada de les obres, com a mínim des de 1457 el Consell de Cent treballa per portar un tècnic expert a la ciutat, el mestre Staci l'Alexandri<sup>35</sup>, que arribarà a Barcelona a l'estiu de 1477, iniciant la seva feina aquest mateix any. En aquesta ocasió el sistema emprat és l'abocament de pedra de les pedreres de Montjuïc mitjançant dos pontons, tot i que hi cap la possibilitat de que la Llotja contribuís també amb la construcció de sis caixons, com en la primera fase de les obres, pel tram d'inici del moll<sup>36</sup>. Com es pot veure a la figura 1 també l'indret triat, més central respecte dels principals llocs d'intercanvi i gestió, és diferent al de les primeres obres.

El moll resultant, en forma d'escullera, amb blocs de 2 i 4 tones, més de 100 metres de llarg i 15 metres d'amplada, es construeix entre 1477 i com a mínim fins 1488. A diferència de l'anterior, aquest ha estat localitzat arqueològicament<sup>37</sup>. El traçat d'aquesta obra estableix el punt de sortida de totes les actuacions posteriors durant l'edat moderna, fins les primeres construccions del port contemporani a finals segle XIX. Du-

<sup>33</sup> AHCB, 1C.XIV-27 Obreria s.f. Obra de dos pontons, 15 de desembre 1445.

<sup>34</sup> Soberón, «Caixes i pontons», 133-135.

<sup>35</sup> La documentació municipal ja situa aquest com a expert que ha treballat en els ports de Gènova, Palerm i Candia. Com a mínim se'l localitza a Gènova al 1470 com Anastasio Alexandrano *architectus et magister diversorum operum*. Paola Massa, «Fattori tecnici ed economici dello sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed età moderna», *I porti come impresa*, 169-214.

<sup>36</sup> AHCB, 1B.II-23, 141r. 23 de setembre 1477.

<sup>37</sup> Soberón, «El port baixmedieval», 153-157.

rant un breu període de temps, aquesta escullera provoca l'estabilització de la franja costanera en aquest sector, fet que es documenta arqueològicament per la presència d'estrats de sorra prima amb una lleu colonització de *Posidonia oceanica*.

Fig. 5. Vista general de l'excavació situada al Pla de Palau de Barcelona on es trobava part de l'escullera de 1477



Foto: M. Soberón.

El gruix dels treballs de construcció arribaria fins el 1488, quan un altre cop la manca de diners i els problemes derivats de la construcció en la morfologia del front litoral, fan reduir el ritme de les obres. L'obstacle que suposa aquesta nova escullera envers l'aportació de sediments, provoca que aquests es vagin acumulant a la seva banda de llevant i abans d'acabar el segle, cobreixin bona part de l'estructura, començant a formar platja a la banda de ponent<sup>38</sup>. Finalment pels volts de 1517 el propi consell de la ciutat contracta amb el mestre del port de Palamós, les feines per treure algunes pedres del moll que ara aflo-

<sup>38</sup> De fet ja al 1492 en una carta adreçada per Ferran el Catòlic a la ciutat de Barcelona es llegeix que: «[...] passando la arena por encima de las piedras del dicho moll, se fizo una palizada de palos y tablas, la qual palizada diz que la mar ha ya reblido de arena es se ha fecho playa e la endrecera della [...]». Sebastià Riera, «La construcció del port de Barcelona durant el regnat de Ferran II», *XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, vol. II (València 2005): 1417-1425.

raven en una platja de nova formació. Quasi tota l'obra havia quedat ja coberta per la sorra.

Fig. 6. Treballs de documentació de l'escullera de 1477

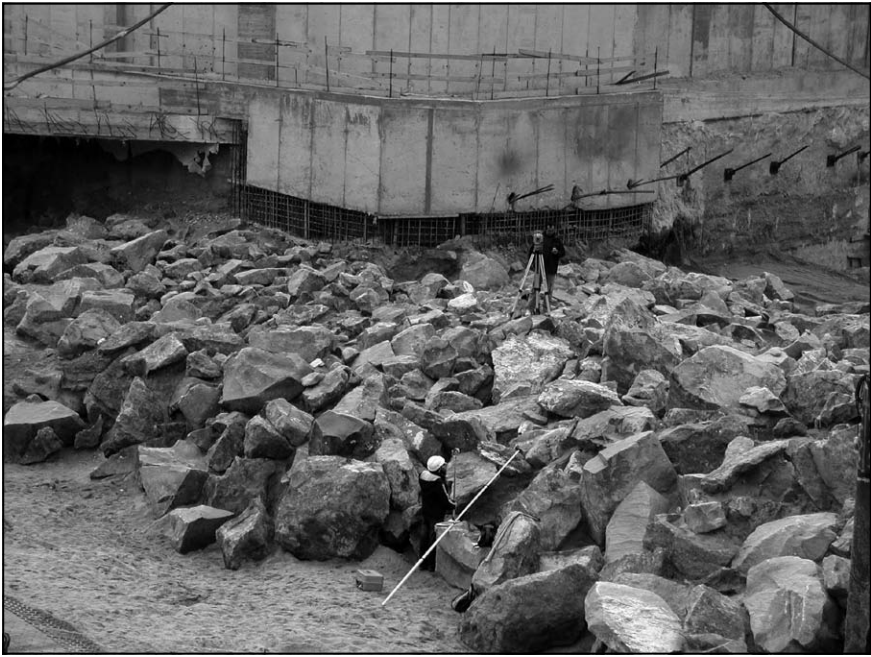


Foto: M. Soberón.

##### 5. *Un assaig de lectura conjunta del port i Barcelona al segle XV*

Potser la principal característica que es pot observar en aquest quadre és la integració entre l'activitat política de les institucions, la seves finances i les obres sota la seva direcció. En el cas del primer moll, la situació d'unes finances municipals relativament sanejades gràcies a la Taula de canvi, la qual acaba amb l'endeutament insostenible que havia patit la ciutat i racionalitza la seva gestió econòmica, és l'element clau que convida al Consell de Cent a embarcar-se en aquesta obra. De fet la gestió resulta força competent ja que evita l'ofec econòmic de la ciutat, de manera que, tot i les freqüents aportacions extres de la ciutat a l'obra del moll, aquestes es deuran més a la voluntat i interès per millorar la qualitat del port, que a la necessitat de cobrir deutes. Tanmateix la construcció del moll es pot situar, com ja ho va fer Claude Carrère, dins les actuacions del municipi per fer front al que bona part

de la historiografia ha definit en termes de crisi<sup>39</sup>. En el cas de la segona fase de les obres de construcció, passada la guerra civil, la política de *redreç* econòmic duta a terme per Ferran II troba en la millora del port una de les seves manifestacions.

Un segon element a destacar és l'aprofitament de les xarxes comercials com a xarxes de coneixement que es pot observar en el disseny i execució de les obres. Especialment en el cas de les primeres actuacions juga un destacadíssim paper un grup de mercaders que alhora són grans mariners i que com coneixedors dels afers marítims aporten la seva experiència i coneixement. Un bon exemple és el de Joan de Sant Climent, mercader en viatge a llevant, al que se li encomana al 1440 buscar mestres constructors de ports a Sicília però també a Candia i Rodes<sup>40</sup>. En relació amb aquest factor caldria contemplar l'aprofitament màxim que a nivell tècnic es produeix, recorrent a les experiències no properes, sinó més aviat llevantines com hem apuntat abans. El recurs als caixons omplerts de morter és la manifestació clara de la còpia del model que podríem dir «veneto-oriental», però a més s'afegeix l'experiència pròpia exemplificada per la més que probable utilització de formules alternatives per obtenir morter hidràulic.

Per últim, les conjuntures negatives, especialment a partir de la guerra civil, però també les dificultats dels anys 30 i 40 del xv, afecten de manera evident al port barceloní i per extensió a la pròpia ciutat. Malgrat la possible recuperació dels anys 50, la crisi «d'integració» i fonamentalment la crisi política que pateix la corona acabarà desembocant en un guerra llarga, que provoca els desballestament de tota l'economia i de manera particular de la vida portuària barcelonina, tal i com hem pogut veure amb els registres de l'ancoratge. En aquest marc aparentment negatiu caldria accentuar el paper del port no només dintre dels grans circuits d'intercanvi, sinó com a pol de rutes de radi més curt, com a centre receptor d'un potent mercat de consum ciutadà i com a integrant i director d'una xarxa regional, a més del, malgrat tot gens negligible, pes en el global de l'economia mediterrània.

<sup>39</sup> Carrère, *Barcelona 1380-1462*, II, 267-270

<sup>40</sup> AHCB, 1C.XIV-27, s.d. possiblement maig 1440.



Martín Rodrigo y Alharilla

## Barcelona, 1828-1886. Un puerto atlántico en el Mediterráneo<sup>1</sup>

### ABSTRACT

From various testimonies, but especially from multiple quantitative data collected from several sources, we can analyse the activity of port of Barcelona between 1828 and 1886 as an “Atlantic” port in the Mediterranean Sea; a harbour focused to trade with the Caribbean and Atlantic ports, which pushed a powerful merchant marine. It also highlights that the seaborne trade that existed between Barcelona and the Spanish colonies in the West Indies, and the entire American hemisphere in general, seemed reserved *de facto* but not *de iure* for Spanish ships. In that sense, this article also discusses the linkage and effects that boosted a powerful merchant marine with numerous sailing ships built in Catalan shipyards, protagonist of the intense commercial traffic recorded from 1828.

Por diferentes razones, Laureano Figuerola ha sido y sigue siendo uno de los economistas más conocidos y estudiados de la España del siglo XIX. Recordado sobre todo por haber firmado, en el otoño de 1868 y en su condición de ministro de Hacienda, el decreto que implantaba la peseta como la base de la unidad monetaria nacional española, Figuerola merece ser conocido asimismo tanto por su interesante trayectoria intelectual como por su extensa obra publicada<sup>2</sup>. Mientras ostentaba la cátedra de Derecho Administrativo y Economía Política de la Universidad de Barcelona el insigne economista catalán publicó, por ejemplo, un célebre trabajo al que quiso titular *Estadística de Barcelona en 1849*<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Este trabajo forma parte del proyecto de investigación financiado por el MINECO HAR2015-67365P.

<sup>2</sup> Miguel Martorell Linarez y Francisco Comín, «Laureano Figuerola: el ministro de Hacienda de la revolución gloriosa», en Francisco Comín, Pablo Martín-Aceña y Rafael Vallejo (eds.), *La Hacienda por sus ministros. La etapa liberal, 1845-1899*, Prensas Universitarias de Zaragoza (Zaragoza, 2006), 299-339.

<sup>3</sup> He consultado y utilizado la edición facsímil: Laureano Figuerola, *Estadística de Barcelona en 1849*, Instituto de Estudios Fiscales (Madrid, 1968).

Como indica su nombre, se trata de una monografía que recoge infinidad de datos relativos a la capital de Cataluña tanto de aquel mismo año como de los inmediatamente anteriores. Figuerola sazonó además su documentado estudio con multitud de comentarios tan amplios como sugerentes. Así, al hablar de las relaciones comerciales del puerto de Barcelona con el continente americano, consignaba:

Cometimos el mismo error que la Inglaterra no reconociendo inmediatamente la independencia de nuestras antiguas colonias. Por esta causa no volvió a recobrar sus perdidos bríos el comercio barcelonés hasta el año 29 de este siglo [XIX], distinguiéndose ya con la fisonomía especial que le imprimió desde entonces la industria algodonera: fisonomía cuyos rasgos característicos se han ido marcando cada vez más y que son los que actualmente tiene como predominantes. Reducidas las relaciones a las dos Antillas de Cuba y Puerto Rico, magnífico residuo de anteriores dominios, son sin embargo los dos principales puntos de salida del comercio barcelonés, aun después de haber reanudado relaciones con todos los países de la América del Sur<sup>4</sup>.

Tal como apuntaba entonces Figuerola (y demostró fehacientemente mucho tiempo después Josep Maria Fradera) la pérdida de las colonias españolas en la América continental no había significado, en absoluto, la pérdida de la proyección atlántica de la economía catalana. Hubo, eso sí, un significativo cambio de parámetros: a partir de la independencia de las repúblicas hispanoamericanas se dibujó un nuevo modelo del comercio de exportación embarcado en el puerto de Barcelona que pasó entonces a basarse en la concentración geográfica de dichos intercambios con los principales puertos de las Antillas y, singularmente, con los puertos cubanos<sup>5</sup>. Aunque Fradera difiere de Figuerola (y de tantos otros) al rechazar la tesis de la interrupción y posterior reanudación del comercio con América a resultas de las guerras de independencia acierta a señalar, no obstante, que fue entre 1828 y 1833 cuando debemos fechar los inicios de la reconfiguración de ese comercio catalán con América. Un comercio bien adaptado, por cierto y como señalaba asimismo Figuerola, a las necesidades del sector manufacturero catalán el cual estaba a punto de iniciar, a su vez, un acelerado proceso de revolución industrial; a punto de convertir a Cataluña en «la fábrica de España»<sup>6</sup>.

Los datos de que disponemos corroboran las apreciaciones de Figuerola y la tesis de Fradera. Siguiendo, por ejemplo, las cifras recoge-

<sup>4</sup> Figuerola, *Estadística*, 250.

<sup>5</sup> Josep M. Fradera, *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)* (Crítica, Barcelona, 1987).

<sup>6</sup> Jordi Nadal y Jordi Maluquer de Motes, *Catalunya, la fábrica de España: un siglo de industrialización catalana, 1833-1936* (Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1985).

das por el primero sabemos que a lo largo de 1845 zarparon del puerto de Barcelona 146 buques con destino a los puertos de Cuba (un 38,1 por 100 del total) y otros 102 buques con destino a otros puertos americanos (un 26,7 por 100). La carga de unos y otros (22.766 y 15.845 toneladas, respectivamente) representaba el 62,7 por 100 del total del comercio de exportación estibado en Barcelona. Muy por encima de los 135 buques que zarparon aquel mismo año (con 22.967 toneladas de carga) rumbo a los diversos puertos de Europa y de África<sup>7</sup>. La importancia de los puertos cubanos se aprecia al analizar no sólo los datos relativos al comercio de exportación por el puerto de Barcelona sino también al comercio de importación. En 1845, sin ir más lejos, llegaron a la capital catalana un total de 232 buques desde algún puerto cubano, lo que significaba el 28,8 por 100 de todos los buques con carga de importación arribados a la rada barcelonesa. Unos buques que descargaron 38.907 toneladas, es decir, el 30,1 por 100 de todo el comercio de importación registrado por el susodicho puerto<sup>8</sup>.

La isla de Cuba destacaba, ya entonces, como el principal socio comercial del puerto barcelonés. Y lo seguiría haciendo durante las décadas siguientes. Otro gran economista catalán, situado sin embargo en una escuela de pensamiento opuesta a la de Figuerola, el industrial Juan Güell Ferrer, hizo asimismo referencia, a la altura de 1871 (o sea, veintidós años después de que Figuerola publicase su célebre *Estadística*), a la importancia que los dominios coloniales antillanos de España seguían teniendo para la economía del país. Según Güell (quien se había enriquecido, por cierto, en La Habana antes de haber transferido sus capitales americanos hacia Cataluña para invertirlos en el sector industrial) las colonias de Cuba y Puerto Rico eran, en torno a 1871, «un grande elemento de nuestra vida política y económica; ellas facilitan el desagüe de nuestros productos agrícolas que, cambiados con los suyos, dan lugar a un vasto comercio, doblemente lucrativo, porque todo es activo; ellas son la base de nuestras relaciones comerciales con otros pueblos, y contribuyen a mantener y acrecer nuestra importancia política entre las demás naciones». Y añadía, a continuación, en un folleto dedicado significativamente a defender la españolidad de la Isla y la necesidad de mantenerla bajo el yugo colonial, publicado en Barcelona en plena Guerra de los Diez Años:

Y como la Isla de Cuba, española y rica, es el principal mercado exterior de nuestros productos agrícolas y tal vez industriales; y como ella es el centro de donde irradia todo nuestro comercio marítimo, sirviendo de

<sup>7</sup> Figuerola, *Estadística*, 179.

<sup>8</sup> Figuerola, *Estadística*, 175.

base al que tenemos con Montevideo, Buenos Aires, Nueva-Orleans y Méjico, resulta con toda seguridad que la pérdida de la Isla de Cuba arrastraría no sólo la de los grandes capitales españoles que radican en la propiedad urbana y rural de la misma, los comprometidos en caminos de hierro, sociedades, empresas comerciales y los invertidos en los buques nacionales, sino lo mucho que se resentirían los capitales peninsulares con la falta del principal mercado para sus productos [...] Nuestra opinión es, pues, que la irreparable pérdida de la Isla de Cuba reduciría de más de la mitad la importancia política y económica de España<sup>9</sup>.

Fijándonos inicialmente en el comercio de exportación cabe señalar como a mediados del siglo XIX y en términos porcentuales, los puertos americanos resultaron significativamente más relevantes que los puertos europeos en la medida que llegaron a concentrar casi las tres cuartas partes de todo el comercio marítimo de exportación embarcado en Barcelona. Así lo muestran, por ejemplo, los datos recogidos por Junta de Comercio de Barcelona, una institución que publicó (también en 1849, como la *Estadística* de Figuerola) una detallada *Balanza mercantil de la importación y exportación verificada por el puerto y aduana de Barcelona en el año de 1848*. Allí se recoge como las mercancías exportadas desde el puerto de la capital catalana sumaron, aquel año, un valor total de 16.931.739 pesetas. Teniendo en cuenta que el valor de las exportaciones embarcadas hacia América ascendió, en aquel mismo año, a 12.521.544 pesetas resulta que el continente americano absorbió el 73,95 por 100 de todas las mercancías exportadas desde el puerto catalán, medidas por su valor. Pese a su ubicación en el Mediterráneo, la orientación atlántica de las exportaciones embarcadas en Barcelona resultaba entonces más que evidente. Un cálculo similar aunque realizado para las importaciones entradas aquel mismo año nos dice que el 45,16 por 100 de todas las mercancías importadas en 1848 a través del puerto de Barcelona tenían por origen algún puerto americano (18.126.123 pesetas sobre un valor total de 40.132.502 pesetas). Es decir que si bien en términos absolutos el valor de las importaciones provenientes de Europa superaba al valor de las que venían de América (18.126.123 *versus* 12.521.544 pesetas), en términos porcentuales los puertos americanos representaban un porcentaje notablemente superior sobre el conjunto de las mercancías exportadas (45,16 *versus* 73,95 por 100).

Veamos, en el mismo sentido, que pasó en las décadas siguientes. Para poder realizar dicho análisis, he extraído los valores del comercio de importación y de exportación acreditado por el puerto de Barcelona en

<sup>9</sup> Juan Güell Ferrer, *Rebelión cubana* (Imprenta de N. Ramírez y Cía., Barcelona, 1871).

tres años diferentes (1861, 1867 y 1886), según aparecen en la *Estadística general del comercio exterior de España* y que he resumido en el cuadro 1.

Cuadro 1

Valores del comercio de importación por el puerto de Barcelona [en pesetas]							
	De Europa y África		De América		De Asia		Total
1861	55.860.499	61,2 %	35.364.784	38,7 %	52.149	0,5 %	91.277.432
1867	70.168.382	72,9 %	25.840.742	26,8 %	266.320	1,3 %	96.315.445*
1886	147.699.867	56,5 %	80.938.324	31,0 %	32.856.691	12,5 %	261.494.882

\* He recogido la cifra total que aparece en las Estadísticas aunque no se corresponde con la suma de la fila (hay una diferencia de +40.000 pts.)

Valores del comercio de exportación por el puerto de Barcelona [en pesetas]							
	A Europa y África		A América		A Asia		Total
1861	7.332.411	20,1 %	29.183.864	79,9 %	-		36.516.276
1867	4.904.840	13,1 %	32.137.138	86,1 %	280.032	0,8 %	37.322.010
1886	25.169.466	23,6 %	77.516.010	72,7 %	3.898.308	3,7 %	106.613.784

Fuente: *Estadística general del comercio exterior de España*.

De la lectura de dichas cifras podemos colegir que los puertos americanos siguieron absorbiendo la mayor parte de las mercancías exportadas desde el puerto de Barcelona, también en las décadas de 1860, 1870 y 1880. Lo hicieron en una proporción siempre superior a las dos terceras partes del total de mercancías exportadas e incluso, en algún año (como en 1867) a las cuatro quintas partes del valor total de las mismas.

Aquel destacado flujo comercial tejido desde el puerto de Barcelona con los puertos de Cuba, de Puerto Rico y del resto de América tuvo un notable efecto de arrastre sobre el pabellón mercante español (y, como veremos, singularmente sobre la flota mercante catalana). Eran los tiempos en los que, por seguir con la afortunada descripción del polifacético José Ricart y Giralt, «la marina velera de construcción catalana» estaba viviendo su verdadero «siglo de oro»<sup>10</sup>. El propio Laureano Figuerola recogió en su día una serie de datos que permiten comprobar la estrecha relación tejida entonces entre el comercio exterior del puerto de Barcelona y la actividad de los veleros mercantes de matrícula catalana y, en general, española.

<sup>10</sup> José Ricart y Giralt, «El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870», *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, XVIII (López Robert y Cía., Barcelona, 1924).

Un somero análisis del cuadro 2 permite ver como prácticamente todo (o casi todo) el comercio barcelonés de exportación y de importación registrado con algún puerto americano se realizó, al menos durante aquel año, en buques de matrícula española. No ocurrió lo mismo, sin embargo, con los otros destinos de los buques que zarpaban desde el puerto de la capital catalana (ni con los puertos de origen de los barcos que llegaban hasta Barcelona): así, por ejemplo, el 51,5 por 100 de los buques que arribaron en 1845 a la capital catalana desde algún puerto europeo (o africano) eran buques de pabellón extranjero. En otras palabras, la legislación proteccionista a favor de la marina mercante española (merced al llamado «derecho diferencial de bandera») sirvió para que prácticamente todo el tráfico de exportación hacia América desde el puerto de Barcelona hacia América se hiciese en buques españoles. Pero no resultó tan útil para otro tipo de tráficos.

No resulta exagerado afirmar que el comercio marítimo habido entre Barcelona y las colonias españolas en las Antillas, de forma particular, y el conjunto del hemisferio americano, en general, parecía reservado *de facto* aunque no *de iure* a los buques de matrícula española.

Cuadro 2

Comercio de importación y exportación por el puerto de Barcelona según la matrícula de sus buques (1845)						
Comercio de importación						
	De Europa y África		De Cuba		Del resto de América	
En buques de bandera española	244	48,5 %	218	94 %	69	98,5 %
En buques de otros pabellones	259	51,5 %	14	6 %	1	1,5 %
Total	503	100,0 %	232	100 %	70	100,0 %
Comercio de exportación						
	De Europa y África		De Cuba		Del resto de América	
En buques de bandera española	91	67,4 %	146	100 %	100	98 %
En buques de otros pabellones	44	32,6 %	0	-	2	2 %
Total	135	100,0 %	146	100 %	102	100 %

Fuente: Laureano Figuerola: *Estadística de Barcelona en 1849, 175 y 179*.

Los datos de Figuerola se refieren a un solo año. Sabemos, no obstante, que aquel hecho no se circunscribió solamente a 1845 sino que venía de antes. Y sabemos también que se alargó hasta, por lo menos, el año de 1870, como apuntan los datos ofrecidos por Francesc Valls

(quien recoge, por cierto, buques despachados no sólo en el puerto de Barcelona sino también en el resto de puertos de Cataluña):

Cuadro 3

Medias anuales de buques despachados hacia américa en los puertos catalanes			
	Total	Bandera española	Porcentaje
1824-1827	43,0	20,5	47,7 %
1828-1833	125,3	106,0	84,6 %
1834-1840	232,6	228,7	98,3 %
1841-1848	247,8	247,1	99,8 %
1849-1853	287,2	284,8	99,2 %
1854-1861	306,5	296,0	96,6 %
1862-1865	273,3	261,0	95,5 %
1866-1871	387,8	365,2	94,2 %

Fuente: F. Valls: *La Catalunya Atlàntica: aiguarent i teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, Eumo, 2004, 403.

Quiero llamar la atención, de entrada, al hecho de que fue entre 1828 y 1833 cuando la marina mercante de bandera española se acercó al práctico monopolio en el comercio entre Cataluña y América; es decir, en el mismo quinquenio en el cual, según demostró en su día Josep M. Fradera, se estaba registrando la recuperación de las relaciones comerciales entre ambos territorios. Y quiero insistir en que de todos aquellos buques de pabellón español que transportaron hacia América aquel flujo de mercancías embarcadas en el puerto de la capital catalana destacaron precisamente los veleros mercantes inscritos en la matrícula de Barcelona. Fueron los que más provecho sacaron de aquel eventual monopolio de los intercambios comerciales del puerto de la capital catalana con América. No en vano, en aquellos tiempos el de Barcelona se mantenía como el principal puerto español, medido tanto por el número de buques de su matrícula como, sobre todo, por la capacidad de carga de los mismos. Un breve repaso, por ejemplo, a los datos del número total de barcos matriculados en las Españas revela cómo, a la altura de 1836, el 26'8 por 100 de los veleros con pabellón español (255 sobre un total de 952) estaban inscritos en la matrícula de la capital catalana. Medido según el tonelaje de dichos barcos, el peso de Barcelona era aún superior pues las 68.033 toneladas que sumaban aquellos 255 buques representaban el 35,56 por 100 del tonelaje total de la flota velera mercante española<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> José Jimeno Agius, *La marina mercante en España y en el extranjero. Algo sobre Correos. Los telégrafos en España y Ultramar. Las carreteras en España* (Imprenta de Enrique Maroto y Hermano, Madrid, 1889).

Cuadro 4

Buques de vela españoles en 1836 (por provincias marítimas)				
	Número	Porcentaje	Tonelaje	Porcentaje
Barcelona	255	26,8 %	68.033	38,4 %
Bilbao	147	15,4 %	38.803	21,9 %
Mallorca	143	15,0 %	16.174	9,1 %
Valencia	49	5,1 %	6.374	3,6 %
Coruña	27	2,9 %	5.957	3,3 %
Alicante	51	5,3 %	5.314	3,0 %
Santander	20	2,1 %	5.302	3,0 %
Resto de España	260	27,4 %	31.257	17,7 %
Total	952	100,0 %	177.214	100,0 %

Fuente: J. Jimeno: *La marina mercante en España...*

Un reconocido estudioso de la flota mercante catalana, Emerencià Roig, recogió la singular importancia que tenía el continente americano para la marina catalana del ochocientos. Según aquel autor, durante el siglo XIX, «casi se puede decir que nuestros veleros tenían rutas fijas». Y añadía: «Las más en boga y las de más tráfico eran de Barcelona a Montevideo y Buenos Aires, La Habana, Cienfuegos, Santiago de Cuba, Nueva Orleans y a Charleston»<sup>12</sup>. Aquel autor señalaba así mismo la importancia que las relaciones mercantiles con América tenían entonces para la actividad de las firmas armadoras que giraban en la capital catalana: «En el siglo pasado [dejaba escrito Roig en 1929] había en Barcelona quién sabe cuántas casas navieras. En sus manos estaba todo el tráfico de importación y de exportación entre nuestro puerto y las colonias españolas de Ultramar, de América Latina y de Filipinas»<sup>13</sup>.

Aquellas casas navieras de las que hablaba Emerencià Roig acreditaron, durante las décadas centrales del siglo XIX, la propiedad de varios centenares de barcos. Unos buques matriculados en su mayoría en el registro de la capital catalana. Según el propio Figuerola, a la altura de 1849, los veleros inscritos en la matrícula de Barcelona sumaban 288. Seis años después, en 1855, el número de buques matriculados en Barcelona había crecido hasta situarse en 305, de los cuales diez eran vapores y el resto veleros<sup>14</sup>. Aquel pudo ser un año record; durante los años siguientes el número de barcos inscritos se mantuvo elevado aun-

<sup>12</sup> Emerencià Roig, *La marina catalana del vuitcents*, (Barcino, Barcelona, 1929), 104. Aquel autor añadía, al final, «Brúnsvic» en lo que debe ser interpretado como un error. Por esa razón, no lo he añadido en el texto. La traducción es mía.

<sup>13</sup> Roig, *La marina catalana*, 96-97.

<sup>14</sup> Archivo de la Corona de Aragón, Hacienda, volúmenes, Inv. 1, 12.587.



que con una ligera tendencia descendente: si en 1862 constaban un total de 290 barcos inscritos en la matrícula de la capital catalana, cinco años más tarde, en 1867, hay que hablar de 292 buques matriculados. En esa última fecha, el número de armadores registrados en Barcelona superaba el centenar; había, concretamente, ciento once navieros matriculados<sup>15</sup>. En su práctica totalidad, eran armadores de barcos de vela y, en su gran mayoría, propietarios solamente de uno o dos buques.

La actividad comercial registrada desde Barcelona con los principales puertos americanos resultaba fundamental para la actividad de aquellos barcos y de aquellos armadores. Ahora bien, cabe preguntarse en lo concreto... ¿A qué puertos se dirigían los buques que zarpaban desde Barcelona rumbo a tierras americanas? El libro de Francesc Valls nos ofrece, nuevamente, datos interesantes, al menos para el último lustro de la década de 1850 y el primero de la siguiente.

Cuadro 5

Áreas de destino en América de los buques despachados por el puerto de Barcelona (en porcentaje)		
	1856-1860	1861-1865
Estados Unidos	9,0 %	1,4 %
Cuba y Puerto Rico	54,3 %	48,2 %
Brasil	7,6 %	10,7 %
Río de la Plata	21,1 %	31,7 %
Otros	8,1 %	8,0 %

Fuente: F. VALLS: *La Catalunya Atlàntica...*, 411.

En aquel período, a los puertos de las dos colonias españolas en las Antillas se dirigieron la mitad de los buques que zarparon desde Barcelona con rumbo a América; la segunda región en importancia resultó ser el Río de la Plata (adonde se dirigieron entre un 21 y un 32 por 100 de dichos buques) mientras que Brasil aparece como la tercera región en importancia: allí se dirigieron un 8 por 100 de los barcos en cuestión. Mención especial merecen los puertos de los Estados Unidos (donde los veleros acostumbraban a cargar algodón en rama que compraban después, en Barcelona, los industriales catalanes): entre 1856 y 1860 casi un 10 por 100 de los buques despachados con destino a algún puerto americano se dirigieron a los Estados Unidos. Dicho porcentaje bajó bruscamente, sin embargo, en el quinquenio siguiente hasta si-

<sup>15</sup> Para 1862, *cfr.* Archivo de la Corona de Aragón, Hacienda, volúmenes, Inv. 1, 12.608; para 1867, *cfr.* Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona, 10 de diciembre de 1867, 2.

tuarse en apenas un 1,4 por 100. La explicación de un cambio tan brusco resulta bien sencilla: los años que van desde 1861 hasta 1865 son, precisamente, los años de la guerra civil norteamericana; un conflicto marcado por el bloqueo de los puertos exportadores de algodón del sur del país (N. Orleans, Mobile, Charleston...) por la armada de la Unión. Terminada, por cierto, aquella guerra civil en los Estados Unidos el número de barcos que zarparon anualmente desde Barcelona hasta algún puerto americano alcanzó unos niveles hasta entonces desconocidos. Tal como se recoge en el cuadro 3, en el quinquenio 1866-1871 la media de barcos con bandera española que salieron desde el puerto de Barcelona (o de algún otro puerto catalán) hacia el continente americano se situó en 365. Sabemos también, como se aprecia en el cuadro 6, que esa misma sería la tónica en el conjunto de la década de 1870. No en vano, en 1875 fueron 369 los barcos de pabellón español que zarparon desde algún puerto catalán con destino a algún puerto americano; muy por encima de cualquier otra media registrada con anterioridad. No hay que olvidar, por cierto, que en aquel año de 1875 hacía seis que se había abolido el famoso *derecho diferencial de bandera*, es decir, seis años que había desaparecido el principal mecanismo de protección de la marina mercante española. Aún así, sin aquella protección, el comercio entre Barcelona y América seguía realizándose de forma abrumadora en buques catalanes y españoles. Y es que aquellos 365 buques significaban más del 90 por 100 del total de barcos que zarparon en aquel año de 1875 desde Barcelona rumbo a América.

Cuadro 6

Buques despachados hacia América desde el puerto de Barcelona				
	1875		1885	
Bandera nacional	369	90,4 %	160	74,8 %
Bandera extranjera	39	9,6 %	54	25,2 %
Total	408	100 %	214	100 %

Fuente: F. Valls: *La Catalunya Atlàntica...*, 411.

Los datos relativos a 1885 apuntan, sin embargo, un cierto cambio de tendencia. Señalan, en general, que el número de buques que zarparon desde Barcelona rumbo a América a partir de 1875 había ido descendiendo tendencialmente de manera que si en aquel año habían sido 408 los barcos embarcados hacia el Nuevo Mundo, diez años después apenas fueron 214. Para matizar esa tendencia aparentemente tan acusada habría que analizar, sin embargo, cual era la capacidad de carga de dichos buques y es que justo en aquellos mismos años se es-

taba produciendo la transición de la vela al vapor en la marina mercante española<sup>16</sup>. Probablemente aquellos 214 buques de 1885 fueron capaces de transportar más mercancías que los 408 barcos de 1875, en la medida que muchos pudieron ser vapores. Queda pendiente, no obstante, confirmar dicha hipótesis. También sabemos que el porcentaje de buques españoles que zarparon en 1885 desde Barcelona con destino a algún puerto americano bajó a menos de la mitad respecto a 1875: 160 versus 369. Y que en términos porcentuales hubo un descenso del 90,4 al 74,8 por 100 en apenas diez años. Aun así, quiero destacar que tras varios lustros sin la protección del derecho diferencial de bandera, los buques catalanes y españoles seguían hegemonizando la ruta de exportación que unía Barcelona con los puertos americanos del Atlántico y el Caribe.

Los datos recogidos en la *Estadística general del comercio exterior de España* (resumidos en el cuadro 1) ponen de relieve como todavía en 1886 el intercambio comercial registrado entre los puertos americanos (incluyendo obviamente los caribeños) y Barcelona continuaba siendo notable. Y que dicho flujo de mercancías había aumentado en los veinte años inmediatamente anteriores de forma apreciable. El valor, por ejemplo, de las mercancías exportadas en 1886 desde el puerto de Barcelona a América sumaba 77.516.010 de pesetas (lo que venía a ser el 72,7 % del valor total de las exportaciones embarcadas aquel año en dicho puerto) mientras que el valor de las importaciones resultó ser, incluso, superior: 80.938.324 pesetas. En términos absolutos (y medido en pesetas corrientes) el valor de los intercambios comerciales registrados entre Barcelona y América en 1886 era un 273 por 100 superior al valor que dichos intercambios habían registrado en 1867; unos valores que pasaron, en aquellos diecinueve años, de 57.977.880 a 158.454.344 pesetas. Sea como fuere, todavía en los años centrales de la década de 1880 los intercambios comerciales registrados entre Barcelona y América seguían siendo notables. Un hecho que seguía alimentando, todavía entonces, la intensa actividad de tantos y tantos buques mercantes de pabellón español (y, singularmente, de los matriculados en la propia Barcelona), fuesen veleros o vapores. Todavía en 1886, como cincuenta y cinco años antes, el horizonte americano seguía siendo fundamental en el día a día de la actividad comercial, tanto de importación como de exportación, registrada en el puerto de Barcelona. Y también para el negocio de los armadores propietarios de los buques mercantes matriculados en dicho puerto.

<sup>16</sup> Jesús M. Valdaliso, *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica* (Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991).

A lo largo, por lo tanto y para concluir, del segundo y del tercer tercio del siglo XIX el puerto Barcelona se mantuvo (si se me permite la metáfora) como un puerto atlántico en el mediterráneo. O, si se prefiere, como un puerto mediterráneo plenamente volcado hacia los intercambios comerciales con los puertos atlánticos y caribeños del hemisferio americano, los cuales alimentaron una potente marina mercante; de veleros, primero, y de vapores, después.

### *Bibliografía*

- FIGUEROLA, Laureano. *Estadística de Barcelona en 1849*. Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1968 [edición facsímil a partir de la original de 1849].
- FRADERA, Josep M. *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*. Imprenta de N. Ramírez y Cía., 1871, Crítica, Barcelona, 1987.
- JIMENO AGIUS, José. *La marina mercante en España y en el extranjero. Algo sobre Correos. Los telégrafos en España y Ultramar. Las carreteras en España*. Imprenta de Enrique Maroto y Hermano, Madrid, 1889.
- MARTORELL LINAREZ, Miguel y COMÍN, Francisco. «Laureano Figuerola: el ministro de Hacienda de la revolución gloriosa», en Francisco Comín, Pablo Martín-Aceña y Rafael Vallejo (eds.), *La Hacienda por sus ministros. La etapa liberal, 1845-1899*, p. 299-339. Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2006.
- NADAL, Jordi y MALUQUER DE MOTES, Jordi. *Catalunya, la fàbrica de España: un siglo de industrialización catalana, 1833-1936*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1985.
- RICART Y GIRALT, José. «El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870», en *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, XVIII. López Robert y Cía, Barcelona, 1924.
- ROIG, Emerencià. *La marina catalana del vuitcents*. Barcino, Barcelona, 1929.
- VALDALISO, Jesús M. *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública, 1991.

TOWARDS THE CENTRAL MEDITERRANEAN:  
KINGDOM OF NAPLES, MALTA AND IONIAN  
ISLANDS BETWEEN POLITICS AND  
DIPLOMACY (16TH-19TH C)



Mirella Vera Mafrici

## The Knights of Malta, the Mediterranean Sea, the Turks (16th-17th Centuries)

### ABSTRACT

The paper aims to examine the role of the Knights of St. John of Jerusalem in the fight against the Turkish, and in particular the participation of the Knights of Calabria to the military exploits of that period: the siege of the island (1565) and the battle of Lepanto (1571). With the retreat from Malta there was no impression of the disappearance of the Ottoman peril in the Mediterranean scene: the frequency of landings along the coast, of the attacks at sea, forced the Christian states to the formation of the Holy League and to the battle of Lepanto. Spain's victory broke the spell of the enemy power even with the massive contribution of ships of Malta, which continued even into the seventeenth century to monitor the Calabrian sea to protect against the Turkish attacks.

After Sultan Suleiman The Magnificent conquered Rhodes (1522), the Knights of St. John of Jerusalem were forced to move from place to place (Candia, Gallipoli, Messina, Baia, Civitavecchia, Viterbo)<sup>1</sup>. The Grand Master, Philippe de Villiers de l'Isle, drew attention to Calabria, and precisely in Castella, well fortified and neuralgic for its location, but the viceroy of Sicily, Ettore Pignatelli, Duke of Monteleone, worked to sponsor the grant of a a feud of the Crown<sup>2</sup>. Charles V, in fact,

<sup>1</sup> Ernle Bradford, *Storia dei Cavalieri di Malta. Lo scudo e la spada* (Milano, 1975), 16-20, 111-115; Carlo Augusto Bertini Frassoni, *Il Sovrano Militare Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme detto di Malta* (Roma, 1929), 23-24; Annibale Ilari, "Il Sovrano Militare Ordine Ospedaliero di San Giovanni Battista Gerusalemme detto di Rodi detto di Malta. Lineamenti storici," *Studi Melitensi*, I (1993), 23-52; Gustavo Valente, *Il Sovrano Militare Ordine di Malta e la Calabria*, Reggio Calabria (1996), 41.

<sup>2</sup> Onofrio Pasanisi, "La costruzione generale delle torri ordinate dalla Regia Corte di Napoli nel secolo XVI," in *Studi di storia napoletana in onore di Michelangelo Schipa* (Napoli, 1926), 435; Valente, *Il Sovrano Militare*, 41; Antonino Giuffrida, "La Sicilia e l'Ordine di

granted in 1530 to the Order the Maltese archipelago, with the approval and the mediation of Pope Clement VII, in a critical phase of the conflict, that saw West oppose to the Ottoman expansion into the Mediterranean. And a fundamental condition, that of

combattere sempre contro Turchi, Mori, e pirati e di mantenere contro di loro come nemici capitali di Monarchi Cristiani, e perturbatori di Commercio marino, di riconoscere i re di Spagna e di ambidue Sicilie come protettori, e di mandare a loro segno di sempiterna gratitudine un falcone ogni anno [...]<sup>3</sup>.

The island, in the middle of the Mediterranean, evoked home nostalgia in those who remembered the ideals of medieval chivalry: in fact, occupied a strategic position in the eyes of all the military orders aristocrats engaged in the defense of Christianity, as it was situated at the far end of Latin West<sup>4</sup>. The settlement of the Order (since then the *Knights of Malta*), after the unsuccessful attempts to regain Rhodes was to change the history of the island, as Bosio wrote in his *Storia dell'Ordine*. The Knights turned Malta, a former *frontiera barbarorum*, into a fortified bulwark of the Spanish defence system, a fundamental outpost to guard the sea against Turkish surprise attacks, and an efficient harbour both for ships sailing east and for those stopping for water and food supplies. Consequently, the strategic position of Malta in the centre of the Mediterranean functioned both as an «active» defence, thanks to privateering, and as a «passive» defence, being a barbican to protect Southern Italy and the other States<sup>5</sup>.

Malta (1529-1550). La centralità della periferia mediterranea," *Quaderni-Mediterranea. Ricerche storiche*, 2 (2006): 11.

<sup>3</sup> Biblioteca Ordine di Malta di Roma (BOMR), ms. 18, *Novissima storia del religioso Ordine Militare di santo Giovanni di Gerusalemme composto da Lodovige Ferdinando cavaliere di Heysler ad Adelshesen cavaliere del Sacro Romano Imperio e del Regno di Bohemia e Segretario Attuale di S. M. Imperiale Reale del Consiglio della legge de' Nobili in Bohemia* (Bohemia, 1805), 145-146; Valente, *Il Sovrano Militare*, 41-46.

<sup>4</sup> Leopoldo Sandri, "Due relazioni inedite sull'isola di Malta (sec. XVI e sec. XIX)," *Archivio Storico di Malta*, IX (1937-1938): 216; Victor Mallia Milanese, "La donazione di Malta da parte di Carlo V all'Ordine di San Giovanni," in Bruno Anatra, Francesco Manconi (ed. by), *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Carlo V* (Roma, 2001), 137-148; Michel Fontenay, "Malte au temps de Charles V et Philippe II: un enjeu de la politique espagnole en Méditerranée," in Ernest Belenguer Cabriá (ed. by), *Felipe II y el Mediterráneo* (Madrid, 1999), IV, 277-281.

<sup>5</sup> Giacomo Bosio, *Dell'istoria della Sacra Religione et Ill.ma Militia di S. Giovanni Gerosolimitano* (Roma, 1594), I, 29-30; Giuffrida, "La Sicilia e l'Ordine," 11-12; Anne Brogini, *Malte frontiere de chretienité (1530-1670)* (Roma, 2006); Simon Mercieca, "Malta. Un avamposto di nostalgia cavalleresca," in Antonella Pellettieri (ed. by), *Alle origini dell'Europa*



Historiography has been dealing with military orders for a longtime, particularly with the history of the Order of Malta. Remarkable works regarding Sicily were those by Carmelo Trasselli<sup>6</sup>, Luciano Buono and Giacomo Pace Gravina, Carlo Marullo di Condojanni<sup>7</sup>, Fabrizio D'Avenia<sup>8</sup> and Antonino Giuffrida<sup>9</sup>; as for the Kingdom of Naples, it is worth mentioning Gustavo Valente's groundbreaking study about Calabria<sup>10</sup>, and, most recently, contributions made by Angelantonio Spagnoletti<sup>11</sup>, Alfredo D'Auria, Maria Rosaria Salerno and Maria Sirago<sup>12</sup>.

Let's get to the heart of this matter, now. The warmongering attitude spreading across most of the social classes in southern society, and the emphasis that political and cultural environment placed on the relevant consequences of the wars against the Turks, brought about a change in the approach of the nobility towards the Order. In the age of Charles V and Philip II, the spirit of the Crusade, as a reaction to the Ottoman expansion in the Mediterranean, regained its strength together with the valour and the ideals of the Medieval knights, and it seemed that the whole society would join its forces against the Turkish menace.

The perception of danger (fighting, landings, raids) aroused great enthusiasm and caused an ideological mobilization which explained why so many young men joined the Order of the Knights of Malta. The dual concept of cooptation and affluence represented quite well

*mediterranea. L'Ordine dei Cavalieri Giovanniti*, Atti del Convegno internazionale di studi (Castello di Lagopesole, 25-26 giugno 2005) (Firenze, 2007): 135-177.

<sup>6</sup> Carmelo Trasselli, *La questione sociale in Sicilia e la rivolta di Messina del 1464* (Palermo 1965); *Id.*, "Una statistica maltese del sec. XVI," *Economia e società*, 4 (1966): 474-480; *Id.*, *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'età moderna. Ricerche quattrocentesche* (Cosenza, 1977).

<sup>7</sup> Luciano Buono, Giacomo Pace Gravina, *La Sicilia dei Cavalieri. Le istituzioni dell'Ordine di Malta in età moderna (1530-1826)* (Roma, 2003); Carlo Marullo di Condojanni, *La Sicilia ed il Sovrano Militare Ordine di Malta* (Messina, 1953).

<sup>8</sup> Fabrizio D'Avenia, "Il mercato degli onori. I titoli di don nella Sicilia spagnola," *Mediterranea. Ricerche storiche*, 7 (2006): 267-288; *Id.*, "Nobiltà allo specchio. Ordine di Malta e mobilità sociale nella Sicilia moderna," *Quaderni-Mediterranea. Ricerche storiche*, 8 (2009).

<sup>9</sup> Giuffrida, "La Sicilia e l'Ordine," 11 ff.

<sup>10</sup> Gustavo Valente, *Il Sovrano Militare*, 41 ff.

<sup>11</sup> Angelantonio Spagnoletti, "Elementi per una storia dell'Ordine di Malta nell'Italia moderna," *Mélanges de l'École française de Rome*, t. 96 (1984), 1027-1029; *Id.*, *L'Ordine di Malta e la Sicilia*, in Buono, Pace Gravina, *La Sicilia dei Cavalieri*, 25; *Id.*, *Stato, aristocrazie e Ordine di Malta nell'età moderna* (Roma, 1988).

<sup>12</sup> Alfredo D'Auria, *L'Ordine di Malta nel Mezzogiorno d'Italia (1734-1913)* (Taranto, 2002); Maria Rosaria Salerno, *L'Ordine di Malta e la commenda di San Giovanni Gerosolimitano di Cosenza (secc. XII-XVI)* (Cosenza, 2010); Maria Sirago, *Gregorio Carafa Gran Maestro dell'Ordine di Malta* (Taranto, 2001).

the aristocratic way of life, which in the 16<sup>th</sup> century was marked by social mobility: actually, there were continuous requests to enter the Order of Saint John of Jerusalem, because through this title the aspirants and their families held right to privileged status in society, at court, in the army, and in the city<sup>13</sup>.

The imposing their cadet family members to join the Order of Malta was the basic tactical move of the nobility: the opportunity of confronting themselves with the Turks and gaining prestige through the Order membership, which also meant to enrich their family history with military enterprises, led many nobles to design their children's future at a tender age by instilling Christian values in them<sup>14</sup>.

During the final combat against the Ottoman empire, in the age of regular national armies using cannons and fire-arms intensively, the Knights of Malta were fighting on land and, above all, on sea for Christian ideals. As a matter of fact, the rise in the *cursum honorum* of the highest ranks was closely linked to their promotion to the highest grades of the Order's navy, which has been widely documented by the significant participation of the Knights in fighting for the Christianity<sup>15</sup>.

In the 1550s the Spanish empire was facing two dangerous situations, that the Knights of Malta did not back out of: on the one hand, there were Barbary pirates, from Tripoli to Salé, and, on the other hand, the Turks. The expedition sent against Tripoli by king Philip II, in 1559, could count on a remarkable fleet (54 warships and 36 car-

<sup>13</sup> D'Avenia, "Nobiltà allo specchio," 9; Spagnoletti, "L'Ordine di Malta e la Sicilia," 25; Id, *Stato, aristocrazie*, 83; Adriano Prosperi, "Il 'Miles Christianus' nella cultura italiana tra '400 e '500," *Critica storica*, XXVI (1989): 688-704. On the Order of the Saint Stephen *cfr.* Franco Angiolini, *I cavalieri e il principe. L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna* (Firenze, 1996).

<sup>14</sup> José Ignacio Ruiz Rodríguez, *Gracia, merced y administración patrimonial: la monarquía y las Ordenes militares*, in Bruno Anatra, Francesco Manconi (ed. by), *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Filippo II* (Cagliari, 1999), 559 ff.; Spagnoletti, "Elementi per una storia," 1027-1029; Jonathan Dewald, *La nobiltà europea in età moderna* (Torino, 2001), 55 ff.; L. P. Wright, "Gli ordini militari nella società spagnola del Cinque e Seicento. L'incarnazione istituzionale di una tradizione storica," in Mario Rosa (ed. by), *Le origini dell'Europa moderna. Rivoluzioni e continuità. Saggi da "Past and Present"* (Bari, 1977), 141-142; Fabrizio D'Avenia, "Il mercato degli onori," 267-288; Id., *Nobiltà allo specchio*, 8-9.

<sup>15</sup> Giandonato Rogadeo, *Del ricevimento de' cavalieri e degli altri fratelli dell'insigne Ordine Gerosolimitano della Veneranda Lingua d'Italia* (Napoli, 1785), 314 ff.; Claudio Donati, *L'idea di nobiltà in Italia (secc. XIV-XVIII)* (Roma-Bari 1988), 249-251; Erminia Irace, "La memoria formalizzata: dai libri di famiglia alle prove di nobiltà per gli ordini cavallereschi," in Claudia Bastia, Maria Bolognani (ed. by), *La memoria e la città. Scritture storiche tra Medioevo ed età moderna* (Bologna, 1995), 75 ff.; Anna Maria Rao, "Antiche storie e autentiche scritture. Prove di nobiltà a Napoli nel Settecento," in Maria Antonietta Visceglia (ed. by), *Signori, patrizi, cavalieri nell'età moderna* (Roma-Bari, 1992), 280 ff.

goes): it was much bigger than the one which had fought against Africa in 1550, and second only to the expeditions led by Charles V against Tunis and Algiers. Italian infantrymen, enlisted in Naples by the Order, took part in this military campaign: Admiral Gian Andrea Doria reminded it to the Spanish king in September 1559, confirming the participation of Hierosolymitan Knights in the conflicts involving the two opposite worlds of Christianity and Islamism, that took place in the Mediterranean<sup>16</sup>.

However, when Spain was defeated at the Battle of Djerba, losing 28 galleys or galliots, Philip II had to deal with the consequences of it and take some important decisions. In the struggle between Eastern and Western Mediterranean, Djerba and the year 1560 represented the major climax in Ottoman history, before the siege of Malta five years later. Spanish governors were aware of the importance of Malta to grant the protection of southern Italy. They influenced the support policies of the monarchy, which provided for defence aid for the island: indeed, it was essential for Philip II to have Maltese harbours oriented east and towards the Barbary states<sup>17</sup>.

The Maltese and the Hierosolymitan Knights could have never escaped the armed forces of Piale pascià if the help they received had not been so crucial. Not only did the Spanish fleet come to their rescue, but also García de Toledo, viceroy of Sicily, sent about 600 men under the command of Giovanni de Cardona. Many Knights of Malta left from Messina, where most of the Christian armies were concentrated, from Palermo and from Calabria, to save the island, and fought strenuously against the infidels<sup>18</sup>. Among the others, there were fra' Agostino Ricca, who recruited 300 foot soldiers in Messina, Reggio and in some other places in Calabria, and the Bailiff of S. Eufemia, who sent at his expense fra' Francesco Capece with a company of soldiers<sup>19</sup>. Fra' Giovan Mauro Castrocucco, liege lord of Albidona, was «alla guardia delle mura, ove avendo ottenuto vittoria in discacciare il nemico percorso da

<sup>16</sup> Doria announced that the galleys of "Religion" had gone to Naples to board the Italian infantry. Fernand Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II* (Torino, 1976), II, 1035 ff., 1044 ff.; Marullo di Condojanni, *La Sicilia*, 49.

<sup>17</sup> Braudel, *Civiltà e imperi*, 1046 ff.; Gerardo Bottarelli, Mario Monterisi, *Storia politica e militare del S. M. Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme detto di Malta* (Milano 1940), II, 115; Dominic Cutajar, Carmel Cassar, *Malta and the sixteenth century struggle for the Mediterranean* (Malte, 2005), 13 ff.

<sup>18</sup> Giuseppe Arenaprimo, *La Sicilia nella battaglia di Lepanto* (Messina 1892), 132.

<sup>19</sup> Raffaele Maria Filamondo, *Il genio bellicoso di Napoli. Memorie storiche di alcuni capitani celebri napoletani* (Napoli, 1694), I, 235-236; Bosio, *Dell'istoria della Sacra Religione*, III, 503; Girolamo Marafioti, *Croniche et antichità di Calabria* (Padova, 1601), 117r; Gustavo Valente, *Storia della Calabria nell'età moderna* (Chiaravalle Centrale 1980), II, 123.

un colpo di palla morì.» Fra' Vincenzo Carafa, Prior of Hungary, was in charge of the defence of the fortress of S. Michele by order of the Grand Master Jean de la Vallette, as well as Fra' Carlo Ruffo, count of Sinopoli, a commanding colonel of one of the Neapolitan infantry regiments, and the owner of a galley named *Corona*. The count was beaten back, leaving about 2500 men dead on the ground, but he succeeded in keeping his position in spite of artillery fire and the Turkish attack: then, he was killed by a cannon shot which «al Gran maestro assicurò la vittoria, a sé meritò la vita eterna»<sup>20</sup>.

During the siege of Malta, 14 Sicilians and 13 Neapolitans died, among them were Bernardino de Cardenas, marquis of Laino, and some others who distinguished themselves for their heroic acts. Marzio Abenante, Pietro Antonì's son, resisted a Turkish attack in Rossano and saved S. Elmo from falling apart, with other brothers; fra' Pietro La Rocca, from Messina, was so reckless of danger, as well as the 40 combatants he had recruited at his expense, that he was later appointed Admiral of the Order's navy<sup>21</sup>. It is definitely worth mentioning two more heroes: Tiberio Campolo Melissari, Knight of the Grand Cross, Grand Admiral, later Prior in Naples and honoured with the commendam of San Cansio di Casale, who defended the fortress of S. Michele with a wounded leg, and Rosario Marafioti, a gentleman from Polistena, who was given the Maltese cross for his valour during the siege<sup>22</sup>.

Malta's resistance to the Turks caused a considerable stir in the Kingdom of Naples: Giano Pelusio, a poet from Crotone, who had already told in verse the Christian effort to fight the infidels, in the solemn poem called *De Turcis a Melita frugatis*, made laudatory allusions to the Grand Master La Vallette (as a more important hero than those of Athens and Rome), and to all the Knights who had been fighting to defend the island. The siege of Malta was an important battle in the history of the Mediterranean area and of Europe, however it was not crucial for the destiny of the western world<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> Filiberto Campanile, *Dell'armi ovvero insegne dei nobili* (Napoli, 1680), 233; Filamondo, *Il genio bellicoso*, 220; Mario Borretti, "Il S. M. Ordine di Malta in Calabria," *Brutium*, XVII (1938), 45; Bosio, *Dell'istoria della Sacra Religione*, III, 505, 617; Valente, *Il Sovrano Militare*, 46-47; Maria Sirago, *Gregorio Carafa*, 17.

<sup>21</sup> Andrea Minutolo, *Memorie del Gran Priorato di Messina* (Messina, 1699), 35-36; Pietro Paolo di Ribera, "L'assedio di Malta del 1565 in una narrazione del Seicento," *Archivio Storico di Malta*, IX (1937-1938), 225-242; Filamondo, *Il genio bellicoso*, 245; Gustavo Valente, *Storia della Calabria*, 122-123; Marullo di Condojanni, *La Sicilia*, 46.

<sup>22</sup> Filamondo, *Il genio bellicoso*, 235-236; Bosio, *Dell'istoria della Sacra Religione*, III, 503; Valente, *Il Sovrano Militare*, 49; *Id.*, *Storia della Calabria*, 123.

<sup>23</sup> Antonio Aceti, *Giano Pelusio nella vita e nell'arte* (Cosenza, 1920), 192 ff.; Gustavo Valente, *Calabria, Calabresi e Turcheschi nei secoli della pirateria (1400-1800)* (Chiaravalle

As it was mainly a land battle, the siege can be considered just an event in the struggle for the naval control of the sea, therefore it should be included in the conflict involving the European Habsburg dynasty, Turks and Barbary pirates. The Great Siege seemed to create the conditions for the battle of Lepanto: actually, the Turkish retreat from Malta did not mean the Ottoman naval power in the Mediterranean was declining. Landings along southern coasts, attacks by sea, plundering and capturing men destined to the oars or to be sold as slaves, were still taking place: the Turks were preparing their resounding revenge<sup>24</sup>. The Knights of Malta were at the forefront of the fight against the Ottomans during the attack on Cyprus and the fall of its capital city, planned by Selim II (Suleiman's successor) and led by the troops under the command of Piale pascià: as a matter of fact, their four Maltese galleys had joined the Venetian army in Messina to defend the island, but three out of four had been destroyed by the Turks<sup>25</sup>.

After the fall of Cyprus and the conquest of Famagosta, both Venetian strongholds, Philip II of Spain, Venice, and pope Pio V formed an alliance called the Holy League (on 20<sup>th</sup> may 1571) to limit the Muslim invasion. The fleet of the League included three units belonging to the Hierosolymitan Order, which had been rebuilt in Messina, the seat of Sicilian Grand Priory, because Maltese shipyards were not suitable for rigging ships in a short time. The squadron of the Knights was often involved in military actions together with the Sicilian galleys: at that time the kingdom of Naples took part in almost all conflicts in alliance with Sicily, which was «periodicamente invasa da migliaia o decine di migliaia di soldati e marinai in transito per le varie imprese verso Napoli, Africa o Levante»<sup>26</sup>.

The battle of Lepanto (7<sup>th</sup> October 1571), as a military event, aroused great international interest. It was like «breaking the spell» of the Turkish power, also with the help of southern Italy: soldiers, venturers and farmers swarmed from Calabria, Principato, Terra di Lavoro, and

Centrale, 1973), 454-455; *Id.*, *Il Sovrano Militare*, 49. On the siege of the Malta through the Ottoman historiography *cfr.* Nicola Melis, "Malta nei Mühimme Defterleri "registri degli Affari Importanti" del 1565," in Bruno Anatra, Maria Grazia Mele, Giovanni Murgia, Giovanni Serreli (ed. by), "Contra moros y turcos." *Politiche e sistemi di difesa degli Stati mediterranei della Corona spagnola in età moderna*, Atti del Convegno internazionale di Studi (Villasimius-Baunei, 20-24 settembre 2005) (Cagliari, 2008): 439-445.

<sup>24</sup> Fernand Braudel, *Civiltà e imperi*, 1093 ff.; Spagnoletti, *L'Ordine di Malta*, 20-21.

<sup>25</sup> Fernand Braudel, *Civiltà e imperi*, 1177 ff.; Marullo di Condojanni, *La Sicilia*, 47; Guido Antonio Quarti, *La guerra contro il turco in Cipro e in Lepanto* (Venezia, 1935), 445 ff.;

<sup>26</sup> Ettore Rossi, *Storia della marina dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta* (Roma-Milano, 1926); Giovanni Scarabelli, *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del Settecento* (Taranto, 1997).

Sicily, to join the army led by don Giovanni d'Austria<sup>27</sup>. In Messina, where the fleet was being gathered, there was the same atmosphere as during the Crusades in 11<sup>th</sup> and 12<sup>th</sup> centuries: so many warships, men-at-arms and young descendants of noble families had not been seen ever since<sup>28</sup>. It was estimated that most of the 4000 infantrymen enlisted by Prospero Colonna were from Calabria, as well as the 1200 enlisted by Gaspare Toraldo in Tropea, which was a meeting point for the volunteers who joined Hierosolymitan Knights:

[...] non parve che bastassero i soldati, che aveva fatto Prospero Colonna per la Signoria di Calabria [...] né quelli di D. Gasparo Toraldo a cui fu data la condotta di mille duecento fanti della medesima Signoria da farsi dai calabresi. Perciò fu mandato in Terra d'Otranto con una fregata il Col. Tiberio Brancaccio<sup>29</sup>.

Among the others, it is worth mentioning the three Fazzari (Ferdinando, Giovan Battista and Leonardo), Andrea Frezza, Giovan Tommaso di Francia, fra' Paolo Parisio from Cosenza, and perhaps stimulated by him Prospero Parisio, scholar but also a man of the sword, that after having cooperated for the enrollment of his fellow citizens, captured a Turkish flag, and Matthew and Gaspare Parisio of Reggio, who armed for their own account a galley, called St. Mary of Consolation, which embarked on leading members of the nobility (Bosurgi, Galimi, Ferrante, Geria)<sup>30</sup>.

However, one of the most significant figures who filled the pages of history in his time was Fabrizio Carafa, marquis of Castelvetere: he was one of those Calabrian feudatories strongly convinced that it was necessary to fight the infidels and build coastal towers to protect the

<sup>27</sup> Luigi Conforti, *I napoletani a Lepanto* (Napoli, 1886), 56; Antonio Maria De Lorenzo, *Un secondo manipolo di monografie e memorie reggine e calabresi* (Siena, 1895), 192-193; Valente, *Calabria, Calabresi*, 189; Id., *Storia della Calabria*, 131-132.

<sup>28</sup> Giovanna Motta, *I Turchi il Mediterraneo l'Europa* (Milano, 1998), and particularly Nicola Aricò, *Messina nell'epopea di Lepanto*, 24-77 and the Motta, *da Messina a Lepanto. Guerra ed economia nel Mediterraneo cinquecentesco*, 78-102; Marullo di Condojanni, *La Sicilia*, 44 ff.

<sup>29</sup> Pasquale Toraldo, *Orme francescane nella diocesi di Tropea* (Tropea, 1930), 9; Francesco Russo, "La Calabria a Lepanto," *Historica*, XXVI (1973): 33-35; Valente, *Calabria, Calabresi*, 189-193; Id., *Storia della Calabria*, 131. According Tommaso Costo, *Annotazioni e supplementi*, in Mambrino Roseo, *Del Compendio dell'Istoria del Regno di Napoli*, Bellizzi (Venezia 1591, 24), Toraldo had hired 2000 infantrymen.

<sup>30</sup> Giovanni Fiore, *Della Calabria illustrata*, ed. by Umberto Ferrari (Chiaravalle Centrale, 1977), III, 348; Luigi Accattatis, *Le biografie degli uomini illustri delle Calabrie* (Cosenza, 1869), II, 370; Giuseppe Parisio Del Cardinale, "Cronache della vecchia Calabria. I reggini a Lepanto," *Brutium*, XXVII (1948), 11-12, 13; De Lorenzo, *Un secondo manipolo*, 203-204; Valente, *Calabria, Calabresi*, 194-196.

territory. In particular, Santa Caterina tower was crucial for the safeguard of that area<sup>31</sup>. Carafa was a generous man: he had lent 120.000 ducats to another Hierosolymitan Knight, Vincenzo Marullo from Condojanni, to rig his own ship and take part as a general of the venturers in that memorable day in the history of Christianity<sup>32</sup>. The marquis was also a man of action protecting his land against the attacks of renegade Cicala in September 1594<sup>33</sup> and organized with his uncle, Charles Spinelli, some years later, in 1599, the repression of the conspiracy of the rebel monk Tommaso Campanella, leading him in the prisons of the castle of Castelvetera<sup>34</sup>.

The victory at Lepanto marked – as Fernand Braudel pointed out – the «fine di un reale complesso di inferiorità della Cristianità, la fine di un'altrettanto reale supremazia turca.» It was a naval victory, but in the Mediterranean context that was not enough to destroy the Turks. The changing of war circumstances, and of the Mediterranean sea into a secondary front, led to a revision of the Spanish strategy; however, in the 17<sup>th</sup> century, its military dimension was still appealing to a large portion of the aristocracy, which kept on fighting in conflicts occurring occasionally in Europe, serving the Hapsburgs, their own kings or entering the Order of Malta<sup>35</sup>. For example, fra' Francesco Carafa, the first prior of Roccella and a general of the squadron of Maltese galleys, defended Santa Maura from plundering in 1625; Bernardino Abenante from Cosenza, a Grand Commander of the Order, resisted the Turks courageously, as well as fra' Francesco Firrao, a Commander from Cosenza, who formed two infantry companies and

<sup>31</sup> Valente, *Il Sovrano Militare*, 141; Mirella Mafrici, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)* (Napoli, 1995), 71.

<sup>32</sup> At the end of the battle Marullo did not accept the compensation and the plunder due, providing that they can not pay the debt with Fabrizio Carafa, that for the division of the county obtained Condojanni and Bianco for 72000 ducats. Carlo Marullo di Condojanni, *La famiglia Marullo di Messina e le sue vicende memorie documenti* (Messina, 1956), 3; Mario Pellicano Castagna, *Le ultime intestazioni feudali in Calabria* (Chiaravalle Centrale, 1978), 73; Vincenzo Naymo, "L'Ordine di Malta nelle strategie dinastiche dei Carafa di Roccella," *Taccuini di studi calabresi*, III (2013), 7, 6.

<sup>33</sup> Filippo Racco, *La croce e la mezzaluna. Il principe Fabrizio Carafa, Sinan Bassà Cicala e l'assedio di Castelvetera in Calabria Ultra 5 settembre 1594* (Locri, 2014), 37-52; Valente, *Il Sovrano Militare*, 141-142; *Id.*, *Calabria, Calabresi*, 248-253.

<sup>34</sup> Luigi Amabile, *Fra' Tommaso Campanella, la sua congiura, i suoi processi e la sua pazzia* (Napoli, 1882), I, 137, 255-272; Giuseppe Ceci, "I feudatari napoletani alla fine del secolo XVI," *Archivio Storico per le Province Napoletane*, XXIV (1899), 126; Giuseppe Galasso, *Economia e società nella Calabria del Cinquecento* (Napoli, 1967), 36, 108, 157, 199; Mafrici, *Mezzogiorno e pirateria*, 165-178.

<sup>35</sup> Bradford, *Storia dei cavalieri*, 174-179; Spagnoletti, *L'Ordine di Malta*, 21; Rossella Cancila, "Corsa e pirateria nella Sicilia della prima età moderna," *Quaderni storici*, XXXVI (2001): 363-377.

went to fight in the Flanders. In 1636, Giovan Battista Caracciolo, from Naples, participated in a naval battle off the Calabrian coast, where three Maltese galleys plundered three Turkish vessels taking more than 400 prisoners, including the famous Ibrahim rais, a renegade from Marseille; fra' Giovan Vittorio Morelli, a captain of three hundred infantrymen, took command of the galley *San Michele*, and fra' Roberto Dattilo, a Commander, was appointed military governor in Calabria Citra in charge of the surveillance of the Court in 1638<sup>36</sup>. Fabrizio Ruffo was a whole different story: a Prior of Bagnara, a Grand Prior of Capua, and one of the generals of Malta's maritime squadron, he came to the aid of the Neapolitan viceroy, count of Oñate, and of don Giovanni d'Austria during Masaniello's revolt in 1648. Owing to his expertise and military skills, Ruffo was appointed Captain General of the Order's galleys in 1659, a very difficult moment in the history of the Mediterranean. While Venetians and Turks were contending for the conquest of Candia, he attacked the enemy in Canea<sup>37</sup>. When Grand Master Giovanni de Lascaris called for help, two other Knights came to his aid: fra' Agostino Grimaldi from Modica, who died fighting in Susa in 1660, and fra' Gregorio Carafa, Prior of La Roccella, who asked the Neapolitan viceroy for a «tercio» of Spanish infantrymen. They were sent to Malta with Neapolitan galleys, which were to join the Order's galleys to defend the island. Gregorio, who was appointed General of the Squadron of the galleys in 1656, won an important victory against the Turks in the Dardanelles<sup>38</sup>. Fra' Francesco Carafa, Gregorio's brother, held the same position in the years 1669-71 and he was also an ambassador of Alessandro VII: he defeated a squadron of Algerian vessels, getting one of them sunk and taking many slaves prisoners. One of his cousins, Carlo Carafa, duke of Bruzzano, was appointed Captain of a galley in 1669, thus starting a successful career which led him to become «siniscalco» of the Grand Master Gregorio Carafa<sup>39</sup>.

<sup>36</sup> Filamondo, *Il genio bellicoso*, 384-385, 422; Sirago, *Gregorio Carafa*, 19; Girolamo Sambiasi, *Ragguaglio di Cosenza e di trentuno sue famiglie, coll'aiuto delle scritture del Signor Pietro Vincenzo Sambiasi Cavaliere Cosentino* (Napoli, 1639), 76, 121; Domenico Martire, *Calabria sacra e profana* (Cosenza, 1876), I, 596; Valente, *Calabria, Calabresi*, 422-423, 426.

<sup>37</sup> Filamondo, *Il genio bellicoso*, II, 225, 232; Rosario Cardone, *Notizie storiche di Bagnara* (Reggio Calabria, 1873), I, 102; Valente, *Calabria, Calabresi*, 423-425.

<sup>38</sup> Bartolomeo Del Pozzo, *Historia della sacra religione militare di San Giovanni Gerosolimitano detta di Malta* (Venezia, 1715), II, 236-237; Ettore Rossi, *Storia della marina dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta* (Roma-Milano 1926), 72 ff.; Sirago, *Gregorio Carafa*, 35-37.

<sup>39</sup> Del Pozzo, *Historia*, II, 386; Mario Pisani, *I Carafa di Roccella. Storie di principi, cardinali, grandi dimore* (Napoli, 1992), 63 ff.; Rossi, *Storia*, 76-77; Sirago, *Gregorio Carafa*, 41. On Gregorio Carafa, v. the paper of Maria Sirago in this book and Maria Teresa Sorrenti, *Un ponte tra Calabria e Malta nel XVII secolo. Il Gran Maestro Gregorio Carafa*, in



Notwithstanding the process of demilitarization, provoked by the decline of the Spanish Empire and the economic crisis in the whole Mediterranean area, the presence of members of southern aristocracy on battlefields represented the revival of high ideals from the past and allowed Hierosolymitan Knights to be in every place it was necessary to fight for the Christianity. Historical sources confirm that the Order played an important double role in the 17<sup>th</sup> century, too: as a defence against Turkish and Barbary attacks and as occasional military interventions, like during the Sicilian revolt against Spanish rule in 1674. Although Knights had been exhorted to fight on the side of Spain, as a debt of gratitude to the descendants of Charles V for the assignment of the island, the Grand Master of the Order accepted the request only in part: he granted his squadron to allow the Viceroy to go from Palermo to Messina, also giving the Hierosolymitan fleet permission to carry Spanish troops from Reggio to Milazzo, in violation of neutrality. The Grand Master Cottoner refuted and condemned the decision taken by the Grand Priory of Messina, which came to defend the city with a handful of 80 Knights, most of whom were accused of rebellion, therefore losing their privileges and being exiled<sup>40</sup>.

In conclusion, there was a common thread running through the Knights, the Kingdom of Naples and Sicily, which often implied being entrusted with important tasks while being far from their own country. However, by the end of the 17<sup>th</sup> century, personal qualities distinguishing a Knight in his social and economic context, as well as in his family and hometown, had little to do with military skills. Actually, military enterprises of the Order in the Mediterranean area decreased along with the decline of the Ottoman empire, and the Age of Enlightenment made the spirit of the Crusades seem an anachronism. The process of laicization had gradually turned the Order into an assembly of knights whose function was not to fight against the infidels anymore, but exhibit their noble status and represent that new aristocratic culture which had many aspects in common with contemporaneous Catholic Europe.

Guido Sante, Giuseppe Mantella, Maria Teresa Sorrenti, *Mattia Preti Gregorio Carafa due Cavalieri Gerosolimitani tra Italia e Malta*, Atti della giornata di studio (La Valletta, 12 giugno 2013) (Serra S. Bruno, 2015): 65-88.

<sup>40</sup> Franz von Lobstein, *Settecento calabrese ed altri scritti* (Chiaravalle Centrale 1990), I, 457-460; Valente, *Il Sovrano Militare*, 65-66.

## Bibliography

- BIBLIOTECA ORDINE DI MALTA, Roma, ms. 18, *Novissima storia del religioso Ordine Militare di santo Giovanni di Gerusalemme composto da Lodovige Ferdinando cavaliere di Heysler ad Adelshezen cavaliere del Sacro Romano Imperio e del Regno di Bohemia e Segretario Attuale di S. M. Imperiale Reale del Consiglio della legge de' Nobili in Bohemia*. Bohemia, 1805.
- ACCATTATIS, Luigi. *Le biografie degli uomini illustri delle Calabrie*. Cosenza, 1869.
- ACETI, Antonio. *Giano Pelusio nella vita e nell'arte*. Cosenza, 1920.
- AMABILE, Luigi. *Fra' Tommaso Campanella, la sua congiura, i suoi processi e la sua pazzia*. Napoli, 1882.
- ANGIOLINI, Franco. *I cavalieri e il principe. L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*. Firenze, 1996.
- ARENAPRIMO, Giuseppe. *La Sicilia nella battaglia di Lepanto*. Messina, 1892.
- ARICÒ, Nicola, "Messina nell'epopea di Lepanto." In *Turchi il Mediterraneo l'Europa*, ed. by Giovanna Motta. Milano, 1998, 24-77.
- BERTINI FRASSONI, Carlo Augusto. *Il Sovrano Militare Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme detto di Malta*. Roma, 1929.
- BORRETTI, Mario. "Il S. M. Ordine di Malta in Calabria." In *Brutium*, XVII. 1938, 42-47.
- BOSIO, Giacomo. *Dell'istoria della Sacra Religione et Ill.ma Militia di S. Giovanni Gerosolimitano*. Roma, 1594.
- BOTTARELLI, Gerardo, MONTERISI, Mario. *Storia politica e militare del S. M. Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme detto di Malta*. Milano, 1940.
- BRADFORD, Ernle. *Storia dei Cavalieri di Malta. Lo scudo e la spada*. Milano, 1975.
- BRAUDEL, Fernand. *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*. Torino, 1976.
- BROGINI, Anne. *Malte frontiere de chretienté (1530-1670)*. Roma, 2006.
- BUONO, Luciano, PACE GRAVINA, Giacomo. *La Sicilia dei Cavalieri. Le istituzioni dell'Ordine di Malta in età moderna (1530-1826)*. Roma, 2003.
- CAMPANILE, Filiberto, *Dell'armi ovvero insegne dei nobili*. Napoli, 1680.
- CANCILA, Rossella. "Corsa e pirateria nella Sicilia della prima età moderna." In *Quaderni Storici*, XXXVI, 2001, 363-373.
- CARDONE, Rosario. *Notizie storiche di Bagnara*. Reggio Calabria, 1873.
- CECI, Giuseppe. "I feudatari napoletani alla fine del secolo XVI." In *Archivio Storico per le Province Napoletane*, XXIV. 1899, 122-138.
- CONFORTI, Luigi. *I napoletani a Lepanto*. Napoli, 1886.
- COSTO, Tommaso. "Annotazioni e supplementi." In *Del Compendio dell'istoria del Regno di Napoli*, ed. Mambrino Rosseo. Venezia, 1591, 24-25.
- CUTAJAR, Dominic, CASSAR, Carmel. *Malta and the sixteenth century struggle for the Mediterranean*. Malte, 2005.

- D'AURIA, Alfredo. *L'Ordine di Malta nel Mezzogiorno d'Italia (1734-1913)*. Taranto, 2002.
- D'AVENIA, Fabrizio. "Il mercato degli onori. I titoli di don nella Sicilia spagnola." In *Mediterranea Ricerche storiche*, No. 7. 2006, 267-288.
- "Nobiltà allo specchio. Ordine di Malta e mobilità sociale nella Sicilia moderna," *Quaderni-Mediterranea. Ricerche storiche*, No. 8. 2009.
- DE LORENZO, Antonio. *Un secondo manipolo di monografie e memorie reggine e calabresi*, Siena, 1895.
- DEL POZZO, Bartolomeo. *Historia della sacra religione militare di San Giovanni Gerosolimitano detta di Malta*, Venezia, 1715.
- DEWALD, Jonathan. *La nobiltà europea in età moderna*, Torino, 2001.
- DI RIBERA, Pietro Paolo. "L'assedio di Malta del 1565 in una narrazione del Seicento," *Archivio Storico di Malta*, IX. 1937-1938, 225-242 .
- DONATI, Claudio. *L'idea di nobiltà in Italia (secc. XIV-XVIII)*. Roma-Bari, 1988.
- FILAMONDO, Raffaele Maria. *Il genio bellicoso di Napoli. Memorie storiche di alcuni capitani celebri napolitani*. Napoli, 1694.
- FIORE, Giovanni. *Della Calabria illustrata*, ed. by Umberto Ferrari. Chiaravalle Centrale, 1977.
- FONTENAY, Michel. "Malte au temps de Charles V et Philippe II: un enjeu de la politique espagnole en Méditerranée." In *Felipe II y el Mediterráneo*, ed. Ernest Belenguer Cabrià. Madrid, 1999, 277-281.
- GALASSO, Giuseppe. *Economia e società nella Calabria del Cinquecento*. Napoli, 1967.
- GIUFFRIDA, Antonino. "La Sicilia e l'Ordine di Malta (1529-1550). La centralità della periferia mediterranea." In *Quaderni Mediterranea. Ricerche storiche*. No. 2. 2006.
- ILARI, Annibale. "Il Sovrano Militare Ordine Ospedaliero di San Giovanni Battista Gerusalemme detto di Rodi detto di Malta. Lineamenti storici." In *Studi Melitensi*, I, 1993, 23-52.
- IRACE, Erminia. "La memoria formalizzata: dai libri di famiglia alle prove di nobiltà per gli ordini cavallereschi." In *La memoria e la città. Scritture storiche tra Medioevo ed età moderna*. Bologna, 1995, 73-103.
- LOBSTEIN, von Franz. *Settecento calabrese ed altri scritti*. Chiaravalle Centrale, 1990.
- MAFRICI, Mirella. *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*. Napoli, 1995.
- MALLIA MILANES, Victor. "La donazione di Malta da parte di Carlo V all'Ordine di San Giovanni." In *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Carlo V*, ed. Bruno Anatra, Francesco Manconi, Roma, 2001, 137-148.
- MARAFIOTI, Girolamo. *Croniche et antichità di Calabria*. Padova, 1601.
- MARTIRE, Domenico. *Calabria sacra e profana*. Cosenza, 1876.

- MARULLO DI CONDOJANNI, Carlo. *La Sicilia ed il Sovrano Militare Ordine di Malta*. Messina, 1953.
- *La famiglia Marullo di Messina e le sue vicende memorie documenti*. Messina, 1956.
- MELIS, Nicola. "Malta nei Mühimme Defterleri 'registri degli Affari Importanti' del 1565," "Contra moros y turcos." Politiche e sistemi di difesa degli Stati mediterranei della Corona spagnola in età moderna, *Atti del Convegno internazionale di Studi (Villasimius-Baunei, 20-24 settembre 2005)*, in Bruno Anatra, Maria Grazia Mele, Giovanni Murgia, Giovanni Serreli (ed. by), Cagliari, 2008, 439-445.
- MERCIECA, Simon. "Malta. Un avamposto di nostalgia cavalleresca." In *Alle origini dell'Europa mediterranea. L'Ordine dei Cavalieri Giovanniti, Atti del Convegno internazionale di studi (Castello di Lagopesole, 25-26 giugno 2005)*, Antonella Pellettieri (ed. by). Firenze, 2007, 135-177.
- MINUTOLO, Andrea. *Memorie del Gran Priorato di Messina*. Messina, 1699.
- MOTTA, Giovanna. *da Messina a Lepanto. Guerra ed economia nel Mediterraneo cinquecentesco*. In *I Turchi il Mediterraneo l'Europa*. Milano, 1998, 78-102.
- NAYMO, Vincenzo. "L'Ordine di Malta nelle strategie dinastiche dei Carafa di Roccella." In *Taccuini di studi calabresi*, III, No. 7, 2013, 5-12.
- PARISIO DEL CARDINALE, Giuseppe. "Cronache della vecchia Calabria. I reggini a Lepanto." In *Brutium*, XXVII, No. 11-12. 1948, 13-14.
- PASANISI, Onofrio. "La costruzione generale delle torri ordinate dalla Regia Corte di Napoli nel secolo XVI." In *Studi di storia napoletana in onore di Michelangelo Schipa*. Napoli, 1926, 423-442.
- PELLICANO CASTAGNA, Mario. *Le ultime intestazioni feudali in Calabria*. Chiaravalle Centrale, 1978.
- PISANI, Mario. *I Carafa di Roccella. Storie di principi, cardinali, grandi dimore*. Napoli, 1992.
- PROSPERI, Adriano. "Il 'Miles Christianus' nella cultura italiana tra '400 e '500." In *Critica storica*, XXVI. 1989, 688-704.
- QUARTI, Guido Antonio. *La guerra contro il turco in Cipro e in Lepanto*. Venezia, 1935.
- RACCO, Filippo. *La croce e la mezzaluna. Il principe Fabrizio Carafa, Sinan Bassà Cicala e l'assedio di Castelvetere in Calabria Ultra 5 settembre 1594*. Locri, 2014.
- RAO, Anna Maria. "Antiche storie e autentiche scritture. Prove di nobiltà a Napoli nel Settecento." In *Signori, patrizi, cavalieri nell'età moderna*, Maria Antonietta Visceglia (ed. by). Roma-Bari, 1992, 279-308.
- ROGADEO, Giandonato. *Del ricevimento de' cavalieri e degli altri fratelli dell'insegna Ordine Gerosolimitano della Veneranda Lingua d'Italia*. Napoli, 1785.

- ROSSI, Ettore. *Storia della marina dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta*. Roma, Milano, 1926.
- RUIZ RODRÍGUEZ, José Ignacio. *Gracia, merced y administración patrimonial: la monarquía y las Ordenes militares*. In *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Filippo II*. Cagliari, 1999, 559-572.
- RUSSO, Francesco. "La Calabria a Lepanto." In *Historica*, XXVI. 1973: 33-35.
- SALERNO, Maria Rosaria. *L'Ordine di Malta e la commenda di San Giovanni Gerosolimitano di Cosenza (secc. XII-XVI)*. Cosenza, 2010.
- SANDRI, Leopoldo. "Due relazioni inedite sull'isola di Malta (sec. XVI e sec. XIX)." In *Archivio Storico di Malta*, IX, No. 2. 1937-1938, 212-224.
- SCARABELLI, Giovanni. *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del Settecento*. Taranto, 1997.
- SIRAGO, Maria. *Gregorio Carafa Gran Maestro dell'Ordine di Malta*. Taranto, 2001.
- SORRENTI, Maria Teresa. *Un ponte tra Calabria e Malta nel XVII secolo. Il Gran Maestro Gregorio Carafa*, in Guido Sante, Giuseppe Mantella, Maria Teresa Sorrenti, Mattia Preti Gregorio Carafa due Cavalieri Gerosolimitani tra Italia e Malta, *Atti della giornata di studio (La Valletta, 12 giugno 2013)*. Serra S. Bruno, 2015, 65-88.
- SPAGNOLETTI, Angelantonio. "Elementi per una storia dell'Ordine di Malta nell'Italia moderna." In *Mélanges de l'École française de Rome*, t. 96. 1984, 1021-1049.
- "L'Ordine di Malta e la Sicilia." In *La Sicilia dei Cavalieri. Le istituzioni dell'Ordine di Malta in età moderna (1530-1826)*, Luciano Buono, Giacomo Pace Gravina (a cura di). Roma, 2003, 9-30.
  - *Stato, aristocrazie e Ordine di Malta nell'età moderna*. Roma, 1988.
- TRASSELLI, Carmelo. *La questione sociale in Sicilia e la rivolta di Messina del 1464*. Palermo, 1965.
- "Una statistica maltese del sec. XVI," *Economia e società*, No. 4. 1966, 474-480.
  - *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'età moderna. Ricerche quattrocentesche*. Cosenza, 1977.
- VALENTE, Gustavo. *Calabria, Calabresi e Turcheschi nei secoli della pirateria (1400-1800)*. Chiaravalle Centrale, 1973.
- *Il Sovrano Militare Ordine di Malta e la Calabria*. Chiaravalle Centrale, 1980.
  - *Storia della Calabria nell'età moderna*. Chiaravalle Centrale, 1980.
- WRIGHT, L. P. "Gli ordini militari nella società spagnola del Cinque e Seicento. L'incarnazione istituzionale di una tradizione storica." In *Le origini dell'Europa moderna. Rivoluzioni e continuità. Saggi da "Past and Present"*, Mario Rosa (ed. by). Bari, 1977, 140-145.



Vincenzo Naymo

## The Order of Malta and the Roccella's Carafas in the Mediterranean: Dynastical strategies of a family from the Kingdom of Naples

### ABSTRACT

Il lavoro mette in risalto il ruolo attribuito all'Ordine di Malta dalle principali famiglie del Regno di Napoli per la propria ascesa a livello nazionale e internazionale nell'area del bacino del Mediterraneo. Attraverso l'esame del caso dei Carafa di Roccella, casato che arrivò ai vertici dell'Ordine con il Gran Maestro Gregorio Carafa (1615-1690), la ricerca fa emergere il contributo singolare che alcune famiglie del Regno di Napoli ebbero apportare all'interno del delicato scacchiere politico, militare e persino navale del Mediterraneo nel corso dell'Età moderna e del Seicento in particolare. This paper aims to enlighten the role the main Kingdom of Naples' families gave to the Order of Malta for their own national and international rising in the Mediterranean area. Reviewing the case of the Roccella's Carafa, a family who, with the Great Master Gregorio Carafa (1615-1690), gained the top position inside the Order, the research points out the part that some Kingdom of Naples' families were able to share within the subtle political, military, and even naval Mediterranean scenario, during the Modern Age, the XVII century particularly.

Don Fabrizio Carafa was the first prince of Roccella, a city located on the Ionic coast of the Calabria Ultra province in the Kingdom of Naples. He was the son of Girolamo, Marquis of Castelvetere, and of *Donna* Livia Spinelli, who belonged to the Carafas' firstborn branch, known as *della Spina*, one of the most powerful house<sup>1</sup> in the Reign of Naples.

<sup>1</sup> On the Carafa family, see. Biagio Aldimari, *Historia Genealogica della famiglia Carafa* (Napoli 1691). For the complete and updated familiar genealogy, see Davide Shamà,



Fabrizio Carafa (†1629), the first Prince of Rocella in Biagio Aldimari, *Historia Genealogica della famiglia Carafa* (Napoli 1691).

Don Fabrizio was bound to run the Carafas' dominions of that province, right after the greatest crisis that the Castelvetere and Roccella feudal complex had known in its history. Thanks also to the wary policy of his mother, who had his tutelage after the untimely death of his father, Fabrizio was able to recover, both on the financial and the

*Genealogia dei Carafa principi di Rocella*, forthcoming in the proceeding of the Congress *Lo stato feudale dei Carafa di Rocella*, Roccella Jonica 1-2 december 2007.



prestige level, the ground that the house had lost after the capital execution of his ancestor Giovanni Battista Carafa, ordered by Emperor Carl V of Hapsburg in 1552<sup>2</sup>.

It must be admitted that Fabrizio took some choices which were decisive for the Carafa's feuds to go through that very crucial moment; they regarded many fields, but they all had the very same purpose: to give further power and prestige to its own house, in a period when the Hapsburg monarchy was trying to resize the Barons' role within the Spanish imperial system. The attempt of recovering was enacted through a series of enterprises, concerning many fields. I limit myself to give just some tangible examples starting from the enlargement of the feudal dominions.

In Calabria, in 1558, the next prince bought the Condoianni County and the Bianco Barony with the corresponding hamlets<sup>3</sup>. After the 1605 purchase of Arpaia, in the Ultra Princedom, Fabrizio continued to regain his ancestor's feuds by buying back the Grotteria County and its hamlets in 1628, which was sold to him by Gaspare Ayerbe of Aragon for 68,400 ducats<sup>4</sup>. With this last purchase, Fabrizio completed the reconstruction of the state and the dark years of the division finally appeared to be far away.

A distinctive fact of the great part of the XVI century, the demographic growth made a new urbanization process of the state possible: I'm thinking to the re-foundation of the hamlets of Campoli and S. Maria delle Grazie, but, especially, to the *ex novo* foundation of a very important hamlet in the Castelvetere territory that, was called *Fabrizia*, after the Carafa<sup>5</sup>. He was also the founder of Caraffa in the Bianco Barony and Sant'Ilario in the Condoianni County<sup>6</sup>.

Despite being less famed than his ancestors for military values, Fabrizio Carafa proved himself to be very able in defending the city of Castelvetere, located on the Ionic Calabrian coast, from the siege of Cigala in 1594<sup>7</sup>. This event seems to be decisive in the choice of Philip

<sup>2</sup> For these very complicate events, see Francesco Caracciolo, *Il feudo di Castelvetere e i crimini del marchese Giovanbattista Carafa negli anni del governo del viceré Toledo*, "Archivio storico per la Calabria e Lucania," XII (1973-74), 7-56.

<sup>3</sup> See, respectively Mario Pellicano Castagna, *La storia dei feudi e dei titoli nobiliari della Calabria* (Chiaravalle Centrale 1983), vol. I, A-Car, successione feudale di Bianco, 217; Id., vol. II (Catanzaro 1996), Cas-Is, successione feudale di Condoianni, 139.

<sup>4</sup> *Ibidem*, successione feudale di Grotteria, 337.

<sup>5</sup> See Roberto Fuda, *Formazione e immagine di uno stato feudale* (Gioiosa Jonica 1995), 15.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> See Gustavo Valente, *Calabria calabresi e turcheschi nei secoli della pirateria* (Chiaravalle Centrale 1973), 250-253.

II to award him the title of Prince of Roccella, in the very same year. Until now, a title that Carafa is said to have uselessly aspired to<sup>8</sup>.

Fabrizio's ambitions showed themselves plainer when he, decisively, contributed to repress the conspiracy of Tommaso Campanella and his arrest<sup>9</sup>. It seems that Philip III had sent a thanksgiving letter to Carafa on this matter. In the following years, the Spanish crown rewarded Fabrizio by appointing him *Decano del Consiglio Collaterale*, in 1600. Later, in 1622, Emperor Ferdinand II bestowed him with the very prestigious title of Prince of the Sacred Roman Empire and, in the same year, Philip IV accepted him in the Golden Tison Order. His marriage with *Donna Giulia Tagliavia* of Aragon, daughter of Carlo, Prince of Castelvetro, viceroy of Catalonia and governor of Milan, was going to make his position even stronger<sup>10</sup>.

In order to guarantee a growing and dynamic political weight and a renewed prestige to himself and his offspring, it is evident not only the importance that Fabrizio was crediting to the services given to the crown and the possession of a growing number of feuds, but also the decisive role attributed to some nobiliary ventures and some not just honorific offices he would ensure for himself and his sons.

The relationship that Fabrizio was able to advantageously interweave with the Sovereign Military Order of Malta was intended as an effort to extend his own nobiliary prestige and political weight on an international level as well and, sometimes, in an open competition with the other houses. The results of this action did not delay to come: at the end of the XV century, the prince obtained that two of his thirteen sons, Pietro Vincenzo (1592-†1605), who died at the age of thirteen, and Vincenzo, the next Duke of Bruzzano wore the Malta dress<sup>11</sup>.

However, the most significant success for this matter was the foundation of a Priory of the Maltese Order in Roccella. After the disposal of its foundation in 1612, and the equipment with goods valued in about 40,000 ducats, which guaranteed an annual income for more than 2000 ducats, the Priory of Roccella was officially founded with the 6 October 1614 apostolic breve<sup>12</sup>. The provisions of its foundation stated that, after the first Prior's death (Great Cross dignity), the Great Cross would pass to two other knights from the Carafa house, one after the other, and then the Priory would end and would turn itself into a commenda.

<sup>8</sup> See Shamà, *Genealogia dei Carafa*, record on Fabrizio Carafa († 1629).

<sup>9</sup> See Fuda, *Formazione e immagine*, 15-19.

<sup>10</sup> See Pellicano Castagna, *La storia dei feudi*, vol. II, successione feudale di Castelvetro, 42.

<sup>11</sup> See Shamà, *Genealogia dei Carafa*, records on Pietro Vincenzo and Vincenzo Carafa.

<sup>12</sup> See Maria Sirago, *Gregorio Carafa Gran Maestro dell'Ordine di Malta*, Melitensia, Monografie del Centro Studi Melitensi di Taranto (Taranto 2001).



Gregorio Carafa (†1690), Great Master of the Malta Order between 1680 and 1690. Portrait at Great Master's Palace, Malta.

But, when the second Prior friar Gregorio Carafa became the Great Master of the Malta Order, the Pope granted a prerogative for two more Carafa knights who would alternate themselves after Francesco Carafa, the successor of the cited Gregorio. However, the extinction of

the Rocella's Priory, according to the expected times and procedures, did not happen, because, the Priory was still existing between the XVII and XIX century<sup>13</sup>.

The Rocellese foundation was a very important success of Prince Fabrizio, and it was the first step in climbing the highest positions in the Order of St. John of Jerusalem. At an international level as well, it provoked not little sensation: in fact, Aldimari tells us that the Maltese and French ambassadors in Rome complained that, within the Order's Council, it further reinforced the *Lingua d'Italia*, who was already lavish with richness and eminent knights<sup>14</sup>. Moreover, because of its perfect location in the middle of the Mediterranean Sea, Rocella seemed the ideal place for a new foundation of the Maltese Order, tied to the Carafas' and their strategic aims.

In the following years, in Rocella, a specific ecclesiastic palace, as a Priory's seat, was built and dedicated to St. John The Baptist; it still exists and, later, a residence in service of the institution was added. Although the faculty of building the church had already been given to Fabrizio in 1614, since B. Aldimari mentions Girolamo, the firstborn son and successor of the prince in the Rocella state, as the material executor, it might be speculated that the factual erection of the Priory had started after Fabrizio's death in 1629<sup>15</sup>.

Francesco Carafa (1599-†1632) was proposed and nominated first prior of Rocella; he was the founding prince's son and Girolamo's younger brother. Francesco Carafa was appointed knight on March 29, 1608, professed on May 7, 1626, and became Prior of Rocella on March 29, 1628<sup>16</sup>. During this year, he was General Captain of the all Maltese galleys that were fighting against the Turks in the Mediterranean<sup>17</sup>. Later, he was in service of the Spanish king in Catalonia, where, as Colonel (he was appointed with license 21.IV.1630), he recruited and sustained two companies. There, still young, he passed

<sup>13</sup> The information comes from the circumstance that, until the above cited time, the sources record the priors' names.

<sup>14</sup> See Aldimari, *Historia genealogica*, 374.

<sup>15</sup> See Marilisa Morrone, *Rocella di S. Vittore: la città il palazzo la chiesa. Archeologia, topografia, urbanistica storica di un centro medievale sulla costa jonica calabrese* (Gioiosa Jonica 2005), 58-59.

<sup>16</sup> See Felice Scandone, "Carafa di Napoli," in Pompeo Litta, *Famiglie celebri italiane*, s. II, Vol. XV, Tav. IV (Napoli 1910). Cfr. Michele Gattini, *I priorati, i baliaggi e le commende del Sovrano Militare Ordine di San Giovanni di Gerusalemme* (Napoli 1928), 79.

<sup>17</sup> Francesco Carafa defeated some Turkish ships and landed on the Island of Leucade: "E fu per la sua Religione Generale delle sue Galere, segnalando tal condotta con imprese degne del suo cuor generoso: né contento d'accrescere glorie alla sua Croce con l'abbattimento de' legni de' barbari in mare, volle alzarli trofei anco in terra, assalendo Santa Maura..." See Aldimari, *Historia genealogica*, 316.

away in 1632, because of the wounds suffered during a battle. His corpse was moved to Calabria and was buried in the Priory of Roccella, where it stayed until 1680; later, friar Gregorio, his nephew and Great Master of the Order, wanted to move it to Malta where he had build an imposing grave<sup>18</sup>.

Notwithstanding the premature death of Francesco, that, in some ways, would have frustrated the investments and expectations his family had put on him, from this moment on, the non-secondary role the Carafas would undertake on a military level in the Mediterranean area, through the Order of Malta, began to strongly emerge. Indeed, the family continued to pursue his aims in this field through the action of Gregorio Carafa, Prince Girolamo and Diana Vittori Borghese's son, and nephew of the deceased Francesco who had succeeded his uncle in the Priory of Roccella. He became Knight of Malta when he was three months old only. So a life, almost theoretically planned and exclusively spent for the Order.

Gregorio had a brilliant military career, even if it was marked by a few accidents, such as the temporary imprisonment, with the charge to be a friend of the Prince of Montesarchio, involved in a plot against viceroy Oñate<sup>19</sup>. After his arrival in Malta in 1655, his career in the Maltese Order did not have stops and it was helped by some important military successes. In 1658, he entered the Council, and remained there for more than two decades; in 1680, when the Great Master Niccolò Cottoner died, his career reached the climax with the appointment as Great Master the Order<sup>20</sup>. With this election, the strategies of Prince Fabrizio and his successors found the greatest and, I would say, the maximum recognition.

If the Great Master Gregorio Carafa was definitely the biggest success in those years gained by the Carafa's strategies concerning the Order of Malta, other figures from the same Roccella branch distinguished themselves. It is the case, for instance, of Francesco Maria Carafa (1632-†1679), another brother of Gregorio. He entered the Order in 1641, when he was only 9 years old. From 1663, he too was Prior of Roccella and gained the commenda of Rieti, Fermo, Mazzara, and Palermo<sup>21</sup>. He was the Order ambassador for Pope Alexander VII. In the Mediterranean, during the Candia war, he distinguished himself in the battle of Dardanelles, under his uncle Gregorio's lead<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> *Ibidem*, 429.

<sup>19</sup> See Sirago, *Gregorio Carafa*, 28-31.

<sup>20</sup> *Ibidem*, 33 e ff.

<sup>21</sup> See Gattini, *I priorati*, 79

<sup>22</sup> See Shamà, *Genealogia dei Carafa*, record on Francesco Maria Carafa.

*General of Galleys* himself, in 1671, he seized three Algerian galleys at Crete, during a naval fight that made him famous. He too was decorated with the honorary Great Cross of Jerusalem. Francesco Maria died in 1679 and was first buried at Roccella, and then he was moved to Malta, according to his brother's wishes<sup>23</sup>.

Still today, the two Prior Francesco's tombstones are kept in the Priory of Roccella, even though they have been inopportunately removed from the church, their primary place. Above the second Francesco's plate, a nice exemplum of arms linked to the Cross of Malta is sculpted. The text of the two epigraphs has been published by F. Racco and S. Scali who were the first to write about the Priory of Roccella<sup>24</sup>.

According to the General role of Venerable *Lingua Italiana* of the Knights of Jerusalem, published by B. Dal Pozzo<sup>25</sup>, M. Sirago reports also a don Fortunato Carafa between the Roccella priors<sup>26</sup>. He could be identified with Fortunato Ilario Carafa only, the fourteenth son of Girolamo Carafa and Diana Vittori Borghese, then another brother of Great Master Gregorio. In his biography, the appointment as Prior of Roccella is not mentioned. We know that he was general vicar of the Archdioceses of Messina at this time and, later, he would become Cardinal with the title of St. John and Paul and he would be elected bishop of Aversa in 1687<sup>27</sup>. So, in the Roccella Priory, don Fortunato Carafa could be inserted between friar Francesco Maria, the third Prior, and the fourth one, his cousin don Carlo Carafa of Bruzzano. Further researches could confirm whether the priors of Roccella were seven or, as today it is assumed, eight.

The second-born branch of the Carafa of Bruzzano, who would succeed after *Donna* Giulia Carafa Branciforte's death without heirs, also distinguished himself for the presence of famed knights of the Order of Malta.

<sup>23</sup> See Ettore Rossi, *Storia della Marina dell'Ordine di San Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta* (Roma-Milano 1926), 43-45.

<sup>24</sup> Indeed, Gustavo Valente was the first to mention the Priory (see Gustavo Valente, "La fondazione del Priorato di Roccella del Sovrano Ordine di Malta" in *Civiltà di Calabria*, Studi in memoria di Filippo de Nobili, a cura di Augusto Placanica (Chiaravalle Centrale 1976), 533-540), but it was the Roccella guide, published in the second half of the 80s by Filippo Racco - Salvatore Scali, *Guida a Roccella Jonica* (Chiaravalle Centrale 1986), to spread the news of its existence.

<sup>25</sup> See Bartolomeo Dal Pozzo, *Historia della sacra religione militare di San Giovanni Gerosolimitano detto di Malta* (Venezia 1715).

<sup>26</sup> See Sirago, *Gregorio Carafa*, 67.

<sup>27</sup> See Shamà, *Genealogia dei Carafa*, record on Fortunato Ilario Carafa.

I recall the just cited friar don Carlo Carafa (1641-†1693)<sup>28</sup>. He was a Neapolitan patrician and became Knight of Malta in 1663. For three years, he was a Maltese galley captain, under the command of the Great Prior Francesco Carafa. He was Commendatore of St. John in Chieti, of Drosi in Calabria, of Marruzio in Terra d'Otranto and of St. Jacob in Campo Corbellino, Florence; he was Great Cross honorary, with residence at Malta, and, lastly, he was, surely not for chance, promoted Great Seneschal of the Great Master of the Order Gregorio Carafa<sup>29</sup>.

Between the following priors belonging to the branch of Bruzzano, it should be remembered: in 1707, Friar don Paolo Carafa<sup>30</sup> (1661-†1739), Neapolitan patrician and younger brother of Vincenzo, Prince of Roccella; obviously, he, too, was a Knight of Malta and Prior of Roccella since 1717. He was also Governor of the Carafa house Mount in Naples and Captain of the Imperial Cavalry in Hungary in 1687. He later partook at the sieges of Buda, Belgrade and Magonza, following the regiments of Count Antonio Carafa and Truchess Waldburg; he was major in Prince Carafa's regiment, and Emperor Carl V's Lieutenant and gentleman. He was known with the courtesy title of *Count of Grotteria*<sup>31</sup>.

Later, we find don Domenico Carafa<sup>32</sup> (1753, † Naples 1800) as prior of Roccella: he was a Neapolitan patrician, Knight of the Order of St. John of Jerusalem (of Malta) and Prior of Roccella<sup>33</sup>.

A known and mindful Italian genealogist, Davide Shamà, reports a last Prior, don Gaetano Carafa<sup>34</sup> (1762-†1820), Neapolitan patrician,

<sup>28</sup> See Archivio di Stato di Napoli (ASNA), sez. Archivi privati, Archivio Serra di Gerace (ASG), f. I, tav. 5-149; Scandone, *Carafa*, tav. VI; cfr. Francesco Bonazzi, *Elenco dei cavalieri del S. M. Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme ricevuti nella veneranda lingua d'Italia dalla fondazione dell'Ordine ai nostri giorni* (Bologna 1969), 68.

<sup>29</sup> The genealogist Davide Shamà states that this Carlo can not be identified with Carlo Carafa, prior of the Roccella See Shamà, *Genealogia dei Carafa*, scheda su Carlo Carafa (1641-1693).

<sup>30</sup> *Ibidem*, record on Paolo Carafa (1661-1739).

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> *Ibidem*, record on Domenico Carafa (1753-1800). He is not mentioned in the *Ruolo* published by Bonazzi, see. Francesco Bonazzi, *Ruolo generale dei Cavalieri del S.M. Ordine Gerosolimitano ricevuti per giustizia nella Veneranda Lingua d'Italia dall'anno 1738 all'anno 1883 con appendice contenente i nomi di alcuni cavalieri e dame di devozione alla stessa Veneranda Lingua appartenenti* (s. l., 1884).

<sup>33</sup> This Prior is not even mentioned in M. Gattini, *I priorati*.

<sup>34</sup> *Ibidem*, record on Gaetano Carafa (1762-1820). See also Bonazzi, *Elenco dei cavalieri*, 23, registered as a member of the Policastro Counts and shown with non birth date. See Bonazzi, *Ruolo generale*, 36.

Knight of Malta since 5.VII.1781, Prior of Roccella<sup>35</sup>, *Maggiordomo di Camera* of the King of Naples in 1790.

The Roccella Priory probably ended during the French period, when the feudal power of the Carafas finished as well, being hit by the subversive laws 1806. Since then, the priory complex became a residence for the princely family, and still today it is known as Villa Carafa<sup>36</sup>.

If we think about what we have, until now, viewed, it is easy to conclude that, with regard to the firstborn branch of the Carafa della Spina (that is the Princes of Roccella and Dukes of Bruzzano), the extraordinary careers and the valued military deeds of the Carafa knights in the Mediterranean waters and on the land, between the end of the XVI and the end of the XVII century, were an exclusive result of the strategies of Fabrizio Carafa, the first prince of Roccella. The climbing within the Order of Malta was just one of his working fields in a complex local and international reality in which Fabrizio and his descendants were capable of skillfully moving to increase the power and prestige of their dynasty.

So, at the end of these reflections, I think that it should be clarified whether or not the changing Spanish politics about feudality played a significant role in the recovering and the new rise of the Carafas. Or if that recovering was the result of a providential adjustment of the baronage to the new political picture that had consolidated itself in the Reign, since the Hapsburg's arrival<sup>37</sup>.

It is certain that during their recovering, the Carafas did not buy public land to expand the state of Roccella, but some feuds that were already possessed by other lords. In their case, the possibility they profited of the phenomena concerning the old and debated matter of the Reign re-feudalization must be excluded. More likely, it seems that the Carafas' fortunes, which not incidentally started in the last decades of the XVI century, were the result of their effectual capacity of adjustment to the new political-institutional course. So, their formidable recovering seems to be linked to the winning marital unions, made at the right moment, and also to their amazing and unconditioned fidelity to the crown, showed after the capital execution of Marquis of Castelvetero Giovanni Battista Carafas in 1552. A fidelity pushed beyond life.

Notwithstanding the political and military defeat, maybe this was the way, or one of the ways, through which the baronage was able to

<sup>35</sup> This Prior is not even mentioned in Gattini, *I priorati*.

<sup>36</sup> See Morrone, *Roccella di S. Vittore*, 58-59.

<sup>37</sup> See Giuseppe Galasso, *Economia e società nella Calabria del Cinquecento* (Napoli 1992), 74-86.



recover and sometimes to consolidate its own economic condition and prestige, not only on a local level: understanding the new reality and adjusting to it was the only way to continue to exist. What seems clear is that the Order of Malta and its important presence in the Mediterranean had a prominent role in obtaining the strategic aims that the powerful Neapolitan house would gain during the XVII century.



Maria Sirago

A new naval policy between 1600 and 1700:  
Andrea d'Avalos, prince of Montesarchio,  
and Gregorio Carafa, Grand Master of  
the Order of the Knights of Malta

**ABSTRACT**

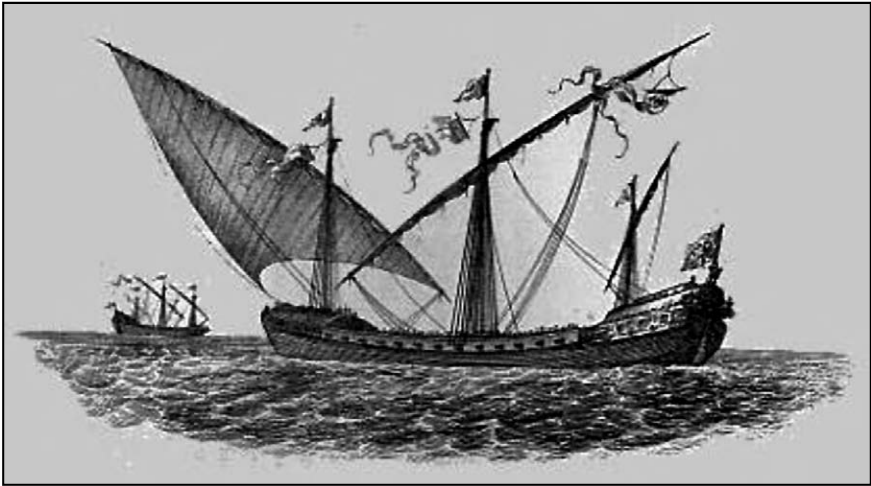
Since the beginning of the 17<sup>th</sup> century, the construction of vessels had been under discussion thanks to the new studies about it. After Masaniello's revolt the prince Andrea d'Avalos drew up a contract to build a fleet composed of eight vessels and a "petaccio" (mother-ship); and Gregorio Carafa, General of Maltese galleys, equipped his fleet with vessels, on his friend Andrea's advice. Thereafter, the vessels, which were already so widely employed by the powerful Spanish, French and English fleets, started to be used successfully in Italy and in Malta, where they replaced the obsolete galleys. Neapolitan vessels, commanded by Andrea d'Avalos, won the "War of Messina" (1674-78) together with the Maltese fleet. So at the hands of two farsighted "seamen" the fleets of Naples and Malta were employing vessels, a new typology of ships in the Mediterranean marine.

*1. Shipbuilding at the end of the 16th century: from galleys to vessels*

Shipbuilding techniques improved very much starting from the second half of the 16<sup>th</sup> century, even though galleys were mostly used. However, the first Venetian galleasses (sailing and rowing warships) were employed in the battle of Lepanto, in 1571, by Sebastiano Venier, captain-general of the sea. They were like bigger galleys with a hybrid propulsion system, both sailing and rowing, and they weighed 600 tons: they had a round bottom hull and twenty-eight tiers of oars on each side. It was a combination of the mobility of a galley propelled by oars, and the firepower of a combat galleon: in addition, they could be used in war because they were suitable for sailing, being similar to vessels with large sails navigating in the North Sea. In the same period,

Alvaro di Bazan, a Spanish naval commander (who had to sign a contract or *asiento*<sup>1</sup> to build Neapolitan galleys)<sup>2</sup>, displayed his excellent seamanship<sup>3</sup> by improving Venetian galleasses<sup>4</sup> with his sons' help. He also built sailing warships like galleons and vessels<sup>5</sup>. Then a fleet of "Galeazze di Napoli"<sup>6</sup> (Neapolitan galleasses) was employed in the Spanish Armada, defeated by England in 1588<sup>7</sup>, as Colin Martin reports<sup>8</sup>.

Pict. 1 "Galeazza"<sup>9</sup>



<sup>1</sup> Maria Sirago, "I Doria signori del mare ed il sistema dell'asiento" nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V," in Giuseppe Galasso Aurelio. Musi, *Carlo V. Napoli e il Mediterraneo*, Archivio Storico per le Province Napoletane, CXIX (2001), 665-704.

<sup>2</sup> Maria Sirago, "La flotta napoletana nel vicereame spagnolo (1507-1598)," *Frontiera d'Europa*, 1 (1999), 111-172.

<sup>3</sup> Giulio Fenicia, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento* (Bari, 2003), 104 s.

<sup>4</sup> Colin Martin Geoffrey Parker, *La Gran Armada* (Madrid, 1588), 38-40.

<sup>5</sup> Ricardo Cerezo Martinez, *Las armadas de Felipe II* (Madrid, 1988), 113 s.; José Luis Casado Soto, "La invención del galeón oceánico de guerra español," in Luis A. Ribot García Luigi De Rosa, *Naves puertos e itinerarios marítimos en la Epoca Moderna* (Valladolid, 2003), 37-70.

<sup>6</sup> Maria Sirago, "Dalla galera al vascello. L'apporto economico di genovesi, ragusei, fiamminghi, napoletani nella costituzione della flotta napoletana tra '500 e '600," in Mirella Mafri, *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno* (Soveria Mannelli, 2004), 461-487.

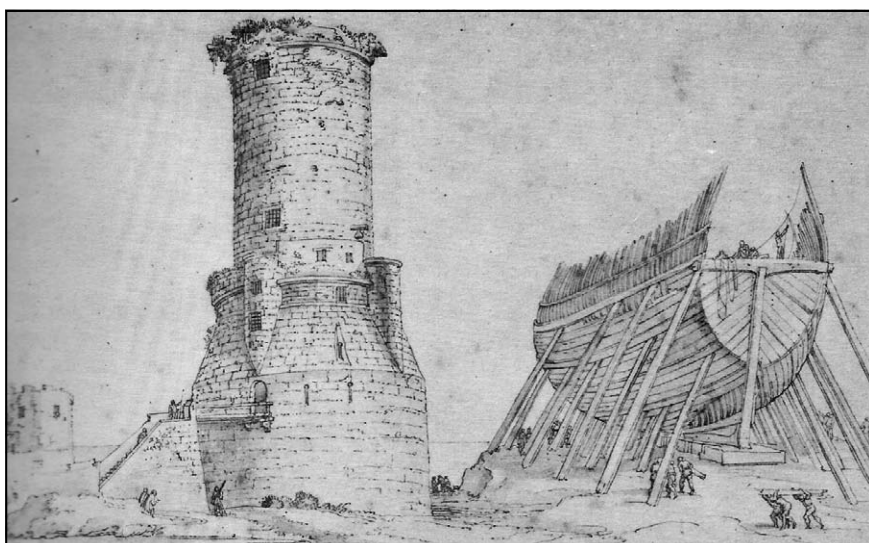
<sup>7</sup> Martin y Parker, *La Gran Armada*.

<sup>8</sup> Colin Martin, "The ships of the Spanish Armada," in Patrik Gallagher Don William Cruickshank, *Spanish Armada* (Sligo, 1988).

<sup>9</sup> Auguste Jal, *Glossaire nautique* (Paris, 1848), [www.sullacrestadellonda.it](http://www.sullacrestadellonda.it)

At that time, rowing vessels were being built specifically to protect the Atlantic coasts. Carlo Maria Cipolla talked about the use of sails and guns on rigged vessels as a real technological revolution. As a matter of fact, starting from the end of the 16<sup>th</sup> century, an animated debate arose around the construction of this new type of sailing ships, which was marking the end of an age, from human powered technologies to the “machines,” which completely changed combat systems<sup>10</sup>. These ideas were expressed by Bartolomeo Crescentio<sup>11</sup> and by Tomè Cano<sup>12</sup>.

Pict. 2 Vessel under construction, Naples, “Torre di San Vincenzo,” Plymouth Museum<sup>13</sup>



In the meanwhile, after being defeated by England, Spain was trying to solve the structural problems of its fleet, mostly composed by galleys, which were not suitable for combats in the Atlantic Sea. Therefore, in 1594, Philip II, who realized that it was impossible for the State to bear the cost of an entire “Armada,” decided to increase the Asiento system in order to create a permanent fleet, called “Armada del Mar Oceano” (the Sea Ocean Armada) that would have included the new vessels. However it was only from 1604 on, after the signing of the treaty with

<sup>10</sup> Carlo Maria Cipolla, *Vele e cannoni. Tecnica, società e cultura. Alle origini della supremazia tecnologica dell'Europa (XIV-XVII secolo)* (Bologna, 1989).

<sup>11</sup> Bartolomeo Crescentio, *Della nautica mediterranea Nella quale Si mostra la fabrica delle galee' galeazze, & galeoni* (Roma, 1602).

<sup>12</sup> Tomè Cano, *Arte para fabricar, fortificar y apareiar naos de guerra y merchante* (Sevilla, 1611).

<sup>13</sup> AA.VV., *Civiltà del Seicento* (Napoli, 1984), II, 74.

England<sup>14</sup>, that this fleet formation was improved, thanks to Philip III. Two years later, he enacted some ordinances related to how galleons and warships had to be constructed<sup>15</sup>. At the same time, the king returned to foreign policy in the Mediterranean, which had been neglected by Philip II in the last years of his reign because of the war in the Netherlands. As a matter of fact, after the peace treaty with England in 1607, Philip III turned to peace negotiations with Protestant United Provinces, making a longer agreement with them two years later, called the Twelve Years' Truce, which implied the formal recognition of the independence of the United Provinces, keeping the Spanish sovereignty only in the southern territories of the Netherlands<sup>16</sup>. Then, the king asked his "valido" (Secretary of State), the duke of Lerma, for advice to solve the "Mediterranean question," that is the increase of Barbary wars<sup>17</sup> caused by his father's policy of non-involvement in that area. Philip III decided to limit the power of the Berbers by expelling Spanish *moriscos*, through some decrees issued between 1609 and 1614. However, towards 1615, as the Spanish monarchy could not afford the maintenance costs of the Mediterranean Armada, the king decided to grant some patents for privateering warfare on the Berbers<sup>18</sup>, thus re-establishing the Asiento system. At the same time the king was mounting repeated assaults on Algeri, the famous "haven" which Barbary pirates sailed from to attack Spanish reigns<sup>19</sup>.

## 2. Naples' contribution to Atlantic wars

Naples had been contributing to naval technological revolution since the end of the 16<sup>th</sup> century. After the battle of Lepanto, a new shipyard

<sup>14</sup> Irving I. A. Thompson, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620* (Barcelona, 1981).

<sup>15</sup> "Ordenanzas para la Armada del mar oceano y flotas de Indias, 1606," in Cesareo Fernandez Duro, *La Armada española desde la union de los reinos de Castilla y de Aragon*, 9 vol. (Madrid, 1895-1903), III, 429s.; Ordenanzas para fabricar galeones y otros navios da guerra, Madrid 1613; Ordenanza de S.M. para navegar en corso, asi contra turcos, moros y moriscos, como contra los rebeldes de las Islas de Holanda y Zelanda (Ed Pardo, 24 de diciembre de 1621); Ordenanzas para el Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano de 14 de enero de 1633 (Barcelona, 1678).

<sup>16</sup> Jonathan Israel, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806* (Oxford, 1995).

<sup>17</sup> Salvatore Bono, "Guerra corsara e pirateria nel Mediterraneo. Considerazioni storiografiche," in Salvatore Bono, *Il Mediterraneo. Da Lepanto a Barcellona* (Perugia, 1999), 63-84.

<sup>18</sup> Miguel Ángel de Bunes Ibarra, "Felipe III y la defensa del Mediterráneo. La conquista de Argel," in Enrique García Hernán Davide Maffi, *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* (Madrid, 2006), I, 921-946, 921s.

<sup>19</sup> Salvatore Bono, *Un altro Mediterraneo. Una storia comune fra scontri e integrazione* (Roma, 2008).

for galleys had been built, but it had soon become obsolete because its shallow draught was not suitable for the construction of galleasses and vessels<sup>20</sup>. Therefore, deeper shipyards, like those in Castellammare di Stabia and Baia, were favoured<sup>21</sup>. Galleasses were being built according to Venetian modeling procedure since the 1580s; then, starting from the 1590s, a group of skilled shipbuilders from the Republic of Ragusa (today's Dubrovnik)<sup>22</sup> drew up some *asientos* (contracts) to build vessels in Castellammare<sup>23</sup>. They were Pietro de Yvella, a famous captain<sup>24</sup> and his cousin Stefano de Oliste: between 1579 and 1580 they had provided a ship for the war against Portugal for 10.000 ducats<sup>25</sup>, then, in 1588, they had signed the first *asiento*<sup>26</sup>. This agreement, which was renewed two years later and, again, in 1594, stipulated the number of warships to be built in the shipyard of Castellammare: 12 galleons weighing 700 tons each, whose total cost was about 120.000 ducats. Actually, only nine were finished: they were in Stefano de Oliste's command and the crewmen were from Dalmatia and the Greek islands<sup>27</sup>. These galleons, built by Pietro de Yvella, soon became part of the squadron of the Atlantic Ocean, which used to voyage twice or three times a year. However, they did not work properly, because they had been planned as if they were "Galeazze di corpo longo... [con] a poppa e a prora dei grandissimi Castelli di altezza straordinaria [pericolosi] per gli versi del Mar Oceano<sup>28</sup>." Yet they were indispensable to the Sea Ocean Armada: as a matter of fact, they had been regularly insured and the Royal Court had to pay a ransom amounting to 30.000 ecus<sup>29</sup> for three of the galleons that had been taken by the Turks and brought to Costantinopoli with the captain, Giorgio de Oliste, Stefano's son. He

<sup>20</sup> Maria Raffaella Pessolano, "Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII, Appendice L'arsenale napoletano nel '500," in Giorgio Simoncini, *Sopra i porti di mare, II, Il Regno di Napoli* (Firenze, 1993), 67-123.

<sup>21</sup> Maria Sirago, "L'Armata del Mar Oceano' o dei 1999, Vascelli d'alto bordo' a Napoli (1623-1707)," *Studi Storici Meridionali*, 2 (1994): 99-116.

<sup>22</sup> Anica Kisić, "Naval architecture of Dubrovnik," in Mario Marzari, *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica dal XVI secolo a oggi* (Grado, 1998), 101-106.

<sup>23</sup> Sirago, "Dalla galera al vascello," 470s.

<sup>24</sup> Maja Pantic, "Ragusa e Napoli nell'epoca barocca," in Antonio Di Vittorio, *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra medioevo ed età moderna* (Bari, 1990), 371-381, 380.

<sup>25</sup> Archivio di Stato di Napoli (then ASN), Sommaria, Consulte, 14, f. 231, 11/10/1594.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> ASN, Sommaria, Consulte, 14, ff. 247-249v., 15/10/1594.

<sup>28</sup> Public Record Office, State Papers, Sp. 93, f. 4, 23/3/1592, in Gigliola Pagano de Divitiis, "Sicilia e Napoli nei dispacci diplomatici inglesi", *Archivio Storico per le Province Napoletane*, CIII, 1985, 213-283, 230.

<sup>29</sup> ASN, Sommaria, Consulte, 14, ff. 371-374v., 22/7/1595.

had already been sailing in the Spanish Armada with his galleon SS. *Nunziata*<sup>30</sup> since the early 17<sup>th</sup> century; and in 1603 he signed a new contract for his<sup>31</sup>. But he continued to get exempt from customs duties, like the 4715 tomoli wheat received by the Portuguese Miguel Vaaz, a Jewish “*conversus*”<sup>32</sup> and a wealthy merchant who made his fortune with supplies of grain carried on its own ships<sup>33</sup>. The captain kept on holding the *asiento* for the galleons in subsequent years, too: in 1617 he rented the “*Santo Pietro*” to viceroy Ossuna, who was fighting against Venice to limit its interference in the Adriatic area<sup>34</sup>, in total disagreement with the Spanish establishment.

In the meanwhile, the Spanish council of war had been discussing the opportunity of a complete renewal of the fleet since 1616. Therefore, the “*Armata dell’Oceano*”<sup>35</sup> was created between 1617 and 1623: and since 1617 Fadrique Álvarez de Toledo y Mendoza was named “*Capitán General de la Armada del Mar Océano* or *Armada de Barlovento*”<sup>36</sup>. An important contribution to the *Armata* was given by Naples since 1623, with a whole squadron, consisting in eight vessels and a “*petaccio*,” or mothership, which was aggregate to the Spanish one<sup>37</sup>. On April 26<sup>th</sup>, in the same year, viceroy duke of Alba drew up an *asiento* with Giorgio d’Oliste, son of Stefano, which included the same clauses as the one signed in 1603, and that was renewed many times in order to detail building operating methods<sup>38</sup>. It dealt with the construction of three vessels in the shipyard of Castellammare, which could carry about 2300 salme-men each; in addition, the contract stipulated that the Neapolitan fleet would have been supplemented by Ossuna’s vessels, impounded from the deposed viceroy, who had been imprisoned in Spain. Actually, he had been accused of betrayal because, as a viceroy, he could not have his own vessels, nor could he engage any “*private wars*,” as he actually did against Venice. Another

<sup>30</sup> ASN, Sommaria, Consulte, 15, ff. 65t-66, 2/2/1601; *ibid.*, 18, ff. 110t-116, 16/9/1604.

<sup>31</sup> Archivo General, Simancas, then AGS, Estado, Nápoles, Legajo 1100/88, 13/1/1604.

<sup>32</sup> ASN, Sommaria Consulte, 18, ff. 160-161t., 18/5/1605.

<sup>33</sup> Maria Sirago, “L’inserimento di una famiglia ebraica portoghese nella feudalità meridionale: i Vaaz a Mola di Bari (circa 1580-1806),” *Archivio Storico Pugliese*, 1987, 119-158; Peter A Mazur, *The new christians of Spanish Naples 1528-1671. A Fragile Elite* (New England, 2013), 81s.

<sup>34</sup> Sirago, “Dalla galera al vascello,” 472s.

<sup>35</sup> Thompson, *Guerra y decadencia*.

<sup>36</sup> Hugo O’Donnell Duque de Estrada, *Los Alvarez de Toledo el mar* (Junta de Castilla y León, 1998); A.A.VV., Fadrique Álvarez de Toledo y Mendoza (Saarbrücken, 2010).

<sup>37</sup> Sirago, “L’Armata del Mar Oceano.”

<sup>38</sup> ASN, Sommaria Consulte, 30, ff. 49-53t., 26/4/1623; ff. 173t-177, 2/8/1623, ff. 202-203v, 24/8/1623; 31, ff. 38-46, 29/11/1623.



vessel, which was under construction in the port of Naples, by the “Torre di San Vincenzo” was ordered to be completed although Giorgio de Oliste disagreed: he thought that it was too expensive to finish it, because it was necessary to add extra money (60.000 ducats) to the calculated sum (15.000 ducats) which had already been paid<sup>39</sup>. This made the viceroy change his mind: therefore, he decided to sign an *asiento* with another captain from Ragusa, Cristofaro Martolossi, who had rented one of his ships to the Neapolitan fleet in the past years<sup>40</sup> and whom the Oliste had clashed with. On February 16<sup>th</sup> 1623, Martolossi undertook to build six vessels in Ragusa and six in the Kingdom of Naples, which had to be used for six years<sup>41</sup>; a few months later, then, he was ordered to build eight vessels and a petaccio in the shipyards of Castellammare and Vietri, half of them destined for the Strait of Gibraltar and the others for the islands<sup>42</sup>. However, in spite of the economic problems of the Reign, in turn depending on a wider recession in Europe, which had caused three devaluations between 1617 and 1621<sup>43</sup>, Martolossi started building the Capitana and the Ammiraglia in 1624. That same year, on September 9<sup>th</sup>, after the survey made by Giovanni Fontana, son of the famous papal architect Domenico, four vessels and their mothership were launched, ready to be included in the Spanish armada going to fight against the Dutch, who were reaching Brazil<sup>44</sup>. Meanwhile, don Sancio de Leyva had been appointed captain of the Neapolitan Armada; he arrived in the capital the following year to supervise the construction of the ships, helped by engineer Fontana, who attested the imminent launching of two vessels in the Neapolitan shipyard only in 1626<sup>45</sup>. Although Neapolitan vessels were not ready to take part in the ongoing war, indeed the count duke Olivares accomplished his policy of naval armaments successfully, because the Spanish armada commanded by Fadrique de Toledo had rejected the Dutch from Brazil, where they had founded some colonies<sup>46</sup>. Spain kept on asking for other vessels, even though the commission of the Sommaria clearly disagreed because of a chronic lack of money: actually, according to the so called policy of the “unione

<sup>39</sup> ASN, Sommaria Consulte, 30, ff. 209v.-212, 6/9/1623.

<sup>40</sup> ASN, Sommaria Consulte, 23, ff. 144-145, 15/11/1611.

<sup>41</sup> AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 14, 16/2/1623.

<sup>42</sup> ASN, Sommaria, Consulte, 30, ff. 83v.-85, 27/5/1623.

<sup>43</sup> Luigi De Rosa, *I cambi esteri a Napoli del 1591-1707* (Napoli, 1955).

<sup>44</sup> AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 14,25/1, 13/2/1625.

<sup>45</sup> AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 14, 2/5/1626.

<sup>46</sup> John H. Elliot, *Il miraggio dell'Impero Olivares e la Spagna dall'apogeo alla decadenza*, 2 vol. (Roma, 1991), 243.

delle armi" pursued by Olivares, the Kingdom of Naples also had to make its own contribution of armaments and enlistment of 16.000 out of 140.000 men, from all its reigns<sup>47</sup>. It was for this reason that the "instructions" given to the new viceroy in 1628, the duke of Alcalà, reaffirmed the necessity of rigging the vessels destined to the Armada as soon as possible<sup>48</sup>. As a consequence, although the Oliste was still providing it with some galleons, in 1633 the viceroy, count of Monterrey, Olivares' brother-in-law, followed the "instructions" by drawing up another *asiento* contract with captain Nicola Massimbradi, from Ragusa, at the same conditions as Martolossi: the construction of ten vessels and two *petacci* (mother-ships) to be used for six years<sup>49</sup>. As a matter of fact, Spanish were on the alert because of their worsening relations with France: therefore, starting from the 1<sup>st</sup> of April 1635, the *Junta de Armadas* established that the galleys had to be ready in every place of the kingdom, so that when the war with France began, by order of cardinal Richelieu, a lot of galleys were getting started in Mediterranean ports, and the Armada vessels were reinforced<sup>50</sup>. Fearing a French attack to the Capital, viceroy Monterrey had also sent one of his correspondents to Livorno to purchase some vessels<sup>51</sup>; then, he ordered to place thirty vessels in the sea, some of them had been "flettati," leased from Gaspare Romer and Giovanni de Vandenaïden, two Flemish merchants<sup>52</sup>. The duke of Medina, the viceroy who replaced Monterrey, arrived in Naples in 1637 and kept on arranging the "Armada" by stipulating an *asiento* with Gaspare Romer in 1639 and negotiating with some other businessmen the purchase of vessels under Romer's control; finally, he had also ordered the construction of six vessels in the Neapolitan shipyard<sup>53</sup>.

When the revolts in Catalonia and Portugal began, in 1640<sup>54</sup>, archbishop de Bandeos, an admiral in command of the French army, left from Toulon and reached the Gulf of Naples. However, the landing

<sup>47</sup> Elliot, *Il miraggio dell'Impero*, 62.

<sup>48</sup> Biblioteca Nacional, Madrid, ms 6938, "Istruzioni al duca d'Alcalà," 21/11/1628.

<sup>49</sup> Sirago, "Dalla galera al vascello," 475s.

<sup>50</sup> Elliot, *Il miraggio dell'Impero*, 388.

<sup>51</sup> Francesco Palermo, "Documenti sulla storia economica e civile del Regno cavati dal carteggio degli agenti del granduca di Toscana dall'anno 1582 sino al 1648," *Archivio Storico Italiano*, 1846, 243-353, 313, n° 194, 5/3/1636.

<sup>52</sup> ASN, Sommaria, Consulte, 41, ff.58-65t., 21/7/1637.

<sup>53</sup> Sirago, "Dalla galera al vascello," 476s.

<sup>54</sup> Antoni Simón Tarrés, "La revuelta catalana de 1640. Una interpretacion" and Antonio Maria Hespanha, "La "Restauração" portuguesa en los capitulos de las Cortes de Lisboa de 1641," in Elliott Jhon H, Villari Rosario, Hespanha Antonio Maria, Anatra Bruno y otros, *1640: la Monarquía Hispánica en crisis* (Barcelona, 1992) 17-43 and 123-168.

was prevented by fourteen Neapolitan galleys, commanded by general Melchiorre de Borja, and four galleys which were coming back from Gaeta<sup>55</sup>.

At this point in time, Gregorio Carafa, prior of Roccella, distinguished himself in 1640 during the French attack at the Capital, together with his father Fabrizio, while guarding the "grotta di Cocceio," towards Pozzuoli, to protect it against possible enemy landings. One year later he was appointed Imperial Field Marshal<sup>56</sup> for his heroism, and, in 1680, Grand Master of the Order of the Knights of Malta.

The use of Neapolitan vessels against the French caused disappointment in Naples, mainly because they were initially destined to form the *Armata dell'Oceano*: furthermore, they had not been rigged properly, and, finally, they belonged almost all to "Dutch" merchants (sic!, Flemish, of course) who were making huge profits. This was also don Martin Carlos de Mencos' point of view: on count de Baños' death, he succeeded him as captain of the "Armata" in 1640. However, he reached Naples only in 1646, because the "Armata" was still owned by Massimbradi, and only one vessel belonged to the king<sup>57</sup>. Meanwhile, as the "war of Candia<sup>58</sup>" had begun in 1645, the isle of Malta was ally of Venice, so the Grand Master of Malta, Giovanni Paolo Lascaris di Castellar<sup>59</sup>, together with Gregorio Carafa<sup>60</sup>, had asked the southern Kingdom for some help, and soon he was granted twenty ships under general de Borja's command. At the same time, Geronimo Masimbradi's ships (still used in the Armadas with vessels), jointly with the Spanish Armada, under the command of Juan de Austria, succeeded in protecting the kingdom from the attacks of the French fleet during Masaniello's revolt<sup>61</sup>. After the fall of Masaniello, a part of the Armada was sent to Messina, where it stayed until 1650, when the situation normalized. However, it was king Philip IV himself to ask for the creation of a permanent Neapolitan Armada of vessels, even if they were owned by private citizen like Giorgio de Oliste, from Ragusa, by Flemish merchants like Ferdinando Vandenejnden (Giovanni's son), or by English and Dutch captains<sup>62</sup>.

<sup>55</sup> Rosario Villari, *La rivolta antispagnola a Napoli. Le origini (1585-1647)* (Bari, 1967).

<sup>56</sup> Maria Sirago, *Gregorio Carafa priore della Roccella e Gran Maestro dell'Ordine di Malta (1614-1690)* (Taranto, 2000).

<sup>57</sup> Sirago, "Dalla galera al vascello," 478.

<sup>58</sup> Andrea Valiero, *Historia della Guerra di Candia* (Venetia, 1689).

<sup>59</sup> Luigi Cajani, "Lascaris, Giovanni Paolo," *Dizionario Biografico degli Italiani*, Vol. 63, 2004, [www.treccani.it](http://www.treccani.it)

<sup>60</sup> Sirago, *Gregorio Carafa*, 22.

<sup>61</sup> Sirago, "Dalla galera al vascello," 479 s.

<sup>62</sup> Sirago, "Dalla galera al vascello," 480.

3. *The foundation of the "Armata del Mar Oceano" (Sea Ocean Armada) by General Andrea d'Avalos, prince of Montesarchio*

A real Sea Ocean Armada was being arranged only starting from 1657, when Andrea d'Avalos made an *asiento* contract with king Philip IV for the construction of six vessels and a *petaccio*. The prince of Montesarchio was a prominent figure in Spanish establishment, maybe one of the most representative of the 17<sup>th</sup> century: all his life had been marked by his braveness, particularly during Masaniello's revolt. At that time he met don Giovanni d'Austria, king's half-brother, who was in command of the fleet and with whom he established a long-lasting friendship. After the revolution was repressed, the prince was involved in the "conspiracy" against the count of Onate, viceroy, in 1649: in 1651 he was arrested with Gregorio Carafa<sup>63</sup>, the Prior of Roccella, and they were sent to Valencia, in Spain<sup>64</sup>, where Spanish ministers were throwing light on the events. After a long debate in the Consiglio di Italia, the controversial trial proved inconclusive, probably due to the interference of don Giovanni d'Austria: as a matter of fact, the two noblemen were released in 1652 and introduced at Court, where they became part of the entourage of the prince. In spite of the circumstances, they kept on making business: actually, the prince of Montesarchio came back to his reign with the appointment of General of the Neapolitan Armada and ordered the construction of vessels<sup>65</sup>, whereas Carafa was ordered to reach Malta, where he was appointed General of the Galleys in 1655. Here, he made arrangements with the Grand Master Lascaris to build vessels with 40 up to 50 guns<sup>66</sup>.

<sup>63</sup> Sirago, *Gregorio Carafa*, 30.

<sup>64</sup> M. Sirago, "Andrea d'Avalos Generale del Mar Oceano (1616-1709)," *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 2007, 173-209.

<sup>65</sup> Sirago, "Andrea d'Avalos," 183 s.

<sup>66</sup> Sirago, *Gregorio Carafa*, 33s.

Pict. 3 Andrea d'Avalos, Naples, Museo di Capodimonte



In the same period, the prince of Montesarchio was starting his career as a "seaman." Since 1648 he had owned a brigantine that had been used as a small warship for the privateering; among his friends there were Gaspare Roomer and Giovanni de Vandenejnden, the two Flemish skilled merchants and ship-owners, who had also some vessels and a passion for collections of valuable precious works, which

the prince shared. Therefore, when he came back to Naples with a vessel built in Spain, he had already signed a five-year *asiento* (maybe on don Giovanni's advice), at 100.000 ducats, to build the Sea Ocean Armada: in addition, he had also been appointed General of the same Armada. The construction of the vessels, started in Baia and assembled in the Neapolitan shipyard, was completed in a very short time: then, they had been inspected by the two Flemish ship-owners and some other skilled Captains from Ragusa. It was for this reason that by 1658 the Neapolitan Armada became part of the Spanish one, thus participating in the war against Portugal<sup>67</sup>. After this successful accomplishment, in 1662 the Spanish monarchy drew up another five-year *asiento* contract with the prince of Montesarchio, starting from January 1<sup>st</sup> 1663. It was stipulated that the squadron had to consist of his three vessels docked in Cadiz, adding five more vessels and a *petaccio*, which had to be built as soon as possible. Therefore, the prince of Montesarchio came back to Naples to supervise the construction of the ships, and then he returned to Spain with his vessels. As Neapolitan sailors did not accept being far from their country for a longtime, which was often necessary when ships stopped in Spain to be refitted properly<sup>68</sup>, in 1666 vice-roy Pedro d'Aragon decided to build a dock in Naples harbour to have vessels easily repaired in the Capital. This was the only work done in the 17<sup>th</sup> century in the port of Naples, because it was fundamental for the organization of the Armada, and, as a consequence, for the Spanish fleet<sup>69</sup>.

However, even after the death of king Philip IV, in 1665, the prince of Montesarchio had been confirmed as General of the Neapolitan Armada, carrying out many great military undertakings. One of the most important was the "battle of Messina," that lasted four years (from 1674 to 1678), which Gregorio Carafa, Prior of Roccella, took part in with a squadron from Malta. After declaring war on the French, in 1673, Spain arranged its fleet, including the Neapolitan one. When the revolt in Messina began, on July 7<sup>th</sup> 1674, the Spanish Armada intervened and deployed in Milazzo, whereas Reggio Calabria had been declared *piazza d'armi* and Naples was becoming a naval base again for the deployment and the restocking of the Spanish fleet, as during the battle of Lepanto. At the beginning of 1675, while the prince of Montesarchio was stationing in Naples, bad news reported that the Spanish fleet and its allies could not prevent six-

<sup>67</sup> Sirago, "Andrea d'Avalos," 183s.

<sup>68</sup> Sirago, "Andrea d'Avalos," 185s.

<sup>69</sup> Sirago, "Dalla galera al vascello."

teen French vessels from entering the city of Messina calling for help. They were in command of the duke of Vivonne, Louis Victor de Rochechouart de Mortemart, madame of Montespan's brother, who had been appointed viceroy of Messina. Meanwhile, the prince of Montesarchio was struggling with his vessels against French interference in Sicily. However, the relationships between the prince and the Spanish establishment gradually deteriorated also because the most influential generals disapproved of Montesarchio's growing power: even though the prince was loyal to the Spanish monarchy, he was ruling a "regnicolo" (a small kingdom). The prince of Montesarchio also arranged a sumptuous accommodation in his palace in via Chiaia, hoping that don Giovanni would come. In the same period, Spain was being helped by the Dutch, who were sending an Armada commanded by Cornelio Tromp. However, in autumn it was clear that don Giovanni would have not gone to Sicily, because he was in Madrid trying to defend his own position. Therefore, the prince of Montesarchio joined the Dutch fleet commanded by Admiral Ruyter to protect the island. Then he decided to go to Spain to talk to the Spanish irresolute generals about the bad organization of the Armada and the uncertain outcome of the war. Unfortunately, in April 1676, while the prince was in Spain, Ruyter died during the terrible naval battle which took place between Siragusa and Augusta. Hence, the prince came back to Sicily as Captain general of Sicilian fleet, also thanks to don Giovanni's support: he succeeded in putting an end to the battle of Messina in a short time, also because it was suddenly interrupted by the treaties of peace of Nimega, signed on August 10<sup>th</sup> 1678 between France and Spain<sup>70</sup>.

From that moment on, the prince of Montesarchio became one of the main expert "consultants" for naval armaments: in 1683, at the age of seventy-four, he was appointed member of the council of war and he kept on arranging the Armada and rigging some privateers to protect the kingdom from pirates, as he used to do when he was young. Finally, in 1694, he was appointed "Consigliere del Consiglio Collaterale," the highest advisory body in Neapolitan government, but he kept on dealing with the construction of the vessels for the Sea Ocean Armada. At that time, the Spanish monarchy was suffering a recession, but it was also worried about the problems to solve after the death of Charles II, still young, but sickly and without heirs. Consequently, the prince of Montesarchio decided to use the wood coming from the Sila for building ships, instead of that from northern Europe, which was too expensive. Unfortunately, that was a fatal

<sup>70</sup> Sirago, "Andrea d'Avalos," 187-195.

choice, because the vessel *San Carlo*, built in Baia between 1696 and 1697, was miserably shipwrecked on his first voyage. The prince ordered the building of some other vessels throughout the 18<sup>th</sup> century, but, when Charles II died, the war of the Spanish succession stopped any other plan for armaments<sup>71</sup>.

#### *4. The construction of the vessels for the Maltese naval squadron and the contribution of the Grand Master Gregorio Carafa*

The island of Malta had also been planning a naval squadron of vessels since the second half of the 17<sup>th</sup> century. Actually, it was set up only in the early 18<sup>th</sup> century<sup>72</sup>. The arrival of Gregorio Carafa in Malta in 1655 coincided with the attempt by the Grand Master Giovanni de Lascaris to build vessels with 40-50 guns. Indeed, being worried about the defence of island, he had increased at his expense the squadron of Maltese galleys, one of the most powerful in the Mediterranean sea, with a seventh unit, named Lascara in his honour. Then, he made a capital, with a 3000 ecus income, available for the construction of vessels; however, the plan was not carried out because of his sudden death on August 14<sup>th</sup> 1657.

<sup>71</sup> Sirago, "Andrea d'Avalos," 195.

<sup>72</sup> Giovanni Scarabelli, *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del '700*, "Melitensia," 3 (Taranto, 1997).



Pict. 4 Gregorio Carafa, Anonyme, Portrait, Londres,  
Museum of the Order of St John



The influence exercised by Prior Gregorio was evident: he had gone through good and bad times for a long period with Andrea d'Avalos, "his... friend," while he was involved in the construction of the "Neapolitan Armada." Since the time of his two-year appointment as General of the Maltese galleys in 1656, Carafa had taken part in the most important naval battles, from the "war of Candia," where he

gained a glorious victory in the Dardanelles the same year, to the “war of Messina,” where he joined the squadron commanded by the prince of Montesarchio. Then he became a member of the “Sovereign Council” until 1680, when he was appointed Grand Master. During his ten-year government, he improved the economy of the island, fortified the dock and rearranged the fleet, also with some vessels, following the example of the prince of Montesarchio, who reached Malta in 1681 with the Sicilian fleet he was in command of, to congratulate with him. Meanwhile, he was establishing intense diplomatic relationships with European governments, thus creating a sort of coalition, similar to the Holy League during the battle of Lepanto, to defend christianity, menaced by Turks raising armies and equipping fleets for military operations in Istanbul. In his letters, he complained about his old age which did not allow him to participate in naval battles, as he used to do when he was young. In his ten-year government, Carafa successfully changed the destiny of the island for better, proving his excellent ability to arrange military forces, which had some influence also on the Papal States. Actually, his brother Charles, archbishop of Aversa and appointed apostolic nuncio in Venice, worked at the signing of contracts with vessel captains of the Adriatic harbours, in order to gather and equip them in Ancona, and, then, group them together in the Papal fleet; fra Giovanni Bichi, the Prior of Capua and Captain General of the Papal fleet, did the same thing in Civitavecchia, probably on Carafa’s advice<sup>73</sup>.

Andrea d’Avalos and Gregorio Carafa started a new age in Spanish Mediterranean sea: fleets consisting in large wind-powered vessels were definitively opposed to French<sup>74</sup>, English<sup>75</sup> and Dutch<sup>76</sup> ships, which had been built following the new techniques successfully developed since the early 17<sup>th</sup> century.

<sup>73</sup> Alberto Guglielmotti, *La squadra ausiliaria della marina Romana a Candia e alla Morea. Storia dal 1644 al 1699* (Roma, 1883), 232.

<sup>74</sup> Jean Meyer, “Louis XIV et les puissances maritimes,” *XVII<sup>e</sup> siècle - revue de la Société d’Etude du XVII<sup>e</sup> siècle*, 123 (Avril / Juin 1979): 155-172.

<sup>75</sup> Nicholas A. M. Rodger, *The Safeguard of the Sea: A naval History of Britain from 660-1649*, 238s. (New York-London, 1997).

<sup>76</sup> Israel, *The Dutch Republic*; Francesco Frasca, “Potenze atlantiche e guerre marittime in età moderna (1500-1600),” *Informazioni della Difesa*, 4 (2003): 45-55.

## Bibliography

- AA.VV. *Civiltà del Seicento*, Napoli, 1984.
- AA.VV. *Fadrique Álvarez de Toledo y Mendoza*, Saarbrücken, 2010.
- BONO, S. "Guerra corsara e pirateria nel Mediterraneo. Considerazioni storiografiche," *Il Mediterraneo. Da Lepanto a Barcellona*. Perugia, 1999.
- BONO S. *Un altro Mediterraneo. Una storia comune fra scontri e integrazione*. Roma, 2008.
- BUÑES IBARRA M. A. "Felipe III y la defensa del Mediterráneo. La conquista de Argel." In *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, I, GARCIA Hernan e. MAFFI D. Madrid, 2006, 921-946.
- CAJANI L. "Lascaris (Lascaris di Castellar), Giovanni Paolo," *Dizionario Biografico degli Italiani*, Vol. 63, 2004, [www.treccani.it](http://www.treccani.it)
- CANO T. *Arte para fabricar j aparejar naos de guerra y mercante*. Sevilla, 1611.
- CASADO SOTO J. L. "La invención del galeón oceánico de guerra español." In RIBOT GARCÍA, L. A. *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*. Madrid, 2003.
- CEREZO MARTINEZ R. *Las armadas de Felipe II*. Madrid, 1988.
- CIPOLLA C. M. *Vele e cannoni. Tecnica, società e cultura. Alle origini della supremazia tecnologica dell'Europa (XIV-XVII secolo)*. Bologna, 1989.
- CRESCENTIO B. *Della nautica mediterranea Nella quale Si mostra la fabrica delle galee' galeazze, & galeoni*. Roma, 1602.
- DE ROSA L. *I cambi esteri a Napoli del 1591-1707*. Napoli, 1955.
- ELLIOT J. H. *Il miraggio dell'Impero Olivares e la Spagna dall'apogeo alla decadenza*, 2 Vol. Roma, 1991.
- FENICIA G. *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*. Bari, 2003.
- FERNANDEZ DURO C. *La Armada española desde la union de los reinos de Castilla y de Aragon*, 9 Vol. Madrid, 1895-1903.
- FRASCA F. "Potenze atlantiche e guerre marittime in età moderna (1500-1600)," *Informazioni della Difesa*, 4, 2003, 45-55.
- GUGLIELMOTTI A. *La squadra ausiliaria della marina Romana a Candia e alla Morea. Storia dal 1644 al 1699*. Roma, 1883.
- KISIĆ A. "Naval architecture of Dubrovnik," in MARZARI M., *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica dal XVI secolo a oggi*. Grado, 1998, 101-106.
- HISPANIA, A. M. "La Restauração portuguesa en los capítulos de las Cortes de Lisboa de 1641." In *1640: la Monarquía Hispánica en crisis*, Elliot J. H., Villari, R., Hespagna A. M., Anatra B. y otros. Barcelona, 1992, 123-168.

- ISRAEL J. *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806*. Oxford, 1995.
- JAL A. *Glossaire nautique*. Paris, 1848. [www.sullacrestadellonda.it](http://www.sullacrestadellonda.it).
- MARTIN C. y PARKER G. *La Gran Armada*. Madrid, 1988.
- "The ships of the Spanish Armada." In *Spanish Armada Symposium*, Gallagher P. and Cruickshank, D. W. Sligo, 1988.
- MAZUR P. A. *The new christians of Spanish Naples 1528-1671. A Fragile Elite*. New England, 2013.
- MEYER J. "Louis XIV et les puissances marittime," *XVII<sup>e</sup> siècle - revue de la Société d'Etude du XVII<sup>e</sup> siècle*, No. 123. Avril / Juin, 1979, 155-172.
- O'DONNELL DUQUE DE ESTRADA H. *Los Alvarez de Toledo y el mar*. 1998.
- "Ordenanzas para la Armada del mar oceano y flotas de Indias, 1606," in FERNANDEZ DURO C. *La Armada española desde la union de los reinos de Castilla y de Aragon*, 9 Vol., Est. tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1895-1903; Museo Naval, Madrid, 1972.
- Ordenanzas para fabricar galeones y otros navios da guerra*. Madrid, 1613.
- Ordenanza de S.M. para navegar en corso, asì contra turcos, moros y moriscos, como contra los rebeldes de las Islas de Holanda y Zelanda*. [s.l.]: Ed. Pardo, 1621.
- Ordenanzas para el Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano de 14 de enero de 1633*, Barcelona, 1678.
- PAGANO DE DIVITIIS G. "Sicilia e Napoli nei dispacci diplomatici inglesi." In *Archivio Storico per le Province Napoletane*, CIII, 1985, 213-283.
- PALERMO F. "Documenti sulla storia economica e civile del Regno cavati dal carteggio degli agenti del granduca di Toscana dall'anno 1582 sino al 1648." In *Archivio Storico Italiano*, 1846, 243-353.
- PANTIC M. "Ragusa e Napoli nell'epoca barocca." In DI VITTORIO A., *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra medioevo ed età moderna*. Bari, 1990, 371-381.
- PESSOLANO M. R. "Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII, Appendice L'arsenale napoletano nel '500." In SIMONCINI G., *Sopra i porti di mare, II, Il Regno di Napoli*. Firenze, 1993, 67-123.
- RODGER, N. A. M. *The Safeguard of the Sea: A naval History of Britain from 660-1649*. New York; London, 1997.
- SCARABELLI G. "La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del '700," *Melitensia*, 3. Taranto, 1997.
- SIMÓN TARRÉS A. "La revuelta catalana de 1640. Una interpretacion," in ELLIOT J. H., VILLARI R., HESPANHA A. M., Anatra B. y otros, 1640: *la Monarquía Hispánica en crisis*. Barcelona, 1992, 17-43.
- SIRAGO M. "L'inserimento di una famiglia ebraica portoghese nella feudalità meridionale: i Vaaz a Mola di Bari (circa 1580-1806)." In *Archivio Storico Pugliese*. 1987, 119-158.

- "L'Armata del Mar Oceano" o dei "Vascelli d'alto bordo" a Napoli (1623-1707)." In *Studio Storici Meridionali*, 2. 1994, 99-116.
  - "La flotta napoletana nel vicereame spagnolo (1507-1598)." In *Frontiera d'Europa*, No. 1. Napoli, 1999, 111-172.
  - "I Doria signori del mare ed il sistema dell'"asiento" nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V." In GALASSO G. MUSI A., CARLO V. *Napoli e il Mediterraneo, Archivio Storico per le Province Napoletane*, CXIX. 2001, 665-704.
  - *Gregorio Carafa priore della Roccella e Gran Maestro dell'Ordine di Malta (1614-1690)*. Taranto, 2000.
  - "Dalla galera al vascello. L'apporto economico di genovesi, ragusei, fiamminghi, napoletani nella costituzione della flotta napoletana tra '500 e '600." In MAFRICI M., *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*. Soveria Manelli, 2004, 461-487.
  - "Andrea d'Avalos Generale del Mar Oceano (1616-1709)," *Archivio Storico per le Province Napoletane*. 2007, 173-209.
- THOMPSON I. I. A. *Guerra y decadencia. Gobierno y administraciòn en la Espana de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona, 1981.
- VALIERO A. *Historia della Guerra di Candia*. Venetia, 1689.
- VILLARI R. *La rivolta antispagnola a Napoli. Le origini (1585-1647)*. Bari, 1967.



Ivan Grech

## Dealing with Manpower Shortages in the Mediterranean. The Hospitaller Order of St John's Labour Force Problems during the Long Seventeenth Century

### ABSTRACT

The need for manpower was a perennial problem for many states in the early modern Mediterranean, to an extent that certain historians blame the demise of empires to similar shortages in human numbers. Whether to be employed as oarsmen, to replenish galley crews, to man bastions, to equip corsair vessels, to bolster army numbers, or to work on mainland property, it was imperative for any state to have a fairly constant supply of manpower. Any source would do not to remain short of numbers in times of need. The Order of St John of Jerusalem, who governed the Maltese archipelago from 1530, had to grapple with its fare share of problems created by manpower shortages. The intent of the present paper is to illustrate these constant difficulties and ensuing implications and the Order's endeavours to find remedies and recruit labour force from whichever source was possible, through purchase, negotiation, or violence during the 1600s, a century which, according to Faruk Tabak, experienced a demographic slowdown.

### I

Labour force problems are almost as old as the formation of human agglomerations, urban structures, and societies. The shortages or abundance of workers, unevenly distributed or concentrated in space and time in any civilization throughout the history of man have been conducive to human bartering, willful displacement of populations, forced exodus, deportations, and enslavement to fulfil manpower gaps and satisfy employment needs in many a sector, not least war. Some historical analysts burden manpower shortages and labour force problems with the responsibility – partial if not total – of the demise

of entire empires. According to Michel Fontenay, the Portuguese could not sustain their trade monopoly in Asia due to a labour demand which could not be satisfied by a deficient recruitment activity<sup>1</sup> and Felipe Fernández Armesto denounces the difficulty to recruit troops as one of the main causes of the decline of the Dutch Empire, in the same manner that he attributes the rise of seventeenth-century Holland to its apparent ease and skill to enrol sailors<sup>2</sup>.

Finding the required number of able-bodied men to carry out all sorts of tasks in urban areas, the countryside, or at sea, was not always a ubiquitous difficulty in pre-industrial society. In early modernity, the coasts of the Atlantic and the north seas provided great opportunities for the recruitment of troops, especially from among the fishing communities of the coasts of England, northern Spain, and Breton<sup>3</sup>. Demand and supply dynamics dictated the flux of workers through different territories. The Hanseatic towns, Holland, and Denmark had all the mariners they needed, while France and England at times had to impose measures to limit the migration of workers to other countries. Dunkerque, close to the Flemish border on the north-western coast of France, was an example of a cosmopolitan recruitment hub where seamen from Scandinavia, England, and Germany came in search of employment, and in the eighteenth century they started to be joined by Venetians, Genoese, Spanish, German, and Dutch<sup>4</sup>. The same cannot be said for the seventeenth-century Mediterranean. According to Molly Greene, the recruitment of labour force was a perennial Mediterranean problem<sup>5</sup> and she underlines how galley-warfare was severely conditioned with the difficulties encountered by the Spanish Habsburgs and the Ottomans to man galleys whose dimensions were expanding to accommodate larger cannon on board<sup>6</sup>. Faruk Tabak, in his *Waning of the Mediterranean*, talks of the demographic slowdown of the seventeenth century which created labour force shortages in many sectors<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Michel Fontenay, 'The Mediterranean World, 1500-1800: Social and Economic Perspectives', in Victor Mallia-Milanes (ed.), *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem* (Malta, 1993), 57.

<sup>2</sup> Felipe Fernández-Armesto, *Civilizations* (London, 2001), 379 and 377 respectively.

<sup>3</sup> Michel Mollat du Jourdin, *L'Europa e il mare dall'antichità ad oggi*. Trans. F. Cataldi Villari (Rome-Bari, 2001), 150-1.

<sup>4</sup> *Ibid.*, 250-1.

<sup>5</sup> Molly Greene, 'The Ottomans in the Mediterranean', in V. H. Aksan and Daniel Goffman (eds.), *The Early Modern Ottomans. Remapping the Empire* (Cambridge, 2007), 110.

<sup>6</sup> Molly Greene, 'Resurgent Islam: 1500-1700', in David Abulafia (ed.) *The Mediterranean in History* (London, 2003), 225.

<sup>7</sup> Faruk Tabak, *The Waning of the Mediterranean 1550 - 1870. A Geographical Approach* (Baltimore, 2008), 18.



## II

The Hospitaller Order of St John, a religious community of hospice keepers founded in 11<sup>th</sup> century Syria, grew to become accustomed with the constant preoccupation of finding enough men for its multifarious needs, especially as its gradual transformation into a military unit with a fundamentalist intent to war against Islam compelled it to live in a constant state of official or effective warfare for hundreds of years, with the consequent need to find soldiers, builders, crews, and rowers. When in 1530 the Order settled on Malta – a small archipelago south of Sicily on the Christian-Muslim frontier – the infrastructural and economic boost which the Hospitallers started to fuel into all the sinews of its new post was, at the same time, a promoter of growth and a causation of a labour demand which that same growth, coupled with the military ethos and distinct maritime nature of the Order, was responsible for periodically generating.

In the first decades of its sojourn in Malta, the Order had to face periods of indigenous shortages in manpower as in 1552, when Sicilians were brought to work on the island's fortification sites<sup>8</sup> and in the immediate years following the siege of 1565 due to an increase in migrations to Sicily and internal population displacements towards urban centres which left patches of rural areas depopulated<sup>9</sup>. The problem could be even more acute in the smaller islands of the archipelago where the adult male population was often too scarce to suffice for the military infrastructural work imposed by the state of constant war. In 1601 workers had to be sent over from Malta to the sister island of Gozo to work on the fortress walls overlooking the small harbour of Mġarr and the governor of the island was given the authority to recruit, when possible, foreign apart from local workers to make up the necessary numbers on the construction sites<sup>10</sup>. News or rumours of onslaughts by Muslim marauders created even more pressing worries for the archipelago's administration. Gozo, smaller and more vulnerable than Malta, had to be garrisoned and reinforced whenever the Convent (the Order's headquarters) received more or less reliable information that the sister island could be liable to attack by Ottoman or

<sup>8</sup> Alison Hoppen, *The Fortification of Malta by the Order of St. John. 1530 – 1798* (Edinburgh, 1979), 137.

<sup>9</sup> *Ibid.* and Charles Cassar, *A Concise History of Malta* (Malta, 2000), 121.

<sup>10</sup> Archives of the Order, Malta (AOM) 1380, Wignacourt to Vittorio Cassar and Rossermini (Governor of Gozo), ff. 293v – 294r, 23 November 1601.

Barbary forces<sup>11</sup> and, when reinforcements from Malta were deemed insufficient as in the summer of 1606, Sicilian Habsburg authorities had to be bothered in the hope of obtaining further support<sup>12</sup>.

Malta's steady demographic rise during the Order's stay (1530 – 1798), halted only by brief interruptions such as the plague of 1676<sup>13</sup>, coupled with the influx of foreigners to the island's harbours from all latitudes of the Mediterranean, helped to attenuate labour force problems. But the Order could never really stop relying on the voluntary or forced influx of healthy adult labourers through its seafaring activity. The self-imposed religious and military mission compelled the Knights of St John to survive and perpetrate their role as Christian predators in a Mediterranean sea at war while obliging them to respect Catholic commitments in concerted campaigns against the Infidel. The Hospital's systematic aid to Venice in the protracted war of Candia against the Turks between 1645 and 1669 is emblematic in the periodic strain it exerted on Hospitaller Malta's manpower resources. The Order had to fit and man its galley fleet for the seasonal campaigns in the Levant, at times increasing its island-headquarters' vulnerability due to the displacement east of shiploads of fighters for months on end. A temporary sojourn in the eastern Sicilian port of Augusta, waiting to be joined by the Papal galleys before sailing east, could keep the Hospitaller squadron idle for a month<sup>14</sup> and in the meantime more sailors would be sent over from Malta to bolster the crews<sup>15</sup>. Once in the Cretan stronghold, a relief corps of fighters<sup>16</sup> which on occasions could number between 300 and 400 soldiers, including over sixty Hospitallers, could be left behind at the expense of

<sup>11</sup> For some examples see: AOM 1381, Wignacourt to Rossermini (Governor of Gozo), f. 223, 29 August 1602 and *Ibid.*, f. 241v, 5 September 1602; AOM 1420, Lascaris Castellar to the Receivers of Palermo and Naples, ff. 76v – 77r, 4 May 1641; AOM 1469, Perellos y Rocaful to Ambassador Sacchetti (Rome), ff. 120v – 122r, 27 July 1708.

<sup>12</sup> AOM 1385, Wignacourt to La Marra (Palermo), f. 230, 12 July 1606.

<sup>13</sup> For an analysis of the plague of 1676, which claimed the lives of around one sixth of the island's population, see Joseph Micallef, *The Plague of 1676: 11,300 Deaths* (Malta, 1985). For a general overview of plague in preindustrial society and Hospitaller Malta's fight against contagion through prevention and early warning strategies, see Ivan Grech, 'Dread the Grim Reaper: Early Warning Strategies as a Means of Plague Prevention. Hospitaller Malta's Fight Against Contagion', in *Journal of Maltese History*, vol. 3, no. 2 (Malta 2013), 9-27. For a general analysis of Hospitaller Malta's demographic growth, see Stanley Fiorini, 'Demographic Growth and the Urbanization of the Maltese Countryside to 1798', in Victor Mallia-Milanes (ed.), *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem* (Malta, 1993), 297-310.

<sup>14</sup> AOM 1443, Cotoner to General Del Bene in Augusta, ff. 42v – 43r, 24 May 1667.

<sup>15</sup> *Ibid.*, Cotoner to General Del Bene in Augusta, ff. 43v – 45v, 28 May 1667.

<sup>16</sup> *Ibid.*, Cotoner to Ambassador Caumonts (Rome), ff. 145v – 146, 2 February 1668.

the Order's Treasury for up to eight months<sup>17</sup>, and ships plying the Mediterranean under the Hospital's flag could occasionally be briefed to relocate their efforts and aid Candia in any way possible<sup>18</sup>. Ensuing casualties, temporary or permanent, were inevitable. In June 1669, the last year of the war, it was reported that up to the early days of that month seventeen Hospitallers and 142 Maltese soldiers had lost their lives fighting for the Venetian cause, while many others had ended up injured or infirm<sup>19</sup>, stimulating the Order's sense of paternal solidarity and inducing it to provide one *scudo* a month and four bread loafs a day to the widows of the deceased for the rest of their lives<sup>20</sup>. Grandmaster Nicholas Cotoner, whose magistracy covered the last six years of the war and was therefore in a position to assess its overall impact and predict possible consequences, made sure his complaints and concerns regarding the conflicts' repercussions on Hospitaller Malta were heard from Sicily to Savoy. He made it clear in his official writings that Candia had cost the Order and Malta troops, supplies, ammunitions, and the fitting of galleys, forcing the Hospital to stretch its human, technical, and financial resources to perilous limits at a time when it was justifiably feared that the Turk, if and once Candia was taken, would revert all his energies west and attempt another full-scale invasion of Malta<sup>21</sup>. Cotoner insisted on the difficulties of replacing the troops sent to Candia since only the survivors were to return to Malta, and a number of them could be maimed for life. He voiced his irritation at the resident Inquisitor's insistence on behalf of the Papacy for the Order to keep sending troops to the Levant, and expressed his frustration to the Sicilian Viceroy that the Knights' example and dedication in sustaining the Catholic mission was not being sufficiently followed by the other European princes who, according to the grandmaster, were lukewarm in translating their confessional commitment in practical collaboration with Venice. Candia, sustained Cotoner, needed far more support than that arriving from Malta<sup>22</sup>. Above all, however, the grandmaster was worried about the difficulty of replenishing the military numbers needed to defend his archipelago in case the feared threat from the Levant materialised in the short term. In the summer of 1667 the Convent's perception was that the Turk was

<sup>17</sup> *Ibid.*, Cotoner to Cigala, f.250, 25 October 1668 and *Ibid.*, f. 259r, 29 December 1668.

<sup>18</sup> *Ibid.*, Cotoner to Morosini (Captain General), f. 250, 30 October 1668.

<sup>19</sup> AOM 1444, Cotoner to Gherardi, f. 92, 25 June 1669.

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> See AOM 1443, Cotoner to Cigala, f. 250r, 25 October 1668, AOM 1444, Cotoner to Ambassador Verospi, ff. 29v – 30r, 10 March 1669, and *Ibid.*, to the Duke of Savoy, f. 36r, 29 March 1669.

<sup>22</sup> AOM 1444, Cotoner to Ambassador Verospi, ff. 29v – 30r, 10 March 1669.

upstaging his efforts to conquer Candia and revert his military energies towards Malta<sup>23</sup>. The following year the Order was stocking its arsenal with ammunition against an eventual siege<sup>24</sup> and in the early months of 1669 it looked increasingly evident for western eyes that Candia's fall was imminent. In Hospitaller quarters, the Ottoman conquest of the island which dominated the maritime routes linking the Levant with the rest of the Mediterranean was deemed as a military preamble to a further push west which could only have Malta as its obvious destination<sup>25</sup>. The plausibility of another serious Ottoman attempt at the invasion of Malta, a nightmare which had been substantially dormant in the Hospitaller psyche since the start of the war in 1645, when insistent rumours had it that Ottoman naval preparations were directed against Malta and not Crete<sup>26</sup>, resurfaced with dramatic urgency as the fall of the Venetian outpost appeared to be approaching fast. In a propagandist invocation in favour of his Order's devotion to the Catholic cause and denouncing what in March 1669 already seemed an inevitable defeat for Christendom, grandmaster Nicholas Cotoner stated that re-manning his island-post in time in case of an enemy attack would unequivocally be one of the Order's most dire tasks not least because, unlike what apparently was a commonly-held perception, the archipelago was not the ideal place to find the needed number of fighters<sup>27</sup>. Systematically manning the squadron in aid of Candia had already been a feat in its own terms, requiring the concession of pardons to bandits, prisoners, and debtors to bolster the squadron's crews<sup>28</sup>.

<sup>23</sup> *ch'egli non habbia cos'alcuna maggiorm[en]te à cuore che la n[ost]ra rovina. AOM 1443, Cotoner to Tarasconi and Cigala, f. 70r, 18 August 1667.*

<sup>24</sup> *Ibid.*, Cotoner to Ambassador Verospi (Rome), ff. 244v - 246, 19 October 1668.

<sup>25</sup> Cotoner expresses similar worries to the Duke of Savoy asking the latter for the services of the engineering consultant Valperga for the completion of further fortifications already on course or the building of new ones: *vedendo i progressi che va facendo sopra la Christianità il Comun Nemico, il quale odiando fieramente la n[ost]ra Religione sarà facilmente per rivolgere contro di essa i primi impeti della sua rabbia sbarazzandosi in qualsivoglia maniera della guerra di Candia. AOM 1444, Cotoner to the Duke of Savoy, f. 36r, 29 March 1669.*

<sup>26</sup> The perception of an attack was so authentic and the Order's preparations so intense, that Dal Pozzo dedicates over fifteen pages of his *Historia della S. Religione* to describe a whole set of precautionary measures undertaken by Hospitaller Malta in view of a possible Ottoman siege. Bartholomeo Dal Pozzo, *Historia della S. Religione Militare di S. Giovanni Gerosolimitano detta di Malta*, ii (Venice, 1715), 98-114.

<sup>27</sup> *E deve ancora considerarsi che questa non è piazza da spopolarsi della gente d'arme...* AOM 1444, Cotoner to Ambassador Verospi, ff. 29v - 30r, 10 March 1669.

<sup>28</sup> *Noi però allora fummo costretti di far gr[azi]e di banditi e forzati delle gal[er]e, dar dilation à debitori, e falliti...* AOM 1444, Cotoner to Ambassador Verospi, ff. 29v - 30r, 10 March 1669.

Like armies, in fact, navies often had to scrape the slimy pits of society and welcome within their ranks all sorts of nefarious individuals. The biographer of Henry the Navigator denounced the presence of several criminals among crews effecting voyages of discovery, and Magellan's ranks were replete with crooks<sup>29</sup>. During the war of Candia, an anonymous report written from Constantinople invited Pope Innocent X to free prisoners and call bandits to arms to beef up Catholic ranks in relief of the Venetian stronghold<sup>30</sup>. In early modernity, Mediterranean maritime forces like Genoa introduced the commutation of prison or death sentences to forced galley service in order to provide their fleets with oarsmen<sup>31</sup>. The discriminant factor during recruitment was good health and the ability to fight, row, or work. Little space was left for selection based on moral censorship or even religious creed. At one point in 1620 the Order of St John had to come to terms with rumours permeating from Rome that its galley squadron was also recruiting heretics (Protestants) as soldiers<sup>32</sup>, a rather awkward suspicion to direct at a Catholic state in a Counter-Reformation zone like Malta whose destiny was so intricately reliant on Papal endorsement. Protestants from Hungary in the second half of the seventeenth century did end up on Catholic Habsburg galleys<sup>33</sup>, but as convict crews (*forzati*, convicts condemned to hard labour) and, in any case, Spain could easily afford to ignore any potential remonstrance directed at its behaviour from Rome. Irrespective of its authenticity, the accusation addressed at Hospitaller recruitment practices is indicative of government priorities connected to armed conflict in the early modern Mediterranean. A state, says Braudel, needed a constant supply of manpower<sup>34</sup> and an archipelago Order-state which engaged in incessant maritime activity for privateering, sea patrol, and naval aggression purposes, apart from the garrisoning and fortification of the outpost it governed, could never discount the possibility of not making up the necessary numbers when it mattered. Speaking of Mediter-

<sup>29</sup> Mollat du Jourdin, *L'Europa e il mare*, 289.

<sup>30</sup> Paolo Piccolomini, 'Corrispondenza tra la Corte di Roma e l'Inquisitore di Malta durante la guerra di Candia (1645-69)', *Archivio Storico Italiano*, xLi (1908), 120-4.

<sup>31</sup> Luca Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna* (Milan, 2003), 232-236.

<sup>32</sup> AOM 1399, Wignacourt to Ambassador Guevara (Rome), ff. 78v-79r, 17 February 1620.

<sup>33</sup> Eva Kowalska, "Confessional Exile from Hungary in 17<sup>th</sup> Century Europe: Problem of Mental Borders," in Steven G. Ellis and Lud'a Klusáková (eds.), *Imagining Frontiers. Contesting Identities* (University of Pisa, 2007), 229-242.

<sup>34</sup> Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Trans S. Reynolds, 2 vol. (London, 1986), 449.

ranean navies in general and of Hospitaller squadrons in particular, Salvatore Bono denotes the Order's great need of manpower to render its galleys operative<sup>35</sup>.

Apart from salaried sailors, war vessels needed a permanent stock of oarsmen. On Hospitaller galleys, as on those of the Tuscan Order of St Stephen, oarsmen were mainly composed of slaves, *buonavoglie* (men who served at sea to pay off their debts)<sup>36</sup>, and *forzati*. Slaves were heavily relied on to power fleets. In Tuscany, the recruitment of slaves to man the oars eased the demographic pressure on the population, helping not to detract labour force from the countryside where it was most needed<sup>37</sup>. The squadron of the Order of St John, which by the mid-seventeenth century numbered seven galleys, relied mostly on slaves to make the number of rowers needed, followed by *buonavoglie* and *forzati*<sup>38</sup>. In the first half of the seventeenth century, the crews of the six galleys making up the Order's squadron could total up to 1,846 men between them, and when another galley was added in the second half of the century, the overall number could go up to 2,190, with well over half of them being slaves<sup>39</sup>.

According to Azar Gat, the dramatic rise in the size of armies, navies, and general war expenses of the European states in the early modern era is not to be attributed to exigencies related to the military revolution of the age, but rather to the capacity of the states themselves to find the necessary resources to compete against each other and to improve, both technically and numerically, their destructive potential in a fragmented geopolitical environment<sup>40</sup>. Whether Hospitaller Malta, and the Order of St John in particular, fit into Gat's paradigm can be open to debate. The Order's sole competitor and antagonist in the Mediterranean was Islam, and the Ottoman Empire in particular, a superpower of early modernity aided by the Barbary forces which the Hospitallers could only confront in official warfare as a contingent in large Catholic coalitions, or else harass through effective maritime raids in lesser, unofficial conflicts. Otherwise the Knights had to defend themselves within their walls as in 1480, 1522, and 1565. On the

<sup>35</sup> Salvatore Bono, "Naval Exploits and Privateering," in Victor Mallia-Milanes (ed.), *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem* (Malta, 1993), 356.

<sup>36</sup> Anthony T. Luttrell, "Malta and Rhodes: Hospitallers and Islanders," in Victor Mallia-Milanes (ed.), *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem* (Malta, 1993), 270.

<sup>37</sup> Lo Basso, *Uomini da remo*, 359.

<sup>38</sup> *Ibid.*, 369.

<sup>39</sup> *Ibid.*, 371.

<sup>40</sup> Azar Gat, *War in Human Civilization* (Oxford University Press, 2008), 449-511.

continent the Order did not have military adversaries and its prime bellicose interest was substantially a passive one. Having to bear the brunt of the occasional passage of continental armies through their estates<sup>41</sup> was surely an endemic Hospitaller frustration, considering the geographic spread of their possessions, but one which did not oblige them to rally, arm, provision, and salary entire field armies on a systematic basis, an exercise which in terms of the need of resources outweighed all others in early modern warfare and which was compulsory for so many other states in Christendom. Manpower employment in field armies constituted the largest military expenditure which increased steadily throughout the early modern decades, especially in protracted campaigning away from home<sup>42</sup>. Consequently, the Hospitallers were able to concentrate in the Mediterranean the military energies they were spared on the continent. The Order of St John indulged compulsively in maritime aggression<sup>43</sup>, manifesting a confidence in gathering the needed resources comparable to that of other states of Christendom despite the fact that booty from privateering and naval raids fell systematically short from covering the sole expenses of building, fitting, manning, and provisioning a squadron of six to eight galleys<sup>44</sup>. Alison Hoppen marvels at the Knights' capacity to come up with the necessary funds when it mattered<sup>45</sup>.

Yet, as Gat points out, however proficient the supply, however capable a state was in enhancing and exploiting its resources, the demands could be boundless<sup>46</sup>, particularly when the supply, as in the case of manpower, was susceptible to multiple vagaries. Men were lost through conflict, desertions, shipwrecks, the difficulty to adapt to the hardships

<sup>41</sup> For the problems caused by war to Hospitaller estates in Europe, see Ivan Grech, "The Dread of Violence and the Lure of Conflict. Contrasting Attitudes to Warfare: the Case of the Hospitaller Order of St John," in B. Borstner, S. Gartner, S. Deschler-Erb, C. Dalli, I-M. D'Aprile (eds.), *Historicizing Religion. Critical Approaches to Contemporary Concerns* (Pisa, 2010), 145-53.

<sup>42</sup> Gat, *War in Human Civilization*, 471.

<sup>43</sup> A cursory look at Dal Pozzo's two volumes of *Historia della S. Religione*, which covers the Order's history up to the late seventeenth century, would suffice to subdue any doubt about this commitment. Bartholomeo Dal Pozzo, *Historia della S. Religione Militare di S. Giovanni Gerosolimitano detta di Malta*. vol. i (Verona, 1703) and Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii.

<sup>44</sup> Lo Basso, *Uomini da remo*, 373-374. In 1685 the Order's Council was discussing a proposal to build an eighth galley in aid of the Catholic coalition. Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 545.

<sup>45</sup> Hoppen's comment refers to the financing of Malta's fortifications, but is none the less indicative of the Order's faculties in fundraising. Hoppen, *The Fortification of Malta*, 165.

<sup>46</sup> Gat, *War in Human Civilization*, 471.

of galley life, enslavement after lost battles or skirmishes, and deaths through disease while on missions. A visit and sojourn in the Papal port of Civitavecchia could be as detrimental in terms of losses in numbers as a bout of combat due to the insalubrious air for which the Roman harbour was notorious<sup>47</sup>. The Order's contemporary chronicler Bartholomeo Dal Pozzo, in his rendering of the last days of the siege of Candia, records how the Order had to lend funds to the Captain General for the payment of Catholic troops in order to avoid defections to the Ottoman side and laments how the Hospitaller ranks sent over from Malta were depleted by disease due to gangrene and what he calls "bad air", which were causing more damage than the Turks themselves, so much so that at one stage the battalion from Malta was even exempted from doing guard duty<sup>48</sup>. Any maritime mission in any latitude of the Mediterranean could be lethal. In 1680 the squadron returned full of sick and dead from visits to western ports<sup>49</sup> and back from Negropont in 1688 the squadron had 600 sick crew members<sup>50</sup>.

The Order's documentation is generous in evidencing similar episodes of losses while on seafaring and military duty which emphasize Hospitaller Malta's problems and preoccupations pertinent to manpower supply, demand, loss, and recruitment. Although this study does not harbour ambitions to provide overall quantitative analysis, the theme resurfaces with such insistence in the writings of the Knights that there can be little doubt on the authenticity of the labour force agenda which Malta and its government had to address throughout early modernity. In October 1601 the Hospitaller agents in Licata and Syracuse were asked if the squadron had left behind any slaves when it harboured in these Sicilian ports, for Malta was lacking a good number<sup>51</sup>. Two years later, complaints of slave shortages were voiced to the Duke of Savoy<sup>52</sup>. In 1606, when the Order lost half of its squadron in a shipwreck in Barbary, the Convent's greatest regret was expressed for the slaves lost, rather than for the ships and the artillery<sup>53</sup>. In May 1646,

<sup>47</sup> *a riguardo di quell'aria sempre dà nostri sperimentata mortifera*. Bartholomeo Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 68-69; 166. See also Joseph Muscat, *Il-Flotta tal-Ordni ta' San Ġwann* (Malta, 2000), 68.

<sup>48</sup> Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 367-8; 370.

<sup>49</sup> *Ibid.*, ii, 462.

<sup>50</sup> *Ibid.*, 700.

<sup>51</sup> AOM 1380, Wignacourt to Accarigi (Licata) and Zumbo (Syracuse), f. 250v, 12 October 1601.

<sup>52</sup> AOM 1382, Wignacourt to the Duke of Savoy, f. 129, 30 April 1603.

<sup>53</sup> *ma quel che più ci preme, di tutti li schiavi che erano il principal nervo e sustanzia delle nostre forze maritime*. AOM 1385, Wignacourt to Ambassador Mendes (Rome), ff. 144-145r, 2 May 1606.



the Order was feeling the pressure of meeting Christendom's demands to man in time an extra six vessels in aid of Candia for that season's campaign, a feat deemed next to impossible considering the Pope himself could not go beyond providing two supplementary galleys for lack of oarsmen<sup>54</sup>. Similar complaints due to crew shortages were voiced by grandmaster Raphael Cotoner in 1662<sup>55</sup>. Dal Pozzo records how both galley crews and the island's labour force availability had diminished due to the extensive maritime campaigning carried out in the years leading to 1688<sup>56</sup>. In 1695, trying to justify the Order's difficulties in sustaining the maritime campaigns in the Levant, grandmaster Adrian de Wignacourt emphasised the depletion of his crews in the previous campaign, mainly through death, injury, and sickness, and how disease carried over by the Hospitaller squadron on its return to Malta had spread on the island, causing indigenous deaths on a daily basis<sup>57</sup>. A year later, the same Wignacourt lamented the huge slave shortages in Malta and how galley crews had been halved<sup>58</sup>. By default, further proof of the Order's labour force needs is provided by the manifest jubilation duly recorded following large catches of slaves<sup>59</sup>. Occasional preys brought to Malta by the Hospitaller galleys on their seasonal roaming around the Mediterranean were obviously a prime source of manpower and the relevance of such feats for the Order, both from a practical and from a propagandist point of view, can be sensed from the Baroque triumphalism with which Hospitaller victories and exploits in enemy enslavement were officially chronicled by the Order without the slightest hint of Catholic remorse or Christian empathy for the vanquished<sup>60</sup>. The disappointment expressed by grandmaster Alof de Wignacourt in May 1603 when he learnt that almost all slaves taken captives by his squadron after a mission in Lepanto and Patraso were women and children, and therefore not employable on board ships, can also be considered as an attestation of the value associated with manpower supplies<sup>61</sup>.

<sup>54</sup> AOM 1424, Lascaris Castellar to Spinola (Genoa), f. 86r, 11 May 1646.

<sup>55</sup> AOM 1438, Raphael Cotoner to Airolò, ff. 81v-82r, 20 September 1662.

<sup>56</sup> Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 676.

<sup>57</sup> AOM 1460, Adrian de Wignacourt to Ambassador Sacchetti (Rome), f. 30, 18 March 1695.

<sup>58</sup> *le galere sono mezzo disarmate di ciurme*. AOM 1460, Adrian de Wignacourt to P[ad]re Tomaso Bassi, P[rovincia]le de Carm[elita]ni di Trapani, f. 196r, 29 November 1696.

<sup>59</sup> For example: AOM 1443, Cotoner to Tarascone, f. 143r, 31 January 1668.

<sup>60</sup> Grech, "The Dread of Violence and the Lure of Conflict," 148. See also Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, i and ii, *passim*.

<sup>61</sup> AOM 1382, Wignacourt to Afflitto, ff. 142v - 143r, 12 May 1603.

Deficiencies in numbers, especially slaves, whether on land or at sea, had inevitable repercussions for the Order's military administration and maritime schedules. Apart from being deployed on galleys or elsewhere, enemies which ended up as slaves of the Order had an intrinsic value and could be bartered or monetised. In 1601, for example, the lack of slaves in Malta was making it difficult for the Order to pay for two galley hulls which were being built in Genoa<sup>62</sup>. Entire trips to the Levant could be aborted or postponed due to lack of manpower<sup>63</sup>, or so the Order's official records would have us believe, and the seasonal deployment of crews in aid of Candia weakened the *corso* activity, which in turn was an important source of slave supply<sup>64</sup>. The unavailability of mariners in sufficient numbers could also create awkward diplomatic situations, especially when the Knights were called upon by the Papacy to provide slaves and the Order was not in a position to oblige<sup>65</sup>. On certain occasions, however, the Knights could provide the Papal galleys by as many as 100 slaves, proof that occasionally Hospitaller Malta did have men to spare<sup>66</sup> and even if not, Catholic obligations and the will and need to harness Pontifical favours compelled it to dig deep into its resources and stretch them even beyond its effective potential.

Preventive measures had to be adopted to reduce losses whenever possible. In an attempt to limit desertions when the galleys were on mission, roll calls of crews could occasionally be carried out in ports where it was more likely for mariners to flee<sup>67</sup>. The *buonavoglie* could not always be prevented from visiting ports of call, otherwise debtors would have been discouraged from becoming oarsmen and such inhibitions could have compromised the *corso* activity in the long term<sup>68</sup>. Officials were warned not to treat oarsmen badly for they were a priceless resource which needed to be kept alive and healthy for as long as possible<sup>69</sup> and in 1639 grandmaster Lascaris Castellar boasted how the man-management skills of the Order's maritime officials

<sup>62</sup> AOM 1380, Wignacourt to Torriglia (Genoa), ff. 310v - 311r, 15 December 1601.

<sup>63</sup> AOM 1383, Wignacourt to Capece (Naples), ff. 329v - 330r, 27 September 1604. See also AOM 1766, f. 446r, 23 May 1659.

<sup>64</sup> Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 192.

<sup>65</sup> As in 1669, when the Order was reluctant to provide the Papal galleys with forty sailors. AOM 1444, Cotoner to Ambassador Verospi (Rome), ff. 53 - 54r, 25 April 1669.

<sup>66</sup> Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, i, 378.

<sup>67</sup> With reference to ports in general entered by the squadron: *perche in quelle parti sogliono fugire l'homini...* AOM 1646, ff. 364 - 365r, 7 October 1656.

<sup>68</sup> AOM 1418, Lascaris Castellar to Ambassador Valensè, ff. 166v - 168r, 5 September 1639.

<sup>69</sup> AOM 1646, ff. 347v - 348r, 10 June 1656. On the subject, see also Muscat, *Il-Flotta tal-Ordni*, 59.

were preventing slave rebellions on galleys<sup>70</sup>. But desertions and other labour force losses within an island-headquarter context could be as difficult to prevent as those in foreign ports. During the Order's stay in Malta, the Hospitaller and Church hierarchies were locked in a lingering tussle over sanctuary provided to fugitives in religious places<sup>71</sup> and the overall distribution of indigenous labour force. In 1643, after two escaped galley oarsmen tried to seek refuge in religious convents in Valletta and the outskirts of Mdina, grandmaster Lascaris Castellar protested that similar defections from crews were happening on a daily basis<sup>72</sup>. In 1668, the Order reduced the number of subjects allowed to work for the Inquisitor with the justification that in a small territory like Malta adult men were mostly needed for militia service, not futile ecclesiastical functions<sup>73</sup>. In 1709, grandmaster Perellos y Rocaful complained that the island's cavalry was depleted because of the leniency of the church authorities in conceding licenses for employment as sextons, even for service in remote rural chapels where Mass was hardly ever held, providing an opportunity for anyone trying to be exempted from duty in the island's militia<sup>74</sup>.

Despite the recurrent denunciations of manpower shortages by various magistracies, the Hospitallers were victims of their own hard-earned reputation as highly efficient corsairs capable of fetching human booty, rendering Malta an alternative labour force market in the eyes of other Catholic allies. Apart from the Papacy, as already mentioned, requests for the supply of slaves and mariners occasionally arrived to the Convent from French, Habsburg, and Sardinian authorities<sup>75</sup>, provoking the Order's frustration when the demands were too

<sup>70</sup> AOM 1418, Lascaris Castellar to Ambassador Valensè, ff. 166v - 168r, 5 September 1639.

<sup>71</sup> In 1639, for example, twenty-six *buonavoglie* escaped from the Order's galleys and sought sanctuary in rural churches. AOM 1418, Lascaris Castellar to Ambassador Valensè, ff. 166v - 168r, 5 September 1639. See also Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 438.

<sup>72</sup> *Di che dispiaciutomi io fuor di modo per il fomento maggliore che si dà à questi bonavogli che ogni giorno se ne fuggono con pregiudizio grande del serv[izi]o delle galere di q[ues]ta mia Religio[n]e.* AOM 1421, Lascaris Castellar to the Vic[ari]o Gen[er]ale dè Carmelitani, f. 170, 5 August 1643.

<sup>73</sup> AOM 1443, Cotoner to Ambassador Verospi (Rome), ff. 253 - 254, 5 November 1668.

<sup>74</sup> *La cavalleria di quest'isola è interam[en]te distrutta perche non c'è persona che vedendosi obbligata à tener cavallo per haverne i requisiti non procure d'esentarsi con'una patente di sagristanello di qualsivoglia chiesolo ò cappella rurale dove non si farà altra funtione che d'accendere la lampada il sabbato...* AOM 1470, Perellos y Rocaful to Ambassador Sacchetti (Rome), ff. 86 - 87, 22 June 1709 and *Ibid.*, to Riggio (Palermo), ff. 183 - 185r, 17 December 1709.

<sup>75</sup> See, for example, AOM 1391, Wignacourt to Torriglia (Messina), ff. 334v - 335, 24 July 1612, AOM 1417, Lascaris Castellar to Gio Andrea Doria (Viceroy of Sardinia), f. 80v, 9 April 1638, and Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 166.

insistent and apparently unrealistic when compared with Hospitaller Malta's resources. In 1602, the authorities of Palermo were informed that the Order was in no position to sell slaves<sup>76</sup> and in 1669, having to deal with yet another request for crews from the Papal fleet, grand-master Nicholas Cotoner complained that Malta was not Genoa, Leghorn or Naples in terms of availability of sailors, but simply a barren rock with a small population and limited resources<sup>77</sup>.

In order to counter these labour force difficulties, all available and accessible supply options had to be considered. Apart from the occasional human booty through naval aggression and amphibious missions<sup>78</sup>, several other sources were tapped for the acquisition of slaves, *buonavoglie*, or convicts. Renowned bagnios like that of Naples, where slaves materialized even from the Kerkennah islands<sup>79</sup> and *buonavoglie* were easier to recruit<sup>80</sup>, and other Mediterranean ports like Marseilles were markets which the Order exploited from time to time to purchase crews<sup>81</sup>. Occasional convict donations were always welcome, whether from the Pope<sup>82</sup>, the Dukes of Modena<sup>83</sup> and Parma<sup>84</sup>, or a member of the Roman nobility<sup>85</sup>, or whether promised to the Order by French Royalty as in 1596<sup>86</sup>. Otherwise attempts were made to buy convicts from the northern Italian hinterland<sup>87</sup> or Croatia, or official requests for slaves were forwarded to the Emperor who had a "multitude" of slaves

<sup>76</sup> AOM 1381, Wignacourt to Capece (Palermo), ff. 207 – 208r, 12 August 1602.

<sup>77</sup> *forse si crede che noi habbiamo gente per proveder ogni squadra e soccorrere ogni piazza non ricordandosi che siamo in un scoglio scarso così di gente come d'ogni altra cosa.* AOM 1444, Cotoner to Ambassador Verospi (Rome), ff. 53 – 54r, 25 April 1669.

<sup>78</sup> For example: Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 455.

<sup>79</sup> AOM 1390, Wignacourt to Abenante (Naples), f. 372r, 20 October 1611.

<sup>80</sup> *cotesta città dove più che in qualsivoglia altra si trova gente a proposito per questo effettò, se ne possa far qualche buon numero.* AOM 1383, Wignacourt to Capece (Naples), ff. 329v – 330r, 27 September 1604. See also AOM 1380, Wignacourt to Aponte (Naples), f. 86v, 25 April 1601 and AOM 1381, Wignacourt to Aponte (Naples), f. 68v, 15 February 1602.

<sup>81</sup> For Marseilles, for example, see Dal Pozzo, *Historia S. Religione*, i, 146; In October 1656, the officials of the Hospitaller squadron were instructed to buy rowers *in qualsivoglia loco che si potrà fare de bonavoglia purchè siano atti al remo.* AOM 1646, ff. 364 – 365r, 7 October 1656.

<sup>82</sup> 250 *forzati* from Pope Innocent X in 1651, Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 192.

<sup>83</sup> AOM 1385, Wignacourt to Caccialupi, f. 237v, 18 July 1606.

<sup>84</sup> Six *forzati* donated in 1610. AOM 1389, Wignacourt to Caloro (Genoa), ff. 147v – 148r, 22 May 1610.

<sup>85</sup> Two *forzati* donated by Mario Farnese. AOM 1380, Wignacourt to Santinelli (Rome), f. 313v, 15 December 1601.

<sup>86</sup> Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, i, 391.

<sup>87</sup> AOM 1403, De Paule to Torriglia (Genoa), f. 76, 16 February 1624 and AOM 1461, Perellos y Rocaful to Receiver Roberto Solaro (Turin), f. 57r, 26 August 1699.

available captured during the Imperial campaigns<sup>88</sup>. When needs were particularly pressing the squadron was instructed to purchase slaves when on mission in the Levant<sup>89</sup>, or else the Order had to salary rowers as in the immediate years after Preveza (1684) and recruits were rallied by the beat of the drum from the island's population<sup>90</sup>.

Similar recruitment sources provided Hospitaller Malta with temporary relief for its labour force demands, but the Order harboured ambitions, albeit feeble, of attenuating the problem through structural and more long-term solutions. In early modernity, as in any age, demands posed on seafaring by conflict and cargo-carriage elicited tentative solutions through recourse to technology in an attempt to improve efficiency, not least in crew sizes. In the long seventeenth century, for example, the Dutch gained a distinctive edge over their competitors in the shipment trade through the design of their fluyts. With a sizable hold, the best hull among European vessels, and a reduced crew, the fluyt contributed immeasurably to the Dutch seafaring and commercial success of the late 1500s and the 1600s<sup>91</sup>. The Order was more conservative in its approach to maritime technology, yet in the middle of the seventeenth century it evaluated a design by a French engineer of a four-man galley oar intended to replace the traditional six-man oar without compromising the vessels' overall propulsive efficiency<sup>92</sup>. The technical concept apparently went against the tendency of Mediterranean galley-design of the era, during which galley-dimensions were increasing and accommodating more rowers. Towards the end of the century, the number of rowers per oar on the larger Tuscan galleys with 28 benches, for example, passed from six to seven and that of the *Padrona* from five to six<sup>93</sup>. However, the Frenchman's project was apparently ditched before it was even tested. The Order was not convinced by the flawed drawings brought forward to its attention. They lacked precise measurements and were deemed unclear, apparently showing five not four men per oar. Besides, the squadron was out on a mission at the time and the project could not be tested in practice<sup>94</sup>.

<sup>88</sup> Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 676.

<sup>89</sup> AOM 1646, ff. 337 - 339, 2 May 1656 and AOM 1444, Cotoner to Ambassador Verospi (Rome), ff. 54v - 55r, 1 May 1669.

<sup>90</sup> *Per supplire alla ciurma, ch'era il più difficile d'una galera... assoldare marinai da remo, come altre volte s'era praticato... battendo si tamburo per l'Isola*. Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 546.

<sup>91</sup> Richard Bonney, *The European Dynastic States 1494-1660* (New York, 1991), 446-7.

<sup>92</sup> AOM 1430, Lascaris Castellar to Spinola (Genoa), f. 126r, 6 July 1652 and *Ibid.*, ff. 186v - 187r, 29 October 1652.

<sup>93</sup> Lo Basso, *Uomini da remo*, 351.

<sup>94</sup> AOM 1430, Lascaris Castellar to Spinola (Genoa), f. 126r, 6 July 1652.

## III

It's not that similar manpower shortages were exclusively symptomatic of the Order's administration of maritime environments or islands in particular, an exercise which the Hospitallers had become accustomed to by the time they settled on Malta after lengthy sojourns on the islands of Cyprus and Rhodes in earlier centuries<sup>95</sup>. In the early seventeenth century, a proposal to take over the deserted Polish territory of Podolia<sup>96</sup> to counter Turkish and Tartar invasion attempts through the Eurasian border was classified unfeasible by the Order, deeming that the venture would have demanded a far greater garrison than it could provide and sustain in that remote part of Europe<sup>97</sup>. Indeed, work on the extensive estates, known as commanderies, throughout the European mainland which the Order had accumulated since the Middle Ages and which implied and demanded a constant continental engagement by the Hospitallers, was occasionally conditioned and disrupted by the lack of labour force. It was not always easy for Hospitaller administrators to find enough peasants to work on the Order's continental lands<sup>98</sup>. The reasons for deficient recruitment could be multiple and varied. Anything which disrupted the normal existence of a community - war, contagion, forced expulsions, royal decrees, armies on the move, banditry - was likely to create all sorts of administrative problems for an institution like the Order of St John whose archipelago-post was inversely proportional in compactness and dimensions<sup>99</sup> to its scattered continental estates with a reach from Portugal to Bohemia and Sicily to Flanders<sup>100</sup>. The Convent, so reliant on the funds from its priories which each year were to

<sup>95</sup> For some reflections on Hospitaller island-existence see Ivan Grech, "Struggling Against Isolation. Communication Lines and the Circulation of News in the Mediterranean: The Case of Seventeenth-Century Malta," in *Journal of Mediterranean Studies*, vol. 16, 1/2 (Malta 2006): 163-74.

<sup>96</sup> On the confines of Ottoman territory in present-day Ukraine.

<sup>97</sup> Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, i, 529-30.

<sup>98</sup> AOM 1445, f.11.

<sup>99</sup> After the loss of Tripoli in Barbary in 1551, the Order of St John had only the small Maltese archipelago to defend.

<sup>100</sup> For a comprehensive and pictorial overview of the property that the Order of St John came to possess in Europe, see H. J. A. Sire, *The Knights of Malta* (New Haven and London, 1996), *passim*. The Order's property in England and Ireland was confiscated by Henry VIII in 1540. Sire, *The Knights of Malta*, 186. Some German priories were lost following the turmoil of the Protestant Reformation. Ann Williams, "The Constitutional Development of the Order of St John in Malta, 1530-1798," in Victor Mallia-Milanes (ed.) *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem* (Malta, 1993), 285.

be made available to the Common Treasury<sup>101</sup>, was at the mercy of complex continental contingencies, ranging from natural catastrophes to monarchic moods, and was often in no position to remedy or enforce prevention. Distance and the Hospital's modest diplomatic stature in a Europe monopolised by domineering nation and territorial states increased the Convent's impotence. In the early years of the seventeenth century, Spanish troops which occupied some of the Order's Calabrian possessions to establish a presidio were treating the local community so badly that many inhabitants apparently contemplated leaving and abandoning to their fate the lands they toiled<sup>102</sup>. The expulsions of the Moriscos (Muslims converted to Christianity<sup>103</sup>) decreed by Philip III of Spain in 1609 risked depopulating several Hospitaller estates. In the Kingdom of Aragon and the Priory of Catalonia the Order possessed some estates with a number of castles which were mostly inhabited by Moriscos who worked the land<sup>104</sup>. After the forced exodus, the Order in Malta was receiving news that even the few old Christians left on these Spanish commanderies ended up disheartened and were abandoning these estates, probably overwhelmed by a task which they could no longer muster, both because of the sudden reduction in labour force and the loss of Muslim agricultural knowhow following the deportations<sup>105</sup>. In 1657, during a plague which hit several parts of southern Italy, the Order had to come to terms with

<sup>101</sup> For a study of the channeling of Hospitaller funds from Europe see Ivan Grech, "Flow of Capital in the Mediterranean: Financial Connections between Genoa and Hospitaller Malta in the Seventeenth and Eighteenth Centuries," in *International Journal of Maritime History*, xvii, 2 (December 2005): 193-210.

<sup>102</sup> The inhabitants of the lands of Drosi and Melicucca wanted to leave "*per fuggir simili molestie*" and the Order was worried that the commanderies "*restando senza abitanti si rudurranno ben presto a niente*," AOM 1383, Wignacourt to Capece (Naples), f. 315v, 27 September 1604. Grech, "The Dread of Violence and the Lure of Conflict," 145-153.

<sup>103</sup> John Julius Norwich's definition of the Moriscos is "Spaniards whose families had been Muslim for centuries, many of whom – even though theoretically converted to Christianity – had retained their Moorish sympathies." John Julius Norwich, *The Middle Sea. A History of the Mediterranean* (London, 2006), 333.

<sup>104</sup> AOM 1390, Wignacourt to Ambassador La Marra (Rome), ff. 130v – 131r, 12 April 1611.

<sup>105</sup> *Ibid.* A handful of old Moriscos were spared from the deportations in order to pass on their agricultural expertise, but only in the large villages and it is very doubtful whether the scattered Hospitaller fields could be reached by these wise old heads. For a succinct overview of the Morisco deportations from the Spain and the effects on Spanish agronomy see Norwich, *The Middle Sea*, 333-334.

the ensuing disruptions in the administration of its estates and the difficulty to enrol peasants<sup>106</sup>.

#### IV Conclusion

The procurement of labour force, the capture and transfer of slaves, the prevention of flights from bondage, and the recovery of defectors were grinding tasks in preindustrial society. Malta of early modernity was an archipelago-Order state with its own recruitment sources, faculties, and shortages. The physiological influx of foreigners to its shores<sup>107</sup> helped to mitigate the problem but could not always suffice to satisfy demands stemming from the Order of St John's military ethos, which was both conducive to losses - at times contained and easily absorbable, on other occasions severe and potentially crippling - and a means of replenishment through the Knights' maritime aggression. Unless captives were delivered to the island's shores after occasional catches<sup>108</sup>, considerable energies had to be wasted in acquiring and preserving the necessary labour force. Such efforts often implied making sure that the slaves and rowers to be purchased were of the right age and stature; procuring licences for the purchase of *buonavoglie* from places like Naples; transferring the necessary funds for their purchase from the closest Hospitaller monetary reserves through the Order's financial agents stationed on the continent; securing the necessary permits for the armed escort of convict crews through Ligurian territory; obtaining passports for their extradition and coordinating their shipment to Malta, either directly or via Messina, Palermo, or Naples; elaborating the necessary logistics with the Hospitaller agents in such ports for the embarkation of the escorted men on the Order's squadron and their subsequent transfer to Malta<sup>109</sup>; fitting,

<sup>106</sup> With reference to lands in Venosa in southern Italy, grandmaster Lascaris Castellar complained: *che [...] si ritrovano al presente poche persone per coltivarla stante la presente calamità...* AOM 1646, Lascaris Castellar to Gio Batta Musarra (Venosa), f. 392, 5 February 1657, and *Ibid.*, f. 405, 19 April 1657.

<sup>107</sup> Charles Cassar, *Society, Culture and Identity in Early Modern Malta* (Malta, 2000), chapter 5.

<sup>108</sup> In 1678, for example, a Maiorcan captain delivered to Malta 100 slaves which he captured from an Algerian corsair ship off the southern coast of Sicily. Dal Pozzo, *Historia della S. Religione*, ii, 453.

<sup>109</sup> For examples of similar episodes, see respectively: AOM 1406, De Paule to Torriglia (Genoa), f. 76, 14 April 1627; AOM 1383, Wignacourt to Receiver Capece (Naples), f. 365r, 25 October 1604-164, and *Ibid.*, f. 381, 16 November 1604; AOM 1397,



manning, equipping, and provisioning Hospitaller galleys to purchase or capture slaves in the Levant, an exercise which could be frustratingly fruitless, with weeks on end spent roaming entire expanses of the Inner Sea and no preys to show for it<sup>110</sup>; activating the Order's communication network to track down and recover an escaped *buonavoglia* from the island of Pantelleria<sup>111</sup>; and sending dispatches requesting permission from the Papacy to recover a group of rowers seeking sanctuary in the archipelago's rural churches<sup>112</sup>, while having to wait for a reply from Rome which could take weeks to arrive<sup>113</sup>.

Independently from the recruitment logistics relevant to the island-headquarters they had to administer, the Hospitallers had to come to terms with their very own manpower shortages pertinent to their European estates, an ulterior burden which enhanced the complexity of the religious military institution with continental affairs. Manpower shortages within an insular, Mediterranean, and European context ensured that the Order of St John had to deal with and foster intricate interconnections between remote rural areas of its island base and locations reaching deep in continental territory.

#### LEGENDA

- AOM - Archives of the Order, Malta
- f. - folio
- r. - recto
- v. - verso

#### *Bibliography*

BONNEY, R. *The European Dynastic States 1494-1660*. New York, 1991.

BONO, S. "Naval Exploits and Privateering". In *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem*, Victor Mallia-Milanes (ed.). Malta, 1993, 351-397.

Wignacourt to Clavesana (Genoa), ff. 48v - 49, 21 February 1618 and *Ibid.*, f. 209v, 2 July 1618; AOM 1403, De Paule to Torriglia (Genoa), ff. 124v - 125r, 27 March 1624; *Ibid.*, ff. 179v - 180r, 15 May 1624 and *Ibid.*, f. 280v, 3 August 1624;

<sup>110</sup> In 1617, for example, the galley squadron returned to Malta empty handed after fifty-two days of roaming. AOM 1396, Wignacourt to Valdina (Palermo), ff. 320v - 321r, 21 September 1617.

<sup>111</sup> AOM 1646, Lascaris Castellar to Contatore, Giacomo Delfino, f. 404v, 4 April 1657;

<sup>112</sup> AOM 1418, Lascaris Castellar to Ambassador Valensè, ff. 166v - 168r, 5 September 1639.

<sup>113</sup> Mail from Rome could at times take four weeks to arrive to Malta. AOM 1390, Wignacourt to Ambassador La Marra (Rome), ff. 420v - 421, 14 November 1611.

- BRAUDEL, F. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Trans S. Reynolds, 2 vols. London, 1986.
- CASSAR, C. *A Concise History of Malta*. Malta, 2000.
- *Society, Culture and Identity in Early Modern Malta*. Malta, 2000.
- DAL POZZO, B. *Historia della S. Religione Militare di S. Giovanni Gerosolimitano detta di Malta*, Vol. II. Venice, 1715.
- FERGUSON, N. *The Ascent of Money. A financial history of the World*. London, 2009.
- FERNÁNDEZ-ARMESTO, F. *Civilizations*. London, 2001.
- FIORINI, S. "Demographic Growth and the Urbanization of the Maltese Countryside to 1798." In *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St. John of Jerusalem*, Victor Mallia Milanese. Malta, 1993, 297-310.
- FONTENAY, M. "The Mediterranean World, 1500-1800: Social and Economic." In *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St. John of Jerusalem*, Victor Mallia Milanese. Malta, 1993.
- GAT, A. *War in Human Civilization*. Oxford University Press, 2008.
- GRECH, I. "Dread the Grim Reaper: Early Warning Strategies as a Means of Plague Prevention. Hospitaller Malta's Fight Against Contagion." in *Journal of Maltese History*, Vol. 3, No. 2. Malta, 2013, 9-27.
- "Flow of Capital in the Mediterranean: Financial Connections between Genoa and Hospitaller Malta in the Seventeenth and Eighteenth Centuries." In *International Journal of Maritime History*, xvii, 2 December, 2005, 193-210.
- "The Dread of Violence and the Lure of Conflict. Contrasting Attitudes to Warfare: the Case of the Hospitaller Order of St John." *Historicizing Religion. Critical Approaches to Contemporary Concerns*, B. Borstner, S. Gartner, S. Deschler Erb, C. Dalli and I. M D'Aprile. Pisa University Press, Pisa, 2010, 145-157.
- "Struggling Against Isolation. Communication Lines and the Circulation of News in the Mediterranean: The Case of Seventeenth-Century Malta." In *Journal of Mediterranean Studies*, Vol. 16, 1/2. Malta, 2006, 163-174.
- GREENE, M. "Resurgent Islam: 1500-1700." In *The Mediterranean in History*, David Abulafia. London, 2003.
- "The Ottomans in the Mediterranean." In *The Early Modern Ottomans. Remapping the Empire*, V. H. Aksan and Daniel Goffman. Cambridge University Press, 2007.
- HOPPEN, A. *The Fortification of Malta by the Order of St. John. 1530-1798* Edinburgh, 1979.
- KENNEDY, P. *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. London, 1988.

- KOWALSKA, E. "Confessional Exile from Hungary in 17<sup>th</sup> Century Europe: Problem of Mental Borders." In *Imagining Frontiers. Contesting Identities*, Steven G. Ellis and Lud'a Klusáková. University of Pisa, Pisa, 2007, 229-242. .
- LO BASSO, L. *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*. Milan, 2003.
- LUTTRELL, A. T. "Malta and Rhodes: Hospitallers and Islanders." In *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St. John of Jerusalem*, Victor Mallia Milanese. Malta, 1993, 255-284.
- MICALLEF, J. *The Plague of 1676: 11,300 Deaths*. Malta, 1985.
- MOLLAT DU JOURDIN, M. *L'Europa e il mare dall'antichità ad oggi*. Trans. F. Cataldi Villari. Rome-Bari, 2001.
- MUSCAT, J. *Il-Flotta tal-Ordni ta' San Ġwann*. Malta, 2000.
- NORWICH, J. J. *The Middle Sea. A History of the Mediterranean*. London, 2006.
- PICCOLOMINI, P. "Corrispondenza tra la Corte di Roma e l'Inquisitore di Malta durante la guerra di Candia (1645-69)," *Archivio Storico Italiano*, xLi, 1908, 45-127.
- SIRE, H. J. A. *The Knights of Malta* (New Haven and London, 1996).
- TABAK, F. *The Waning of the Mediterranean 1550-1870. A Geographical Approach*. Baltimore, 2008.
- WILLIAMS, A. "The Constitutional Development of the Order of St John in Malta, 1530-1798." In *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St. John of Jerusalem*, Victor Mallia Milanese. Malta, 1993, 285-296.



Simon Mercieca

## Untold Stories of Nineteenth Century Commercial Ships in the Religious Ex-Voto Paintings at the Maltese Parish Church of Cospicua

### ABSTRACT

In this paper, I shall be analysing the impact of British Colonial rule on Maltese culture as manifested in six votive paintings that have survived in Malta's harbour town of Cospicua or Bormla as it is colloquially known. Simultaneously, within the peripheral area of historical information related to life at sea, these iconographic images mark the political and legal life of the British Empire. A detailed study of votive paintings representing nautical themes is, in my opinion, still lacking.

Keywords: Malta, Cospicua, Bormla, ex-voto paintings, maritime commerce, United States, British Colonial rule, shipwreck, bark, *barco bestia*, steamships, tug-boats.

In the past, there have been a number of attempts to analyse ex-voto iconographies within the wider framework of maritime history but due to the question of space, authors limited themselves to a short description of a number of paintings<sup>1</sup>. Perhaps, the sole exceptions are A. H. J. Prins<sup>2</sup> and Joseph Muscat's works<sup>3</sup>. Prins' study looked at a selection of marine votive paintings from an anthropological perspective, giving preference to the non-marine aspects of these maritime misadventures. Muscat used the ex-voto paintings to identify the different typologies of ships that sailed around Malta.

<sup>1</sup> See for examples Mario Buhagiar (ed.) *Marian Art during the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Malta, 1983); or P. Cassar.

<sup>2</sup> A. H. J. Prins, *In Peril on the Sea, Marine Votive Paintings in the Maltese Islands* (Said Publications, Malta, 1989).

<sup>3</sup> Joseph Muscat, *Il-Kwadri Ex-Voto Marittimi Maltin* (Malta, 2013).

What I shall be attempting here is to build on both Prins' and Muscat's works and study these six unedited votive paintings from the general shared position that sailing and seafaring are intimately bound with life itself, whilst avoiding to fall into temptation of presenting them as a form of antiquated images. In fact, these paintings have an incredible number of features, which make them a primary source of knowledge regarding nineteenth century maritime history. They are bold stories about "ships overtaken by untoward disaster." Yet, as Prins observed, the crew "did not face the tempest and the sea with nautical skills alone." Emphasis is on the devotional aspects of "survival and rescue in peril from sea"<sup>4</sup>. Prins continues to argue that, within limited space, these paintings offer a series of hidden signs, which are effective over a limited period of time but these hidden symbols should be understood, not savoured or enjoyed<sup>5</sup>. The six paintings being reviewed were offered to the Immaculate Conception Church of Cospicua, at a time, when this Harbour City had one of the most important trading communities in Malta.

### *Peril at Sea near Ireland – the Story of an English Bark*

The first votive painting tells the tale of an English bark that unfolded twenty miles off the Irish coast. The painter gives no landscape views. Instead, the ship is depicted as sailing across an empty hostile sea. The place of the accident is known only through the written inscription at the bottom of the painting, which runs as follows:

Voto fatto da Emmanuele Farrugia nostromo abbordo del Bark Inglese) S. Francesco essendo distante 20 miglia circa dalla costa d'Irlanda sotto viagano si roppero l'albero del parrochetto e il bastone del fiocco la notte del di 15 Febbraio 1895. V.F.G.A.

Or

A vow made by Emmanuele Farrugia, boatswain on board the English bark S. Francesco, having been sailing about twenty miles from the coast of Ireland, the topmast and jib-boom broke down on the night of 15 February 1895. Vow made, Vow received.

The bark *San Francesco* was one of the big vessels operating in Malta, and measured around 70 metres. In this painting, it is represented

<sup>4</sup> *Ibid.*, 3.

<sup>5</sup> *Ibid.*, 9.

manoeuvring in rough seas. Once the storm struck, pressure began to be exercised on the masts. The winds are vividly represented lashing against the rigging. The masts and rigging swing from one direction to the other, causing the bark to sway from left to right. The viewer is being invited to imagine the moaning and groaning sounds of the rigging as it vibrates and wails in gale-force winds.

The captain must have ordered his men aloft to furl all sails except for the lower one on the main mast, while he attempted to steer his vessel windward. The painter re-enacted the moment when the storm was blowing over and the last clouds had scudded away. The sky had turned to inky black and most probably rain streamed down heavily. Thanks to the restoration work carried out on this painting, new features have become visible that can help to complete the bark's story. In the storm, the bark lost the jib-boom, which was tied to the foretop. The latter was a pole fitted on top of the foremast. With the ensuing pressure exercised by the aimless roving jib, the foretop succumbed to pressure and toppled down astern. This is why, in the painting, it appears as broken off and toppled over to starboard. Such an accident does not seem to have hampered the sailing movements of the vessel as it continued on its course using its main sail.

The restoration work also revealed the presence of another ship in the background on the left hand side. The bark was originally sailing in the company of this brig, but the latter does not seem to have been affected by the tempest because it continued on its course. Furthermore, the restoration work confirmed that the painter did not portray any members of the crew on deck. This probably could mean that the crew had sought refuge in the cabin in the hold, waiting for the storm to abate. To remain on deck was a risky business as one could be easily swept overboard. If this was the case, the bark was also risking being blown off course<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> It seems that the ship was sailing off course as the distance from land was not exact but said to be around 20 miles or 'circa'. By the end of the century, they had instruments to measure the exact distance from land.



Maltese Parish Church of Cospicua. Bark san Francesco. Photo: Joseph Muscat.

This image brings to the fore the maritime law *in vigore* at the time. Since Malta was a British colony, all merchant ships built in Malta and owned by Maltese were described as English. They were registered as English ships and considered to all intents and purposes as belonging to English subjects. The maritime legislation emphasized the fact that the Maltese were English subjects (and not British) and these ships fell under English law. In fact, in this inscription, it is clearly indicated that this was an English bark. However, local patriotism and sense of nationality infiltrated the world of local shipping by having the red and white colours, which were already then considered the national colours of Malta, proudly portrayed on the stern of the vessel. These colours are painted on an escutcheon at the stern of the ship surrounded by decorations. It was typical of the time to have the balcony at the stern decorated with sculptured gilded motifs.

In 1854, the British introduced new Mercantile Laws by which Maltese merchant ships were bound to hoist the red duster to the mizzen gaff. This law came into effect the following year. In August 1854, the Office of the Committee of the Privy Council for Trade at Knighthall issued the date when this enactment was going to come into effect in Malta, that is, on 1<sup>st</sup> May 1855<sup>7</sup>. A few days later, Downing Street in-

<sup>7</sup> N(ational) A(rchives) M(alta), Office of Committee of Privy Council for Trade, Knighthall, 14/08.1854.



formed the Governor, Sir William Reid, of the new Mercantile Laws<sup>8</sup>. The job of overseeing their implementation in Malta was entrusted to the Director of Ports, Ferdinando Inglott, who was assisted by the Port Surveyor, Anthony Fenech<sup>9</sup>.

Before the enactment of this law, Maltese merchant ships used to host different ensigns. Some votive paintings show ships flying the white ensign or the blue ensign. These were hoisted together with the red duster. These two former colours belonged to the British Royal Navy and thus, their use by Maltese merchant shipping was creating a form of misnomer, if not confusion, as these were not English ships and more importantly, they were not part of the British war fleet.

This merchant ship cut an impressive figure above the waterline. Interestingly enough, this painting presents the ship from the port-side. The side represented hardly shows any sheer. Instead, the sheer is almost at level with the sea. This is a characteristic of late nineteenth-century merchant ships and was borrowed from the clipper class ship. Another characteristic of this bark, also borrowed from the clipper, is its rounded stern and white painted band from bow to stern. In earlier typologies, the sheer was in a curved position. Unfortunately, one cannot describe the bows because they are represented engulfed in a huge wave.

Another interesting aspect is the absence of gun ports. The tradition to continue painting gun ports, even when a ship was not armed, carried on merchant ships in the nineteenth century. In fact, a reference to gun ports can be noticed on the brig-schooner *Presidente*, which will be also discussed in this paper. However, the owner of the bark *San Francesco* did not feel the need to continue with this maritime tradition. Corsairing and piracy in the Mediterranean had ceased a couple of decades back, which also meant cancelling any memory of this now past, abhorred activity.

This painting evokes the distance travelled and the far routes that merchant ships began to undertake during British rule. It is an attestation to the regular seaborne traffic that took place between Malta and the British Isles in the nineteenth century. Until the arrival of the British, locally built vessels rarely ventured outside the Straits of Gibraltar. Until a hundred years before, the most frequent two ports of call for Maltese merchant ships and their sailors were in Sicily and mainland Italy. By this, I do not want to exclude the possibility that Maltese sailors joined merchant ships belonging to other nations during the era of the Knights. But due to the presence of a ruling Empire,

<sup>8</sup> N.A.M., Lett(ers) Downing Street to Sir William Reid K.C.B. dated 06/09/1854.

<sup>9</sup> N.A.M., Lett. Vol. 26, 487-488.

in particular thanks to the *Pax Britannica*, Maltese sailors had great opportunities to join the navy and see the world. The urge amongst harbour town citizens to trade and make profit overseas grew. They had an advantage, for it was much easier for them to come into contact with captains of foreign ships, joining their crew or, as this picture reminds us, sail beyond the Pillars of Hercules. They travelled more frequently to distant lands along the Atlantic routes.

By the nineteenth century, Maltese shipbuilders and master craftsmen had gained the knowledge of building good and robust schooners and barks capable of undertaking long-distance voyages. As this image clearly shows Maltese barks had a good design, were structurally sound and could resist violent storms without the risk of breaking down. They could perform better manoeuvres in the ordinary course of sailing compared to previous typologies. They were less prone to capsizing, as this image seems to imply, in particular should sudden movements be performed or the rudders jammed in a storm. However, they had to undergo regular maintenance, in particular their hulls had to be regularly caulked. Nineteenth-century dockyard facilities made such operations feasible especially since the presence of big cranes and yard facilities made servicing a routine and uncomplicated task. Similar facilities were practically non-existent in Malta a century earlier. Unlike their eighteenth-century predecessors, when the worthiness of vessels only lasted approximately 15 years, large wooden ships could now survive a lifetime.

This painting is executed in oil on canvas and the size of this painting is 73cm by 47cm. The sacred image on this votive painting is a trimmed pre-printed picture pasted on the top right hand corner. The chosen holy picture of the Virgin Mary dressed in white evokes the new *pala d'altare*, commissioned for the Parish Church of Copsicua (Bormla) in the nineteenth century.

### *The Maltese Bark of the Apap Brothers*

The second adventure took place further afield from the Maltese Islands. This is the tale of another bark belonging to the Apap brothers. The caption says it all:

Bark Maltese Brothers Apap Capitano Paolo Farrugia trovandosi sotto la data 11 Maraza (sic) 1888 in una tempest di ghioccio li vento distante circa 100 miglia a South da Black Island Stati Uniti

Or

Maltese Bark [belonging to] the Apap Brothers Captain Paolo Farrugia finding himself on 11 March 1888 in a hailstorm and wind, distant about 100 miles to the South of Black Island [in the] United States.



Maltese Parish Church of Cospicua. The Maltese Bark of the Apap Brothers. Photo: Joseph Muscat.

This painting is another attestation of the long voyages that mariners from this locality undertook for trading purposes, this time going as far away as the United States of America, defying all weather conditions and adversities. Crossing the ocean represented new hardships for sailors. Perhaps, this was the first experience of a hailstorm for the sailors of this bark. The presence of snow is rendered visible by the touches of white brush strokes. Whilst the presence of the wind is discerned by the fluffing torn sails. Looking at the way the sails are presented, one would be making a correct guess in stating that this Maltese bark was hit by a gale force wind. The crew had no time to react. The bark was sailing under the main topsail, a jib and the spanker. There was not enough time, before the first signs of the oncoming tempest became visible for the sailors to furl the sails up. The main foresail, fore topsail, fore topgallant and fore royal are furled. This is why all these sails are shown ripped. Two of the three jibs sails are also furled up. The bark successfully battled its way through the huge waves to its destination. In itself, this is proof of the good workmanship of Maltese shipwrights.

When there was a clear risk of shipwreck, the captain had a legal right, according to English Common Law, to jettison all merchandise. Apparently, the situation became so risky that the Captain ordered that

part of the cargo was to be thrown overboard. This is portrayed by floating barrels. This was done not only to lighten the ship but also on the bases that the ship and the lives of the crew were much more precious than the cargo on board. Thus, the captain was protected by law against the eventuality of criminal and commercial charges for his actions. The Law stipulated that the insurance had to make good for such losses. In fact, the notarial deeds of this period are full of references to what is known in legal jargon as Sea Protests, wherein sea captains gave a written attestation of the losses suffered at sea because of adverse weather conditions<sup>10</sup>.

Looking at the precision of the rigging, this painter was versed in maritime affairs. The painter avoided showing any traces of the sails to the boom, as they had been torn off by the winds. One wonders why the painter did not include any flags in this painting. Normally, the house flag was always aloft. The ship has a gilded scrolled figurehead. It was lightly decorated with a gilded foliage type of garland. The decoration of the hull is typical of the period showing dark colours without the representation of gun ports on the sides. Moreover, it was painted with a white band from bow to stern at the level of the gun way. Below this, there was another light red band. This was a typical feature of these types of barks. The painter also represented seven members of the crew helplessly looking on. This class of bark carried a larger number of crew members. Perhaps, the rest were below deck.

On the other, the same painter seemed to have been less literate in the Italian language, as the name of the ship, presented at the bow does not correspond with the name given in the caption. Furthermore, the way this is written makes no sense whilst the caption has a number of grammatical mistakes.

This painting was executed on very light type of brown paper. The painter made use of the natural colour of this light brown paper to incorporate it in his picture by leaving small patches unpainted, which integrated with the rest of the scene to evoke the gloomy skyline that one encounters during such storms. One cannot fail to notice that this painting still has its original glass pane.

Like all ex-voto paintings, this too has a holy picture of the Immaculate Conception on the top left hand corner. It is a pity that the artist of this ex-voto is not known.

<sup>10</sup> An example is the number of sea protests filed with the English notaries working in nineteenth-century Malta. An example is the register of Stevens, Vol. 4 R451. It records a number of sea protests filed by sea captains in distress.

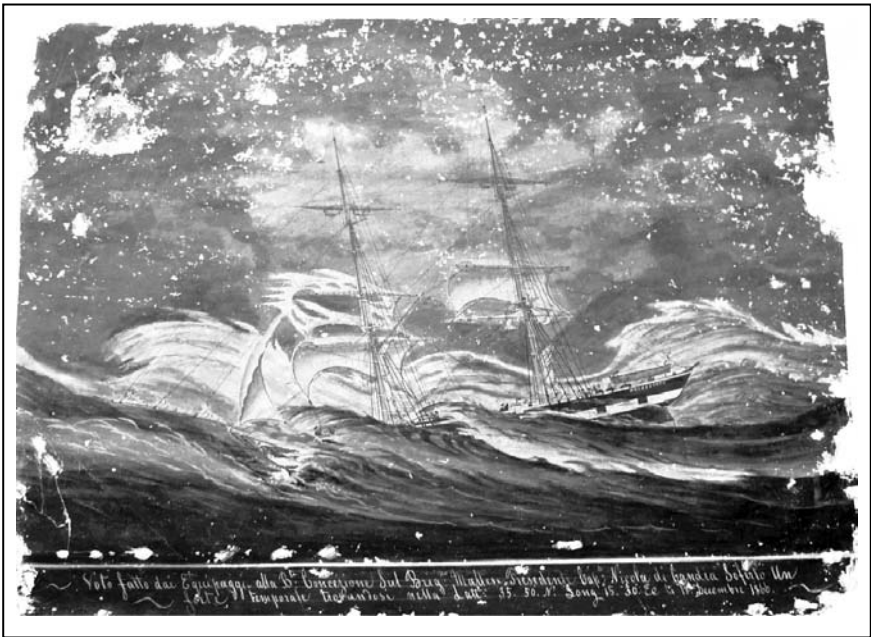
### *The Brig-Schooner Presidente*

The third story is that of the brig-schooner named *Presidente*. The inscription records the event and informs the reader that the crew of the brig-schooner *Presidente*, commanded by Nicola de Candia, paid for this painting. In other words, we have a collective vow made by all the members of the crew to the Immaculate Conception -

Voto fatto dal equipaggio alla Beata Concezione sul brigantino Maltese Presidente Capitano Nicola di Candia sofferto un forte temporale trovandosi nella lattitudine 35° 50' N Longitudine 15° 30' E li 18 Dicembre 1866.

Or

A vow made by the crew of the Maltese brig-schooner *Presidente* to the Immaculate Conception, Captain Nicola de Candia suffered from a strong tempest being in the Latitude 35° 50' N Longitude i 15° 30' on the 18 December 1866.



Maltese Parish Church of Cospicua. Brig-Schooner *Presidente*. Photo: Joseph Muscat.

The story recounted in this iconography occurred a few kilometres to the South of Malta. There is no doubt that the ship's captain was navigating without knowing exactly where he was. More often than not, the sailors relied on landmarks to tell them where they were and to guide them. In this case, the ship's captain was well aware of his

location to the extent of giving the location in latitude and longitude as latitude 35° 50' north and longitudinal 15° 30' East. This event occurred on 18<sup>th</sup> December 1866. This fact illustrates that the Maltese did not lose heart. Thanks to improved technology, merchant ships dared more than before to ply the waters in winter.

As in the previous pictures, the tempest did not take the crew by surprise but its intensity was so great that it frightened one and all to the extent that they all agreed to take a collective vow. Usually, vows were made by just one of the crew-members. When it was a collective one or made by the captain of the brig, it indicated the intensity of the calamity, besides the religiosity of those concerned.

This brig was owned by one of the private companies that prospered in Malta under British rule. According to the Malta Government Gazette, it was the property of a local maritime magnet, Biagio Tagliaferro and Sons<sup>11</sup>. Quoting again the official sources of the Government Gazette, it held a tonnage of 207 and was manned by a crew of 13. In 1854, the ship's registered captain or master was Andrea Tagliaferro and she was described simply as a brig<sup>12</sup>.

The painter's craftsmanship in maritime representations is once again evident. Judging from the iconographical portrayal, the ship struggled to hold out against the storm. The sea began to slam against the hull. The wind howled through the masts and rigging, tearing away at the battered sails and smashing waves began to cross the deck, as water poured down. The painter continues to emphasize the great peril the ship was in, as it had to be lightened by jettisoning part of its merchandise of wooden barrels, probably containing wine. Even the hatch grating was launched into the sea. Furthermore, the two top gallant sails are represented furled to their respective yards, indicating that the captain had foreseen the coming storm and ordered that these were to be furled. At the same time, he kept both topsails, the fore main and a jib rigged in place, an indication that the captain opted for a quick entry into safe harbour.

Violent waves and sea foam are represented by rough brush strokes to emphasize the violence of the troubled waters. As was the custom with good maritime painters, they proved their mastery by paying attention to detail; rigging and the ropes. The rigging is perfectly represented and through the use of different mediums, the painter succeeded in vividly representing at least six different sizes of ropes. Some of the ropes are painted less than a hair-thin. Such thinness is

<sup>11</sup> *The Malta Government Gazette*, 1794, (Saturday, 21<sup>st</sup> January 1854) , 15.

<sup>12</sup> *Ibid.*

very difficult to reproduce with a fine brush when one remembers that the medium used is that of watercolours on paper and the artist must have resorted to ink line drawing.

The artist also manifests his expertise in the manner he reproduces the hull and the navigational instruments present on this vessel. This ship had its navigational lights at the stern, lighted in red to indicate the side of the vessel, which, as in the case in the previous painting, came from port side. Another interesting feature is the figurehead of a man with outstretched hands at the bow. The anchor is shown secured to one side indicating that there had not been enough time to lower it down or else the ship was plying very deep seas. The masts are shown moaning against the wind currents and the foretopsail is represented in tatters, with the line of stitching burst, blowing with the gale forces. Other details can be mentioned to explain the painter's knowledge of masts and rigging. For example, the foremast's main yard is expounded equipped with studding sail yards, secured in place. The main mast is represented with a nearby sort of mizzen-mast known in the sea jargon as snow.

This painting is not signed but the artist seems to have been influenced and worked on the same lines as the Maltese marine painter Nicholas Camilleri<sup>13</sup>. Camilleri is considered to be one of the established marine painters and Malta's foremost international marine artist<sup>14</sup>. The inky darkness that surrounds the ship reflects Camilleri's work. The rigging of this ship also follows the lines normally associated with Camilleri, which continues to confirm the influence that this painter had despite the fact that he was more often than not absent from Malta. The presence of the British Royal Navy created a niche market for maritime pictures. Sailors and naval officers commissioned paintings of ships on which they served to take back home with them as souvenirs.

Similar votive paintings, commemorating similar type of events and most probably by the same artist, can be found at other sanctuaries such as Tal-Herba at Birkirkara, Santu Kristu Church at Ghaxaq and the Sanctuary of Our Lady of Mellieha. They display the application of the same style of brush strokes and temperament indicating

<sup>13</sup> Nicolas Camilleri was born in Birgu and lived most of his life out of Malta working as a marine painter in Marseilles, Genoa and even in the United States. In Marseilles, he worked with the famous maritime painters of the Roux family.

<sup>14</sup> Antonio Espinosa Rodriguez, "Nicola Camilleri alias Nicolas Cammillieri A Maltese Ship-Painter," *Melita Historica*, 11 (1993) No. 2, 143-156.

that this painter was very active in Malta in the second half of the nineteenth century<sup>15</sup>.

This painting measures 66cm by 48 cm. In terms of the medium used, this painting lacks the transparent colours, which are normally encountered in such a category of votive paintings. Instead, the artist preferred to rely on vivid colours. This means that this votive picture was not painted by using traditional “water colours” for it lacks the finesse normally to be found in fine aquarelles but at the same time, it possesses an equal appeal. Instead, the artist painted the scene using light brush strokes, and applying colours that had the capacity of providing a strong texture, whilst keeping the medium on the lines of watercolours. In other words, the artist was using a sort of aquarelle, which today is rarely used in this genre with the result that, for practical reasons, this medium too is being called “watercolour”. Joseph Muscat, the restorer of this painting, believes it was executed by the same hand as the one of the ship *Posocchob*, an ex-voto painting, which belongs to the Church of St. Therese at Cospicua<sup>16</sup>.

As in the case of the previous painting, the iconography of the Virgin Mary is on the top left corner but in this picture the image of the Virgin Mary is extensively damaged. This was a holy picture that was trimmed and pasted onto the votive painting. Yet, this image is of particular interest and has relevance to the development of the religious piety in this particular town. This fact is of tangential importance to maritime history, but confirms, even at a local level, that maritime documents encompass subjects that can go beyond the study of the sea. The Virgin was painted wearing a blue garment, which means that the religious iconography being invoked here was that of the old *pala d’altare* at the Cospicua Parish Church. Despite the fact that a new painting was installed in the choir in 1850<sup>17</sup>, the old painting continued to attract devotion as the choice of this iconography, made in 1866, clearly indicates. The new painting will eventually revolutionize the iconography of the Virgin Mary, because for the first time in Malta,

<sup>15</sup> Some of these paintings were reproduced by Prins (plate 26) and one of which was attributed to Camilleri, but this painting is definitely not his work but the work of another artist. This painting (plate 26) reproduced by Prins and is dated 1869. It is by the same hand of this one at Bormla. Camilleri was already dead by 1869.

<sup>16</sup> Simon Mercieca, “Hazards at Sea: A case-study of two *ex-voto* paintings from the Church of the Karmelitani Skalzi in Bormla, Malta,” in Dionisius A. Agius, Timmy Gambin and Athena Trakadas (with assistance from Harriet Nash), *Ships, Saints and Sealore: Cultural Heritage and Ethnography of the Mediterranean and the Red Sea*, Archaeopress (2014), 13-20.

<sup>17</sup> Emmauel Fiorentino, *Il-Pittura f’Malta fis-Seklu Dsatax* (Malta, Pin, 2006), 9.



she was represented dressed completely in white<sup>18</sup>. In older iconography, the image of the Virgin Mary under the title of the Immaculate Conception was painted in a white dress covered by a blue cape. This fact rescinds the impression existing in Bormla that attributes sole devotional and miraculous powers to the new *pala d'altare*. Despite what is presently thought by local parish historians about this new painting, the previous image also attracted the devotion of the faithful who resorted to this sacred image for celestial intervention. This can furnish another local explanation why, at parochial level, there was resistance to have this old painting replaced by a new one. As can be attested from the iconography in later votive paintings, it took some decades until the new *pala d'altare* began to be accepted by all the parishioners.

### *The Shipwreck of a Barco Bestia*

The following are two unique maritime paintings. The images portrayed are not encountered in any other painting in Malta. The first one features the *barco bestia*. This type of boat, also known as a *galiote*, was used for the transportation of merchandise. Unfortunately, the caption is partly damaged. The missing part must have contained references to the locality of the accident. Without doubt, the coastline appears to be Mediterranean as can be seen from the landscape depicted. The incident happened beyond the shores of Malta but judging from the landscape, it was not far from the island. The surviving inscription recounts that

...Giuseppe Micallef che miracolosamente nel di proprio della festa dell'Immacolata erano naufragati nelle... col barco bestia nominato Petrol e miracolosamente portati in terra nel gran furore della... V.F.G.A.

Or

...Giuseppe Micallef who miraculously on the feast day of the Immaculate Conception got shipwreck in... with the barco bestia, called Petrol and miraculously were driven ashore in the great fury of... Vow made, vow received.

This painting is signed B. Giglio/87. Originally, the artist did not include the inscription on his picture but this was included later by adding a strip of paper. This painting is oil on cardboard and measures 58 cm by 42 cm.

<sup>18</sup> *Ibid.*



Maltese Parish Church of Cospicua. Barco Bestia. Photo: Joseph Muscat.

Even if the date of this accident has been lost, this episode must have happened around 8<sup>th</sup> December 1886. This is known because the painter dated his work. Normally, the *ex-voto* paintings were commissioned immediately after a crewmember made a vow and had returned safely back home. Another indication of the date is provided by the direct reference to the feast of the Immaculate Conception. The image of the Virgin is situated in the top corner on the left hand side. Interestingly, the Virgin is dressed in a white vest with a blue cape with her foot resting on the head of the serpent and the crescent. What is important in this image is the white dress, which as already indicated, was introduced in Bormla after the new *pala d'altare* was put into place.

Normally, marine painters made excellent boat or ship representations but were normally weak in human anatomy. Perhaps, this is why many resorted to the use of printed Holy Images, which they trimmed and glued on the painting, thus avoiding the task of having to paint a human figure. They were foremost maritime designers and perhaps offered more competitive prices than the established painters.

In this case, the artist, Giglio, expresses a certain amount of artanship in the representation of the human figure. Despite the fact, that the Virgin Mary was painted six centimetres in size, he still succeeded in portraying a beautiful image. He also had the rare gift to be well conversant in maritime affairs, which can be deduced from the por-

trayal of the *barco bestia*. He painted interesting details concerning masts and sails. The mizzen topgallant is paraded lowered and secured in place to the mast. The painter could have done without such a detail but he must have had quite a long conversation with Micallef, as the latter seems to have given him minute details of the ship's manoeuvres during this storm and how the shipwreck occurred. Giglio picked up all these details and represented them in his iconography. The crew had time to furl the topsails of the foremast and was sailing under its main fore sail and probably a jib. The sails on the remaining masts were furled. The wind was so strong to strain the sails to the point that the main fore sail tore. As a backdrop, the waves are depicted lashing against the cliffs.

This painting recounts the last movements of this ship. The representation of a landscape view in the background indicates that a safe deep harbour was near at hand. A lighthouse denotes the entrance to the harbour. Either the captain had nearly arrived at his destination or opted to seek the comparative calm of a harbour. But ports could hide dangerous reefs that became completely invisible in stormy weather. Probably, this was the sole good harbour along this entire part of the coast. The captain had desperately tried to guide the ship into safety but, instead, the ship made a beachhead landing onto a reef. Unfortunately, every effort to save the ship proved in vain. The gale forced the boat along the coast and the *barco* struck a reef. The hull and stern timbers sprung a leak on impact while the ship lost its foremast. The cargo too from the main hatch was thrown overboard. It can be seen floating around the ship.

Some of the sailors bid for a foothold. At least, two succeeded in reaching the shore and climbed up a cliff to safety. Furthermore, the painter vividly represented the last scene to be witnessed on a wooden vessel, which began to make water after the bows had been split wide open. In such a situation, the crew would run to the stern and climb up the mizzen shrouds in panic<sup>19</sup>. Four sailors took this emergency measure and are represented in the painting holding tight for their life. While, with the impact, the captain, dressed in his overcoat and hat, was thrown overboard. This moment is also intensely represented by Giglio in this votive painting. The manner in which he represents the captain, with his hands agitating in the air indicate that he had been constantly battling with the crew to keep his leaking vessel from sinking. It seems that the incident happened so quickly that the crew did not even have the time to take off their tops to lighten them-

<sup>19</sup> A similar scene of sailors climbing the rigging after shipwreck are represented in a votive painting at the Herba church in Birkirkara. Prins, 108.

selves in the water. Here the survivors are shown climbing up the cliff fully clothed.

Of particular interest is the fact that in both these paintings that feature cargo ending overboard, there was no suggestion of the presence of animals. Live animals were normally taken on board. It could either mean that in both cases the animals had been already consumed when the accident happened or else the merchant ships were very short of food and relied on seeking harbour for fresh supplies. In this case, it would mean that these concerned short-distance trips and the vessel moved from coast to coast. Finally, it could also mean that the painter and donor were not interested in having these features represented in their painting.

The vessel was approximately thirty metres in length. Despite its rather large size and having six sails, a small crew of six sailors and a captain manned it. Without doubt, this was done to keep the running costs as low as possible.

These four images denote the last phases in the use of wooden ships in the Mediterranean. Timber had already made way for iron in warships. Soon the same would apply to merchant ships, as the next two stories clearly indicate.

### *The Story of the Tugboat M.M. Escort off Delimara*

The next maritime painting also represents a shipwreck. The vow to the Immaculate Conception was made by a crewmember after a violent squall. This time, the incident happened off the coast of Malta, when the paddle steamer type of tugboat, M.M. Escort, struck a reef situated off the south-east of Malta. An early nineteenth century British map marks this reef as Munsciar Rocks.

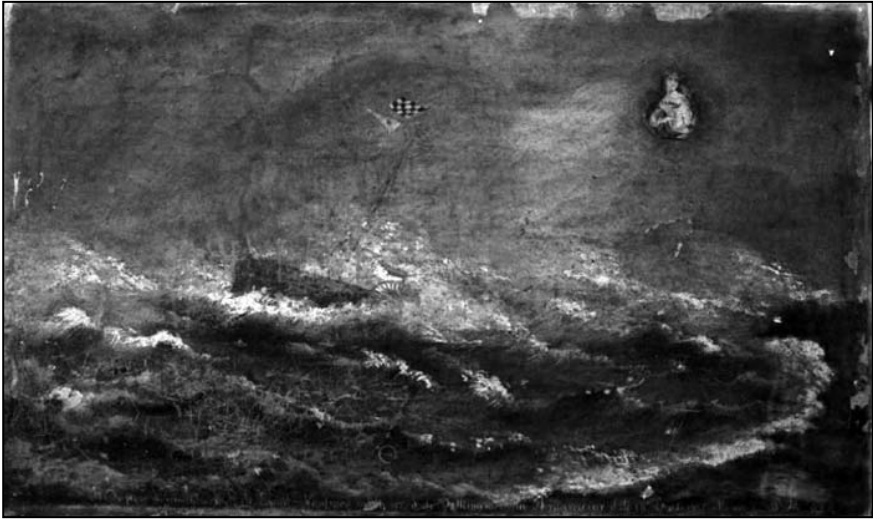
Il vapore di rimorchio di M.M. Escort naufrago sulla secca di Dellimara detta il Munsciar il di 20 Aprile 1887 alle ore 9 P. M. V.F.G.A.

Or

The steam tugboat M.M. Escort shipwrecked on the reef of Dellimara, known as il Munsciar on 20 April 1887 at 9 p. m. Vow made, vow received.

The tugboat was painted in storm-tossed waters. The impact with the reef opened a seam in the paddle steamer's hull. A few seconds of dead calm must have followed until panic overcame the exhausted crew. The damage was extensive so much so it was useless to start the pumps to spew the water out. Whatever the case, all attempts by the

crew to save the tugboat proved futile. The opening was so wide that the crew could not keep her from sinking. The boat began slowly to take on water and the damage was so great that the vessel could no longer remain afloat and the stern slowly began to go under water.



Maltese Parish Church of Cospicua. Tugboat M.M. Escort. Photo: Joseph Muscat.

However, it seems that there was time to send out boats to pick up the survivors. The painting shows two passenger boats and a small Maltese vessel, called a *kajjikk*, approaching the paddle steamer to pick up the survivors. There is no doubt that these boats arrived at a crucial moment when rescuing the crew entered its most dangerous phase of operation. The steamer is portrayed as it is sinking, with its stern completely underwater and just before it is dragged to the bottom. This is the most dangerous moment in a shipwreck as the momentum of the ship can drag down to the bottom even members of the crew. Thus, all survivors had to swim away from the ship before it sank. In fact, at least six members of the crew were depicted within the area of the shipwreck, swimming away from the tugboat. The seamen on the boats are shown rowing with all their strength to reach the survivors.

A few metres separated the vessel from the barren mainland of Delimara, which is represented in the foreground at the bottom right hand corner, locally known as *Il-Munxar*. The moment of rescuing the crew is not represented in this painting. Instead, the survivors are shown after having been picked up by three rescue boats on their way to one of the two harbours present in this area, which, at the time, was nothing more than a shingle of sand. The first one is Saint Thomas

Bay. The other is the Bay of Marsaxlokk. The rescue boats did not pass close to the coast to avoid being smashed against the reefs by the heavy waves. Instead, the men rowed away from the coast.

More importantly, this painting seems to point out that, during the second half of the nineteenth century, an old custom was still present amongst the Maltese seamen dating back to the time of the Knights of Saint John if not even before. In case of shipwreck, the crew undressed completely. The members of the crew of this tugboat were depicted with a nude torso. This implies that the crew had either time or had been some time in the water to take off their tops before the salvage boats arrived.

During this period the safety of the crew was not a priority. In fact, such terrible moments bring to the fore the poor safety precautions existing on such vessels. This incident clearly expounds that this paddle steamer had no lifeboats albeit the fact that it employed more than six sailors. This was a serious shortcoming when one considers that this ship was 40 metres in length.

Most probably, this particular tugboat had an iron hull. It was not built in the local dockyards but it is safe to say that it was imported from Britain. It had no sails but ran on paddles, well represented in this painting, propelled by a steam engine. The bridge was located midship between the two paddle wheels. It had one mast, which was used for signals. One can see two signal flags, one on top of the other. The top one had a square blue and white check-pattern. According to the manual of seamanship this type of signal was explained under the heading "characteristic signification" and interpreted as "quarterly"<sup>20</sup>. The pattern of the other flag was white with a red ball. In maritime jargon, this signal was used to give an "affirmative" message.

Its size is 74cm by 44cm. In line with tradition, the painter affixed a holy picture, cut from a chromo print and glued it on the right hand top corner.

### *The Steamship Emilia*

The sixth and last painting is another ironclad ship. This time, it is the steamer Emilia. She is shown battling on under her own steam, with her funnel emitting black smoke; a typical representation of steam engine ships. The sails are not furled except for an emergency staysail

<sup>20</sup> *Manual of Seamanship*, Vol. 1 (London, 1908). 7.

and a lifeboat. The sailors are shown in silhouette. The ship is shown battling the waves with the bows raised above the waves, showing the red oxide below the water level. Otherwise, it is all painted black.



Maltese Parish Church of Cospicua. Steamship Emilia. Photo: Joseph Muscat.

The on-going storm is represented by the massive regular waves that one has to add are drawn, conspicuously too regular in this ex-voto, heaving up at the bow while the stern sinks further into the water.

There is no indication of the place or position of the steam ship when it hit the storm. There are no landmarks in the background, which suggests that the steamship was in the open sea. In this case, fear did not result from the force of the storm itself but rather from its duration and given the fact that the storm hit the steamship for a full eight days might be an indication that this event did not occur in the Mediterranean, but perhaps, in the Atlantic, where lengthy storms are far more common than in the Mediterranean.

This ex-voto painting measures 56 cm in width and 43 cm in height. The medium is zinc plate. At the end of the nineteenth century painting on zinc plates was becoming fashionable. It was considered a difficult medium to paint on and this could be the reason why this paint-

ing was preserved from destruction It has a cartouche made of a scrap of paper stuck to the painting with the following inscription:

Voto fatto all Immacolata da Giuseppe Caminsuli che era sotto tempesta sul vapore Emilia il di 11 Gennaio al 19 Gennaio 1892.

Or

Vow made to the Immaculate Conception by Giuseppe Caminsuli who was on the steamship Emilia during a tempest from 11 January to 19 January 1892.

The Steamship Emilia seems to have been owned by the Ciampa Family of Piano di Sorrento. This family of ship owners had a tradition to name one of their vessels, Emilia, after the wife of the magnate. It was commissioned in England.

The icon has a beautiful image of the Immaculate Conception, dressed in red and blue on its left hand side corner.

This is another *ex-voto* painting representing a ship in distress from the portside. The mementoes preserved in Bormla never took the starboard side angle of the ship. In fact, this angle is rarely portrayed in Maltese votive paintings.

### *Conclusion*

These six *ex-votos* paintings studied are a small number of a bigger collection that existed at this Parish Church dating from the late seventeenth century onwards<sup>21</sup>. Despite the fact that they represent a form of patchy history, these iconographies can help us to make an introspective study of sea-travel furnishing information, which is difficult to extract from normal historical documents. Whilst the study of votive images is a sub-discipline in a broader branch of maritime history, this small sample of pictures shows that the stories recounted cover different areas of studies. They encompass shipbuilding and ship legislation, include aspects of commercial activity to migration and deal with administrative measures and maritime activities that occurred around the local coast as well as on the high seas. They are a testimony of a collective history of the people of this town. They report on the British maritime history in Malta. At the same time, the

<sup>21</sup> One of these paintings is not anymore the property of the parish church. Instead, it is conserved at a religious convent situated in the precincts of the same parish. Fortunately enough, the latter is still considered to form part of a public space, which the community could visit.



fact that these paintings were removed from the sacred area of the parish church, and relegated to one of the adjacent dwellings at the same church, decorating an interior staircase, confirms that they had lost their original ascribed value.

In the meantime, the local parish community of Bormla had lost contact with its past. Its cultural ethos had completely changed. After the British relinquished Malta's naval bases, the town of Bormla was destined to suffer from an economic slump. Many of this town's inhabitants used to make their living working with the Royal Navy or the British merchant navy. Others found employment at the Dockyard. Once the Royal Navy ceased its operation from Malta in 1979 and the dockyard industry experienced a general recession, all these past opportunities vanished. Slowly the people of the locality lost contact with their maritime history. The sea lost its pride of place in the collective memory of the people living in this area and Bormla ceased to qualify as a seafaring community.



POLITICS



Francesco Vitali

## Alcuni importanti passaggi della politica mediterranea di Ferdinando I nella prospettiva dei nunzi apostolici

### ABSTRACT

The article analyzes some important passages of Mediterranean politics of Ferdinando I de' Medici, grandduke of Tuscany (1589-1609), on the basis of the diplomatic correspondance of the Florentine Apostolic nunciature, sent from the local Nuncios to the State Secretariat of Rome. In particular, the essay examines the following passages: the expedition of a Florentine garrison to If Castle (1591), the diplomatic mission of Neri Giraldi, envoy of Ferdinando to the Sultan of Istanbul (1598), the Florentine expedition to Chios (1599), the expedition of Algeri (1601) and the naval attack to Cipro (1607). The letters sent by Nuncios to Rome show that Ferdinando tried to propose himself as a great defender of Catholicism, whereas he managed to weaken the dependence of Florence on Spanish power in order to affirm the superiority of Tuscany among Italian countries.

### *Premessa*

All'esordio del granducato di Ferdinando I de' Medici (1587-1609<sup>1</sup>), La nunziatura di Firenze istituita nel 1560 da Pio IV è ormai un tassello ben rodato<sup>2</sup> del sistema delle nunziature permanenti, strutturato com-

<sup>1</sup> Sul quale si veda Elena Fasano Guarini, «Ferdinando I», in *Dizionario Biografico degli Italiani (DBI)*, vol. XXXXVI (Roma 1996), 258-278; Stefano Calonaci, «Ferdinando dei Medici: la formazione di un cardinale principe (1563-1572)», *Archivio Storico Italiano*, CLIV n. 3 (settembre 1996), 635-690; Elena Fasano Guarini, «Roma officina di tutte le pratiche del mondo»: dalle lettere del cardinale Ferdinando de Medici a Cosimo I e a Francesco I», in Gianvittorio Signorotto, Maria A. Visceglia (a cura di), *La corte di Roma tra Cinque e Seicento «Teatro» della politica europea* (Roma 1998), 265-297.

<sup>2</sup> Lorenzo Baldisseri, *La nunziatura in Toscana, Le origini, l'organizzazione e l'attività dei primi due Nunzi Giovanni Campeggi e Giorgio Corner* (Città del Vaticano 1977), 21-34;

piutamente da papa Gregorio XIII (13 maggio 1572-10 aprile 1585). La rete dei nunzi, a partire da quel momento diviene una delle componenti fondanti dell'organizzazione e del rinnovato slancio universale del governo della Chiesa postconciliare.

Il rilievo assunto dai nunzi è appunto testimoniato dall'affidamento - accanto alle funzioni ecclesiastiche, relative in particolare all'applicazione del Concilio di Trento, alle mansioni giurisdizionali ed a quelle legate alla collettoria - del precipuo ruolo di rappresentanza diplomatica del pontefice, svolto nel periodo di residenza stabile nella capitale dello stato dove è stata istituita la nunziatura<sup>3</sup>.

Pertanto, alla luce della peculiarità del punto di osservazione costituito dai nunzi, un esame del carteggio diplomatico - ancora largamente inesplorato<sup>4</sup> - inviato dalla nunziatura di Firenze alla Segreteria di Stato a Roma, con riguardo alla politica mediterranea di Ferdinando, può risultare utile approfondire le concrete modalità con cui il granduca cerca di porsi come alfiere della «lotta all'infedele», secondo quanto

Stefano Andretta, «Nunziature in Italia nei secoli XVI e XVII», in Alexander Koller (a cura di), *Kurie und Politik. Stand und Perspektiven der Nuntiaturliteraturforschung* (Tübingen, 1998) 25; Manuela Belardini, «Il potere giudiziale del nunzio apostolico. Note sull'Archivio del Tribunale della Nunziatura di Firenze», in Matteo Sanfilippo, Giovanni Pizzorusso (a cura di), *Gli Archivi della Santa Sede come fonte per la storia moderna e contemporanea* (Viterbo, 2001), 59-86, e Christian Wieland, *Fürsten, Freunde, Diplomaten. Die römisch-florentinischen Beziehungen unter Paul V* (Köln, 2004), 177-185.

<sup>3</sup> Riguardo alla definizione del circuito delle nunziature e delle funzioni dei nunzi in relazione allo slancio universale della chiesa di Roma seguito al concilio di Trento: Robert A. Graham, *Diplomazia Pontificia: studio sulla Chiesa e lo Stato sul piano internazionale* (Roma, 1962<sup>3</sup>), 160-161; Paolo Prodi, *Diplomazia del Cinquecento. Istruzioni e prassi: lezioni tenute alla Facoltà di magistero dell'Università di Bologna nell'anno accademico 1962-63* (Bologna, 1963), 136-138; Mario Oliveri, *Natura e funzioni dei legati pontifici nella storia e nel contesto ecclesiologico del Vaticano II* (Città del Vaticano, 1979), 122-130; Pierre Blet, *Histoire de la Représentation Diplomatique du Saint Siège des origines à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle* (Città del Vaticano, 1982), 247-316; Bernard Barbiche, «Les "Diplomates" pontificaux du Moyen Âge tardif à la première modernité. Office et charge pastorale», in Armand Jamme, Olivier Poncet (sous la dir.), *Offices et Papauté (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle). Charges, hommes, destins* (Roma, 2005), 361-370; Stefano Andretta, «Note sullo studio della diplomazia in Età moderna», in Renzo Sabbatini, Paola Volpini (a cura di), *Sulla diplomazia in età moderna. Politica, economia, religione* (Milano, 2011), 157-158; Maria A. Visceglia, «The International Policy of the Papacy: Critical Approaches to the Concepts of Universalism and Italianità, Peace and War», in Ead. (a cura di), *Papato e politica internazionale nella prima età moderna* (Roma, 2013), 33-42.

<sup>4</sup> Sul progetto della pubblicazione delle nunziature d'Italia e sulla mancanza ad oggi di volumi relativi al carteggio diplomatico della nunziatura di Firenze basti rinviare a Giovanni Pizzorusso, *Appunti sulle edizioni documentarie delle «nunziature d'Italia»*, in Sanfilippo, Pizzorusso (a cura di), *Gli Archivi della Santa Sede*, 36-40.

evidenziato da un ricco panorama di studi, basato essenzialmente su fonti fiorentine<sup>5</sup>.

### 1. La spedizione a Chateau d'If e la prolungata presenza a Marsiglia (1591-1598)

La prima azione di rilievo compiuta da Ferdinando I nel Mediterraneo consiste nel presidio inviato a Chateau d'If, isolotto antistante il porto di Marsiglia, nel luglio 1591, per frenare le mire espansionistiche nutrite sulla città e sulla Provenza dal duca di Savoia e dalla Spagna<sup>6</sup>. In quel momento nunzio a Firenze è Michele Priuli, vescovo di Vicenza, designato il 12 aprile 1589<sup>7</sup> da papa Sisto V a sostituire il vescovo di Forlì Giovan Battista Canobio, morto pochi giorni prima<sup>8</sup>.

La nunziatura di Priuli attraversa il brevissimo papato di Urbano VII, che succede a Sisto V il 13 settembre 1590, continuando nella prima parte del pontificato di Gregorio XIV (5 dicembre 1590-16 ottobre 1591), fiero sostenitore della Lega cattolica e della politica perseguita da Filippo II nelle Guerre di religione in Francia, che *pour cause* ne appoggia caldamente l'elezione al triregno<sup>9</sup>. Al momento della spedizione a Cha-

<sup>5</sup> Basti in proposito rinviare a Franco Angiolini, *I principi, le armi, il mare. Studi sul Granducato dei Medici* (Pisa, 2003), 69-70, e da Kaled El Bibas, *L'Emiro e il Granduca: la vicenda dell'emiro Fakhr ad-Din 2. del Libano nel contesto delle relazioni fra la Toscana e l'Oriente*, introduzione di Carla Sodini; postfazione di Franco Cardini (Firenze, 2010), 50-51. A livello generale, per la persistenza del mito della crociata e della lotta all'infedele e per la relativa concreta declinazione nell'età moderna basti rinviare a Géraud Poumarède, *Il Mediterraneo oltre le Crociate: la guerra turca nel Cinquecento e nel Seicento tra leggende e realtà*, a cura di Frédéric Ieva (Torino, 2011<sup>2</sup>), e a Marco Pellegrini, *La Crociata nel Rinascimento: mutazioni di un mito* (Firenze, 2014).

<sup>6</sup> Furio Diaz, *Il granducato di Toscana*, in G. Galasso (dir.), *Storia d'Italia*, vol. XIII/1 (Torino, 1976), 286; Cesare Ciano, *I primi Medici e il mare* (Pisa, 1980), 87-88; Giorgio Spini, «Il principato dei Medici e il sistema degli stati europei del Cinquecento», in *Firenze e la Toscana dei Medici nell'Europa del '500*, v. I (Firenze, 1983), 208; Domenico Caccamo, «I doni diplomatici del granduca Ferdinando I», in *Id.*, *Roma, Venezia e l'Europa centro-orientale. Ricerche sulla prima età moderna* (Milano, 2010), 328-329; Inoltre sullo stretto rapporto intrattenuto dai Savoia con Madrid in questa fase cfr. Pierpaolo Merlin, «Seguir la fazione di sua Maestà Cattolica»: Il partito spagnolo nella corte di Savoia tra Cinque e Seicento, in Jose Martínez Millán, Manuel Rivero Rodríguez (coords.), *Centros de Poder Italianos en la Monarquía Hispánica (siglos XV-XVIII)*, vol. I (Madrid, 2010), 254-259.

<sup>7</sup> Su Michele Priuli basti rinviare a Giovanni Mantese, *Memorie storiche della chiesa vicentina dal 1563 al 1700*, vol. IV/1, *Dal 1563 al 1700* (Vicenza, 1993<sup>2</sup>), 118-133.

<sup>8</sup> Sul quale cfr. Domenico Caccamo, «Canobio (Cannobio, Cannobi), Giovanni Francesco Mazza di», in *DBI*, vol. XVIII (Roma, 1975), 154-155.

<sup>9</sup> Ludwig von Pastor, *Storia dei papi dalla fine del Medio Evo*, vol. X, *Sisto V, Urbano VII, Gregorio XIV e Innocenzo IX (1585-1591)* (Roma, 1928<sup>2</sup>), 505-560; Maria A. Visceglia, *Morte e elezione del papa: norme, riti e conflitti: l'età moderna* (Roma, 2013), 79 e 348-351.

teau d'If dunque Roma e Firenze sono molto distanti ed il nunzio viene tenuto totalmente all'oscuro della spedizione navale a Marsiglia, come conferma proprio la falla che il suo sistema informativo rivela rispetto alla missione granducale.

Nella lettera del 7 luglio 1591 inviata a Roma, Priuli riferisce che «con lettere delli 4 da Livorno s'ha che le galere di Sua Altezza ritirate in quel porto non aspettavano altro che buon tempo per uscir di nuovo in busca dei corsari»<sup>10</sup>, mostrando appunto di essere all'oscuro della vera natura della spedizione che la flotta granducale si accinge a compiere.

Soltanto al ritorno delle galere a Firenze, il nunzio apprende la vera natura della missione toscana, dando notizia delle argomentazioni adottate nell'ambiente fiorentino per giustificare l'iniziativa. In primo luogo, il granduca si trincerava dietro ad una motivazione dinastica, connessa alla difesa dei diritti della casata del duca di Lorena, al quale Ferdinando si è legato sposando sua figlia Cristina nel 1589<sup>11</sup>. In secondo luogo, l'intervento è legittimato dalla richiesta di soccorso rivolta alla stessa Cristina da Bassuet, castellano di Chateau d'If, che ha minacciato di cedere il castello a Bernard de Nogaret signore de La Valette, a cui dal 1590 il fratello, Jean Louis, duca d'Épernon, aveva trasferito il governo della Provenza ricevuto in precedenza da Enrico III.

Il chiamare in gioco Bernard de Nogaret, tutt'altro che vicino alle posizioni leghiste, data anche la profonda inimicizia che oppone il fratello Jean Louis al Duca di Guisa<sup>12</sup>, lascia dunque trasparire chiaramente come Ferdinando voglia rassicurare Roma sulla natura assolutamente non antispannola ed anzi filoleghista dell'iniziativa marsigliese.

<sup>10</sup> Archivio Segreto Vaticano (ASV), Segreteria di Stato (Segr. Stato), Firenze, 12a, dispaccio del 7 luglio 1591, f. 740v. Sulle reti informative dei nunzi si rimanda alle acute considerazioni di Elisabeth Zingerle, «et per ciò sentirò molto piacere ch'ella procuri informarsi et raguagliarmi di questo particolare». Le reti informative del nunzio Girolamo Portia di Graz (1592-1607)», in Péter Tusor, Matteo Sanfilippo (a cura di), *Il Papato e le Chiese locali. Studi* (Viterbo, 2014), 56-57.

<sup>11</sup> In proposito Roberta Menicucci, «“Il sol di Spagna e le medicee stelle”: la politica toscana verso la corona spagnola», in Monica Bietti (a cura di), *La morte e la gloria. Apparati funebri medicei per Filippo II di Spagna e Margherita d'Austria* (Livorno, 1999), 37-38.

<sup>12</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 12a, dispaccio del 23 luglio 1591 (decifrato il 31 luglio), f. 751r.

Sulle giustificazioni formulate da Firenze *cfr.* anche Fabrice Micallef, *Un désordre européen. La compétition internationale autour des «Affairs de Provence» (1580-1598)* (Paris, 2014), 178-181. Circa l'inimicizia del duca d'Épernon con il duca di Guisa ed il governo della Provenza ceduto al fratello nel 1590, ma riassunto nel febbraio 1592, alla morte di Bernard basti rinviare a Gustave Lambert, *Histoire des Guerres de Religion en Provence (1530-1598)*, vol. II (Nyons, 1972), 1-221 e Jouanna Arlette, «Les temps des guerres de Religion en France (1559-1598)», in Jouanna Arlette, Jacqueline Boucher, Dominique Biloghi, Guy Le Thiec (a cura di), *Histoire et Dictionnaire des guerres de religion* (Paris, 1998), 332-335 e 399.



Cionondimeno, le argomentazioni fiorentine non persuadono il casalese Carlo Montiglio, vescovo di Viterbo<sup>13</sup>, nel frattempo subentrato a Priuli a guidare la nunziatura fiorentina. Montiglio il 18 agosto 1591 mette al corrente Roma delle apprensioni del granduca, che invia il fratello naturale, don Giovanni<sup>14</sup>, a controllare le fortezze toscane. Sebbene la partenza di don Giovanni sia giustificata ufficialmente con esigenze di riposo, il nunzio «penetra» come il viaggio del fratello di Ferdinando sia stato deciso nell'eventualità di un attacco spagnolo, «parendo che dopo che seguì questo stratagemma delle Galere di Sua Altezza[...], quando soccorsero quel forte di Cacastrazze presso Marsilia sia rimasto qualche sospetto in questa Altezza. Il che pare essere con qualche ragione, intendendosi che il Signor Duca di Savoia si quereli forte che il Gran Duca si sia ingerito in questo negotio, che sta aspettando di sapere come il Re Cattolico la senta in questo affare»<sup>15</sup>.

Ferdinando ripropone inalterata la difesa d'ufficio, ribadendo le sue ragioni «dinastiche» ed il voler evitare che Marsiglia cada nelle mani degli «Heretici», a Roma - per il tramite di Niccolini e Vinta - anche ai due papi che succedono a Gregorio XIV: Innocenzo IX (29 ottobre 1591-30 dicembre 1591) e Clemente VIII (30 gennaio 1592-3 marzo 1605<sup>16</sup>). Tuttavia, l'evoluzione compiuta da Clemente VIII sulle vicende francesi, che culmina nell'assoluzione concessa ad Enrico di Navarra nel 1595, cambia la percezione romana della presenza fiorentina a Chateau d'If<sup>17</sup>. L'ormai condiviso appoggio al Borbone, fornito da Roma e Firenze, suscita anzi il 9 giugno 1597 la viva preoccupazione del rappresentante apostolico a Firenze - che in quel momento è Offredo Offredi -<sup>18</sup> di fronte alla cacciata della guarnigione francese

<sup>13</sup> Sul quale si rimanda a Giuseppe Signorelli, *Viterbo nella Storia della Chiesa*, vol. II/1 (Viterbo, 1938), 292 e 299-300 ed a Cristoph Weber (a cura di), *Legati e governatori dello stato pontificio (1550-1809)* (Roma, 1994), 789-790.

<sup>14</sup> Sul quale si rinvia a Paola Volpini, «Medici Giovanni de'», in *DBI*, vol. LXXIII (Roma, 2009), 72-77.

<sup>15</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 12a, dispaccio del 18 agosto 1591, f. 779r.

<sup>16</sup> ASF, MDP, 3493, Ferdinando I a Niccolini e Vinta, Firenze, 1 febbraio 1592, carte non numerate.

<sup>17</sup> A tal riguardo basti rinviare a Pastor, *Storia dei Papi*, vol. XI, *Clemente VIII (1592-1605)* (Roma, 1929<sup>2</sup>), 57-105; Agostino Borromeo, «Istruzioni generali e corrispondenza ordinaria dei nunzi: obiettivi prioritari e risultati concreti della politica spagnola di Clemente VIII,» in G. Lutz (a cura di), *Das Papsttum, die Christenheit und die Staaten Europas: 1592-1605: Forschungen zu den Hauptinstruktionen Clemens VIII* (Tübingen, 1994), 128-133; Maria Teresa Fattori, *Clemente VIII e il sacro collegio (1592-1605)* (Stuttgart, 2004), 54-82; Visceglia, *Morte e elezione del Papa*, 352-356.

<sup>18</sup> Klaus Jaitner (a cura di), *Die Hauptinstruktionem Clemens VIII. Für die nuntien und legaten an den europäischen fürstenthöfen 1592-1605*, vol. I (Tübingen, 1984), CCXXVIII-CCXXIX.

da Chateau d'If, effettuata dai fiorentini. Il nunzio manifesta alla Segreteria di Stato il timore che il granduca sia in trattativa con la Spagna, per l'eventuale cessione del castello: «sono nel medesimo parere, che desideri accomodarsi con Spagnoli, ma non so se lo farà con sì grande entrata»<sup>19</sup>.

Soltanto ad agosto inoltrato, Offredi riceve chiarimenti ed assicurazioni convincenti da Ferdinando, mentre nei primi mesi del 1598 la ritrovata armonia tra granduca ed Enrico IV<sup>20</sup> consente di giungere ad una composizione definitiva sul merito della questione in maggio<sup>21</sup>.

## 2. Il fallimento della trattativa commerciale con Istanbul e la spedizione di Scio (1598-1599)

Il carteggio diplomatico della nunziatura apostolica a Firenze mostra come, esaurito l'impegno a Chateau d'If, le due iniziative prese nel contesto mediterraneo da Ferdinando I nel 1598-99 siano influenzate non impercettibilmente dal complesso andamento delle trattative matrimoniali condotte per unire in matrimonio il re di Francia e Maria de' Medici.

La prima appunto si iscrive nel clima di ritrovata concordia con Parigi nei primi mesi del 1598 e consiste nell'ambasciata inviata nel luglio dal granduca per promuovere un accordo commerciale con il sultano. La missione, guidata dall'esperto mercante fiorentino Neri Giraldi<sup>22</sup>, fallisce però proprio per l'opposizione francese. La Francia, che al pari di Venezia, è dotata ad Istanbul di un console o bailo, che rappresenta la locale «nazione» presso il sultano<sup>23</sup>, si oppone decisamente al fatto che tali prerogative siano estese anche al granduca.

<sup>19</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 9, dispaccio da Firenze del 9 giugno 1597 (decifrato il 13), f. 315r.

<sup>20</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 9, dispaccio del 23 marzo 1598 (decifrato il 31): «le cose di Casteldif resteranno presto accomodate», f. 262r.

<sup>21</sup> Micallef, *Un désordre européen*, 243.

<sup>22</sup> In proposito si veda Stefano Tabacchi, «Giraldi Neri», in *DBI*, vol. LVI (Roma, 2001), 458; Carlo Mangio, «Firenze, Madrid, Stambul: alcuni momenti di una triangolazione difficile (sec. XVI-XVII)», in Marcella Aglietti (a cura di), *Istituzioni, potere e società. Le relazioni tra Spagna e Toscana per una storia mediterranea dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano* (Pisa, 2007), 76, e El Bibas, *L'Emiro*, 42-43.

<sup>23</sup> Sulle prerogative di veneziani e francesi basti rinviare a Robert Mantran, *La vita quotidiana a Costantinopoli ai tempi di Solimano il Magnifico e ei suoi successori (XVI-XVII secolo)* (Milano, 1985<sup>2</sup>), 194-195 e 198-199.

Il successore di Offredi alla nunziatura di Firenze, Domenico Ginnasi, arcivescovo di Siponto e Manfredonia<sup>24</sup> sottolinea il peso esercitato dall'opposizione francese: «s'intende che non sia stato fatto alcun buon portamento anzi malissimo trattato, se ne torni mal soddisfatto; sendoli opposto quel che sta in Costantinopoli per il Re di Francia gagliardamente che non se li doveva in modo alcuno concedere questo traffico»<sup>25</sup>. Nel contempo, tuttavia, il nunzio non trascura di riferire della imperdonabile leggerezza commessa dal fiorentino, che si è inerpicato su un serraglio, per poter guardare dall'alto l'harem del sultano e, subito l'arresto, è stato salvato dalla condanna a morte dall'intervento in suo favore effettuato dal console veneziano e da quello francese<sup>26</sup>.

La seconda iniziativa è la spedizione militare all'isola di Scio, effettuata nella prima parte del 1599. Oltre ad essere conseguenza del fallimento della via diplomatica tentata con l'invio di Neri Giraldi, la missione di Scio si iscrive temporalmente nella stasi della trattativa matrimoniale condotta dal granduca con Enrico IV. Lo stallo del negozio nuziale si spiega anche per l'esitazione del pontefice a procedere all'annullamento del precedente matrimonio del re di Francia. In proposito, ancora il 1 giugno 1599, il cardinale Alessandro de' Medici<sup>27</sup> scrive da Roma al granduca che «quel negotio è qua molto acerbo, et perché non se ne sa, ancora»<sup>28</sup>.

L'operazione di Scio, che costituisce un salto di qualità rispetto alla consueta attività di corsa della marina granducale, in quanto prevede lo sbarco sulla terraferma, ha - come noto - un esito tutt'altro che positivo<sup>29</sup>. Interessante a tal riguardo risulta lo scarto che si palesa nel carteggio diplomatico della nunziatura tra le impressioni sullo scontro ricavate nell'immediato da Ginnasi, ben più vicine al reale andamento della spedizione, rispetto alle tardive testimonianze autocelebrative rilasciate *ex post* da parte granducale.

Nelle prime notizie sull'impresa, che Ginnasi trasmette a Roma il 24 maggio, si viene a sapere che la discesa sull'isola è stata «guidata da un francese con un greco o turco renegato», portando alla liberazione di ben 450 schiavi cristiani. Tuttavia, una forte tempesta ha impedito di cogliere il bottino sperato. Inoltre, nelle operazioni di terra è morto il colonnello Barbolani, che le guidava, anche se formalmente il

<sup>24</sup> Giampiero Brunelli, «Ginnasi Domenico», in *DBI*, vol. LV (Roma, 2001), 23-25.

<sup>25</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 14, dispaccio del 16 novembre 1598, f. 150r.

<sup>26</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 13, dispaccio del 13 gennaio, 1599, f. 241r-v.

<sup>27</sup> Sul quale si veda Matteo Sanfilippo, «Leone XI», in *Enciclopedia dei Papi*, vol. III (Roma, 2000), 269-277.

<sup>28</sup> ASF, MdP, f. 3766, Alessandro a Ferdinando, Roma, 1 giugno 1599, c. 195r.

<sup>29</sup> Ciano, *I primi Medici*, 94-95 e El Bibas, *L'Emiro*, 43-44.

comando era affidato a Virginio Orsini<sup>30</sup>, e si ha il sospetto che tutti quelli che sono sbarcati «per tal impresa vi siano anco remasi morti»<sup>31</sup>.

Pochi giorni più tardi, viceversa, il granduca in prima persona dipinge al nunzio in tutt'altro modo gli avvenimenti di Scio. Ferdinando sostiene che i toscani hanno ucciso oltre seicento turchi e perso soltanto 120 uomini, liberando 161 schiavi cristiani. I risultati dello sbarco sarebbero potuti essere ancora migliori – prosegue il granduca con il nunzio – in assenza della tempesta e se Virginio Orsini non avesse dovuto attenersi all'ordine granducale di risparmiare i persiani presenti sull'isola, in quanto cristiani<sup>32</sup>.

La stessa versione è ulteriormente proposta al nunzio dal segretario di Virginio Orsini inviatogli insieme ad alcuni schiavi liberati a Scio dal granduca, pochi giorni più tardi, «per informazione del valore mostrato da suoi soldati et da Sua Eccellenza»<sup>33</sup>.

Il nunzio dunque è destinatario da parte granducale di una mirata ricostruzione *ad hoc*, la cui non veridicità è resa patente dall'esaltazione tributata a Virginio Orsini, la cui decisione di sbarcare durante l'infuriare della tempesta, presa contro il parere di Barbolani, è stata tra le maggiori cause della disfatta<sup>34</sup>.

Ad ogni modo la volontà papale di procedere finalmente all'annullamento del matrimonio di Enrico, manifestata in luglio<sup>35</sup>, distoglie Firenze da ulteriori imprese marittime. Il granduca accantona l'indirizzo antiottomano, che ha animato la spedizione di Scio, dedicandosi al negozio nuziale, cui dà la massima attenzione nel carteggio diplomatico anche il segretario della nunziatura Vittorio del Sodo. Questi assume la guida della nunziatura in supplenza di Ginnasi, partito nei mesi precedenti per la Spagna, tenendo al corrente Roma dell'ultima fase della trattativa nuziale<sup>36</sup>, che porta nei primi mesi del 1600 all'agognato matrimonio.

<sup>30</sup> Philip P. Argenti (edited by), *The expedition of the Florentines to Chios (1599) described in contemporary diplomatic reports and military dispatches* (London 1934), XVIII; Cesare Ciano, *Santo Stefano per mare e per terra. La guerra mediterranea e l'ordine dei cavalieri di Santo Stefano dal 1563 al 1716* (Pisa, 1985), 31.

<sup>31</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 13, dispaccio del 24 maggio 1599, f. 310v.

<sup>32</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 13, dispaccio del 1 giugno 1599, ff. 313v-314r.

<sup>33</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 13, dispaccio del 7 giugno 1599, f. 321r-v.

<sup>34</sup> Argenti (edited by), *The expedition of the Florentines to Chios (1599)*, XXX.

<sup>35</sup> ASF, MdP, Filza 3766, Alessandro a Ferdinando, Roma, 9 luglio 1599, c. 200r: «Il Re di Francia tratta con l'autorità del papa del dissolvere il matrimonio che ha contratto, con la sorella del Re Arrigo Terzo. Ne è stato parlato dallo Ambasciatore di Francia con Sua Santità la quale non nega di fare la Iustitia ma vorrebbe fare una congregazione di cardinali sopra questo negotio»

<sup>36</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 13, dispaccio del 19 luglio, 1599, f. 334r. Sulla partenza di Ginnasi per la Spagna e sulla supplenza di del Sodo si veda Alexander Koller, «Jacovacci, Ascanio», in *DBI*, vol. LXII (Roma, 2004), 107.

### 3. *L'isolamento del granduca: Algeri 1601 e 1604*

Il rapido venir meno delle speranze suscitate dalle nozze tra Enrico IV e Maria de' Medici, celebrate nell'ottobre del 1600, circa una costante presenza francese nella penisola, che argini l'influenza spagnola, determinato dalla pace franco-sabauda di Lione del gennaio 1601 aggrava decisamente la posizione del granduca. Il nuovo nunzio Ascanio Jacovacci, nipote di Offredi<sup>37</sup>, il 6 febbraio sottolinea a Roma, pur con malcelato scetticismo, il timore provocato nei fiorentini dalla pace e dai massicci arruolamenti e movimenti di truppe, registrati nell'Italia spagnola, che «vogliono sia per rompersi con quest'Altezza nel stato di Siena pretendendolo quel Re, et adducono per ragione, che non li ha voluto concedere mai l'investitura di essa per molta instantia, che se ne sia fatta, se bene io l'ho per vanità tuttavia ho voluto dirle quello si dice hora»<sup>38</sup>.

Del resto, le ansie fiorentine non solo soltanto semplici fantasie, come conferma il pur poco realistico piano di spartizione del granducato prospettato negli stessi mesi, dal duca di Sessa, rappresentante diplomatico a Roma di Madrid, allo stesso Clemente VIII<sup>39</sup>. In questa direzione, il nunzio ritiene importante riferire alla segreteria di stato quanto ha ascoltato da un sacerdote «homo da bene, che ha predicato in questa città», secondo il quale «questi fiorentini tengono quasi per fermo che Nostro Signore habia intelligenza con spagnoli, et che il granduca anco n'habbia qualche timore, et che Sua Beatitudine voglia vedere di rimettere in libertà la città di Fiorenza, et che il Re si repigli lo Stato di Siena»<sup>40</sup>.

Oltre a chiedere conto al pontefice delle sue reali intenzioni attraverso Alessandro de Medici<sup>41</sup> – e ad organizzare – contestualmente al permanere della minaccia spagnola – concrete contromisure militari<sup>42</sup>, Ferdinando si riattiva nel Mediterraneo. Il granduca offre, con il plauso

<sup>37</sup> *Ivi*, per il profilo biografico e la nunziatura di Jacovacci, 107-108.

<sup>38</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 14a, dispaccio del 6 febbraio 1601, f. 95r. Sulle ripercussioni tutt'altro che positive della pace di Lione nei rapporti tra Firenze e Parigi basti rinviare a Diaz, *Il Granducato di Toscana*, 288; Spini, *il principato dei Medici*, 213; Borromeo, «Istruzioni generali e corrispondenza ordinaria dei nunzi», 149-152; Fattori, *Clemente VIII*, 330; Caccamo, *I doni diplomatici*, 330, 350-351 e Stefano Tabacchi, *Maria de' Medici* (Roma, 2012), 49-53.

<sup>39</sup> José L. Cano De Gardoqui, «España y los estados italianos independentes en 1600», *Hispania. Revista española de historia*, XXIII (1963), 545-554, e Borromeo, «Istruzioni generali e corrispondenza ordinaria dei nunzi», 153-154.

<sup>40</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 14a, dispaccio del 30 aprile 1601, f. 127r.

<sup>41</sup> ASF, MdP, 3766, Alessandro de Medici a Ferdinando I, Roma, 26 aprile 1601, f. 272r-v.

<sup>42</sup> Sulle contromisure militari attuate da Don Giovanni de' Medici *cfr.* ASV, Segr. Stato, Firenze 14a, dispaccio del 13 marzo 1601, f. 106r.

di Clemente VIII, le sue galere a Filippo III per l'impresa di Algeri<sup>43</sup>, utilizzando dunque l'opzione politica mediterranea antiottomana sia per riavvicinarsi alla Spagna, sia per appoggiare un'iniziativa che impegni Madrid lontano dalla penisola, così da alleggerire la pressione esercitata su Firenze.

Tuttavia, la missione della flotta cristiana, comandata dal Doria, che giunge ad Algeri a fine agosto 1601<sup>44</sup>, si conclude in un nulla di fatto. Le navi cristiane, infatti, tornano indietro, senza sferrare l'attacco preventivo<sup>45</sup>. In proposito, il nunzio evidenzia a Roma le aspre accuse rivolte dai fiorentini l'ammiraglio Doria, tacciato di aver «assassinato il Re di Spagna in questo negotio»<sup>46</sup>. Nel Granducato, riferisce Jacovacci, si insinua addirittura che l'ammiraglio genovese abbia desistito dall'attacco, nonostante le condizioni climatiche assolutamente favorevoli, perchè corrotto dal denaro dei turchi<sup>47</sup>.

Lo spazio dedicato alla politica mediterranea del granduca nel successivo carteggio diplomatico della sua nunziatura di Jacovacci, che prosegue fino alla conclusione del pontificato di Clemente VIII nel 1605 è estremamente ridotto a testimoniare le persistenti ruggini e diffidenze maturate da Ferdinando sia con Filippo III sia con Clemente VIII. Significativa conferma è la percezione che si riscontra nel carteggio di Jacovacci dell'azione condotta in modo solitario ancora ad Algeri dal corsaro inglese Gifford nel 1604, su ordine del granduca. Il nunzio si limita a dare rapidamente notizia dell'impresa alla Segreteria di Stato, allegando al suo dispaccio copia della relazione stilata dal corsaro inglese<sup>48</sup>.

Del resto, tale spedizione, al di là dei brillanti risultati ottenuti nell'immediato, non ha alcun effetto duraturo in chiave antiottomana e rientra piuttosto nel novero delle consuete azioni piratesche ordinate dal granduca, con la crescente collaborazione dei corsari inglesi ac-

<sup>43</sup> Sulla decisione del granduca di sostegno alla Spagna si veda Biblioteca Apostolica Vaticana, Urbinate Latino 1069, l'avviso di Roma del 28 Aprile 1601, f. 235r. Sul consenso espresso dal papa al granduca ASF, MdP, 3766, Alessandro de' Medici a Ferdinando I, Roma, 25 di maggio 1601, c. 275r.

<sup>44</sup> Sul quale basti rinviare a Rodolfo Savelli, «Doria, Giovanni Andrea (Gian Andrea)», in *DBI*, vol. XLI (Roma, 1992), 361-373.

<sup>45</sup> Fernand Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. II (Torino, 1999<sup>e</sup>), 1325-1326 e Carla Sodini, *L'Ercole tirreno: guerra e dinastia medicea nella prima metà del '600* (Firenze, 2001), 13.

<sup>46</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 14a, dispaccio del 30 settembre 1601, passo cit. in f. 218r.

<sup>47</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 14a, dispaccio del 30 settembre 1601 f. 219r.

<sup>48</sup> ASV, Segr. Stato, Firenze, 14, dispaccio del 26 aprile 1604, f. 395v ed *ivi*, copia della relazione dell'impresa stilata dallo stesso protagonista inglese il 25 aprile, ff. 417r-419r. Sull'impresa di Algeri *cfr.* El Bibas, *L'Emiro*, 44-45.

colti nel Granducato, ed in particolare a Livorno, soprattutto a partire dal 1604, anno della pace tra Inghilterra e Spagna<sup>49</sup>.

#### 4. La ritrovata sintonia con Roma e la spedizione di Cipro (1607)

Rispetto agli ultimi anni del pontificato di Clemente VIII, l'elezione di Paolo V (16 maggio 1605-28 gennaio 1621), seguita ai pochi giorni del pontificato di Leone XI<sup>50</sup>, apre decisamente una nuova stagione nei rapporti tra Roma ed il granduca con riguardo alla politica mediterranea, ampiamente testimoniata dal carteggio diplomatico del successore di Jacovacci alla nunziatura di Firenze: il veneziano Antonio Grimani, vescovo di Torcello<sup>51</sup>.

Paolo V, che persegue fin dall'inizio del suo pontificato la lotta antiottomana con rinnovato slancio<sup>52</sup>, impartisce a Grimani – al momento della partenza per Firenze – specifiche disposizioni volte a sollecitare l'adesione di Ferdinando ad una lega antiturca<sup>53</sup>. Il nunzio riceve immediatamente significative aperture dal granduca. Da un lato, Grimani sottolinea come Ferdinando sia incentivato ad attaccare il sultano, per la crisi interna all'impero ottomano, acuita dalla guerra condotta sia sul fronte ungherese sia su quello persiano<sup>54</sup>. Dall'altro lato, il non sopito timore di un attacco spagnolo alla Toscana, che costringe Ferdinando a «fare gran spese nelle sue frontiere», rende indispensabile al granduca l'accordo con il papato poiché – sottolinea il nunzio – «temendo [...] in estremo li Spagnuoli, non può far altro per assicurarsi che buttarsi in braccio a Nostro Signore et questo solo rifugio gli

<sup>49</sup> Sul rilievo già preesistente della presenza inglese a Livorno e sulla sua ulteriore crescita a partire dal 1604 basti rinviare a Paolo Scrosoppi, «Il porto di Livorno e gli inizi dell'attività inglese nel Mediterraneo», *Bollettino Storico Livornese*, I n. 4 (dicembre 1937), 339-377, e *Id.*, «Attività commerciale nel porto di Livorno nella prima metà del secolo XVII», *Bollettino Storico Livornese*, III n. 1 (marzo 1939), 41-65.

<sup>50</sup> In proposito si rimanda a Sanfilippo, *Leone XI*, 275-276.

<sup>51</sup> Su Grimani si rimanda a Silvano Giordano (a cura di), *Le Istruzioni generali di Paolo V ai diplomatici pontifici 1605-1621*, vol. I (Tübingen, 2003), 194, e Wieland, *Fürsten, Freunde, Diplomaten*, 186-187.

<sup>52</sup> In proposito Pastor, *Storia dei Papi*, vol. XII, *Leone XI e Paolo V (1605-1621)* (Roma, 1930<sup>2</sup>), 515-519, e Giordano (a cura di), *Le istruzioni generali di Paolo V*, vol. I, 67-68.

<sup>53</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 328-330, dispaccio del 28 agosto 1605: «Nel licentiarci da Nostro Signore per quella Nunziatura, degnò di comandarmi che con buona occasione facessi saper a quello Principe, che l'Animo suo non mirava ad altro che al bene universale della Christianità et che desiderando Sua Santità di far una lega de Principi Christiani contro il Turco commune inimico, procurassi di penetrare l'animo di Sua Altezza circa quella Santa opera», f. 399r.

<sup>54</sup> *Ivi*, f. 399v.

resta. Onde Sua Santità viene ad acquistare maggior autorità sopra questo Prencipe, per poterne disporre nei suoi bisogni»<sup>55</sup>.

Questi promettenti segnali, tuttavia, sono congelati dalla crisi dell'interdetto che tra 1606 e 1607 si svolge tra Roma e Venezia<sup>56</sup>, che preoccupa fortemente lo stesso Ferdinando, timoroso dell'eventualità che scoppi una guerra nella penisola<sup>57</sup>.

Soltanto al termine della crisi dell'interdetto, a 1607 inoltrato, Ferdinando può dare sbocco concreto alle sue istanze antiottomane, cimentandosi nella più impegnativa ed ambiziosa impresa tra quelle tentate nel corso del suo governo: l'attacco alla città di Famagosta, centro principale dell'isola di Cipro.

Diversamente dalla intenzione manifestata in più di un'occasione a Grimani di formare una lega antiottomana comprensiva anche della Spagna per attaccare a fondo il sultano<sup>58</sup>, anche in tale frangente la spedizione toscana viene effettuata senza altri alleati e senza sondare in alcun modo le intenzioni di Madrid, che comunque si mostra assai contrariata dall'iniziativa granducale<sup>59</sup>.

Nelle speranze del granduca, l'operazione avrebbe dovuto portare alla conquista dell'isola ed all'acquisizione del tanto agognato titolo regio<sup>60</sup>, per affermare la superiorità politica del granducato nella penisola italiana. Contrariamente alle grandi speranze di Ferdinando, alla prova dei fatti, la spedizione a Cipro fallisce miseramente<sup>61</sup>.

In realtà, nel carteggio diplomatico emerge chiaramente la divergenza di vedute circa la riuscita della spedizione che contraddistingue il granduca ed il nunzio. Ferdinando sottolinea ben tre condizioni fa-

<sup>55</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 328-330, dispaccio del 7 novembre 1605, passi cit. in f. 495v.

<sup>56</sup> Sull'interdetto veneziano cfr. Gaetano Cozzi, «Venezia nello scenario europeo (1517-1699)», in Galasso (dir.), *Storia d'Italia*, vol. XII/2, *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della Repubblica*, a cura di Gaetano Cozzi, Michael Knapton, Giovanni Scarabello (Torino, 1992), 87-92; Giordano (a cura di) *Le istruzioni generali di Paolo V*, vol. I, 39-49, e Stefano Andretta, «Paolo V e Venezia», in Alexander Koller (a cura di) *Die Außenbeziehungen der römischen Kurie unter Paul V. Borghese (1605-1621)* (Tübingen, 2008), 231-247, e Filippo De Vivo, *Patrizi, informatori, barbieri. Politica e comunicazione a Venezia nella prima età moderna* (Milano, 2012), 20-21 e 35-121.

<sup>57</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 305, dispaccio del 28 agosto 1606, f. 83r. Sulla condotta adottata da Ferdinando in relazione alla crisi dell'interdetto si rimanda a Achille De Rubertis, «Ferdinando I de' Medici e la contesa tra Paolo Ve la Repubblica di Venezia», in *Miscellanea di Studi e Memorie*, vol. II (Venezia, 1933).

<sup>58</sup> Cfr. ASV, Fondo Borghese, Serie II, 328-330, dispaccio del 17 ottobre, 1605, f. 473r.

<sup>59</sup> Sul punto Franco Angiolini, «Francia, Toscana e politica navale», in Aglietti (a cura di), *Istituzioni, potere e società. Le relazioni tra Spagna e Toscana*, 59-60.

<sup>60</sup> Caccamo, *I doni diplomatici*, 336-337.

<sup>61</sup> El Bibas, *L'emiro*, 52-53.



vorevoli all'impresa. In primo luogo, tra i diecimila turchi che presidiano l'isola, soltanto 1000 sono Giannizzeri, mentre la restante parte è costituita da cristiani rinnegati i quali aspettano soltanto un'occasione per potersi ribellare al potere ottomano. In secondo luogo, nell'isola vi sono trentamila Greci desiderosi di libertà e pronti all'insurrezione, non appena iniziato lo sbarco fiorentino, secondo accordi già presi in loco. Infine, secondo il granduca, l'operazione è facilitata dal fatto che l'unica fortezza dell'isola si trova a Famagosta ed è presidiata soltanto da 400 Turchi<sup>62</sup>.

Viceversa, Grimani, sottolinea, memore della precedente esperienza e strenua resistenza opposta dai veneziani all'assedio turco, la sostanziale inviolabilità della fortezza di Famagosta, a meno di non avere «intelligenza nella fortezza»<sup>63</sup>. Le pessimistiche previsioni del nunzio trovano piena conferma sia a causa della inaspettata reattività della fanteria e della cavalleria turca, che si muove appena iniziato lo sbarco dei toscani, eliminando l'effetto sorpresa, sia soprattutto per la mancata ribellione Greci, che hanno violato gli accordi pattuiti<sup>64</sup>.

L'epilogo negativo della spedizione di Famagosta affievolisce decisamente la spinta propulsiva della politica mediterranea antiottomana del granduca Ferdinando I, sempre più malato<sup>65</sup> e per quanto possibile concentrato nei preparativi del matrimonio tra suo figlio Cosimo e Maria Maddalena d'Austria, figlia dell'Arciduca Massimiliano, che sancisce la ritrovata armonia con la Spagna<sup>66</sup>.

\*

L'analisi condotta sulle carte del carteggio diplomatico scambiato dai rappresentanti apostolici a Firenze con la Segreteria di Stato mette in evidenza il costante tentativo di Ferdinando I di accreditarsi agli occhi della diplomazia pontificia come «alfiere» della lotta all'infedele. Tuttavia, l'eterogeneità dei fini e delle situazioni in cui si articola la politica mediterranea del granduca mostra da un lato, la difficoltà di ricomprendere il suo agire in un quadro unitario ed univoco; dall'altro, il prevalere in diverse occasioni, dietro pur dichiarati afflitti di lotta all'eresia o di idealità «crociate», di concrete necessità ed ambizioni politiche.

<sup>62</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 302, dispaccio del 18 giugno 1607, f. 210r-v.

<sup>63</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 302, f. 211r.

<sup>64</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 302, dispaccio del 16 agosto, 1607, f. 47r-v.

<sup>65</sup> Cfr. ASV, Fondo Borghese, Serie II, 300, dispaccio del 28 luglio 1608, f. 194v.

<sup>66</sup> ASV, Fondo Borghese, Serie II, 300, dispaccio del 7 luglio 1608, f. 168r.

Dal carteggio diplomatico della nunziatura si ritrae un'immagine spregiudicata ed energica di Ferdinando I nell'ambito della politica mediterranea, che potrebbe suggerire di allargare l'indagine della documentazione relativa alla nunziatura di Firenze anche alle carte relative all'attività giurisdizionale degli inviati apostolici nel Granducato, prendendo le mosse dal fondamentale giudizio espresso da Riguccio Galluzzi circa la «debole acquiescenza» e la «perniciosa tolleranza», mostrata dal granduca nei rapporti di giurisdizione tra Stato toscano e Chiesa di Roma<sup>67</sup>.

### Fonti e Bibliografia

#### Fonti manoscritte:

Archivio di Stato di Firenze (ASF), Mediceo del Principato (MdP) filze 3493, 3766.

Archivio Segreto Vaticano (ASV), Fondo Borghese, Serie II, voll. 9, 300, 302, 305, 328-330.

Archivio Segreto Vaticano (ASV), Segreteria di Stato, Firenze (Segr. Stato, Firenze): voll. 12a, 13, 14, 14a.

Biblioteca Apostolica Vaticana, Manoscritto. Urbinate Latino n. 1069.

#### Bibliografia:

ANDRETTA, S. «Nunziature in Italia nei secoli XVI e XVII», *Kurie und Politik. Stand und Perspektiven der Nuntiaturreportsforschung*, in A. Koller (a cura di). M. Niemeyer, Tübingen, 1998, 17-34.

- «Paolo V e Venezia». In *Die Außenbeziehungen der römischen Kurie unter Paul V. Borghese (1605-1621)*, A. Koller (a cura di). M. Niemeyer, Tübingen, 2008, 231-247.

- «Note sullo studio della diplomazia in Età moderna». In Renzo Sabbatini, Paola Volpini. *Sulla diplomazia in età moderna. Politica, economia, religione*. Franco Angeli, Milano, 2011, 149-163.

ANGIOLINI, F. *I principi, le armi, il mare. Studi sul Granducato dei Medici*. Il Campano, Pisa, 2003.

<sup>67</sup> Riguccio Galluzzi, *Istoria del granducato di Toscana sotto il governo della Casa Medici*, t. V (Livorno, 1781<sup>2</sup>), 120. Sulla storiografia del grande storico dell'età lorenese basti rinviare a Anna M. Pult Quaglia, «Riguccio Galluzzi e la storiografia settecentesca sulla Toscana medicea», in Elena Fasano Guarini, Franco Angiolini (a cura di), *La pratica della storia in Toscana: continuità e mutamenti tra la fine del '400 e la fine del '700* (Milano, 2009), 191-201.

- «Francia, Toscana e politica navale», in Aglietti (a cura di), *Istituzioni, potere e società. Le relazioni tra Spagna e Toscana per una storia mediterranea dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano*. ETS, Pisa, 2007, 39-67.
- ARGENTI, P. P. (edited by). *The expedition of the Florentines to Chios (1599) described in contemporary diplomatic reports and military dispatches*. Lane, London, 1934.
- ARLETTE, J. «Les temps des guerres de Religion en France (1559-1598)», in Jouanna Arlette, Jacqueline Boucher, Dominique Biloghi, Guy Le Thiec (a cura di), *Histoire et Dictionnaire des guerres de religion*. Laffont, Paris, 1998, 3-449.
- BALDISSERI, L. *La nunziatura in Toscana, Le origini, l'organizzazione e l'attività dei primi due Nunzi Giovanni Campeggi e Giorgio Corner*. Archivio Vaticano, Città del Vaticano; Tipografia Nacional, Guatemala, 1977.
- BARBICHE, B. «Les "Diplomates" pontificaux du Moyen Âge tardif à la première modernité. Office et charge pastorale», in Armand Jamme, Olivier Poncet (sous la direction), *Offices et Papauté (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle). Charges, hommes, destins*. École Française, Roma, 2005, 357-370.
- BELARDINI, M. «Il potere giudiziale del nunzio apostolico. Note sull'Archivio del Tribunale della Nunziatura di Firenze», in Matteo Sanfilippo, Giovanni Pizzorusso (a cura di), *Gli Archivi della Santa Sede come fonte per la storia moderna e contemporanea*. Sette città, Viterbo, 2001, 59-86.
- BLET, P. *Histoire de la Représentation Diplomatique du Saint Siège des origines à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle*. Archivio Vaticano, Città del Vaticano, 1982.
- BORROMEO, A. «Istruzioni generali e corrispondenza ordinaria dei nunzi: obiettivi prioritari e risultati concreti della politica spagnola di Clemente VIII», in G. Lutz (a cura di), *Das Papsttum, die Christenheit und die Staaten Europas: 1592-1605: Forschungen zu den Hauptinstruktionen Clemens VIII*. Niemeyer, Tübingen, 1994, 120-233.
- BRAUDEL, F. *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. II. Einaudi, Torino, 1999.
- BRUNELLI, G. «Ginnasi Domenico», in *DBI*, vol. LV. Treccani, Roma, 2001, 23-26.
- CACCAMO, D. «Canobio (Cannobio, Cannobi), Giovanni Francesco Mazza di», in *DBI*, vol. XVIII. Treccani, Roma, 1975, 154-156.
- «I doni diplomatici del granduca Ferdinando I», in Id., *Roma, Venezia e l'Europa centro-orientale. Ricerche sulla prima età moderna*. FrancoAngeli, Milano, 2010, 327-355.
- CALONACI, S. «Ferdinando dei Medici: la formazione di un cardinale principe (1563-1572)», *Archivio Storico Italiano*, CLIV n. 3. Settembre 1996, 635-690.
- CANO DE GARDOQUI, José L. «España y los estados italianos independientes en 1600», *Hispania. Revista española de historia*, XXIII. 1963, 524-555.
- CIANO, C. *I primi Medici e il mare*. Pacini, Pisa, 1980.

- CIANO, C. *Santo Stefano per mare e per terra. La guerra mediterranea e l'ordine dei cavalieri di Santo Stefano dal 1563 al 1716*. ETS, Pisa, 1985.
- COZZI, G. «Venezia nello scenario europeo (1517-1699)», in G. Galasso (dir.), *Storia d'Italia*, vol. XII/2, *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della Repubblica*, a cura di Gaetano Cozzi, Michael Knapton, Giovanni Scarabello. Utet, Torino, 1992, 5-203.
- DE VIVO, F. *Patrizi, informatori, barbieri. Politica e comunicazione a Venezia nella prima età moderna*. Feltrinelli, Milano, 2012.
- DE RUBERTIS, A. «Ferdinando I de' Medici e la contesa tra Paolo Ve la Repubblica di Venezia», in *Miscellanea di Studi e Memorie*, vol. II. La Reale Deputazione editrice, Venezia, 1933.
- DIAZ, F. *Il granducato di Toscana*, in G. Galasso (dir.), *Storia d'Italia*, vol. XIII/1. Utet, Torino, 1976).
- EL BIBAS, K. *L'Emiro e il Granduca: la vicenda dell'emiro Fakhr ad-Dīn 2. del Libano nel contesto delle relazioni fra la Toscana e l'Oriente*, introduzione di Carla Sodini; postfazione di Franco Cardini Firenze. Le Lettere, 2010.
- FASANO GUARINI, E. «Ferdinando I», in *DBI*, vol. XXXXVI, Treccani, Roma, 1996, 258-278.
- FASANO GUARINI, E. «Roma officina di tutte le pratiche del mondo»: dalle lettere del cardinale Ferdinando de Medici a Cosimo I e a Francesco I», in Gianvittorio Signorotto, Maria A. Visceglia (a cura di), *La corte di Roma tra Cinque e Seicento «Teatro» della politica europea*. Bulzoni, Roma, 1998, 265-297.
- FATTORI, M. T. *Clemente VIII e il sacro collegio (1592-1605)*. Hiersemann, Stuttgart, 2004.
- GALLUZZI, R. *Istoria del granducato di Toscana sotto il governo della Casa Medici*, t. V. Masi, Livorno, 1781.
- GIORDANO, S. (a cura di). *Le Istruzioni generali di Paolo V ai diplomatici pontifici 1605-1621*, vol. I. M. Niemeyer, Tübingen, 2003.
- GRAHAM, R. A. *Diplomazia Pontificia: studio sulla Chiesa e lo Stato sul piano internazionale*. Edizioni Paoline, Roma, 1962.
- JAITNER, K. (a cura di). *Die Hauptinstruktionem Clemens VIII. Für die nuntien und legaten an den europäischen fürstenthöfen 1592-1605*, vol. I. Niemeyer, Tübingen, 1984.
- KOLLER, A. «Jacovacci, Ascanio», in *DBI*, vol. LXII, Treccani, Roma, 2004, 107-108.
- MANGIO, C. «Firenze, Madrid, Sтамбуl: alcuni momenti di una triangolazione difficile (sec. XVI-XVII)», in Marcella Aglietti (a cura di), *Istituzioni, potere e società. Le relazioni tra Spagna e Toscana per una storia mediterranea dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano*, 67-85.
- MANTESE, G. *Memorie storiche della chiesa vicentina dal 1563 al 1700*, vol. IV/1, *Dal 1563 al 1700*. Accademia Olimpica, Vicenza, 1993.

- MANTRAN, R. *La vita quotidiana a Costantinopoli ai tempi di Solimano il Magnifico e ei suoi successori (XVI-XVII secolo)*. Rizzoli, Milano, 1985.
- MENICUCCI, R. «Il sol di Spagna e le medicee stelle: la politica toscana verso la corona spagnola». In *La morte e la gloria, Apparati funebri medicei per Filippo II di Spagna e Margherita d'Austria*, M. Bietti (a cura di). Sillabe, Livorno, 1999, 37-49.
- MERLIN, P. «Seguir la fazione di sua Maestà Cattolica»: Il partito spagnolo nella corte di Savoia tra Cinque e Seicento. In *Centros de Poder Italianos en la Monarquía Hispánica (siglos XV-XVIII)*, Jose Martínez Millán, Manuel Rivero Rodríguez vol. I. Polifemo, Madrid, 2010, 247-265.
- MICALLEF, F. *Un désordre européen. La compétition internationale autours des «Affairs de Provence» (1580-1598)*. Publications de la Sorbonne, Paris, 2014.
- LAMBERT, G. *Histoire des Guerres de Religion en Provence (1530-1598)*, vol. II. Chantemerle, Nyons, 1972.
- VON PASTOR, L. *Storia dei papi dalla fine del Medio Evo:*  
- vol. X, *Sisto V, Urbano VII, Gregorio XIV e Innocenzo IX (1585-1591)*. Desclèè & C. Editori, Roma, 1928.  
- vol. XI, *Clemente VIII (1592-1605)*. Desclèè & C. Editori, Roma, 1930.  
- vol. XII, *Leone XI e Paolo V (1605-1621)*. Desclèè & C. Editori, Roma, 1930.
- PELLEGRINI, M. *La Crociata nel Rinascimento: mutazioni di un mito*. Le Lettere, Firenze, 2014.
- PIZZORUSSO, G. *Appunti sulle edizioni documentarie delle «nunziature d'Italia»*. In *Gli Archivi della Santa Sede come fonte per la storia moderna e contemporanea*, M. Sanfilippo, G. Pizzorusso (a cura). Sette città, Viterbo, 2001, 36-57.
- POUMARÈDE, G. *Il Mediterraneo oltre le Crociate: la guerra turca nel Cinquecento e nel Seicento tra leggende e realtà*, a cura di Frédéric Ieva. Utet, Torino, 2011.
- PRODI, P. *Diplomazia del Cinquecento. Istruzioni e prassi: lezioni tenute alla Facoltà di magistero dell'Università di Bologna nell'anno accademico 1962-63*. R. Patron, Bologna, 1963.
- PULT QUAGLIA, A. M. «Riguccio Galluzzi e la storiografia settecentesca sulla Toscana medicea», in E. Fasano Guarini, Franco Angiolini (a cura di), *La pratica della storia in Toscana: continuità e mutamenti tra la fine del '400 e la fine del '700*. Franco Angeli, Milano, 2009, 191-201.
- SANFILIPPO, M. «Leone XI». In *Enciclopedia dei Papi*, vol. III. Treccani, Roma, 2000, 269-277.
- SAVELLI, R. «Doria, Giovanni Andrea (Gian Andrea)». In *DBI*, vol. XLI. Treccani, Roma, 1992, 361-373.
- SCROSOPPI, P. «Il porto di Livorno e gli inizi dell'attività inglese nel Mediterraneo», *Bollettino Storico Livornese*, I, n. 4, dicembre 1937, 339-377.

- «Attività commerciale nel porto di Livorno nella prima metà del secolo XVII», *Bollettino Storico Livornese*, III n. 1 (marzo 1939): 41-65.
- SIGNORELLI, G. *Viterbo nella Storia della Chiesa*, vol. II/1. Tipografia Unione, Viterbo, 1938.
- SODINI, C. *L'Erocle tirreno: guerra e dinastia medicea nella prima metà del '600*. Olschki, Firenze, 2001.
- SPINI, G. «Il principato dei Medici e il sistema degli stati europei del Cinquecento». In *Firenze e la Toscana dei Medici nell'Europa del '500*, vol. III. Olschki, 1983, Firenze, 177-216. .
- TABACCHI, S. «Giraldi Neri». In *DBI*, vol. LVI. Treccani, Roma, 2001, 457-459.
- *Maria de' Medici*. Salerno, Roma, 2012.
- VISCEGLIA, M. A. «The International Policy of the Papacy: Critical Approaches to the Concepts of Universalism and Italianità, Peace and War». In *Papato e politica internazionale nella prima età moderna*, Ead. (a cura di). Viella, Roma, 2013, 17-62.
- *Morte e elezione del papa: norme, riti e conflitti: l'età moderna*, Viella, 2013, Roma.
- VOLPINI, P. «Medici Giovanni de'». In *DBI*, vol. LXXIII, 72-77. Treccani, Roma, 2009.
- WEBER, C. (a cura di), *Legati e governatori dello stato pontificio (1550-1809)*. Ministero per i Beni Culturali e Ambientali; Ufficio Centrale per i Beni Archivistici, Roma, 1994.
- WIELAND, C. *Fürsten, Freunde, Diplomaten. Die römisch-florentinischen Beziehungen unter Paul V*, Böhlau, Köln, 2004.
- ZINGERLE, E., «“et per ciò sentirò molto piacere ch'ella procuri informarsi et raguagliarmi di questo particolare”. Le reti informative del nunzio Girolamo Portia di Graz (1592-1607)». In *Il Papato e le Chiese locali*, Péter Tusor, Matteo Sanfilippo (a cura di). Sette città, Viterbo, 2014, 55-71.

Bárbara Santiago Medina

Ecós de un pasado olvidado:  
la Inquisición del Mar a través de los fondos  
del Archivo Histórico Nacional (Madrid)

**ABSTRACT**

**Echoes of a forgotten past: the Inquisition of the Sea through the records of the National Historical Archive (Madrid).**

When, in 1571, the Holy League was arranged by Pope Pius V to defeat the Ottoman turks in the Mediterranean sea, the king Philip II of Spain decided to establish a specific court of the Spanish Holy Office in the galleys of this international fleet commanded by don Juan of Austria. It was called the "Inquisition of the Sea" and its purpose was to combat the heresy on board these ships, wherever they were. Unfortunately, due to the lack of original records from the Spanish Inquisition itself and to the short duration of the activities carried out by this court, it remains almost unknown to historians. This paper tries to focus on the history of this institution, bringing to life its people and structures.

*1. Introducción*

Desde que los Reyes Católicos la instituyeran en 1478, la Inquisición estuvo vigente en los territorios de la Monarquía Hispánica hasta su definitiva supresión en 1834. Durante sus más de trescientos años de existencia, veló por la pureza y la ortodoxia de la fe católica y se convirtió en el fiel instrumento uniformizador que la Corona deseaba que fuera. Pero su labor no solo consistió en tener bajo vigilancia a los habitantes de la Península Ibérica y otros dominios ultramarinos, sino que también le fue encomendada la salvaguarda ideológica de las fronteras, en un intento por mantener a raya la expansión de doctrinas y opiniones heréticas o potencialmente peligrosas, desde un punto de vista tanto político, como moral.

Teniendo en cuenta las razones que la movían, así como la politización que su función experimentó desde los mismos comienzos de la

institución, no es de extrañar que, cuando en 1571 se puso en marcha la Liga Santa, la coalición que lucharía contra la flota turca en Lepanto, la Inquisición, de una u otra forma, también quisiera formar parte de ella, como en efecto así fue. Lepanto supuso un punto álgido en los enfrentamientos por el control político del Mediterráneo, pero, al igual que las Cruzadas lo fueron en el pasado, la lucha contra los otomanos era un conflicto de fe. Y sus combatientes debían ser ejemplares soldados cristianos si querían gozar del favor divino. Con la finalidad, por tanto, de proteger la moral e incrementar la devoción y la religiosidad de los miembros de la armada, nació la llamada «Inquisición del Mar», al frente de la cual se encontraba, por intervención del rey Felipe II y nombramiento del pontífice Pío V, el inquisidor Jerónimo Manrique, que gozaba de los mismos poderes que el resto de inquisidores de distrito, pudiendo ordenar arrestos, procesar y sentenciar a acusados y organizar autos de fe. Se trataba de una situación jurídica inusitada en un momento histórico excepcional.

La Inquisición del Mar dependía, para la mayor parte de sus actividades, del apoyo de los tribunales del Santo Oficio más cercanos a ella y, puesto que la base principal de las operaciones de la armada se encontraba en Mesina, la relación con la Inquisición de Palermo fue muy estrecha, siendo allí donde se decidió archivar la documentación emanada de su actuación.

Desafortunadamente, la moderna historiografía, aún aquella que se centra en el estudio del Santo Oficio, apenas se ha detenido en el conocimiento de la Inquisición del Mar y su existencia ha caído prácticamente en el olvido. A ello ha contribuido, sin duda, la escasez de documentos conservados de la misma, pues el secreto de la Inquisición de Palermo fue destruido y, con él, los archivos de la Inquisición del Mar. Y también ha tenido mucho que ver el hecho de que, todavía en la actualidad, el término «Inquisición del Mar» se utilice en algunas monografías y artículos especializados para hacer referencia a los comisarios y familiares del Santo Oficio que se encargaban de inspeccionar el cargamento de los barcos que arribaban a los puertos de la Monarquía Hispánica en busca de bienes prohibidos por la institución (textos escritos, obras artísticas...).

La presente comunicación tiene por objeto dar a conocer la existencia de esta desconocida faceta de la Inquisición española a través de uno de los pocos fondos documentales que han sobrevivido de la misma: el conservado en el Archivo Histórico Nacional de Madrid. Gracias a él podrán recogerse algunas noticias sobre su actividad y funcionamiento, poniendo en valor su presencia en uno de los momentos más cruciales en la Historia del Mediterráneo.



## 2. Orígenes de la Inquisición del Mar

Aunque, en nuestros días, haya caído desafortunadamente en el olvido, la Inquisición del Mar no siempre fue una laguna historiográfica. Prueba de ello es que, cerca de tres décadas después de su institución, la conocida monografía que el toledano Luis de Páramo, Inquisidor de Sicilia, publicó en 1598 sobre Historia de la Inquisición, *De origine et Progressu Officii Sanctae Inquisitionis*, dedicaba un epígrafe completo al nacimiento de este singular tribunal (*De Inquisitione Trirremium*), haciendo hincapié en la relevancia que, para él, tuvo en la lucha contra la herejía<sup>1</sup>. Según aseveraba Páramo, la carta de naturaleza de la Inquisición del Mar debía retrotraerse hasta el 27 de julio de 1571, fecha del breve concedido por el papa Pío V al Inquisidor General, Diego de Espinosa, por el cual le autorizaba a nombrar un inquisidor con autoridad sobre todos los ejércitos del rey, de manera que los crímenes de carácter herético que cometiesen sus integrantes no quedasen impunes. Y, para poder desarrollar su cometido, el pontífice concedía amplios poderes a esta nueva figura. Así, tendría autoridad tanto sobre ejércitos terrestres, como sobre las galeras comandadas por don Juan de Austria, siendo sus atribuciones las mismas que las de cualquier inquisidor, con capacidad para juzgar, condenar e, incluso, realizar autos de fe<sup>2</sup>. Sin embargo, si bien la segunda premisa encargada por Pío V fue respetada, no así la primera, ya que, como su propia denominación indicaba, la Inquisición del Mar solo tuvo jurisdicción sobre quienes se encontraban en las galeras del Mediterráneo. De los delitos cometidos por los miembros de los ejércitos terrestres, salvo que estos se encontrasen bajo la autoridad de don Juan de Austria, se encargarían el resto de tribunales del Santo Oficio, siempre que el sospechoso se encontrase dentro del ámbito territorial de actuación de alguno de ellos.

Pero, antes de la fecha del breve, Felipe II se había adelantado a la disposición de Pío V y ya había nombrado a Jerónimo Manrique de Lara, por aquel entonces inquisidor en Toledo, como Capellán Mayor de la Armada, comisionándolo para que ejerciese su autoridad sobre el resto de capellanes y religiosos que se encontraban en las galeras, siendo además juez ordinario de los mismos y último responsable del

<sup>1</sup> Ludovico Paramo, *De Origine et Progressu Officii Sanctae Inquisitionis* (Madrid, 1598), 223.

<sup>2</sup> Luis de Páramo concede gran importancia al documento pontificio y lo reproduce, extractado, en su obra (Paramo, *De Origine*, 225-226). Una copia del mismo, completo, puede encontrarse en: AHN, Códices, Libro 175, fols. XIr-XIIv.

servicio sanitario de la armada<sup>3</sup>. Para poner remedio a la irregularidad, el monarca español debió expedir de nuevo el nombramiento de Manrique en septiembre de 1571, si bien éste llevaba ya unos meses cumpliendo con aquello que el rey le había consignado<sup>4</sup>. Sus facultades eran, como se puede observar, muy amplias. Una sola persona estaba a la cabeza de tres esferas diferentes: la eclesiástica, la hospitalaria y la inquisitorial y, para desarrollar sus funciones en esta última, Páramo afirma que solo contó con la ayuda de otro funcionario del Santo Oficio: el secretario Juan de Peñarrubia, que gozaría de las mismas atribuciones que cualquiera de los notarios del secreto del resto de tribunales inquisitoriales terrestres<sup>5</sup>.

### 3. Primera etapa: el siglo XVI

Aunque era inquisidor en Toledo, Manrique pasó buena parte de la época inmediatamente anterior a su nombramiento para las galeras inspeccionando diferentes tribunales por orden del Consejo de la Suprema. En tanto que visitador, debía establecerse en la ciudad donde el tribunal tenía su sede, permaneciendo allí hasta que acabase su cometido, y enviar continuos informes al Consejo sobre el desarrollo de la investigación. Se trataba, como puede suponerse, de un trabajo nada fácil que, en no pocas ocasiones, granjeaba la enemistad con los inquisidores y oficiales del tribunal cuyo funcionamiento se estaba supervisando. Finalmente, Manrique fue requerido para acudir a Logroño y controlar el traslado a esta ciudad del Santo Oficio que entonces estaba en Calahorra<sup>6</sup>. Después de un período tan largo cuajado de viajes

<sup>3</sup> Jerónimo Manrique es conocido por ser uno de los principales protagonistas del afamado ensayo microhistórico sobre la Inquisición y las oligarquías murcianas confeccionado por el Prof. Jaime Contreras en los años noventa del s. XX: Jaime Contreras, *Sotos contra Riquelmes: Regidores, inquisidores y criptojudíos* (Madrid, 2013). Sobre la controvertida actuación de Manrique como inquisidor de Murcia también puede consultarse: Juan Blázquez Miguel, *El Tribunal de la Inquisición en Murcia* (Murcia, 1986).

<sup>4</sup> Carlos Pérez Fernández-Turégano, «El cuerpo de capellanes de marina en el siglo XVIII. Ordenación legal y consolidación», en Leandro Martínez Peñas y Manuela Fernández Rodríguez, *El ejército y la armada en el Noroeste de América: Nootka y su tiempo*, 168.

Copia registral del nombramiento de Jerónimo Manrique como *Inquisidor de los ejércitos de mar y tierra que van debaxo de la obediencia del señor don Juan de Austria* se conserva en: AHN, Inquisición, Libro 356, fol. 227.

<sup>5</sup> Paramo, *De Origine*, 226.

<sup>6</sup> Sobre los inicios del Tribunal logroñés, con algunas noticias sobre la participación del inquisidor Manrique en su establecimiento: José Simón Díaz, «La Inquisición de Logroño (1570-1580)», *Berceo*, 1 (1946): 89-120.

y, con seguridad, de tensiones, Manrique solicitó de la Suprema una licencia de dos meses para poder descansar y dedicarse a asuntos personales<sup>7</sup>. Poco podía prever la aventura en la que, literalmente, se embarcaría siguiendo los designios del rey y de uno de sus servidores más poderosos, el Inquisidor General. Una vez nombrado Inquisidor del Mar, y en compañía del secretario del secreto que había sido escogido para acompañarle, Juan de Peñarrubia, se trasladó a las galeras que don Juan de Austria comandaba en el Mediterráneo, bajo cuya autoridad actuaría, pero sin olvidar que solo debería rendir cuentas de su labor como comisionado del Santo Oficio ante Diego de Espinosa, Inquisidor General, y el Consejo de la Suprema.

Curiosamente, de los tres ámbitos en los que le fue ordenado desenvolverse, el inquisitorial fue uno de los menos desarrollados por Jerónimo Manrique. Aunque sus poderes eran amplios y su cometido de máxima importancia para el rey, a tenor de los movimientos diplomáticos que condujeron a la creación de la figura de inquisidor del mar, las especiales circunstancias en las que se vio envuelto hicieron que su empresa marítima no siguiese los itinerarios previstos. De hecho, Manrique nunca llegó a participar en el enfrentamiento de Lepanto, ya que ni siquiera se encontraba con la flota en ese momento. Según una carta enviada por él al Consejo, fechada el 20 de agosto de 1572, llegando a Corfú empezó a encontrarse mal, pero decidió continuar el viaje junto a don Juan de Austria y su estado de salud empeoró de tal manera que se vio obligado a retornar a Corfú. El inquisidor tiene pocas esperanzas de mejorar. La enfermedad le cogió débil, recuperándose todavía de otra que había sufrido el año anterior y padeciendo continuas fiebres. Teme por su vida y así se lo comunica a la Suprema, presentándose a sí mismo como una suerte de «mártir» que no sufre por su destino, sino que se alegra de poder haber dedicado su existencia al servicio de la Cristiandad y de la Monarquía. En caso de que el desenlace fatal se produjese, Manrique confía en el secretario Peñarrubia, atendiendo a sus méritos, para que siga adelante con el proyecto de la Inquisición del Mar, algo que, sin embargo, daría lugar a una situación tremendamente irregular, con un tribunal funcionando sin inquisidor y con un solo oficial asalariado controlándolo todo<sup>8</sup>.

Don Juan de Austria, viendo la gravedad de la enfermedad de Manrique, le instó a volver a Mesina, pero él no sería el único en tomar el camino de regreso, pues con él viajarían más de 2.000 personas, también enfermas, con las que era imposible contar para la contienda que

<sup>7</sup> AHN, Inquisición, Libro 325.

<sup>8</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN), Inquisición, Libro 875, fol. 328r.

se esperaba. Repartidos en cinco naves, debido a unas condiciones meteorológicas muy adversas, tardaron más de un mes en arribar a Sicilia y, desafortunadamente, muchos no lo consiguieron, ya que al mal tiempo se unieron la falta de alimentos y agua. El escenario resultaba, por tanto, dantesco y Manrique, aun convaleciente, tuvo que ponerse al frente de esta situación, ya que la atención sanitaria en las galeras, recuérdese, también se encontraba entre sus cometidos. Su función de inquisidor pasó a un completo segundo plano, pues tuvo que dedicar todos sus esfuerzos a organizar un sistema hospitalario en Mesina para poder atender a todos los enfermos que habían vuelto con él, pero en el que también debía tener cabida una cantidad ingente de heridos que ya se preveía que iba a llegar como consecuencia de lo que sería la futura batalla de Lepanto. Manrique consiguió la colaboración de varias instituciones monásticas y, gracias a ello, pudo gestionar hasta cuatro hospitales de forma simultánea, donde los enfermos fueron *bien curados y con caridad*, según relató al Inquisidor General y a los miembros del Consejo de la Suprema a comienzos de octubre<sup>9</sup>.

¿Qué sucedió con los asuntos del Santo Oficio mientras Manrique se dedicaba a estos menesteres? La respuesta la da él mismo en otro escrito dirigido al Consejo, fechado el día 25 de octubre: quedaron en manos del secretario Peñarrubia. Sin embargo, como es de suponer, éste no pudo acometer en solitario todas las obligaciones que requería su oficio, por lo que se buscó el apoyo del cercano Tribunal de la Inquisición de Sicilia, que tenía su sede en Palermo. De quiénes fueron los colaboradores de Juan de Peñarrubia se tiene noticia gracias a que el propio Manrique estuvo solicitando para ellos, de forma reiterada durante los meses de octubre y noviembre, una ayuda de costa cargada a las arcas de ese Tribunal. Fueron, al menos, Íñigo de Guzmán, alguacil, y *Mossén Salvador*, fiscal, aunque, a tenor de las súplicas del inquisidor, las respuestas de la Suprema se fueron demorando en el tiempo sin que estas personas recibiesen ninguna gratificación por el trabajo realizado<sup>10</sup>. Esta es una prueba más de la peculiar situación que vivía la Inquisición del Mar como tribunal dentro del organigrama del Santo Oficio. No solo contaba como únicos integrantes con un inquisidor y un secretario, sino que carecía de sede estable y, para mayor complicación, no poseía, como el resto de tribunales, una hacienda propia, lo que motivó que todos sus gastos estuviesen cargados

<sup>9</sup> AHN, Inquisición, Libro 875, fols. 331-332.

<sup>10</sup> *Supplico a Vuestra Señoría, si esto oviere lugar, se me haga esta merced para estos oficiales que sirven y han servido de balde, que yo se lo diera si tubiera de dónde poderlo hazer para los gastos de por acá. Son tantos, que no basta lo poco que tengo, ni de mis amigos* [Mesina, 25 de octubre de 1572]. AHN, Inquisición, Libro 875, fol. 333r. Ver también: *ibid.*, fol. 334r.

a otros tribunales. Y ni tan siquiera podía contar con los ingresos derivados de las confiscaciones y penitencias, pues la mayor parte de los encausados eran esclavos sin bienes y soldados sin fortuna. La realidad era tan acuciante que lo poco que se obtuvo se destinó a preparar un auto de fe, pero no fue suficiente para cubrir los gastos e incluso Manrique tuvo que contribuir con su dinero<sup>11</sup>.

Con el silencio del Consejo, la desesperación de Manrique fue creciendo, empezando a temer que su correspondencia no se hubiese recibido en Madrid. Para el inquisidor, Mesina debía convertirse en un valioso enclave de actividad inquisitorial. No en vano, tanto «concierto de gentes», procedente de tantos lugares, podría convertir la ciudad en refugio de herejes y renegados, poniendo en claro peligro la seguridad de la Cristiandad mediterránea. Asimismo, Manrique había solicitado a la Suprema que se le permitiese entender en los procesos civiles donde se viesan implicados familiares del Santo Oficio, pues había tenido noticia de que no eran pocas las personas que, siendo acreedoras de familiares, por no tener recursos económicos con los que afrontar el viaje hasta el Tribunal en Palermo, perdían para siempre lo que se les debía. Y, por otro lado, también había pedido que se le dejase visitar el territorio de Mesina, del mismo modo que otros tribunales inspeccionaban sus distritos, lo que implicaría publicar el edicto de fe, el de anatema, recoger delaciones y penitenciar «in situ» casos sencillos<sup>12</sup>.

A pesar de todas las demandas elevadas por Manrique, el Consejo no decidió al respecto hasta el día 26 de noviembre de 1572 y solo lo hizo sobre el tema de las visitas, autorizando a hacerlas, pero el inquisidor debía informar de todo lo que resultare al Tribunal de Sicilia y al Consejo<sup>13</sup>. Los inquisidores sicilianos, por su parte, consideraron esta disposición como una injerencia en su jurisdicción por parte de Jerónimo Manrique y no tardaron mucho en exponer a la Suprema sus dudas acerca de si éste podría hacerse cargo realmente de la visita debido a sus numerosas ocupaciones. Una visita que, según su parecer, no tenía ninguna razón de ser, pues uno de ellos, el inquisidor Becerra, la había realizado recientemente<sup>14</sup>. De hecho, todo parece indicar que desde Palermo se intentó dificultar, o al menos retrasar, la

<sup>11</sup> AHN, Inquisición, Libro 875, fol. 334r.

<sup>12</sup> AHN, Inquisición, Libro 875, fol. 332r.

<sup>13</sup> AHN, Inquisición, Libro 875, fol. 334r.

<sup>14</sup> Los inquisidores sicilianos, respecto a la visita que deseaba hacer Manrique, opinaban: *No se entiende que aya tanta neçessidad. Otras partes ay deste reyno que tienen más neçessidad de visitarse por haver muchos años que no se han vissitado, las quales procuraremos que se visiten con la más brevedad que pudiéremos.* AHN, Inquisición, Libro 876, fol. 96r-v (Carta al Consejo, Palermo, 3/1/1573).

visita a Mesina, pues, en enero de 1573, Manrique escribió al Consejo comunicando que, a pesar de que sabía que su autorización había sido recibida en el Tribunal, los inquisidores no se la habían querido dar, algo que no hicieron hasta el mes de febrero<sup>15</sup>.

Desde finales de diciembre de 1572, el inquisidor Manrique volvió a caer enfermo y sus médicos, con el beneplácito de don Juan de Austria, le recomendaron regresar cuanto antes a la Península<sup>16</sup>. Pero no le fue concedida licencia para ello. Debió permanecer en Sicilia sin poder hacerse cargo de la visita, ni acompañar a la flota por motivos de salud. Pero, a cambio, desde la Suprema le encomendaron pasar a formar parte del Tribunal en Palermo mientras no pudiese incorporarse a las galeras<sup>17</sup>. Suponía un jarro de agua fría sobre las exigencias de sus colegas<sup>18</sup>.

Más tarde, en 1574, le fue ordenado ocupar el lugar de inquisidor más antiguo en el Tribunal de Palermo, a menos que fuese requerido para incorporarse de nuevo a la flota mediterránea<sup>19</sup>. Desafortunadamente, poco se conoce acerca de las actividades que desarrolló como inquisidor del mar durante ese año. Pero su carrera, tanto eclesiástica, como dentro del Santo Oficio no dejó de ir en ascenso. En 1575, Manrique fue nombrado consejero de la Suprema (el mismo año en que don Juan de Austria se dirigía a los Países Bajos en calidad de Gobernador); en 1585, Obispo de Cartagena; en 1591, Obispo de Ávila; y, en 1595, el mismo año en que moriría, Inquisidor General.

Cuando Manrique dejó el cargo para el que había sido nombrado en 1571, la Inquisición del Mar no gozaba del prestigio, ni de la utilidad política y religiosa que sus valedores quisieron para ella en el pasado<sup>20</sup>. Aún así, el inquisidor marchó dejando tras de sí la estela del auto de fe que organizó en Mesina el día de Pentecostés de 1572, así como las diversas penitencias y castigos que impuso en diferentes autillos

<sup>15</sup> AHN, Inquisición, Libro 876, fols. 149r-150r.

<sup>16</sup> AHN, Inquisición, Libro 875, fol. 335r.

<sup>17</sup> AHN, Inquisición, Libro 876, fol. 150r.

<sup>18</sup> En diciembre de 1572 Manrique escribió a Madrid, quizás en un tono de falsa aflicción, para informar de cómo había tenido noticia de que los inquisidores de Sicilia se habían querellado contra él ante la Suprema por una serie de razones, entre ellas la de entender en causas que no le correspondían. AHN, Inquisición, Libro 876, fols. 151r-152r.

<sup>19</sup> AHN, Inquisición, Libro 326, fol. 103v. Citado en: Gianclaudio Civale, *Guerrieri di Cristo. Inquisitori, gesuiti e soldati alla battaglia di Lepanto* (Milán, 2009), 148.

<sup>20</sup> Uno de sus creadores y principales defensores, el Inquisidor General Diego de Espinosa había fallecido en septiembre de 1572.

particulares, como el que se celebró en la catedral, ese año, el día de san Juan (24 de junio), entre otros<sup>21</sup>.

Su sustituto fue Rodrigo de Mendoza, inquisidor de Zaragoza desde 1573. Sin gozar del mismo prestigio ni autoridad dentro del Santo Oficio que su predecesor, pocas noticias se conservan acerca de su devenir en la Inquisición del Mar, pero sí es notorio que sus ámbitos de actuación eran los mismos que los de Manrique, pues también debía hacerse cargo de la administración de los hospitales del ejército y ser juez y superintendente de todos los clérigos y capellanes que embarcaren con éste. Su salario sería de 375.000 maravedís (1.000 ducados), 200.000 de los cuales irían cargados a la Inquisición de Valencia y, los 175.000 restantes, a la hacienda de las galeras del rey. Como secretario del secreto le acompañaría Domingo de León, que recibiría por su oficio 75.000 maravedís (200 ducados), cobrados íntegramente del dinero de las galeras<sup>22</sup>.

El cargo de inquisidor en la armada desaparecerá con Mendoza, quien, en 1579 ya se encuentra ejerciendo el mismo oficio pero en Toledo<sup>23</sup>. Su sucesor será Juan Bautista de Cardona, canónigo valenciano que llegaría a ser Obispo de Tortosa y de Vic, pero éste ya no ostentaría la dignidad de inquisidor, sino la de simple «comisario» del Santo Oficio en las galeras<sup>24</sup>.

#### 4. Segunda etapa: renacimiento y ocaso (s. XVII)

Pasado el umbral del siglo XVII, la específica situación religiosa que se estaba produciendo en las galeras hizo que se estimase oportuno recuperar la institución de la Inquisición del Mar<sup>25</sup>. El 21 de mayo de 1615, el príncipe Manuel Filiberto de Saboya, Capitán General de la Mar, nombró «Capellán Mayor y Vicario General de la Armada» a fray Martín de Vivanco, aunque la documentación conservada que tiene relación con su actividad inquisitorial contiene menciones a partir de

<sup>21</sup> Las relaciones de causas, tanto del auto de fe, como del autillo del día de san Juan, pueden encontrarse en: AHN, Inquisición, Libro 875, fols. 344r-349r.

<sup>22</sup> AHN, Inquisición, Libro 1.241, fols. 178r-179r. Las fuentes contradicen, por tanto, la breve reseña histórica que de la Inquisición del Mar hace Luis de Páramo, quien refiere que Rodrigo de Mendoza fue su primer inquisidor, mientras que Jerónimo Manrique fue el segundo (Paramo, *De Origine*, 226).

<sup>23</sup> Un año antes, en 1578, había fallecido don Juan de Austria en Namur.

<sup>24</sup> Paramo, *De Origine*, 226.

<sup>25</sup> Habían entrado en escena los moriscos, expulsados de la Península pocos años antes, y el número de renegados había aumentado.

1616<sup>26</sup>. Su nombramiento recoge los mismos ámbitos de actuación que el de sus predecesores en el cargo, es decir: hospitales y jurisdicción sobre el resto de capellanes de la armada. Pero, según se desprende de los textos del Santo Oficio, con respecto a su faceta de inquisidor existían importantes diferencias. Al igual que a Manrique o Mendoza, le acompañaría un secretario del secreto, Vicente de Hermosa, con las funciones habituales de este oficio y actuando, al menos en parte, como receptor. Sin embargo, al contrario que estos, Vivanco no tenía capacidad para dictar sentencias de relajación ni de reconciliación, debiendo remitir estas causas al tribunal inquisitorial más cercano para que allí se dirimiesen. Esto, según insistió en repetidas ocasiones a la Suprema, suponía un descrédito para su persona y, por extensión, para el Santo Oficio como entidad. Además, no omitió el hecho de que el propio príncipe Filiberto era de su misma opinión, considerando que «también es en desautoridad de su persona que este Tribunal, que se puso a su instancia, no tenga la misma facultad que tubo el del tiempo del señor don Juan de Austria, siendo unos mismos desinios y para unos mismos efectos los de entonces y los de agora y el poder de Su Alteza y el de su Auditor General el mismo que de aquella saçón». Martín de Vivanco incluso se atrevió a manifestar al Consejo que, bajo estas premisas, era mejor hacer desaparecer la Inquisición del Mar, antes que darle ocasión para perderse<sup>27</sup>. Además de no poder decidir en procesos que implicasen reconciliaciones o relajaciones, a causa de que eran casos de especial gravedad y necesitaban el concurso de más inquisidores y de la intervención de consultores, había una serie de particularidades que también debían, a juicio de la Suprema, regir las actuaciones de Vivanco. Para empezar, tampoco podría ejecutar este tipo de sentencias, ya que para ello era necesario celebrar un auto de fe, algo que le resultaría muy complicado estando embarcado y, en caso de poder organizarse, no se pensaba que pudiese tener el boato que para tales ceremonias requería el Santo Oficio. Asimismo, tampoco podría contar, en los procesos, con la participación de ningún fiscal que formulase las acusaciones; ni con abogado que defendiese a los reos; ni con ordinario que asistiese cuando fuese emplazado. En consecuencia, para remediar todo ello, lo más conveniente sería remitir, tanto los reos, como los expedientes procesales, a la Inquisición más cercana, donde se pondría fin a las causas y se impartirían los castigos<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> El texto completo del nombramiento de fray Martín de Vivanco puede encontrarse en: Gregorio Lasala Navarro, *Galeotes y presidiarios al servicio de la marina de guerra en España* (Madrid, 1961), 83-85.

<sup>27</sup> AHN, Inquisición, Libro 1.241, fol. 60r.

<sup>28</sup> AHN, Inquisición, Libro 1.241, fol. 60r.



Vivanco, de acuerdo con el Príncipe Manuel Filiberto de Saboya, escribió al Consejo desde El Puerto de Santa María para intentar demostrar que él podría subsanar, por su cuenta, todos estos inconvenientes sin que la autoridad inquisitorial se viese mermada. En principio, dado que estaba prescrito que la Suprema debía entender en los casos de relajación, no era necesario contar además con la intervención de los inquisidores de otros tribunales. Y tampoco para quienes fueran a ser reconciliados, salvo que sus causas implicasen cierta dificultad que no pudiese ser salvada por el propio Vivanco. Por otro lado, pensaba que la celebración de los autos se podía llevar a cabo en los lugares en que recabase la armada y sin apenas costo para el Santo Oficio, pues tanto los materiales, como la mano de obra para la construcción de las arquitecturas efímeras que implicaban, podían conseguirse fácilmente en las galeras, por no mencionar toda la gente principal que, viajando en ellas, estaría dispuesta a formar parte del cortejo protocolario que acompañaría al inquisidor. En cuanto a otro de los problemas que planteó el Consejo, el de los intervinientes que faltaban en el Tribunal, Martín de Vivanco demostró que podía contar con personas lo suficientemente cualificadas como para actuar de calificadores, consultores y abogado de los acusados. Él mismo se reservaba actuar como fiscal y, en su ausencia, lo haría el secretario del secreto, Vicente de Hermosa<sup>29</sup>.

Y a todo lo anterior habría que añadir la dificultad manifiesta de poder remitir los reos a las diferentes inquisiciones. Encerrarlos hasta su traslado no es factible, pues no cumplen su labor dentro de la armada y, según las propias palabras de Vivanco, no constituyen un provecho, sino un gasto. Tampoco parece conveniente dejarlos estar y capturarlos justo cuando vayan a ser trasladados, ya que se correría el riesgo de que escapasen. Por otro lado, las remisiones de presos tampoco eran fáciles. Se debía contar con una embarcación que viajase al destino requerido y esto no siempre era posible, al menos en el plazo de tiempo más adecuado. Fletar naves era complicado y los viajes, a causa de las condiciones atmosféricas y de la actividad corsaria, muy peligrosos.

Martín de Vivanco no deseaba otra cosa, en definitiva, que ostentar los mismos poderes que en su día tuvieron Manrique y Mendoza. Con

<sup>29</sup> Como calificadores proponía a Andrea Mastrillo (dominico, confesor del Príncipe, maestro de Teología y antiguo inquisidor en Italia) y el licenciado Pedro Flores de Trujillo (predicador y capellán de la galera real). Como consultores, a don Diego Fajardo (Auditor General, ministro de la Inquisición de Sevilla) y al doctor Juan Díez de la Fuente, capellán del Auditor de la escuadra. En cuanto al abogado, el licenciado Ordoñez, del que no se aportan más datos, ya asiste en ese oficio con «voluntad». Finalmente, para contar con ordinarios, pedirá la colaboración de las diócesis y archidiócesis de los lugares donde recabase con la flota. AHN, Inquisición, Libro 1.241.

los que ahora tenía, el tribunal no era del todo operativo y, además, no deben dejarse de lado las consecuencias que esta coyuntura tenía para su prestigio personal, más aún cuando personas de cierta calidad dentro de la armada, que habían vivido sus etapas de esplendor, ya habían empezado a esparcir comentarios acerca de cómo habían visto a Manrique leer edictos, celebrar autos de fe y ejecutar distintas penas y penitencias.

Incluso el secretario Vicente de Hermosa se atrevió a escribir al Consejo para solicitar la ampliación de las atribuciones y los poderes del inquisidor, pero la Suprema denegó todas las peticiones e instó a Vivanco a que cumplierse con las instrucciones que se le habían entregado a su partida<sup>30</sup>. Para Hermosa, una de las principales problemáticas que se derivaban de esta situación era el tratamiento a los moriscos y los renegados. De los primeros, afirmaba que, en toda la escuadra, su número podía ascender a unos 600, mientras que los segundos, entre los «públicos» (aquellos que habían confesado o habían sido descubiertos) y los que aún permanecían ocultos, también rondarían esa cifra. Enviarlos a otros tribunales era, por tanto, una tarea casi imposible, tanto a causa de su número, como de los medios materiales con los que se contaba. Y, además, estaban los colosales gastos que gravarían las arcas del rey y de la Inquisición.

Otra singularidad que diferenciaba a Vivanco de sus predecesores era el hecho, según sus testimonios, de que no percibía ningún salario, ni ayuda de costa, por desempeñar su labor, al contrario que el secretario, al que le estaban asignados 500 ducados (187.500 maravedís)<sup>31</sup>.

El inquisidor estuvo más de un año reclamando un aumento de sus atribuciones y, para apoyar su postura, reunió y envió al Consejo las testificaciones de varias personas que se encontraban en galeras bajo la jurisdicción de Jerónimo Manrique. Finalmente, en junio de 1620, más de tres años después de su nombramiento, la Suprema le permitió votar sumariamente sobre varias causas que, según la instrucción, le estaban vetadas, no sin antes remitir los procesos a Madrid para que se revisasen los votos y se aprobasen las sentencias<sup>32</sup>.

En 1622 se pierde la pista de la Inquisición del Mar. Esa es la fecha de la última relación de causas dirimidas en ella que se envió al Consejo. En total, constaban en ella 26 personas, todas ellas sentenciadas entre enero de 1620 y diciembre de 1622. Ninguna de ellas fue relajada<sup>33</sup>. Con anterioridad, se había despachado a la Suprema otra con las causas que

<sup>30</sup> AHN, Inquisición, Libro 1.241, fols. 63r-64v y 80r.

<sup>31</sup> AHN, Inquisición, Libro 1.241, fol. 69r.

<sup>32</sup> AHN, Inquisición, Libro 1.241, fol. 177r.

<sup>33</sup> AHN, Inquisición, Libro 1.241, fols. 154r-175v.

iban desde agosto de 1616 a agosto de 1617, correspondientes a 28 personas, sin que, de nuevo, ninguna de ellas fuese condenada a muerte<sup>34</sup>. Atendiendo a estos listados, puede inferirse que la mayor parte de los procesados fueron acusados de haber renegado de la fe cristiana para convertirse al Islam<sup>35</sup>. Las proposiciones blasfemas y ofensivas, así como las creencias supersticiosas, también consumían buena parte de los esfuerzos de Vivanco y de Vicente de Hermosa.

### 5. *Investigando la Inquisición del Mar: los fondos del Archivo Histórico Nacional*

Intentar reconstruir la historia de la Inquisición del Mar no es una tarea sencilla. Su breve existencia, su limitado ámbito de actuación, las pérdidas documentales y su escasa repercusión tanto dentro de la propia institución inquisitorial, como fuera de ella, son algunas de las causas que han motivado una laguna historiográfica de casi cuatro siglos y medio<sup>36</sup>. El propio Páramo constituye una de las pocas fuentes bibliográficas de época con las que se cuenta para su estudio, al menos en lo referente a su primera etapa, pero hay que recurrir a ella con no pocas precauciones, siendo necesario contrastarla a menudo con la documentación de los propios archivos inquisitoriales<sup>37</sup>.

El rastro de esta institución es preferible buscarlo, por tanto, en los propios testimonios que legó o en las noticias que de ella dieron sus contemporáneos y, en cuanto a los primeros, no es arriesgado aventurar que la mayor parte de ellos se conservan en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, en tanto que custodio actual de la más importante reunión de archivos procedentes del desaparecido Santo

<sup>34</sup> AHN, Inquisición, Libro 1.241, fols. 1r-20r.

<sup>35</sup> Sobre los renegados aún continúa siendo un referente: Bartolomé y Lucile Bennassar, *Los cristianos de Alá. La fascinante aventura de los renegados* (Madrid, 1989). Esta obra incluye algunos datos relativos a causas de la Inquisición del Mar en su «Anexo».

<sup>36</sup> La monografía de Gianclaudio Civale, *Guerrieri di Cristo: Inquisitori, gesuiti e soldati alla battaglia di Lepanto* (Milán, 2013), es una notable excepción en el panorama historiográfico referente a la Inquisición del Mar.

<sup>37</sup> Ya se ha mencionado con anterioridad la forma en que, por ejemplo, altera en su obra el orden de los inquisidores del mar, afirmando que el primero fue Rodrigo de Mendoza y, el segundo, Jerónimo Manrique. Incluso la información que aporta sobre los mismos puede ser, a veces, anacrónica: menciona que, antes de dirigirse a las galeras, Manrique había sido inquisidor en Murcia. El dato no es erróneo, pero sí puede inducir a equivocación, ya que en efecto lo fue, pero de 1558 a 1566. Luego fue destinado a Valencia y, posteriormente, a Toledo. Javier Nadal Iniesta, *Arte y Contrarreforma en la ciudad de Murcia* (Murcia, 2013), 21-22 [tesis doctoral inédita defendida en el Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Murcia].

Oficio español. Y hay que tener muy presente el propio devenir histórico de la Inquisición del Mar para poder localizar, entre sus fondos, los documentos referentes a ella. Por desgracia, la principal fuente de información la constituye el grueso de lo que fue el archivo del desaparecido Consejo de la Suprema, ya que los secretos de muchos de los tribunales que tuvieron correspondencia con ella desaparecieron en el siglo XIX, entre ellos, los de Palermo y Barcelona. Entre los fondos del Consejo se conservan, tanto parte de la documentación original que enviaron los inquisidores del Mar, como los libros registro de las misivas que a ellos les dirigía la Suprema. Entre otros, son de obligada consulta los siguientes libros de la «Sección de Inquisición»<sup>38</sup>:

- Libro 325: correspondencia del Consejo con las Inquisiciones de Aragón (1567-1571).
- Libro 326: *ibid.* (1571-1576).
- Libro 356: registro de la Secretaría de Cámara de los Inquisidores Generales (1567-1574).
- Libro 357: *ibid.* (1574-1589).
- Libro 737: correspondencia del Tribunal de Barcelona con la Suprema (1569-1573).
- Libro 875: cartas al Consejo procedentes de la Inquisición de Sicilia (1568-1572).
- Libro 876: *ibid.* (1569-1573).
- Libro 1241: documentos de la Inquisición del Mar (1616-1622).

Localizar los expedientes procesales de este tribunal de las galeas requiere un sondeo pormenorizado de los fondos de los demás tribunales de distrito con los que tuvo relación y que los custodiaban, de muchos de los cuales, como ya se ha mencionado, apenas se conserva una ínfima parte de la documentación que debió constituir la totalidad de sus archivos, desaparecida en no pocas vicisitudes de la Historia<sup>39</sup>. Pueden encontrarse, sin embargo, algunos de los expedientes originales que la Inquisición del Mar remitió al Consejo bajo el mandato de Vivanco encuadernados en el Libro 1.241 al

<sup>38</sup> También pueden consultarse las fuentes utilizadas en: Jaime Contreras y Jean Pierre Dedieu, «Estructuras geográficas del Santo Oficio en España», en Joaquín Pérez Villanueva y Bartolomé Escandell Bonet (dirs.), *Historia de la Inquisición en España y América*, vol. II: Las estructuras del Santo Oficio (Madrid, 1993), 34-36.

<sup>39</sup> Sobre los archivos que conservan documentación inquisitorial puede verse: Bartolomé Escandell Bonet y Joaquín Pérez Villanueva (dirs.), *Historia de la Inquisición en España y América*, vol. 1: El conocimiento científico y el proceso histórico de la Institución (1478-1834) (Madrid, 2000), 58-135.

que antes se ha hecho referencia. En este mismo volumen es posible consultar también las relaciones de causas de los años 1616-1617 y 1620-1622.

## 6. Conclusión

La Inquisición del Mar fue una realidad atípica dentro del organigrama del Santo Oficio en España. Constituida gracias a la voluntad de Felipe II y del Inquisidor General, Diego de Espinosa, ejerció un papel muy concreto en la imagen política que la Monarquía quería dar de sí misma en una Europa dividida en cuanto a sus creencias religiosas. Sobre el papel, su función era sencilla, pues su primer inquisidor gozaba de las mismas atribuciones que sus colegas del resto de tribunales, pero, aun contando con el apoyo del rey y la Suprema, su andadura fue compleja. Las duras condiciones de las travesías, la falta de medios, la desaparición de sus principales valedores y, sobretodo, la continua malquerencia de los miembros de otras inquisiciones, que veían su actuación como una intromisión en sus jurisdicciones, dificultaron su labor hasta conducirla a un ocaso paulatino a finales del siglo XVI. Su recuperación en el primer cuarto del siguiente siglo, con las mismas problemáticas que en el anterior, pero a las que había que añadir la significativa merma en sus atribuciones, con procesos poco numerosos y no muy significativos, lleva a pensar si, realmente, había interés dentro del propio Santo Oficio por mantener operativa una institución reflejo de un tiempo y una coyuntura política concretos que ya habían desaparecido.

## Bibliografía

- BENNASSAR, Bartolomé y Lucile. *Los cristianos de Alá. La fascinante aventura de los renegados*. Madrid, 1989.
- BLÁZQUEZ MIGUEL, Juan. *El Tribunal de la Inquisición en Murcia*. Murcia, 1986.
- CIVALE, Gianclaudio. *Guerrieri di Cristo. Inquisitori, gesuiti e soldati alla battaglia di Lepanto*. Milán, 2009.
- CONTRERAS, Jaime. *Sotos contra Riquelmes: Regidores, inquisidores y criptojudíos*. Madrid, 2013.
- CONTRERAS, Jaime y DEDIEU, Jean Pierre. «Estructuras geográficas del Santo Oficio en España», en Joaquín PÉREZ VILLANUEVA y Bartolomé ESCANDELL BONET (dirs.), *Historia de la Inquisición en España y América*, vol. II: Las estructuras del Santo Oficio, Madrid, 1993, 3-60.

NADAL INIESTA, Javier. *Arte y Contrarreforma en la ciudad de Murcia (tesis doctoral inédita defendida en el Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Murcia)*Murcia, 2013, 21-22.

PARAMO, Ludovico. *De Origine et Progressu Officii Sanctae Inquisitionis*. Madrid, 1598.

PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. «El cuerpo de capellanes de marina en el siglo XVIII. Ordenación legal y consolidación». En Leandro MARTÍNEZ PEÑAS y Manuela FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, *El ejército y la amada en el Noroeste de America; Nootka y su tiempo*, 168.

SIMÓN DÍAZ, José. «La Inquisición de Logroño (1570-1580)», *Berceo*, n.º 1. 1946, 89-120.

Rosa M.<sup>a</sup> López Campillo

## Daniel Defoe, propagandista político en la Guerra de Sucesión Española (1702-1714): la estrategia marítima de Mr. Review<sup>1</sup>

### ABSTRACT

**Daniel Defoe, political propagandist in the War of the Spanish Succession: Mr. Review and the blue-water policy.**

The politician and statesman Robert Harley, successively speaker of the House of Commons, Secretary of State for the Northern Department, Chancellor of the Exchequer and Lord High Treasurer employed *The Review*, published by Daniel Defoe, as the main tool of the government propaganda machinery during the War of the Spanish Succession. Throughout the pages of the periodical Defoe turns into a military analyst and strategist and reveals his maritime war policy at a moment of maximum political polarization that virtually divided the nation into two political parties. Was Defoe a Whig or a Tory propagandist? Did the political affiliation have an influence on the war policy to be implemented? Was Mr. Review really in the government's service? The Cadiz, Vigo, Gibraltar and Malaga naval operations will provide the key.

Keywords: Daniel Defoe, Review, War of the Spanish Succession, blue-water policy, propaganda.

Tres fueron los postulados que mantuvo Defoe tanto en *The Review* así como en la mayoría de los panfletos: el equilibrio de poder en Europa, la protección de la religión protestante y la defensa de los intereses comerciales británicos<sup>2</sup>. De los tres este último fue sin duda el

<sup>1</sup> Trabajo realizado en el marco del Proyecto Nacional de Investigación titulado «Las campañas peninsulares de la Guerra de Sucesión Española a través de la prensa británica del siglo XVIII», referencia HAR2010-18720 del Ministerio de Ciencia e Innovación (2011-13).

<sup>2</sup> Rosa M.<sup>a</sup> López Campillo, *Daniel Defoe y la Guerra de Sucesión Española* (Cuenca, 2010).

tema más recurrente en sus publicaciones políticas. La defensa del comercio también fue una cuestión de máximo interés para Inglaterra y uno de los motivos –si no el fundamental– que movió a la nación inglesa a participar en la Guerra de Sucesión a la Corona de España. Tras la Gloriosa Revolución de 1688-1689, Guillermo III (1689-1702) conseguiría implicar a Inglaterra en una alianza continental ideada para contener la sed expansionista de Luis XIV y preservar el equilibrio de poder político y comercial en Europa y en el mundo colonial. Su sucesora Ana Estuardo (1702-1714), junto con los gobiernos de distinto signo político que se sucedieron durante su reinado y el parlamento, convertiría a Gran Bretaña en una potencia marítima y comercial de primer orden<sup>3</sup>.

Una de las principales causas de contención entre los partidos whig y tory durante el reinado de Ana Estuardo fue la política exterior. Aunque el objetivo fundamental perseguido por whigs y tories era defender los intereses de Inglaterra, ambos partidos diferían en la percepción de la forma más óptima para su consecución. Los whigs se sentían firmemente comprometidos con la alianza europea y creían que la mejor manera de conseguir sus objetivos era a través de una campaña continental o terrestre (*continental policy*). Apoyaban el mantenimiento de un potente ejército en Flandes, objetivo que se convirtió en una prioridad para Marlborough, el comandante en jefe británico de Ana Estuardo hasta 1711. Los tories, aunque compartían el deseo de contener a Luis XIV, eran más aislacionistas e insulares y partidarios de una campaña basada en operaciones marítimas y coloniales (*blue-water policy*). Preferían la alternativa más económica de ataques navales contra las colonias francesas y españolas frente a la preferencia de los whigs por largas campañas terrestres para salvaguardar los Países Bajos de la ocupación borbónica<sup>4</sup>. La realidad sin embargo era más compleja. La mayoría de los tories reconocía la necesidad de combinar ambos tipos de operaciones terrestres y marítimas. Salvo casos excepcionales como el del conde de Rochester, pocos fueron los tories partidarios de limitar las acciones bélicas exclusivamente a operaciones navales<sup>5</sup>. Todos criticaban ese compromiso whig con el teatro de Flandes, que prácticamente excluía otras posibilidades; hubieran preferido el despliegue de algunas fuerzas terrestres en España; y consideraban clave la política marítima. Tampoco existía

<sup>3</sup> Mark Kishlansky, *A Monarchy Transformed. Britain 1603-1714* (Londres, 1997), 334.

<sup>4</sup> John B. Hattendorf, *England in the War of the Spanish Succession. A Study of the English View and Conduct of Grand Strategy, 1702-1712* (Nueva York, 1987), 2.

<sup>5</sup> Tim Harris, *Politics under the Later Stuarts. Party Conflict in a Divided Society, 1660-1715* (Harlow, 1993), 158-159.



una unanimidad absoluta en el caso de los whigs. Algunos whigs pese a su compromiso continental eran partidarios de la guerra marítima y de las expediciones coloniales<sup>6</sup>. A efectos propagandísticos sin embargo whigs y tories explotaban dicha polarización en panfletos, ensayos, sermones y hojas volanderas para elaborar un discurso simple y diferenciador que llegara al electorado y público en general y captara el apoyo a su causa política.

Whigs y tories recurrieron a la prensa escrita para conseguir el apoyo de la opinión pública británica, contratando el servicio de diversos escritores, que defenderán los argumentos de uno u otro partido, y entre los que destacaron Jonathan Swift y sobre todo Daniel Defoe. Desde el punto de vista propagandístico resulta curioso observar hasta qué punto todas las cuestiones relacionadas con la guerra se politizan y polarizan. No sólo los fracasos sino los propios éxitos en el campo de batalla o en el mar tienden a interpretarse en función del bando político. Mientras que los tories tienden a realzar las contiendas que responden a una estrategia marítima, los whigs destacarán aquéllas en las que se emplea una estrategia continental. ¿Y Defoe? ¿Era whig o tory o simplemente un apóstata que actuaba y escribía en función de sus intereses tal y como afirmaban sus enemigos contemporáneos y algunos estudiosos de su obra? El análisis de su discurso nos proporcionará la clave.

Antes de iniciar la edición de sus ensayos en el *Review* en 1704 Defoe ya había sentado las bases de su visión política. Para mover a la opinión pública a favor de la guerra en tiempos de Guillermo III, Defoe escribió varios panfletos, donde progresivamente presentó los tres postulados que mantuvo a lo largo de toda la contienda y que posteriormente también esgrimió para convencer a la nación de la necesidad de concertar la paz. En *The Two Great Questions Considered* parte de la idea de que debe existir un equilibrio entre todas las naciones europeas, lo que según el escritor traerá la paz<sup>7</sup>, la seguridad y la prosperidad. Cualquier nación que anhele un exorbitante poder debe ser reducida, incluida la propia Inglaterra. De poco valen los tratados. Es la fuerza de la espada, el poder de un potente ejército lo que decide en el campo de batalla. Inglaterra carece de la fuerza necesaria por lo que tiene que aliarse con otras naciones<sup>8</sup>, pero debe trasladar la contienda

<sup>6</sup> T. J. Denman, *The Political Debate over War Strategy* (Cambridge, tesis no publicada, 1985), 38-39.

<sup>7</sup> Daniel Defoe, *The Two Great Questions Consider'd* (Londres, 1700), en Philip N. Furbank y W Robert Owens, vol. 5, *International Relations* (Londres, 2000), 34.

<sup>8</sup> Daniel Defoe, «An Argument Shewing that a Standing Army, with Consent of Parliament, is not Inconsistent with a Free Government» (Londres, 1698), en Philip N. Furbank y W. Robert Owens, *A Critical Bibliography of Daniel Defoe* (Londres, 1998), 66.

al país enemigo y siempre mantenerlo alejado del propio<sup>9</sup>. Y, ¿cómo se conseguirá este potente ejército? El mensaje de Defoe no puede ser más claro: lo que determina el triunfo en el campo de batalla no es la fuerza naval o terrestre sino el poder económico. El comercio internacional acababa de priorizarse como objetivo:

Tis not the longest Sword, but the longest Purse that conquers. If the French get *Spain*, they get the greatest Trade in the World in their Hands; they that have the most Trade, will have the most Money, and they that have the most Money, will have the most Ships, the best Fleet, and the best Armies<sup>10</sup>.

España es un objetivo irrenunciable, ya que, según afirma, «la mayor parte de la riqueza de esta nación la ha producido y aún produce el lucrativo comercio con los españoles»<sup>11</sup>. Como argumenta en el siguiente panfleto, *The Two Great Questions Further Considered*, es esencial evitar la unión de España y Francia, ya que puede traer la destrucción de los aliados y del comercio inglés<sup>12</sup>, la preocupación máxima de Defoe.

Tanto por el poder de persuasión y versatilidad de su pluma como por su implicación directa en diversos acontecimientos políticos en tiempos de Jacobo II y de Guillermo III, Defoe<sup>13</sup>, consciente o inconscientemente, se verá lanzado muy pronto a la fama. Por este motivo captará la atención de Robert Harley, un político que de manera prácticamente ininterrumpida ocupó sucesivamente cargos cada vez más influyentes en el gabinete de Ana Estuardo hasta convertirse en Lord Tesorero a partir de 1710 y artífice de la paz. Dotado de una gran visión política, a partir de 1703 contratará a Defoe como agente secreto y propagandista del gobierno fundamentalmente a través de la edi-

<sup>9</sup> Defoe, «An Argument», 67.

<sup>10</sup> Defoe, «The Two Great Questions Consider'd», 39.

<sup>11</sup> Defoe, «The Two Great Questions Consider'd», 39.

<sup>12</sup> Daniel Defoe, «The Two Great Questions Further Considered» (Londres, 1700), en Furbank y Owens, *International Relations*, 55.

<sup>13</sup> Nacido en el seno de una familia disidente, hijo de un carnicero, fue educado en una escuela donde el estudio del Latín y Griego cedían el protagonismo a otras materias más pragmáticas como la Física, distintas lenguas vernáculas no tardarían en forjar al comerciante emprendedor, proyectista y escritor disidente, antijacobista y proguillermista en que muy pronto se convirtió. Numerosos y muy diversos fueron sus intereses y sus ocupaciones, lo que combinado con un espíritu inquieto e innegable talento le llevaron a compatibilizar la producción literaria con experiencias de todo tipo, incluido la de propagandista y espía al servicio del gobierno británico del momento. Entre sus múltiples ocupaciones se encontraban diversas empresas comerciales desde la venta de productos como vinos o dentro y fuera de Inglaterra como los seguros que le llevarían incluso a la cárcel de los morosos por bancarota (Maximillian E. Novak, Daniel Defoe. Master of Fiction, Oxford, 2002).

ción de panfletos y del *Review*, revista política que financiará. A pesar de la polarización creciente de la sociedad inglesa ni el escritor era whig acérrimo, ni el político, tory ultraconservador. En realidad ambos estaban por encima de esa dicotomía y quizá el entendimiento y vínculo más importante que se estableció entre ambos fue precisamente su actitud no partidista y moderada.

### 1. *El ataque a Cádiz y la batalla de Vigo*

En 1702 además de en las elecciones que enfrentaba a los partidos whig y tory, los ojos de la nación estaban pendientes de la campaña bélica organizada por Marlborough. Entre los meses de julio y octubre de 1702, el capitán general consiguió hacer retroceder al ejército francés y capturar importantes fortalezas previniendo la invasión de Holanda por la ruta de 1672, una hazaña sorprendente si tenemos en cuenta el fracaso reciente de Guillermo III. Dicha hazaña irritó a la facción tory, que se oponía a una implicación continental, por lo que los ministros tories pronto promovieron el envío de una poderosa flota angloholandesa para tomar Cádiz o Gibraltar y conseguir una base importante en la península. Mandaba la flota el almirante tory Sir George Rooke y las tropas que transportaban para el desembarco, constituidas por unos 14.000 hombres, estaban dirigidas por el duque de Ormonde, a quien los tories intentaban encumbrar como héroe militar y rival de Marlborough<sup>14</sup>. La feroz resistencia de la guarnición de Cádiz, aunque pobremente abastecida, las rivalidades internas y disensiones entre los mandos ingleses y holandeses<sup>15</sup> y la dificultad de desembarco de las tropas decidieron a Rooke a reembarcar a sus hombres y levantar el asedio abandonando el lugar a finales del mes de agosto<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Edward Gregg, *Queen Anne* (Suffolk, 2001), 160.

<sup>15</sup> Las campañas aliadas fueron un esfuerzo común no siempre bien organizado ni dirigido a causa de los distintos fines perseguidos y de los diferentes métodos empleados por las distintas potencias, diversidad que dio muy pronto origen a estériles disensiones. Inglaterra y las Provincias Unidas se embarcaron en la guerra en razón de sus intereses respecto del futuro comercio con las Indias, y su primera operación militar –el ataque a Cádiz– vino a revelar los deseos de las potencias marítimas de controlar el tráfico con América. Portugal, unido a los aliados por el Tratado de Methuen, se sintió atraído no sólo por las ofertas comerciales de los británicos sino también por la oportunidad de terminar con la preponderancia política de Castilla en la península. (Henry Kamen, *La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*, Barcelona, 1975, 20).

<sup>16</sup> Un fracaso semejante se había producido unos años antes y que demostraron la incompetencia de Buckingham. Como nos recuerda Coward, «After the fleet finally sailed in September [1625] it failed even to take the poorly-manned town of Cadiz, let alone capture the Spanish treasure fleet. More English troops were lost from lack of

De este estrepitoso fracaso en Cádiz, convertido providencialmente en un éxito tras el triunfo aliado en la batalla naval de Vigo, da cuenta Defoe en su panfleto, *The Spanish Descent*<sup>17</sup>, editado a finales de ese año. Para Defoe el motivo del fracaso estaba claro: la escasez de hombres enviados por parte de los aliados, problema al que aludirá dos años más tarde en el *Review*, donde justificará el fracaso del asalto a Cádiz:

Nothing can be expected from this War, but what is Perform'd by the *English* and *Dutch* Confederate Forces; and it has always been our Misfortune to under-man our Expeditions; had we sent 25000 Men on the Expedition to Cadiz instead of 11000, the *Spaniards* could never have Re-sisted them, nor they had no excuse to come Home insolvent; to send too few, is to ensure a Miscarriage<sup>18</sup>.

Al hacer balance del vergonzoso episodio de Cádiz, según medita irónicamente el escritor, la única actuación digna fue el valiente y seguro reembarco:

Great Conduct in our safe Retreat we shew,  
And bravely Re-imbark when none Pursue;  
The Guns, the Ammunitions, put on Board,  
And what we could not Plunder, we Restor'd.  
And thus we Quit the *Andalusion* Shores,  
Drencht with the *Spanish* Wine, and *Spanish* W-s<sup>19</sup>.

De la actuación militar sólo salva «el arrojo de nuestros mal remunerados hombres», otro de los males endémicos de la Marina. Aunque se critica el comportamiento del ejército, la que peor parada sale es la flota, al mando de la cual se encuentra el almirante, sir George Rooke<sup>20</sup>, quien se convierte en objetivo principal de sus dardos envenenados:

Is this the chosen Army, this the Fleet,  
For which Heaven's Praises sound in every Street?  
That Fleet so many former Millions Lost,  
So little had Perform'd, so much had Cost:  
That Fleet so often Mann'd with Knaves before,  
That serv'd us all the War to make us Poor;

food and too much local wine than from enemy gunfire» (Barry Coward, *The Stuart Age. England 1603-1714*, Londres, 2003, 161.

<sup>17</sup> Daniel Defoe, *The Spanish Descent* (Londres, 1702) 11601ff.1.

<sup>18</sup> Defoe, *The Review*, 24 de junio de 1704, 203-4.

<sup>19</sup> Defoe, *The Spanish Descent* (Londres, 1702) 10.

<sup>20</sup> Nombra expresamente a Rooke pero no a Ormonde: Nor Scapes his Grace the Satyr of the Town,/ Whoever fails success, shall fail Renown. /Sr. George comes in among the Indiscreet, Sometimes the Armys censur'd, then the Fleet (Defoe, *The Spanish Descent*, 6).

That Twice had made their fruitless Voyage to *Spain*,  
 And saw the *Streights*, and so came Home again:  
 Our *Wooden Walls* that should Defend our Trade,  
 And many a Witless *Wooden Voyage* ha' made;  
 How oft have they been fitted out in Vain,  
 Wasted our Money, and destroy'd our Men,  
 Betray'd our Merchants, and expos'd their Fleets,  
 And caus'd Eternal Murmurs in our Streets?<sup>21</sup>

Providencialmente -y para suerte de Rooke- se presenta una nueva ocasión frente a las costas de Vigo. Una flota española que transportaba plata procedente de América había llegado a las costas de Galicia. Los ingleses habían enviado ya otra flota a las órdenes del almirante Shovel para atacar a los galeones españoles. En cuanto se le informó de la situación. Rooke zarpó con rumbo a la bahía de Vigo, donde la flota de la plata había anclado, y desembarcó ahí a las tropas de Ormond. El 23 de septiembre tuvo lugar un combate naval entre los barcos aliados y los franco-españoles. La mayoría de las naves del bando borbónico fueron destruidas y, aunque una parte de su cargamento fue echado a pique, el botín conseguido por la armada fue cuantioso. Dicha hazaña aliada sería muy celebrada en toda Inglaterra<sup>22</sup> y el propio escritor exhortará a la nación a olvidar errores o fracasos pasados<sup>23</sup>, pero lo cierto es que para Defoe la incompetencia de Rooke era más que manifiesta e inadmisibile. Poco tardaremos en comprobarlo.

## 2. La toma de Gibraltar y la batalla naval de Málaga

La animadversión de Defoe hacia Rooke tendría una nueva oportunidad de manifestarse en la prensa: pocos días antes del triunfal éxito logrado por Marlborough el 13 de agosto de 1704 en Blenheim, Gibraltar caía en manos aliadas. La toma y conservación de Gibraltar tras la batalla naval de Málaga fue una victoria para Inglaterra según tuvo que reconocer Defoe. Pero la actuación de Rooke al mando de la flota, nefasta, según hizo saber a Harley en su correspondencia

<sup>21</sup> Defoe, *The Spanish Descent*, 17.

<sup>22</sup> Defoe, *The Spanish Descent*, 24: «And now the Victory's completely gain'd / No Ships to Conquer now, no Foes remain'd. / The mighty Spoils exceed what e're was known, / That Vanquish'd ever lost, or Victor won». Sin embargo, unos meses más tarde informaría a sus lectores que «Our Booty at Vigo, did not amount to near it, tho' it was a great Thing too; but abating what was Clandestinely Convey'd ashore, the Publick Gain there was small and the Action is to be rated rather by what the Enemy lost, than what we gain'd (Defoe, *The Review*, 16 de enero de 1705, 698).

<sup>23</sup> Defoe, *The Spanish Descent*, 25.

personal<sup>24</sup>. Aunque afirmaba no tener nada contra el almirante, le dirigió una carta criticando cada una de sus actuaciones en alta mar y urgiendo una investigación de su sospechoso proceder y su destitución inmediata como medida de prevención<sup>25</sup>.

Una interpretación apresurada y sin contrastar con otras fuentes podría llevarnos a pensar que este comportamiento crítico contra el almirantazgo era simplemente reflejo de un posicionamiento whig en la política exterior. Después de todo por su nacimiento, educación y participación en la rebelión de Monmouth se podía considerar que Defoe era whig. Aunque no dudamos que disfrutara atacándole, puesto que se encontraba enfrentado a él política y personalmente<sup>26</sup>, lo cierto es que en absoluto se oponía a la implementación de una estrategia marítima. No criticaba el uso de la armada en sí. De hecho animaba a Harley a poner a otra persona al cargo de la flota. Lo que le preocupaba fundamentalmente era la inoperancia de la armada, que no conseguía ningún triunfo marítimo y ni siquiera sabía implementar una estrategia de diversión para dividir y debilitar las fuerzas enemigas:

It will Easily be Allow'd the Fleet May be Made more Usefull Than it is. If The Enemy did Not know' by happy Experience that Our Navall Force does Them no harm, They Would Allwayes be Oblig'd to keep More Forces on Their Coasts and Consequently want Them Elce where. [...] But Our Fleet does Nothing of all this<sup>27</sup>.

En su determinación de acabar con el problema naval Defoe apunta más arriba y señala inequívocamente al propio ministerio y parlamento como responsables del fracaso marítimo. En una carta dirigida a la comisión de la cámara alta señala cuál es en su opinión el verdadero talón de Aquiles de la armada inglesa: la dificultad para reclutar suficientes hombres para las flotas<sup>28</sup>. Esto se debe a dos razones: los

<sup>24</sup> Los mordaces ataques de Defoe contra Rooke se hicieron públicas en el panfleto *The Dyet of Poland* (Londres, 1704).

<sup>25</sup> George H. Healey, *Letters of Daniel Defoe* (Oxford, 1955), 24-25. En el mes de enero sería sustituido por el whig Shovel y al invierno siguiente una comisión de la cámara baja se encargaría de investigar la conducta de Rooke en el Mediterráneo.

<sup>26</sup> Defoe fue acusado de atacar a Sir George Rooke por su nefasta actuación en la última batalla naval y de emplear expresiones blasfemias contra el almirante en *The Master Mercury* y pudo librarse de la cárcel gracias a la protección de Harley. A pesar de que Defoe lo desmintiera, los expertos coinciden en decir que parece probado que fue obra del autor por razones de estilo, por diversas atribuciones contemporáneas, por su hostilidad hacia el almirante por razones políticas y por su brutalidad a la hora de tratar a su amigo William Colepeper (Furbank y Owens, *A Critical Bibliography*, 248-249).

<sup>27</sup> Carta dirigida a Harley supuestamente en junio de 1704 en Healey, *Letters*, 20-21.

<sup>28</sup> Carta dirigida a la Cámara alta el 30 de enero de 1705 en Healey, *Letters*, 73.

exorbitantes y desproporcionados salarios otorgados a los marinos mercantes en comparación a los percibidos por los que prestan un servicio público a la nación –que es más del doble: 23 frente a 55 chelines al mes– y la falta de medidas que animen a los hombres a enrolarse voluntariamente cuando sea requerido por la nación, particularmente en situaciones de emergencia. Como soluciones propone limitar por imperativo legal el sueldo percibido por los marinos mercantes a una cantidad mensual a razón de los salarios de la armada; y, para fomentar el reclutamiento voluntario, decretar una paga para los familiares que se convertirá en pensión vitalicia caso de que el marinero perdiera la vida al servicio de la nación, una propuesta que situaría a Defoe medio siglo por delante de su tiempo<sup>29</sup>. De este modo calcula que podrían conseguir 10.000 hombres preparados y capacitados físicamente y dispuestos a incorporarse a la tripulación<sup>30</sup>. Es evidente que esa propuesta no es la de un mero propagandista al servicio de un partido político gabinete ministerial.

El valor y la importancia que ha tenido para los ingleses Gibraltar desde el mismo momento de su ocupación hasta nuestros días<sup>31</sup>, no se corresponde con la escasa atención que Defoe le dedica a este hecho en el *Review*. Sólo abordará este tema en dos ensayos y lo hace para referirse al enfrentamiento naval ante las costas de Málaga. La referencia tampoco figura en el texto del ensayo principal, sino en un apéndice denominado el *Club del Escándalo*, lo que es sintomático de la importancia y difusión que el propagandista quiere conceder al evento. Los tories aclamaban a su correligionario Rooke como un héroe comparable a Marlborough e intentaban equiparar la toma de Gibraltar con la batalla de Blenheim, lo que sin duda desagradaría a Defoe. Una carta dirigida a Harley confirmará nuestras sospechas:

The Victory at Sea they look upon as Their Victory Over the Moderate Party, and his health is Now drunk by those here, who wont Drink the Queen nor Yours. I am Oblig'd with Patience to hear you Damn'd and

<sup>29</sup> Las pensiones vitalicias para los familiares de los marineros fenecidos no se lograría hasta 1747 y los subsidios para las familias mientras que se encontraban en servicio, hasta 1758 (William L. Clowes, *The Royal Navy. A History from the earliest times to the present*, Londres, 1897-1903, III, 18).

<sup>30</sup> Carta dirigida a la Cámara alta el 30 de enero de 1705 en Healey, G., *Letters of Daniel Defoe*, 74-75.

<sup>31</sup> Dos siglos más tarde, refiriéndose a este problema, decía un tratadista inglés: «No hay punto sobre la tierra, a excepción de las Islas Británicas –en realidad, ninguno de idéntica extensión– que aprecie tanto el pueblo inglés como Gibraltar. [...] Le parece que la prueba más evidente de su preponderancia naval es el haberla conservado durante 200 años y el empeño de continuar dominando el mar, el hecho de conservarla» (Thomas G. Bowles, G., *Gibraltar, a National Danger*, Londres, 1901).

he Prais'd, he Exalted and her Majtie Slighted, and the Sea Victory Set up against the Land Victory, Sir Geo: Exalted above the Duke of Marl..., and what Can the Reason of this be, but why they Conceive some hopes from This, that their high Church Party will revive Under his Patronage<sup>32</sup>.

El problema de la politización de las victorias continentales o marítimas es que sólo provoca divisiones en la nación, lo que lleva a Defoe a lamentar el triunfo aliado y desear que hubiera sido una derrota<sup>33</sup>. A pesar de esta confesión privada y ante el debate abierto en Inglaterra sobre el resultado incierto de la misma, Defoe nos sorprende con la afirmación de que lo acontecido en Málaga fue una victoria de la flota aliada en todas sus partes esenciales, tanto por las circunstancias como por sus efectos. Respecto a las circunstancias dice que: 1) los principales barcos franceses fueron obligados a abandonar la línea de combate; 2) con el viento a su favor, los franceses nunca hicieron un intento de proseguir o reanudar el ataque; y aunque los ingleses tampoco, no fue por el estado de los barcos sino por la falta de munición; 3) los franceses tuvieron que volver a Málaga sin vencer a la flota aliada ni recuperar Gibraltar, por lo que puede considerarse una victoria al conseguir desbaratar los planes franceses. Las consecuencias del combate ponen fuera de toda duda de que los ingleses fueron los vencedores, ya que conservaron su conquista, establecieron allí una guarnición suficiente para desafiar a los españoles por tierra y vapulearon la flota del enemigo hasta tal punto que los ingleses creían nada tendrían que temer por mar a partir de entonces<sup>34</sup>.

Sospechamos que este tratamiento positivo de la batalla de Málaga fue aconsejado por Harley para aplacar a Rooke, quien en ese momento estaba tomando medidas legales contra los que le atacaban en la prensa<sup>35</sup>. Pero cualquiera que fuera su discurso en ese momento de apuro, unos meses más tarde en el *Review* el resultado de la batalla de Málaga pasa con sutil ironía de ser una victoria a considerarla un milagro<sup>36</sup>.

<sup>32</sup> Carta fechada el 28 de septiembre de 1704 en Healey, *Letters*, 60-61.

<sup>33</sup> Carta fechada el 28 de septiembre de 1704 en Healey, *Letters*, 60-61.

<sup>34</sup> Defoe, *The Review*, 7 de octubre de 1704, 429-430.

<sup>35</sup> John Tutchin que había criticado la conducta del almirantazgo en su publicación *whig*, *The Observer*, sí fue procesado por ese motivo. Dyer había publicado en su *Newsletter* la noticia de que Defoe había sido arrestado por orden de la reina y sería procesado por el trato ofensivo otorgado al almirante.

<sup>36</sup> Defoe, *The Review*, 16 de enero de 1705, 697-698: «Indeed Providence put in between us and Danger, and by something more than Miracle, sav'd our East-India, and Virginia Fleets; the last of which indeed, I cannot but say, I think, merits as much the Names of a Victory, as the Fight in the Streights. [...] Is not this a victory? Is it not a Retreat [...]?»



Victoria o no y aunque las campañas terrestres han obtenido mejores resultados que las marítimas<sup>37</sup>, de poco valen ni los unos ni los otros si el comercio exterior se paraliza o hunde, si los franceses interceptan los barcos ingleses y no vuelven a la nación ni la mitad de la flota y además requisan las mercancías y la plata como botín de guerra:

[...] it seems particularly Unhappy, that while Mighty Victories have Crown'd our Armies, and while even every Post surpriz'd us with Joy of the Great Successes, and expected Achievement of our Land Forces. Nay, when contrary even to all our expectation, we had no bad News from Sea, but a strong Town taken in three Days, which the Spaniards have been now above three months a re-taking, and are very likely to go home without it; when we rejoyce for a Sea-Fight, in which our not being entirely Broken and Undone, was a Victory, in its own Nature, equally Miraculous with the other, and a Neglect Unpardonable in the Enemy, if Enquir'd into. [...] Tis I say Unhappy, that [...] none but Trade should mourn<sup>38</sup>.

En el mes de marzo de 1705 hace un balance del estado de la nación, donde denuncia sus tres grandes males: 1) la decadencia del comercio interior y exterior, 2) el declive de la marina mercante y de la armada en manos de unos dirigentes y gestores incompetentes y corruptos y 3) las divisiones internas de la nación provocadas por la ceguera e insensatez de los partidos whig y tory que provocarán inevitablemente la destrucción de la nación<sup>39</sup>. Obviamente éstas no son las palabras de un mero propagandista a favor de la causa whig y menos aún de la causa tory, sino las de un ciudadano preocupado por la prosperidad de una nación que define repetidamente como «trading nation» o «nación comercial», que como ya pronosticara a finales 1704, en manos competentes puede convertirse en la potencia comercial más floreciente del mundo<sup>40</sup>. Para Defoe:

Is not the very same thing done by retreating, which our Navy did by following the Enemy in the Streights, when they were but in an ill case to have Engaged them».

<sup>37</sup> Cuando volvió a tatar los temas de Inglaterra después de un paréntesis de varios meses dedicado a la guerra en Hungría, tuvo que confesar que la victoria de Bleihem le pilló completamente por sorpresa. Pero más que por la acción en sí, que en su momento calificaría como «a very great Action, the Greatest, most Glorious, and most Compleat Victory that I can find in History for above 200 Years past» (Defoe, *The Review*, 19 de agosto de 1704, 307), está encantado por las consecuencias (this success has out-done all my expectation, and gives a prospect of great things yet ahead» (Defoe, *The Review*, 9 de diciembre de 1704, 594).

<sup>38</sup> Defoe, *The Review*, 16 de enero de 1705, 697.

<sup>39</sup> Defoe, *The Review*, 3 de marzo de 1705, 11.

<sup>40</sup> Defoe, *The Review*, 19 de diciembre de 1704, 614.

England is a Trading Nation, that the Wealth and Oppulence of the Nation, is owing to Trade, that the Influence of Trade is felt, in every branch of its Government, in the Value of its Land, and the Blood of Trade is mix'd and blended with the Blood of Gallantry, so that the Trade is the Life of the Nation, the Soul of its Felicity, the Spring of its Wealth, the Support of its Greatness, and the Staff on which both King and People lean, and which (if it should sink) the whole Fabrick must fall, the Body Politick would sicken and languish, its Power decline, and the Figure it makes in the World, grow by degrees, most Contemptibly Mean<sup>41</sup>.

Tan determinante es el comercio para Inglaterra que Defoe no dudará en justificar la prohibición de comerciar a los irlandeses para evitar la competencia con los ingleses o la continuación de las relaciones comerciales con Francia aunque estén en guerra<sup>42</sup>. Tampoco dudará en expresar su admiración por la energía y logros comerciales de Holanda frente a la actitud inglesa<sup>43</sup> o el abandono de sus más fieles aliados, los holandeses, cuando los intereses comerciales están por medio<sup>44</sup>. Será en 1711 mientras se mantenían las conversaciones preliminares secretas entre Francia e Inglaterra, cuando Defoe desvele el verdadero objetivo de la guerra para el gobierno británico: obtener las máximas ventajas comerciales. Según el escritor, guerra e intereses comerciales están interrelacionados. La verdadera causa de participar en la Guerra de Sucesión a la corona de España había sido defender dichos intereses y velar por el equilibrio comercial en Europa. Cumplida esa condición, ¿qué le importaba a los británicos quién estuviera en el trono español? ¿Para qué más conquistas marítimas o continentales?

Trade and War are the Principal Subjects of the Nation's Concern; I am none of those that would have the last Neglected, yet methinks our carrying it on, should not thrust out our Concern for the first [...]. Trade pays two thirds of our Taxes, by which War is carried on; and War is the Defence and Protection under which Trade Flourishes. "Tis our Trade in many Circumstances, makes the War necessary, and that Necessity only, makes it Just; What matter'd it to us, who possessed Spain, if the Vent of our Manufactures, on which the Employment and Bread of our Poor depends, did not make it absolutely Necessary, to keep it out of the Hands of France? What signify'd it to us, who and

<sup>41</sup> Defoe, *The Review*, 6 de marzo de 1705, 18.

<sup>42</sup> Defoe, *The Review*, 19 de diciembre de 1704, 612-614.

<sup>43</sup> Defoe, *The Review*, 19 de diciembre de 1704, 614

<sup>44</sup> Defoe, *The Review*, 17 de abril de 1711, 38

who was together, in the World, if with the Exorbitance of Power, the Byass and Balance of Commerce in Europe did not lie exposed<sup>45</sup>?

### 3. Conclusión

El análisis de los panfletos, ensayos y cartas de Defoe en relación a las acciones aliadas en Cádiz, Vigo, Gibraltar y Málaga nos llevan a concluir que, a pesar de la manifiesta y creciente polarización política del pueblo británico durante el reinado de Ana Estuardo, donde cualquier tema de interés para la nación se politizaba, el escritor estaba por encima de esa dicotomía, al igual que su benefactor, Robert Harley. Aunque por sus orígenes, educación y principios políticos se inclinaba hacia el bando whig, no perdería nunca de vista los intereses de la nación inglesa. Firme partidario de la paz, defendía la guerra cuando era inevitable, cuando los intereses económicos y comerciales de Inglaterra se veían amenazados. Como confesaba al anunciar el cierre definitivo del *Review*, el comercio era el tema que adoraba<sup>46</sup>. Para él era parte esencial de la identidad de Inglaterra. «England is a trading nation», repetiría una y otra vez. Pero el idiosincrático escritor se vería obligado a presenciar y soportar con creciente exasperación la ceguera e irresponsabilidad de los partidos whig y tory, cuya preocupación era politizar hasta los triunfos y fracasos de las acciones continentales y marítimas en lugar de velar y luchar unidos por los intereses y prosperidad comercial de Inglaterra. Pero como diría Mr Review, el comercio, ni era tory, ni era whig<sup>47</sup>.

<sup>45</sup> Defoe, *The Review*, 10 de abril de 1711, 25.

<sup>46</sup> Defoe, *The Review*, 11 de junio de 1713, 213.

<sup>47</sup> Defoe, *The Review*, 12 de febrero de 1712, 559: «Trade knows no Whig or Tory; no party Prejudices are concern'd there».



Arturo Gallia

## La isla de Ponza en las estrategias marítimas del Reino de Nápoles (siglo XVIII)<sup>1</sup>

### ABSTRACT

The island of Ponza was always in the interest of the sovereigns of Naples as a area of frontier and a node in the maritime networks between Naples, and Gaeta, Sardinia in the West, Rome, and Tuscany in the North and Sicily and North Africa in the South. The Borbons understood that strategic localization of the island and to achieve the control of the surrounding seas they promoted the population process of Ponza. Through an archival investigation, we would like to enlighten the process of territorialization that allowed the sovereigns to control the seas before the northern maritime frontier of the Kingdom of Naples.

### *Premisa*

La isla de Ponza, la mayor del archipiélago ponziano, se encuentra frente al puerto de Gaeta, en el confín septentrional del Reino de Nápoles, formando parte hoy de los límites administrativos de la Región del Lazio. Dada su posición geográfica en el mar Tirreno, Ponza se situó siempre en el centro de los intereses de los soberanos napolitanos y como lugar de frontera, ya que se encontraba en medio de importantes rutas comerciales que conectaban el puerto de Nápoles, además del de Gaeta, con Cerdeña al Oeste, con el Estado Pontificio y el ducado de Toscana al Norte, y con Sicilia y el Norte de África al Sur.

En el pasado, Ponza había estado poblada en época romana, hallándose posteriormente casi completamente deshabitada durante época medieval, y escasamente habitada entre los siglos XIV y XVII. Sólo en el

<sup>1</sup> Traducido por María Amparo López Arandia, Universidad de Extremadura.

siglo XVIII se encontró en el centro de significativas intervenciones de poblamiento y colonización urbana desarrolladas por los Borbones.

Frecuentemente, la isla fue objeto de disputas sobre su soberanía o se convirtió en lugar de conflictos entre los regentes mediterráneos, por lo que los soberanos españoles primero y los napolitanos después debieron intervenir para reafirmar su propia soberanía sobre Ponza, favoreciendo la presencia de una guarnición en la isla y garantizando su control; así como se desarrollaron diversos intentos de enfiteusis, todos con escasa eficacia.

Por ejemplo, el 5 de agosto de 1435, en las aguas de Ponza tiene lugar una batalla naval que representó una de las fases del desencuentro entre Alfonso de Aragón y Renato d'Angiò por apoderarse del trono napolitano, asistiendo a la victoria de las armadas genovesas, a sueldo de los angioneses. El conflicto tuvo una notable resonancia a nivel europeo, tanto para inspirar algunas composiciones literarias, entre ellas una de Eneas Silvio Piccolomini<sup>2</sup> y otra del poeta español don Íñigo López de Mendoza, marqués de Santillana, intitulada *Comedieta de Ponça*<sup>3</sup>.

Es más, en la búsqueda de sistematizar y hacer eficaz el poblamiento de las islas ponzianas, e incluso para obtener una renta, en 1477 el papa Sixto IV otorgó en *enfiteusis perpetua* a tres «caballeros napolitanos, Alberico Carafa, Antonio Petrucci y Aniello Arcamone, consejeros del rey de Nápoles Fernando, y a sus descendientes por el canon anual de 60 ducados»<sup>4</sup>. A los enfiteúticos les fue concedida la «*facultad* de mejorar, y garantizar con corsarios las Islas, llamarlos habitantes y gobernarlas»<sup>5</sup>. Para llevarlo a efecto, fueron trasladadas desde Nápoles algunas familias, a las cuales se les concedieron terrenos para cultivar «contra el pago de la décima parte del producto»<sup>6</sup>, construyéndose, para la defensa de la isla, una torre en posición dominante sobre la ensenada principal, «con un Fuerte de patrón en el mismo puerto»<sup>7</sup>.

<sup>2</sup> Enea S. Piccolomini, *Commentarii rerum memorabilium quae temporibus suis contigerunt* (Roma 1584).

<sup>3</sup> Rafael Lapesa Melgar, «Sobre la fecha de la Comedieta de Ponza», *Archivum. Revista de la Facultad de Filología*, IV (1954), 81-86; Íñigo López de Mendoza, *La Comedieta de Ponça. Sonetos al itálico modo* (Madrid, 1986).

<sup>4</sup> La cesión fue anunciada por una bula de 21 de enero de 1477 y ratificada el 29 de enero del año siguiente «por escritura de Vegileo Froschel, notario público por la autoridad apostólica e imperial», Fabrizio M. Apollonj Ghetti, *L'arcipelago Pontino nella storia del Medio Tirreno* (Roma, 1968), 166.

<sup>5</sup> Bula de 24 de junio de 1479, cit. en Giuseppe Tricoli, *Monografia per le isole del gruppo ponziano* (Nápoles, 1855), 200-201. La cursiva es del autor.

<sup>6</sup> Tricoli, *Monografia*, 201.

<sup>7</sup> Tricoli, *Monografia*, 201.

Desde 1484 el titular del enfiteusis fue solo Carafa, que permaneció como tal hasta 1524, cuando las islas volvieron bajo la encomienda de San Anastasio de las Tres Fuentes en Roma.

En la segunda mitad del siglo XVI, el cardenal Alessandro Farnese, nombrado por el papa Pablo III comendatario de los monasterios de San Anastasio de las Tres Fuentes y de Santa María en Ponza (1541), cedió el de Ponza a su padre Pierluigi Farnese (25 de junio de 1542), «para que, gracias a la reparación, restauración y fortificación del puerto [...] la isla y el puerto no sean madriguera y morada de piratas ni de otros ladrones que depredan los litorales marítimos hasta las desembocaduras tiberinas, sino que sean expurgados por ellos también en público provecho de la curia romana»<sup>8</sup>.

Por tanto, fue tarea de Farnese y de sus herederos proteger el archipiélago «siendo dichas islas pirateadas por los turcos, y otros infieles que las habían despoblado de tal modo, que todos los habitantes habían huído, y su audacia llegaba a tal extremo que infectaban la Playa Romana, llegando incluso hasta el Puerto de Ostia»<sup>9</sup>.

Los Farnese no se ocuparon nunca directamente de Ponza, pero en su intento por mantenerla habitada, en 1572 enviaron algunas familias de tierra firme<sup>10</sup>, así como «un Castellano con algunos soldados, dotados de artillería y municiones»<sup>11</sup>. La llegada de estos colonos, guiados por el piemontés Giovanni Bartolomeo Ceva, tuvo como objetivo aprovecharse de la cuestión sobre la soberanía de las islas. El tema solo se resuelve en 1588 con un acuerdo entre Felipe II y Sixto V: el soberano español reafirmaba la soberanía del Reino de Nápoles sobre las islas, pero aceptaba confirmar el enfeudamiento a los Farnese «con facultad [o mejor dicho, con obligación] de volverlas a habitar»<sup>12</sup>.

### *Los primeros intentos de poblamiento*

Las relaciones entre Nápoles o Gaeta y Ponza fueron constantes durante toda la Edad Moderna, también porque sobre en la isla era permanente la presencia de una guarnición militar proveniente de Gaeta y hacia Nápoles eran directos los bastimentos mercantiles, que transportaban principalmente pescado, coral y langostas.

<sup>8</sup> Apollonj Ghetti, *L'arcipelago Pontino*, 190.

<sup>9</sup> Archivio di Stato di Napoli (ASNA), Archivio Farnese, b. 1215 c. 21.

<sup>10</sup> Tricoli, *Monografia*, 209.

<sup>11</sup> Gin Racheli, *Le isole ponziane. Rose dei venti. Natura, storia, arte* (Milán, 1987), 190.

<sup>12</sup> Apollonj Ghetti, *L'arcipelago Pontino*, 232.

Convertido en Rey de Nápoles en 1734, Carlos de Borbón comprendiendo la importancia de la posición estratégica de Ponza en el control de las rutas marítimas y en la defensa del Reino, reivindicó la propiedad respecto al último heredero Farnese. Gracias a una relación de unos años antes, podemos conocer el estado de la isla en aquel tiempo: había una torre con 12 soldados; una significativa porción de viñedos que producían cerca de 6-8 barriles de «vino preciadísimo»; la presencia de agua dulce, «que se va a hacer por todos los navíos, que pasan»; se practicaba la recolección del coral y había abundante pesca; mientras el paisaje insular se caracterizaba por un «gran bosque»<sup>13</sup>.

El Rey entendió que solo el presidio militar no sería suficiente para garantizar el control de la isla, sino que sería necesaria una presencia estable y numerosa sobre el territorio y el mar circundante, por lo que uno de los primeros decretos que promulgó fue el relativo a su poblamiento (30 octubre de 1734).

Se trata de un proceso de poblamiento que se desarrolla en diversas fases. En un primer momento tiene lugar el asentamiento de la población, a la que le fue concedida algunos privilegios; posteriormente, y en otros momentos, se establecieron las normas de gobierno en las islas, probablemente también sobre la base de las experiencias políticas maduras en otro lugar, siendo posteriormente repropuestas en el archipiélago.

El interés, evidentemente, «impetuoso» de Carlos en los conflictos de una periferia del Reino aparentemente con una «reducida importancia» plantea algunas reflexiones. Tal interés tuvo un fuerte valor simbólico, precisamente porque el poder real se encaminó a tomar posesión en una periferia del reino. Adquirió también un valor político-económico: poblar la periferia con habitantes procedentes de territorios del Reino para integrar las islas en los flujos de relaciones ya existentes y, por tanto, transformar territorios bajo el dominio personal del Rey en posesiones del Reino. Resulta conveniente evidenciar que en cierto modo existían ya fuertes relaciones entre Ponza y Nápoles. Además, había una evidente necesidad por controlar un territorio insular próximo a importantes rutas comerciales sometidas a presiones exógenas, entre las cuales se encontraban aquellas del Estado pontificio.

Los colonos, procedentes de Ischia, se asentaron a lo largo de la costa y sobre las colinas comprendidas entre la ensenada del puerto de Ponza y la colina del Fieno, al Sur, y en el valle de Santa María y sobre las colinas al abrigo de las ensenadas de Frontón y de Lucía Rosa, al

<sup>13</sup> En el original «bosaglia», bosque de arbustos. ASNA, Archivio Farnese, b. 1218, c. 244, *Estima di Isola di Ponza in Regno di Napoli*, 1715.



Norte<sup>14</sup>. La localización de diversas familias ha influido también en la toponimia de muchas localidades. Por ejemplo, la familia Scotti se asentó sobre la colina situada a la espalda del puerto y a lo largo de las laderas del Monte Guardia; los Guarini habitaron las colinas comprendidas entre la ensenada del puerto y el acantilado de Clara de Luna; la familia Conte, finalmente, se estableció sobre las laderas de las colinas más interiores del valle de Santa María. Por último, en la localidad de Santa María se confirma el asentamiento por obra casi exclusiva de una única familia, cuyo fundador, Mattia Mazzella, había llegado a la isla «con su mujer Giulia Arcamone, y de todos sus hijos, tres mujeres, y los hombres Sabato, Michele, Fabrizio y Bartolomeo, situándose en dicho monasterio, dominando todo el valle de Santa María, donde incluso edifica un caserío habitado exclusivamente por 400 Mazzelli, sus descendientes»<sup>15</sup>.

A fin de favorecer el traslado espontáneo de numerosas familias desde tierra firme, les fue dada la posibilidad de cultivar una porción de terreno, en base a las propias posibilidades y necesidades: «cada individuo a su llegada se refugiaba entre aquellas tan numerosas y antiguas grutas o chozas que se construía, e indicaba al Castellano administrador la porción de terreno boscoso que pretendía ocupar; era así confinada y anotada en el registro»<sup>16</sup>. Los trabajos desarrollados por los colonos eran principalmente el «cultivo de los terrenos fértiles y boscosos»<sup>17</sup> y la pesca, practicada también por algunos pescadores de Torre del Greco, que llegaban a la isla para la recolección del coral.

### *El proceso de territorialización*

Tras ascender al trono de España, Carlos, el 6 de octubre de 1759, cedió a su hijo Fernando<sup>18</sup> los reinos de Nápoles y Sicilia, y con ellos, la soberanía sobre las islas ponzanas. Puesto que el poblamiento de 1734 había tenido un escaso suceso, Bernardo Tanucci buscó distintas modalidades para favorecer un mejor control sobre la isla, pre-

<sup>14</sup> Apollonj Ghetti, *L'arcipelago Pontino*, 291; Tricoli, *Monografia*, 220; Osvaldo Baldacci, *Le Isole Ponziane* (Roma, 1954), 59.

<sup>15</sup> Tricoli, *Monografia*, 221.

<sup>16</sup> Tricoli, *Monografia*, 220-221.

<sup>17</sup> Tricoli, *Monografia*, 222.

<sup>18</sup> Si bien Fernando (1751-1825) era el tercer hijo varón de Carlos, y por tanto, estaba destinado a la carrera eclesiástica, la enfermedad mental del primogénito Felipe y la designación del segundón Carlos Antonio como heredero de la corona de España, lo elevaron a heredero al trono de los reinos de Nápoles y Sicilia.

viendo algunas indagaciones cognoscitivas y una segunda fase de colonización.

En 1763, tras una investigación del archipiélago, Francois Delachaume redactó una «*Istruzione di quello si dovrebbe fare nell'Isola di Ponza*<sup>19</sup>...». En la relación hacía hincapié en una carencia estructural del sistema defensivo de las islas, señalando necesaria la construcción de una torre «capaz de albergar 20 hombres de guarnición» en cada una de ellas. En particular para Ponza, donde ya existía una torre similar, si no más grande, señalaba que resultaba necesario construir una estructura fortificada sobre la vertiente occidental de la isla, en el «lugar llamado punto de Claro de Luna», y además incrementar los componentes del cuerpo de guardia presentes a 130 hombres. Más allá del sistema defensivo, Dalachaume se preocupaba también de los aspectos funcionales del puerto de Ponza, que se debería dragar para facilitar la entrada y el atraque de embarcaciones de gran calado y protegido a través de la construcción de un brazo espigón<sup>20</sup>. Finalmente, dirigió una mirada a las posibilidades económicas ofrecidas por las islas, cuyos terrenos consideraba eran todos «aptos para plantar viñas, olivos y moreras para hacer seda».

Para profundizar en el conocimiento sobre el estado de los asentamientos en Poza y las posibilidades ofrecidas por el disfrute de sus terrenos, una segunda investigación fue encomendada al agrimensor Agostino Grasso. Este redactó una relación (17 de diciembre de 1766) acompañada por un mapa de acuarela de la isla y otro «catastral» de la propiedad del terreno<sup>21</sup>.

Por la relación y los mapas resulta posible comprender la medida reducida de los efectos que tuvo el poblamiento de 1734, como fue la distribución de los habitantes sobre la isla y cómo las familias se establecieron de manera prolongada. Por los mapas catastrales podemos también conocer la presencia de grutas, de cisternas para la recogida

<sup>19</sup> Francois Delachaume, *Istruzione di quello si dovrebbe fare nell'Isola di Ponza, Ventitena, Palmarola, Zannone e Isola di Gabbia per rendere sicuro gli abitanti, che si dovrebbero impiegare in quei territori dall'invasione de Turchi, ed altro*, 1763. ASNA, Archivio Farnese, b. 1217 c. 288.

<sup>20</sup> Por la documentación cartográfica anterior, es posible resaltar que ya en el siglo XVI existía un brazo rompeolas enfrente de un malecón para el atraque. La falta de labores de conservación en el transcurso de los siglos ha ocasionado que ambas estructuras se hayan arruinado. Arturo Gallia, «Gli usi del suolo nell'isola di Ponza attraverso la lettura diacronica della cartografica storica (secoli XVI-XIX)», in *Atti della 17a Conferenza Nazionale ASITA (Riva del Garda, 5-7 novembre 2013)* (Milán, 2013), 745-752.

<sup>21</sup> Arturo Gallia, «La Pianta dell'Isola di Ponza di Agostino Grasso. Indagini e prodotti cartografici come strumento di conoscenza del territorio e di lettura delle dinamiche insediative (XVIII secolo)», in Salvatore Adorno, Giovanni Cristina, Arianna Rotondo (a cura di), *Atti del VI Congresso AISU «Visibile/Invisibile: percepire la città tra descrizioni e omissioni»* (Catania, 12-14 settembre 2013), (Catania, 2014): 2.163-2.173.

de agua y el tipo de cultivos practicados, casi siempre huertos y viñas. Una vez verificado el estado de los asentamientos habitados y de las infraestructuras portuarias, el nuevo proceso de poblamiento se aplicó a través del decreto real de 30 de mayo de 1768. Los nuevos colonos, procedentes esta vez de tierra firme, vinieron a reforzar las aglomeraciones preexistentes y ocuparon también las áreas de la costa entre el puerto y Santa María hasta el momento no habitadas de forma permanente: San Antonio y Giancos. Además del envío de personas, el gobierno napolitano promovió la fundación de un centro urbano que debería surgir en torno al nuevo puerto.

La dirección de todos los trabajos fue encomendada al mayor del ejército Antonio Winspeare, coadyuvado por el ingeniero Francesco Carpi, en unos trabajos que fueron desarrollados entre 1772 y 1793, si bien ya en 1779 el nuevo puerto había sido completado y se encontraba activo<sup>22</sup>. Según el proyecto original redactado por Winspeare<sup>23</sup>, el puerto se previó en la ensenada principal y más accesible de la isla y consistía en la realización de un malecón, aunque probablemente existía ya uno<sup>24</sup>, protegido por una escollera artificial, sobre el cual se apoyaba una batería de defensa y un baluarte que protegía un muelle inferior, los amarraderos para el fondeadero y algunos almacenes, sobre los cuales se apoyaba un embarcadero de movimiento superior. Estaba, además, prevista la construcción de un faro de planta hexagonal, construido sobre la batería de cabeza. A esto se añadía la realización de nuevos edificios, entre los que se encontraban: «3) Estancia del Gobernador; 4) Almacenes; 5) Nueva casa; 6) Nueva iglesia»<sup>25</sup>.

Sin embargo, la actual configuración del puerto<sup>26</sup> evidencia algunas modificaciones sustanciales que fueron llevadas a cabo en el transcurso de la obra.

<sup>22</sup> Apollonj Ghetti, *L'arcipelago Pontino*, 300.

<sup>23</sup> Antonio Winspeare, *Piano dimostrativo di una porzione di pianta dell'Isola di Ponza*, 1768. ASNA, Piante e disegni, Cart. XVI, 16.

<sup>24</sup> Vincenzo Bonifacio, *Pontio. L'isola di Pilato. Dal mito alla realtà* (Treviso, 2010), 63-79.

<sup>25</sup> Winspeare, *Piano dimostrativo*. El proyecto y su ejecución fueron aprobados por un despacho de 28 de abril de 1773, en el que se afirmaba, además, que su coste ascendía a «24000 ducados a pagarse en 4 años». ANSA, Archivio Farnese, b. 1223, c. 341 (ex vol. 32, N. 31) *S.M. approva la pianta formata per la costruzione del porto di Ponza*, 28 de abril de 1773. Con el despacho del 22 de julio se regulaba el sueldo de los «forzados» encargados de los trabajos. ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, [c. 342] (ex. vol. 32, N. 32), *Real approvazione della costruzione del porto in Ponza, ed approvazione del soldo agli individui*, 22 de julio de 1773.

<sup>26</sup> Orseolo Fasolo, Paolo Fasolo, Silvia Fasolo, «Il disegno urbano di Ponza Porto. Un progetto razionalista della fine del Settecento», in Istituto di Storia e di Arte del Lazio Meridionale, *Le Isole Pontine attraverso i tempi* (Roma, 1986), 283.

Entre todas ellas, la que mayores variaciones sufrió fue el malecón: el faro fue construido con planta octogonal, y no hexagonal, y se ubicó al lado de la batería, y no por encima de ella; los almacenes, previstos sobre el malecón como soporte del embarcadero superior, nunca llegaron a ser realizados; el bastión de defensa hoy protege solo el embarcadero y enlaza la batería con la casa del Gobernador, construida más próxima al malecón respecto al proyecto inicial. A continuación, se construyeron los almacenes, más atrasados respecto al recodo del puerto para dejar espacio a una escalinata, no prevista en principio, para salvar el desnivel entre el malecón y el palacio del Gobernador, en la actualidad sede del Ayuntamiento.

Una posterior modificación del proyecto originario fue el modelado de la pendiente de la colina en un aterrazamiento, a través de un terraplén sostenido por un bastión, sobre el que se realizó una plaza pavimentada frente al palacio. Desde esta plaza colgante tiene origen, en dirección opuesta al malecón, el elemento, quizás más característico de todo el complejo portuario: el llamado Foro Borbónico, hoy Corso Pisacane. Se trata de una estructura constructiva compleja, realizada sobre dos niveles a partir del embarcadero, que comprende una larga fila de almacenes, cuya fachada es el baluarte que sostiene la *promenade* colgante superior, sobre la que se disponían viviendas en dos pisos<sup>27</sup>. Es, en sustancia, «una “plaza” de pueblo en forma»<sup>28</sup>, una «calle, casa, balcón al mismo tiempo»<sup>29</sup>, sobre la que, todavía hoy, transcurre la vida de los habitantes de la isla y a través de la cual serpentea la multitud de turistas de verano.

Para sostener la realización de las obras proyectadas, entre julio y octubre de 1770 se enviaron a la isla algunos soldados y diversos «artífices entre corta bosques, canteros, carpinteros y fabricantes»<sup>30</sup>. En marzo de 1771 desembarcaron algunos cientos de individuos sometidos a trabajos forzados, y a continuación otros tantos hombres de guardia, que fueron alojados en la Gruta de Pilato y, posteriormente, en una ensenada en las laderas orientales del Monte Guardia, en la actualidad llamada Baño Viejo, cuyas paredes rocosas eran utilizadas tanto como cantera de piedra, como cobijo para los propios forzados.

<sup>27</sup> Dichos edificios permanecieron como propiedad pública hasta inicios del siglo XIX. Desde 1815, su alquiler y manutención fueron gestionados por el Orfanato Militar de Nápoles (Marcella Morlacchi, «Il piano del colore», in Raffaele Lemme, Marcella Morlacchi, *Ponza. L'immagine di un'isola. Architettura colore arredo*, Roma, 2005, 25-26.

<sup>28</sup> Fasolo, *Il disegno urbano*, 291.

<sup>29</sup> Fasolo, *Il disegno urbano*, 296.

<sup>30</sup> Apollonj Ghetti, *L'arcipelago Pontino*, 293.

Una tercera fase del proceso de poblamiento, la segunda promovida por Fernando, tuvo lugar a partir de mayo de 1772, cuando a la isla de Ponza llegaron 27 familias procedentes de Torre del Greco, localidad que ya en el pasado había tenido unas buenas relaciones con Ponza por la pesca y el comercio del coral. A cada familia le fue asignada «por cada hijo varón cinco moyos<sup>31</sup> de terreno boscoso en enfiteusis»<sup>32</sup> y todos se asentaron en la localidad Le Fornia. Actuando así, también la parte noroeste de la isla permaneció habitada y controlada: hasta ese momento había estado deshabitada porque era difícil llegar a ella, tanto por vía terrestre, como marítima, encontrándose expuesta al mar abierto. Por esto, se construyó un fuerte, conocido como Fuerte Papa, orientado hacia el Norte, y se trazó una vía que unía el nuevo asentamiento con los preexistentes. Finalmente, para poder llegar hasta el mar también sobre la ladera occidental, fue excavada una escalera en la roca en la localidad Cala Inferno<sup>33</sup>.

Paralelamente a los procesos de poblamiento y de nuevas edificaciones, el gobierno central de Nápoles tomó algunas medidas para garantizar el gobierno y control político y militar de la isla.

Desde un punto de vista administrativo, Ponza fue primero asignada a la *Intendenza dei Regi Allodiali* (decreto real de 31 de diciembre de 1734) y posteriormente a la Segreteria di Casa Reale (decreto real de 30 de julio de 1737). El gobierno político fue dirigido inicialmente por un Castellano, convertido primero en Administrador de las rentas (decreto real de 6 de diciembre de 1743) y después en Gobernador (decreto real de 1 de diciembre de 1752). En 1 de diciembre de 1752 se estableció que un «gobernador político y alodial» rigiera la colonia de Ponza, aunque de facto tal encargo fue asignado ya desde el 6 de diciembre de 1743 a don Evangelista Bianchi en calidad de «administrador de las rentas de Ponza»<sup>34</sup>. Él, por otro lado, había sido hasta finales de 1729 asistente del «castellano» don Lorenzo Mattia, oficio desempeñado por este último desde 1712 y 1743. En 1787, Evangelista Bianchi fue sucedido por su hijo Pascale, que gobernó la isla hasta 1809. El gobierno militar, sin embargo, quedó representado inicialmente por una pequeña guarnición de una decena de militares, reforzada en 1741 con el envío de 50 hombres bajo el mando del oficial Lespelliere. En

<sup>31</sup> Medida de superficie que equivale al tercio de una hectárea.

<sup>32</sup> Determinación de B. Tanucci de 20 de febrero de 1772, Cit. en Baldacci, *Le Isole Ponziane*, 50.

<sup>33</sup> La escalera, accesible hasta hace pocos años, se encuentra parcialmente derruida, ya sea por la erosión de la roca a causa de los agentes naturales -mar y viento-, ya por el peso del cemento utilizado en diversas restauraciones.

<sup>34</sup> ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, c. 389.

1770 Ponza fue definida como una «importante plaza de armas» (decreto real de 23 de junio de 1770), por lo que el Gobernador político quedó flanqueado por un comandante militar, el mayor Rezzano<sup>35</sup>.

### *Consolidación de la relación con el Centro*

Por los documentos de archivo, conservados en la actualidad casi con totalidad en el Archivio di Stato de Nápoles, es posible apreciar, aunque sea parcialmente, la intensidad de las relaciones entre Nápoles y una de sus periferias, Ponza, durante todo el siglo XVIII, ya sea a través de la gran inversión económica y de fuerzas humanas empleadas, ya sea por la importancia que la isla y todo el archipiélago tenía en el control de las fronteras marítimas septentrionales del Reino. Los intercambios epistolares fueron de hecho continuos, la solicitud de informaciones, las relaciones sobre el estado de desarrollo de los trabajos entre el Gobierno napolitano y el gobernador o el ingeniero Winspeare o el comandante militar. Con la real resolución de 19 de mayo de 1775 se aprobaba la construcción de la nueva iglesia y de un convento limítrofe con ella, así como el diseño del nuevo faro<sup>36</sup> y con otra de 14 de junio de 1775 se prescribía instalar un reloj, no previsto en principio, en los palacios del Gobernador en Ponza y en Ventotene<sup>37</sup>. Por despacho de 17 de abril de 1776 dirigido a Winspeare se comunicaba la aprobación de los diseños finales de la iglesia y del faro, remitido al Ingeniero «para que haga el uso que convenga»<sup>38</sup>.

Además, en numerosas ocasiones se solicitó a los gobernadores o a los propios proyectistas una relación sobre el estado de la evolución de los trabajos<sup>39</sup> y, al contrario, al Rey llegaron muchas veces solicitudes

<sup>35</sup> Sus sucesores fueron Leboffe (mayo de 1779), Alfieri (febrero de 1797), Staiti (enero de 1798), Vernau (julio de 1798), Costa (abril de 1799), Cipponieri (julio de 1800). Apollonj Ghetti, *L'arcipelago Pontino*, 301.

<sup>36</sup> ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, [c. 350] (ex vol. 32, N. 40), *Real Risoluzione per la costruzione del convento con chiesa e lanterna nel molo di Ponza*, 19 de mayo de 1775.

<sup>37</sup> ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, [c. 351] (ex vol. 32, N. 41), *Real Risoluzione per l'orologio da farsi in Ponza e Ventotene*, 14 de junio de 1775. En modo particular, a Ventotene se le encomienda realizar un reloj en la torre, aunque «costara mucho, y hubiera necesidad de un continuo cuidado y maestría», ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 928 (23 de febrero de 1775 a todo noviembre de 1775), 92. *Ventotene. Chiesa Orologio*, 14 de junio de 1775.

<sup>38</sup> ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 929 (21 de noviembre de 1775 - 30 de junio de 1776), 135, *Ponza. Disegni approvati di quella chiesa, e lanterna*, 17 de abril de 1776.

<sup>39</sup> ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 928 (23 de febrero de 1775 a todo noviembre de 1775), 5, *Ponza. Opere eseguite in quell'isola*, 25 de

de suministro de materiales de construcción, de mano de obra o de alimento para su mantenimiento<sup>40</sup>.

Cuando en 1783 Winspeare se agregó a la Expedición Real de la Academia de las Ciencias guiada por Michele Sarconi para valorar los efectos del terremoto de Calabria, en su lugar la dirección de los trabajos fue encomendada a Francesco Carpi<sup>41</sup>, a quienes deben, por otra parte, la realización del cementerio de Ponza y de la cárcel de San Estéfano.

### Conclusiones

Al inicio del siglo XIX, a pesar de la presencia francesa y del ascenso del centro urbano de Ponza a Ayuntamiento, la estructura y las funciones del puerto permanecieron invariables, al igual que los asentamientos habitados. Con el transcurso de los años, los habitantes de la isla «redujeron todo el terreno a sembrado y viñedo, eliminando completamente los arbustos»<sup>42</sup>. De hecho, para favorecer el cultivo de los terrenos concedidos, pero también para la construcción de embarcaciones de pesca, se taló aquella «exuberante cobertura de vegetación»<sup>43</sup> que recubría la isla.

La transformación del territorio –y del paisaje– de la isla, debida a las obras de tala del manto superficial promovidas por fines económicos en edad borbónica, llevó a la repentina quema de suelos, observado y valorado por diversos autores ya a mediados del siglo XIX: «Resultado impuesto en los nuevos colonos lo desaconsejado, y el furioso gusto por cavar las mismas cimas de los montes, una con las escarpadas pendientes. Las Islas boscosas bastaban, como Zannone sin embargo

febrero de 1775; ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 930 (desde 25 de junio de 1776 hasta todo mayo de 1777), 24, *Ponza. Sistema dato agli affari di quell'isola, e notizie di lavori*, 27 de julio de 1776.

<sup>40</sup> ASNA, Archivio Farnese, b. 1223 (ex Vol. 33, N. 130), *Real Dispaccio a Winspeare per il legname che bisogna alle opere di Ponza*, 25 de febrero de 1785; ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 930 (desde 25 de junio de 1776 hasta todo mayo de 1777), 205, *Ponza. Bisogno di Disterrati, e polvere*, 13 de abril de 1777; ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 931 (desde 1 de junio de 1777 a diciembre de 1782), 113, *Ponza. Somministra di altri 40 forzati*, 9 de agosto de 1779; ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 929 (21 de noviembre de 1775 – 30 de junio de 1776), 8, *Ponza. Grano da mandarsi in quella isola per la semina*, 28 de noviembre de 1775.

<sup>41</sup> Oficialmente, Carpi quedó encargado de dirigir los trabajos solo en 1795. ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, c. 887, *Assegnazione delle incombenze delle opere di P. Evangelista a F. Carpi al posto di Winspeare*, 25 de agosto de 1795.

<sup>42</sup> Baldacci, *Le Isole Ponziane*, 60.

<sup>43</sup> Racheli, *Le isole ponziane*, 94.

liga, a resistir a las intemperies, a vencer la violencia de los vientos, e interponer obstáculos a las aguas de lluvia con las ramas, y las raíces de las plantas, repartiéndolas para filtrar, y la falta de tal tejido, además de la penuria del combustible, al hecho de desaparecer los perennes manantiales, y con el hecho orgullosos dominan los vientos, mientras las ruinosas aguas arrastran al mar la tierra vegetal. Este progresivo despojo si no viene frenado por plantas frutales, o salvajes al menos en la cumbre, a zonas externas y cruzadas, no tardarán en quedar totalmente yermas las mismas islas»<sup>44</sup>.

En casi un siglo la situación de asentamientos de Ponza ha cambiado radicalmente, el núcleo urbano del puerto se encuentra bien estructurado. Los edificios institucionales se han terminados. Los otros asentamientos, y sobre todo Santa María, son compactos y acogen numerosos habitantes. La isla en su complejidad acoge cerca de 6.000 personas. Las tierras se cultivan intensamente, gracias a las transformaciones de las laderas en aterrazamientos. La pesca da sus frutos y el comercio de langosta y coral generan una red marítima de interés internacional.

Para concluir, las políticas de asentamientos de los Borbones que afectan a las periferias del Reino, entre los que se encuentran muchas islas menores como Ponza, habían cambiado ante el control del territorio y de las fronteras marítimas. A tal fin los soberanos comprendieron que este objetivo sería alcanzado con más eficacia si el proceso de creación de nuevos asentamientos hubiese llevado a la estructuración de nodos y a la multiplicación de redes en los que estos nuevos nodos no desarrollaran un papel marginal, sino uno bien incardinado y especializado, estructurado también sobre la base de relaciones preexistentes. El caso de Ponza, aún cuando de pequeñas dimensiones, representa un ejemplo típico de estas políticas de control de las periferias del reino a través de procesos de nuevos asentamientos.

Efectivamente el poblamiento tuvo notable suceso. Los nuevos establecimientos urbanos han perdurado en el tiempo hasta nuestros días y las estructuras portuarias y los edificios institucionales y eclesiásticos mantienen hoy su función permaneciendo en el centro de la vida socio-económica de los habitantes de Ponza. Las redes marítimas si estan bien estructuradas y los saberes agrícolas importados del exterior perduran en el tiempo, haciendo próspera la vida en la isla, llegando a ser en algunos casos productos de excelencia.

<sup>44</sup> Tricoli, *Monografía*, 71.



### Bibliografía

- APOLLONJ GHETTI, Fabrizio M. *L'arcipelago Pontino nella storia del Medio Tirreno*. Roma 1968.
- BALDACCI, Osvaldo. *Le Isole Ponziane*. Roma, 1954.
- BONIFACIO, Vincenzo. *Pontio. L'isola di Pilato. Dal mito alla realtà*. Treviso, 2010.
- DELACHAUME, Francois. *Istruzione di quello si dovrebbe fare nell'Isola di Ponza, Ventitena, Palmarola, Zannone e Isola di Gabbia per rendere sicuro gli abitanti, che si dovrebbero impiegare in quei territori dall'invasione de Turchi, ed altro, 1763*. ASNA, Archivio Farnese, b. 1217 c. 288.
- FASOLO, Orseolo, FASOLO, Paolo, FASOLO, Silvia. «Il disegno urbano di Ponza Porto. Un progetto razionalista della fine del Settecento», in Istituto di Storia e di Arte del Lazio Meridionale, *Le Isole Pontine attraverso i tempi*. Roma, 1996, 281-307.
- GALLIA, Arturo. «Gli usi del suolo nell'isola di Ponza attraverso la lettura diacronica della cartografica storica (secoli XVI-XIX)», in *Atti della 17a Conferenza Nazionale ASITA (Riva del Garda, 5-7 novembre 2013)*. Milano, 2013, 745-752.
- GALLIA, Arturo. «La Pianta dell'Isola di Ponza di Agostino Grasso. Indagini e prodotti cartografici come strumento di conoscenza del territorio e di lettura delle dinamiche insediative (XVIII secolo)», in Salvatore Adorno, Giovanni Cristina, Arianna Rotondo (a cura di), *Atti del VI Congresso AISU «VisibileInvisibile: percepire la città tra descrizioni e omissioni» (Catania, 12-14 settembre 2013)*. Catania, 2014, 2163-2173.
- LAPESA MELGAR, Rafael. «Sobre la fecha de la Comedieta de Ponza», *Archivum. Revista de la Facultad de Filología*, IV. 1954, 81-86.
- LÓPEZ DE MENDOZA, Íñigo. *La Comedieta de Ponça. Sonetos al itálico modo*. Madrid, 1986.
- MORLACCHI, Marcella. «Il piano del colore», in Raffaele Lemme, Marcella Morlacchi, *Ponza. L'immagine di un'isola. Architettura colore arredo*. Roma, 2005, 23-60.
- PICCOLOMINI, Enea S. *Commentarii rerum memorabilium quae temporibus suis contigerunt*. Roma, 1584.
- RACHELI, Gin. *Le isole ponziane. Rose dei venti. Natura, storia, arte*. Milán, 1987.
- TRICOLI, Giuseppe. *Monografia per le isole del gruppo ponziano*. Nápoles, 1855.
- WINSPEARE, Antonio. *Piano dimostrativo di una porzione di pianta dell'Isola di Ponza, 1768*. ASNA, Piante e disegni, Cart. XVI, 16.

### Fuentes de Archivo

- Archivio di Stato di Napoli (ASNA), Archivio Farnese (AF), b. 1215 c. 21.
- ASNA, Archivio Farnese, b. 1218, c. 244, *Estima di Isola di Ponza in Regno di Napoli*, 1715.

- ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, c. 341 (ex Vol. 32, N. 31) *S.M. approva la pienta formata per la costruzione del porto di Ponza*, 28 de abril de 1773.
- ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, [c. 342] (ex. Vol. 32, N. 32), *Real approvazione della costruzione del porto in Ponza, ed approvazione del soldo agli individui*, 22 de julio de 1773
- ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, [c. 350] (ex Vol. 32, N. 40), *Real Risoluzione per la costruzione del convento con chiesa e lanterna nel molo di Ponza*, 19 de mayo de 1775
- ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, [c. 351] (ex Vol. 32, N. 41), *Real Risoluzione per l'orologio da farsi in Ponza e Ventotene*, 14 de junio de 1775
- ASNA, Archivio Farnese, b. 1223 (ex Vol. 33, N. 130), *Real Dispaccio a Winspeare per il legname che bisogna alle opere di Ponza*, 25 de febrero de 1785.
- ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, c. 389.
- ASNA, Archivio Farnese, b. 1223, c. 887, *Assegnazione delle incombenze delle opere di P. Evangelista a F. Carpi al posto di Winspeare*, 25 de agosto de 1795.
- ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 928 (23 de febrero de 1775 a todo noviembre de 1775), 5, *Ponza. Opere eseguite in quell'isola*, 25 de febrero de 1775.
- ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 928 (23 de febrero de 1775 a todo noviembre de 1775), 92. *Ventotene. Chiesa Orologio*, 14 de junio de 1775.
- ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 929 (21 de noviembre de 1775 - 30 de junio de 1776), 8, *Ponza. Grano da mandarsi in quella isola per la semina*, 28 de noviembre de 1775.
- ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 929 (21 de noviembre de 1775 - 30 de junio de 1776), 135, *Ponza. Disegni approvati di quella chiesa, e lanterna*, 17 de abril de 1776.
- ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 930 (desde 25 de junio de 1776 hasta todo mayo de 1777), 24, *Ponza. Sistema dato agli affari di quell'isola, e notizie di lavori*, 27 de julio de 1776.
- ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 930 (desde 25 de junio de 1776 hasta todo mayo de 1777), 205, *Ponza. Bisogno di Disterrati, e polvere*, 13 de abril de 1777.
- ASNA, Segreteria di Stato della Casa Reale, IX Risoluzioni Allodiali, f. 931 (desde 1 de junio de 1777 a diciembre de 1782), 113, *Ponza. Somministra di altri 40 forzati*, 9 de agosto de 1779.

# POWER PROJECTION



Mitia Frumin

## Maritime Aspects of the 1772 Russian Siege of Beirut, by Cartographic Source

### ABSTRACT

In 1772 and 1773 Beirut was twice besieged by Russian forces as part of a war between the Russian and Ottoman empires. The brief siege of 1772 is the least studied of two Russian campaigns against Beirut, and in this article we will concentrate on the only surviving contemporary cartographic document from the logbook of the she-beca *Grecia*. The logbook provides the best extant chronological framework for events. The map is essential for proper understanding of geographical component of the siege and provides a background for more accurate interpretation of the written sources.

In 1772 and 1773 Beirut was twice besieged by Russian forces as part of a war between the Russian and Ottoman empires. A short primary study of events was published by Persen sixty years ago<sup>1</sup>. His research was mostly based on French and Arab sources, and is still considered to be a seminal work on the subject. At the same time, Persen himself was skeptical about at least some of his sources. For instance, he praised the French traveler Volney as a precise writer, immediately noting, however, that Volney was not an eyewitness to the events of 1772-74, and had based his report "on hearsay a decade after the events." On the other hand, as stressed by Persen himself, French consular reports contemporary to the events were strongly biased against the Russian Navy and its auxiliary squadrons. As to local Arab chronicles, they are full of interesting detail, but contain many exaggerations - starting with thousands and thousands of fired gunshots and ending with claims that the fighting was clearly heard in Damascus, i.e. more than 100 kilometers away. As to Russian sources, only few were

<sup>1</sup> William Persen, "The Russian occupations of Beirut, 1772-74," *Journal of The Royal Central Asian Society* 42, No 3-4 (1955): 275-286.

available to Western researchers – mostly documents published at the end of the XIXth century, within the framework of a multi-volume project *Materials for the History of the Russian Navy*<sup>2</sup>. Some of these documents became known after being translated and made use of by R. C. Anderson in his seminal work on naval wars in the Levant<sup>3</sup>.

During the last sixty years, extensive research efforts were devoted to the study of the reasons for, as well as the meaning and political consequences of the first Russian appearance in the Levant in general, and two occupations of Beirut, specifically. The end of the Cold War and the vanishing of ideological limitations after the USSR's dissolution initiated a new round of discussions as well as numerous attempts to approach the issues from new vantage points. An interesting attempt to look at the Russian fleet's activities via the eyes of Arab contemporaries, by analyzing the Syrian chronicles of that period, was made by T. Kobischanov<sup>4</sup>. Even modern studies, such as the latest comprehensive work on the subject by P. du Quenoy<sup>5</sup>, are still based on problematic sources, featuring the same limitations as were faced by Persen. An actual breakthrough will be possible only after the introduction of new, more accurate sources. Although long-term research in various Russian archives did reveal relevant logbooks, eyewitness accounts, and first-hand reports by involved participants, only few of them were published or taken into consideration in research.

The best examples of such new material could be found in E. Smilyanskaya's book<sup>6</sup>, where numerous common errors in chronology have finally been corrected, and an attempt to establish the real sequence of events was made, based on information extracted from a wide range of Russian Navy ships' logbooks, as well as the siege commander's reports. The publication in the same book of a full version of Archipelago expedition participant Stepan Khmetevsky's memoirs also made possible a (least expected from the Russian side) voice of criticism<sup>7</sup> toward

<sup>2</sup> *Материалы для истории русского флота, I-XVII* (СПб, 1865-1904).

<sup>3</sup> Anderson, R. C., *Naval Wars in the Levant, 1559-1853* (Princeton, 1952).

<sup>4</sup> Т.Ю. Кобищанов, "Крест на Бейрутом: российская экспедиция в Восточное Средиземноморье 1769-1774 гг. в восприятии сирийских современников," *Вестник Московского Университета, серия 13, No 1* (2009), 3-22, часть 1;

Т.Ю. Кобищанов, «Крест на Бейрутом: российская экспедиция в Восточное Средиземноморье 1769-1774 гг. в восприятии сирийских современников», *Вестник Московского Университета, серия 13, No 2* (2009), 3-20, часть 2.

<sup>5</sup> Paul du Quenoy, "Arabs under Tsarist Rule. The Russian Occupation of Beirut, 1773-1774," *Russian History, No 41* (2014), 128-141.

<sup>6</sup> Е.Б.Смилянская (ред.), *Россия в Средиземном море. Архипелагская экспедиция Екатерины Великой* (Москва, 2011).

<sup>7</sup> Смилянская, *Россия*, 688.

the irresponsible enterprise undertaken in 1773 by Russian Navy squadron commander Mikhail Kozhukhov. Still, these are only the first steps in the right direction. The process of extending the source database is still far from complete. Therefore, despite significant advances in the study of the aftermath, a proper estimate of intentions and efforts expended is still problematic. Especially difficult is the task of dealing with descriptions of battle developments; this is due to the fact that even directly involved participants had a limited viewpoint, confined to their specific place on the battlefield.

It is precisely for this reason that two surviving contemporary Russian maps of, separately, the sieges of 1772<sup>8</sup> and 1773<sup>9</sup> are of such great importance. These recently re-published cartographic documents were already studied in the context of the narrow points of view of Beirut's urban development<sup>10</sup>, historical geography and history of cartography<sup>11</sup>. Historians, however, have yet to fully reclaim these maps. In this article we will attempt to determine the geographical components of events, and provide a background for better understanding the extant written sources.

The brief siege of 1772 is the least studied of two Russian campaigns against Beirut, and in this article we will concentrate on the only surviving contemporary cartographic document from the logbook of the shebeca *Grecia*.

### *The shebeca Grecia map*

In the first half of 1772, the shebeca *Grecia* was a part of a detachment of small craft under Adjutant-General Rizo. The detachment was sent to cooperate with Ali Bey, the rebellious Mameluk governor of Egypt. By chance, *Grecia's* logbook was the only one preserved out of several kept on the detachment's ships, recording visits to Damietta, Haifa, Tyre, Saida and Beirut.

Shebeca (from the French *xebeque*) was a typical Mediterranean, light, three-masted sailing ship. Fast shebecas were used for both commercial and military purposes. Both regular naval forces (French,

<sup>8</sup> Beirut engagement disposition scheme of 1772 from the appendix of shebeca *Grecia* logbook Russian State Navy Archive (RSNA), fund 870, list 1, file 1149, 74back-75.

<sup>9</sup> Von Palen's map of Beirut, 1773. RSNA, fund 1331, list 1, file 25.

<sup>10</sup> Michael F. Davie and Mitia Frumin, "Late 18th-Century Russian Navy Maps and the First 3D Visualization of the Walled City of Beirut," *E-Perimetron* 2, No. 2 (2007): 54-69.

<sup>11</sup> Mitia Frumin, "Russian Navy Mapping Activities in the Eastern and Southern Mediterranean (Late 18th Century)," *The Portolan* (Journal of the Washington Map Society), Issue 60 (Fall 2004): 13-26.

Spanish, Russian) and pirates used them as warships. *Grecia* was captained by Antonio Psaro, a Greek from Mikonos. Psaro began his career as an Army officer in the Russian service – a captain in the Eastern Spartan Legion. He received the Cross of St. George for saving a standard and a wounded fellow officer. After the annihilation of his unit during the defeat of the Morean rebellion and the evacuation of Russian forces from the Morea peninsula, Antonio Psaro was transferred as lieutenant to the Navy, on the recommendation of Admiral Spiridov<sup>12</sup>. He most probably already had some experience as a navigator, perhaps as part of the family business.

In many ways, *Grecia* was a typical ship of the Russian Navy's auxiliary forces operating in the Eastern Mediterranean. Its logbook was kept in strict accordance with Russian naval regulations. It was written in Russian. The dates in the logbook concur with the Julian calendar, which was in use in Russia at the time. Besides data on the ship's direction, speed, raised sails; regular observations of winds, temperature, clouds, compass deviation, sun height; all entries into and departures from bays and harbors were accompanied by depth measurements. Notes were made on type of sea bottom, its suitability to anchorage, and on currents. The logbook was signed by two sub-navigators, most probably responsible for its upkeep while at sea. Antonio Psaro's laconic appreciation of their work is evidenced below the sub-navigators' signatures.

*Grecia's* logbook provides an excellent opportunity to learn the methods used by Russian seamen. As a rule, after dropping anchor, an inventory of noteworthy sites and objects on the shore was taken from the ship's deck. The officers took these measurements using a quadrant; hence, their azimuth readings are divided into four sectors: from North to East; from South to East; from South to West and from North to West. Consequently, unlike modern azimuth readings, which range from 0° to 360°, the relative directions recorded in the ship's log run from 0° to 90° per each quarter.

At the same time, in addition to verbal records, a sketch was drawn. It depicted the general appearance of the coast, with any noteworthy features or sites, for which the angle bearings, corresponding to the respective verbal records, were written down nearby. On these first sketches, however, directions to the noteworthy sites did not match the measured angles. Only the relative positions and the order of appearance for these sites are preserved.

The measured angle values were taken into account at a later stage of the charting process, when actual maps were compiled. In order to

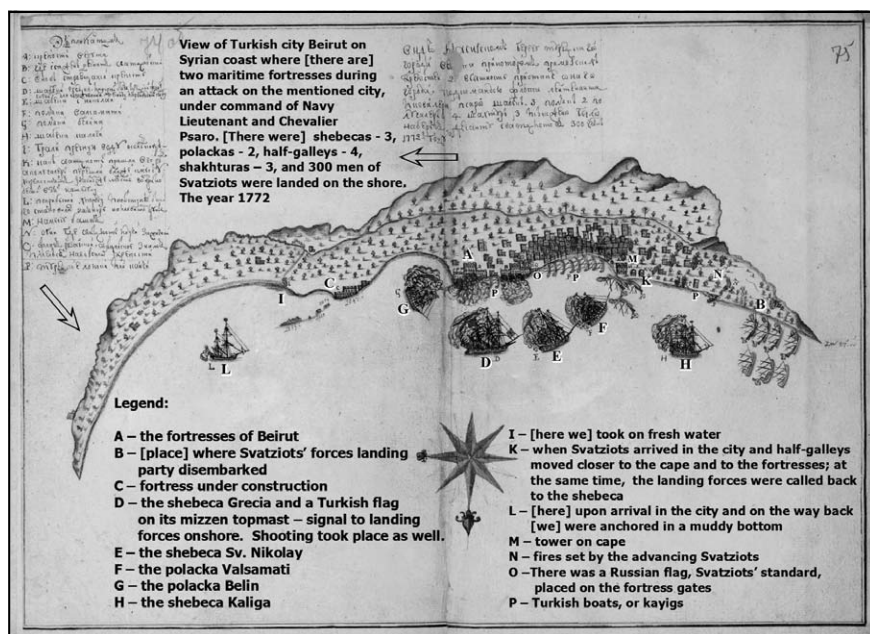
<sup>12</sup> *Материалы*, XI (1886), 497-498.



do this, initial sketches were redrawn in accordance with the recorded bearings of the noteworthy sites. During the redrawing, small changes in map symbols, depicted features, explanations and titles were often introduced as well<sup>13</sup>. There are more than a dozen such maps attached at the end of the logbook as an appendix.

The only map in the appendix without a draft prototype in the main body of the logbook is a map of the Beirut harbor. Only angle bearings were taken and recorded in the corresponding pages of the logbook. Participation in combat most likely prevented the crew from carrying out the usual charting routine. Therefore, we can conclude that this map was drawn later and designed to serve as an attached explanation of combat, the different stages of which are shown on the map (Figure 1).

Figure 1



Russian State Navy Archive (RSNA). Shebeca *Grecia* logbook.

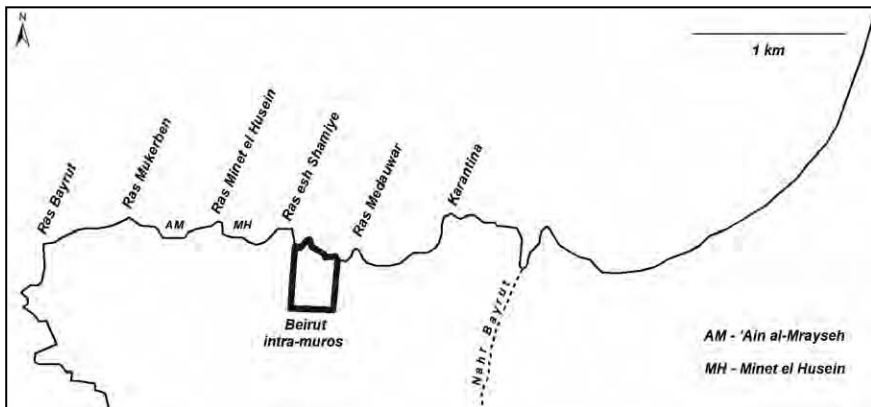
The title of the map reads: “View of Turkish city Beirut on Syrian coast where [there are] two maritime fortresses during an attack on the mentioned city, under command of Navy Lieutenant and Chevalier Psaro. [There were] shebecas - 3, polackas - 2, half-galleys - 4, shakh-

<sup>13</sup> Frumin, *Russian Navy Mapping Activities*, Figures 1-3, 16-17.

turas – 3, and 300 men of Svatziots<sup>14</sup> were landed on the shore. The year 1772.” The map is southward oriented and represents the seafront view of the coastline of the Bay of Beirut, as it was seen from *Grecia's* deck.

During the intervening two centuries, the city of Beirut has expanded rapidly. Its population has grown from a few thousand at the end of the 18th century to more than 1.5 million at the end of the 20th century. Still, the most significant changes in the Beirut cityscape took place during the second part of the 20th century. In order to reconstruct the late XVIII-century coastline's prominent landmarks, a reference map (Figure 2) was compiled. Toponyms were taken from three different sources: two accurate, detailed, modern maps<sup>15</sup> of Beirut produced before WWII and a general outline of the Beirut peninsula from a seminal historical-geographical study by Michael Davie<sup>16</sup>.

Figure 2



*Grecia's* logbook provides the best extant chronological framework for the events of the siege of 1772. Russian ships first appeared near Beirut in early June. Then, three polackas under Greek captains Stefanopopuli, Kaliga, and Valsamati arrived in the city in pursuit of “Turk-

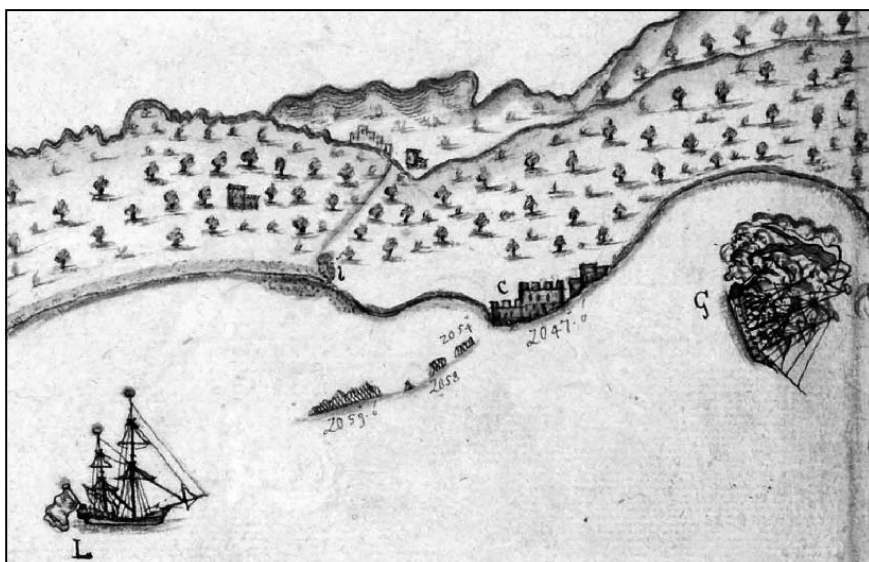
<sup>14</sup> It is not clear to whom exactly term “Svatziotes” was applied. Kobischanov suggested that the correspondent auxiliary landing force consisted from Sfakiots – people from Sfakia region of Crete.

<sup>15</sup> Both used maps are from the Eran Laor Map Collection of the National Library of Israel. – Plan of Beirut, 1:12,000 Feet F. Palmer, “Report on the provision of harbour facilities for Palestine,” London, 1923 – Beyrouth, 1:10,000 Bureau Topographique des Troupes Françaises du Levant (T.F.L.), November 1936.

<sup>16</sup> Michael F. Davie, “Maps and the historical topography of Beirut,” *Berytus* 35 (1987): 141-164.

ish" vessels fleeing Saida. Runaway vessels found asylum in the Beirut harbor and several cannon volleys from the fortresses caused the Greek polackas to withdraw<sup>17</sup>. Still, the extended Russian squadron returned to Beirut early in the morning of June 19<sup>18</sup>. Several azimuth readings are clearly seen on the map on both sides of the city – four next to three small islands east of Beirut (Figure 3), and one near the northernmost visible point of Ras Mukerben cape, where the coastline makes a turn to the southwest. The angle bearings marked on the map match the first post-sunrise observations, made at 9AM<sup>19</sup>. This finding reinforces the suggestion that the absence of sketches from the logbook is the result of combat activity. From 9AM to 10AM, *Grecia* was involved in its first exchange of fire with the batteries of the Beirut fortress.

Figure 3



Russian State Navy Archive (RSNA). Shebeca *Grecia* logbook.

### *Siege events*

Ten days of hostilities in 1772 are usually described in very laconic fashion – like in Persen's article: "The fleet began bombarding Beirut

<sup>17</sup> А. Соколов, "Архипелагская кампания 1769-1774," *Записки гидрографического департамента Морского министерства*, VII (1849): 351.

<sup>18</sup> Dates are corrected to the Gregorian calendar.

<sup>19</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 36 back.

on June 18 and continued for five days. A landing attempt on June 21 failed, but the following day and night a continuous bombardment sent more than 500 balls into the town, and on the morning of the twenty-third, the Russians landed and took the city"<sup>20</sup>. A similar story is told by du Quenoy: "The Russian ships arrived off Beirut on 18 June 1772. They immediately sank the Ottoman ships in the harbor and bombarded the town. Three days later a landing party attempted to storm the city's walls, but the assault failed. After two more days of heavier bombardment, the attackers overcame Beirut's defenses"<sup>21</sup>.

Such brief descriptions however leave a lot of questions regarding military necessity, intensiveness, efficiency and purpose of the first days of bombardment; the countermeasures taken by defenders; the kind of support provided by Russian ships to their landing forces on the shore, the level of cooperation between units and ways of coordinating their activities etc. A combined study of both map and logbook provides an opportunity to reconstruct events within the context of the landscape, and to get a better understanding of them via their whereabouts.

According to the map, the main anchorage for Russian ships was chosen on the eastern side of Beirut bay, not far from the mouth of the Nahr Bayrūt River. It was here, where most of the arriving ships, including small flat-bottom vessels, had stayed, while the shebeca *Grecia* started at 8 in the morning to make its first tacks back and forth across the bay. Each passage was accompanied not only by taking azimuth bearings of prominent coastline landmarks, but also by crucial depth measurements. In the absence at that time of reliable sea charts for the Levant coastline, reconnaissance of the scene of forthcoming action was the first step to undertake.

Concurrently with the abovementioned process of acquaintance with the environment of the Bay of Beirut, a low-intensity exchange of fire between *Grecia* and the coastal fortresses took place. The purpose of this artillery duel was dual. First, firing assisted in revealing the gun positions of Beirut defenses and effective range of those guns. Firing single shots also made it possible for Russian commanding officers to monitor their cannonball hits. Such observations, together with notes regarding ship position, cannon elevation and gunpowder loaded for specific shots, constituted an essential part of preparing for the general assault. The first such reconnaissance-by-fire mission lasted for three hours. Around midday, the *Grecia* returned to the place where it dropped anchor.

<sup>20</sup> Persen, "The Russian occupations," 280.

<sup>21</sup> du Quenoy, "Arabs under Tsarist Rule," 133.

At 7 in the evening, "Greeks sent by Turks from Beirut" – messengers from the city expressing readiness to supply Russian ships with anything they needed, arrived on board the *Grecia*. They were told, however, that the squadron had want of nothing. The only thing required, at least as reported in the logbook, was the acceptance of Russian auspices, respect for the Russian flag, and comprehensive assistance to all Russian subjects in the future<sup>22</sup>.

Apparently, the townspeople had 24 hours to consider this, because the next day, June 20, the hostilities did not resume. Still, Beirut's maritime traffic was effectively interrupted. During the first two days of the Russian presence in the bay, two merchant vessels – one under the French flag, and another one Turkish (owned by Greeks) – were intercepted by Russian patrols.

At 7 PM the logbook recorded the arrival of another party from the city bearing a message regarding the destiny of the Turkish frigate encountered by the Russian ships near Saida. This information had most likely been requested the day before. The frigate docked in Beirut before departing for Saida and, according to the messengers, had been driven into shoals by Russian vessels near Tyre; the frigate's crew ran it aground. Its hull was later burned, but the cannons were saved by "Turks from Beirut"<sup>23</sup>. The message delivered was thus negative: the city did not express a desire to swear allegiance to the Russians or to surrender its newly acquired means of self-defense.

Retaliation was swift. Next morning, on June 21, two Russian shebecas – *Grecia* and another one, captained by Greek Gerasim Kaliga – arrived in the harbor and began exchanging fire with the fortresses. They were later joined by the shebeca *Sv. Nikolay*, which managed to intercept another merchant vessel prior to this. The trophy ship was escorted to the squadron's anchorage by one of the Russian half-galleys<sup>24</sup>.

In the afternoon, three shebecas were joined by two newly arrived polackas captained by Greeks Valsamati and Belin. Now the Russian squadron was in full form. Firing was done by all the ships, and happened on the move. Over the most intensive firing period of the day, between 11AM and 12AM, 97 cannon shots and 2 mortar grenades were fired by three shebecas. The squadron eventually disengaged and anchored at its usual site at around 4PM. Later that evening, a Turkish felucca was spotted to the west of the city and two half-galleys were sent to intercept it. The felucca hugged the shore, hoping for assistance, but despite the resistance it put up, as well as gunfire from

<sup>22</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 37.

<sup>23</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 37 back.

<sup>24</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 38.

the shore, it was finally apprehended and brought to the squadron's anchorage at 11 PM<sup>25</sup>.

The next morning, on June 22, at 9AM, preparations for landing commenced. Two shakhturas were pulled close to *Grecia*. At 11 AM, four 6-pound cannons were transferred to one shakhtura, where cannon ports were cut in the broadsides to accommodate them. Each cannon was provided with 30 shots, altogether 60 balls and 60 case shots. Lieutenant Dimitri Ezop<sup>26</sup> was put in charge of both vessels. As soon as preparations were completed, the Svatzlots troops boarded small, flat-bottomed vessels and by 3PM the whole squadron was on the move. Part of the detachment, consisting of 2 polackas and 3 shebecas, went eastward, while 3 shakhturas, 4 half-galleys and the captured felucca started westward. The purpose of this partition was most likely to puzzle observers from Beirut as regards the probable landing place, and to cause the defensive forces to split up. In half an hour, however, a detachment of larger ships turned to the west and at 4PM caught up with the small vessels, which came under fire while passing along the Beirut coastline. Two larger ships cast anchors and began to fire: Captain Belin's polacka - to the east of the city, and Captain Valsamati's polacka - to the west of it. Three shebecas exchanged fire with the fortresses, while moving and changing tacks. Meanwhile, small vessels continued to their final destination: a "clean site near the Western cape," most probably 'Ain al-Mrayseh Bay, next to Ras Mukerben. At 6PM, landing began. In order to ensure a safe disembarkation and prevent any surprise attacks Captain Kaliga's shebeca anchored near Ras Minet el Husein, between the city and the landing ground (Figure 4). All shebecas, half-galleys and armed shakhturas supported the landing by cannon fire, including case shots. After disembarkation, one detachment of Svatzlots climbed uphill and another one remained near the coastline. Then, both forces started their movement toward the city by setting fires<sup>27</sup>. The squadron was advancing along the shore, and supported the Svatzlots' progress by firing shots and making a safe path for them. At 8PM, at sunset, small vessels approached Ras esh Shamiye cape and waited there till the Svatzlots arrived at the spot to take them on board. First reports of the action's success reached *Grecia* at about 11PM; during the action only one man was killed and 4 wounded among the Svatzlots, whereas the defenders lost more than 30 people

<sup>25</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 38 back.

<sup>26</sup> Inspired by news of uprising in Morea this Greek from Boston crossed the Atlantic on board of his own ship in order to take part in the struggle and joined the Russian Navy. However Ezop arrived too late - Morea was evacuated and newly promoted Navy Lieutenant was employed mostly at the Eastern Mediterranean.

<sup>27</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 39.

dead. The late start of the attack, the absence of references for preparation of necessary siege tools, such as ladders or cannons for breaching walls, etc. led to the conclusion that the real purpose of this landing was a reconnaissance-in-force and the clearing of bushes of the defender's riflemen on the way from the landing site to the city.

Figure 4



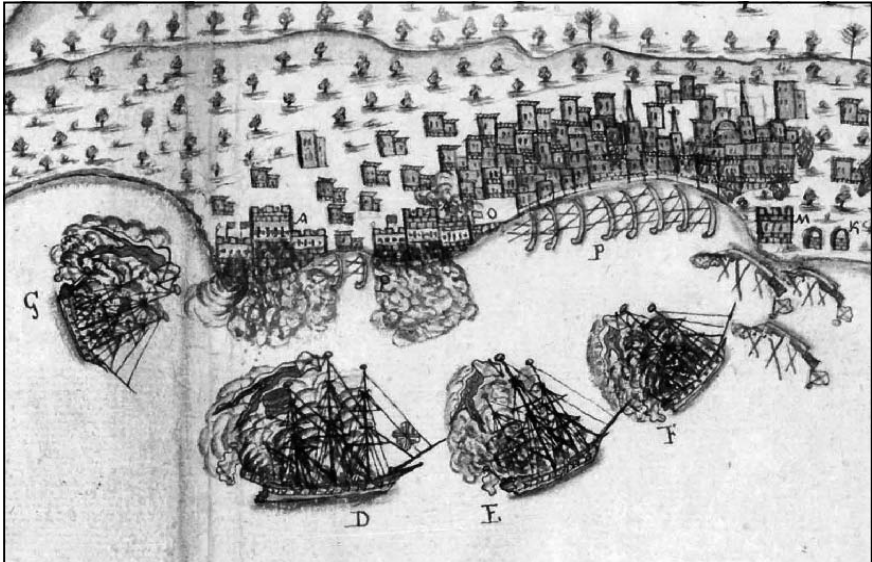
Russian State Navy Archive (RSNA). Shebeca *Grecia* logbook.

After midnight, at 2AM on June 23, the whole squadron returned to its usual anchorage place, and at 3AM the landing party participants were taken back to the large vessels<sup>28</sup>. Next morning, however, the attack was renewed. At 9AM, the Svatzlots got into the shakhturas, while the cannons borrowed from the *Grecia* were returned. At 11AM, 3 shakhturas and 4 half-galleys were sent ashore. They were followed by large ships. The point of landing was the same as the day before – on the western side of the bay, next to Ras Mukerben. Most probably it took place at the 'Ain al-Mrayseh natural harbor. Small vessels maneuvered near the coastline, awaiting agreed-upon signal. Raising the Turkish flag on the mizzen-topmast of the shebeca *Grecia* (a rather cynical signal) triggered the start of simultaneous action at 1PM. This moment is depicted on the map (Figure 5). While the landing forces begin

<sup>28</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 39 back.

disembarkation, two polackas anchored as on the previous day: Captain Belin's polacka – to the east of the city and Captain Valsamati's polacka – to the west of it. Two shebecas, the *Grecia* and the *Sv. Nikolay*, started east-west tacks by exchanging fire with the fortresses. Per the map, Kaliga's shebeca was moved closer to shore in order to provide fire support for disembarkation. As during the "dress rehearsal" the day before, after disembarkation, part of the landing forces climbed up a slope and two detachments started to advance toward the city, supporting each other by shooting and setting fires everywhere. Meanwhile, the shakhturas and half-galleys moved to Ras esh Shamiye and joined the large vessels in the bombardment of the city. It took about two hours for the Svatziots to make way from their landing place to Ras esh Shamiye. According to a report in the logbook, after 4PM, Svatziot banners were seen next to the fortresses and also above several feluccas in the Beirut harbor. This moment was doubtless the culmination of the attack. The whole squadron was concentrated near the city. In order to press even harder, the shebecas *Grecia* and *Sv. Nikolay* stopped maneuvering and recklessly dropped anchor in front of the fortresses at a distance of approximately 300m (1½ cables). Still, the defenders of Beirut continued their fierce resistance. Neither of the two maritime fortresses was silenced despite prolonged bombardment, and everywhere Russian landing forces were opposed by continuous firearm fire.

Figure 5



Russian State Navy Archive (RSNA). Shebeca *Grecia* logbook.



At 7 PM the *Grecia* sustained a number of direct hits<sup>29</sup>. One hollow cannonball hit the left boardside just above the waterline, but fortunately didn't explode. A later inspection revealed that the cannonball was full of lead and iron particles, and was likely used in order to cause injuries to the crew. Another cannonball hit the main mast and soon after a well-directed hit from the fortresses smashed the main topmast backstays on the left side. This was too much for Captain Psaro, who ordered an immediate withdraw. The shebeca *Sv. Nikolay* followed. More damage was caused by own intense gunfire. One-hundred and sixty balls were fired during the last hour by *Grecia* alone. It is not surprising therefore that one of the 6-pound cannons cracked.

Although the *Grecia* and *Sv. Nikolay* backtracked, an intense shore battle continued until almost midnight; sporadic shooting was heard till 5AM. At sunrise on June 24, hostilities renewed for three more hours, and high-intensity firearms shooting continued till the end of the operation. At 7AM, landing forces began boarding the shakhturas, which were waiting near Ras esh Shamiye. Simultaneously, five feluccas captured in the harbor were smuggled out. Two polackas and a shebeca, which provided artillery support and covered the withdraw, followed as soon as all landing troops left the shore. The whole squadron gathered at the preferred anchorage site at 10AM<sup>30</sup>. The landing troops were taken from the shakhturas to the large vessels. That was the end of the major attack. The rest of the day was spent by the Svatziots recuperating. *Grecia's* crew was preoccupied with repair and watering.

At June 25, at 5PM, one of the trophy feluccas was towed closer to shore and set on fire. Later the same evening a broken main topmast was fixed<sup>31</sup>.

On June 26, at 6AM, another captured felucca was sunk near some small islands. According to the logbook, before its sinking all ropes were taken from the felucca. Apparently, this dismantlement was related to the repair of the main topmast. At 3PM a Greek messenger came from Beirut<sup>32</sup>. Apparently, the city received another 24-hour term to change its mind. Meanwhile, the watering of the squadron continued.

On June 27, at 5PM, a letter from the city was delivered to the *Grecia*. Still, the maritime blockade of Beirut continued, and two half-galleys were sent to intercept a felucca which was observed to the west of the city.

<sup>29</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 40.

<sup>30</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 40 back.

<sup>31</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 41.

<sup>32</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 41 back.

At noon on June 28, some "Catholics" from the city came on board the *Grecia* and brought eight bags<sup>33</sup> of silk. At 4PM, the "Greek" messenger returned with an answer from the "Turkish" masters of Beirut<sup>34</sup>. The citizens asked for an end to hostilities and expressed a wish to be under Russian protection. For the future, promises were made that whenever any vessel under Russian flag arrives to Beirut, it would be welcomed and any of its needs would be supplied willingly and utterly. As a demonstration of goodwill, they brought to the *Grecia* 1700 pounds of silk. Later, at 6PM, another gift was received: 5 bags of a fabric described as "flax silk" - probably a type of local textile made of a mixture of flax and silk. A few hours later, the first detachment of the Russian squadron set sail and left anchorage; the rest followed the next morning. Therefore, last time Beirut was seen from the deck of the *Grecia* was on June 29, at 11AM. The Russians had a parting gift: "3 shakhturas and 3 feluccas were left for the convenience of the people of Beirut"<sup>35</sup>.

### *Discussion and conclusions*

The shebeca *Grecia* map provides the key for deciphering the logbook records. With the assistance of the map it is possible to make a more accurate geo-reference for the particular events and to reconstruct the circumstances and conduct of the siege in general. Although the map depicts several chronologically close stages of the general assault, it does not represent any specific moment in time. Furthermore, strictly speaking, the geographical background of the map is based on measurements made some days prior to the attack.

An analysis of both map and logbook demonstrates the advanced military skills of Russian commanding officers, reveals the high degree of operation planning and ability to control the troops used. Upon arrival, the Russian squadron first acquainted itself with the hydrological and geographic environment, then carried out two reconnaissance missions - one by fire and another one by force - and only then launched the general assault. Landing troops fully cooperated with seamen. The Navy provided fire cover for landing and tools for disembarkation, protected troops on shore from surprise enemy attack, and organized a secure way to disengage.

<sup>33</sup> Apparently these were not bags, but bales of silk. However in Russian a term "мешки" was used.

<sup>34</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 42.

<sup>35</sup> *Grecia* logbook, RSNA, fund 870, list 1, file 1149, 42 back.

On the other hand, it is clear that despite considerable achievements, the operation was rather limited. We do not have unambiguous evidence that the city was actually taken. Neither is there indication that preparations were made to breach or climb the city walls. Despite the Russian flag being raised near the city's seafront gates, two maritime fortresses – the core of the resistance – were neither silenced nor taken by force. The fortresses continued to dominate the entrance to the Beirut harbor. Not one of the large Russian vessels managed to get in.

A thoughtful examination of the timeline of the general attack provides a basis for speculation regarding the actual purposes of dragging the operation overnight, from June 23 into June 24. As the first landing showed, darkness was no obstacle to boarding vessels at Ras esh Sham-iyeh. Quite the opposite, the darkness actually made it more secure. There was no shortage of small flat-bottom vessels to re-embark. What reason, then, to risk the lives of soldiers and seamen by trying to smuggle several feluccas out of the harbor, which just a few days later would be deliberately destroyed or abandoned? The most logical answer is that these cargo boats were used in order to carry away booty. Yet, in the vicinity of an unquelled hotbed of resistance, in the presence of determined and armed defenders, it is hard to believe that landing troops would have been careless enough as to disperse along strange city streets with the aim of pillage, not to mention lucky enough not to be caught carrying booty on the way back to shore. Apparently, the pillaging happened somewhere near the shore. Furthermore, the spot was likely replete with various goods and merchandise, if it took several hours to transfer the booty to the feluccas. In light of the considerations outlined, the real target of the pillage was most probably a khan next to the harbor<sup>36</sup>. However, there are no specific logbook records to buttress this logic-based speculation.

The scrupulous study of the circumstances of the siege of 1772 is an indispensable step toward a better understanding of the subsequent Russian operation near Beirut. Many aspects of the much-more-prolonged siege of 1773 were the direct result of experience obtained a year prior.

<sup>36</sup> Square white space on the map next to letter "O," "where Svatziot's standard was placed" (Figure 5) reminds a large open courtyard.



Agustín Guimerá

## La defensa de plazas costeras: la marina española en el sitio de Rosas, 1794-1795

### ABSTRACT

The combination of a coherent and sound strategy and a brilliant military operation is the key for winning a war. In this paper I study a category of amphibious operation: the defense of a maritime fortress. I have chosen a good example: the siege of Rosas (1794-1795). The amphibious defense of this place of the Catalan coast against superior French forces was crucial for the Spanish strategy in that theatre of operations in the Peninsula, the principal one during the war against revolutionary France (*Guerra de la Convención* or *Guerra Gran*). My contribution is a systematic analysis of the naval defense of Rosas from a modern theoretical and methodological frame. My hypothesis is that its defense was a right strategic decision and a brilliant amphibious operation.

El sitio de Rosas es sin disputa el que volvió a dar tono a nuestro abati-do Ejército, y todo el mundo sabe que es a Vm. esencialmente deudora la nación de la gloria de una defensa tan distinguida.

(General José de Urrutia al teniente general Federico Gravina, 1795<sup>1</sup>).

Desde tiempos remotos, la combinación entre una estrategia sólida y coherente y unas operaciones militares brillantes constituye la clave para ganar una guerra<sup>2</sup>. En este contexto, los errores cometidos por políticos o generales sólo pueden ser subsanados con gran dificultad en el terreno táctico, siendo a menudo imposible el remedio. Estos tres niveles de la guerra –estrategia, operaciones y táctica– deben coexistir en armonía. Las operaciones militares representan pues el puente ne-

<sup>1</sup> Urrutia/Gravina, 06.07.1795; cita de Carmen Fernández de Castro, *El Almirante sin tacha y sin miedo. Vida del capitán general de la Armada española, D. Federico Gravina y Napoli* (Cádiz, 1956), 196.

<sup>2</sup> Milán Vego, *Operational Warfare at Sea. Theory and Practice* (Londres-Nueva York, 2009).

cesario entre los otros dos niveles. Tratan de sincronizar y orquestar todos los recursos bélicos y no bélicos para alcanzar el objetivo estratégico final, mediante el éxito en una serie de objetivos intermedios existentes, tanto en el teatro global de la guerra como en otros específicos.

Por otra parte, la acción del mar contra la tierra se puede subdividir en dos categorías: bloqueos y operaciones anfibas. Estas últimas son múltiples: desembarcos o embarques de tropas, armamento, municiones, pertrechos y víveres; y bombardeos o defensa de plazas marítimas. En este trabajo me ocuparé de la última variante, estudiando un caso concreto: la defensa naval española durante el sitio francés de Rosas, aquella plaza marítima de Cataluña, principal teatro de operaciones de la Guerra de la Convención o *Guerra Gran* (1793-1795).

Los hechos son bien conocidos. La pequeña guarnición de Rosas, al mando del mariscal de campo Domingo Izquierdo (1743-1807), con el apoyo de una división naval, bajo las órdenes del teniente general Federico Gravina (1756-1806), aguanta el asedio de fuerzas francesas superiores, nada menos que setenta y cinco días (21 de noviembre 1794 - 3 de febrero 1795). Tras un duro sitio, el fuerte Trinidad -llave de la defensa de Rosas- es conquistado por los franceses en enero de 1795, y la guarnición finalmente evacuada por mar un mes más tarde<sup>3</sup>.

Mi contribución a este tema consistirá en un análisis sistemático de su defensa naval, dentro de un marco teórico y metodológico más actual<sup>4</sup>. He procurado sacar el mayor partido a las fuentes, ya publicadas en aquellos trabajos<sup>5</sup>. La cuestión es saber si esta defensa de Rosas fue una decisión estratégica acertada.

<sup>3</sup> Estado Mayor Central del Ejército [en adelante EMCE], *Campaña en los Pirineos a finales del siglo XVIII. Guerra de España con la Revolución Francesa, 1793-1795*. Tomo III. Vol. II. *Campaña de Cataluña, 1794-1795. Segunda Parte (Continuación). Desarrollo de las operaciones militares durante el año 1795-Sitio de Rosas* (Madrid, 1954), 27-81 y 388; Fernández de Castro, *El Almirante sin tacha y sin miedo, 170-191*; Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, edición facsímil de 1900 (Madrid, 1973), VIII, 46-50; y Joan Rabell i Coll, *La Guerra Gran 1794-1795. Comunicats de guerra dels 74 dies de setge a Roses* (Girona, 1992).

<sup>4</sup> John B. Hattendorf, «El poder naval frente a la tierra en la teoría y la praxis: la Guerra de 1812» y Agustín Guimerá Ravina, «Bloqueos navales y operaciones anfibas: la perspectiva española», en Agustín Guimerá Ravina y José María Blanco Núñez (coords.), *Guerra naval en la Revolución y el Imperio: Bloqueos y operaciones anfibas, 1793-1815* (Madrid, 2008), 405-425 y 79-98. Véase también Agustín Guimerá, «Bloqueo imperfecto, guerra anfibia y liderazgo: Cádiz, 1810», en Manuel R. García Hurtado (coord.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos* (Madrid, 2012), 207-232.

<sup>5</sup> Se trata de los diarios de operaciones, informes y correspondencia cursada entre los distintos jefes militares y navales: Izquierdo, Gravina, el secretario de Estado Manuel Godoy, el secretario de Marina Antonio Valdés y los comandantes generales de Cataluña, el Conde la Unión y José Urrutia. También utilizo algunos informes de

*Antecedentes (abril-noviembre 1794)*

Como es sabido, la muerte de Antonio Ricardos (1727-1794), capitán general de Cataluña, en marzo de 1794, es seguida en abril por una fuerte ofensiva francesa, al mando del general Jacques Dugommier (1738-1794), que en los meses siguientes recupera paulatinamente todo el territorio del Rosellón que había conquistado Ricardos el año anterior<sup>6</sup>. A continuación, el general galo invade el fértil llano del Ampurdán, abriendo brecha el mes de noviembre de aquel año en las defensas fronterizas españolas, que habían sido desplegadas por el nuevo capitán general, Conde la Unión (1752-1794).

El frente hispano se derrumba. Ambos jefes contendientes mueren en dos combates que tienen lugar ese mes de noviembre y el nuevo mando español, el competente general José de Urrutia (1739-1803), retira a su desmoralizado ejército tras la línea defensiva del río Fluviá, con el fin de reorganizarlo. Mientras tanto, el 27 de noviembre el nuevo general en jefe francés, Dominique C. Pérignon (1754-1818) consigue sin esfuerzo la capitulación de Figueras, la gran plaza fuerte que constituye la llave del Ampurdán, un hecho de armas que causa consternación en el bando español. Al mismo tiempo las tropas revolucionarias establecen formalmente el sitio de Rosas el 26 de noviembre, intimidando a su guarnición a rendirse, so pena de aplicar la guerra total.

Por su parte, el teniente general Gravina había sido nombrado comandante de una división naval, en mayo de 1794, para llevar a cabo las operaciones en la costa catalana y los puertos capturados a los

sus subordinados y las crónicas de la *Gaceta de Madrid* (1794-1795). Toda esta documentación está transcrita en la bibliografía citada y se encuentran en el Archivo Histórico Nacional, el Servicio Histórico Militar, Museo Naval y Biblioteca Nacional, en Madrid, así como en un archivo privado catalán. Véase también *La Guerra Gran 1794-1795. Comunicats de guerra dels 74 dies de setge a Roses* (Rosas, 1992).

<sup>6</sup> Gérard Dufour y Emilio La Parra, presentación del informe «La Guerra de la Convención», *Studia Historica. Historia Moderna*, XII (1994), 11-15. En esta recopilación pueden verse abundantes referencias bibliográficas y aportaciones de Jean René Aymes, Lluís Roura, José María Portillo, Armando Alberola Romá y Enrique Giménez López. Véase también Jean René Aymes, *La guerra de España contra la Revolución Francesa (1793-1795)* (Alicante, 1991); Jena René Aymes (coord.), *España y la revolución francesa (Barcelona, 1989)*; José Antonio Ferrer Benimelli, *El conde de Aranda y el frente aragonés en la guerra contra la Convención (1793-1795)* (Zaragoza, 1965); Emilio la Parra, *La alianza de Godoy con los revolucionarios. España y Francia a fines del siglo XVIII* (Madrid, 1993); Lluís Roura, *Guerra Gran a la ratlla de França* (Barcelona, 1993); Jean Sagnes (dir.), *L'Espagne et la France à l'époque de la révolution française (1793-1807)* (Perpiñá, 1993); y Carlos Seco Serrano, «La política exterior de Carlos IV», en *Historia de España*, fundada por Ramón Menéndez Pidal, dirigida por José María Jover Zamora. Tomo XXXI. Vol. II. *Las Indias y la política exterior* (Madrid, 1988), 449-732.

franceses en el Rosellón. Se separa entonces de la escuadra de Lángara, que totalizaba 14 navíos y otras 45 embarcaciones menores. Sus fuerzas son escasas: 6 navíos, 1 fragata, 1 bergantín, 2 galeones, 1 urca y una serie de buques menores, cuyo número desconocemos. Estos últimos están formados por lanchas obuseras, bombarderas y cañoneras, faluchos grandes y jabeques mercantes<sup>7</sup>. Pero dispone de un excelente equipo de oficiales<sup>8</sup>. En ese mes de mayo Gravina no llega a rescatar a la guarnición de Colliure y Port Vendres, debido al mal tiempo. Pero tendrá ocasión de colaborar decisivamente en la defensa de Rosas frente al sitio francés.

### *Marco estratégico*

Tras la debacle española en noviembre de 1794, el nuevo frente catalán está formado por el río Fluviá, a unos 24 kilómetros de Gerona, el principal objetivo francés –véase *Plano I*. El sector principal abarca unos 40 kilómetros, desde la desembocadura del Fluviá –a caballo entre Rosas y la localidad costera de la Escala– hasta Besalú, controlando la parte meridional del llano ampurdanés. Prolonga sus defensas en el sector izquierdo, las montañas pirenaicas y sus enclaves de Castellfollit, Olot y Camprodón. Urrutia cuenta además con el río Ter como protección de su retaguardia.

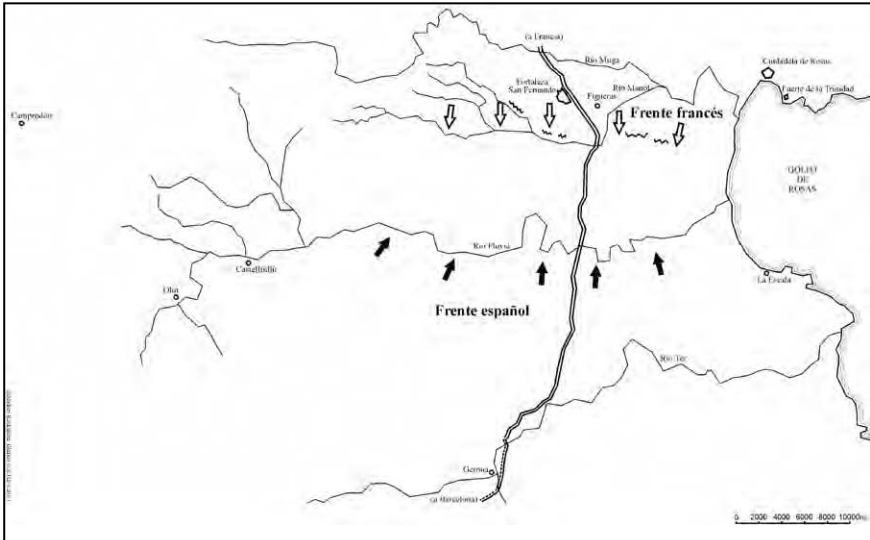
Hay una guerra de cifras, pero el ejército español se estima en unos 46.000 hombres, en donde se encuadrarían los miqueletes catalanes. Pero un ejército no se improvisa. Recuperar su operatividad requiere un gran esfuerzo organizativo y logístico: concentración y distribución de fuerzas en el frente elegido, armamento, municiones, víveres, pertrechos, dinero, campamentos, hospitales, sistema de comunicaciones, restauración de la moral de combate y la disciplina, etc.

<sup>7</sup> Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 183 y 188; y Rabell, *La Guerra Gran*, 55-57. Gravina estima que Lángara no ha sido equitativo en el reparto de los efectivos de su escuadra y se queja de ello a Valdés, que le anima, lamentando esta falta de correspondencia entre los jefes, porque ello trasciende a los subalternos; Valdés/Gravina, 01.12.1794 (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 175).

<sup>8</sup> Por falta de espacio, no puedo enumerar a todos los oficiales y suboficiales de la división de Gravina. Algunos nombres serán muy conocidos con posterioridad, como Domingo de Grandallana –futuro secretario de Marina– y Baltasar Hidalgo de Cisneros, héroe de Trafalgar. Durante el sitio, el mayor general Antonio de Yepes despliega una labor eficaz y en las lanchas cañoneras sobresale pronto el teniente de navío Antonio Miralles, que brillaría luego en las defensas de Cádiz (1797-1799), Brest (1799-1801) y Boulogne (1801). El teniente de navío Esteban Morera también lleva a cabo una magnífica defensa del fuerte Trinidad.



## Plano I. Teatro de operaciones del Ampurdán, 1794-1795



Fuente: Estado Mayor Central del Ejército, *Campaña en los Pirineos a finales del siglo XVIII. Guerra de España con la Revolución Francesa, 1793-1795*. Tomo III. Vol. II. *Campaña de Cataluña, 1794-1795. Segunda Parte (Continuación). Desarrollo de las operaciones militares durante el año 1795 - Sitio de Rosas* (Madrid 1954, 128-129).

Nota: La escala es aproximada, pues no figura en los planos originales.

El ejército de operaciones francés se compone de unos 40.000 efectivos y ha establecido sus posiciones en torno al río Manol, con la fortaleza de Figueras a sus espaldas y un ejército de observación que le protege hasta la frontera francesa y más allá. La «tierra de nadie» entre ambos ejércitos tiene pues unos ocho kilómetros. Se trata de la tradicional guerra de posiciones.

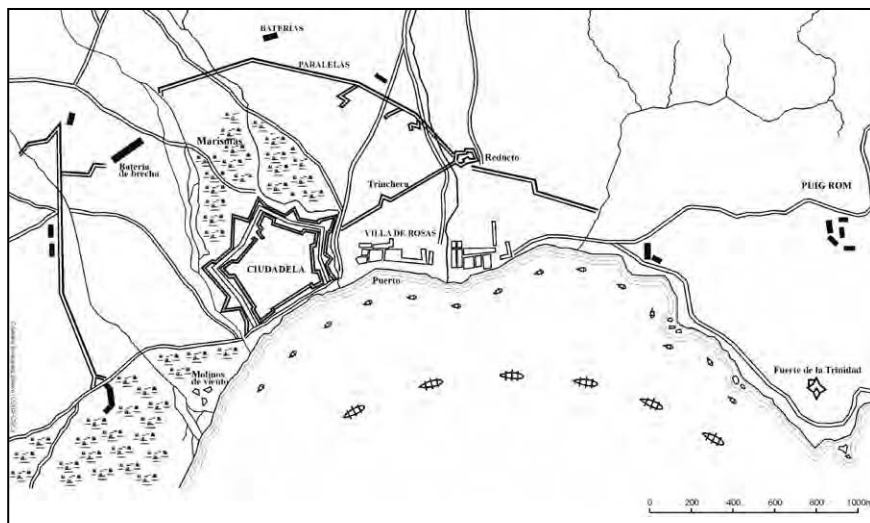
Este es el teatro de operaciones en donde se sitúa la plaza fronteriza de Rosas, puerta natural de la fortaleza de Figueras, un verdadero «punto de choque» que amenaza ahora el sector izquierdo del frente francés. Su bahía ha sido siempre utilizada para el desembarco de tropas, municiones, víveres y pertrechos de ambos contendientes. A media jornada de navegación de Barcelona y a un día del puerto de Tolón, Rosas constituye al menos desde el siglo XVI una base naval para las escuadras españolas, en su lucha por el dominio del Mediterráneo occidental.

### *Emplazamiento de la ciudadela de Rosas*

Esta fortaleza está emplazada en el extremo norte del golfo de Rosas y su bahía se encuentra al abrigo de los vientos dominantes por el

cabo Norfeu y un macizo montañoso –véase *Plano II*. La ciudadela ha sido levantada en la llanura, rodeada de marismas, la playa y desembarcadero, la villa y las montañas.

Plano II. Sitio de Rosas, 1794-1795



Fuente: Estado Mayor Central del Ejército, *Campaña en los Pirineos a finales del siglo XVIII. Guerra de España con la Revolución Francesa, 1793-1795*. Tomo III. Vol. II. *Campaña de Cataluña, 1794-1795. Segunda Parte (Continuación). Desarrollo de las operaciones militares durante el año 1795 - Sitio de Rosas* (Madrid 1954, 32-33).

Nota: La escala es aproximada, pues no figura en los planos originales.

Las condiciones náutico-terrestres del apostadero son ventajosas, constituyendo el mejor puerto natural de la frontera con Francia. Tiene un fondo arenoso, limpio y profundo, lo que permite que los navíos de alto bordo puedan fondear a tiro de fusil de la playa –entre 90 y 180 metros– y los buques mercantes, de menor porte, a tiro de pistola –menos de 50 metros. Su bahía está protegida de los vientos del Norte –la tramontana– y el Este.

Pero los vientos de travesía (SE) pueden ser peligrosos. Existen muchos testimonios de los padecimientos de la división de Gravina durante el sitio. Las lanchas de fuerza no pueden operar en varias ocasiones, debido al mal estado del mar y el fuerte viento. Más aún, en los días 2-6 de enero de 1795 tiene lugar «una de las furiosas borrascas que recuerda la Historia»<sup>9</sup>. Gravina y su equipo no quieren abandonar

<sup>9</sup> Carta de Gravina a Valdés, 06.01.1795; y *Gaceta de Madrid*, 1795 (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 183-184).

a los sitiados y correr el temporal. Pero el mal tiempo impide la necesaria comunicación con la plaza. Las lanchas de fuerza no pueden hacer fuego contra los franceses ni introducir víveres, municiones y otros efectos en Rosas. No es posible tampoco evacuar a los enfermos y heridos de la ciudadela, ni embarcar a la guarnición del fuerte Trinidad –en situación crítica desde el 3 de enero– hasta tres días más tarde.

Peor aún, el 5 de enero los seis navíos de la división rompen cables. Dos ellos se abordan, sufriendo daños en la arboladura y el timón. Otro navío, pese a maniobrar con habilidad, es empujado inexorablemente a la costa, varando en La Escala. Se pierden en la playa de Rosas 5 lanchas de navío, 1 falúa, 2 botes de navío, 1 jabeque mercante, 2 lanchas y 3 faluchos particulares. Son incendiados días más tarde, para que no cayesen en manos enemigas, en medio del fuego francés. No es de extrañar que, cuando la escuadra de Lángara fondee en Rosas el 9 de enero, escriba: «...deseo que se vaya cuanto antes, porque ésta es mala rada para tantos navíos»<sup>10</sup>.

Ambos contendientes sufren mucho el frío, la nieve y las heladas de un inusual mes de enero. El deshielo y las inundaciones posteriores convierten a la llanura en un inmenso lago. Mulas y caballos han sido arrastrados por el agua y sus cadáveres putrefactos originan una epidemia de tifus.

### *Una fortificación obsoleta*

La «ciudadela» y el fuerte Trinidad fueron construidos en el siglo XVI y no están preparados para un asedio con artillería moderna en 1794. Esta particularidad es común a otras fortificaciones hispanas<sup>11</sup>. En este caso, la monarquía borbónica había dado prioridad a la construcción de la moderna fortaleza de Figueras y potenciado Cartagena como arsenal y principal base naval de todo el Levante español. A juzgar

<sup>10</sup> Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 187.

<sup>11</sup> Las plazas fuertes son ciudades fortificadas, rodeadas de murallas, dotadas de baluartes y batería permanente: Gerona, Ciudad Rodrigo, Badajoz, etc. Las fortalezas son aquéllas construidas ex profeso para esa función militar: Rosas, Figueras, Hostalrich, etc. Hoy se estima incorrecta la denominación de «ciudadela» a la plaza de Rosas. Existe un estudio completo de Pablo de la Fuente, *Les fortificacions reials del golf de Roses en l'Època Moderna* (Figueras, 1998). Sobre fortificaciones hispánicas en la Edad Moderna hay numerosos trabajos, largos de enumerar aquí. Son los Javier Aguilera, José Antonio Calderón Quijano, Alicia Cámara, Ignacio González Tascón, Ramón Gutiérrez y Cristina Esteras, Enrique Marco Dorta, Amparo Marzal, Ramón Paolini, y Juan Manuel Zapatero, entre otros. Véase también *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas* (Madrid, 1985) y *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias* (Madrid, 1999).

por los testimonios de la época, Rosas no merecía siquiera el nombre de plaza fuerte, por su mal emplazamiento y sus fortificaciones anticuadas. La ciudadela se encontraba en un estado lamentable de conservación – véase *Plano II*.

La ciudadela, emplazada en la llanura, junto a la playa, tiene una planta pentagonal, con cinco baluartes en sus puntas, cortinas de gran altura y un foso poco profundo, con sus escarpas y contraescarpas. Cuenta con revellines y contraguardias en las murallas y baluartes. Pero nada más. Gravina la describe como una fortificación sin «obra alguna a prueba de bomba, sin camino cubierto, estaca, ni glacis»<sup>12</sup>. En el momento del sitio, la ciudadela se ha reforzado con una trinchera en su lado norte hasta un reducto, al pie de las montañas. El fuerte Trinidad, emplazado en el saliente oriental de la bahía, a unos doscientos metros de la ciudadela y a sesenta y seis metros sobre el nivel del mar, controla el embarcadero con su artillería. Ejerce la función de batería costera. Sus defensas consisten en unas murallas altas –de unos 18 a 20 metros–, de gran espesor y consistencia, muy difíciles de escalar, y un foso. El fuerte constituye la clave del sistema defensivo, complementando sus fuegos con los de la ciudadela.

Las fortificaciones de Rosas desempeñan así su función disuasoria y poseen un marcado carácter simbólico –ya desde el siglo XVI–, por su situación geográfica privilegiada, en la frontera con Francia y las rutas de navegación entre el golfo de León y el Levante español. Pero no siguen otras máximas inherentes a toda fortaleza de la Edad Moderna.

Sus fortificaciones son accesibles al enemigo, que puede dominarlas desde una posición más alta, en este caso desde el Puig Rom, situado en el norte de la población, a una cota de unos trescientos metros. No se han adaptado al terreno, es decir no han sacado el máximo partido a los modelos constructivos de fortalezas, en relación con las condiciones náutico-terrestres de su bahía. Son «organismos» que no han vertebrado totalmente el territorio ni han experimentado un crecimiento permanente a lo largo de dos siglos de existencia. Peor aún, durante esos siglos sus elementos no se han renovado en relación directa con la capacidad destructiva del enemigo, ante los progresos de la poliorcética –el arte complejo de tomar una plaza fortificada– y la artillería.

<sup>12</sup> Informe de Gravina sobre el temporal del 2-6 de enero de 1794 y evacuación del 3 de febrero (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 183 y 188; y Rabell, *La Guerra Gran*, 55-57).

### *Los sitiadores*

Un asedio en toda regla intenta abrir brecha en las murallas, mediante el sistema de paralelas, aproches, batería con cañones de grueso calibre y minas potentes. Estas medidas solían venir acompañadas de un bombardeo artillero sobre la fortaleza. Si la brecha era abierta, se conminaba a los sitiados a capitular. Si esta oferta era rechazada, se producía el asalto de la infantería. Una vez traspasada la brecha por los asaltantes, se aplicaban los métodos de la guerra total, con el aniquilamiento del adversario –militar o civil–, la violación, el pillaje y la destrucción de bienes<sup>13</sup>.

El ejército francés, al mando del general Pierre Sauret (1742-1818), llegará a contar con unos 22.000 hombres. Posee oficiales distinguidos, como el futuro mariscal Claude-Victor Perrin, que destacaría en la guerra de la Independencia de España (1808-1814). El ejército sitiador está bien comunicado con Figueras y el cuartel general de Pérignon. Posee un contingente de ingenieros y zapadores, y su tren de batir es impresionante: en febrero de 1795, al final del sitio, sus baterías suman 46 cañones de 24 libras, 5 obuses de a 8 y 27 morteros, mas 14 cañones de distintos calibres en el fuerte Trinidad y su batería costera: un total de 192 piezas<sup>14</sup>.

### *Los sitiados*

La guarnición de Rosas agrupa solamente unos 4.000 hombres y sus fortalezas disponen de unas 90 piezas de artillería<sup>15</sup>. Por fortuna, el 3 de diciembre de 1794 toma el mando de la plaza el mariscal de

<sup>13</sup> Véase la teoría y metodología para el análisis de los sitios en Gonzalo Butrón y Pedro Rújula (eds.), *Los sitios en la Guerra de la Independencia: la lucha en las ciudades* (Madrid, 2011), 9-14; y en el mismo volumen Genís Barnosell, «Rosas (1808). Una fortaleza en la frontera», 65-74; Andrés Casinello Pérez, «Evolución de las campañas militares», en Antonio Moliner Prada (ed.), *La Guerra de la Independencia en España (1808-1814)* (Barcelona, 2007), 73-121; Francisco Escribano, «La guerra de los sitios», en *La Guerra de la Independencia Española: Una visión militar. Actas del VI Congreso de Historia Militar. Zaragoza, 31 de marzo a 4 de abril de 2008* (Madrid, 2009), 201-217; y José María Lafon, «La poliorcética napoleónica durante la Guerra de la Independencia y lo sitios de Cataluña», en *Las fuerzas combatientes en Cataluña durante la Guerra de la Independencia española, Cuadernos del Bicentenario*, 7 (diciembre 2009), 121-41.

<sup>14</sup> Puede verse la disposición de las baterías y número de piezas en un plano contemporáneo EMCE, *Campaña en los Pirineos*, 280-281.

<sup>15</sup> En el momento de la evacuación, la noche del 2 al 3 de febrero de 1795, se contabilizan 4.204 efectivos; Izquierdo/ Urrutia, 04.02.1795 (EMCE, *Campaña en los Pirineos*, 74-75). En ese momento la artillería española sumaba 90 piezas.

campo Izquierdo, un gran militar. Había coincidido con el teniente general Gravina en otras campañas –Gibraltar (1782), Orán (1791)– y actuado como su segundo comandante durante el sitio de Tolón (1793-1794). La relación entre ambos fue excelente, condición necesaria para la colaboración del ejército y la marina en toda operación anfibia. Izquierdo elogiaría la labor de Gravina en su correspondencia con el ministro Valdés, tras la evacuación de Rosas. El mayor general de la plaza, el sargento mayor B. L. Alonso, tuvo asimismo una actuación muy competente.

Las razones para mantener Rosas a toda costa, en contra de unas fuerzas enemigas superiores, son múltiples. Obedece a una lógica militar. Se trata de una guerra de desgaste. Hay que ganar tiempo, fijando un fuerte contingente de tropas revolucionarias en el terreno durante meses, impidiéndoles de esta manera llevar a cabo una guerra relámpago sobre el frente español del río Fluviá. Su guarnición no espera una expedición de socorro y que, por lo tanto, los franceses levanten el sitio. La situación del ejército de Urrutia no lo permite. Es pues toda una resistencia honorable, propia del Antiguo Régimen, en medio de un otoño e invierno de 1794-1795 particularmente duros.

Las ordenanzas militares obligan al gobernador de la plaza a resistir, mientras la guarnición tenga suficientes hombres, munición y víveres, las defensas aguanten el bombardeo enemigo, y existan otras circunstancias favorables para su defensa, en este caso la comunicación y apoyo logístico por mar. Izquierdo podría rendirse con honor cuando estas circunstancias no se diesen.

La pérdida temprana de Rosas, en aquel otoño de 1794, pondría en peligro a todo el frente del río Fluviá, con un ejército por reorganizar, y afectaría directamente el curso de la guerra en Cataluña, ya de por sí desfavorable a las armas españolas.

También es importante el valor simbólico de la resistencia de Rosas, tras la capitulación de la fortaleza de Figueras, que es considerada una vergüenza por todos<sup>16</sup>. Dado el fracaso de las operaciones terrestres, el honor de la Marina debe mantenerse a toda costa. Gravina es la pieza clave.

<sup>16</sup> El consejo de guerra condenaría a muerte a su gobernador, pena que sería posteriormente conmutada por el destierro perpetuo.

### *El liderazgo de Gravina*

En otras ocasiones he insistido en la teoría moderna del liderazgo y su aplicación a la historia naval del siglo XVIII<sup>17</sup>. Este concepto trasciende a la autoridad, el carisma, el genio o la buena gestión. Gravina representa un buen ejemplo de ello.

Nacido en Palermo el año 1756 y vástago de un Grande de España, había sentado plaza de guardiamarina en Cádiz en 1775, con sólo diez años. Participó en las principales campañas y combates navales de su tiempo, teniendo una carrera meteórica en la marina: Brasil (1776-1777), Menorca (1781-1782), Espartel (1782), Argel (1783), Nutka (1790), Orán (1791) y Tolón (1793). Tras la Guerra de la Convención, siguió estando presente en las operaciones más destacadas: Cádiz y Brest (1797-1801) y Santo Domingo (1801). Embajador en París (1804-1805), fue nombrado comandante de la escuadra española en la campaña de 1805. Murió al año siguiente, a consecuencia de una herida sufrida en el combate de Trafalgar.

Gravina estaba dotado de los valores ilustrados de modernidad y servicio. Era admirado por su coraje y sus cualidades marineras. Recibió heridas en más de una ocasión. Poseía en general un tacto diplomático con sus superiores –como demostró en su corta relación con el Conde de la Unión en 1794 o la colaboración estrecha con Izquierdo durante el asedio–, y mostró un trato exquisito con sus subordinados, forjando con ellos una confianza mutua. Fue todo un ejemplo e inspiración para su división de Rosas, que llegó a tener un comportamiento rayano con lo heroico durante el sitio, como veremos. Como buen jefe militar, llevó a cabo un buen diagnóstico estratégico del frente catalán y supo extraer el máximo partido a los recursos humanos y materiales a su disposición durante el asedio.

<sup>17</sup> Véase Agustín Guimerá, «Gravina y el liderazgo naval de su tiempo», en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico* (Madrid, 2004), 233-258; «Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808)», en Manuel R. García Hurtado, Domingo L. González Lopo y Enrique Martínez Rodríguez (eds.), *El mar en los siglos modernos* (Santiago de Compostela, 2009), II, 221-233; «Naval Leadership and Naval Expenditure in Spain, 1783-1795», en Stephen Conway y Rafael Torres (eds.), *The spending of the States. Military expenditure during the long eighteenth century: patterns, organisation and consequences, 1650-1815* (Saarbrücken, 2011), 201-211; «Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Lord Barham (1783-1808)», en Agustín González Enciso (ed.), *Un Estado Militar: España, 1650-1820* (San Sebastián de los Reyes, 2012), 181-209; y «Defensa del liderazgo naval: el Secretario de Marina Antonio Valdés, según Alberto Sesma (1806)», en Gloria Franco Rubio y María Ángeles Pérez Sampedro (eds.), *Herederas de Clío. Mujeres que han impulsado la Historia* (Sevilla, 2014), 63-275.

Así, cuando se produce la invasión francesa del Ampurdán en noviembre de 1794 y la muerte del Conde de la Unión, Gravina se entrevista con el estado mayor de su ejército y anima a sus oficiales a resistir, asegurándoles que jamás les abandonará, proveyéndoles de todo lo necesario. Su ministro Valdés muestra entonces su satisfacción, afirmando que «en esta ocasión espero que no se hable mal de la Marina»<sup>18</sup>.

Sin embargo, Gravina está muy presionado por las circunstancias. Es un joven de 39 años, al mando de una pequeña división, que se ve obligado a aceptar el gran reto que supone la defensa de Rosas, aislada en territorio enemigo. Espera la llegada de Lángara y su escuadra, para eximirle de tamaña obligación. El ministro Valdés le anima, hablándole de la necesidad de actuar como líder en aquella coyuntura difícil:

[...] aunque Vm. sienta serlo por la responsabilidad en que le constituye, es preciso, mientras lo sea, resolver por sí lo que más convenga; cuyo partido bien tomado es el que acredita los buenos Generales y el que los constituye digno del aprecio y gracias de los Reyes<sup>19</sup>.

### *El dominio del mar*

Para conseguir estos objetivos, Gravina debe mantener el dominio del mar en la costa catalana. En el otoño de 1794 este control es vital para conseguir el balance de fuerzas en aquel teatro de operaciones. Este dominio otorga además la movilidad naval y militar española necesaria para los fines propuestos: asegurar las comunicaciones con la plaza y el resto de la costa, por un lado; y poder transportar víveres, tropas y pertrechos adonde sea necesario, por otro. La marina española sigue manteniendo así una base logística clave como Rosas, que se apoya a su vez en el puerto de Palamós, como epicentro de su retaguardia.

Existe el peligro lejano de que los restos de la escuadra francesa de Tolón -formada por 7 navíos y 5 fragatas en junio de 1794-, recupere la iniciativa y pueda atacar a Gravina, ante la dificultad de llevar a cabo un bloqueo cerrado de la base naval francesa por las escuadras española y británica. El control de aquellos mares por los aliados hace pensar que los franceses no se atreverán a llevar a cabo un intento de

<sup>18</sup> Gravina/Valdés, 27.11.1794 y Valdés/Gravina, 01.12 y 05.12.1794 (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 176-178). En otra carta Valdés le habla de la necesidad de sacar arrestos ante la difícil situación, por «el crédito de la Marina, el cual, por desgracia, depende de los que no lo entienden... que callen los enemigos del Cuerpo», Valdés/ Gravina, mayo de 1794 (*Idem*, 172).

<sup>19</sup> Valdés/Gravina, 1.12.1794 (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 177-178).



atacar Rosas, para revertir la situación estratégica. Esta operación representaba un alto riesgo para la disminuida escuadra de Tolón. Sin embargo, los mandos españoles no dejan cosa alguna al azar. Las instrucciones del secretario de Marina son explícitas. En caso de que aparezca el enemigo, la división española no debe abandonar el puerto y presentar batalla, acoderando los navíos y situando las lanchas de fuerza en la entrada de la bahía hasta que éstas se vayan a pique. Valdés estima que esta defensa cerrada obligará al enemigo a retirarse<sup>20</sup>. Esa amenaza nunca se hizo realidad.

### *Las operaciones francesas*

Los esfuerzos de los sitiadores son ímprobos en aquellos meses. Los ingenieros de Pérignon recomiendan la toma del Puig Rom y la instalación de baterías, para bombardear el fuerte Trinidad, la bahía y la ciudadela. La disposición de la artillería en las alturas que dominan una plaza es una táctica que había sido empleada ese mismo año por los británicos en los sitios de Bastia y Calvi, en Córcega, logrando su rendición<sup>21</sup>.

En sólo cuatro días, 4.000 trabajadores franceses construyen un camino de diez kilómetros en las montañas que dominan Rosas, hasta la cima del Puig Rom. Allí emplazan 11 piezas en cinco baterías, que comienzan a bombardear la ciudadela, el fuerte y la división naval el 10 de diciembre de 1794. Asimismo, construyen una paralela en la llanura que circunda la ciudadela, con sus caminos cubiertos, espaldones y baterías, salvando los barrancos con puentes flotantes formados por toneles. Una batería del Puig Rom -5 piezas de a 24 y 1 obús-, emplazada a sólo medio tiro de cañón del fuerte Trinidad- bate la muralla norte y su ángulo, abriendo brecha el 3 de enero de 1795. Ello obliga a los españoles a evacuar esta fortificación la noche del 6 de enero, tras clavar la artillería, mojar la pólvora e inutilizar los pertrechos. La operación se lleva a cabo exitosamente, con luna clara, en silencio, descolgándose a los botes por un agujero realizado en la muralla que mira al mar. Con la toma del fuerte Trinidad, la ciudadela está perdida. Los franceses instalan una batería al pie del fuerte, dotada de 7 cañones,

<sup>20</sup> Valdés/ Gravina, 01.12.1794 (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 177).

<sup>21</sup> Durante los sitios de Bastia (4 abril-23 mayo 1794) y Calvi (19 junio-10 agosto 1794), la escuadra británica bloqueó la plaza fuerte, mientras que la marinería, a las órdenes del capitán de navío Horatio Nelson, desembarcó con gran esfuerzo un número de cañones en la retaguardia francesa y estableció el cerco; Colin White, *The Nelson Encyclopedia... Memorabilia* (Londres, 2002), 61-62 y 80-81.

1 obús y 1 mortero. Desde allí baten la ciudadela y los buques de Gravina, con tiro rasante. Pérignon decide finalmente tomar la plaza por asalto y construye en una sola noche –el 1 de febrero de 1795– una batería de brecha, de 18 cañones, empleando 800 hombres. Un desertor galo asegura en ese momento que se están fabricando unas 3.000 escalas con esta finalidad. Los bombardeos de esta batería de brecha causan mucho daño y el mando español decide entonces la evacuación, que se lleva a cabo en la noche del dos al tres de febrero.

### *La defensa naval de Rosas*

Toda operación anfibia –incluida la defensa de una plaza costera– lleva aparejada muchas dificultades. Hay que tener en cuenta muchos factores, además del liderazgo: formación, organización, logística, moral de combate, así como capacidad y eficacia del armamento y equipo. Los factores relacionados con la navegación y fondeo en aguas restringidas como la bahía de Rosas tienen la máxima importancia. Se trata de un conjunto de habilidades y técnicas especializadas.

El traslado seguro de tropas, equipos, munición y víveres de los navíos a una costa enemiga como Rosas –y viceversa, el embarque de heridos y enfermos o la evacuación de la plaza– requiere una buena organización y métodos bien ensayados. Muy a menudo esto supone el empleo de una gran cantidad de buques menores, fuertemente armados, que tienen que exponerse de una forma sumamente arriesgada, en aguas batidas por el enemigo durante largos períodos de tiempo. Estas actuaciones son agotadoras, ocasionando además un desgaste considerable de las embarcaciones y equipos utilizados. La defensa naval de Rosas debía pues combinar los requisitos de intensidad y destreza en la comunicación diaria con la plaza y el bombardeo constante sobre las posiciones francesas.

La división de Gravina estuvo a la altura de las circunstancias. La actuación de los oficiales, marineros, artilleros e infantes de marina fue elogiada por su propio comandante en jefe:

[..] [todos] me pedían los destinase a la plaza, y a los parajes más expuestos, en términos que me fue preciso establecer el servicio por rigurosa antigüedad, a fin de libertarme de tan repetidas instancias<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Informe de Gravina sobre el temporal del 2-6 de enero de 1794 y la evacuación del 3 de febrero (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 190, y Rabell, *La Guerra Gran*, 55-57).

El teniente de navío Esteban Morera, nombrado gobernador del fuerte Trinidad, resiste el bombardeo de las baterías francesas, emplazadas en el Puig Rom, durante 28 días, con poco más de cien hombres. Su defensa raya el heroísmo. Cuando el fuerte señala brecha el 3 de enero de 1795 y Gravina les autoriza a capitular, al no poder evacuarlos en medio del citado temporal. Pero la junta de oficiales del fuerte decide luchar hasta la muerte, para no poner en riesgo a la división de Gravina que, fondeada a tiro de cañón de esta fortificación e imposibilitada de alejarse por el mal tiempo, sería batida impunemente por el enemigo<sup>23</sup>.

La acción de las lanchas de fuerza o «fuerzas sutiles» es decisiva en la defensa de Rosas. Estaban formadas por distintas embarcaciones: lanchas cañoneras, obuseras y bombarderas; faluchos; pontones y barcasas fijas, etc. Recibían el apoyo de jabeques, bergantines y goletas en su cometido. En el último tercio del siglo XVIII, los españoles destacaron en esta clase de guerra naval, convirtiendo las lanchas de sus navíos en divisiones móviles de lanchas cañoneras, con cañones de a 24 libras, denominadas *flotilles a l'espagnole*. Éstas tenían una buena facultad para la maniobra y el empleo de sus remos, dotadas además de una vela latina. En la defensa de otras plazas marítimas solían atacar de noche y empleaban bala roja, temible para el enemigo. Estas unidades menores llevaron a cabo una gran labor en los sitios de Melilla, Peñón de la Gomera y Alhucemas (1774-1775), el desembarco de Argel (1776), el sitio de Gibraltar (1779-1782), los bombardeos de Argel (1783-1784) y los sitios de Ceuta (1790-1792). Con posterioridad a la guerra de la Convención, fueron efectivas en el bloqueo de Cádiz (1797-1799), Brest y Boulogne (1799-1801).

Estas fuerzas cumplieron con eficacia sus funciones tácticas en Rosas. Desplegadas en la costa, bombardearon diariamente las posiciones francesas, dificultando sus labores de sitio, a excepción de algunos días de mar gruesa, viento fuerte o temporal. Cubrieron con sus fuegos la comunicación constante con la ciudadela y el fuerte Trinidad, garantizando la logística de la defensa, así como la evacuación de la plaza, cuando llegó el momento. Incluso apoyaron en dos ocasiones el salvamento y destrucción nocturna de embarcaciones menores varadas en la playa, para que no cayesen en manos del enemigo. Gravina

<sup>23</sup> El fuerte Trinidad contaba sólo con 130 hombres útiles en ese momento, habiendo tenido 40 muertos y heridos, entre soldados e infantes de marina; Morera/Gravina, reenviado al ministro Valdés, 08.01.1795. Durante esos 28 días el pequeño fuerte recibió el impacto de 2.293 proyectiles de la artillería francesa contra 1.103 proyectiles españoles. Entre los defensores destacaron cinco marinos –oficiales, sargentos y cabos–. Gravina/Valdés, 06.01, 08.01 y 10.01.1795; Gravina/ Urrutia, 06.01.1795; y diario del sitio por Izquierdo (Rabell, *La Guerra Gran*, 39-42).

se deshace en elogios sobre la actuación de las fuerzas sutiles, tras la evacuación:

[...] han pasado setenta y seis días, desde el 20 de noviembre último hasta hoy, sin más abrigo que el del cielo... sin parapetos que los defendiesen del fuego enemigo, arrolladas por las olas en los temporales, y sufriendo con la mayor constancia todo el rigor de una estación, la más furiosa en temporales que se ha conocido de muchos años ha<sup>24</sup>.

#### *La evacuación de Rosas (noche del 2 al 3 de febrero)*

La marina actúa nuevamente con gran eficacia en esta operación anfibia. Al no disponer de un número suficiente de embarcaciones a remo, debido a las pérdidas por los temporales, Gravina y sus oficiales organizan tres líneas sucesivas de embarque. La primera está formada por los pocos botes, lanchas, falúas y sereníes, al mando de un capitán de navío. La segunda aglutina a las lanchas obuseras, cañoneras y bombarderas, los faluchos grandes y los jabeques mercantes. El propio Gravina, los comandantes de navío, el mayor general y los ayudantes de mayoría se encargan de esta línea. La tercera se compone de 1 bergantín, 2 galeones y otros buques particulares. Las tropas pasarían a través de estas líneas hasta arribar a los tres navíos, la fragata y la urca, fondeados a distancia de la costa.

La operación de embarque transcurre desde las primeras sombras de la noche hasta el amanecer, con el mayor orden y sigilo. El cañón francés que dispara constantemente al embarcadero obliga a aprovechar los intervalos para acercar las embarcaciones de la primera línea a la playa. Se evacúa así a la mayor parte de la guarnición, compuesta de 4.204 hombres. Pero un falso rumor de un ataque francés, ya avanzada la madrugada, provoca la desbandada de la tropa. La guarnición restante se embarca en completo desorden y trescientos de ellos vuelven a la ciudadela, teniendo que capitular al amanecer<sup>25</sup>.

El general Urrutia había apoyado la evacuación, considerando que la defensa «tocaba en los términos de imposible». Ordenó a dos cuerpos de su ejército, que sumaban unos 6.000-7.000 hombres, que amenazaran esa noche a los franceses en el río Fluviá y atacaran algunas posiciones en el río Manol, más allá de la «tierra de nadie». Este ataque imprevisto generó consternación y movimientos de tropas enemigas<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> Gravina/Valdés, 04.02.1795 (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 190).

<sup>25</sup> Izquierdo/Urrutia, 03.02.1795; Gravina/Valdés, 04.02.1795; y *Gaceta de Madrid*, 13.02.1795 (Rabell, *La Guerra Gran*, 53-58).

<sup>26</sup> Carta de Urrutia, sin destinatario, 08.02.1795 (Rabell, *La Guerra Gran*, 58).

*Balance del sitio*

Las bajas españolas fueron 164 muertos y 483 heridos: un total de 646 hombres, sin contar los 1.160 enfermos. En aquellas cifras se incluyen los 51 muertos y 13 heridos de la división de Gravina. Las bajas francesas no son fiables -50 muertos y 150 heridos-, pues no se tienen en cuenta las numerosas víctimas del tifus y las duras condiciones de los vivaques. La dureza del sitio se hace también patente en los proyectiles lanzados: unos 40.000 franceses frente a 28.534 españoles, de los cuales un 54 % fueron disparados por las fuerzas sutiles, lo que da idea de la importancia de estas unidades menores en la defensa de Rosas. El botín francés fueron aquellas 90 piezas de artillería, casi 12.000 proyectiles y 20.000 libras de pólvora.

Pero la decisión estratégica de resistir a los franceses en Rosas demostró ser acertada. Se habían ganado más de dos meses, el tiempo necesario para que el general Urrutia reorganizase su ejército y afianzase sus posiciones tras el río Fluviá. Rosas había retardado las operaciones en profundidad del enemigo, que había sufrido además pérdidas humanas y materiales en el asedio. A lo largo de 1795, pese a los reveses militares en otros frentes pirenaicos, el ejército español inclinó la balanza de fuerzas en Cataluña a su favor. Durante los meses de mayo a julio Urrutia ganó una serie de combates contra los franceses, recuperando el terreno perdido, hasta llegar a la frontera y penetrar incluso en la Cerdaña.

Gravina recibió felicitaciones de Godoy, Valdés, Urrutia e Izquierdo por el excelente comportamiento de su división<sup>27</sup>. Como recompensa, fue nombrado gentilhomme de cámara. Sus barcos continuaron su cruceo en la costa catalana, bombardeando incluso la maltrecha plaza de Rosas -ahora en poder de los franceses- y algunos de sus buques de guerra fondeados en su bahía. Pero la Paz de Basilea puso fin a la guerra el 22 de julio.

<sup>27</sup> «La situación es la más crítica, y pues la Marina ha salvado al Ejército de Cataluña.»; Godoy/Gravina, 05.01.1795 (Fernández de Castro, *El almirante sin tacha y sin miedo*, 186).



José María Sánchez Carrión

## El combate naval de Portmán (1873)

### ABSTRACT

#### The sea battle of Portman (1873)

Few months after of settling, in a peculiar way, that the form of government of Spain would be the Republic, following the resignation of King Amadeo I, starts the cantonal insurrection, which has its major focus on the City of Cartagena with your Arsenal and the largest and most modern units of the Navy. At 12:00 pm on October 11, 1873, at the height of the Agua cape<sup>1</sup>, and 12:30 hours on 13, between Palos cape and Portman Bay, squad-at Cartagena Canton faced with the square of the Mediterranean from the federal government under the command of Admiral Miguel Lobo Malagamba. Nearly 20 foreign ships witnessed this peculiar battle between sides waving the same flag; for the first time in history, also he attended the confrontation of a hospital ship under the flag of the Geneva Convention. The cantonal squad took nearly three months sailing in the Mediterranean without the government would act of effective presence. During this time, cantonal attacked viciously bombed some cities, ships food and money seized and captured; on the contrary, several of their ships were captured by German ships, under government decree considers cantonal pirate ships, and therefore subject to the dam. The events that triggered this particular naval battle, development, the vessels involved and their consequences are the subject of this work, in which the actions of armored frigates *Numancia*, by the cantonal side and *Vitoria*, the federal share were important.

<sup>1</sup> Promontorio calizo a unas seis millas al este de Cartagena.

Foto n.º 1: Bahía de Portmán en 1967



Archivo del autor.

### *1. La proclamación de la Primera República española y la revolución cantonal*

El agitado e inestable periodo que va desde la Revolución Gloriosa que derrocó a Isabel II hasta la renuncia de Amadeo de Saboya<sup>2</sup> en 1873, entregando solemnemente su poder a las Cortes<sup>3</sup>, se conoce, paradójicamente, como Sexenio Democrático, durante el cual fracasó el ensayo de una monarquía democrática y parlamentaria.

El 11 de febrero de 1873, día de la renuncia del rey, el Congreso y el Senado constituidos en ilegal Asamblea Nacional<sup>4</sup> proclamaron que la forma de gobierno sería la república, por 258 votos contra 32. Dado que no se disponía de Constitución republicana, se eligió un presiden-

<sup>2</sup> Como las fragatas *Numancia* y *Vitoria* son parte de esta historia, diremos que ambas, junto a la *Villa de Madrid*, condujeron a Amadeo de Saboya desde Génova a Cartagena en 1871.

<sup>3</sup> Engels dijo que había sido «el primer rey que se haya declarado jamás en huelga». En Pérez Crespo, Antonio: *El Cantón Murciano* (Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1990).

<sup>4</sup> El artículo 47 de la Constitución impedía tal reunión, y Pi y Margall decía «que tampoco se debió a una ley su origen. Ni era constitucional la fusión de ambas cámaras, ni estas podían sin violar las leyes fundamentales del Estado alterar la forma de Gobierno».



te del poder ejecutivo (jefe de Estado y de Gobierno<sup>5</sup>). A pesar de esta abultada victoria republicana, este sentimiento era minoritario entre los españoles, que además discrepaban en la forma y en el modo de establecerla. Los había unitarios o federalistas (constitución y delegación), e *intransigentes* que luchaban literalmente por el establecimiento de los estados autonómicos y, a partir de ellos, de la república federal.

La República nace con el lastre de que ningún partido acepta ni la democracia ni el pluralismo político. En los primeros cuarenta días se contabilizaron tres levantamientos militares en Barcelona y Madrid<sup>6</sup>; después, más de cincuenta insurrecciones cantonales y, finalmente, el 29 de diciembre de 1874, un nuevo pronunciamiento restaura la monarquía borbónica.

Dibujo satírico n.º 1:  
Periódico *La Flaca*, 2.ª época, n.º 41



Dibujo satírico n.º 2:  
Periódico *La Flaca*, 2.ª época, n.º 63



En los veintidós meses que duró, la Primera República asumió la forma de una república federal (en cuyo gobierno se sucedieron cuatro presidentes<sup>7</sup>: Figueras, Pi y Margall, Salmerón y Castelar) y, tras el golpe de Estado del general Pavía, de una república unitaria (bajo la dictadura del general Serrano y Domínguez). En ese periodo, además, permanecían activos tres conflictos armados: la tercera guerra carlista, la sublevación cantonal y la guerra de los Diez Años (guerra de Cuba).

Los intransigentes forman en Madrid un Comité de Salud Pública a semejanza de la Comuna de París de 1871, y eligen a Cartagena como foco inicial del movimiento cantonal para la defensa del poder local,

<sup>5</sup> Se constituyó una República sin presidente.

<sup>6</sup> Rolandi Sánchez-Solís, Manuel, «La Marina ante la 1.ª República», *Revista de Historia Naval*, 89 (Madrid, 2005): 7-36.

<sup>7</sup> Su nombramiento era como presidente del poder ejecutivo y no como presidente de la República, porque legalmente esta no existía al no tener aprobada su Constitución.

más cercano a la realidad social que el centralista, pero sin cuestionar jamás la unidad nacional de España y sin esperar a que las Cortes establecieran una nueva constitución.

La elección de Cartagena se hace no solo porque posea unas buenas defensas naturales, sino porque su magnífico puerto bien abrigado está defendido por baterías y castillos que la hacen invulnerable. Además, su arsenal albergaba las mejores y más modernas unidades de la Armada española.

Otros autores afirman que el origen de la causa cantonal en Cartagena está en la publicación de la circular de la reina regente María Cristina de 30 de noviembre de 1833 por la que se establecía la división provincial de España, por medio de una circular del secretario de Estado de Fomento, Javier de Burgos, en 49 provincias, suprimiéndose, entre otras, la de Cartagena.



Foto n.º 2: Antonio Gálvez Arce

[www.es.wikipedia.org](http://www.es.wikipedia.org).

El 23 de marzo las dotaciones, marinería y tropa de las fragatas *Almansa*<sup>8</sup> y *Vitoria* se unen a las manifestaciones ciudadanas de forma corporativa<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN), Ms. 1403 (Monleón): La fragata *Almansa* era de fácil evolución y navegación majestuosa.

<sup>9</sup> En el AMN, Ms. 2258, se conserva un manuscrito con fecha del 11 de marzo de 1783 titulado «Reservado Orden Público», en donde se cuenta con detalle las «Noticias

El 13 de abril el comandante del vapor *Ulloa*<sup>10</sup> comunica al ministro de Marina que, para contener la insubordinación que se encontró al tomar posesión del mando, tuvo que enviar a presidio a nueve suboficiales, desde un tercer contramaestre a cabos de mar, que fueron trasladados a Valencia en el vapor *Vigilante*, tripulado por personal de reemplazo considerado no subversivo.

El 8 de mayo se producen dos conatos de insubordinación en dichas fragatas, pero fueron sofocados por los oficiales.

A partir de este momento se inicia una serie de motines y algaradas encaminados a preparar la insurrección, de acuerdo con el diputado Antonio (Antonete) Gálvez<sup>11</sup>, hasta que en la mañana del 12 de julio el general Contreras se subleva en el castillo de Galeras y a las once de la mañana el gobernador de Murcia, presionado por la Junta Revolucionaria de Salvación Pública cantonal, comunica desde el Ayuntamiento al Congreso que, para evitar el derramamiento de sangre, ha aceptado la constitución del cantón de Cartagena.

Tras tomar el ayuntamiento y apoderarse del arsenal, de las baterías de costa y del puerto, los sublevados consiguieron que se sumara a la insurrección la flota, por lo que los cantonales controlaban la línea costera desde Cádiz a Barcelona<sup>12</sup>.

El lunes 14 de julio el contralmirante Dueñas Sanguineto, capitán general del departamento marítimo, con generales, jefes y oficiales, abandonan sus puestos. Dentro de una aparente pero tensa normalidad, todos obtuvieron un pasaporte expedido por el general Contreras. Después las cosas cambiaron, pero se ha de reconocer que este abandono masivo se hizo sin derramamiento de sangre, aunque con el deshonor de los que abandonan sus destinos; abandono que produjo un efecto inesperado en las dependencias del Hospital Militar<sup>13</sup>, cuyos

de la sublevación del Arsenal, fragatas *Numancia* y *Victoria* y vapor *Fernando el Católico* en marzo de 1873».

<sup>10</sup> Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (AGMAB), Leg. 350, «Cartagena cantonales».

<sup>11</sup> Antonio Gálvez era un apasionado en sus convicciones, español radical y de ideas fijas que no dudó en alzarse en armas para la imposición de la forma de la república que se estaba intentando instalar en España. Su primera acción de armas fue en la revolución del 17 de julio de 1854; después se unió al pronunciamiento del general Prim. El 12 de julio de 1873 fue nombrado por la Junta Revolucionaria comandante general del cantón de Cartagena. Cuando murió, en 1898, el obispo de Cartagena prohibió su entierro en suelo santo y cincuenta años después fue enterrado en el cementerio de Torreagüera. En 1998 el Ayuntamiento de Murcia le nombró Hijo Predilecto.

<sup>12</sup> Puig Campillo, Antonio: *El cantón murciano* (Tres Fronteras Ediciones, Murcia, 1986).

<sup>13</sup> Colección particular de Serafín Sánchez Rodríguez. Memoria escrita por el jefe y oficiales del Cuerpo de Sanidad de la Armada a cuyo cargo estuvo el establecimiento: Joaquín Soler y Werle, Matías Carbó y Vallés, Agustín Domec y Andrés.

facultativos consideraron que ellos debían permanecer en sus puestos. Y a fin de evitar males posteriores, firmaron su adhesión al Gobierno central y pidieron sus pasaportes a los cantonales.

La Junta Soberana cantonal establecería más tarde las siguientes medidas: instrucción elemental obligatoria y gratuita, prohibición de enseñanza religiosa, confiscación de bienes de asociaciones religiosas así como los adquiridos por herencia o donación, supresión de las quintas, reforma agraria, reducción de la jornada laboral, abolición de la esclavitud en ultramar y protección para el trabajo infantil, entre otros.

#### *La situación de la Escuadra Nacional*<sup>14</sup>

La Armada estaba dividida en escuadras, dos en la península y otras en Ultramar. Una, llamada escuadra de reserva, que estaba distribuida en los tres Departamentos Marítimos, y otra, llamada escuadra del Mediterráneo, con bases en Barcelona y Mahón. De acuerdo con el Estado General de la Armada, en 1873 cuenta con 135 unidades en servicio y 6 en construcción, además de embarcaciones menores, lo que la situaba dentro de las cinco mejores de la época.

Veinticinco de estas unidades, estaban clasificadas como de primera clase y eran:

- Cinco fragatas blindadas<sup>15</sup>: *Numancia*, *Vitoria*, *Zaragoza*, *Arapiles* y *Sagunto*.
- Dos fragatas semiblandadas: *Tetuán*<sup>16</sup> y *Méndez Núñez*.
- Doce fragatas de hélice, sin blindaje y casco de madera: *Almansa*, *Gerona*, *Lealtad*, *Villa de Madrid*, *Navas de Tolosa*, *Blanca*, *Berenguela*, *Asturias*, *Carmen*, *María de Molina*, *Concepción* y *Esperanza*.
- Tres corbetas blindadas: *Castilla*, *Aragón* y *Navarra*.
- Tres vapores de ruedas: *Ciudad de Cádiz*, *Fernando el Católico* e *Isabel II*.

<sup>14</sup> Rolandi Sánchez-Solís, Manuel, «El Departamento Marítimo de Cartagena y su Arsenal Naval durante la Sublevación Cantonal de 1873-1874» (Asociación Aforca, Cartagena, 2006).

<sup>15</sup> AMN, Ms. 1403: El blindaje de las fragatas se ponía de tal forma que no pudiera detectarse a simple vista. Al suprimirse tanto los adornos, espejo, ventanales y ventanas de popa así como el tajamar en proa, las formas de proa y popa eran semejantes. Además, mantenían su antiguo aparejo velero, lo que las hacía airoas, marineras, potentes y formidables.

<sup>16</sup> AMN, Ms. 1402: La fragata *Tetuán* era un barco feo, larguirucho, de mala marcha y torpes evoluciones construido en el arsenal de Cartagena.



Foto n.º 3: Maqueta de la fragata *Numancia*. Modelo n.º 202 MNM

La relación de buques auxiliares en 1873<sup>17</sup> era la siguiente: en Ferrol, 2 goletas de hélice, 3 escampavías, 4 trincaduras y 6 lanchas; en Cádiz, 1 vapor de ruedas, 1 goleta de hélice, 1 pontón, 4 faluchos de segunda clase y 28 escampavías; en Cartagena, 1 goleta de hélice, 1 vapor, 7 faluchos de segunda clase y 38 escampavías.

Es difícil conocer con exactitud el número y nombre de las unidades de la escuadra del Mediterráneo que participaron contra la revolución cantonal por falta de referencias. Ni tan siquiera existen en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», en los legajos titulados «Cartagena cantonales» (Legajos 350 y 350.1), ni en los expedientes de buques y expediciones correspondientes.

El 20 de junio de 1873 el Gobierno publica un decreto por el que se declaran piratas las tripulaciones de las fragatas «de la Armada Nacional, Almansa, Vitoria y Méndez Núñez, la del vapor Fernando el Católico y la de cualquier otro buque de guerra de los sublevados en el Departamento de Cartagena», indicando que «los comandantes de guerra de las potencias amigas de España, quedan autorizados a detener a los buques mencionados» y a juzgar a los individuos que las tripulen, «reservándose el gobierno español la propiedad de los buques».

<sup>17</sup> Estado General de la Armada (EGA), 1873.

No fue una decisión unánime, ya que al día siguiente la sesión de las Cortes del día 21 de julio fue bronca y dura, llegando a pedir la suspensión del decreto porque era «atentatorio a la dignidad e independencia de la Nación»<sup>18</sup> y, sobre todo, porque dejaba a merced de las potencias extranjeras las mejores unidades de la Armada nacional.

La decisión del decreto correspondió al Gobierno de Nicolás Salmerón<sup>19</sup>, después de la caída de Pi i Margall, para sofocar por la vía rápida la insurrección cantonal con la intervención de flotas extranjeras. En este aspecto, la advertencia tuvo éxito, ya que aunque las Armadas alemana, francesa, inglesa e italiana no ayudaron a bloquear la ciudad, ni impidieron las salidas de la flota insurrecta, sí se incautaron de unidades que entregaron al Gobierno central.

Frente a la reacción en las Cortes, la Junta de Salvación Pública cantonal publica otro decreto el día 21 en el que acusa al Gobierno al completo de haber «incurrido en el delito de traición al Poder Central, a la República Federal y a la Nación Española», y que, por ello, las autoridades cantonales consideran «traidores» a todos los miembros del mismo y como tales serán perseguidos y capturados para «someterlos inmediatamente al severo castigo a que se han hecho acreedores»<sup>20</sup>.



Foto n.º 4: Vicealmirante Lobo

[www.es.wikipedia.org](http://www.es.wikipedia.org).

<sup>18</sup> *Diario de Sesiones*, n.º 45, 21-VII-1784, 811-832.

<sup>19</sup> Tercer gobierno desde la proclamación de la República.

<sup>20</sup> Puig Campillo, Antonio, *El cantón murciano* (Tres Fronteras Ediciones, Murcia, 1986).

Ya con la flota cantonal sublevada, el ministro de Marina nombra a Miguel Lobo comandante general de la escuadra del Mediterráneo, integrada casi toda ella por vapores de madera y de ruedas sin protección, y ordena el bloqueo naval de Cartagena.

Aun cuando los cantonales habían iniciado sus acciones el 18 de julio, el almirante Lobo no decide iniciar el bloqueo al puerto de Cartagena hasta el 13 de septiembre. La escuadra cantonal, bajo el mando de Constantini, decide salirle al encuentro y plantarle cara a la altura del cabo Tiñoso y tal fue la sorpresa de Lobo que puso rumbo a Gibraltar por estimar insuficientes sus fuerzas. Esta decisión no fue bien entendida por el Gobierno, y a partir de este momento presiona al contralmirante para combatir contra los cantonales y detener sus actos vandálicos.

Lobo intenta recomponer sus fuerzas en Gibraltar, pero a primeros de octubre su ministro le urge a que salga con la flota, ya que los cantonales, que han reparado las fragatas *Numancia* y *Méndez Núñez*, tienen, al parecer, intenciones de salir rumbo a Alicante o Barcelona, y lo hace con tal vehemencia que el ministro se excusa en un telegrama cifrado: «Perdona que te apure pero también a mí me ahogan»<sup>21</sup>.

El almirante Lobo retrasa su salida hasta tener las fragatas *Vitoria* (su buque insignia) y *Almansa* reparadas<sup>22</sup> y comprobar la llegada del *Ulloa* y la *Zaragoza*. El *Ulloa* arriba con víveres, suministros y dinero necesario para pagar al cónsul alemán las compensaciones por la devolución de los buques requisados. En cuanto a la *Zaragoza*, piensa que con ella el bloqueo «es cuestión concluida... Sin pérdida de material, que sea de los insurrectos, o nuestro, todo es de la patria». Mientras aguardan la presencia del *Ulloa* y la *Zaragoza* realizan prácticas de tiro con la nueva tripulación.

Durante los largos seis meses que se prolongó la revolución cantonal, los intransigentes supieron mantener en jaque a la Marina gubernamental, y fue posible porque un arsenal organizado se hizo cargo del mantenimiento y reparación de los buques bajo el control de maestros, carpinteros, maquinistas o fogoneros, es decir que nunca estuvo en manos de los revolucionarios.

### *La escuadra cantonal*

Una vez que el arsenal quedó bajo la jurisdicción cantonal, se asumió la prioridad de que para mantener la revolución era necesario el

<sup>21</sup> AGMAB, Leg. 350.1: telegrama con fecha 1-X-1873.

<sup>22</sup> Estas fragatas, que inicialmente están bajo el poder cantonal, fueron capturadas, como se ve en otro punto, y devueltas a la Armada nacional.

buen funcionamiento del mismo; igualmente, hicieron operativa la *Numancia*, que se encontraba en el dique seco.

La Marina cantonal se organiza, a semejanza de la gubernamental, en seis comandancias operativas (Ingenieros y Armamento, Artillería, Acopios, Comisaría de Guerra, Infantería y Sanidad), organización que fue cambiando al albur de los acontecimientos. Esta Marina, de acuerdo con la Ley de 22 de marzo de 1873 sobre la Supresión de las Matrículas de Mar, empezó a reclutar comandantes y oficiales con personal de marina mercante y gente de mar. El resto de mando se cubría con suboficiales, condestables o fogoneros previamente habilitados.

La insurrección cantonal cartagenera tuvo una notable repercusión en las noticias de algunos periódicos importantes: el parisino *Le Temps*, los neoyorquinos *Daily News* y *New York Herald*, o el londinense *The Times*. La presencia de sus corresponsales en la ciudad, como C. Austin, de *The Times*, Mr. March, del *Daily News*, o Mr. Adolphe, del *NYH*<sup>23</sup>, dan buena prueba del interés suscitado en el mundo occidental por el federalismo intransigente y su influencia en el movimiento internacionalista.

Los corresponsales extranjeros transmiten las noticias desde el punto de vista de la línea editorial de su periódico. Estos corresponsales embarcan en la goleta *Torch* y en la fragata *Swiftsure*, ambas británicas, fondeadas en la rada de Escombreras, a fin de ser testigos directos y observadores privilegiados de la evolución de las escuadras en la propia bahía de Portmán.

La escuadra cantonal<sup>24</sup> la componen las unidades que integraban las escuadras gubernamentales de Reserva y del Mediterráneo, por lo que dispuso inicialmente de unas dotaciones próximas a las 3.140 personas, enroladas en las siguientes unidades:

- Fragatas blindadas: *Numancia* y *Vitoria*
- Fragatas de hélice: *Tetuán* y *Méndez Núñez*
- Fragata de madera: *Almansa*
- Vapor correo: *Fernando el Católico*

<sup>23</sup> Rubio Paredes, José María, «La prensa extranjera ante el Cantón murciano: *The Times*», *Anales de Historia Contemporánea*, n.º 12 (Murcia, 1996), 403-415.

<sup>24</sup> Algunos autores, como el redactor del *El Constitucional*, señalan que quedó también en poder de los cantonalistas el vapor de ruedas de segunda clase *Blasco de Garay*, construido en 1846, con 350 HP y 6 cañones. No debía de estar operativo, porque el autor no ha encontrado referencia de su actividad en esta campaña.



Eso sin contar con las tripulaciones de las unidades auxiliares, como la goleta *Caridad*<sup>25</sup>, el vapor de ruedas *Vigilante*<sup>26</sup> y una serie de embarcaciones menores del llamado *Tren Naval* del arsenal, que lo formaban el vapor *Darro*, los remolcadores<sup>27</sup> *Remolcador*, *Bilbao*, *Victoria*, *Extremadura*, *Veloz* y *Buenaventura*<sup>28</sup>, el místico *Isabelita*<sup>29</sup>, el falucho *Cuervo*, y las escampavías *Concha*, *Santa Clara*, *San Juan* y *Ninfa*. También disponían de dos fragatas de hélices sin maquinaria: las *Villa de Madrid* e *Isabel II*, dedicadas a cárceles, que fueron usadas como muro de defensa del puerto.

Los cantonales organizaron expediciones por tierra y mar para extender la revolución:

- Por tierra dirigieron marchas sobre numerosos puntos del sudeste, como Lorca, Hellín y Orihuela, y una en tren sobre Madrid que fue desbaratada en Chinchilla, lo que permitió al general Martínez Campos marchar sin resistencia hasta Murcia y disolver su Junta Revolucionaria el 12 de agosto de 1873.

- Con la flota se dirigieron expediciones marítimas a Águilas, Mazarrón, Vera, Alicante y Torrevieja para conseguir dinero y víveres, con diferente suerte.

Las fuerzas concentradas en Cartagena pasaban de 9.000 individuos, a los que había que sumar mujeres, niños y ancianos. Entre ellos se encontraban mineros de la sierra de La Unión y Portmán, quienes, sin trabajo ni jornal, se habían unido a la revolución; cuando estos llegaron a Cartagena, la Junta de Seguridad Pública repartió entre ellos 160.000 reales.

A continuación se incluye una tabla con algunas dimensiones importantes de estas unidades, de las que posteriormente se hará una somera descripción.

<sup>25</sup> Buque de tercera clase de hélice, construido en 1860, con 80 HP y 2 cañones.

<sup>26</sup> Buque requisado en Alicante y capturado en tornaviaje en la travesía Torrevieja-Cartagena por la fragata *Friedrich Carl* alemana el día 18 de julio. Fueron detenidos Gálvez y toda la oficialidad, y el comodoro Werner entregó el vapor al Gobierno central, pero antes había liberado a los presos por presión cantonal.

<sup>27</sup> Archivo arsenal de Cartagena (AAC): El cantón de Cartagena.

<sup>28</sup> Este buque hospital era la goleta de dos gaviás *Buenaventura*. Se construyó en 1856 y tenía 44,65 m de eslora, 6,70 de manga y 3,07 de puntal. Desplazaba 365 Tm, tenía 4 palos con una superficie de velamen de 669 m<sup>2</sup>, máquina alternativa Penn de 80 HP, una hélice de dos palas y dotación de 86 hombres.

<sup>29</sup> Este místico era un buque de transporte de vela exento de clasificación.

	Eslora (m)	Manga (m)	Puntal (m)	Tom	Hombres	Velas (m <sup>2</sup> )	HP	Cañones (n.º y lb)
<i>Caridad</i>	68,94	11,28	7,41	2.320	600	1.050	500	16 de 68
<i>Fernando el Católico</i>	68,94	11,28	7,41	2320	600	12 velas	500	16 de 68
<i>Vigilante</i>	50,43	6,44	3,90	320	80	10 velas	120	2 de 32
<i>Almansa</i>	86,56	15,30	7,41	3.900	600	2.940	2.800	20 de 200 14 de 160
<i>Méndez Núñez</i>	70,43	13,49	6,16	3,200	511	2.904	4.500	4 de 220 2 de 200
<i>Numancia</i>	96,80	17,34	8,70	4.000	590	1.864	4.500	16 de 68 6 de 300 3 de 180
<i>Tetuán</i>	87,04	17,04	7,80	3.200	534	2.160	4.500	40 de 68
<i>Vitoria</i>	96,47	17,34	8,670	7.250	590	1.846	4.500	4 de 250 3 de 180 14 de 200

Como resumen de las características de los buques cantonales puede decirse:

a) La goleta de madera, de hélice, *Caridad* construida en Ferrol en 1859, con un coste de 551.269 pesetas. Clasificada como buque de tercera clase, alcanzaba una velocidad de 5 nudos (vela) o de 10 nudos cuando era combinada (vapor y vela).

b) El vapor correo *Fernando el Católico* construido en madera en los astilleros de Charles John Mare & Co, en Blackwall (Londres), y entregado en Cádiz con el nombre de *Francisco de Asís* en 1850, como buque de primera clase. Disponía de máquina alternativa y 12 velas. Su velocidad era de 10 nudos. En 1858 fue renombrado como *Fernando el Católico*, aunque en 1871 se le conocía por tres nombres: *Insurrección cantonal*, *Despertar cantonal* o *Roque Barcia*<sup>30</sup>.

c) El vapor de ruedas *Vigilante*, casco de hierro y madera, construido en los astilleros de Miller & Ravenhill en 1845 como buque de tercera clase. Disponía de máquina alternativa y 10 velas. Su velocidad oscilaba entre 6 y 7 nudos, aunque hay registros de 13,5 nudos. Destinada al departamento marítimo de Cádiz, se encontraba en Cartagena porque había entrado a limpiar y pintar fondos, y de esa forma acabó en poder de los cantonales, aunque por poco tiempo.

<sup>30</sup> Roque Barcia fue un personaje importante en la revolución cantonal y segundo director del *Diario Oficial del Cantón Murciano*, formado por cuatro páginas a cuatro páginas, sin anuncios y únicamente para noticias locales.

Foto n.º 5: Fragata *Almansa*. MNM, CA 081



Foto n.º 6: Fragata *Méndez Núñez*. MNM, CA 032



d) La fragata de hélice *Almansa*, construida en madera de roble en 1864, disponía de una hélice de 5,486 m de diámetro, con dos alas atornilladas

al núcleo, lo que permitiría la variación del paso. Alcanzaba una velocidad entre 10,5 y 12 nudos.

e) La fragata de hélice *Méndez Núñez*, antes *Resolución* y *Nuestra Señora del Patrocinio*, construida en 1861 en madera, con algunas piezas de hierro, tuvo un coste de 3.661.741 pesetas. Su velocidad oscilaba entre los 10,5 y los 12 nudos.

f) La fragata blindada *Numancia* construida por la Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée<sup>31</sup> en La Seyne, y entregada en 1864 a un coste de 8.322.252 pesetas, un precio similar al de la *Vitoria*, aunque mucho más caras que la *Tetuán*, construida en Ferrol. Realizada en teca con un recubrimiento de hierro (1.355 kilos) de distintos espesores –entre 110 y 130 mm–, su casco acababa en un agudo espolón a proa. Se propulsaba con una máquina de vapor alimentada por ocho calderas (la capacidad de sus bodegas de carbón era de 1.100 Tm), que transmitía a la hélice una potencia total de 4.000 HP y podía alcanzar una velocidad de hasta 14 nudos e invirtió 43 horas en realizar el trayecto de Toulón a Cartagena. Antes de la insurrección cantonal, 1865, había conseguido, por vez primera dar la vuelta al mundo, en la que invirtió dos años, siete meses y dos días.

Foto n.º 7: Fragata *Numancia*



[www.es.wikipedia.org](http://www.es.wikipedia.org).

g) La fragata blindada *Tetuán* fue construida en Ferrol en 1866. Realizada en madera y con el mismo recubrimiento de blindaje de la Nu-

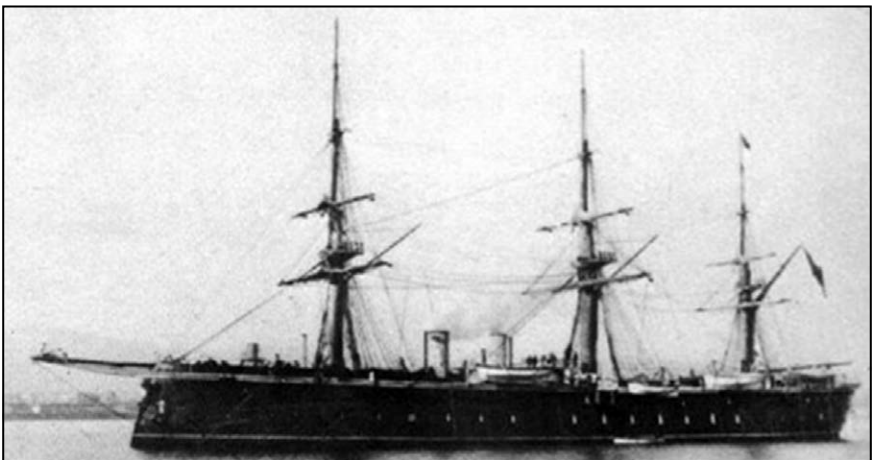
<sup>31</sup> AGMAB, Leg. 1178.342.

mancia, costó 6.672.258 pesetas. Alcanzaba una velocidad de 12 nudos, gracias a su hélice de dos alas y 5 m de diámetro. Cuando se inició la insurrección cantonal, se encontraba desarmada, por lo que hubo que volverla operativa para que pudiese participar. Un incendio tal vez provocado –algo que no ha sido suficientemente aclarado– la hundió en el puerto de Cartagena el 30 de diciembre de 1873.

Foto n.º 8: Fragata *Tetuán*. MNM, CA 0932



Foto n.º 9: Fragata *Vitoria*. MNM, CA 056



h) La fragata blindada Vitoria (que anteriormente había llevado los nombres de Pavía y Victoria) fue construida en madera de teca en los astilleros Thames Iron Work de Blackwall (Londres) en 1867. Disfrutaba de un recubrimiento igual al de la Numancia y, como ella, su casco se remataba en un agudo espolón a proa. Alcanzaba una velocidad máxima de 13 nudos como fragata blindada y de 11 nudos como acorazado. Su coste se elevó a 8.168.120 pesetas.

#### 4. El combate naval de Portmán

El combate naval de Portmán<sup>32</sup> fue el enfrentamiento entre las escuadras de la República española y la del cantón de Cartagena. Se desarrolló entre el cabo de Palos y la bahía de Escombreras, concretamente en aguas de la bahía de Portmán, durante los días 11 y 13 de octubre de 1873.

La escuadra cantonal llevaba casi tres meses navegando por el Mediterráneo sin que la gubernamental hiciese acto de presencia de forma efectiva. Tuvo que acceder Emilio Castelar a la presidencia del poder ejecutivo para que a la flota nacional se le ordenase acabar con la cantonal.

En las acciones cantonales contra los puertos de Águilas, Mazarrón; Almería, Málaga, Torrevieja, Alicante y Valencia su escuadra había perdido sus buques: *Almansa*, *Vigilante* y *Vitoria*.

##### 4.1. Operaciones previas de los gubernamentales

A partir del 1 de octubre, Lobo recibe mensajes contradictorios sobre la certeza de disidencias entre los insurgentes y es avisado de que las fragatas *Méndez Núñez* y *Numancia* se disponen a salir al día siguiente hacia Barcelona.

Las noticias se suceden sin solución de continuidad y el día 4 vuelven a informar de que la *Numancia*<sup>33</sup> y el *Fernando* han desembarcado en Vera para dirigirse a las minas de plata, abandonando casi completamente los buques. Dadas las condiciones meteorológicas, las tropas se encontraban en tierra y sin posibilidad de embarcar, por lo que era urgente presentar batalla.

<sup>32</sup> Algunos autores hablan del cabo de Palos e incluso Escombreras, aunque el nombre universalmente conocido es Portmán, donde las aguas de su bahía fueron testigo de la mayoría de los hechos que se narran.

<sup>33</sup> Dado que las informaciones que se trasmitían son por avistamiento de buques, no queda claro si la fragata de que se habla fuese la *Numancia* o la *Tetuán*.

En otro telegrama del mismo día 4 se dice que las fragatas *Numancia* y *Méndez Núñez*:

están en Cartagena sublevadas contra jefes cantonales y se espera una gran reacción dentro de la ciudad.

Con estas informaciones el ministro presiona a Lobo, quien el día 5 parte de Gibraltar con cuatro fragatas sin esperar a la *Zaragoza*, que viene de Ferrol, y dejando al *Ulloa* con 140 hombres para aprovisionarse de los efectos y víveres. Asimismo ordena a la *Prosperidad*<sup>34</sup> que salga para Alicante, donde esperará al *Lepanto*. Todavía dispone de otro vapor, el *Colón*, que se encuentra en Tánger, y lo transfiere a Algeciras en espera de noticias. Antes de salir, Lobo telegrafía al ministro de Marina para hacerle responsable de las consecuencias de su precipitada salida, ya que la *Vitoria* y la *Almansa* solo tienen víveres para quince días.

Lobo recibe dos mensajes tranquilizadores, uno del día 7, en el que le aseguran que «hay seguridad de que la marinería de los buques insurrectos no se batirá», y el otro es del día 10, que reafirmaba:

Los individuos de marinería presentados aseguran unánimemente que ni la marinería de los buques ni la tropa del ejército se batirán contra la Escuadra y que piensan apoderarse de los buques y entregarlos a V. S. o seguir para Orán si no lo encuentran.

La flota zarpa y es avistada a su paso por Almería; desde allí alertan a las autoridades cantonales, quienes ordenan al general Contreras que su flota salga al encuentro de Lobo el 10 de octubre.

Ante esta salida no esperada, un sorprendido almirante Lobo decreta el bloqueo del puerto de Cartagena, pero permanece en aguas del cabo Tiñoso para evitar las baterías costeras cantonales.

El vicealmirante inglés H. R. Yelverton, a bordo de la fragata blindada *Lord Warden*<sup>35</sup>, construida en 1886, confirma haber recibido la orden de bloqueo a las nueve de la mañana del día 10 de octubre.

La flota centralista ha evolucionado durante la noche y amanece en la mañana del día 10 en Portmán, donde se aprovisiona de la *Prosperidad*, que ha hecho escala antes de llegar a Alicante. A Lobo le preocupa la reserva de carbón, y reclama al general Ceballos, del ejército sitiador, que le suministre en Portmán 1.400 toneladas de las que se almacenan en Alicante. Ceballos no puede garantizarlo y sugiere que lo haga con sus

<sup>34</sup> La goleta *Prosperidad* fue construida en madera en Cartagena en 1865, con 46 m de eslora y 426 Tm de desplazamiento, y montaba dos cañones.

<sup>35</sup> Public Record Office, Doc. Adm. 6258/1, N.º 403, Carta al secretario del Almirantazgo del 14-X-1873.

buques auxiliares. Lobo le responde el día 14, después de la batalla, que ese acarreo por medio de barcos pequeños exigiría una excesiva manipulación, por lo que pide que se le autorice a fletar mercantes para ello.

Foto 9: Cabo Tiñoso



Archivo del autor.

#### 4.2. El desarrollo de las dos batallas

Con relación al desarrollo de las dos batallas y su resultado existe variada, unas veces complementaria y otras veces contradictoria, información, incluso de testigos presenciales o cercanos como son el almirante Lobo<sup>36</sup>, el almirante inglés Yelverton<sup>37</sup>, el cónsul inglés Turner<sup>38</sup>, el cónsul francés Virieux<sup>39</sup> o el capitán de navío francés Conrad<sup>40</sup>.

<sup>36</sup> AGMAB, Leg. 350.1: telegrama con fecha 11-X-1873.

<sup>37</sup> Public Record Office, Doc. Adm. 6258/1, N.º 493, Carta correspondencia general del 11-X-1873; N.º 498, Carta al secretario del Almirantazgo del 14-X-1873.

<sup>38</sup> Public Record Office, N.º 35, Informe del cónsul de Cartagena del 11-X-1873.

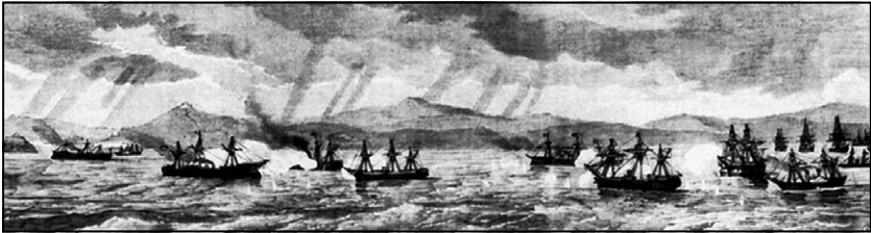
<sup>39</sup> Service Historique de la Marine, doc. «Consulado en Cartagena». Véase también Carta a la embajada francesa en Madrid del 14-X-1873, en *Cuaderno monográfico Cartagena Histórica*, n.º 13 (ed. Aglaya (Cartagena, 2000)).

<sup>40</sup> Service Historique de la Marine, Doc. BB1, n.º 22, Carta al Ministro de Marina de 11-X-1873; n.º 23, Carta al almirante de la flota en Mazalquivir de 15-X-1873 y Carta al ministro de 16-X-1873.



Con las descripciones realizadas por las anteriores personalidades, se ha resumido lo sucedido en las dos horas que duró la primera batalla y durante las seis que se prolongó la segunda.

Ilustración n.º 1: Distribución de los buques durante la batalla del 13 de octubre de 1873



#### 4.3. La batalla del 11 de octubre

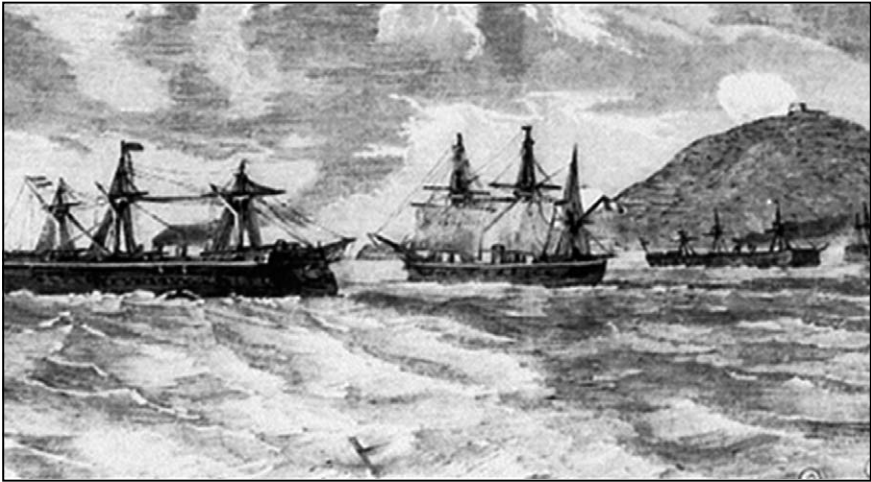
Los cantonales, desde sus expediciones a Vera y Garrucha, no han tenido actividad significativa. Por su parte desde Cartagena tampoco se tenían noticias de la flota centralista hasta el avistamiento de Almería y la proclamación teórica del bloqueo por parte del almirante Lobo.



Foto n.º 10: General Contreras

Lobo amanece el día 11 de octubre con su escuadra –compuesta por *Vitoria*, *Carmen*, *Almansa*, *Blanca*, *Navas de Tolosa*, *Cádiz*, *Diana* y *Prosperidad*– en aguas cercanas a Portmán. A las diez y media de la mañana salen de Cartagena, al mando de Contreras, las *Numancia*, *Méndez Núñez*, *Tetuán* y *el Fernando el Católico*, y lo hacen con bandera española, para que no les afecte ni el decreto de piratería ni el bloqueo centralista. El grabado que reproducimos bajo estas líneas representa la salida a toda máquina de Cartagena.

Ilustración 2: La fragata francesa *Thetis*, entre las *Vitoria* y *Tetuán*



Ante este movimiento, Yelverton ordena salir a su escuadra y lo hace para que, como si de un ejercicio de prácticas se tratara, sirviera de formación a oficiales y dotación, presenciando una acción que, aunque excitante, no tenía carácter de gran choque. A su marcha se unen la fragata alemana de hélice *Elisabeth*, la fragata acorazada italiana *San Marino* y la corbeta acorazada francesa *Thetis*, que avanzan junto a la cantonal.

Las escuadras enemigas de los españoles, con un tiempo desapacible y fuertes lluvias del noroeste, se encuentran sobre las doce del mediodía. A las 12:30 un ataque vigoroso de la *Numancia* corta la línea de Lobo. Este replica esa agresión y con un obús alcanza a la *Numancia*, explotando en su batería, con el resultado de 10 muertos y 17 heridos. Entre la tripulación de esta última, formada por penados sin entusiasmo ni preparación, se desató un estallido general de pánico y Contreras decidió retirarse y regresar a toda máquina a Cartagena.

Por su parte, las *Tetuán* y *Méndez Núñez* se enfrentaron a las *Vitoria*, *Almansa* y *Blanca*<sup>41</sup>. El combate más violento tuvo lugar entre las *Vitoria* y *Tetuán*, que sufrieron grandes destrozos, ya que llegaron a mantener un fuego cruzado separadas tan solo por unos 30 metros de distancia.

La *Tetuán*, al ver huir a la *Numancia*, comprobó que se le acercaba la escuadra de Lobo, que el *Fernando el Católico* ni había entrado en combate ni parecía tener intención de hacerlo, y que no podía esperar auxilio de la *Méndez Núñez*, abandona el campo de batalla y se dirige a Cartagena ante el riesgo de verse acorralada.

Por último, la *Méndez Núñez* y el *Fernando* ponen rumbo a Cartagena seguidas por Lobo, que aunque parecía tener problemas en algunas unidades de su escuadra, consigue que abran fuego también contra las cantonales, que contabilizan 13 muertos y 49 heridos. Finalmente, Lobo los dejó escapar, sobre todo a la *Méndez*, y lo hizo, según confesó más tarde, porque intentaba minimizar los daños, ya que al fin y al cabo eran también barcos de la patria.

Ante esta situación, Lobo, tras dos horas de batalla, se siente y se declara vencedor. Así, a las cuatro de la tarde del día 11 afirma que había quedado

por nuestro el mar de batalla y huyendo el enemigo.

Con relación a las bajas y heridos que dejó el choque, solo se tienen los datos de la flota cantonal que apuntamos unas líneas más arriba. Lobo dice desconocer los suyos, y por eso rehúsa cortésmente la invitación de Yelverton a hacerlos públicos; sin embargo, hay perjudicados también entre sus filas, caso de un oficial de alta graduación que desembarca en Portmán gravemente herido.

Para los mandos extranjeros, esas dos horas de lucha transcurrieron sin demasiado ardor ni violencia, como si de un duelo de artillería se tratara, en el que la escuadra gubernamental llevó la iniciativa debido a la mejor preparación y profesionalidad de sus oficiales y marinería.

Sin planificación y desorganizados, los cantonales –a quienes tampoco les fue infundido espíritu combativo– solo atacaron a las fragatas de madera; y lo hicieron cuando tuvieron evidente ventaja, tan mal aprovechada que únicamente alcanzaron las arboladuras. Tampoco los centralistas exhibieron excesivo celo combativo, y parecieron actuar como resultado de un compromiso: salvaguardar los buques de uno y otro bando, propiedad de la Marina del mismo país. Y aun siendo esto cierto, no lo es menos que Lobo desaprovechó la desorganiza-

<sup>41</sup> La participación de la fragata *Blanca* en esta guerra está solo mencionada en esta carta del cónsul.

ción de los cantonales para obtener esa victoria sin paliativos que tanto esperaba el Gobierno de la nación.

En resumen, en este asalto la escuadra sublevada con menos unidades disponía de un material más potente y rápido, sin embargo estaba mal organizada y empleaba una tripulación formada por presos sin experiencia. La gubernativa, con más unidades, aunque con material de inferior calidad, disponía de tripulaciones formadas por personal del Ejército dirigidos por un numeroso Estado Mayor, pero no supo evaluar la situación y ganar realmente la batalla.

#### 4.4. La batalla del 13 de octubre

El día 13 amaneció con viento de poniente y con una bajada del barómetro. Sobre las 11 h, las tres fragatas y dos vapores revolucionarios -uno de ellos el *Buenaventura*, que ondeaba la bandera de la Convención de Ginebra- salieron hacia el cabo de Palos. Mejor organizados, con las cofas fortificadas y guarnecidas con fusileros, navegaban agrupados, muy próximos entre sí, bajo el mando de Colau. A cierta distancia, Lobo gobernaba su flota, dispuesta, al parecer, a presentar combate.

A las 12:05 las fragatas cantonales se dirigieron con rumbo sur en ángulo de caza, seguidas a gran distancia por el *Fernando el Católico*, en una formación inicial de romboide; la *Numancia* navegaba en cabeza, cubierta por babor y estribor por las otras dos fragatas, y con el vapor a la espalda. Llevaba a su derecha a la escuadra de Lobo, que, formada en línea de fondo, se dirigía hacia el nordeste. La *Numancia*, lanzada a todo vapor, abrió fuego contra la *Vitoria*, cabeza de columna, y contorneó a la escuadra, que continuaba formando en fila, mientras la *Tetuán* quedaba entre dos fuegos y la *Méndez Núñez* viraba y comenzaba a disparar sus grandes piezas.

A las 12:15 la *Numancia* sobrepasó a la escuadra y persiguió a la retrasada corbeta de ruedas *Cádiz*, que al ser alcanzada bajó rendida la bandera. La *Vitoria* viró en redondo y acudió en su auxilio (12:20 h), lo que provocó la espantada de la *Numancia* tras recibir un obús y un proyectil que produjeron 5 muertos y 15 heridos. Nuevamente, la *Numancia*, junto al *Fernando el Católico*, puso rumbo a Cartagena, perseguida por la *Vitoria*, hasta que esta última se percató de que no podía alcanzarla y abandonó la presa.

A las 12:20, en otro frente abierto, la *Tetuán* se encontró con el grueso de la escuadra de buques de madera y combatió con una fragata, en cuyo instante el combate se hizo general.

A las 13:10 la *Tetuán* y la *Méndez Núñez* perdieron la oportunidad de destrozar a la escuadra de Lobo, pues la incompetencia de sus mandos

no lo hizo posible y, sorprendentemente, abandonaron sus presas y siguieron a la *Numancia*, no sin cañonear a las fragatas *Carmen* y *Navas de Tolosa*, que navegaban en paralelo rumbo a Cartagena.

Ilustración n.º 3: La disposición de las fragatas en el combate



Una vez que abandonó la idea de perseguir a la *Numancia*, la *Vitoria* se lanzó a perseguir a las otras fragatas más alejadas del puerto de refugio, acercándose cada vez más a la costa. Así, a las 13:25 arribó a la *Méndez Núñez*, con la que intercambió fuego de fusilería, y recibió una andanada de la *Vitoria* que no respondió.

Fue en ese momento cuando ganar la batalla estuvo del lado de Lobo. Estaba claro que la *Méndez Núñez* rehusaba pelear, pues su objetivo era alcanzar la protección de las baterías de los castillos, y podía haber sido abordada sin ningún peligro, pero Lobo no lo hizo. Igual circunstancia se presentó minutos después con la *Tetuán*, a la que Lobo pudo haber interceptado cerca de tierra y arrojarle un fuego vivo de artillería; sin embargo, lo único que hizo fue intercambiar andanadas.

La fragata *Almansa* siguió el movimiento de la *Vitoria* y dirigió su fuego contra la *Tetuán*, que a las 14:00 fue rebasada por la *Vitoria*, que giró a estribor y, sin querer abordarla, no pudo detenerla.

Sobre las 15:00 la *Vitoria* alteró su rumbo, se dirigió contra sus adversarios y por un momento observó a la *Vitoria* y a la *Numancia* aproximarse a toda máquina en rumbo de colisión por proa, con la certeza de que el impacto acabaría con uno o ambos buques hundidos. Pero a una distancia de poco más de una milla, el almirante Lobo viró en redondo y se retiró con la totalidad de sus buques a toda máquina.

Una vez que Lobo se dio a la fuga, fue perseguido durante cuatro horas por los cantonales, que a unas 30 millas del puerto decidieron volver a Cartagena. Esto convirtió a los cantonales en vencedores de

hecho y las fuerzas navales del Gobierno tuvieron que levantar el asedio. El almirante inglés lo explicó en un telegrama cifrado:

La escuadra española expulsada de la costa por los buques rebeldes ayer sin lucha. Bloqueo levantado<sup>42</sup>.

Y termina su carta criticando duramente al ejército sitiador, asegurando que no han hecho todavía nada contra la plaza y que las fortificaciones en el Roldán y las nuevas baterías de sitio son una sarta de mentiras.

Tras la persecución, Lobo, seguido de sus tres fragatas en línea, puso rumbo al oeste para reunirse con sus buques menores, fondeados en la bahía de Portmán.

Ilustración n.º 4: Vuelta a puerto



A esta derrota se une, a juicio del almirante inglés, la inactividad del ejército sitiador, con más de 8.000 efectivos. Ambas ponen el ridículo al poder ejecutivo central, y como teme desinformación por parte del Gobierno de Madrid, informa directamente al embajador para que se conozca la verdad de lo sucedido.

<sup>42</sup> Márquez Delgado, Ángel: «El combate naval de Portmán», *Cuaderno monográfico Cartagena Histórica*, n.º 13, (ed. Aglaya, Cartagena, 2000).

#### 4.5. Consecuencias de la batalla

Las consecuencias, según describe Lobo, son:

- Flota cantonal:
  - *Méndez Núñez*. Sufrió graves averías, y no se la echó a pique porque en ella ondeaba la bandera española. Debió de padecer muchas bajas.
  - *Numancia*. Con averías menores, pero debido a su mayor andar no se le pudo embestir.
  - *Tetuán*. Recibió una andanada del *Vitoria* a poca distancia. Debió de sufrir muchas bajas.
- Flota nacional:
  - *Almansa*. Recibió seis balazos, sin consecuencias.
  - *Cádiz*. Sufrió una avería en uno de los tambores de las ruedas. Pasó por un momento crítico.
  - *Carmen*. Se distinguió por lo nutrido y certero de sus fuegos. Como el resto de los buques, no sufrió daños.

El mismo día 12, Lobo envió sendos telegramas a Madrid, señalando que en Cartagena escaseaban los víveres, pues «el almirante inglés se ha opuesto a que se apoderen de un cargamento [de trigo traído por un barco italiano] ya que había sido comprado por súbditos ingleses». Indicaba también que el espíritu de resistencia de los cartageneros solo se mantenía por el temor a ser fusilados, y que, según sus informes, «los insurrectos tuvieron en el combate de ayer, trece muertos y cuarenta y siete heridos... [y] se decía en Cartagena que mañana trataban de salir otra vez con los buques».

El ministro de Marina, satisfecho, respondió a Lobo, tras recibir su información victoriosa, que

el gobierno ha recibido con satisfacción el telegrama de V. E. dando cuenta del combate sostenido por esa Escuadra contra los buques insurrectos. El gobierno envía a V. E. y sus subordinados todos la más cordial enhorabuena, añadiendo que del acreditado valor y patriotismo de todos aguarda el brevísimo término de la insurrección cantonal<sup>43</sup>.

Al ver aparecer la flota cantonal en posición de combate, el almirante Lobo desmontó el área de operaciones el 14 de octubre y se dirigió a Gibraltar, abandonando el campo de batalla, en donde fue sustituido

<sup>43</sup> AGMAB, Leg. 350.1, telegrama con fecha 12-X-1873.

por el vicealmirante Nicolás Chicarro, quien además incorporó a la flota la fragata *Zaragoza*, por fin llegada de Ferrol.

Si escasa fue la importancia que Lobo le concedió a esas fechas en su hoja de servicio, no menos sesgada es la información del almirante Cervera Pey que aparece en el Panteón de Marinos Ilustres<sup>44</sup>:

El gobierno de la República... nombró a Lobo comandante general de la escuadra del Mediterráneo... Con estos buques llevó a cabo el bloqueo de Cartagena... Lobo hace un intento intimidatorio, previendo<sup>45</sup> que las fragatas [las insurrectas] se le rendirían; pero fue rechazado por las baterías de la costa... más tarde se trasladó con su flotilla a Gibraltar. La conducta de Lobo, sin embargo, despertó recelos y suspicacias y no fue apreciada debidamente por el Gobierno...

Tantas suspicacias suscitó la desbandada de Lobo que fue sometido a un consejo de guerra, en el que se le apartó del mando de las Fuerzas Navales del Mediterráneo. No obstante, rendida Cartagena después del golpe de estado del general Pavía, Lobo fue nombrado capitán general del Departamento por el poder ejecutivo que presidía el general Serrano. Sus restos, como se ha dicho, descansan hoy en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

<sup>44</sup> La antigua iglesia de la Concepción del Nuevo Poblado de San Carlos (hoy la ciudad de San Fernando, Cádiz) fue convertida en panteón. En él reposan los restos de marinos ilustres a los que la Armada quiere rendir homenaje, entre ellos los del almirante Lobo.

<sup>45</sup> Esta idea equivocada de Lobo se debió a la desinformación que recibió del ministro de Marina, quien le mostró, como se dice en otro lugar, un recibimiento menos hostil.



Juan José Sánchez Baena  
y Pedro Fondevila Silva

## Origen y organización de los *Guardas de Estandarte* de la Escuadra de Galeras de España (1728-1748)<sup>1</sup>

### ABSTRACT

Study about the importance of the symbolism and defense of the Royal Pennant in war vessels in the Modern Age. It is given to know the creation and organization, in 1728, of the Guard Pennant Squad of the Spanish Galleys Squadron, analyzing the conditions of joining, uniformity, armament, teaching system or practical activities, carried out during the training period. There is also a short study regarding the age, origin and subsequent destination of this officers group, once the squad is dissolves in 1748.

Keywords: Royal Pennant, Guard Pennant, Gentleman, Galley, Cadet, Instruction, Uniformity, Artillery, 18th Century, Naval History.

### 1. Introducción

Al terminar la Guerra de Sucesión española, Felipe V inicia un proyecto general de reformas de la organización del Reino que, en lo que atañe a la Armada, se va a basar en la unificación administrativa y operativa a través de una configuración profesional y formativa. Del organigrama de los Austrias sólo se va a mantener la *Escuadra de Galeras* durante la primera mitad del siglo XVIII. Esta renovación fue dirigida por José Patiño, nombrado Intendente General de Marina el

<sup>1</sup> Este trabajo forma parte de uno más amplio que está en vías de realización, y es resultado del Proyecto I+D+I financiado por la Fundación Séneca-Agencia Regional de Ciencia y Tecnología, denominado NAUTICUM I, con referencia 19496/PI/14.

28 de enero de 1717, el cual promulgó una copiosa *Instrucción* regulando el funcionamiento de la nueva Armada<sup>2</sup>.

Esta disposición estaba muy influenciada por la Ordenanza de la Marina francesa. Para estructurar el aprendizaje de los futuros oficiales del Ejército y de la Armada, Luis XIV había creado en 1682 la *Compagnie de Cadettes*<sup>3</sup> para las tropas de Ejército, las de *Gardes de la marine* (Guardias Marinas) en 1670<sup>4</sup> y las de *Gardes de l'Étendart*<sup>5</sup> (Guarda Estandartes). Esta última, que inicialmente era una guardia del Capitán General de las galeras francesas, deviene, entre 1689 y 1722, en un cuerpo para formar oficiales de galeras, «Gardes de l'Étendard, étoit dans le corps des Galères ce que sont les Gardes-Marine dans celui de la Marine»<sup>6</sup>. Esta transformación debió ejecutarse al final de estos años, pues, de hecho, la Ordenanza del 7 de septiembre de 1716, firmada por el Regente Duque de Orleans, «Pour la Disposition et la Discipline de la Compagnie des Gardes de l'Étendart Real des Galeres»<sup>7</sup>, todavía mantiene como única misión la protección del General de las galeras.

Siguiendo la orientación francesa, Patiño crea en 1717, la Compañía de *Guardias Marinas*, dejando para más tarde, 12 de junio de 1728<sup>8</sup>, la creación del Cuerpo de *Guarda Estandartes*; quizá debido, como se ha indicado anteriormente, a la larga evolución en la marina francesa hasta que adquiere la función de formar oficiales para las galeras. También por el hecho de que la citada *Instrucción* forma parte de un *corpus* dispositivo más amplio, el cual, con el título inicial de *Reglamento Que el Rey manda se observe para el establecimiento y regimen de su esquadra de Galeras*<sup>9</sup>, contiene toda una serie de reglamentos y ordenanzas, entre los que se encuentra la *Ynstruccion de lo que debe observarse para el gobierno, servicio y enseñanza de los Entretenidos o Guarda Estandartes del Cuerpo de Galeras*.

<sup>2</sup> Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Tomo VI (Madrid, 1973), 109-119. Merino Navarro, J. P., *La Armada Española en el siglo XVIII* (Madrid, 1981), 18 y ss. Rodríguez Casado, V., «La política del Reformismo de los primeros borbones en la Marina de Guerra española», *Anuario de Estudios Americanos*, XXV (1968), 601-618.

<sup>3</sup> Almirante Torroella, José, *Diccionario Militar*. Vol. I (Madrid, 2002), 195.

<sup>4</sup> Fennies, Jan, *Trésor du langage des galeres*. Tome II (Tubinga, 1995), 1011.

<sup>5</sup> Fennies, Jan, *Trésor*, 1010-1011.

<sup>6</sup> *Dictionnaire vivant de la langue française* [en línea]. Disponible en <<http://goo.gl/3wWqyE>>.

<sup>7</sup> *Ordonnance du Roy, Pour la Disposition et la Discipline de la Compagnie de Gardes de l'Étendart Real des Galeres. Paris 7 Septembre 1716* [en línea]. Disponible en <[gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8624224f](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8624224f)>.

<sup>8</sup> Archivo Museo Naval de Madrid (AMNM), Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol.

<sup>9</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 234-288.

Este trabajo tiene varios objetivos. Primeramente, indagar sobre el origen de las personas encargadas de la custodia y defensa del Estandarte Real en las embarcaciones de guerra de la Corona, así como estudiar el simbolismo de esta enseña, ya que dicha cuestión es la que da origen a los *Guarda Estandartes*. En segundo lugar, analizar la figura de estos aspirantes a oficiales que embarcaban en la Escuadra de Galeras, conocer cuántos fueron promovidos, las condiciones de ingreso, la enseñanza, misión en las galeras y destino posterior de éstos, cuando el Cuerpo es disuelto en 1748.

La historia de este grupo ha sido muy poco tratada por la historiografía y los trabajos que mencionan su existencia son escasísimos. De hecho, la palabra *Guardaestandarte* ni siquiera figura en el primer diccionario oficial de la Armada<sup>10</sup>, ni aparece en el de la Real Academia de la Lengua. Hemos localizado algunas referencias de este Cuerpo, un breve texto y un dibujo en un trabajo sobre uniformes<sup>11</sup>, basado en la información de Fernández Duro, una somera nota del anterior<sup>12</sup>, y algunas citas de la existencia del empleo en las galeras en padrones de nobleza.

Para abordar este trabajo hemos localizado y analizado varias fuentes fundamentales. Por una parte, los expedientes de ingreso de los Guardaestandartes, así como algunas Reales Órdenes que tienen relación con los mismos. Por otra, que ha sido la espina dorsal del estudio, el ya citado *Reglamento* de galeras, en especial la disposición contenida en éste sobre la *Ynstruccion* para los Guardaestandartes, que nos ha permitido conocer los requisitos de ingreso, tipo de enseñanza y servicios a prestar en tierra y en la mar.

## 2. Origen de la custodia del Estandarte Real en la Marina

Desde muy antiguo tenemos noticias del ritual y simbolismo del nombramiento del almirante de una flota y del poder que representa:

Almiral es dicho aquel que es cabdiello de todos los que van en los navios para facer guerra sobre mar; et ha tan gran poder quando va en la flota que es asi como hueste mayor, o en el otro armamiento que se face en lugar de cabalgada, como si el rey mesmo hi fuese [...] et otro día debe venir antel rey vestido de ricos paños de seda, et hale de meter una sortija en la mano diestra por señal de la honra quel

<sup>10</sup> O'Scalan, Timoteo, *Diccionario Marítimo Español* (Madrid, 1831).

<sup>11</sup> Bueno, José María, *La Infantería y la Artillería de Marina 1537-1931* (Málaga, 1985).

<sup>12</sup> Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Tomo VI (Madrid, 1973), 217.

face, et otro si una espada desnuda por el poder que da, et en la siniestra mano un estandarte de la seña de las armas del rey por señal del acabdellamiento quel otorga. Et estando asi debel prometer que non esquivara muerte por amparar la fe et por acrescer la honra et el derecho de su señor<sup>13</sup>.

Sintetizando el texto del siglo XIII resulta que el almirante ejerce el poder real en la mar, que el rey está simbolizado en el Estandarte Real y que el almirante se obliga a defender hasta la muerte la honra del rey.

Otro matiz a destacar es la fuerte vinculación religiosa que aparece en la ceremonia de entrega del estandarte entre el rey y su almirante, el cual presta pleito homenaje a su señor, según el ritual de las *Leyes de Partidas*. Así el almirante ha de velar, un sábado, el Estandarte en una catedral, junto con los caballeros y escuderos de su mesnada. A la mañana siguiente debe decir la misa el Arzobispo, y terminada ésta debe ponerse enhiesto el Estandarte en el altar mayor, sosteniendo el *asta* el capitán de la galera capitana de la escuadra, mientras el almirante apoya la mano derecha en el estandarte hasta que haya hecho el pleito homenaje, terminado el cual se llevaba, con la mayor solemnidad posible, a la galera capitana<sup>14</sup>. El Estandarte, como símbolo de la persona del rey, debía tener un tamaño y una posición destacada en la Galera Capitana, lo cual no impedía que el almirante pudiese llevar una *seña* con sus armas<sup>15</sup>.

La imagen de la figura 1, de finales del siglo XVI, nos muestra la continuidad de la costumbre tres siglos y medio después de la anterior disposición. El Estandarte, con las armas del rey, está enarbolado en un asta sobre el *tabladillo* de la *espalda* sobresaliendo por encima de la *carroza*. En la popa y encima de la *pertigueta*, se hallan los tres *fanales* en triángulo, que indican que es una galera Capitana de la Escuadra de España (si fuese capitana real llevaría los tres fanales en línea). Las armas del Adelantado Mayor de Castilla figuran en la *flámula* que cuelga de la *pena* de la *entena* del árbol de *mestre*, y en el *gallardete* izado en el *calcés* del citado árbol<sup>16</sup>.

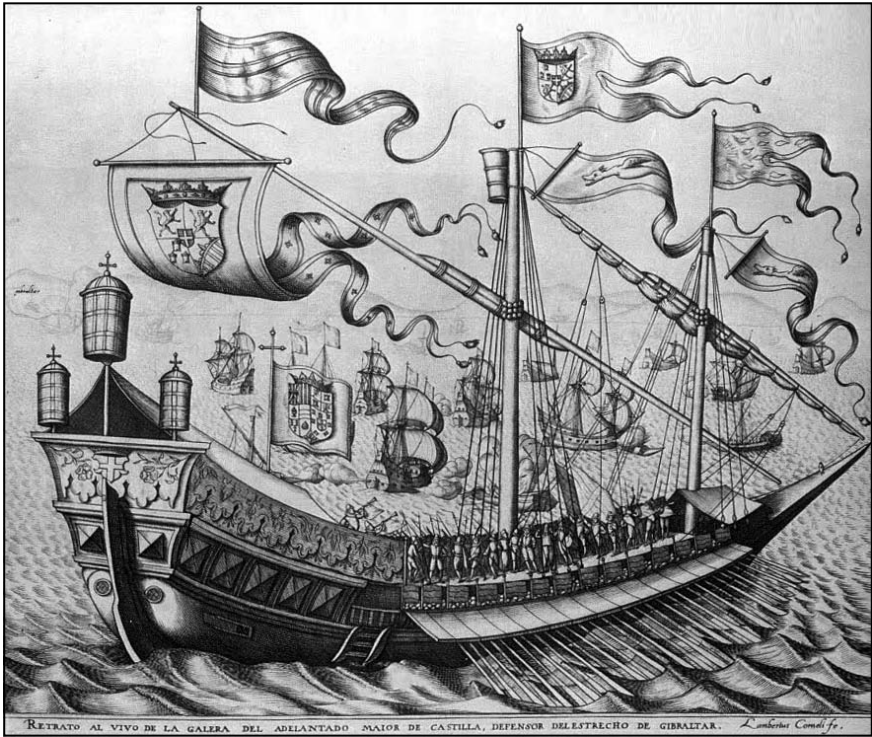
<sup>13</sup> Fernández Duro, Cesáreo, *La marina de Castilla*. Edición facsimilar (Madrid, 1995), 488. (El texto citado corresponde al Código de las Siete Partidas del rey Alfonso X el Sabio, Partida segunda. Título XXIV, Ley III).

<sup>14</sup> Fernández Duro, Cesáreo, *La marina*, 337-338.

<sup>15</sup> Fernández Duro, Cesáreo, *La marina*, 301. [Corresponde a la Partida II, Ley 13, Título XXIII de las de Alfonso X el Sabio].

<sup>16</sup> Para todas las palabras en cursiva que aparecen en el texto, véase Fondevila Silva, Pedro, *Diccionario Español de la Lengua Franca Marinera Mediterránea* (Murcia, 2011).

Fig. 1. Galera Capitana del Adelantado Mayor de Castilla



Fuente: Biblioteca del Palacio Real. Madrid.

El carácter del estandarte como representación de la figura del rey sigue presente hasta el final de los Austrias, tal y como aparece en el bando de Enrique Bazán y Benavides, Marqués del Viso y de Bayona, Capitán General de las galeras, dado en el Puerto de Santa María el 19 de agosto de 1663, en cuyo punto tercero dice: «Que ninguno sea osado á meter mano a espada, daga ó otra arma a vista del Estandarte, aunque sea con pretexto de meter paz, pena de la vida»<sup>17</sup>.

Introducida en España la dinastía Borbón, la citada singularidad sufre una importante modificación: considerar que el Estandarte Real solamente puede arbolarse si el rey iba embarcado en la Capitana Real. Así, el *Reglamento para el Establecimiento y Regimen de su Escuadra de Galeras* ordena que, no teniendo por ahora más Escuadra que la de España y que la insignia que lleva la Capitana es inferior a la de la Galera Real de Francia, aunque superior a la de la Patrona, no se utili-

<sup>17</sup> Fernández Duro, Cesáreo, *Disquisiciones Náuticas*. Tomo II (Madrid, 1996), 127.

zará el Estandarte cuando salga la Escuadra, debiendo quedar arbolado en algún buque de galera que quedará en el puerto para recibir los honores<sup>18</sup>. Como consecuencia de la decisión real, en el puerto de Cartagena, alrededor del año 1736 se mantuvo amarrado el casco de una galera Capitana, dada de baja, con una pequeña dotación para atender a la maniobra, responder a los saludos y custodiar el Estandarte Real. Además, tenemos constancia que hubo, al menos, dos buques Reales, el último de los cuales se desguzó en 1746<sup>19</sup>.

No queda claro si esa aceptación, por parte del rey de España, de la supremacía del Estandarte de la galera Real francesa, nace por disponer Francia de varias escuadras de galeras o del hecho de que el General de las Galeras del vecino reino que, en esa época, era un bastardo real reconocido (*prince de sang*) que, como sus antecesores, dirigía las galeras desde la Corte (a partir de 1680, «lorsqu'il retourna définitivement à la Cour, le généralat ressemblait à une sorte de lointain " protectorat " qu'un grand seigneur ou un prince de sang royal exerçait sur le corps»)<sup>20</sup>, u otro motivo desconocido. Lo cierto es que el estandarte de Francia salía siempre en la *Galère Réal*, sin necesidad de que el rey estuviese a bordo, mientras que en España no.

Sobre la cuestión de las personas destinadas a guardar al estandarte y al almirante, las *Ordenanzas Navales* del Reino de Aragón, formadas por Bernardo de Cabrera, Capitán General de la Armada en el año 1354, nos informan que la guardia del general protegía con *paveses* el Estandarte Real. El Capitán General podía colocarse en el lugar más adecuado para dirigir la batalla, pero si el enemigo entraba en su galera, se recogía el estandarte, para, con su guardia, defenderlo o morir junto a él<sup>21</sup>. Si comparamos esta ordenanza con la conducta del almirante castellano Alfonso Jofre Tenorio, nombrado por Alfonso XI en 1317, que en su última batalla estaba al lado del Estandarte y sólo se apartara para dirigir el contraataque frente el enemigo que entraba en su galera, hasta que vencidos por el mayor número, muertos todos los hombres de su guardia, el almirante morirá abrazado al Estandarte Real<sup>22</sup>. Vemos el paralelismo de los usos de ambas armadas, coincidencia común con el resto de marinas mediterráneas.

<sup>18</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 44v./45v.

<sup>19</sup> Archivo Naval de Cartagena (ANCT), Colección Reales Órdenes, M-19-3-1746.

<sup>20</sup> Collectif. Quand voguaient les galères. France, Association des Amis du Musée de la Marine/ Editions-Ouest France. Zysberg, André, «Splendeurs et misères des galères de France», en F. Bellec (dir.), Quand voguaient les galères, cat. expo (París-Rennes, 1990), 208.

<sup>21</sup> Capmany i Montpalau, Antonio de, *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragon* (Madrid, 1787), 1-2.

<sup>22</sup> Fernández Duro, Cesáreo, *La Marina*, 84-85.

En definitiva, la guardia del General de las galeras es a la vez la guardia del estandarte, y así va a mantenerse durante siglos. De hecho, lo que la disposición francesa de 1716 anteriormente citada, establece que los Guardas del Estandarte Real serán también la guardia personal del General de las Galeras<sup>23</sup>.

Por otra parte, la pérdida de tan preciado símbolo, significaba que el vencedor humillaba el Estandarte y otros pabellones, arrastrándolos por el agua, y remolcando sus embarcaciones por la popa, es decir, navegando al revés, llegando incluso a colocar al revés las *entenas* de las galeras adversarias. De esa manera entraba en puerto siendo recibido por el rey o autoridad que lo representase en la ciudad y toda la gente del lugar, con salvas de artillería, repiques de campana y músicas. Las banderas enemigas y, especialmente el Estandarte Real se colgaban en las catedrales e iglesias, en acción de gracias por la victoria lograda.

### 3. Creación del Cuerpo de Guarda Estandartes

Al final de la época de los Austrias el mando de una galera lo ejercía un Capitán de Mar y Guerra, es decir que dirigía la maniobra de la embarcación y la conducía en el combate. Anteriormente, el capitán de guerra ordenaba el combate, mientras que la maniobra la regía el patrón o cómitre. Posteriormente, ejerció las dos funciones, aunque para llevar la derrota dependía del piloto y en la maniobra necesitaba contar con un cómitre experimentado. Su segundo en el mando era el Alférez y tenía el auxilio de algunos caballeros *entretenidos* que embarcaban para aprender el oficio, hacer méritos y optar a la plaza efectiva, recibiendo algún *gaje* para su sostenimiento. Esta situación se mantuvo durante la guerra de Sucesión, aunque se van introduciendo nuevos empleos, que serán sancionados definitivamente en la *Ynstruccion de los que debe observarse para el gobierno servicio y enseñanza de los Entretenidos o Guarda Estandartes del Cuerpo de las Galeras*<sup>24</sup>.

Con la llegada de los Borbones la Marina y el Ejército van a organizarse a la francesa, con ampliación de los grados intermedios entre capitán y alférez. Así, en una *Revista* que realiza el Comisario de Guerra Pedro Manuel de Leyva, a dos galeras en 1723, aparecen los empleos de Capitán de Galera, que se hace equivalente al de Capitán de Mar y Gue-

<sup>23</sup> Ordonnance du Roy, *Pour la Disposition et la Discipline de la Compagnie de Gardes de l'Estendart Real des Galeres*. Paris 7 Septembre 1716 [en línea]. Disponible en <gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8624224f>.

<sup>24</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 29v/ fol. 43v.

rra, el de Alférez que equivale a Teniente de Galera, y el de Teniente de Galera. Es una mezcla de los cargos antiguos con los nuevos grados<sup>25</sup>.

### 3.1. Composición y condiciones de ingreso

En cuanto al Cuerpo de *Guarda Estandartes*, creado en 1728, se va a componer de 17 individuos, distribuidos 2 por cada galera sencilla, 3 en la Patrona y 4 en la Capitana<sup>26</sup>. En estas fechas, y hasta la disolución del Cuerpo de Galeras en 1748, la Escuadra estaba compuesta por 7 embarcaciones<sup>27</sup>. Un breve cálculo, considerando el número de Guardaestandartes asignado a cada tipo de galera, nos confirma la composición o número de este grupo (Fig.2):

Fig. 2. Composición de la Escuadra de Galeras

Galeras	Remeros	Guardaestandartes
1 Capitana de 28/29 bancos	6	4
1 Patrona de 26/27 bancos	5	3
5 Sencillas de 25/26 bancos	5	2x5=10
<b>Total: 7</b>		<b>Total: 17</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de AMNM. Colección Vargas Ponce, Tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 29v.

Las exigencias para acceder al Cuerpo de Guardaestandartes fueron las mismas que para los Guardiamarinas: «estos deveran ser todos personas de Distinción y nombrarse por Su Magestad en la misma conformidad que los Cadetes o Guardiamarinas de Navios y bajo las mismas circunstancias de nobleza, que han de justificar, y edad [que d] everà ser desde catorze años hasta diez y ocho; [de b] uena diposicion, Costumbre y de ninguna imperfeccion Corporal»<sup>28</sup>. Estos límites de edad fueron dispensados en alguna ocasión, como sucedió con la primera convocatoria donde la mayoría superaban los 18 años y uno era menor de 14 años.

Es de reseñar que se va a tomar en consideración el haber servido en el Cuerpo de Galeras y tener ya alguna práctica en la navega-

<sup>25</sup> ANCT, Colección Reales Órdenes, P-23-7-1723.

<sup>26</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 29v.

<sup>27</sup> Fondevila Silva, Pedro, «Las galeras de España del siglo XVIII», *Revista General de Marina*, 247 (agosto-septiembre 2004), 226.

<sup>28</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 29v/ fol. 30r.



ción<sup>29</sup>. Dicho servicio y experiencia podía haberla adquirido ocupando plaza de soldado o de cadete (creados por Real Resolución de 1722)<sup>30</sup> en las compañías de infantería de galeras, que desde hacía tiempo venían sirviendo de guarnición en estas embarcaciones. Este servicio parece que tenía algún peso a la hora del ingreso, pues varios Guardaestandartes, a lo largo del período, procedían de la clase de cadetes. Además, las condiciones de nobleza que se exigían a éstos, según la citada Real Resolución, en su punto primero decía: «El Rey ha resuelto que solo se tengan, y nombren por Cadetes los Caballeros notorios, los Cruzados, hijos o hermanos destos, Titulos, sus hijos, o hermanos, los Hidalgos, que me presentaren justificaciones del goce de tales en sus Lugares, y los hijos de Capitanes, y Oficiales de mayor grado»<sup>31</sup>.

Volviendo sobre los Guardaestandartes, el aspirante, una vez que recibía el nombramiento real, debía presentarlo al Comisario de las galeras para que se le formase su asiento, debiendo acompañar las pruebas de nobleza o de ser hijo de militar, con la graduación mínima de capitán. Según el *Reglamento* no se podía admitir los que tuvieran imperfecciones en el cuerpo, los enfermos endémicos, los que tenían «traza indecente», los que «sean tontos» o que «no sepan leer ni escribir»<sup>32</sup>. Todas estas normativas sobre las condiciones de ingreso son prácticamente iguales, como era lógico, a las exigidas en la *Ynstruccion* para los Guardiamarinas de 15 de abril de 1718<sup>33</sup>. De igual manera, también el rey se reservaba la autorización para que éstos pudiesen casarse. El matrimonio sin licencia inmediatamente acarreaba la expulsión del Cuerpo y una pena de seis meses de prisión<sup>34</sup>. Así, en el año de 1750 se va a tomar la siguiente determinación con dos Guardaestandartes que se habían casado sin *Real Licencia*: «Por lo que mira a los Guardias Estandartes, de que también trata V.S. ha resuelto S.M. que a los casados se borren sus Plazas»<sup>35</sup>.

### 3.2. Educación y enseñanza

Dicho grupo era mandado por un Oficial Mayor o por un Jefe de Escuadra, que además debía vigilar la educación y enseñanza de los

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> Portugues y Monente, Joseph Antonio de, Colección General de las Ordenanzas Militares. Tomo II (Madrid, 1764), 582.

<sup>32</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 33v.

<sup>33</sup> AMNM. Ms. 1181. Ynstruccion para el gobierno, educación, enseñanza y servicio de los Guardas Marinas, y obligación de sus Oficiales y Maestros de Facultades.

<sup>34</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 37r/37v.

<sup>35</sup> ANCT, Colección Reales Órdenes, P-21-2-1750.

mismos, controlando la forma de vida que llevaban, el estudio, lo que iban aprendiendo e incluso hacerles los exámenes<sup>36</sup>. Además de los oficiales mayores ya citados, entre aquellos más «actos y capaces» se nombran dos Guardaestandartes como Brigadieres, lo mismo que se hacía en la Compañía de Guardiamarinas, que, bajo las órdenes de los oficiales, actuarán de cabos de escuadra del resto de los alumnos<sup>37</sup>. El primer Cabo o Jefe del Cuerpo fue José Manuel Manrique y el segundo Cabo Felipe de Borja, y los primeros Brigadieres fueron Gregorio Negrete y José Valcárcel, todos nombrados el 25 de enero de 1729<sup>38</sup>.

En cuanto a la enseñanza, nos encontramos con que hay una notable diferencia de orientación con respecto a la de los Guardiamarinas. En este último es claramente académica, con un cuerpo docente importante que incluye un maestro primero de matemáticas, Director de la Academia, y hasta cuatro en ciertos momentos, con un extenso programa. Un maestro de fortificación y teoría de la artillería, uno de armas, uno de danza, un maestro constructor de navíos, un contra-maestre y un maestro de instrumentos matemáticos para el uso y practica de la navegación. La enseñanza es de nivel, básicamente teórica, aunque se hacen prácticas con modelos de buques y piezas de artillería montadas, además del preceptivo embarque una vez superadas todas las materias. El carácter lo confirma el plan de estudios y el propio nombre de la institución: *Academia de Guardias Marinas*<sup>39</sup>.

En cambio, la orientación de la enseñanza de los Guardaestandartes es completamente distinta. Así el *Reglamento* considera que este Cuerpo no necesita la contratación exclusiva de *maestros*, que lo esencial de su formación va a ser el manejo y ejercicio de las armas, la maniobra y el pilotaje. Para el desarrollo de estas clases, en Cartagena, puerto de internada de las galeras, debía haber una casa con un salón suficiente para el ejercicio y aprendizaje de las materias citadas, que además debía servir como Cuartel a los Guardaestandartes y de residencia al Segundo Oficial de este Cuerpo<sup>40</sup>. Es decir, que la enseñanza va a ser, básicamente práctica durante la internada (que será entre el 15 de octubre y el 15 de marzo, «como desde muy antiguo», como en la tradición romana del *mare clausum* que se venía siguiendo en los asientos de galeras)<sup>41</sup>.

<sup>36</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 30r./30v.

<sup>37</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 30v/31r.

<sup>38</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo XXXII. Doc. 117. El 18 de enero de 1730 se nombra al capitán Manuel García de Montemayor como segundo Cabo, tomo XXXII, doc. 157.

<sup>39</sup> AMNM, Ms. 1181, fol. 35, 42/50.

<sup>40</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 34r.

<sup>41</sup> Bauer Landauer, Ignacio, Don Francisco de Benavides, *Cuatralvo de la Galeras de España* (Madrid, 1921), 430.

Las clases teóricas de navegación van a ser impartidas de 8 a 10 de la mañana por el Piloto Mayor de las galeras (todos los de estas embarcaciones ya eran pilotos de altura, capaces de navegar astronómicamente). Les va a enseñar, principalmente, la aguja, los rumbos o vientos, a trazar una derrota sobre las cartas náuticas, que era el *quadrante*, a tomar la latitud o cómo se estimaba la longitud<sup>42</sup>. Finalizada esta clase, se les dejaba media hora «para que reflexionen» y comentaran entre ellos sobre la lección recibida. A las 10,30 y durante una hora el Cómite Mayor les impartirá conocimientos sobre las partes, faenas y maniobra de estas embarcaciones a remos, especificándose que al menos una vez a la semana se debían realizar las explicaciones a bordo de una galera. Por la tarde, de 14 a 16 horas el Segundo oficial o Brigadier les enseñaba el manejo de las armas, y posteriormente una hora de clase sobre descripción y uso del cañón, impartida por el Condestable de artillería<sup>43</sup>.

Debemos resaltar que existía la figura del «teorico» que enseñará «a las oras destinadas» (presumiblemente entre las 11,30 y 13,30) los principios científicos de la navegación, y será el único profesor, considerado como tal y exclusivamente dedicado a ello, que tendrán los Guardaestandartes en los veinte años de existencia del Cuerpo. Sabemos que en enero de 1730 será contratado José Martín<sup>44</sup>, maestro hidrógrafo, natural de Ciutat (La Ciotat), obispado de Marsella, al que se le concederá en febrero de 1731 un sueldo de 70 escudos<sup>45</sup> al mes, lo que era una asignación importante, pues el Piloto Mayor de la Escuadra de Galeras cobraba 40 escudos al mes<sup>46</sup>. Aunque unos años después, en 1738, aparece cobrando mensualmente «El Maestro Hidrografo (sic), 60 escudos. Reales de Vellon 600»<sup>47</sup>. En cuanto al Piloto, Cómite y Condestable estaban obligados a dar las clases, recibiendo además del sueldo por el empleo que desempeñaban en las galeras, una gratificación por las clases impartidas, dependiendo la cantidad de «la aplicación y trabajo de cada uno».

Como la invernada era el momento idóneo para *aconchar*<sup>48</sup> la galera, es decir, reparar la obra viva y lo que fuese necesario de la obra muerta, acabando con la limpieza del casco, el calafateo de las costuras y el dar sebo a la obra viva y a los árboles, se ordena que: «Siempre que las Galeras aconchen y Espalmen se nombraran alternativamente Guar-

<sup>42</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 3r / 6r.

<sup>43</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 35v./36r.

<sup>44</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 166.

<sup>45</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo XXXII, doc. 222.

<sup>46</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 3r.

<sup>47</sup> ANCT, Colección Reales Órdenes, doc, P-15-6-1738.

<sup>48</sup> Fondevila Silva, Pedro, *Las galeras*, 229.

daestandartes para que asistan a reconocer como se executa este trabajo y se enteren de los Materiales y generos necesarios para él»<sup>49</sup>.

Durante los meses de actividad de las galeras, del 15 de marzo al 15 de octubre, los Guardaestandartes embarcaban en ellas para realizar el servicio y las prácticas de navegación. Así, a las horas en que los pilotos hacían la observación astronómica o la estima, debían asistir e ir aprendiendo cómo se gobernaba el buque y las voces que se daban para las faenas y maniobras<sup>50</sup>. En cada galera el Piloto debía repasarle las lecciones teóricas que habían recibido en puerto, enseñarles a llevar la derrota en la carta, a reconocer la costa y los nombres de los accidentes geográficos, así como a obtener el *número áureo* (que expresa los años que han transcurrido desde el primero del ciclo lunar) y la *epacta* (la edad de la luna) para calcular las mareas<sup>51</sup>.

Por otra parte, debían participar en los ejercicios de la artillería, conocer cómo se cargaba y para qué servían los aparejos y utensilios de las piezas. También tenían la obligación de conocer el sistema de boga y la maniobra a vela de la galera<sup>52</sup>. Cuando se les ordenase debían subir en las embarcaciones auxiliares: el esquife, la barquilla o la falúa para, en cada caso, hacer aguada y leña, traslado de personal y carga entre galeras o realizar reconocimientos de la costa. Además, tenían que hacer las guardias de mar programadas como subalternos del oficial de guardia<sup>53</sup>. Durante el embarque debían escribir su diario de navegación o cuaderno de bitácora, bajo la dirección del piloto o de un oficial<sup>54</sup>. En resumen, se puede decir que la enseñanza práctica de los Guardaestandartes era similar a la de los *entretendidos*<sup>55</sup> de los siglos XVI y XVII, aunque éstos no recibían lecciones y es dudoso que aprendiesen pilotaje de altura<sup>56</sup>, muy poco empleado en las galeras.

En cuanto al objetivo principal del Cuerpo de guardar el Estandarte Real, debemos señalar que el nombrado brigadier se debía encargar de esta misión en la galera Capitana, en lugar del oficial destinado a este

<sup>49</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 38r.

<sup>50</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 40r.

<sup>51</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 40v./41r.

<sup>52</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 41r./41v.

<sup>53</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 39v.

<sup>54</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 39v.

<sup>55</sup> El caballero que con ese título se embarcaba para hacer meritos y optar a la plaza efectiva. Lorenzo, José de; Murga, Gonzalo de y Ferreiro, Martín, *Diccionario Marítimo Español* (Madrid, 1864).

<sup>56</sup> Es el que se dirige por la observación de los astros, mientras que el pilotaje práctico es el que, a la vista de las costas tiene por guía el conocimiento práctico de sus puntos notables. Lorenzo, José de; Murga, Gonzalo de y Ferreiro, Martín, *Diccionario Marítimo Español* (Madrid, 1864).

cometido antes de la creación de los Guardaestandartes. El resto ocuparan, durante la maniobra, el combate u otra situación, puestos en proa, popa o crujía, según disponía el Capitán de la galera<sup>57</sup>.

El sueldo que recibían, tanto en dinero como en especie, todos, incluso el brigadier y el subbrigadier era de 15 escudos de vellón al mes y un pan de munición diario, y estando embarcados les correspondía la ración de Marina. De esa paga mensual tenía que generarse un fondo que se formaba descontando 30 reales de vellón por Guardaestandarte, que quedaba en poder del tesorero para formar la llamada «gran Masa», para renovar el vestuario cada dos años, el calzado o el armamento<sup>58</sup>.

### 3.3. Uniforme, armas y emplazamiento

En la citada *Ynstruccion* de los Guardaestandartes, se detalla el uniforme:

El Vestuario ha de consistir en una Casaca de Paño fino Rojo, forrada en Sargueta azul, con buelta de paño azul, ojalada de pequeños ojales de Oro hasta la Cintura de ambos lados y a la mitad de la cintura, tres alamares de Oro en cada lado y atrás en la abertura otros tres, en los golpes del Bolsillo tres ojales de oro, y en cada una de las Mangas a la divisa<sup>59</sup> otros tres con los Botones de oro correspondientes; la chupa de paño azul fino con ojales de Oro solo a un lado, y al otro botones de lo mismo y aforro como el de la Casaca; los Calsones de Grana del paño de la casaca y aforro de lienzo, Medias rojas de Ynglaterra y Sombrero de medio Castor<sup>60</sup>.

Debemos indicar, que esta disposición sobre el vestuario se toma como modelo para el uniforme de todos los oficiales de galeras.

En cuanto a las armas, debían llevar «fusil, bayoneta y Espada, con su Cinturon y Cartuchera, todos uniformes, a saber; los fusiles no de los largos, ni pesados y que sean correspondientes a sus fuerzas, la bayoneta corta y ancha, el Cinturon de Ante respuntado de Ylo de Oro, y la Cartuchera de Tafiote rojo respuntada de lo mismo, con un Leon, y un Castillo en la Tapa, y la Espada será corta»<sup>61</sup>. El primer

<sup>57</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 39r.

<sup>58</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 36v.

<sup>59</sup> Aquí, divisa es la vuelta de la manga de la casaca. Debe tenerse en cuenta que la Real Armada y las Galeras son cuerpos diferentes y, por tanto, sus casacas y calzones de diferente color.

<sup>60</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 32r./32v.

<sup>61</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 32v.

armamento y vestuario era por cuenta de la Corona, «pero las recomposiciones, y reparos se harán a cuenta del cuerpo, o Guarda Estandarte, pues descontándoles de su Sueldo se aplicarán a conservarles y tenerle en buen estado»<sup>62</sup>.

Con respecto a la puesta en marcha de la primera promoción y a la designación de espacios para casa cuartel y academia, pocas noticias han podido encontrarse sobre el lugar de su alojamiento y enseñanza en Cartagena. El primer documento localizado es un borrador de la carta que Juan José Sereno, Comisario Real, envía a José Patiño el 22 de diciembre de 1728, y en la cual traslada lo siguiente:

Hago presente a V.S.I. que, respecto de estar con estos completo el número de los 17 Guardaestandartes que señala el reglamento sea servido dar cuenta a S.M. para la provisión del Bestuario y demás adherentes que según se les señala, y para la de su enseñanza parece ser propósito unas salas que caen debajo del cuartel que ha de ser para el Batallón destas Galeras cuyo gasto con los salarios de los que lo hubieren de ejecutar podrá librarse el caudal que cada año se destina a los del Capitán General<sup>63</sup>.

La contestación llega el 6 de enero de 1729:

ha venido S.M. en aprobar las prevenciones concernientes a estas plazas, que Vm. refiere averse hecho, y manda que en conformidad de la practica que se observa en la Armada por lo respectivo a los Guardias Marinas, se les sienta a los Guardaestandartes sus plazas [...] Y por lo que mira al Vestuario de los referidos Guardias de Estandarte, dire a Vm. se han remitido por el Theniente General D. Miguel Reggio, algunos generos para el, quedandose en tomar providencia tocante a lo demás, como también en quanto a el paraje de su enseñanza<sup>64</sup>.

Aquí aparece claramente, una vez más, el criterio a seguir con los Guardaestandartes, que debía ser el mismo que con los Guardiamarinas. Por otro lado, nos informa que todavía estaba pendiente de resolución el inmueble dedicado a escuela y alojamiento. Meses después, la decisión tomada fue la de alquilar una vivienda para la enseñanza y también como cuartel. Debió ser de cierta categoría, pues el Comisario ordenador, Alejo Rubalcava, pidió la permuta de esa por la suya, por ser la primera más adecuada a su «calidad». Propuesta que fue aprobada el 2 de enero de 1731 por José Patiño<sup>65</sup>. En 1738, en el

<sup>62</sup> AMNM, Colección Vargas Ponce, tomo 10 B, Ms 82 bis, doc. 72, fol. 33r.

<sup>63</sup> ANCT, Colección Reales Órdenes, doc., P-22-12-1728.

<sup>64</sup> ANCT, Colección Reales Órdenes, doc., P-6-1-1729.

<sup>65</sup> ANCT, Colección Reales Órdenes, doc., P-2-1-1731.

documento de pago del alquiler, aparece como *Casa de Academia de los Guardas de Estandarte*<sup>66</sup>.

### 3.4. Breve análisis y disolución del Cuerpo

La relación de expedientes de ingreso está incompleta, pues falta documentación y no aparecen en el listado varios Guardaestandartes. Además, algunos están vacíos. En cualquier caso, podemos decir que durante los veinte años de existencia del Cuerpo (1728-1748), hemos contabilizado 38 Guardaestandartes, y sobre ellos realizamos un breve estudio.

En primer lugar analizaremos las ciudades de origen de este grupo, en donde destaca especialmente la aportación de Cartagena, ya que hasta un 60 % son naturales de esta ciudad portuaria (20). Cuestión que no nos debe extrañar puesto que era la base permanente de la Escuadra de Galeras desde 1668. Las siguientes poblaciones, muy de lejos, son Cádiz con 3, Madrid y poblaciones de Guadalajara con 2 respectivamente y, el resto, Barcelona, Sevilla, Málaga, entre otras, con 1 Guardaestandarte.

En cuanto a la edad de ingreso, como ocurría con los Guardiamarinas, el intervalo estaba establecido entre los 14 y los 18 años. Analizados todos los expedientes, la edad media de ingreso para todo el período es de 16,5 años. Los tres casos más extremos, tanto por exceso como por defecto que no cumplen con la norma, son dos con 26 años y uno con 13 años.

Tras un breve análisis de los vínculos familiares del grupo, podemos decir que los casos de clara endogamia suponen el 67 % de los individuos del Cuerpo de Guardaestandartes. Elevándose para los naturales de Cartagena hasta el 87 %. Estas cifras, aunque resulten altas, corresponden al uso de la época, en la que los hijos seguían el oficio o profesión del padre, apoyados por el grupo familiar.

A modo de ejemplo, diremos que el primer inscrito en el nuevo Cuerpo fue Manuel Sereno, que sentó plaza el 8 de diciembre de 1728. En la portada del expediente figura: «No se le pidieron papeles por ser hijo del Comisario Real Don Juan Joseph Sereno supuesto prevenido en el reglamento»<sup>67</sup>. En cuanto al último que ingresó, corresponde a Bernardo Negrete y Leonardi, que sentó plaza el 1 de julio de 1744 y era natural de Cartagena. Sus padres eran Fadrique Diego Negrete, caballero de Montesa, y Angela María de Leonardi, vecinos de Carta-

<sup>66</sup> ANCT, Colección Reales Órdenes, doc., P-15-6-1738.

<sup>67</sup> No figura el apellido materno.

gena. Está en vías de realización un estudio más en profundidad de todos los que formaron el Cuerpo<sup>68</sup>.

El 28 de noviembre de 1748 Fernando VI ordena la disolución de la Escuadra de Galeras<sup>69</sup>, y dicta una serie de medidas para su ejecución. No sabemos las razones del monarca para hacerlo, y no parece que obedezca a su política pacifista, pues una de las medidas tomadas es el mantenimiento de la beligerancia con los piratas berberiscos: «La Escuadra de Galeras: Se desarmaran enteramente, y todos sus pertrechos, artillería, municiones, etc. se aplicarán a los vageles de la Armada y a los jabeques que se armen de cuenta de la Real Hacienda en curso contra los mahometanos». Parece, pues, que el motivo pudo ser el seguidismo de la política francesa, ya apuntado anteriormente, en el caso de Felipe V. La muerte de Jean-Philippe d'Orléans el 16 de junio de 1748 provoca el fin de las Escuadras de Galeras francesas<sup>70</sup>, decisión seguida pocos meses después por España, al parecer de forma repentina, como lo prueba el siguiente texto de la citada Orden: «Y que respecto de hallarse presentemente fuera de esse puerto las galeras San Phelipe y San Genaro, empleadas en el real servicio, deberá abonarse su gasto por entero hasta que se restituyan â el»<sup>71</sup>. En consecuencia, de los 17 Guardaestandartes que conformaban el cuerpo, 11 son promovidos al empleo de Alférez de Fragata de la Armada y destinados a alguna Compañía de los Batallones de Marina, 3 fueron borrados de sus plazas por haberse casado y de los 3 restantes no hemos localizado información alguna.

Finalmente, la disolución del Cuerpo de Galeras tuvo como consecuencia que estas embarcaciones se destinasen «en lo que sea menester para las obras del puerto»<sup>72</sup>. Como no se disponía en el Arsenal de Cartagena de un edificio que sirviera para prisión, los forzados de galeras y otros condenados, ahora dedicados a trabajos en el arsenal, continuaron siendo encadenados en las galeras al terminar la jornada. De esta manera, estas embarcaciones se convierten en pontones, dándose de baja los cuatro últimos en el año 1773.

<sup>68</sup> Sánchez Baena, Juan José, *et al.*, «Los Libros Generales de la Escuadra de Galeras de España: una fuente de gran interés para la Historia Moderna», *Mediterranea Ricerche Storiche*, n.º 26 (2012), 577-602.

<sup>69</sup> AMNM. Ms. 1238, fols. 147/153.

<sup>70</sup> Colectivo, *Quand voguaient les galères [exposition, Paris, Musée de la marine, 4 octobre 1990-6 janvier 1991]*, (París, 1991), Zysberg, André, *Splendeurs et misères*, 203, 208.

<sup>71</sup> ANCT, Colección Reales Órdenes, M-28-11-1748.

<sup>72</sup> AMNM. Ms. 1238, fol. 147v.



#### 4. Conclusión

El origen de la figura del *Guarda Estandarte*, si bien con diferentes denominaciones a lo largo de los siglos, se remonta a la Edad Media, tanto para la marina de Castilla como para la de Aragón, y está asociada a la misión de proteger al Almirante y a la defensa a ultranza del Estandarte Real.

A partir de 1728, imitando a la Marina francesa, el grupo selecto que en la época de los Austrias auxiliaba al Almirante y que aprendían embarcados el oficio de oficial de galeras, comienza a recibir una formación de tipo académico eminentemente práctica. Se denominaron *Guardas de Estandarte*, y conformarán un Cuerpo limitado a 17 plazas. Las condiciones de ingreso eran las mismas que se exigían para los Guardiamarinas: hidalguía y limpieza de sangre o ser hijo de capitán u oficial de mayor grado. Analizado el origen profesional de los padres de todo el grupo, el 56 % pertenecen a la nobleza y el 44 % a militares.

La Casa-cuartel de los Guardaestandartes fue la primera Academia naval de Cartagena (1728) y la segunda en España, posterior a la de Guardiamarinas de Cádiz (1717). Solamente tuvo contratado a un profesor, ya que el resto eran los oficiales de galeras más expertos y capaces en las materias a impartir. La enseñanza que recibían, a diferencia de la de los Guardiamarinas, era básicamente práctica y semejante, aunque mejor estructurada, a la de la época de los Austrias, con excepción de que los Guardaestandartes van a recibir un buen conocimiento y experiencia en la navegación de altura. Esta formación facilitará el pase de éstos a la Real Armada cuando, en 1748, se extingue el Cuerpo de Galeras.



Pablo de la Fuente de Pablo  
y Marcel Pujol Hamelink

## Un cementerio de la armada del almirante Antonio de Oquendo en Rosas

### ABSTRACT

During road works on the C-260 road close to the entrance to the town of Roses in (Catalonia, Spain), a necropolis belonging to the Early Modern Period was discovered. A study of the remains was conducted but it did not manage to establish the exact chronology or nature of the site. This paper based on a research of archives provides a re-interpretation of the archaeological data demonstrating beyond doubt that the necropolis is an improvised cemetery where the personnel of the fleet commanded by Admiral Don Antonio de Oquendo who died during the outbreak of the epidemics in 1636-37 were laid to rest. The above-mentioned fleet normally operated in the Atlantic. Hence, this episode constitutes an extraordinary chapter in the history of Spanish naval forces in the Mediterranean.

### *El hallazgo*

En enero de 2003, las obras de desdoblamiento de la carretera C-260 a su paso por el paraje de El Salatar, sito en el término municipal de Rosas, descubrieron una serie de restos humanos<sup>1</sup>. Ante dicha eventualidad, se avisó a la policía que se presentó en el lugar del hallazgo acompañando al juez y a los miembros de Instituto Forense. Tras una primera recogida de restos óseos supuestamente de tres individuos, el forense dictaminó que dichos restos no eran asociables a diligencias penales. Al estimar dicho perito su antigüedad en más de un siglo, se requirió a las arqueólogas Anna M.<sup>a</sup> Puig, Bibiana Agustí

<sup>1</sup> C. Vilà, «Descobreixen restes humanes a les obres d'entrada a Rosas», *Diari de Girona* (Girona, 22/1/2003).

y Dolors Codina que actuaron sobre el terreno hallando nuevas inhumaciones<sup>2</sup>. Dos de ellas, denominadas por dichas arqueólogas intervinientes como n.º 1 y n.º 2, aparecieron seccionadas por ambas rodillias, disponiéndose en paralelo a unos 80 cm la una de la otra. Dicha ausencia de la osamenta inferior ha sido atribuida a la acción de las máquinas excavadoras previa a la localización fehaciente de restos. Éstos aparecían a una profundidad de entre 1 m y 1,10 m respecto al nivel de la calzada, discerniendo el corte dos estratos: el superior, de 70 cm, se constituía por tierra arenosa y gravas con un acusado nivel de descomposición orgánica; mientras que el inferior de unos 40 cm de profundidad era de arenas más limpias y de grano más fino. Las sepulturas estaban justo por debajo de este segundo estrato, recortadas por lo que las arqueólogas intervinientes definieron como una especie de pavimento asociable a un camino o zona de paso formado por gravas y -muy importante- restos de mortero de cal de un grosor de unos 3 cm. Estaban excavadas en un nivel inferior de arenas todavía más finas y limpias que las citadas de unos 50 cm de espesor. Antes del nivel freático, aun se documenta un quinto estrato, de 40 a 50 cm, formado por humus.

Emplazamiento del hallazgo. En esta fotografía aérea puede apreciarse la C-260 antes de su desdoblamiento



A partir Institut Cartogràfic de Catalunya, Ortofotomapa 1/5.000 (1991) 259-1-4 1991.

<sup>2</sup> A. M. Puig *et al.*, «El cementiri localitzat en el tram de Roses de la Carretera C-260 (Alt Empordà)», en G. Cruset, *Setenes Jornades d'Arqueologia de les Comarques de Girona (La Bisbal d'Empordà, 2004)*: 613-614.

Uno de los problemas técnicos de la intervención arqueológica fue la cercanía entre el nivel freático y la cota de los cadáveres



Foto: C. Molons, Diari de Girona

La intervención llevada a cabo hace más de una década fue considerada como una primera aproximación a una extensa necrópolis, de por lo menos un centenar de metros que prosigue el margen de la carretera. Ante tal circunstancia, se tomó la más que discutible decisión de alzar la cota de rebaje de la obra a fin de evitar la afectación de nuevos restos humanos. Aun así, para documentar la magnitud del yacimiento, se decidió excavar otra inhumación, la n.º 3, radicada a 77 m al este de la n.º 1.

De las seis inhumaciones localizadas, los análisis antropológicos determinaron la edad de cinco de los seis individuos, todos ellos adultos: uno menor de 25 años y los restantes menores de 40 años. Pudo precisarse el sexo masculino del individuo n.º 3 ya que conservaba la característica morfología coxal. Además, la complexión de la osamenta de los restantes cadáveres induce a la idea de que todos fueran varones.

El análisis espacial del conjunto apunta hacia una necrópolis bien organizada, con tumbas individualizadas a un mismo nivel y con la misma orientación. No aparece indicio alguno de secuenciación estiligráfica, ni de reaprovechamiento de fosas, ambas características de un uso continuado del lugar. En resumidas cuentas, del análisis arqueológico se infiere un cementerio organizado en un corto espacio de tiempo del que no se tenía noticia alguna. Las primeras conclusiones apuntaron a un cementerio de morbo o a una necrópolis militar.

A lo largo de este trabajo, pese a los importantes matices, se podrá apreciar como ambas conjeturas son ciertas y compatibles.

Un primer elemento de análisis que se deriva del registro arqueológico es lo que se califica como restos de mortero de cal que jalonan el nivel original de enterramiento. Arrojar cal sobre una fosa en un sustrato arenoso y húmedo en el momento de la inhumación daría lugar a la formación accidental de dicha amalgama. De aquí se infiere un primer indicio de que nos encontramos ante un cementerio de morbo. La cal fue arrojada sobre los cadáveres como medida aséptica. Este apunte concordaría con la total ausencia de restos de ropaje u otros enseres que permitirían una caracterización arqueológica y que serían destruidos dentro del proceso profiláctico.

### *Una interpretación a partir del análisis radiocarbónico*

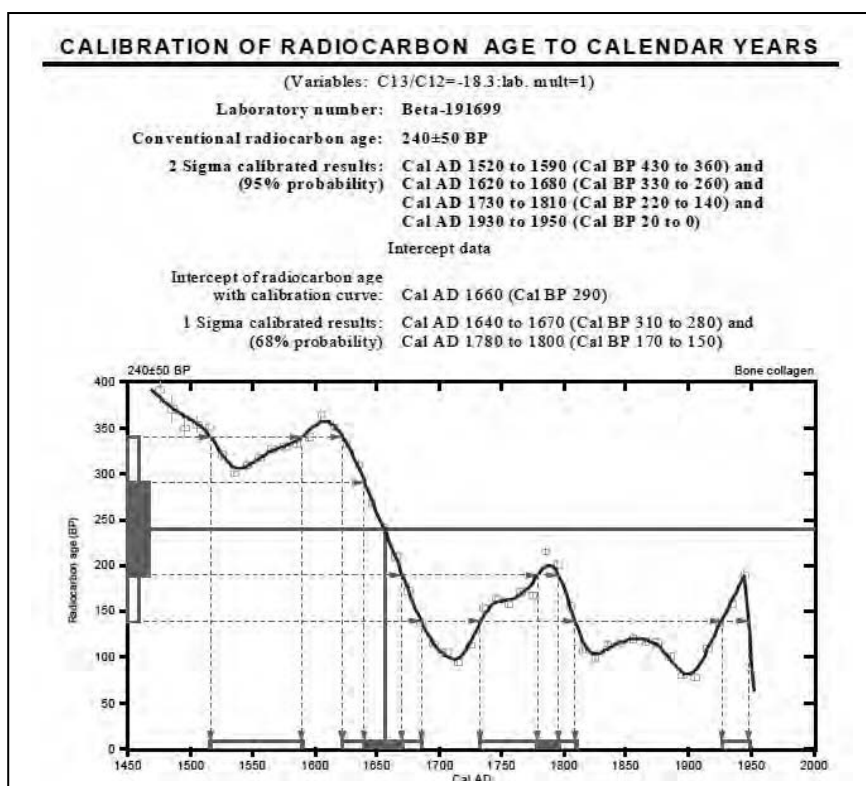
La ausencia de evidencias materiales directoras llevó al análisis radiocarbónico de los restos del individuo n.º 3<sup>3</sup>. Los resultados sitúan la muestra en torno a dos posibles trincheras cronológicas: una coincidente con la edad radiocarbónica (240 BP +/-50; 0 BP= 1950 d.C.) que se situaría dentro de una desviación estándar  $1\sigma_1$  de 1640 a 1670 con una dispersión máxima  $2\sigma_1$  entre 1620 y 1680; y otra excéntrica pero no descartable por analogía residual que en  $1\sigma_2$  abarcaría desde 1780 a 1800 y que abrazaría en  $2\sigma_2$  desde 1730 hasta 1810. Hay otros dos intervalos  $2\sigma_3$  [1520,1590] y  $2\sigma_4$  [1930,1950] que se han desechado al darse en ambos casos la condición  $\square 1\sigma \cap \square 2\sigma = \emptyset^4$ .

La inferencia permitiría concluir que existe un 68 % de posibilidades que la muerte del individuo cuyos restos óseos fueron sometidos al análisis radiocarbónico se produjera entre 1640 y 1670, sin poder descartar dentro de dicha probabilidad una datación alternativa entre 1780 y 1800. Dicho abanico de certidumbre asciende a un 95 % cuando se considera los períodos 1620-1680 y 1730-1810.

<sup>3</sup> «Resultats de la datació radiocarbònica de la mostra R2003-C260-3», en A. M. Puig, *Memòria d'excavació. Seguiment arqueològic del desdoblament de la carretera C-260 a l'entrada del terme municipal de Roses (Alt Empordà)*, 7-10, recurso electrónico del Centre de Informació i Documentació del Patrimoni Cultural es consultable en <http://cultura.gencat.cat/web/content/dgpc/documents/arxiu/qmem5743.pdf>

<sup>4</sup> Pese a la incongruencia matemática, en  $2\sigma_3$  [1520,1590] se da un brote de peste en 1587 en uno de los contingentes enviados a Flandes. P. de la Fuente, «Roses, el Camino Español i l'epidèmia de 1587», *Revista de Girona*, 211 (2002): 44-47.

Curva de calibración de la muestra R2003-C260-3,  
correspondiente al individuo n.º 3.



Beta Analytuc Radiocarbon Dating Laboratory (Miami, Estados Unidos).

Aunque la datación radiocarbónica es tan sólo una aproximación estadística, la hipótesis más sensata es intentar localizar en la documentación de archivo alguna referencia a la formación de dicha necrópolis conforme a las horquillas cronológicas 1 $\sigma$  y 2  $\sigma$  válidas. Examinando las licencias episcopales, llama la atención muy especialmente ésta del 28 de diciembre de 1637 en que:

per enterrar los deffunts de la Armada real que iverna en la dita vila y port de Rosas pugua benehir un tros de terra en la part ahont li aparexera mes convenient y alli enterrar dits deffunts y altres de dita vila attes que lo cementiri de dita ygl[es]ia es xich y que los qui moran de dita armada no poden caber en aquell per los molts que de cadal [sic] dia se moren<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Arxiu Diocesà de Girona (= ADG), Sèrie U, Registre de Lletres episcopals (= U), 242/128v.

En la misma el obispo Gregorio Parcero no establece la concesión de una ampliación del cementerio ya existente, localizado intramuros en el monasterio de Santa María, sino que su decreto va más allá. Así da permiso para que los miembros de la Armada Real sean enterrados en el lugar que se crea más oportuno dado que, aparentemente, el cementerio existente ha quedado pequeño.

La supuesta pequeñez del camposanto queda en entredicho cuando treinta y dos años más tarde, concretamente en 1669, se concedió licencia para ampliar el viejo cementerio parroquial intramuros<sup>6</sup>. Pese a estar comprendido en el intervalo  $1\sigma_1$  [1640,1670], cabe insistir que dicha licencia es de ampliación. Nada tiene que ver con un nuevo cementerio en una nueva ubicación.

Aunque el camposanto parroquial fuera pequeño, en contra de lo que se lee en la licencia de 1637, sí era ampliable. Tal y como se ha dicho, así sucedió más tres décadas después cuando su extensión fue aumentada. El buscar un lugar alternativo para dar sepultura al personal naval se explicaría, tal y como se apreciará, por el temor a la extensión de la epidemia hacia los vecinos de Rosas.

Creemos que la licencia episcopal de 1637 es lo suficientemente explícita como para vincularlo con la necrópolis que hallada en 2003. No alude a una ampliación, sino a la elección del terreno más conveniente, por lo que se ajusta a un nuevo cementerio alejado del antiguo. Aunque cumple la condición  $2\sigma$  (= 95 %), queda fuera, muy levemente, del intervalo de datación radiocarbónica más precisa. Los análisis realizados asientan la coincidencia de la edad radiocarbónica con la curva de calibración en 1660, resultado con un grado de confianza del 68 % ( $1\sigma$ ) en la horquilla entre 1640 y 1670. Dentro de dicho porcentaje cabe incluir las dos décadas entre 1780-1800 que, pese a su excentricidad respecto del eje de calibración, no permiten ser excluidas al dar similares variaciones de  $C^{14}$  atmosférico.

El método que calibra las edades radiocarbónica y cronológica se ajusta a partir de considerar que la variación temporal en el nivel del isótopo  $C^{14}$  es global, de tal manera que un pequeño número de muestras de un año específico son suficientes para la calibración.

Datar en torno a 1637, con las precisiones documentales que apuntaremos, dicha necrópolis, un resultado  $2\sigma$  en el lindar de  $1\sigma$ , reviste inferencia. El error de una datación situada en 1637 (=313 BP  $\in$   $2\sigma_1$ ) cuyo indicador calibrado sea 1640 (=310 BP  $\in$   $1\sigma_1$ ), no llega ni al punto porcentual, siendo tan sólo del 0,96 %. El análisis llevado a cabo en 2004, fue calibrado a partir de la compleja primera versión de la serie

<sup>6</sup> ADG U 262/174



INTCAL, publicada en 1998<sup>7</sup>. Posteriormente al análisis, INTCAL ha sido actualizado ese mismo año 2004, posteriormente en 2009 y, más recientemente en 2013<sup>8</sup>. Ello abundaría en que dicha insignificante variación permite concluir que no existe una contradicción entre la evidencia arqueológica, la documentación de archivo y el análisis de laboratorio. Más bien es un elemento más de la suma indiciaria que permite afirmar que la necrópolis localizada fue la citada necrópolis fundado para acoger a los difuntos de la Armada.

A fin de defender nuestra tesis, cabe entrar en el juicio crítico de la conjetura aproximativa que, a falta de documentación fehaciente, se barruntó sobre el origen de dicha necrópolis dentro de 1σ. Dicha idea, elaborada por una de las arqueólogas que actuó sobre el yacimiento, es que fuera un cementerio militar francés relacionado con el sitio de 1645<sup>9</sup>.

Uno de los errores de apreciación cometidos es concluir que los cadáveres encontrados sean franceses, por el mero hecho de que fueran las tropas atacantes. Así, durante la primera parte de dicho asedio, las tropas españolas que defendían la plaza fuerte de Rosas, se fortificaron en un campo atrincherado avanzado al otro lado de la riera de la Trencada, justamente en las inmediaciones del lugar donde aparecieron los cadáveres<sup>10</sup>. Para mayor abundamiento, dentro de la trinchera cronológica 1640-1670, tras su pérdida en 1645, las tropas españolas atacaron Rosas en tres ocasiones. Concretamente, lo hicieron en 1653, 1654 y 1657<sup>11</sup>.

Además, su localización sería aberrante respecto al despliegue táctico francés, ya que el lugar se encuentra a vanguardia de la base de partida del ataque, una larga trinchera de circunvalación. No hace falta mucha deducción lógica para inferir que un posible cementerio de

<sup>7</sup> «Resultats de la datació radiocarbònica», 10. Dicha calibración fue publicada por M. Stuiver *et al.*, «Intcal98 radiocarbon age calibration, 24,000-0 cal BP», *Radiocarbon*, 40 (1998): 1.041-1.083. Algunas precisiones al respecto aparecen en M. Stuiver *et al.*, «High-Precision Radiocarbon Age Calibration for Terrestrial and Marine Samples», *Radiocarbon*, 40 (1998), 1127-1151. El modelo matemático para la calibración se basó en A. S. Talma y J. C. Vogel, «A simplified approach to calibrate <sup>14</sup>C dates», *Radiocarbon*, 35 (1993), 317-322.

<sup>8</sup> Las mejoras en estas curvas se basan en nuevos datos obtenidos de los anillos de árboles, varvas, corales y otros estudios. P. Reimer *et al.*, «IntCal04 Terrestrial radiocarbon age calibration», *Radiocarbon*, 46 (2004), 1029-1058; P. Reimer, «IntCal13 and Marine13 Radiocarbon Age Calibration Curves 0-50,000 Years cal BP», *Radiocarbon*, 55 (2013), 1869-1887.

<sup>9</sup> Puig, *Memòria d'excavació*, 4-5.

<sup>10</sup> P. de la Fuente, *Les fortificacions reials del golf de Rosas en època moderna* (Figueras, 1998), 348.

<sup>11</sup> De la Fuente, *Les fortificacions*, 354.

combatientes con trazas de organización se suele ubicar a retaguardia del despliegue y no en medio de la zona de combate.

Hay otros factores además que descartan que sean un cementerio generado en la proximidad de la zona de combate, ya sea francés o español. En primer lugar, es muy frecuente en este caso el empleo de fosas comunes en que los cuerpos aparecen apilados<sup>12</sup>. Mucho más significativo es que el análisis antropológico no ha evidenciado fracturas causadas por heridas de proyectil o metralla. Si eran inhumaciones anejas al campo de batalla, éstas deberían ser evidencias palmarias que los restos óseos no muestran<sup>13</sup>.

Otro indicio que viene a insistir en negar dicha posibilidad es que los cadáveres aparecen sin ningún indicio de indumentaria o calzado. Nuestra experiencia en el estudio de necrópolis en donde yacen muertos por heridas en combate, evidencia pertenencias como botones u otros enseres que en algún caso ha permitido incluso identificaciones personales<sup>14</sup>.

Los motivos expuestos son aplicables a la datación alternativa divergente con la edad radiocarbónica, pero convergente con el volumen de residuo isotópico. Dentro del intervalo  $1\sigma_2$  [1780,1800], la posibilidad de un cementerio de combatientes se centraría dentro del sitio de 1794-5. Sin embargo, el citado análisis en que se descarta dicha posibilidad es poco afortunado. Dice así:

La posició de les inhumacions, ben orientades segons el ritus funerari cristià, és un altre element a tenir en compte. La religiositat de les tropes franceses, que s'evidencia en aquest fet, pensem que no s'adiu precisament amb el context ideològic anticlerical que impregna el caràcter de la França republicana<sup>15</sup>.

En este punto cabe discernir que una cosa es la religiosidad de las tropas y otra las relaciones Iglesia-Estado. Limitar el poder terrenal de la Iglesia fue una cuestión que no sólo caracterizó a la Francia revolucionaria, sino también la política regalista de la catolicísima España. La archifamosa Constitución Civil del Clero de 1790, considerada una medida anticlerical que importunó a la jerarquía eclesiástica, convirtió

<sup>12</sup> C. Alonso, «Demografía del conflicto a través de la arqueología. El caso burgalés», en C. Borreguero, *La Guerra de la Independencia en el mosaico peninsular, 1808-1814* (Burgos, 2011), 635-648.

<sup>13</sup> A. M. Puig *et al.*, «El cementiri», 614.

<sup>14</sup> P. de la Fuente, «Un cementiri militar de la Guerra del Francès?», en B. Agustí, *et al.*, *El Cementiri Vell de Banyoles* (Bañolas, 2010), 53-59.

<sup>15</sup> Puig, *Memòria d'excavació*, 5.

al sacerdocio secular francés en funcionarios públicos<sup>16</sup>. Sobre la asistencia religiosa a los combatientes heridos o fallecidos, cuestión que viene como anillo al dedo, es ciertamente indicativa la ley de 4 de septiembre de 1792, promulgada por el mismísimo Danton, que en su art. 5 mejoraba la situación de los capellanes –los célebres *aumôniers*– que servían en los hospitales de campaña, elevando su sueldo a 100 libras mensuales<sup>17</sup>. O sea, si los *aumôniers* asistían espiritualmente y administraban sacramentos a heridos y enfermos, no cabe duda que también oficiaban exequias fúnebres siguiendo el rito cristiano.

Además de la caracterización arqueológica apuntada –sepultura individual, ausencia de traumatismos y restos de indumentaria o enseres, etc.– nuevamente el criterio táctico de la operación de ataque pone en cuestión dicha posibilidad. Incluso en mayor medida, ya que no sólo el lugar queda a vanguardia de la trinchera de circunvalación, sino que además fue un sector ajeno al esfuerzo ofensivo principal, al quedar flanqueado por el fuego naval de la escuadra de Gravina<sup>18</sup>.

Dentro del intervalo  $1\sigma_2$  [1780,1800] hay una posibilidad no valorada en su momento. Si se barajó la hipótesis de un cementerio de morbo, entre agosto de 1789 y mayo de 1790 hubo un brote de fiebre epidémica del que ha quedado noticia. Sin embargo, el análisis de los datos que ofrece el Dr. Suñer, médico de la localidad, permite desechar una relación con la necrópolis estudiada<sup>19</sup>. Así, se cuantifica su mortandad en once víctimas: siete varones ya setentones, dos jóvenes y dos mujeres. Tanto cualitativa, como cuantitativamente, no apunta hacia las características de lo hallado. La magnitud del yacimiento excede con creces las once inhumaciones. Cabe recordar, además del sondeo positivo a 77 metros de distancia del lugar preciso del primer hallazgo, que el análisis antropológico apunta con casi total seguridad hacia varones menores de cuarenta años. Ni rastro de ancianos, la parte del león de las víctimas a las que hace referencia el Dr. Suñer, ni de muje-

<sup>16</sup> J. de Viguierie, *Cristianismo y revolución. Cinco lecciones de historia de la Revolución Francesa* (Madrid, 1991), 89ss.

<sup>17</sup> La disposición legal citada es la «Loi relative à l'augmentation du traitement des chirurgiens-majors des regimen[t]s, officiers de santé, aumôniers, & employés d'administration des hôpitaux ambulans du 4 septembre 1792», compilada por L. Rondonneau, *Collection générale des lois, décrets, arrêtes, senatus-consultes, avis du Conseil d'État et réglemens d'administration publiés depuis 1789...* (París, 1818), III, 2<sup>a</sup>, 775-776.

<sup>18</sup> P. de la Fuente, *El Triunfante: tecnología y ciencia en la España de la Ilustración. Historia de un navío hundido en el golfo de Rosas* (Barcelona, 2007), 12.

<sup>19</sup> F. Suñer, «Descripción de la epidemia que se padeció en la villa de Rosas, principado de Cataluña, desde el mes de agosto de 1789 hasta el mes de mayo de 1790, y su método curativo...», *Memorias de la Real Academia Médico-Práctica de la Ciudad de Barcelona* (Madrid, 1798) I, 384-407.

res. Además, el registro de óbitos conservado documenta todos los entierros en el camposanto parroquial<sup>20</sup>.

Lo mismo puede decirse en relación al intervalo  $2\sigma_2$  [1730,1810]. En el sitio de 1808 se dan las mismas condiciones operativas, esta vez bajo la cobertura de la *Royal Navy*<sup>21</sup>. La caracterización forense también excluye la posibilidad de que fueran bajas del raid británico del 1 de noviembre de 1809<sup>22</sup>.

Un cementerio organizado con una misma orientación de los cadáveres, tumbas individualizadas al mismo nivel sin secuenciación estaigráfica ni reaprovechamiento. Siguiendo con este discurso, cabe concluir que nos encontramos ante una necrópolis homogénea y efímera.

### *La Armada del Océano en el Mediterráneo*

Son numerosas las fuentes que documentan la presencia en el puerto de Rosas de las unidades de la armada del almirante general Don Antonio de Oquendo y Zandategui entre noviembre de 1636 y febrero de 1637<sup>23</sup>. Sin duda alguna, fue un acontecimiento extraordinario resultado de los ambiciosos planes estratégicos previos a la guerra con Francia que estalló en 1635. Tal designio se debió al marqués de Valparaíso, uno de los consejos militares más influyentes del conde-duque de Olivares. El plan original se basaba en que un ejército bajo el mando directo del rey Felipe IV se desplegara en Cataluña con la intención de invadir suelo francés. Además de intentar recomponer las relaciones cada vez más maltrechas con las instituciones catalanas

<sup>20</sup> Arxiu Parroquial de Roses (=APR), Òbits (=O), 2/324-329. Entre agosto de 1789 y mayo de 1790 constan treinta y seis defunciones. Todas las inhumaciones realizadas lo fueron en el viejo cementerio parroquial intramuros. No es hasta enero de enero de 1794 cuando se registra el primer entierro en el nuevo cementerio de Santa María Extramuros. APR O 2/376. La falta de obituario parroquial anterior a 1660, fecha a la que se remota el inicio del primer registro conservado (APR O 1), nos ha privado de una fuente valiosísima para este trabajo.

<sup>21</sup> Ninguna evidencia da el estudio más exhaustivo sobre este sujeto realizado hasta la fecha. C. Díaz, et al., *El setge de Rosas de 1808. Tres visions de la Guerra del Francès* (Rosas, 2008).

<sup>22</sup> M. Pujol et al., *Roses II, Perola V i Presido: tres vaixells enfonsats a l'Empordà durant la Guerra del Francès, 1808-1814* (Gerona, 2003); P. de la Fuente y M. Pujol, «Noves dades sobre el raid britànic contra Rosas de l'1 de novembre de 1809», *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, 41 (2010), 241-257; M. Pujol y P. de la Fuente, «Roses II or Lamproie: a French storeship sunk in 1809 at the Bay of Roses, Catalonia, Spain», *Archeologia Postmedievale*, 18 (2014), 129-143.

<sup>23</sup> La mejor biografía de este insigne marino guipuzcoano, aunque escuetamente, ya hace mención al invernaje de su flota en Rosas. I. Arzamendi & al., *El Almirante D. Antonio de Oquendo* (San Sebastián, 1981), 311.

aprovechando la presencia regia, la finalidad estratégica de dicha maniobra era atraer a la frontera al grueso de las fuerzas francesas, mientras que la flota desembarcaría en la Provenza alentando un levantamiento hugonote contra Luis XIII. Entablar alianza con los protestantes franceses era una delicada cuestión que años antes el monarca había sometido a una junta de teólogos, quienes dieron el pláacet<sup>24</sup>.

La misión anfibia fue confiada a las escuadras de galeras destinadas en el Mediterráneo. Así, se conquistó inicialmente las islas Lerins frente a la costa provenzal. En vez de atacar los intereses españoles en el Atlántico, la respuesta francesa fue enviar el grueso de su potente escuadra oceánica al Mediterráneo a fin de alterar la correlación de fuerzas de forma decisiva. Así, las Lerins fueron reconquistadas, y los franceses pasaron a la ofensiva. Como réplica, a mediados de 1636, se ordenó al almirante Oquendo enviar sus galeones a fin de contener la nueva amenaza. En Cádiz, falto de marinería, tropas, pertrechos y municiones, Oquendo se había visto incapaz de contener a la flota francesa, que había circunnavegado la península ibérica a fin de ganar el Mediterráneo. Apremiado desde la corte, los galeones se hicieron a la mar en un estado precario, subsanando sus carencias a medida que remontaban la costa. Así, se suplieron las carencias logísticas, suministrándose a su paso por los puertos de Málaga y Cartagena. En lo que se refiere a la falta de tropa y marinería, nuevos reclutas se unirían a la flota en Valencia y, principalmente, en Cataluña<sup>25</sup>.

Hacer frente al reto francés supuso afrontar un importante riesgo, desguarneciendo el Atlántico, lo que favorecía en buena medida los progresos militares holandeses en Brasil. Dicha contingencia fue asumida ante la premisa que era imposible frenar a los neerlandeses sin haber derrotado primeramente a Francia.

### *Invernaje y epidemia*

Rosas era una magnífica base desde la cual lanzar un desembarco sobre la costa mediterránea francesa. Su bahía era un excelente fondeadero natural que permitía, gracias a sus defensas, el encastillamiento de una gran flota. Dicha proyección estratégica fue lo que justificó la construcción de modernas fortificaciones a mediados del siglo ante-

<sup>24</sup> J. H. Elliott, *El conde-duque de Olivares. El político en una época de decadencia* (Barcelona, 2004), 412 y 545-546; C. Fernández, *Armada española desde la unión los reinos de Castilla y de Aragón* (Madrid, 1898), IV, 149-161

<sup>25</sup> Las instrucciones recibidas por Oquendo aparecen en el Archivo General de Simancas (=AGS), Guerra Antigua (=GA), 3167. Noticias sobre el embarque de tropas en el Archivo de la Corona de Aragón (=ACA), Consejo de Aragón (=CA), 234/51 y 713/99.

rior<sup>26</sup>. Sin embargo, el principal problema radicaba en sus limitaciones logísticas que dificultaban la concentración de un gran contingente de fuerzas de asalto. La pobre actividad económica de este puerto ampurdanés, pese a las previsiones de expansión urbana inherente al proceso de fortificación, era su talón de Aquiles. El internaje llevado a cabo por la Armada de Don Antonio de Oquendo entre finales de 1636 y principios de 1637, asunto de esta ponencia, es un aleccionador paradigma. Buena parte de los asentistas abastecedores de víveres e, incluso, de las medicinas del hospital, son contratistas roselloneses, lo que es un indicador de la flaqueza del empresariado local<sup>27</sup>.

Durante la estancia de la Armada del Océano se concentraron en Rosas tropas pertenecientes, al menos, a 26 compañías: 11 viejas y 15 de bisoños<sup>28</sup>. Aun en el caso de que las unidades de reclutas fueran reformadas y su contingente empleado en rellenar las vacantes de las compañías veteranas, cabe situar el volumen de tropas en torno a dos millares de hombres como mínimo. La única manera de alojar tal contingente en Rosas era mediante la formación de campamentos. La extensión de la epidemia llevó a que algunas unidades al completo fueran puestas en situación de cuarentena, no siendo embarcando su personal cuando la Armada zarpó de Rosas. La prueba fehaciente de la puesta en práctica de este cordón sanitario se infiere del hecho que a partir de dicho momento siguen ingresando enfermos de compañías que ya tenían pacientes ingresados. En menos de dos semanas, la compañía del capitán Don Pedro Brizuela –la unidad con más contagiados y víctimas– perdió a siete de sus reclutas. Hay constancia del ingreso en el buque-hospital del soldado de dicha compañía Pedro del Hierro, que el 28 de febrero continuaba de baja junto con otros quince de sus camaradas, aunque desembarcado, falleciendo dos ellos pocos días después. Aleccionador es que en la siguiente muestra, de 11 de marzo, consta un nuevo ingreso de dicha compañía, lo que testimonia que dicha unidad, pese a que flota ya había zarpado, se hallaba en Rosas. No es el único caso evidente, ya que lo mismo se puede decir de la compañía del capitán Don Jerónimo Valderrama. Tres enfermos de dicha unidad se relacionan como ingresados en el buque-hospital, aunque ya no aparecen en la primera muestra en tierra de 28 de febrero, lo que hace sospechar

<sup>26</sup> P. de la Fuente, «Una petita Roses per a una gran estratègia», en *A la frontera de l'imperi. Guerra i societat a Roses, 1773-1833* (Rosas, 2009), 24ss.

<sup>27</sup> De ello dan testimonio las voluminosas cuentas fenecidas tituladas «Provisión de la armada real en el puerto de Rosas», AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, 3ª Época (=CMC3), 1892/4.

<sup>28</sup> Datos extraídos de las muestras, cuentas y oficios pertenecientes al expediente «Hospital de soldados enfermos de la armada fundado en la villa de Rosas. Año 1637». AGS CMC3 2843/5.

que fallecieron. Sin embargo, sí que se relacionan dos nuevos enfermos de dicha compañía, cifra que se incrementa hasta cinco el 11 de marzo. Desde una perspectiva más global, una vez la flota abandona Rosas, crece el número de enfermos. No sólo el mayor alarde hospitalario aparece en la muestra del 28 de febrero con 112 individuos, sino que el devastador efecto de la epidemia todavía no había amainado. Pese a que en la siguiente muestra de 11 marzo se relacionan solamente 108 pacientes, cabe significar que en este ínterin se dieron 32 defunciones, lo que significa 28 ingresos, nuevos contagios con la flota fuera de puerto, lo que patenta la situación de cuarentena ya citada.

Sin embargo, las insuficiencias logísticas de Rosas no fueron la raíz de la epidemia. El brote se da especialmente entre los nuevos reclutas antes de su concentración en Rosas, expandiéndose al resto de las tropas. La prueba de ello son los bisoños del capitán Don Pedro Laso de la Vega. Dicha compañía tenía un destacamento en Palafrugell, algunos de cuyos miembros, al igual que en el caso de sus camaradas acantonados en Rosas, contraerán la enfermedad. De ello se deducen dos conclusiones:

1. La saturación existente en el puerto ampurdanés hizo que se destacaran tropas en otros puntos de la costa catalana.
2. La enfermedad fue transmitida por los soldados con anterioridad a su concentración en Rosas.

Sin duda alguna, el brote epidémico se originó entre las tropas, aspecto también testimoniado por el menor impacto entre la marinería de la Armada. Ilustrativo a este respecto es que en la muestra de 28 de febrero, entre los ciento doce pacientes, tan sólo se registran siete marineros, falleciendo únicamente de entre ellos Francisco Morales, paje del patache *Jesús María*.

Si cierto es que la concentración en Rosas era el paso previo para un desembarco en la costa francesa, cuando ésta se produjo a finales de 1636, no es menos cierto que en el teatro de operaciones se habían producido cambios que lo desaconsejaban. Coincidiendo con el inicio del invernaje en Rosas, Oquendo recibe instrucciones de mover su base operativa a Mahón. La realidad había hecho que los planes se volviesen más cautelosos. Dada su limitada fuerza, se dio un cambio la estrategia con un cariz netamente defensivo. Ahora se trataba de evitar una invasión francesa en las Baleares, preocupando especialmente Menorca. No solamente se dio orden de apostar la flota en Mahón, sino que Oquendo fue nombrado gobernador de isla, entiendo en la mejora de sus defensas terrestres<sup>29</sup>.

<sup>29</sup> Esta cuestión ha sido tratada por varios autores: C. Parpal, «El almirante D. Antonio de Oquendo en Menorca (1637-1639)», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 33

Los problemas logísticos eran de tal calibre que la Armada tardó algo más de tres meses en cumplir la orden de zarpar de Rosas y dirigirse a Mahón abandonando a una retahíla de enfermos<sup>30</sup>. No deja de ser ilustrativo que cuando Oquendo se presente en la isla en marzo de 1637, precisamente, el primer asunto que trate con los jurados menores sea el alojamiento de sus tropas. El Almirante solicitará en abril de 1637 el acantonamiento de 1.200 de sus hombres, aceptando las autoridades insulares únicamente 800, que deberán repartirse entre Ciudadela, Mahón, Alayor y Ferrerías<sup>31</sup>. Si se aprecia el problema para alojar tal contingente en Menorca, ¿cuáles serían los quebraderos de cabeza para acantonar a algo más de dos mil soldados –prudente estimación a la baja– en Rosas?

#### Personal del Hospital de la Armada Real

Superintendente	Galceran de Cartellà (*)
Administrador	Pere Pau Colomer
Teniente de Veedor General y Contador	Marco Antonio de Totesaus
Médico	Dr. Joan Rigó
Presbíteros	Saldoni Jordà Francisco Llorà
Cirujanos	Nicolás de Valcarlos Miquel Bru (**) Joan Benet Donat (**)
Sangrador	Fernando Flaquer
Boticarios	Josep Arimon Domingo Avella
Mozos de hospital	Arnau Pedrera Bernat Mompelat Josep Ros Pere Joan Cordoni
Cocinero	Bernat Colomer
Ayudante de cocina	Agustín Casas

Fuente: AGS CMC3 2843/5

(\*). Gobernador militar de Rosas. (\*\*). Vecinos de Rosas

(1998), 477-490; J. Salvá, «La armada de Oquendo en Mallorca», *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, 38 (1942-3), 421-438; U. de Casanova, «Los alojamientos de soldados en el reino de Mallorca a lo largo del siglo XVII», *Mayurqa*, 22/2 (1989), 734-739. Además, hay una copiosa cantidad de documentos no utilizada por estos investigadores. AGS GA 3168-3170.

<sup>30</sup> La preocupación era tal que a lo largo de enero y febrero de 1637 la Junta de Armadas abordó la cuestión en, por lo menos, cuatro ocasiones. AGS GA 3168. El caos llegaba al punto que todavía había tropas acantonadas en puertos de la costa valenciana como Peñíscola o Benicarló que no se habían unido a la flota. ACA CA 714/27.

<sup>31</sup> Parpal, «El almirante D. Antonio de Oquendo», 478.



La Armada del Mar Océano tenía perfectamente reglamentada la asistencia sanitaria. El art. 213 de sus ordenanzas aprobadas pocos años antes establecía «que en las partes donde estuviere la dicha Armada se forme un hospital»<sup>32</sup>. Así, era preceptivo que la flota llevara un buque-hospital. Una de muestras conservadas, sin fecha, aunque anterior al 28 de febrero de 1637, lo corrobora al registrar los «enfermos que vinieron al [h]ospital de bordo quando la armada se queria hacer a la vela»<sup>33</sup>. Ante la disyuntiva entre la salida de la flota hacia Mahón y el creciente número de enfermos, se decidió dejarlos en Rosas. El buque-hospital, al zarpar junto al grueso de la Armada y desembarcar a los enfermos, motivó un problema de tutela administrativa. Dicho asunto se solucionó mediante una instrucción de 1 de marzo de 1637 «para gobierno del Hospital de los soldados enfermos de la armada real fundado en la villa de Rosas»<sup>34</sup>. Al ser un organismo *ex novo*, nada tiene que ver con el viejo hospital existente en el Real Monasterio de Santa María de Rosas<sup>35</sup>. Pere Pau Colomer, presbítero de Besalú y Administrador de la nueva fundación, en un oficio posterior se presenta como un individuo «poco temeroso de la muerte por servir a Dios [y] a su Mag[esta]d» dando la clave que explicaría la falta de asistencia por parte de los benedictinos pese a su patronato regio:

no hallandose por mucha diligencia que se hiziesse en las villas comarcadoras a la de Rosas clerigo alguno que administrasse el hospital, que alli estava formado de los soldados de la armada R[ea]l de su Mag[esta]d porque se barruntava no hubiesse entre ellos peste, o, otro mal contagioso<sup>36</sup>.

Dicha reacción contraria de los monjes benitos a internar a los contagiados en su viejo hospital concuerda con la formación de la necrópolis que dio descanso eterno a los militares ajeno al cementerio parroquial sito en un terreno intramuros propiedad del cenobio<sup>37</sup>.

<sup>32</sup> Utilizamos el texto salido de la imprenta catalana de Francisco Comellas, el cual, pese a ser posterior en más de cuatro décadas a la promulgación de dichas ordenanzas, es el primero impreso que conocemos. *Ordenanzas del buen Gobierno [sic] de la Armada del Mar Océano de 24 de henero [sic] de 1633* (Barcelona, 1678), 27 v.

<sup>33</sup> AGS CMC3 2843/5.

<sup>34</sup> AGS CMC3 2843/5.

<sup>35</sup> Hay evidencias coetáneas tanto de la existencia de dicho hospital benedictino como del hecho de que uno de los monjes era su enfermero. X. Solà, *El monestir de Santa Maria d'Amer a l'època moderna: religió, cultura i poder. De la reforma benedictina a la vigília de les desamortitzacions, 1592-1835* (Barcelona, 2010), 382ss.

<sup>36</sup> AGS CMC3 2843/5.

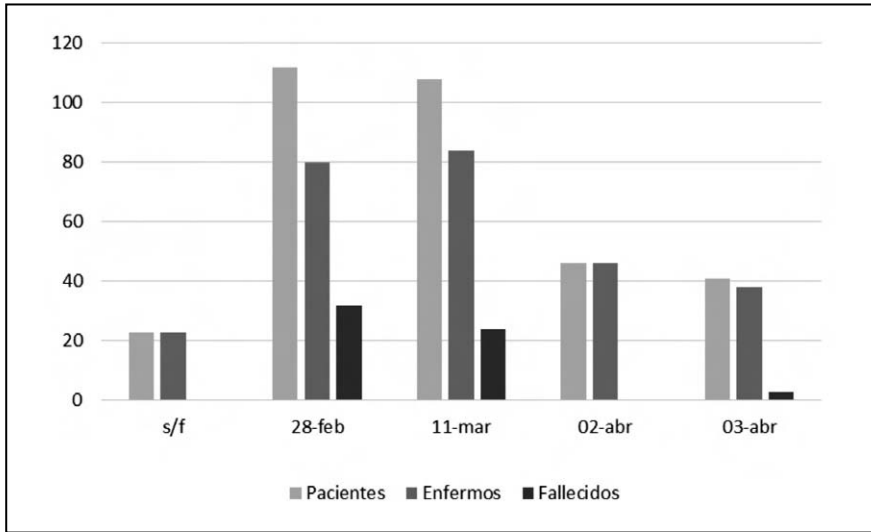
<sup>37</sup> Tanto las fuentes documentales como arqueológicas documentan este aspecto, incluyendo los sepelios en el interior de la iglesia de Santa María. X. Solà y A. M. Puig,

Volviendo a la peculiar casuística de la fundación, cabe preguntarse si realmente podía entenderse ésta a partir de marzo de 1637 como un hospital naval. Ciertamente es que sus pacientes eran miembros de la Armada del Océano. Sin embargo, no se sujetaba orgánicamente a lo dispuesto por las Ordenanzas vigentes desde cuatro años antes. Así, el art. 214 regulaba que

El Administrador, Mayordomo, Medico del dicho hospital han de ser nombrados por mi, y los demas oficiales los podrá nombrar el Administrador del; con lo qual, y a la aprobación del Capitán General [de la Armada, en este caso Oquendo], tengo por bien que se les assienten sus pagas<sup>38</sup>.

En un hospital naval, la cúspide de su jerarquía era el administrador. En el caso del de Rosas, además de la ausencia de mayordomo, aparece –aunque no retribuido con cargo a los fondos del hospital– un superintendente al frente de la institución que no es otro que el mismísimo gobernador militar de Rosas, Don Galceran de Cartellà<sup>39</sup>.

Muestras del Hospital de Rosas (1637)



Fuente: AGS CMC3 2843/5

«El monestir de Santa Maria de Roses, 1592-1835: l'annexió a Amer, la militarització i l'extinció», *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 43 (2012): 186

<sup>38</sup> Ordenanzas, 27 v.

<sup>39</sup> AGS CMC3 2843/5.

Una de las cuestiones capitales es que la licencia episcopal fue expedida a posteriori, ya que está fechada el 28 de diciembre de 1637<sup>40</sup>. El administrador Colomer liquida cuentas que fenecen el 12 de mayo de 1637 y hace inventario y entrega del mobiliario y enseres del hospital al día siguiente al gobernador de Rosas que había actuado como superintendente del mismo. De ello se deduce que el cementerio fue hecho camposanto una vez los allí sepultados habían pasado a mejor vida.

Además de la dignificación del lugar dado por la licencia episcopal, hay otro detalle que concuerda con las características de la necrópolis que describen las arqueólogas actantes. Hay constancia documental de que se planificó su estructura. Así, en la contabilidad de Colomer aparece el siguiente pago por un importe de 14 reales:

«A Juan Dardie sepulturero de Rosas, por [h]aver abierto las sepulturas para los soldados difuntos del dicho hospital»<sup>41</sup>.

#### *Para acabar: nuevos horizontes de investigación*

Responder a enigmas planteados por la ciencia, como en este caso desde una intrincada vertiente pluridisciplinar, aporta conclusiones. Sin embargo, dichas evidencias, lejos de zanjar la cuestión, abren nuevos interrogantes.

Por un lado, la oportunidad idónea para una actuación excavación extensiva sobre la necrópolis era antes del desdoblamiento de la carretera C-260. La localización de nuevos cadáveres es casi imposible al estar éstos soterrados bajo el nuevo terraplén. Nunca vamos a poder valorar el posible daño causado como consecuencia de la compactación de tierras. Ni tan sólo un trabajo de reparación del firme justificaría una actuación arqueológica de urgencia como la de 2003, ya que al haber quedado en una cota tan profunda, no aparecerían nuevos restos humanos.

Como nunca cabe perder del todo la esperanza, un aspecto en que la arqueología podría aportar luz es en la localización precisa de ese efímero hospital de campaña que se montó cuando la Armada de Oquendo zarpó de Rosas. De la localización del cementerio se infiere la cercanía tanto del anclaje del buque-hospital como de su continuador en tierra, todos ellos ubicados en El Salatar. La necrópolis, actualmente a unos 200 m de la playa, se encontraba mucho más cercana al mar, que en su tiempo formaba un grao, donde estaría el hospital flo-

<sup>40</sup> ADG U 242/128v.

<sup>41</sup> AGS CMC3 2843/5.

tante<sup>42</sup>. Hay evidencias documentales que apuntarían la proximidad entre ambos hospitales. La primera de ellas es esta libranza de Colomer por 24 reales:

A seys hombres que trabajaron en ayudar a cargar los carros que sacaron la mimundicia [sic] que estava junto al hospital y en limpiar la parte del lugar donde estava [sic] las dichas mimundicias<sup>43</sup>.

Como puede verse se limpió un vertedero junto al hospital en tierra. Sostenemos la creencia que las mencionadas inmundicias son residuos causados por el hospital flotante. El lugar se limpiaría al desembarcar a los enfermos y quedar éstos junto al antiguo vertedero. Además, del estudio de los detritos sanitarios se concluye fuera de toda duda razonable la ubicación extramuros del hospital en tierra. En las cuentas de Colomer no sólo queda acreditada la carga de los carrromatos basureros, sino también la libranza el 31 de marzo de 1637 de 300 reales al arriero de Roses Jaume Coll por el siguiente concepto:

haver sacado fuera de la villa de Rosas las vasuras y mundicias [sic] de servicios y otras [la cursiva es nuestra] del hospital de los dichos soldados<sup>44</sup>.

Con cargo a los caudales hospitalarios no sólo se limpió la zona aneja, sino que se evacuaron extramuros, dado que Rosas era plaza fuerte, otras basuras. Se advierte que los residuos sanitarios no estaban intramuros, al diferenciarlos de otros que sí lo estaban. Ello que permite plasmar un nuevo apunte relativo a que el hospital quedaba extramuros, concordando con su proximidad al anclaje de su predecesor y a la necrópolis descubierta en 2003. Sin duda alguna, la medida aséptica del administrador Colomer más allá del ámbito hospitalario estricto iría destinada a frenar profilácticamente el contagio entre las tropas acampadas intramuros.

Dada la extensión de la necrópolis propuesta por las arqueólogas actuantes sobre el terreno, con toda seguridad en ésta yacen los cadáveres de los fallecidos en ambos hospitales: el flotante y el de campaña. Este último no sólo se hizo cargo de los enfermos, sino también de un número considerable de sábanas, mantas, jergones y otros efectos que el 28 de febrero de 1637 Pedro Osorio Valverde, administrador del buque-hospital, libró a su homólogo de la nueva fundación en tierra

<sup>42</sup> El topónimo «Grau de Salatar» es muy antiguo. M. Pujol, *Un mar de conflictes. La pesca a Roses durant l'antic règim, 1592-1835* (Rosas, 2014), 36ss.

<sup>43</sup> AGS CMC3 2843/5.

<sup>44</sup> AGS CMC3 2843/5.

Pere Pau Colomer<sup>45</sup>. De las muestras de este último entre el 28 de febrero y el 3 de abril se registran fehacientemente cincuenta y nueve óbitos. Aunque no hay alardes del buque-hospital, se puede inferir una mayor mortandad entre noviembre de 1636 y febrero de 1637. Se ha conservado la minuta de un largo millar recetas expedidas por Bertran Marcha, tan sólo uno de los boticarios suministradores durante ese período que no será contratado posteriormente por Colomer<sup>46</sup>. Resulta indicativo como en noviembre de 1636 se le practicarán dos enemas a Marco Antonio de Totesaus, en ese momento oficial de la Proveeduría de la Armada y futuro Veedor y Contador del hospital fundado una vez la flota zarpó de Rosas. Incluso se puede documentar la virulencia de la epidemia en el entorno próximo del propio Oquendo, acreditado por las recetas expedidas a su servicio doméstico. Concretamente se hace referencia a uno de sus criados y a un esclavo de su propiedad.

Como apunte final, no es posible valorar la pervivencia memorial de dicha necrópolis. Sí es sintomático, en cambio, que, casi dos siglos después, el Salatar siga siendo utilizado como lazareto<sup>47</sup>. Un dato a tener en cuenta para investigaciones futuras.

<sup>45</sup> AGS CMC3 2843/5.

<sup>46</sup> AGS CMC3 3049/5.

<sup>47</sup> J. M. Barris, *Rosas o la recerca de la zona grisa. Articles. 1999-2008* (Rosas, 2008), 224.



Pablo de la Fuente de Pablo y Pierre Haler

Entre la literatura y la historia: Un de Begur de Josep Pla y el hundimiento del mercante *Palermo* a cargo del submarino *SM U 72* (1916)

**ABSTRACT**

On December 2nd, 1916, German submarine *SM U 72*, commanded by Ernst Krafft, sank *Palermo*, an Italian merchant vessel going from New York to Genoa with a cargo of horses and war material. The torpedo attack took place near the Catalanian coast 25 miles off Cape St. Sebastian. In 1949, thirty-three years later, Josep Pla, the most outstanding Catalanian writer, published a short story based on these facts entitled *Un de Begur*.

Sobre el mediodía del 2 de diciembre de 1916, el submarino alemán *SM U 72* al mando del *Kapitänleutnant* Ernst Krafft, hundía a 25 millas del cabo de San Sebastián al *Palermo*, un vapor de pabellón italiano que había zarpado de Nueva York con destino a Génova, transportando caballos y material de guerra para el ejército italiano. En 1949, treinta y tres años más tarde, veía la imprenta *Un de Begur*, inspirado en este hecho dentro del libro *Coses vistes*. No fue su única edición, ya que en 1966 volvió a aparecer en *Aigua de mar*, junto con relatos cortos de tema marítimo. Su indudable calidad literaria hizo que en 1980 fuera también incluido dentro de una antología titulada *Contraban i altres narracions* dentro del proyecto de Edicions 62 de compilar en una ambiciosa colección las mejores obras de la literatura catalana<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Lluís Bonada, I (Barcelona, 1991), 149-152. Hemos utilizado como texto referencial para esta ponencia Josep Pla, «Un de Begur», en *Contraban i altres narracions* (Barcelona, 1980), 19-43.

### 1. Despejando un mar de dudas

Entrar en el análisis del hecho histórico no sólo implica poner en cuarentena las licencias literarias tomadas por Pla, sino discernir la realidad a partir de las confusiones y contradicciones de las propias fuentes primarias. La primera de las imprecisiones se registra en el escueto cuaderno de bitácora del *SM U 72*<sup>2</sup>. Cuando esa mañana divisa al *Palermo* –«Dampfer mit Masten in Sicht»– da como referencia posicional el avistamiento de «Cap Creus» antes de sumergirse a fin de torpedear el mercante. De dicha información se infieren dos aspectos:

1. La carta de navegación, dado el topónimo referenciado, era posiblemente francesa.

2. Dicha marcación costera es, sin duda, incorrecta. Los serviolas lo que divisaron fue la cumbre del promontorio del cabo San Sebastián.

Pese al certero impacto de un torpedo, el vapor tuvo que ser rematado a cañonazos, tal y como refrenda el cuaderno de bitácora: «er nicht sinkt, mit artillerie versenkt»<sup>3</sup>. Sin embargo, la prensa que cubrió con inmediatez el suceso es inexacta. Al día siguiente, el semanario palafrugellense *Baix-Empordà*, localidad a la que llegaron los exhaustos naufragos, informa de última hora del hundimiento del *Palermo* tras «onze canonades, seguides de un torpedo» lanzados por un submarino presumiblemente alemán<sup>4</sup>. Veinticuatro horas más tarde, el diario barcelonés *La Vanguardia* publica dos informaciones: una nota de redacción a partir de un telegrama de la Ayudantía de Marina de Palamós; y una nota telegráfica enviada desde Girona por el periodista Josep Grahit. Ambas coinciden en el torpedeamiento sin hacer mención alguna al remate, aunque la primera precisa que el sumergible era alemán<sup>5</sup>. Tres días después del hundimiento, el *ABC* de Madrid narra el hundimiento del *Palermo* tras ver «surgir a poca distancia un submarino alemán, que le disparó seis cañonazos y un torpedo»<sup>6</sup>.

Como se ha podido contemplar, la prensa habla de un simple torpedeamiento o de dicha acción precedida de un cañoneo. Lo cierto, tal y como desvela el cuaderno del *SM U 72* es que el torpedo fue lanzado con el submarino en inmersión y rematado en superficie por el cañón

<sup>2</sup> Bundesarchiv Militärarchiv, Freiburg im Breisgau, Alemania (BA-MA), sig. RM/97/970/KTB-U72.

<sup>3</sup> BA-MA, sig. RM/97/970/KTB-U72.

<sup>4</sup> *Baix-Empordà* (Palafrugell, 3 de diciembre de 1916), 3.

<sup>5</sup> *La Vanguardia* (Barcelona, 4 de diciembre de 1916), 6-8.

<sup>6</sup> *ABC* (Madrid, 5 de diciembre de 1915), 10.



de cubierta. Krafft operó con prudencia, tal y como se infiere de las declaraciones de Simone Guli, capitán del *Palermo*, a la prensa local publicadas una semana más tarde:

navegàvem tranquilament a 25 milles del cap de Sant Sebastà quan vegérem venir un torpedo. Ràpidament virà'l [sic] vapor, evitant aixís que'l [sic] penetrés en la cambra de les màquines en quin cas la explosió hagués estat ràpida i formidable<sup>7</sup>.

El submarino atacó perfectamente camuflado con el periscopio pintado de blanco para dificultar su avistamiento. Tras hacer impacto el torpedo, el *SM U 72* emergió en el momento en que, según Guli, ya se había evacuado la nave y

navegavem tots en direcció a la costa [quan] el submarí emergí del costat de proa evitant així que si a bordo hagués quedat algú i [sic] disparés el canó que hi havia [sic] a popa<sup>8</sup>.

El arma que portaba el *Palermo* a popa era de 72 mm, una seria amenaza para el submarino en superficie. El *SM U 72* era un sumergible de la clase UE I que portaba en cubierta un cañón de tiro rápido Krupp de 88 mm modelo SK L/30. El hecho de que las naves mercantes cada vez fuesen más poderosamente artilladas hizo que, pocos meses después, los sumergibles de ese tipo cambiaran su arma de cubierta por un cañón más poderoso de 105 mm modelo SK L/45.

Desde un primer momento, el capitán del *Palermo* quiso dar una repercusión propagandística al naufragio de su nave. Así, Simone Guli, en su declaración a la prensa, «tingué especial interés que fessim constar que'l [sic] torpedejament havia [sic] sigut sense previ avís»<sup>9</sup>. Cabe subrayar además que la única desgracia mortal de la tragedia es un fogonero del que, si bien en las primeras informaciones se dice que es irlandés, una semana más tarde se matiza que, pese a que ese era su origen, era súbdito estadounidense. Así,

Segons un telegrama dels Estats Units a causa de la mort d'un súbdit ianquee el president Wilson ha demant tots els detalls del fet per a entaular prop d'Alemania la acostumada reclamació<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Baix-Empordà (Palafrugell, 10 de diciembre de 1916), 1.

<sup>8</sup> Baix-Empordà (Palafrugell, 10 de diciembre de 1916), 1.

<sup>9</sup> Baix-Empordà (Palafrugell, 10 de diciembre de 1916), 1.

<sup>10</sup> Baix-Empordà (Palafrugell, 10 de diciembre de 1916), 1.

Una cuestión nada baladí, dado que iban a bordo al menos otros cincuenta y un norteamericanos que cuidaban del ganado. El hundimiento del *Palermo* era un incidente más de una larga lista de pérdidas de vidas estadounidenses como consecuencia de la acción de los *U-boot*<sup>11</sup>. El ataque sin previo aviso, fuera de una zona de guerra submarina sin restricciones, la muerte de un ciudadano estadounidense y la puesta en riesgo de la de medio centenar más era alimentar la intervención de unos Estados Unidos que acabarán rompiendo su neutralidad pocos meses después<sup>12</sup>. La entrada en la guerra contra Alemania acabará decidiendo la suerte del conflicto a favor de las potencias de la Triple Entente.

Sin embargo, los motivos que justificaban el ataque del submarino son obvios. Además de transportar ganado y material de guerra enemigo, el *Palermo*, con americanos a bordo o no, era un buque de bandera italiana, por lo tanto hostil, y se hallaba artillado, tal y como reconoce el propio capitán. Sin embargo, este caso no era el único de mercantes que se veían forzados a navegar sin escolta. Un informe del Primer Lord del Almirantazgo británico pone en evidencia la desesperada situación en el otoño de 1916:

We are taking steps to improve the defence of our mercantile marine against submarines and will endeavour to help individual friendly neutral vessels to avoid them, but neither the Allies nor neutrals can actually protect by escort even a small proportion of the sailings<sup>13</sup>.

La desesperación por los limitados medios de lucha antisubmarina planteaba una única estrategia viable contra los sumergibles germanos a partir de una acción indirecta destruyendo sus bases operativas y logísticas:

Probably the destruction of the torpedo factory and submarine building yard at Fiume would go far to check the depredations of the Mediterranean submarines by destruction of their source of torpedo supply, and it might lead to the successful investment of Pola and the

<sup>11</sup> Un caso emblemático es el del *Lusitania*, con 1198 víctimas, de los que 124 eran estadounidenses. Thomas A. Bailey y Paul B. Ryan, *The Lusitania Disaster: An Episode in Modern Warfare and Diplomacy* (Nueva York, 1975).

<sup>12</sup> La guerra submarina sin restricciones se practicaba desde febrero de 1915 alrededor de las islas británicas. En dichas aguas, cualquier buque, enemigo o neutral era declarado hostil. Un mes después del hundimiento del *Palermo*, dicha zona de guerra se amplió a varios sectores del Atlántico y el Mediterráneo. Holger H. Herwig, «Total Rhetoric, Limited War: Germany's U-Boat Campaign 1917-1918», *Journal of Military and Strategic Studies*, I, n.º 1 (1998).

<sup>13</sup> The National Archives, Kew, Gran Bretaña (TNA), sig. CAB/24/2/146.

destruction of the Austrian fleet. With these bases in Italian hands, Cattaro could be more safely attacked, and its fall would practically clear the Western Mediterranean of these submarines now so busy in that area<sup>14</sup>.

## 2. Una ficción adornada por realidades

La cuestión de que Pla ambientara la necesidad de un piloto costero por parte de un submarino alemán, unido al papel de dos empresarios alemanes afincados en el Ampurdán en el proceso de recluta de dicho práctico, abría la posibilidad de enmarcar en los hechos a un personaje de carne y hueso: el ingeniero Heinrich Zoeller. Afincado en Rosas desde 1908, era propietario de la empresa *Mármoles de Monjoy* cuya actividad se centraba en la explotación de la cantera sita en dicha cala. Ciertamente es que Pla alude a dos anónimos industriales corcheros, pero dada la ubicación de la cantera, la nacionalidad de su propietario y el hecho de que, un par de años antes del estallido de la guerra, Zoeller construyera un muelle de descarga provisto de rieles y vagonetas, hacía de Monjoy el apostadero ideal para apoyar a los sumergibles alemanes que operasen contra el tráfico mercante en el golfo de León<sup>15</sup>.

Si realmente la cantera de Zoeller hubiese actuado como un pequeño apostadero encubierto en territorio neutral para que los submarinos germanos hiciesen aguada o se abastecieran de víveres y combustible, podría ser hasta cierto punto comprensible el embarque circunstancial de un piloto nativo. El sumergible necesitaría navegar en las aguas poco profundas y accidentadas de la ensenada de Monjoy. Un supuesto de este tipo es la única razón lógica para que un sumergible requiera de un avezado piloto. Pero desde el punto de vista de la táctica naval, los submarinos no suelen elegir zonas de poco calado, ya que operar en aguas profundas es una de sus ventajas inherentes en el combate. Por tanto, si el *U-boot* no cuenta con apoyos costeros, no se hace necesaria la presencia a bordo de un personaje de las pintorescas características de El Miner.

A ello se une el extendido rumor de que Zoeller fuera un agente encubierto alemán. Tanto es así que era conocido por los vecinos de Rosas por el mote de «El Espía». A tal aseveración, que hemos podido contrastar como verosímil mediante otros testimonios orales,

<sup>14</sup> TNA, sig. CAB/24/2/146

<sup>15</sup> Josep M. Barris Ruset, *Rosas o la recerca de la zona grisa, Articles. 1999-2008* (Rosas, 2008), 347.

se une el hecho que J. M. Barris recoja una información supuestamente procedente de la embajada francesa sobre las andanzas de un tal Krauss, que dicho autor no duda en identificar como un alias de Zoeller<sup>16</sup>.

Un contraste pesimista a toda esta sugerente hipótesis empieza por la ausencia de emisiones de señales ópticas y radioeléctricas enviadas o recibidas por los sumergibles germanos que operaban en este sector<sup>17</sup>. Las fuentes primarias relativas a las patrullas realizadas por los *U-boot*, tanto los cuadernos de bitácora conservados de dichas naves como los detallados informes de los descifradores de códigos de la *Room 40* de la inteligencia naval británica, no muestran evidencia alguna de un posible apostadero radicado en la cantera de Zoeller<sup>18</sup>. La coletilla que queda es el tal Krauss al que los servicios secretos franceses fijan como un agente residente en Rosas y que Barris asocia con una identidad encubierta de Zoeller.

La aureola de Zoeller como superespía respondería a un fenomenal bulo creado por los propios alemanes con la ayuda del protagonista para poner al contraespionaje francés tras una pista falsa. A fin de cuentas, su supuestamente ultrasecreta misión, alias incluido, era un chisme de dominio público. La actividad de los *U-boot*, causantes de una docena de hundimientos en la Costa Brava, era el atrezo ideal para tan fenomenal embuste. Un embolado al que no sólo Barris, sino también nosotros dimos verosimilitud, hasta que las manifiestas pruebas indicaron otros derroteros.

Tal y como ha demostrado Jesús Perea, la actividad de las operaciones encubiertas de la inteligencia naval germana se centraba principalmente en Valencia, Cádiz y Cartagena<sup>19</sup>. Desde allí, el posteriormente célebre Wilhelm Canaris se dedicaba a infiltrar agentes en los puertos norteafricanos a fin de obtener noticias precisas sobre el cargamento de los buques, su salida y su puerto de destino, transmitiendo dicha información a los submarinos que se posicionaban al acecho en las rutas de llegada buscando el amparo de las aguas neutrales españolas a fin de evitar en lo posible a la marina francesa.

<sup>16</sup> Hace unos años, el historiador Lluís Buscató aseguró a uno de los autores, a partir del relato oído a un familiar, la veracidad de lo que manifiesta Barris, *Roses*, 348.

<sup>17</sup> Sin ánimo de ser exhaustivos: BA-MA, sigs. RM/97/970/KTB-U72 y RM/97/765/KTB-U35.

<sup>18</sup> TNA, sig. HW 7/3.

<sup>19</sup> Jesús Perea Ruiz, «Guerra submarina en España (1914-1918)», *Espacio, Tiempo y Forma, Serie V. Historia Contemporánea*, XVI (2004): 212.

### 3. *Un delicioso mallorquín que nunca hizo un mal negocio*

Otro aspecto que enlaza el papel de los servicios de inteligencia beligerantes y el universo creativo planiano tiene que ver con el buque que en el relato actúa como nodriza del *SM U 72*, una goleta tripulada por mallorquines en la que destaca un cocinero al que se califica como un «*evisenc d'Orà*»<sup>20</sup>. Esta escenificación en el fondo connota las relaciones de Juan March con los servicios secretos alemanes. El apoyo logístico de buques veleros mallorquines, utilizados por dicho magnate para el contrabando de tabaco, y la referencia a Orán, en donde March tenía una factoría tabacalera que era la fuente de su actividad estraperlista, introducen de forma elidida a un personaje que mereció la atención de la pluma del escritor. Un March al que Pla conoció bien, entre otras cosas por el hecho de haber escrito en uno de sus periódicos, el rotativo palmesano *El Día*. A raíz de su muerte escribió:

Sobre don Juan March y Ordinas se escribirán, con el paso del tiempo, muchos papeles, muchos más de los que se escribieron en vida. Los historiadores del futuro tratarán de encontrarlo, pero no sé si lo encontrarán<sup>21</sup>.

El objetivo de esta ponencia, precisamente con la ayuda de Pla, es encontrar a March y ponderar la noticia recogida en ese mismo artículo de que durante «la primera Guerra Mundial fue acusado de haber provisionado submarinos alemanes», sopesando su verosimilitud<sup>22</sup>.

La primera cuestión que introduce tenue y delicadamente Pla en *Un de Begur* es el juego a dos barajas de March durante el conflicto. Por un lado, ya antes del estallido de la guerra, los negocios de este siempre intrigante potentado mallorquín se basaban en la connivencia con los británicos, que le permitían matricular sus buques en Gibraltar. Por otro lado, los franceses le acusaban abiertamente de suministrar a los submarinos alemanes durante el conflicto. Lo cierto es que durante parte de 1915, parece ser que March se empleó en el doble juego, dada su estrecha relación con los británicos y la oportunidad de negocio ofrecida por los alemanes. Ante la posibilidad, como represalia, de ver embargada su flota contrabandista por los mismos británicos que habían permitido el abanderamiento de conveniencia, en 1916 March estaba controlado por sus servicios secretos, volviendo a colaborar con ellos durante la Segunda Guerra Mundial. Ello justifica que, pese a las

<sup>20</sup> Pla, «Un de Begur», 30.

<sup>21</sup> Josep Pla, «Don Juan March y Ordinas», *Destino*, MCCLXXXIV (1962): 15.

<sup>22</sup> Pla, «Don Juan March», 59.

repetidas quejas de los franceses, los ingleses hicieran caso omiso<sup>23</sup>. Este matiz reintroduce la desinformación de la inteligencia francesa. Al igual que el mencionado tema de Zoeller, supuestamente alias Krauss, las acusaciones de doble juego a March en 1916 eran totalmente infundadas, ya que los británicos lo tenían atado en corto por esas fechas y el apoyo encubierto en España a la flota submarina germana iba por otras vías<sup>24</sup>.

El segundo aspecto que se deriva de la velada implicación de March en todo este embrollo es la propia construcción del protagonista de *Un de Begur*. Uno de los motivos por los cuales El Miner acepta la oferta de los empresarios alemanes de ser práctico de un submarino es por el hecho de que «els negocis del tabac s'han escurçat i els mallorquins semblaven haver-se eclipsat»<sup>25</sup>. Así, El Miner es alguien ya relacionado con las redes de contrabando de March. La magia de la precisa y encandiladora pluma de Pla dificulta detectar este manifiesto gazapo en la estructura narrativa. Si El Miner era un matutero relacionado con los chanchullos de los mallorquines que supuestamente daban apoyo a los submarinos, ¿por qué no son los contrabandistas de March los que proveen a los alemanes de un piloto costero que ya era conocido al haber participado en sus tejemanejes? El reclutamiento de El Miner disminuye la credibilidad del relato. Este aspecto se da nítidamente en el segundo encuentro del protagonista con los alemanes. Dicho suceso se ambienta en una reunión de madrugada en un paraje solitario con los dos empresarios que le han contactado horas antes. Además, aparece un tercer enigmático teutón, que a la postre se desvelará como el propio Ernst Krafft, ya que, aunque no explícitamente, Pla lo encarna como el comandante del submarino.

#### 4. Lobos de mar con nombre y apellidos

Ya que ha salido la prestigiosa figura de Krafft, otro de los contrapuntos del relato es el capitán *Nemo* de este viaje submarino; la anónima –valga la redundancia– figura del comandante del sumergible. Este aspecto enlaza con un tema más genérico como es el proceso de documentación por parte del creador literario que busca un trasfondo realista. Así, de todos los comandantes alemanes que operaron en aguas de la Costa Brava, la palma se la lleva un cautivador personaje que supera con creces cualquier ficción imaginable. Ese es Lothar Von

<sup>23</sup> Mercedes Cabrera, *Juan March (1880-1962)* (Madrid, 2011), 84-85.

<sup>24</sup> Perea, «Guerra submarina», 212.

<sup>25</sup> Pla, «Un de Begur», 24.

Arnauld de la Perière<sup>26</sup>. Toda una leyenda en el mundo de los submarinos, fue el principal as de la Primera Guerra Mundial, protagonizando la cifra récord de 194 buques hundidos, totalizando 453.716 toneladas de registro bruto. Una figura, además, con una aureola de fascinante abolengo, al ser descendiente de un joven oficial francés, Jean-Gabriel Arnauld, *sieur* de la Perière, que siglo y medio atrás tuvo que buscar asilo ante el rey de Prusia tras un duelo con el príncipe de Bourbon. Von Arnauld de la Perière, como veremos, al mando del *SM U 35*, hundió dos buques frente a aguas ampurdanesas. No cabe duda, tal y como expondremos, que la elección del hundimiento del *Palermo* radica en las posibilidades narrativas que confiere una escena tan dantesca como el ahogamiento masivo de caballos mar adentro. Sin embargo, la libertad creativa de transpolar a este fascinante capitán *Nemo* de carne y hueso, que no era precisamente un *donnadie* –valga el contrapunto–, en la pluma de Pla habría dado mucho juego como antítesis de El Miner. Sin ánimo de ser exhaustivo, el origen de su linaje podría haber hecho del comandante un refinado y exquisito francófono, al ser dicho idioma una lengua tan próxima al catalán como el forzado y chapurreante español con que El Miner define las habilidades comunicativas de su particular Ernst Krafft.

Otro aspecto contradictorio se deriva de una de las afirmaciones de un pescador del Estartit que, tras meses de espera, le servirá de enlace de El Miner con la goleta nodriza y el sumergible. Así, «el Genovès em parlà, incidentalment, alguna vegada, de la feina en què m'havia compromès. Havia estat pràctic d'un submarí l'any abans»<sup>27</sup>.

Ese dato no es nada baladí. Pese a la incongruencia cronológica, es muy posible que Pla recogiera alguna información sobre las piezas cobradas por el *SM U 35* de Von Arnauld de la Perière: el vapor británico *Mount Coniston* y el griego *Achilleus*, hundidos a la altura del cabo de Begur el 5 de agosto de 1916<sup>28</sup>.

Del contraste entre fechas se deriva cierto desbarajuste. Si bien es cierto que el ataque contra la navegación mercante en el Mediterráneo por parte de los alemanes se inicia en octubre de 1915, no hay constancia de la presencia de sumergibles germanos en las costas ampurdanesas hasta mediados de 1916<sup>29</sup>. Si las andanzas del tal Genovès fuesen ciertas, el año siguiente a su experiencia como piloto en un submarino

<sup>26</sup> Yves Dufeil, «Kaiserliche Marine U-Boote 1914-1918», *Dictionnaire biographique des commandants de la marine imperiale allemande* (s.l., 2011), 9.

<sup>27</sup> Pla, «Un de Begur», 27.

<sup>28</sup> BA-MA, sig. RM/97/765/KTB-U35.

<sup>29</sup> Sin ánimo de ser exhaustivo, una excelente referencia sobre el tema es el trabajo de Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*. (Annapolis, 1994), 381-402.

alemán sería 1917. Ello no concuerda con la fecha en que fue hundido el vapor *Palermo*, echado a pique tan sólo cuatro meses después. Por otro lado, Pla relata que El Miner fue reclutado por dos negociantes corcheros alemanes un martes del mes de agosto anterior al hundimiento del *Palermo*. Esa referencia situaría los hechos en agosto de 1916. Además, narra que el domingo de dicha semana El Miner contactaba con El Genovès. Si fuera cierta la fantasía de un piloto de l'Estartit a bordo de un submarino alemán con anterioridad a que el *SM U 72* hundiera el vapor *Palermo*, éste habría sido el práctico de costa del *SM U 35* que echó a pique los dos citados mercantes ese mismo mes. Así, el tranquilo encuentro de ambos personajes en una taberna de l'Estartit no habría sido posible, ya que el tal Genovès estaría embarcado a las órdenes de Von Arnauld de la Perière.

### 5. *Un Pla picassiano*

La marabunta de pruebas contrarias de diversa índole nos lleva a plantear por qué Pla se tomó la licencia de introducir al Miner en el submarino. Como otras historias de este autor, más que una conclusión, *Un de Begur* tiene un clímax narrativo. El aspecto esencial que interesa a Pla se focaliza en el dramatismo del masivo ahogamiento de caballos provocado por el naufragio. Es en este cénit donde la prosa planiana alcanza la maestría:

Però tot aquest guirigall humà fou a penes sentit, perquè de la sentina del vaixell s'elevà un remor que em féu posar la pell de gallina. En la majestat de la mà s'elevà un renill frenètic, nerviós, angoixant, de tres-cents, quatre-cents, cinc-cents cavalls -potser faig curt- inexorablement tancats en el vaixell moribund<sup>30</sup>.

La tragedia de los caballos del *Palermo* tiene un trasfondo afín al *Guernica* de Picasso, artista con el que Pla sostuvo una animada charla muy pocos años antes de publicar *Un de Begur*<sup>31</sup>. En ambos casos, el sufrimiento del caballo es un símbolo del dolor de las víctimas inocentes por culpa de la guerra. En el párrafo final, El Miner recuerda como recibió como premio adicional unos estupendos prismáticos que malvendió, dado que «de certes coses val més no enrecordar-se'n»<sup>32</sup>. Toda

<sup>30</sup> Pla, «Un de Begur», 42.

<sup>31</sup> Con relación a la iconografía picassiana del caballo, Viçenç Furió, *Ideas y formas en las representación pictórica* (Barcelona, 2002), 102. Con relación al encuentro con el pintor, Josep Pla, *Notas y dietarios* (Barcelona, 2008), 1324.

<sup>32</sup> Pla, «Un de Begur», 43.



una antítesis, ya que, precisamente, el relato es un vívido recuerdo del suceso. Este aspecto introduce que dicha frase procede de lo más hondo del exilio interior en que vivió Pla tras la Guerra Civil. Cabe recordar que el escritor actuó como agente del SIFNE en Marsella informando sobre el suministro republicano en aquel puerto<sup>33</sup>. Así, la labor de Pla contribuyó a algunos *palermos* durante la contienda fratricida. Eso es lo que, finalmente, el autor por boca del protagonista dice preferir no recordar.

Recurrir al Miner es sin duda, un recurso narrativo a fin de crear un relato que permitiera explicar en primera persona la picassiana escena culminante. En el fondo, una concomitancia con el Aronnax de Julio Verne. Tal y como leemos en uno de sus estudiosos, «Pla és, com tants escriptors catalans, sobretot un home de cultura francesa»<sup>34</sup>. Si Aronnax es el introductor al mundo del capitán Nemo, el buscavidas de Begur da credibilidad el relato de Pla. ¿De qué otra manera el cosmos planiano podría entrar en primera persona dentro de un submarino alemán que operaba cerca de la costa ampurdanesa?

Al igual que algunos autores han destacado que hay una similitud física entre Aronnax y Verne, El Miner es un pintoresco personaje intrínseco al alma del escritor<sup>35</sup>. En *El meu País*, el Begur planiano se centra en cinco personajes:

A Aigua-xellida hi havia l'Hermós, i a Fornells en Rata; a sa Tuna, en Pere Pagell no parava d'un cap de dia a l'altre per fer gran la mainada; a Aigua-freda, el Miner, que era fi com el coral; a Sa Riera, Florià Pi pescava i caçava amb un aire de patriarca<sup>36</sup>.

Siguiendo esa lectura concluye: «No hi ha ningú, entre nosaltres, que algun dia no hagi somniat fer la vida de pura llibertat, de ferotge independència, que aquests homes fan». La conclusión parece obvia. En *Un de Begur* Pla sueña con una aventura negro sobre blanco ambientada en un hecho real en la que encarna al Miner. Si ya se ha remarcado que Aronnax tiene los rasgos físicos del autor de *Veinte mil leguas de viaje submarino*, Nemo –que en latín significa *nadie*– es la encarnación espiritual del propio Julio Verne<sup>37</sup>. El mar, la música y la libertad, las tres pasiones declaradas del escritor francés, son también la trini-

<sup>33</sup> Jordi Guixé Coromines, «Diplomàcia i repressió. La persecució hispano-francesa de l'exili republicà, 1937-1951», *Segle XX, Revista catalana d'història*, I (2008): 87.

<sup>34</sup> C. A., «Josep Pla», en J. Pla, *Contraban i altres narracions* (Barcelona, 1980), 8.

<sup>35</sup> Miguel Salabert, «Prólogo», en J. Verne, *Vente mil leguas de viaje submarino* (Madrid, 2012), 24.

<sup>36</sup> Josep Pla, «El meu País», en *Obra completa* (Barcelona, 1968), VII, 686.

<sup>37</sup> Salabert, «Prólogo», 23-5.

dad vital de su criatura Nemo. En el caso estudiado, el Aronnax de esta historia es el propio Pla encarnando al Miner. En el primer párrafo de *Un de Begur*, el autor afirma que de

la infinitat de persones que passaren pel mas Pla en temps de la meva adolescència, la meva memòria m'ha conservat el record de dos homes amb una exactitud singular<sup>38</sup>.

Además de nuestro protagonista, el autor da cuenta, antes de introducir al Miner, de un taciturno músico ambulante. Dicha *exactitud singular* queda en evidencia por una serie de incoherencias. La más palmaria es que Pla nació en 1897, con lo que el ataque contra el *Palermo* se produce cuando tiene 19 años, con su adolescencia casi finiquitada. Sin embargo, la narración se recoge de una supuesta conversación del protagonista con el padre del autor, en la que El Miner relata el suceso como ya lejano en el tiempo: «A l'època de la guerra del 14»<sup>39</sup>. Así inicia el protagonista su diégesis. La conclusión no puede ser más obvia. No pudo ser ni tan sólo un fantasioso relato del Miner confiado al padre de Pla, ya que es imposible que dicho suceso se produjera durante la adolescencia del escritor.

Y es que nuestro Aronnax de Begur tuvo que traspasar la ficción y adentrarse en la fantasía en el momento que el sumergible, una vez «la inmersió es produí perfectament», entra en contacto con un fantasioso convoy al que el *SM U 72* nunca persiguió<sup>40</sup>. Con el comandante «palplantat davant el sistema òptic del seu periscopi» no deja de ser decididamente transgresor que

Començarem [sic] ara de veure el comboi amb una certa perspectiva, malgrat navegar sobre el perfil de la terra, vèiem [sic] més de vint vaixells arrengherats<sup>41</sup>.

Si el comandante permanecía tieso observando por el periscopio, ningún oficial –y menos un piloto que no era miembro regular de la dotación– iba a arrebatarle su privilegiada visión. Por tanto expresiones como *comenzábamos ahora a ver* o *vimos* es un recurso fantasioso para que El Miner u otro miembro de la tripulación que no fuera el comandante pudieran ser imposibles testigos oculares de lo que acaecía en superficie.

<sup>38</sup> Pla, «Un de Begur», 19.

<sup>39</sup> Pla, «Un de Begur», 22.

<sup>40</sup> Pla, «Un de Begur», 39.

<sup>41</sup> Pla, «Un de Begur», 40.

## 6. Para acabar

Esta ponencia ha pretendido asociar los complejos vericuetos por los que a veces coinciden la historia y la literatura. Pese a que esta investigación se ha desarrollado con altibajos desde el 2003, tres años después apareció una sucinta entrevista en el diario *El País* en que J. M. Castellví asocia explícitamente el hundimiento del *Palermo* con *Un de Begur*<sup>42</sup>. De dicha escueta información se establecen tres conclusiones:

1. El personaje del Miner es una pura invención literaria.
2. Los alemanes no utilizaron pilotos nativos.
3. Este último hecho se debió según Castellví a que «no los necesitaban, navegaban perfectamente por la costa catalana».

A lo que cabe decir:

1. *Un de Begur* es, efectivamente, una ficción ambientada en un hecho real, aunque hay que precisar que El Miner es un personaje de carne y hueso, si bien, ciertamente, nunca actuó como práctico del *SM U 72* ni de ningún otro submarino alemán.
2. A tenor de las pruebas que obran, parece cierto que los sumergibles germanos no utilizaron pilotos nativos dado que no los necesitaban.
3. Dicha circunstancia, y esto sí es un importante matiz, no se fundamenta en el hecho de que los marinos conociesen la Costa Brava al dedillo.

Ilustrando este último punto se da la circunstancia que el momento de avistar el *Palermo*, el cuaderno de Krafft dé una marcación terrestre confundiendo el cabo de Creus con el de San Sebastián, 24 millas más al sur. Si bien se podía incluso emitir un juicio de valor considerando este hecho un mero lapsus de quien registró tal apreciación tras una agotadora guardia, lo cierto es que no había necesidad alguna de operar con prácticos nativos. Los submarinos, incluso los considerados costeros, suelen operar en aguas lo suficientemente profundas como para no necesitar dichos pilotos. La única circunstancia que justificaría su presencia habría sido la existencia de un emplazamiento que

<sup>42</sup> El entrevistado ha publicado diversos trabajos sobre la guerra submarina en la costa catalana. Sin ánimo de ser exhaustivo, véase Josep M. Castellví y Josep Guarro, *La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats a la costa de Tarragona, 1914-1918* (Lérida, 2005). El interviú aparece en Jacinto Antón, «El sumergible de Josep Pla», *El País* (Madrid), 15 de enero de 2006, consultable en: [http://elpais.com/diario/2006/01/15/catalunya/1137290859\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2006/01/15/catalunya/1137290859_850215.html)

hubiese actuado realmente como apostadero encubierto. Aun así, no habría sido necesario alistar ningún nativo en el rol de la nave. Dichos prácticos son algo inherente al puerto que conocen como la palma de su mano, auxiliando a cualquier buque que desee recalar. Del mismo modo, un piloto costero, en el caso de que la cantera de Zoeller se hubiese habilitado realmente como apostadero para submarinos, podría haber sido cualquier patrón que en los años anteriores a la guerra hubiese cargado mármol en cala Monjoy.

Facsímil de la página del cuaderno de bitácora del SM U 72 en que se da cuenta del hundimiento del Palermo.  
BA-MA, sig. RM/97/970/KTB-U72

Datum Uhrzeit	Bemerk. des Com. Kom. Ober- Kommand. Beobachtung, Ereignisse bei der Beobachtung etc.	Vorkommnisse
1 1	Um 11h. Marseille, O. Seegang, stell- weise Beobacht., sichtbar.	Aufsteucht, Batterie aufgeladen. Boot mit kleiner Fahrt gegen die See gehalten.
2	h. Nr.	Booster in Sicht, gegen schwächerer See eine Anriffsbewegung.
3	h. Nr. O. Seegang, Be- obachtung nicht sehr sicht- bar.	Getaucht, auf ... <i>Vinatti</i>
4	Golf von Lion, Wind Ost, Seegang, Beob- achtung, sichtbar.	Aufsteucht, Batterie aufgeladen. Boot mit kleiner Fahrt gegen die See gehalten.
5	h. Nr.	Boot Golf, als Boot in Sicht. Wegen schwächerer See nicht anhalten.
6	h. Nr. Golf von Lion, O. O. Seegang, Beobacht., un- sichtbar.	Getaucht, auf ... <i>Vinatti</i>
7	Golf von Lion, Wind V. Seegang O, etwas Bewegung, klar, sichtbar.	Aufsteucht, Batterie aufgeladen. P.T. klar.
8	h. Nr.	Booster mit Masten in Sicht.
9	h. Nr. Um 11h. Golf von Lion, Wind W., Seegang, Be- obachtung, klarer Himmel, sicht- bar.	Getaucht, Schiffe, einen Heckanlauf er- fahren. Das Boot hat ein Heck ein an- geschütztes Heckgeschütz auf ... Entfer- nung nicht zu groß, weil nach Beobach- tung von dem Boot das Boot bei unglei- cher Bewegung mit kleiner Fahrt weiter auf ... zu halten war, und die Fahrt gelegentlich öfter vorwärts vorwärts traf, so zwischen letzten und vorderen des Boot. Bewegung geht in die Höhe.
10	h. Nr.	Licht nicht durchsichtbar, Batterie nicht sinkt, mit Artillerie vorwärts. Italienischer Dampfer „Palermo“ (Name überhaupt). ... Ladung ... ... Von der Bewegung der Batterie sehr weit unter Land beobachtet ist, ist mit dem Erscheinen baldiger Bewegung zu rechnen habe und der Batteriebest- andlich erschöpft ist. Kurz ... <i>Vinatti</i>
11	h. Nr.	Kurz ... <i>Vinatti</i>

Gráfico 1

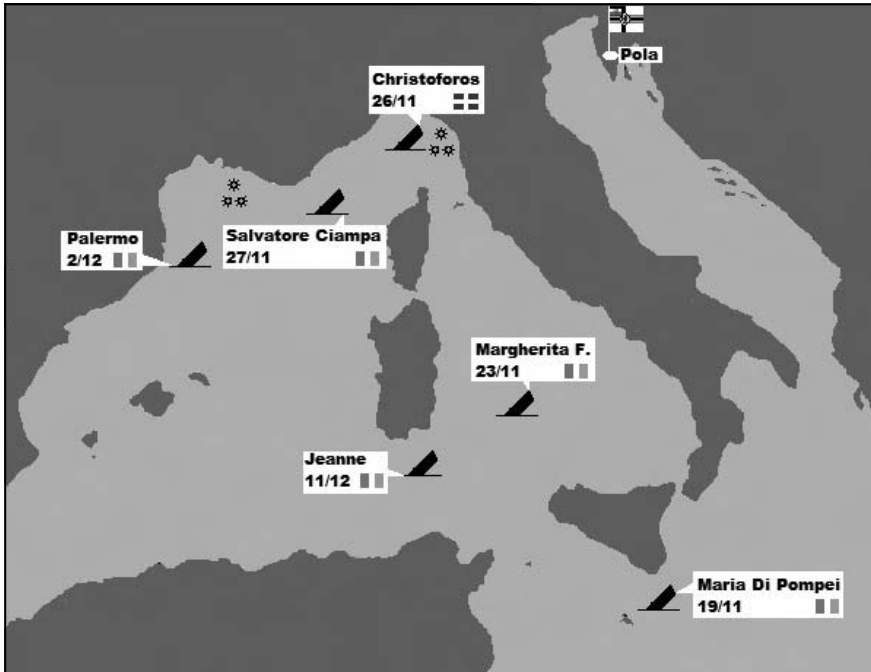
<p><b>SM U 72</b></p> 
<p><b>Clase:</b> UE I  <b>Astillero:</b> AG Vulkan, Hamburgo  <b>Iniciado:</b> 6.1.1915 <b>Botado:</b> 31.10.1915 <b>Asignado:</b> 26.1.1916</p>
<p><b>PERFILES</b>  <b>Eslora:</b> 56.8 m <b>Manga:</b> 5.9 m <b>Puntal:</b> 8.25 m  <b>Desplazamiento:</b> 755 toneladas en superficie; 832 toneladas en inmersión  <b>Velocidad:</b> 10,6 nudos en superficie; 7,9 nudos en inmersión  <b>Autonomía máxima:</b> 7.880 millas</p>
<p><b>ARMAMENTO</b>  <b>Tubos lanzatorpedos:</b> 2 (uno a proa; otro a popa) de 500 mm para torpedos G6  <b>Artillería:</b> 1 cañón de 88 mm SK /L30  <b>Minas:</b> 38</p>
<p><b>TRIPULACIÓN</b>  <b>32 hombres:</b> 4 oficiales y 28 marineros</p>

Fuente: Eberhard Moller y Werner Brack, The Encyclopedia of U-Boats from 1904 to the Present, Londres, 2004, 32. Foto: colección Pierre Haler.

## Tripulación del SM U 72



Aparecen veintiocho de los treinta y dos miembros de la dotación al completo del submarino. Abajo, en el centro, se aprecia al comandante del sumergible, el *Kapitänleutnant* Ernst Krafft  
Foto: colección Pierre Haler.

Periplo de la patrulla del SM U 72 en que echó a pique al *Palermo*

Además de otros hundimientos, el submarino llevó a cabo dos operaciones de minado en la costa mediterránea francesa.

Fuente: mapa de elaboración propia a partir de BA-MA, sig. RM/97/970/KTB-U72.

El *Palermo* era un vapor de 9.203 toneladas de la Navigazione Generala Italiana que fue hundido cerca de la Costa Brava en su singladura de Nueva York a Génova



Foto: colección Pierre Haler.



Aunque no es la foto de un galán cinematográfico encarnando al capitán Nemo, podría serlo por su hechura

Se trata de Lothar Von Arnauld de la Perière, el *Barón Azul* o as de los submarinos alemanes durante la Primera Guerra Mundial.

Foto: colección Pierre Haler.



Luiza Iordache Cârstea y Casilda Güell Ampuero

## La ayuda soviética a la República española a través del Mediterráneo (1936-1937)

### ABSTRACT

The paper focuses on the role of the sea, mainly of the Mediterranean Sea at the beginning of the Spanish Civil War through the Soviet aid to the Republican side. Using secondary bibliography and archival evidence, the paper proves the relevance of the Mediterranean Sea as a fundamental path for refugees' evacuation and war resources transport for the Spanish republic between 1936 and 1937. Furthermore, we show that the sea was a fundamental battle-field during the Civil War through the analyses of the maritime traffic of the ships arriving from the Black Sea to the Spanish harbors with war material.

### *Introducción*

La Unión Soviética simbolizó el apoyo militar y logístico más significativo para la lucha republicana durante la Guerra Civil. Ante la frialdad británica y la retracción francesa, además del embargo legal norteamericano y del Comité de No Intervención, la República española para sostener la guerra dispuso únicamente de la ayuda soviética. Ante aquellas circunstancias políticas, la URSS se convirtió en un aliado trascendental, cuya contribución fue multidimensional. La faceta más destacable quedó representada por los suministros bélicos, pertrechos para la guerra y para el sector civil de la economía, como víveres, cereales, ropa, materias primas o productos químicos y petrolíferos. Su ayuda encontró una segunda plasmación en el asesoramiento militar, la participación activa de cuadros soviéticos en combate, la formación teórica y práctica de pilotos, de las fuerzas del Ejército Popular y de las Brigadas Internacionales. Otra baza que ofreció el Gobierno soviético, esta vez de índole no militar, consistió en la recepción de unos 3.000 «niños de la guerra», junto con sus acompañantes.

La distancia geográfica considerable entre ambos países hizo que la ayuda soviética dependiese de las vías marítimas, convertidas en medios de abastecimiento y supervivencia de la República, pero también de transporte de personal y evacuación de menores. En base a estas características, la comunicación pretende iluminar el papel desempeñado por el Mediterráneo desde septiembre de 1936 hasta agosto de 1937, ya que en este período, la principal ruta marítima fue la del Mar Negro-Mar Mediterráneo. Haciendo uso de la bibliografía especializada y de documentación archivística, el estudio también presenta el mar como uno de los múltiples campos de batalla de la Guerra Civil, caracterizado por operaciones de vigilancia de los servicios navales de los sublevados y extranjeros, acciones de ataque o «piratería», apresamiento y hundimiento de buques para cortar el suministro a la República.



Fuente: mapa elaborado por las autoras.

*Los suministros bélicos a través del Mediterráneo*

Una de las líneas fundamentales de la «Operación X», la asistencia soviética a la República, fue de índole técnico-militar. Se trató de una operación masiva que permitió a la República la compra de pertrechos militares soviéticos, principalmente cazas I-15 e I-16, aviones de reconocimiento y ataque de tierra como los R-5, R-Z y SSS, bombarderos SB, carros de combate T-26 y BT-5, vehículos blindados BA-3, BA-6 y FAI, torpederas, torpedos, cañones, morteros, fusiles, etc. Las autoridades soviéticas responsables del éxito de la misión prestaron una atención especial al transporte de los cargamentos bélicos. La distancia entre los dos países, el tipo y el volumen de los suministros, el secreto que debía envolver las operaciones, el mal tiempo, y las condiciones del bloqueo, son algunos de los obstáculos que debían vencerse para el transporte de grandes cantidades de armas y material.

El material suministrado por la Unión Soviética tuvo que transitar por las únicas dos rutas posibles: desde los puertos soviéticos del Mar Negro-Odessa, Sebastopol, Feodosia, Kerch, Novorossiysk-, pasando por el Bósforo, los Dardanelos, el archipiélago griego y el Mediterráneo hasta Cartagena, Valencia o Alicante; o desde los puertos del Báltico-Leningrado, Múrmansk- por el Mar del Norte hasta El Havre, Cherburgo o Burdeos, y de allí por ferrocarril y carretera hasta la frontera española. Durante el primer año de la guerra, desde septiembre de 1936 hasta agosto de 1937, la ruta del sur fue la principal línea de abastecimiento marítimo con un impacto significativo en la resistencia y supervivencia republicana.

En este lapso cronológico, buques españoles, soviéticos y con pabellón de tercer país alimentaron el tráfico republicano. Los cargamentos especiales con armas y otro material bélico se transportaron en buques que recibieron el nombre de *igreks*, acompañados del número correspondiente (Y-1, Y-2, etc.). Además de decenas de mercantes, aproximadamente 28 *igreks* surcaron la ruta sur en aquel periodo, con un plan de navegación detallado y bien coordinado desde Moscú para asegurar el éxito de la travesía. El paso del Mar Negro al Mediterráneo se hacía de noche, siendo éste uno de los segmentos más peligrosos del trayecto. Con el fin de camuflar los buques, éstos estacionaban en las islas griegas durante un día o dos. Después reemprendían el rumbo bajo otro nombre y pabellón. La travesía por el Mediterráneo era otro sector peligroso, por tanto las rutas de los *igreks* pasaban por el sur de Malta hacia el Cabo de Bona y desde allí bordeaban las costas argelinas. A continuación, desde un punto diferente, emprendían el viaje a Cartagena. Para la protección de los cargamentos, parte de la Armada republicana salía al encuentro del buque, a unas 60-80 millas al sureste de

Cartagena. Así, buques de guerra y lanchas españolas aseguraban parte del éxito de la misión, convoyando los transportes en el tramo final del trayecto<sup>1</sup>. Según los especialistas en la materia, no se perdió ningún cargamento transportado por los *igreks*. Este balance positivo fue posible gracias al camuflaje de los barcos, al cambio de la documentación y a la posibilidad de burlar el bloqueo en las inmediaciones de los puertos republicanos avanzando por la noche y con las luces apagadas. Durante las noches en cuestión, las estaciones de radio de la costa del Mar Negro, de la costa española o de cualquier barco soviético que navegaba casualmente por el Mediterráneo occidental o el Atlántico oriental, enviaban una serie de mensajes para despistar al enemigo. Si el barco soviético era localizado por los barcos de guerra de los sublevados, italianos o alemanes, se le ordenaba actuar de cebo para alejar del peligro al buque que sí transportaba armas.

El recrudecimiento del bloqueo fascista y las campañas navales de los sublevados y los italianos en el Mediterráneo contra el tráfico de suministros destinados a los puertos republicanos convirtieron la ruta sur en inviable. Por tanto, la ruta norte fue a partir del otoño de 1937 la línea principal de transporte de material bélico para el bando republicano. Esa ruta permitió mantener a la República en guerra, aunque no fue exenta de obstáculos. Entre ellos, la carencia de buques españoles con un desplazamiento adecuado en los puertos norteros, la necesidad de sortear las costas alemanas para los buques que zarpaban de Leningrado, lo que añadía más días a la travesía marítima, las dificultades creadas por las tempestades en los Mares de Barents y del Norte, o la política exterior oscilante de Francia para permitir el paso del armamento por su territorio<sup>2</sup>.

A tenor de lo expuesto, podemos señalar que las rutas marítimas fueron de vital importancia para la causa republicana. A diferencia de los sublevados que tenían líneas de comunicación a corta distancia, la República tuvo que enfrentarse al transporte de material de guerra por un recorrido largo y lleno de avatares. La ruta sur en particular posibilitó la defensa y la supervivencia de la República, ya que la mayor parte de la ayuda soviética durante la Guerra Civil llegó por esta vía y durante el primer año del conflicto. Esta faceta del mar como medio de abastecimiento, también nos muestra que la contienda española fue una guerra logística, relacionada con las líneas de comunicación.

<sup>1</sup> Una serie de órdenes de operaciones para proteger y convoyar los mercantes que llegaban de la URSS se hallan en Centro Documental de la Memoria Histórica, Fondo Bruno Alonso, 8FI.

<sup>2</sup> Gerald Howson, *Armas para España* (Barcelona, 2000), 192-193; Yuri Rybalkin, *Stalin y España* (Madrid, 2007), 60-66; Daniel Kowalsky, *La Unión Soviética y la Guerra Civil española* (Barcelona, 2003), 200-204.

I. Cuadro de cargamentos especiales llegados desde los puertos del Mar Negro a Cartagena (septiembre de 1936-agosto de 1937)<sup>3</sup>

Buques «igreks»	Fechas
Y-1: <i>Campeche</i>	26/9-4/10/1936
Y-2: <i>Komsomol</i>	4-12/10/1936
Y-3: <i>Stary Bolshevik</i>	7-15/10/1936
Y-4: <i>KIM</i>	13-19/10/1936
Y-5: <i>Volgolés</i>	13-21/10/1936
Y-6: <i>Lepin</i>	20-28/10/1936
Y-7: <i>Kursk</i>	25/10-3/11/1936
Y-8: <i>Blagóiev</i>	26/10-4/11/1936
Y-9: <i>Aldecoa</i>	11-19/11/1936
Y-10: <i>Cabo Palos</i>	15-25/11/1936
Y-14: <i>Darro</i>	23-30/12/1936
Y-15: <i>Sac-2</i>	4-16/01/1937
Y-16: <i>Mar Blanco</i>	6-16/01/1937
Y-17: <i>Aldecoa</i>	5-14/02/1937
Y-18: <i>Cabo Santo Tomé</i>	28/02-6/03/1937
Y-19: <i>Darro</i>	27/02-6/03/1937
Y-20: <i>Antonio de Satrústegui</i>	2-13/03/1937
Y-27: <i>Escolano</i>	21-29/04/1937
Y-28: <i>Cabo Santo Tomé</i>	25/04-1/05/1937
Y-29: <i>Cabo Palos</i>	29/04-7/05/1937
Y-30: <i>Ciudad de Cádiz</i>	3-11/5/1937
Y-31: <i>Sac-2</i>	8-21/05/1937
Y-32: <i>Antonio de Satrústegui</i>	12-21/05/1937
Y-33: <i>Artea Mendi</i>	31/05-1/06/1937
Y-34: <i>Aldecoa</i>	31/05-21/06/1937
Y-35: <i>Cabo Santo Tomé</i>	24-30/06/1937
Y-36: <i>Darro</i>	29/07-10/08/1937
Y-37: <i>Cabo San Agustín</i>	30/07-10/08/1937

<sup>3</sup> Elaboración propia a partir de los listados reproducidos por Howson, *Armas*, 382-395; Rybalkin, *Stalin*, 207-215.

II. Cuadro estimativo del tráfico marítimo en buques españoles y soviéticos:  
Mar Negro-Mar Mediterráneo-Mar Negro  
(septiembre de 1936-octubre de 1937)<sup>4</sup>

Buque	Fecha	Carga
<i>Remedios</i>	08/1936	carburante
<i>Zorroza</i>	09/1936	carburante
<i>Neva</i>		ayuda humanitaria
<i>Zirianin</i>		cereales/viveres
<i>Chruschev</i>	10/1936	suministros (camiones)
<i>Kharkov</i>		
<i>Georgi Dimitrov</i>		suministros (camiones); a la vuelta trasportó milicianos españoles
<i>Kuban</i>		ayuda humanitaria
<i>Remedios</i>		carburante
<i>Campero</i>		carburante
<i>Neva</i>		suministros bélicos
<i>Jruso</i>		oro (destino Odessa)
<i>Neva</i>		íbid.
<i>Kim</i>		íbid.
<i>Volgolés</i>	íbid.	
<i>Ingul</i>	suministros (camiones)	
<i>Transbalt</i>	íbid.	
<i>Komsomol</i>	suministros bélicos	
<i>Sergo Ordzonikidze</i>	carburante	
<i>Artea Mendi</i>	material bélico	
<i>Georgi Dimitrov</i>	carbón/material bélico	
<i>Campeche</i>	carburante	
<i>Zirianin</i>	11/1936	viveres/material bélico
<i>Neva</i>		íbid.
<i>Capitán Segarra</i>		carbón
<i>Chicherin</i>		personal
<i>Mar Caribe</i>		material bélico
<i>Armuru</i>		carbón

<sup>4</sup> Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: Michael Alpert, *La guerra civil española en el mar* (Madrid, 1987); Ángel Viñas, *La soledad de la República* (Barcelona, 2006); Ángel Viñas, *El escudo de la República* (Barcelona, 2007); Ángel Viñas, *El honor de la República* (Barcelona, 2009); Francisco Olaya Morales, *El expolio de la República* (Barcelona, 2004); Francisco Olaya Morales, *El oro de Negrín* (Móstoles, 1990); José Luis Alcofar Nassaes, *Las fuerzas navales en la guerra civil española* (Barcelona, 1971); Rafael González Echegaray, *Los tres comillas* (Madrid, 1962); Rafael González Echegaray, *La marina mercante y el tráfico marítimo* (Madrid, 1977).

Buque	Fecha	Carga
<i>Guecho</i>	12/1936	carbón/material de guerra
<i>Artea Mendi</i>		suministros bélicos
<i>Inocencio Figaredo</i>		carbón
<i>Mar Blanco</i>		devolución de material
<i>Mar Negro</i>		material bélico
<i>Volga</i>		viveres/material bélico
<i>Campero</i>		carburante
<i>Katayama</i>	01/1937	material bélico
<i>Kuban</i>		íbid.
<i>Campeche</i>		carburante
<i>Campomanes</i>		carburante
<i>Artea Mendi</i>		viveres/material bélico
<i>Darro</i>		devolución material deteriorado
<i>Zarroza</i>		carburante
<i>Campeador</i>		carburante
<i>Remedios</i>		carburante
<i>Mar Caribe</i>		suministros bélicos
<i>Cabo de Palos</i>		viveres/material bélico
<i>Poeta Arolas</i>		devolución de material deteriorado
<i>Juan Sebastián Elcano</i>		viveres/material bélico
<i>Artea Mendi</i>		02/1937
<i>Stepanov</i>	viveres/material bélico	
<i>Marqués de Comillas</i>	íbid.	
<i>Turksib</i>	tropas	
<i>Inocencio Figaredo</i>	carbón	
<i>Guecho</i>	carbón	
<i>Conde de Abásolo</i>	carbón	
<i>Poeta Arolas</i>	carbón	
<i>Elcano</i>	carburante	
<i>Artea Mendi</i>	material bélico	
<i>Remedios</i>	03/1937	carburante
<i>Zarroza</i>		material bélico
<i>Sac 6</i>		íbid.
<i>Isla de Gran Canaria</i>		devolución de material deteriorado
<i>Campero</i>		carburante
<i>Campeador</i>		carburante
<i>Aldecoa</i>		viveres/material bélico
<i>Elcano</i>		carburante
<i>Cabo de Palos</i>		devolución material deteriorado

Buque	Fecha	Carga
<i>Cabo San Agustín</i>	04/1937	viveres/material de guerra
<i>Mar Negro</i>		material bélico
<i>Mar Caribe</i>		viveres/material bélico
<i>Isla de Gran Canaria</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Campeche</i>		carburante
<i>Inocencio Figaredo</i>		devolución de material deteriorado
<i>Conde de Abásolo</i>		íbid.
<i>Antonio de Satrústegui</i>		íbid.
<i>Celta</i>		íbid.
<i>Escolano</i>		viveres/material bélico
<i>Cabo Sacratif</i>	05/1937	devolución de material deteriorado
<i>Inocencio Figaredo</i>		material bélico/suministros
<i>Río Segre</i>		devolución de material deteriorado
<i>Magallanes</i>		íbid.
<i>Poeta Arolas</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Juan Sebastián Elcano</i>		viveres/carbón/material bélico/suministros
<i>Conde de Abásolo</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Celta</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Campomanes</i>		carburante
<i>Remedios</i>		carburante
<i>Mar Negro</i>		devolución de material deteriorado
<i>Ciudad de Cádiz</i>		íbid.
<i>Lealtad</i>		material bélico/suministros
<i>Urola</i>		carbón/material bélico
<i>Cabo de Palos</i>		devolución de material deteriorado
<i>Sac-6</i>	íbid.	
<i>Mar Blanco</i>	06/1937	viveres/material bélico/suministros
<i>Ciudad de Cádiz</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Sac-6</i>		material bélico/suministros
<i>Artea Mendi</i>		viveres/material bélico
<i>Cabo de Palos</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Mar Negro</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Juan Sebastián Elcano</i>		plomo/limones para la URSS
<i>Isla de Gran Canaria</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Capitán Segarra</i>		devolución de material deteriorado
<i>Celta</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Río Segre</i>	07/1937	varios
<i>Capitán Segarra</i>		viveres/varios
<i>Lealtad</i>		material bélico
<i>Cabo San Agustín</i>		08/1937



Buque	Fecha	Carga
<i>Escolano</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Aldecoa</i>		viveres/material bélico/suministros
<i>Ciudad de Cádiz</i>		material bélico
<i>Mar Negro</i>		material bélico/suministros
<i>Antonio</i>		varios
<i>Armuru</i>		viveres

### *El Mediterráneo y la guerra a los suministros*

Tras el inicio de la Guerra Civil, el Mediterráneo se convirtió en un campo de batalla más dentro del conflicto español, a través del cual ambos bandos abastecían de material a sus ejércitos. La guerra en el Mediterráneo fue esencialmente una guerra al tráfico de suministros, desplegada por la flota nacionalista y la marina italiana y alemana contra el comercio a favor de la República. En este ámbito, el apoyo italiano y alemán al bando sublevado resultó crucial. Durante el primer año de la guerra que corresponde a la utilización de la ruta sur por los convoyes que llegaban de la URSS, se produjo un incremento paulatino de las acciones navales en el Mediterráneo contra buques de distintas nacionalidades, sospechosos de llevar armas a los puertos republicanos.

El bloqueo naval fue el resultado de una campaña antisuministros, en su vertiente aérea y marítima. En este lapso cronológico se produjeron dos campañas submarinas, la primera entre noviembre de 1936 y febrero de 1937, y otra más agresiva entre agosto y septiembre de 1937. Con el fin de cortar la ayuda soviética, barcos militares italianos surcaban el Mediterráneo, indicando a la flota nacionalista la posición de los barcos sospechosos<sup>5</sup>. Además, la marina italiana realizaba una vigilancia activa en las costas meridionales italianas y las africanas. Más allá de las operaciones de vigilancia y localización de buques, los navíos de guerra italianos y alemanes atacaron y hundieron buques de distintas nacionalidades, misiones que también contaron con el apoyo de sus fuerzas aéreas<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Las operaciones de localización también permitían la elaboración de un plan de captura del mercante. Un ejemplo elocuente es el esfuerzo de los sublevados para apresar al *Cabo San Agustín*. Los detalles de esta misión se hallan en Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), R1183/52, R1464/24.

<sup>6</sup> José Miguel Campo Rizo, «El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención italiana. Una primera aproximación documental», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, n.º 19 (1997): 55-87.

A consecuencia también de estas operaciones, durante el primer año de la guerra los sublevados y sus aliados hundieron 125 buques, entre ellos 48 ingleses, 30 españoles y 9 franceses. Aproximadamente en el mismo periodo, se produjeron 84 apresamientos de barcos soviéticos en el estrecho de Gibraltar, en la costa noroccidental española y en el Mediterráneo. Otros tres buques, el *Komsomol*, el *Timiriyazev* y el *Blagoev*, fueron hundidos, pero ninguno de ellos iba cargado de material bélico<sup>7</sup>. Además, a lo largo de toda la contienda, los sublevados incautaron en las costas españolas a siete mercantes soviéticos, rebautizados en la serie de los *Castillos*.

Listado de buques soviéticos considerados «buena presa»<sup>8</sup>

<i>Castillo de Bellver</i>	antiguo <i>Lensovet</i>
<i>Castillo de Peñafiel</i>	antiguo <i>Smidovich</i>
<i>Castillo Maqueda</i>	antiguo <i>Stepanov</i>
<i>Castillo Ampudia</i>	antiguo <i>Katayama</i>
<i>Castillo Villafranca</i>	antiguo <i>Tsyurupa</i>
<i>Castillo Montealegre</i>	antiguo <i>Max Hoelz</i>
<i>Castillo de Olite</i>	antiguo <i>Postichev</i>

En este sentido, las bajas soviéticas fueron mínimas. A este balance contribuyó el éxito de todas las travesías de los *igreks* a las costas españolas, diez de ellos a bordo de navíos soviéticos. Solo dos *igreks* se encontraron con algunos obstáculos. Uno fue atacado por la aviación enemiga y tuvo problemas para atracar cerca de Valencia y otro, al no poder pasar la línea de bloqueo, atracó cerca de Argel. Pero en ambos casos se salvó la carga<sup>9</sup>. También debemos añadir que tras el hundimiento del *Komsomol*, el transporte de cargamentos especiales y material de guerra se realizó en buques españoles o de pabellón extranjero. Ante los ataques a la que se veía expuesta la navegación republicana por el Mediterráneo y para una mayor seguridad en el transporte de material, las autoridades republicanas solicitaron artillar a los cruceros españoles que se hallaban en el Mar Negro, el *Cabo Santo Tomé* y el *Cabo San Agustín*<sup>10</sup>. En respuesta a esta solicitud, ambos buques fueron armados, aunque el *Cabo Santo Tomé* fue hundido, junto con su carga,

<sup>7</sup> Howson, *Armas*, 103; Rybalkin, *Stalin*, 67.

<sup>8</sup> AMAE, R1068/28, 22 de mayo de 1939.

<sup>9</sup> Kowalsky, *La Unión Soviética*, 209.

<sup>10</sup> Archivo Histórico Nacional (AHN), Fondo Marcelino Pascua, leg. 2, n.º 18.5 y n.º 8.2, 21 de agosto y 1 de septiembre de 1937.

en octubre de 1937. Como consecuencia, la salida del *Cabo San Agustín* y de otros mercantes cargados fue aplazada<sup>11</sup>.

El hundimiento del *Cabo Santo Tomé* y algunos informes sobre la intensificación del bloqueo de las costas mediterráneas por parte de los sublevados contribuyeron a la decisión republicana de desviar la ruta de los convoyes por el norte, y evitar así pérdidas de buques y suministros<sup>12</sup>. Pese a los peligros considerables que presentó la ruta sur, el transporte de armamento con destino a los puertos republicanos y su llegada intacta fue uno de los éxitos de la «Operación X», poniendo de relieve la pericia de las autoridades soviéticas competentes en la organización de las misiones.

### *El mar como medio de transporte para los pilotos de la República*

Una parte esencial de la ayuda soviética quedó representada por la instrucción teórica y práctica recibida en la URSS por unos 700 alumnos-pilotos de las Fuerzas Aéreas de la República, uno de los puntales de la lucha y resistencia republicana. Desde inicios de 1937 hasta principios de 1939, cuatro promociones de pilotos se formaron en la 20ª Academia Militar de Kirovabad (Cáucaso), con el fin de adquirir los conocimientos necesarios para pilotar los aviones soviéticos, avituallados habitualmente en España. La lejanía y la posición geográfica de ambos países implicaban una logística complicada, que combinaba las vías terrestres con la utilización del mar como medio de transporte principal de los alumnos-pilotos de la República, tanto a la ida como a la vuelta.

Las rutas más transitadas para el traslado de los pilotos fueron las del norte que unían El Havre con los puertos de Leningrado y Múrmansk, aunque también se utilizaron las rutas del sur que conectaban los puertos mediterráneos con los puertos soviéticos del Mar Negro. Así, la primera promoción de pilotos embarcó en Cartagena, en el *Ciudad de Cádiz* que emprendió rumbo a Feodosia a mediados de enero de 1937<sup>13</sup>. A medida que los pilotos concluían su formación, salían gradualmente para España. En el caso de la primera promoción la vuelta fue escalonada, realizándose en tres etapas por las rutas del norte,

<sup>11</sup> Viñas, *El honor*, 84-85; Rybalkin, *Stalin*, 66; Miguel Iglesias, *Memorias de guerra (1936-1942)* (Ferrol, 2006), 25-26.

<sup>12</sup> Viñas, *El honor*, 159-160.

<sup>13</sup> Francisco Meroño, *En el cielo de España* (Moscú, 1979), 45-46; Carlos Lázaro Ávila, «La formación de aviadores de la República. Las promociones de la URSS», *Ebre* 38, n.º 2 (mayo de 2003), 32.

cubriendo el trayecto Leningrado-El Havre: un primer grupo lo hizo en el *María Uliánova* a finales de junio de 1937<sup>14</sup>; el segundo embarcó en el buque *Andrei Zhdánov* el 10 de julio de 1937<sup>15</sup>; y el tercero a bordo del *Félix Djerzinski*, el 23 de julio de 1937<sup>16</sup>.

El 22 de junio de 1937, una nueva promoción de pilotos salió de Marsella rumbo a Odessa, a bordo del *Théophile Gautier* de la Compagnie des Messageries Maritimes, que realizaba su línea regular Mediterráneo Norte-Mar Negro<sup>17</sup>. Una vez finalizado su entrenamiento, los pilotos regresaron a España en dos expediciones: una desde Leningrado, en el *Félix Djerzinski*, el 27 de noviembre de 1937<sup>18</sup>; y otra desde Múrmansk en el *Andrei Zhdánov*, a mediados de diciembre de 1937<sup>19</sup>. Para la tercera promoción se volvieron a utilizar los servicios de la Compagnie des Messageries Maritimes el 9 de diciembre de 1937, cuando los alumnos-pilotos embarcaron en el *Providence*, que cubría la línea marítima Marsella-Odessa. Una vez acabados los cursos de pilotaje, los aviadores fueron repatriados a España, en dos grupos distintos, utilizando las rutas del norte, desde Leningrado hasta El Havre, en el *María Uliánova*<sup>20</sup>.

El destino de la cuarta promoción de Kirovabad fue distinto, ya que el desenlace de la Guerra Civil les sorprendió en territorio soviético. Por tanto, los viajes marítimos de las tres expediciones que componían la cuarta promoción, fueron únicamente de ida. A diferencia de las anteriores, el itinerario de estas expediciones se realizó por las rutas del norte, desde El Havre y Ruán hasta el Leningrado. El transporte marítimo de la primera expedición se inició el 23 de agosto de 1938 en el *María Uliánova*<sup>21</sup>, el de la segunda el 21 de octubre de 1938, en el

<sup>14</sup> Francisco Tarazona, *Sangre en el cielo* (México D.F., 1958), 35; Antonio Arias Arias, *Arde el cielo. Memorias de un piloto de caza participante en la guerra de España (1936-1939) y en la Gran Guerra Patria en la URSS (1941-1945)* (Silla, 1995), 65.

<sup>15</sup> Centre des Archives Diplomatique de Nantes (CADN), Moscou/AMB/A/17, 6 de julio de 1937.

<sup>16</sup> CADN, Moscou/AMB/A/8 y Moscou/AMB/A/17, 20 de julio de 1937.

<sup>17</sup> Archives French Lines (AFL), Fonds Compagnie des Messageries Maritimes, 18 de julio de 1937.

<sup>18</sup> Archivo de la Fundación Indalecio Prieto, cajón 21, carpeta 5 (Rusia), 27 de noviembre de 1937 y 9 de diciembre de 1937.

<sup>19</sup> AHN, Fondo Marcelino Pascua, leg.2, n.º 8.2, 8 de diciembre de 1937; Carlos Lázaro Ávila, «Diario de un piloto de caza en Kirovabad. La formación de aviadores españoles en la URSS», Cuadernos de aviación histórica, n.º 3 (2003), 15.

<sup>20</sup> Lázaro Ávila, «Diario de un piloto», 15-16, 20-22.

<sup>21</sup> Daniel Arasa, *Los españoles de Stalin* (Barcelona, 2005), 43.

mismo buque soviético<sup>22</sup>, y el de la tercera, el 14 de enero de 1939, cuando el *Kooperatsia* zarpó desde Ruán<sup>23</sup>.

En base a lo que antecede, podemos señalar que la República española en su esfuerzo bélico dependió de las líneas marítimas en su función clásica de transporte y comunicación. A través de éstas, los suministros bélicos, la ayuda humanitaria y el personal especializado llegaron a España, contribuyendo a la resistencia republicana durante la Guerra Civil. En el caso del personal militar especializado como fue el de los pilotos que se formaron en un país lejano como la URSS, el mar se convirtió en un medio complementario a las vías terrestres, a la vez imprescindible, para cumplir con su misión e incorporarse posteriormente a la guerra aérea.

### *Repatriaciones de marinos españoles desde la URSS por vía marítima*

Durante la Guerra Civil, muchos buques españoles realizaron transportes de material bélico, suministros petrolíferos y víveres entre los puertos soviéticos y los de la España republicana. Como hemos visto con anterioridad, las rutas del sur fueron las más frecuentadas desde el inicio de la contienda hasta el otoño de 1937, cuando el Mediterráneo ya no era un lugar seguro debido a los continuos ataques enemigos, apresamiento y hundimiento de buques. A finales de 1937, los soviéticos habían retenido al *Cabo San Agustín* en Feodosia y al *Ciudad de Tarragona*, *Ciudad de Ibiza*, *Isla de Gran Canaria*, *Inocencio Figaredo*, *Juan Sebastián Elcano* y *Mar Blanco* en el puerto de Odessa, a causa de deudas de la República. Posiblemente esta retención de buques también se debió a una decisión conjunta de las autoridades soviéticas y republicanas con el fin de evitar incidentes en el Mediterráneo y pérdida de buques y material de guerra.

Junto a los barcos quedaron también sus tripulaciones, bastante desmoralizadas por la inactividad prolongada, ya que algunos estaban amarrados en el Mar Negro desde julio-agosto de 1937. Para reducir gastos, las autoridades republicanas acordaron la repatriación de una parte de las tripulaciones. Al igual que en el caso de los pilotos, el retorno de los marinos se produjo principalmente por vía marítima, complementada posteriormente por las rutas terrestres. El regreso a España se desarrolló en dos fases, iniciadas el 1 de junio y el 29 de junio de 1938, respectivamente. A tal efecto se utilizaron los servicios del *Théophile Gautier* que realizaba su línea regular entre Marsella-Odes-

<sup>22</sup> Francesc Pararols, *Un català a l'Exèrcit Roig* (Girona, 2002), 26-37.

<sup>23</sup> Vicente Monclús Guallar, *18 años en la URSS* (Buenos Aires, 1959), 13.

sa-Marsella, con escalas en distintos puertos del Mediterráneo y del Mar Negro<sup>24</sup>. Una vez más, estas repatriaciones ponen de relieve la importancia del mar como eje del proceso de transporte de personal entre la España republicana y la URSS durante la Guerra Civil.

### *La evacuación de los niños españoles a la Unión Soviética*

Otra ayuda prestada por la URSS a la España republicana fue de tipo no militar. Tras el inicio de la Guerra Civil, el pueblo y el Gobierno soviético se solidarizaron con la República española enviando ayuda humanitaria y monetaria. Y dentro de este ámbito, la política soviética que más agradecimiento despertó en las filas republicanas fue la de acogida de menores, política promovida también por otros países europeos. Entre marzo de 1937 y diciembre de 1938, la Unión Soviética acogió a cuatro expediciones oficiales de menores, con un total de 2.895 niños, conocidos popularmente como «niños de la guerra» o «niños de Rusia». Y la evacuación de los niños también se hizo por vía marítima, en buques españoles, soviéticos y franceses.

El 21 de marzo de 1937, el buque *Cabo de Palos* zarpó desde Valencia con 72 niños madrileños, andaluces y valencianos. Una semana después, esta primera expedición de niños desembarcó en el puerto de Yalta, en el Mar Negro. El segundo grupo de 4.500 niños procedía del País Vasco, y embarcó en Santurce en el *Habana*, el 13 de junio de 1947. Una vez en Burdeos, 1.495 de estos niños embarcaron en el buque francés *Sontay*, que atracó en Leningrado, el 24 de junio. La tercera expedición de 1.100 jóvenes asturianos, santanderinos y vascos, partió de El Musel (Gijón) en el *Deringuerina*, el 24 de septiembre de 1937. Tras una escala previa en el puerto francés de Saint Nazaire y cambios de barco, los niños arribaron a Leningrado el 4 de octubre de 1937 a bordo de los buques soviéticos *Félix Djerzinski* y *Kooperatsia*. En noviembre de 1938 volvieron a partir de Barcelona unos 300 niños, procedentes de Aragón y de la costa mediterránea. Divididos en dos grupos, los niños embarcaron en El Havre en los buques *María Uliánova* y *Félix Djerzinski*, ambos con rumbo a Leningrado.

Junto a estas cuatro evacuaciones oficiales, se registran otras dos expediciones no oficiales de niños, que abandonaron España entre marzo de 1937 y julio de 1938. La primera se produjo el 17 de marzo de 1937, cuando el buque *Isla de Gran Canaria* partió de Valencia con dirección a Odessa, llevando a bordo 21 hijos de militares y dirigentes

<sup>24</sup> AFL, Fonds Compagnie des Messageries Maritimes, 17 de junio de 1938 y 15 de julio de 1938.

del Partido Comunista de España. Casi un año después, partió una segunda expedición no oficial con 74 hijos de aviadores, que atravesaron Francia. En el puerto de Brest tomaron el buque *María Uliánova* que atracó en Leningrado el 12 de julio de 1938<sup>25</sup>.

El inicio y el desarrollo de la Guerra Civil española desencadenaron desplazamientos de la población civil, que huía de las zonas más afectadas por la guerra. Pero como en cualquier conflicto bélico, el caso de los niños fue uno de los más estremecedores. Con el fin de protegerlos de los avatares de la guerra, especialmente de los bombardeos aéreos, el Gobierno republicano acordó la evacuación temporal al extranjero de miles y miles de niños, con el beneplácito de sus padres. El proceso de evacuación infantil se realizó por vía terrestre, pero especialmente por mar desde el Frente Norte, con destinos diversos como Francia, Gran Bretaña, Bélgica, URSS, México, Suiza, Holanda y Dinamarca. Como hemos podido observar, también se realizaron algunas evacuaciones, utilizando la ruta Mar Mediterráneo-Mar Negro.

En este sentido, las rutas marítimas que transitaban por el Mar Cantábrico, la costa atlántica francesa, el Mar del Norte, el Mar Báltico, el Mar Mediterráneo y el Mar Negro, no simbolizaban únicamente la vía clásica de transporte de pasajeros. En plena Guerra Civil adquirieron un significado vital, siendo un medio rápido para poner a salvo de los horrores de la guerra a los niños españoles. El desenlace de la contienda española volvió a corroborar esta función del mar como vía vital de transporte, utilizada por miles y miles de republicanos y niños que emprendieron la senda del exilio a países europeos y latinoamericanos<sup>26</sup>.

### Conclusiones

La ayuda soviética permitió la defensa y posteriormente la subsistencia de la República. Hemos podido apreciar que ésta se tradujo en suministros de armamento, asesoramiento técnico y militar, adiestramiento de pilotos y cuadros del Ejército Popular, y política de acogida

<sup>25</sup> Para el tema de los «niños de la guerra» evacuados a la URSS véase Enrique Zafra, Rosalía Crego, Carmen Heredia, *Los niños españoles evacuados a la URSS (1937)* (Madrid, 1989); Alicia Alted, Encarna Nicolás, Roger González, *Los niños de la guerra de España en la Unión Soviética. De la evacuación al retorno: 1937-1999* (Madrid, 1999); Alicia Alted, *La voz de los vencidos. El exilio republicano de 1939* (Madrid, 2005); Susana Castillo, *Mis años en la escuela soviética* (Madrid, 2009); Verónica Sierra, *Palabras huérfanas. Los niños y la guerra civil* (Madrid, 2009); Immaculada Colomina, *Dos patrias, tres mil destinos. Vida y exilio de los niños de la guerra de España refugiados en la Unión Soviética* (Madrid, 2010).

<sup>26</sup> Para los distintos caminos del exilio español véase Abdón Mateos (ed.), *¡Ay de los vencidos! El exilio y los países de acogida* (Madrid, 2009).

de «niños de la guerra». También se plasmó en el reclutamiento de miembros de las Brigadas Internacionales y participación de tanquistas, aviadores y otro personal militar soviético. La mayor parte de la ayuda fue posible gracias a las rutas marítimas que conectaron ambos países, el mar convirtiéndose en una vía estratégica de avituallamiento, transporte de personal y evacuación de refugiados. Este breve estudio reafirma la función estratégica del mar, con un impacto significativo en el rumbo de cualquier guerra. Además, el análisis subraya la tesis de que la Guerra Civil fue una logística, asociada al dominio del mar y de las líneas de comunicación. Igualmente fue una guerra contra los suministros soviéticos desplegada también por vía marítima, bajo la intervención de Italia y el Tercer Reich. En puridad, la Guerra Civil mostró la dependencia de ambos bandos de los mares y la importancia de mantener las rutas marítimas seguras. No fue posible en el caso de la República, que se benefició únicamente de la ayuda soviética insuficiente para colmar las deficiencias materiales del Ejército Popular y contrarrestar los continuos suministros que Franco recibió de sus aliados.



TRADE AND TRADERS  
(MEDIEVAL)



Guillem Morro Veny

## Un dret reial sobre el comerç medieval a Síria i Egipte: el dret del quirat

### ABSTRACT

The right of the Quirat was a Royal right related to the maritime trade in Alexandria and to the territories governed by the sultan of Babylonia. Despite of the valuable studies about the illicit trade in Egypt and Siria during the Late Middle Ages, the said right created by the king of Aragon, Pere el Cerimoniós, is one of the issues connected with the Mediterranean trade of the maritime cities of the Crown of Aragon. These issues are not very well known. The precedence of the Quirat right is linked to the complex jurisdiction of the medieval trade forbidden by the Holy See in the Muslim territories. The crown acquired progressively fiscal competency about the mentioned right, always respecting the superior jurisdiction of the Roman See over the forbidden saleable products. In this conference we offer an evolutionary study on the Quirat right which lasts until the end of the XV century. This study is based mainly on unpublished documentation.

### *Introducció*

El dret del quirat era un dret reial relacionat amb el comerç marítim a Alexandria i a les terres sota jurisdicció del Soldà de Babilonia. Tot i els valuosos estudis sobre el comerç il·lícit a les parts d'Egipte i Síria durant la baixa edat mitjana<sup>1</sup>, creiem que l'esmentat dret, atesa la seva

<sup>1</sup> Àngels Masià De Ros, *La Corona de Aragón y los estados del Norte de Africa* (Barcelona, 1951); Antonio M., Aragó, «Fletes de géneros prohibidos desde el puerto de Barcelona a la Liguria -1358/1409-» (Ventimiglia, 1969) 211-219; Josep Trenchs Ódena, *De Alexandrinis, el comercio prohibido con los musulmanes y el papado de Aviñon durante la primera mitad del siglo XIV* (Barcelona, 1980); José Hinojosa Montalvo, «Valencia y el comercio de exportación durante la primera década del siglo XV. Coses Vedades», *Revista Anales de la Universidad de Valencia* (València, 1972); Rafael Conde,

evolució i durada, és un dels temes vinculats al comerç mediterrani poc tractats, gairebé desconegut pel que fa a les ciutats marítimes de la Corona d'Aragó. L'erudit Antoni de Capmany hi fa una sumària referència i es limita a dir que era un dret que percebia la drassana<sup>2</sup>.

### *Antecedents*

Els precedents del dret del quirat s'emmarquen dins la complexa jurisdicció del comerç prohibit que arranca del segle XII. És per això que creiem escaient oferir-ne un resum introductor. El concili del Laterà -1179- va prohibir el transport a les terres sota dominació musulmana d'armes, ferro i materials per a la construcció de vaixells<sup>3</sup>. Als mercaders cristians que comerciessin amb els musulmans, especialment, amb els d'Egipte i Síria. Un posterior concili celebrat al palau del Laterà, el 1215, refermà l'esmentada prohibició.

Malgrat les interdiccions decretades per la Seu pontifícia, el tràfic comercial amb les terres sota el domini del Soldà de Babilonia no es va estancar. Molts mercaders, atrets pels sucosos beneficis que els reportava l'intercanvi comercials amb els esmentats països continuaren freqüentant els llocs vedats.

La conquesta, el 1291, de l'enclavament cristià d'Acre per part dels mamelucs provocà una dura rèplica antimusulmana per part de les autoritats eclesiàstiques cristianes. El pontífex Nicolau IV va prohibir tota classe de comerç amb el món musulmà. La interdicció papal tingué les lògiques repercussions, puix que els principals centres comercials es varen veure obligats a modificar la seva presència als mercats de Llevant. Els catalans, els provençals i els venecians foren els grans damnificats per les restriccions mercantils que els decrets de la Seu vaticana van ocasionar. En conseqüència, es veieren obligats a transferir bona part del comerç que fins aleshores havien practicat a Alexandria, Damasc i als estats cristians de Xipre i Rodes a la petita Armènia<sup>4</sup>. Els genovesos, ben implantats al recentment instaurat imperi

*Estudio tipológico de la documentación comercial y financiera medieval. Fuentes Archivo de la Corona de Aragón.* (València, 1981); Jordi Doncel i Cabot, *Els registres de llicències de coses vedades, una font per a l'estudi del comerç atlàntic i mediterrani (1500-1515)* (Palma, 1990); Lluís Tudela Villalonga, *Catalunya, Mallorca i Gènova (1336-1349). Economia i política* (Palma, 2005), 101-105.

<sup>2</sup> Antonio de Capmany, *Memorias históricas de la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (Barcelona, 1961-1963), 347.

<sup>3</sup> Doncel, *Els registres de llicències*, 282.

<sup>4</sup> Antoni Riera, *El context mediterrani de la primera fase del regnat de Jaume II (1291-1311). Conflictivitat i canvis* (Alacant, 1996), 194.

grec, augmentaren la seva penetració als circuits comercials de les mars Egea i Negra<sup>5</sup>.

Dos aspectes cal diferenciar a l'hora de definir les limitacions que la santa seu i la pròpia reialesa imposaven als mercaders que comerciaven a Alexandria i a les terres del Soldà de Babilonia: D'una banda, la prohibició de negociar uns determinats productes que, fonamentalment, eren les armes, el ferro, la fusta i les cavalls, articles que, bàsicament, servien per a fornir l'exèrcit.

Però els decrets pontificis xocaven amb els interessos de la burgesia comercial catalana que esmerçava els seus cabals amb el comerç marítim d'Orient. Els monarques catalanoaragonesos hagueren de buscar un difícil equilibri que conjuminés: el compliment de les prohibicions papals, els interessos de la burgesia catalana i els propis de la monarquia. El rei d'Aragó era ben conscient que el vet imposat per l'autoritat pontificia suposava la ruïna de les seves ciutats comercials, especialment, de Barcelona, València, Ciutat de Mallorca i Perpinyà. És per això que el 1250 Jaume I signà un acord comercial amb Egipte atesa la importància que els comerç de les espècies tenia en aquell país. L'acord buscava atenuar els efectes negatius que les prohibicions de la Seu vaticana causaven dins l'ambient comercial barceloní.

El monarca catalanoaragonès el 1266 facultava el Consell Municipal de Barcelona per a nomenar còsols a Egipte i a Síria amb la finalitat de protegir els mercaders i navegants dels seus regnes<sup>6</sup>. De manera anàloga procedia Pere el Gran el 1281, a instància del Consell de Cent, el monarca accedia a la petició d'aquesta institució en virtut de la qual es podia comerciar lliurement amb Egipte i Síria, exceptuades les mercaderies, expressament prohibides per la seu pontificia. A part de les mercaderies vedades pel Pontificat, la Corona s'atribuí la potestat de prohibir l'extracció, en els seus dominis, de certs productes en considerar-los necessaris per al consum del país.

Així, el poder reial va anar ampliant la gamma d'articles que requerien de la prèvia llicència per a ésser exportats, la qual cosa li va permetre la creació d'un sistema fiscal per al comerç de determinades mercaderies<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Riera, *El context mediterrani*, 193-194.

<sup>6</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 82.

<sup>7</sup> Es tracta d'un ban que fa al·lusió a una norma implantada en temps dels reis de la Corona de Mallorca. Una norma de l'època dels reis privatis de Mallorca prohibeix l'exportació de llegums, cansalada, formatge, peix, acer, fusta, pega, quitrà, seu, cànem, cotó, eixàrcia, ballestes, llances, dards, sagetes, cairells, viratons ni cap casta d'armes. Per a poder comerciar les esmentats productes es requeria l'expressa llicència del lloctinent com a delegat del rei (Arxiu del Regne de Mallorca [ARM], G 3, f. 80r-81r).

Les penes imposades per la seu vaticana abastaven dos conceptes: d'una part, la preceptiva llicència per comerciar en els llocs vedats. D'altra part, el més greu: la transacció de mercaderies prohibides a terres musulmanes. Arranjar negocis amb els sarraïns d'Alexandria i de les terres governades pel soldà de Babilonia, era considerat un il·lícit greu, només judicable per Roma o els seus delegats apostòlics.

Els profits econòmics que comportaven les sancions imposades pel tràfic il·legal amb els sarraïns no podien romandre aliens a la Corona, especialment, els que es derivaven del comerç a les places vedades i no als articles prohibits. La progressiva intromissió de la Corona catalano-aragonesa en la redempció de les penes imposades per comerciar en els llocs prohibits, és un fet que ja es documenta a començaments del segle XIV<sup>8</sup>. Així, el rei d'Aragó s'irroga la potestat de redimir els delictes per comerciar a les places vedades, salvant, però la responsabilitat de l'absolució de gèneres prohibits a la jurisdicció eclesiàstica. En resum, el comerç amb Alexandria i les demás terres que gravitaven sota l'esfera del soldà, era un delicte penat per la seu pontifícia i per la Corona. Delicte que podia esser redimit a través de sancions pecuniàries<sup>9</sup>.

L'any 1303 a la Corona d'Aragó apareix, per primera vegada, una disposició reial que regula la taxa que pagaran els penalitzats per les seves activitats comercials il·lícites. La sanció és de dos sous per lliura (un 10 %) dels valor de les mercaderies comerciades<sup>10</sup>. Però les intromissions de la Corona en la regulació de les penes derivades del tràfic en els llocs interdits, a vegades repercutiren en un enduriment de la postura papal. Climent V (1305-1314) l'any 1308 restablia les disposicions sobre el comerç entre cristians i musulmans amb tota la seva vigència i rigor<sup>11</sup>.

### *Comerç fraudulent i règim de sancions*

El comerç a les terres del Soldà era un delicte sancionat pel papat i per la Corona. Delicte que podia esser redimit mitjançant el pagament

<sup>8</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 84-85.

<sup>9</sup> El 5 d'abril de 1297, el papa facultava els bisbes de Barcelona i de Tortosa per a absoldre de les penes espirituals als catalans que haguessin venut mercaderies prohibides a Egipte o a les terres del Soldà de Babilonia, a canvi de l'entrega d'una quarta part del guanys obtinguts pels homes, i d'una quinta part dels aconseguits per les dones (Antoni Riera, *El context mediterrani*, 194).

<sup>10</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 86.

<sup>11</sup> «Ut ullus arma, equos, ferrum, lignamina, victualia et alia quocumque mercimonia in Alexandriam vel alia loca sarracenorum terre Egipti deferre, mittere vel portare, seu portubus eorum ut eiusdem deferrantur extrahere vel extraheri permittere aut eis alias auxiliium vel favorem prestare quoquomodo presumat» (Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 88).

d'una multa, l'import de la qual percebia la Seu vaticana a través dels seus delegats. La monarquia hagué de buscar fórmules que harmonitzessin els interessos comercials de la burgesia catalana i, alhora evitesin l'enfrontament amb l'autoritat pontifícia. Malgrat les prohibicions papals i la preceptiva llicència de la Corona, el tràfic amb el sultanat d'Egipte no es va interrompre. Els mercaders que comerciaven il·legalment a Alexandria utilitzaven sinuoses rutes, canvis de port i reemplaçament de vaixell per tal de burlar la vigilància, evitar el pagament de les sancions i les penes que imposava la santa seu.

### *Casuística (Primera meitat del segle XIV)*

Oferim una relació de casos documentats per tal d'il·lustrar el règim de sancions, la seva quantia i els procediments utilitzats per aquells mariners que de manera il·lícita comerciaven a les terres de del Soldà, la relació s'estén fins el 1370, any en que Pere IV d'Aragó expedí una normativa que regulava les taxes pagadores a l'erari reial que havien de satisfer els vaixells que trafiquessin a Alexandria i demés de terres del Soldà.

Mallorca esdevingué un dels enclavaments estratègics per als mercaders catalans que sovint actuaven associats als mallorquins en el seu comerç a Egipte i Síria.

- El 1317, els mercaders Pere Sitjes –mallorquí– juntament amb Gerald Gascó eren redimits mitjançant el pagament de 1.100 sous barcelonins, del delictes d'haver portat amb la nau *Sant Antoni*, gent i mercaderies a les terres del Soldà<sup>12</sup>. Pere Sitjes era un mercader molt actiu amb el comerç il·lícit d'Alexandria, puix que el 23 de juliol era absolt, juntament amb els socis Bernat Blanes i Pere Rovira d'haver viatjat, amb la seva nau, a Egipte i a Síria on portaren mercaderies i allà n'adquiriren d'altres que transportaven amb la coca d'un tal Ballester. Amb la referida embarcació anaren a Barcelona i, des d'aquesta ciutat, a Síria i tornaren amb un lleny d'un tal Pere de Vic, amb el qual feren la ruta d'Armènia i altra cop a Síria i, finalment, a Barcelona. La multa fou considerable, apujà a 1.200 sous<sup>13</sup>.

- Ramon Portell, patró de la nau *Sant Jordi*, el 15 d'octubre satisfeia una multa de 390 sous per haver anat de Mallorca a Càller on va embarcar jueus que anaren a Alexandria i tornaren a Mallorca. Les san-

<sup>12</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 86

<sup>13</sup> Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA) registre 283, f. 264r.

cions que imposa el rei es justifiquen pel sol fet de viatjar als llocs prohibits, tot i que només es transportin pelegrins<sup>14</sup>.

- El 28 d'abril de 1322, Pere Fuster abonava una multa de 500 sous pels viatges comercials a Alexandria on anà amb la nau del mallorquí, Simó d'Orta<sup>15</sup>. El 26 de juny, el mercader Jaume Martí era absolt de les activitats comercials il·lícites que havia practicat per espai de quatre anys i que havien consistit en dos viatges a Egipte, l'últim el féu amb la nau de l'esmentat Simó d'Orta. La multa pagadora per Martí fou de 12.000 sous<sup>16</sup>. El 28 de juliol, el mariner Ramon Castelló, satisfieia una sanció de 300 sous per haver realitzat dos viatges a les terres del Soldà, el segon amb la nau del susdit Simó d'Orta<sup>17</sup>.

- El 25 de juny de 1326, Bonanat Joan liquidava una sanció de 350 sous pel viatge que féu des de Mallorca a Alexandria, d'on tornà amb la tarida de Jaume Sala<sup>18</sup>.

- El 15 de gener de 1327, Pere Casanova satisfieia una multa de 250 sous pel viatge que féu a Alexandria amb una coca. Des d'Alexandria viatjà a Siracusa i, altra volta a Alexandria, des d'on tornà a Mallorca amb la tarida de Perer Sala<sup>19</sup>. A l'esmentada data, Bernat Çapila saldava una sanció per la important quantitat de 2.500 sous per la seva expedició a Alexandria, Sicília i, finalment a Mallorca<sup>20</sup>.

Els exemples exposats palesen que els mercaders catalans que engegaven viatges als llocs prohibits eren conscients que l'única conseqüència del seu tràfic il·lícit, era la sanció amb la qual ja comptaven com un cost més afegit a les despeses de l'empresa. Aquest *modus operandi* –prohibició legal, amb autorització tàcita si es pagava la multa– també interessava a la Corona, puix que suposava una gens menyspreable font d'ingressos. Un altre exemple el tenim amb el cas del mallorquí Bernat Calabrug. El 1331 viatjà, amb la seva coca, a Alexandria on comercià articles prohibits. De tornada capturà una tarida sarraïna, la qual captura ocasionà una enèrgica protesta del rei de Tunis. El rei de Mallorca, Jaume III, imposà a Calabrug una multa de 1.000 florins d'or, fet que implicà la concessió de guiatge al pirata mallorquí si bé, l'obligà a restar a dret de la justícia tunisenca<sup>21</sup>.

<sup>14</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 142.

<sup>15</sup> ACA, registre 221, f. 230r.

<sup>16</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 145.

<sup>17</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 145.

<sup>18</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 145.

<sup>19</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 145.

<sup>20</sup> Masià De Ros, *La Corona de Aragón*, 145.

<sup>21</sup> ARM, Reial Patrimoni (RP), 25, f. 73r-v.



*Les ordinacions de 1370*

El 29 de gener de 1370 Pere el Cerimoniós expedia una normativa tendent a regular les sancions als vaixells que viatgessin als ports de Síria i Egipte. La quantia de les penes manté una proporció amb el tonatge del vaixell infractor<sup>22</sup>:

- Vaixells de port igual a 3.000 salmes. Import de la sanció: 550 lliures barcelonines.
- Vaixells de port comprès entre les 2.000-3.000 salmes. Import de la sanció: 440 lliures barcelonines.
- Vaixells de port comprès entre les 1.500-2.000 salmes. Import de la sanció: 330 lliures barcelonines.
- Vaixells de port comprès entre les 1.000-1.500 salmes. Import de la sanció: 220 lliures barcelonines.
- Vaixells de port comprès entre les 500-1.000 salmes. Import de la sanció: 165 lliures barcelonines.
- Vaixells de port de menys de 500 salmes, a prorrata de les 165 lliures barcelonines.

Les activitats comercials il·lícites eren, doncs, conegudes i en elles s'hi participava i especulava. La participació en el comerç prohibit s'estenia a persones d'un relleu social i econòmic elevat, part de les quals havien d'ostentar càrrecs institucionals i formar part de les famílies poderoses. Hom ha conjeatrat que l'actuació legal de rigor contra els contrafaents havia de recaure, únicament, contra aquells que s'aventuraven per aquelles rutes sense comptar amb el suport de les altes esferes estamentals.

L'any 1379, Pere IV expedia un decret pel qual autoritzava els mercaders principatins i rossellonesos a navegar a les parts prohibides «omni impedimento nostri», tota vegada que satisfessin els drets pagadors a l'erari reial<sup>23</sup>.

*Els capítols de 1380*

Promulgats per Pere el Cerimoniós, el 15/6/1380, aquests capítols són una revisió adequada a les noves circumstancies, dels publicats el 1370. El seu objectiu és la simplificació de la gestió administrativa en el règim de llicències, atorgadores per la Corona, per navegar a les

<sup>22</sup> Archives Communales de Perpignan (ACP), Livre Vert Mineur, f. 270r-272v.

<sup>23</sup> Provisió datada el 6 de novembre de 1379 (ACP, Livre Vert Mineur, f. 273r-273v).

parts prohibides. En suma, regulen les taxes que ha de percebre l'erari reial d'aquells navegants, mercaders i pelegrins que viatgin a les terres del soldà. La diferència entre aquests capítols respecte dels publicats deu anys abans, és que si els de 1370 es referien a les sancions en relació al tonatge del vaixell, ara la taxa apunta més a la facultat reial de la concessió i no tant a la punició, la qual cosa presumeix una certa «regularització» d'una pràctica considerada il·lícita. Els esmentats capítols estableixen una escala de gravàmens en la que el mòdul de referència és el milenar de salmes. La correlació taxa/salma s'incrementa a mesura que el vaixell redueix la seva capacitat de tonatge<sup>24</sup>:

- Vaixells de port igual o superior a 2500 salmes= 110 lliures barcelonines per milenar de salmes<sup>25</sup>.
- Vaixells de port comprès entre les 1.500-2.500 salmes= 136,10 lliures barcelonines per milenar de salmes.
- Vaixells amb un tonatge inferior a les 1.500 salmes= 165 lliures barcelonines per milenar de salmes.

Els referits capítols remarquen que la llicència reial –carta o albarà del rei o del seus delegats– resta supeditada a l'absolució papal, és a dir, a la prèvia autorització de la seu romana. Altrament, el dret exigible per la Corona ho és, exclusivament, sobre pelegrins i mercaderies, exceptuant-ne les vedades per la santa seu. Els Còsols de la Mar<sup>26</sup> són els encarregats de fer una estimació del tonatge del vaixell<sup>27</sup>, assessorats per un consell d'experts i en presència del procurador reial o de persona per ell delegada. Les ordenances de 1380 exoneren de la taxa reial a aquells passatgers que van a Xipre o a Barut. Així mateix, prescriuen que ni el rei ni els seus oficials podran impedir als vaixells absolts per la seu vaticana, anar a les parts vedades. Solament s'imposa una excepció: Si el monarca, per circumstàncies extraordinàries, de guerra o de la política exterior, necessita els referits vaixells, podrà avantposar els interes-

<sup>24</sup> ARM, Còdex n. 9, f. 12r-23r.

<sup>25</sup> La salma ha estat interpretada amb lleugeres diferències. Segons l'Enciclopèdia d'Estudis Catalans i segons autors com Torrens Monner, equivaldria a 278'07 litres. Atenent a l'opinió d'altres especialistes com Arcadi Garcia i Núria Coll, l'equivalència de la salma seria igual a 282,20 litres (és a dir, igual a 18 barcelles de València). D'acord amb un text del segle XVII, una salma equivalia a quatre quarteres= 218 litres. Agafant com a valor la mitjana, tindriem una salma=280,71 litres, mesura equivalent a uns 281 decímetres cúbics i a 2'83 tones Moorsom que és la unitat utilitzada per a mesurar l'arqueig del vaixell (Guillem Morro, *La marina medieval mallorquina (1250-1450)* (Palma de Mallorca, 2009), 134-135.

<sup>26</sup> El Consolat de Mar fou fundat pel rei Jaume III el 1326.

<sup>27</sup> ARM, Còdex n. 9, f. 13v.

sos de la Corona a l'absolució o permissió papal. Ara bé, si els vaixells que han de navegar cap als llocs vedats ja han carregat les mercaderies no podran ésser empataxats ni pel monarca ni pels seus delegats<sup>28</sup>.

Tots els mercaders estrangers, amb residència en el regne de Mallorca (pressuposem que aital ordenança seria extensiva a la resta de territoris de la Corona) agraciats amb l'absolució papal, pagaran a l'erari reial, 4 diners per lliura (20 %) del valor dels productes traficats als llocs vedats<sup>29</sup>. El rei atorga guiatge de sis mesos previs a l'embarcament y quatre subsegüents al desembarcament, a tot mercader o pelegrí que hagi obtingut la llicència papal per viatjar a Alexandria o a les demés terres del soldà de Babilonia<sup>30</sup>.

Unes posteriors ordinacions decretades per Joan I, el 1390, equiparen, a efectes de taxació, el comerç d'Alexandria amb la resta de ciutats marítimes mediterrànies, la qual cosa és indiciària que la Corona parifica, a efectes fiscals, el comerç d'Alexandria amb els altres llocs marítims que configuren l'entorn comercial desplegat, a finals del XIV, pels mercaders de la Corona d'Aragó<sup>31</sup>.

La taxa reial pel comerç amb les places que gravitaven sota el domini del soldà, afectava els mercaders estrangers que carregaven i embarcaven en els ports de la Corona d'Aragó. En un plet sostingut entre les autoritats mallorquines i uns mercaders venecians que han embarcat mercaderies en el port de la Ciutat de Mallorca amb destinació a Alexandria, s'esmenta una disposició de Jaume I, datada el 1274, per la qual els mercaders estrangers que carreguen en els llocs marítims de la Corona catalanoaragonesa, estan obligats a pagar la taxa reial<sup>32</sup>.

<sup>28</sup> ARM, Còdex n. 9, f. 14v.

<sup>29</sup> ARM, Còdex n. 9, f. 14v.

<sup>30</sup> «exceptades, emperò les coses per la Sancta Mare Esgleya cascun any en lo dijous de la cena vedades e publicades de aportar o trametre, ço és, cavalls, armes, ferro e lenyam» (ARM, Còdex n. 9, f. 14r-15r).

<sup>31</sup> «Primerament que tota nau qui vage o venga de Romania e de Xipre e de Alexandria, de Càndia, de Venècia e dels lochs marítims vehins, d'aquells carregada, que sia de port de dos milia salmes, pach lo buch d'entrada deu lliures e X lliures d'exida qui són X sous per centenar de salmes, e si porta més o menys de dos milia salmes, pach per cascun centenar X sous, axí entrant com ixent» (ARM, Còdex n. 29, f. 107r).

<sup>32</sup> ARM, AH 422, f. 210r. Un document de 1449 referit al dret del Quirat diu: «*Secundum prachmatica illustrissimi domini Regis Petri memorie celebris, date Barchinone quintadecima junni anno domini millesimo quadringentesimo XXX* (entenem que que la data és un error de l'escrivà qui, segurament ha escrit 1430 enlloc de 1340, puix que el 1430 ja feia 43 anys que el rei Pere el Cerimoniós havia finit) *de rebus, mercibus que navigabunt et ad durant ad partes Alexandrie sive soldani Babilonie, solvendum sit quodam ius vulgariter dictum et nominatum de Quirat pro quo solet caucio ydonea dare per patronum navis que viatgare ad dictas partes*». (ARM, RP 2267, f. 174r-v).

### *El dret del quirat*

No hem documentat la raó de la denominació del dret. El quirat era una antiga moneda catalana d'argent, còpia de la moneda aràbiga equivalent a la vint-i-quatrena part d'una unça. És possible que la denominació de l'impost s'hi vinculi si bé no ho podem asseverar. El cert és que en la documentació del segle XV la taxa pagadora a la hisenda reial per comerciar a Alexandria és definida com «Dret del Quirat». Pere el Cerimoniós, a petició dels consellers de Barcelona i dels jurats de Mallorca creà el dret del quirat<sup>33</sup>. No es tractava d'una nova imposició, sinó d'ajustar una taxa recaptada des d'antic a les circumstàncies del moment. De fet els mecanismes de control, estimació del tonatge i la taxa pagadora no varien gaire dels seus antecedents ja registrats en els capítols de 1370 i 1380. En el dret del Quirat hi intervenen els cònsols de la mar, els mercaders afectats per l'impost i el procurador reial (en el cas de Mallorca). Els primers fan una estimació de la capacitat del vaixell. Els segons resten obligats a prestar garanties suficients, en poder del procurador reial, en el cas que, una vegada iniciada la ruta, decideixin anar a comerciar al soldanat de Babilònia. El procurador reial, en tant que representant dels interessos de la Corona, és el que exigeix i percep l'import del dret.

El dret del quirat es pagava a la tornada. Certament, com hem escrit, l'erari reial s'assegurava la percepció de la taxa, exigint suficient caució als mercaders navegants si aquests en llur derrota decidien recalar a Alexandria. Els documents que ho acrediten són nombrosos. Esmen-tem el ban ordenat pel procurador reial de Mallorca el 13/09/1449 que disposa l'empenyorament de totes les mercaderies, descarregades a la ciutat de Mallorca, de la nau de Lluís Bertran fins que, aquest, no hagi satisfet el dret del quirat<sup>34</sup>. La causa d'aquesta singularitat –pagar a la tornada– s'explica, principalment, per dues raons. Primera, perquè en engagar la ruta cap a ultramar hom no tenia la certesa d'anar a comerciar a les terres del soldà, per això, en prestar garanties, l'escrivà anotava: «Casu que dicta navis, Deo dante, accedet ad partes Alexandrie vel alias partes soldany Babilonie»<sup>35</sup>. Es dedueix, doncs, que el merca-

<sup>33</sup> ARM, Còdex n. 29, f. 22v. Un document de 1449 esmenta la pragmàtica promulgada per Pere IV, a Barcelona el 15 de juny de 1340 (?) «De rebus, navibus et mercibus quod navigabunt ad partes Alexandrie sive soldani Babilonie, solvendum sit quodam ius vulgariter dictum et nominatum de Quirat» (ARM, RP 2267, f. 174r).

<sup>34</sup> «E noresmenys, dins tres jorns primers vinents, haia pagat lo dret del quirat pertanyent al senyor Rey, segons la taxa que li és stada feta de la dita nau per la darrera entrada que aquella ha feta en Alexandria e terres del soldà de Babilonia» (ARM, RP 2267, f. 181r).

<sup>35</sup> ARM, RP 4148, f. 77r.

der, en principi, no tenia presa la decisió ferma de comerciar en el soldanat de Babilonia, però, atesa la ruta prevista, no es descartava tal eventualitat, per això el mercader o patró, s'obligava, mitjançant una caució avalada per dos fiadors, a pagar el dret del quirat.

El 17/03/1445, el mercader genovès Johannes Paternoster, domiciliat a la ciutat de Mallorca, manifestava, mitjançant el pertinent cartulari, haver carregat a la nau de n'Olbert Scarsefa, genovès, 11 botes i 125 gerres d'oli i es comprometia, a través de l'obligada fermança, a pagar el dret del quirat: «Promissit quod casu quo ipsa navis cum dicte oleo accederet ad partes terre soldany Babilonie, solvet domino Regi seu honorabilis procuratore regio aut regenti officium procuratoris regie Maioricarum nomine dicte Regis totius ius ipso domino Regi pertinens juxta capitula inde superius ordinata»<sup>36</sup>.

La segona causa que explica el pagament del dret del quirat a la tornada era l'obligació del mercader de presentar un manifest dels productes comercials a les terres del soldà, segellat pel batlle del comerç de Rodes, frare de l'Hospital de Sant Joan de Jerusalem<sup>37</sup>.

### *Recull de dades referides al dret del quirat (segle XV)*

Precisar la quantia de la taxa del dret del quirat no és tasca senzilla atès que en tractar-se d'un dret reial, el monarca es reservava la potestat de reduir-la o fins i tot dispensar-la. El 13/09/1449, el procurador reial de Mallorca ordenava al mercader Joan Bertran que, d'acord amb la taxació aplicada a la seva galera, pagués, sense més retard, les 270 lliures mallorquines del dret del quirat pel desembarcament que havia fet a les parts d'Alexandria<sup>38</sup>.

En un litigi sostingut el 4/07/1432, entre la Procuració Reial de Mallorca i els mercaders Daniel Ca, Macià Ferrer i Nicolau Descamps, per un viatge a Alexandria, en què els còsols de la mar havien estimat en 1.000 salmes la capacitat de càrrega de la nau, i el seu patró defensa que el tonatge de dita nau és tan sols de 550, s'imposa una taxa de 61 lliures barcelonines d'acord amb les 550 salmes defensades pel patró. El fet és indiciari que la valoració de la capacitat de càrrega del vaixell havia d'esser causa de reiterades controvèrsies atesos els interessos en joc<sup>39</sup>.

El 1434 els fiadors Antoni de Manzoli i Bernat Portal, es comprometien a satisfer les 97 lliures i 12 sous en què havia estat taxada la

<sup>36</sup> ARM, RP 2267, f. 37r.

<sup>37</sup> Vegeu els documents ARM, RP 4148, f. 72v i 73r-v.

<sup>38</sup> ARM, RP 2267, f. 181r.

<sup>39</sup> ARM, RP 4148, f. 74v.

nau de Jaume Garau de Perpinyà en el seu viatge a Alexandria, el port de la qual s'havia estimat en 1.000 salmes<sup>40</sup>. De la qual cosa hom podria deduir que els cost per milenar de salmes és el referit de 61 lliures barcelonines, com veurem aquesta taxació no concorda amb la norma establerta. En efecte, malgrat les ordinacions de caràcter general, la taxa per mercadejar a Alexandria i a les terres del soldà, variava, ja que s'aplicava en base a diversos conceptes. D'una banda, el criteri emprat era el port de la nau o vaixell, que era el determinat per Pere el Cerimoniós en les seves ordinacions de 1370 i 1380. D'altra banda, moltes d'aquestes expedicions comercials no tenien com a destinació única les terres del soldà. Per això, en aitals casos, es taxava el producte que hom pensava comerciar al soldanat de Babilonia. Tal és el cas del fiançador Guillem Pere que l'1/08/1432, s'obliga a pagar 10 lliures mallorquines a la Procuració Reial per les 120 gerres d'oli en nom de Jaume Rovira, mercader, qui havia arranjat un viatge comercial amb la nau de Nicolau Favarr: «Casu que dicta navis cum dicto oleo, accedat ad aliquas partes Alexandrie et terre soldanis Babilonie»<sup>41</sup>.

No és fàcil establir una proporció fixa taxa/salma. Puix que si a les ordinacions de 1380 es mostra una relació paritària, a mitjan segle XV el criteri aplicat a l'hora de pagar el dret és més dispar. Així veiem que el 28/05/1433, la nau de Jaume Pasqual que ha d'anar a Alexandria, té un tonatge estimat en 1000 salmes i el dret del Quirat que li correspon és de 165 lliures barcelonines<sup>42</sup>.

El 15/09/1449, la Procuració Reial de Mallorca manava al mercader Joan Bertran que satisfés, sense més demora, les 270 lliures mallorquines (= 207,6 lliures barcelonines), en què havia estat taxada la seva galera pel dret del Quirat.

En un document de 1432, trobem que una nau estimada en 6.000 salmes de port, haurà de pagar pel dret del Quirat –cas que comerciï a les terres del soldà– 600 lliures barcelonines<sup>43</sup>. De la qual taxació hom pot inferir la correlació 100 lliures barcelonines per milenar de salmes. Però els criteris aplicats per a la recepció del referit dret són més complexos. Per exemple, el 9/08/1474 el fiador Lluís Vidal prestava caució a favor del mercader de Mallorca, Joan Vidal, obligant-se a satisfer la garantia del dret en el termini de 6 mesos si la galera de França en la que el fiador viatjava a les terres del soldanat de Babilonia, no havia mostrada la llicència papal. En aital supòsit, mercader garant havia de

<sup>40</sup> ARM, RP 4148, f. 77r.

<sup>41</sup> ARM, RP 4148, f. 80r.

<sup>42</sup> ARM, RP 4148, f. 110r.

<sup>43</sup> ARM, RP 4150, f. 47v-48r.

pagar els 4 diners per lliura (=20 %) «que resta a pagar al Senyor Rey per la mitat del dret del Quirat, per les robes e mercaderies suas»<sup>44</sup>.

De l'esmentat document s'infereix que a l'últim terç del segle XV, el dret del Quirat era del 20 % sobre les mercaderies negociades a Alexandria i terres del Soldà. Que la meitat del referit impost anava a les arque reials i l'altra meitat la percebien els delegats apostòlics, El referit dret s'aplicava a tota casta d'esmerços. Així, documentem que una aportació en comanda de 306 ducats venecians per invertir a Alexandria també resta subjecte a l'impost<sup>45</sup>.

En alguns casos, el rei, de gràcia especial, redueix la quantia del dret. Tal és el cas de la galera -1474- patronejada per Franci Benet, el port de la qual fou estimat en 1.700 salmes. Però consultada sa majestat, Benet solament hagué de pagar 100 lliures barcelonines malgrat que, segons els capítols del rei Pere (1380) li'n corresponien 330. Aquest document revela que 94 anys després de promulgats els capítols de Pere el Cerimoniós sobre el Quirat, l'increment per milenar de salmes era del 142,6 %.

La última referència que hem documentat sobre el dret del Quirat correspon a l'any 1493. Es tracta de la fiança feta a favor del patró sicilià Antonio de Naso. El document ens reitera que a la segona meitat del segle XV, es pagava no solament per les mercaderies comercials en el soldanat de Babilonia, també per tots els «marinarius et aliis personis navigantibus in dicta nave. Et hoc adie sciencie qua dicta nave navigarevit seu intraverit ad dictas partes soldani Babilonie»<sup>46</sup>.

### *Conclusió*

El dret del Quirat fou creat per Pere el Cerimoniós. Es tracta d'una taxa que té els seus antecedents en les interdiccions decretades, en el segle XII, per la seu romana que prohibia el comerç a les terres i ciutats marítimes musulmanes, especialment, a Síria i a Egipte. La infracció de les prescripcions papals comportava severes penes, fonamentalment, pecuniàries. Però les prohibicions papals xocaven amb els interessos de la burgesia mercantil catalana. La qual cosa propicià que molts mercaders i navegants comerciessin en els llocs prohibits, il·legalment, és a dir, ignorant els manaments de la seu apostòlica.

El règim de sancions pel tràfic il·lícit, a les terres del soldà de Babilonia, esdevingué una substancial font d'ingressos de la qual la Corona no en podia romandre aliena, ja que, d'una part, tenia que defensar els interes-

<sup>44</sup> ARM, RP 4150, f. 28r.

<sup>45</sup> ARM, RP 4150, f. 28r.

<sup>46</sup> ARM, RP 4151, f. 40r.

sos dels seus súbdits i d'altra, tractar de treure'n algun profit. Així, amb el temps, es delimitaren dos camps competencials: El que corresponia a la santa seu pel tràfic d'articles prohibits en el món musulmà i el que la Corona s'atribuí en exigir una taxa per autoritzar el comerç en els llocs vedats per la seu romana.

La lentitud i la duració de la gestió vaticana en la concessió de permisos, estimulà a molts navegants a prescindir de la permissió apostòlica i a arriesgar-se per sinuoses rutes per tal d'esquivar el control, tant dels vigilants de la seu apostòlica, com dels funcionaris reials. Amb tot, molts mercaders engegaven viatges als llocs prohibits comptant amb la probable sanció papal i reial, atès que els profits que obtenien del seu comerç a les terres del soldà, els compensava, amb escreix, el pagament de les sancions.

Pel que respecta a la Corona, que com hem escrit, gaudia de la potestat d'autoritzar el viatge i el comerç de productes que no fossin els prohibits per l'Església, les ordinacions de 1380, decretades per Pere el Cerimoniós, palesen que, allò que segles enrere es justificà com una confrontació Cristiandat-Islam, s'havia regularitzat com un dret fiscal del qual se'n beneficiaven tant l'Església com la Corona.

A la Corona d'Aragó els criteris aplicats en la imposició del dret del Quirat són complexos. Si les ordinacions de Pere el Cerimoniós estableixen una correlació paritària entre la capacitat de càrrega del vaixell i l'import, en dites ordinacions no hi veiem la cobertura legal a la varietat de situacions que el comerç d'ultramar generava. Molts mercaders arranjava ven rutes que no tenien com a destinació exclusiva els ports i llocs marítims de Síria i Egipte, fet que obligava a reajustar el dret per tal d'aplicar-lo, únicament, sobre les mercaderies i cabals esmerçats a Alexandria i a les terres sota jurisdicció del soldà de Babilònia. Amb tot, el dret del Quirat esdevingué una font d'ingressos gens menyspreable per a la Corona. Ho palesa el fet que 94 anys després de creat, l'increment de la taxa, per milenar de salmes, s'hagués incrementat en un 14.

### *Bibliografia*

- ARAGÓ, A. M. «Fletes, de géneros prohibidos desde el puerto de Barcelona a la Liguria (1358-1409)». A *Atti del 1º Congresso Storico Liguria-Catalogna*. Ventimiglia, 1969, 211-219.
- BALLETO, L. «Presence catalane nell'isola di Cipo al tempo de Giacomo II d'Aragona». A *Medioevo Saggi e Rassegne*, 20. Cagliari, 1996, 31-50.
- CAPMANY, A. *Memorias históricas de la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (reedició anotada per E. Giralt i C. Batlle). Barcelona, 1961-1963.



- CONDE, R. *Estudio tipológico de la documentación comercial y financiera medieval. Fuentes Archivo de la Corona de Aragón*, Universidad de Valencia, 1981.
- COULON, D. «Un tournant dans les relations catalano-aragonaises avec la Méditerranée orientale: la nouvelle politique d'Alphonse le Magnanime (1416-1442 environ)». A *XVI Congresso di Storia della Corona d'Aragona (Napoli-Caserta-Ischia)*, II. Nàpols, 2000, 1055-1079.
- *Barcelone et le gran commerce d'Orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Palestine (1330-1340)*, I. Paris, 1999.
- DONCEL, J. «Els registres de llicències de coses vedades, una font per a l'estudi del comerç atlàntic i mediterrani (1500-1515)». A *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (Palma, 1987)*, III, 281-295, Palma 1990.
- FERRER, B. *Coses vedades en 1393*, Universidad de Valencia, Valencia, 1975.
- HINOJOSA, J. *Valencia y el comercio de exportación durante la primera década del siglo XV. «Coses vedades»*. Valencia, 1972.
- MASIÀ DE ROS, A. *La Corona de Aragón y los estados del Norte de Africa*. Barcelona, 1951.
- MORRO, G. *La marina medieval mallorquina (1250-1450)*. Palma de Mallorca, 2009.
- RIERA, A. «El context mediterrani de la primera fase del regnat de Jaume II (1291-1311): conflictivat i canvis». A *Congreso Internacional «Jaume», setecientos años después*. 183-205. Alacant, 1996.
- RUBIO, A. *Diplomatari de l'Orient Català (1301-1409)*. Col·lecció de documents per a la història de l'expedició catalana a Orient i dels ducats d'Atenes i Neopatria. Barcelona, 1947.
- SANCHEZ, M. «Las relaciones de la Corona de Aragón con los países musulmanes en la época de Pedro el Ceremonioso». En *Anuario Estudios Medievales*, 22, Barcelona, 1989, 77-95.
- TRENCHS, J. «De Alexandrinis, el comercio prohibido con los musulmanes y el papado de Aviñon durante la primera mitad del siglo XV». En *Anuario de Estudios Medievales*, 10, Barcelona, 1980.
- VAQUESR, O. *El comerç marítim de Mallorca, 1448-1531*. Palma de Mallorca, 2001.



Eduardo Juárez Valero

## El mar Mediterráneo y la guerra del vidrio

### ABSTRACT

#### **The Mediterranean Sea and the War of Glass**

From the end of the 13th century an all-out war came untied between the glassmaking centers of the Mediterranean Sea. The aim was the absolute control of the lucrative business of the luxury glass. The producing centers developed a clash continued during the remaining centuries of the Medievo where the Mediterranean Sea was an essential factor for the attainment of the mentioned and longed monopoly. The objective of this communication goes from the routes used up to the means of transport of goods and the appearance of a new and forceful competitor: the productive Catalan center capitalized in the flourishing city of Barcelona.

Keywords: Mediterráneo, Vidrio, Monopolio, Guerra del vidrio, Altare, Venecia, Barcelona / Mediterranean Sea, Glassmaking, Monopoly, War of Glass, Altare, Venice, Barcelona

### 1. Introducción

Desde mediados del siglo XIV ya había un claro enfrentamiento por el control del negocio del vidrio suntuario entre los principales núcleos productores de la ribera del Mediterráneo<sup>1</sup>. Tras una compleja evolución generadora de los citados centros en el marco de las diferentes idiosincrasias políticas que duró más de dos siglos, estos núcleos productivos trataron a su modo de hacerse con el control absoluto de dicho negocio, tratando de establecer un monopolio comercial que les diera el dominio sobre un factor económico estratégico de la importancia del vidrio. Tanto por el acceso a las materias primas como a los canales de distribución a corta y larga distancia, el mar Mediterráneo se convirtió en teatro de las diferentes operaciones llevadas a cabo en esta guerra por el negocio del vidrio.

<sup>1</sup> Juárez Valero, E., *Venecia y el secreto del vidrio* (Madrid, Catarata, 2013), 202.

Los tres principales núcleos productivos, Venecia, Altare y Barcelona, utilizaron el Mediterráneo como camino de expansión de su negocio. Si bien Venecia mantuvo siempre una vocación más oriental por su ubicación en las costas del Mar Adriático y su expansión comercial y competencia en tierras del imperio bizantino, no dejó de rivalizar con las otras dos ciudades, Barcelona y, sobre todo, Altare, en el uso del espacio comercial en que se había convertido el Mediterráneo Occidental. En el caso de estas dos últimas ciudades, su clara vocación comercial hacia el Mediterráneo, las hizo competir desde una época muy temprana. Ahora bien, más que por la consecución de un monopolio, objetivo esencial de los venecianos, barceloneses y altareses trataban de abrir cuantos más canales comerciales pudieran, fomentando la expansión como vía para dominar un sector económico en claro crecimiento desde finales del siglo XIII.

Parece evidente que la expansión comercial hacia el oriente fue capitalizada por los venecianos ya desde el siglo XIII. Sin embargo, la complicada evolución política del Oriente Próximo con la expansión de los turcos otomanos a principios del XIV<sup>2</sup> y la paulatina decadencia de Bizancio, en parte provocada por la citada expansión de los venecianos aprovechando las propias cruzadas<sup>3</sup>, acabó por volver el interés de éstos hacia el Mediterráneo Occidental, ya en los siglos XIV y XV, cuando la expansión altaresa y la consolidación catalana eran una realidad.

En ese entorno, por tanto, tres modelos de explotación de un negocio tan complejo como el vidrio acabaron por competir en el mismo espacio, con las mismas rutas comerciales, las mismas necesidades y problemas semejantes, desarrollando un complicado estatus quo de difícil comprensión, caldo de cultivo para el desarrollo de políticas proteccionistas hasta el extremo, en el caso veneciano<sup>4</sup>, y de modelos expansionistas como el altarés<sup>5</sup> o intermedios como el creado por el gremio del vidrio de Barcelona<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> Veiga, F., *El turco: diez siglos a las puertas de Europa* (Debate, Barcelona, 2006), 106-119.

<sup>3</sup> Phillips, J., *la cuarta cruzada y el saco de Constantinopla* (Crítica, Barcelona, 2005), 287.

<sup>4</sup> Juárez Valero, E., «Protección de la información industrial: el gremio de los vidrieros venecianos», en Velasco, F., Navarro, D. y Arcos, R. (eds.), *La inteligencia como disciplina científica* (Ministerio de Defensa, Madrid, 2010), 355-375.

<sup>5</sup> Juárez Valero, E., «La Università dell'Arte Vitrea dell'altare: la paradoja jurídica del núcleo vidriero altarés», *Bulletino dell'Istituto Storico Italiano per il Medio Evo*, 115 (2013), 425-443.

<sup>6</sup> Juárez Valero, E., «El modo catalán de negocio del vidrio durante la Edad Media», *Anales de Historia Antigua, Medieval y Moderna*, 47 (2014): 80-100.

## 2. La consolidación de tres modelos comerciales entorno al vidrio

Desde que en 1273 se crease en Venecia el primer estatuto gremial asociado a la producción del vidrio en Europa, comenzó un curioso proceso de producción, organización y distribución de un producto que llevó a una competencia extrema por un mismo mercado y al establecimiento de tres modelos de negocio alejados en las formas y cercanos en la protección del conocimiento inherente a la creación del vidrio. Esos tres modelos se desarrollaron en diferentes circunstancias tanto políticas como sociales y económicas; mas, curiosamente, los tres modelos acabaron por compartir diferentes aspectos proteccionistas y semejantes vías de comercialización en el Mediterráneo, afrontando muchas veces los mismos desafíos desde diferentes puntos de vista.

### 2.1. El modelo veneciano

Resulta ciertamente complicado establecer un origen puntual al negocio del vidrio veneciano. Indudablemente, en la laguna confluyeron una serie de tradiciones vidrieras que, al mezclarse, generaron una identidad propia. Por un lado, la tradición romana llegó a la zona incluso antes de que los habitantes de la ribera decidieran poblar las islas que rodeaban la laguna. Así, los centros productivos de Aquileia en el siglo V, Torcello en el VII y Cividale en el VIII, estudiados por Carina Calvi a principios de la década de los ochenta del siglo pasado, marcaron una tradición productiva no sólo en el tiempo, sino también en el espacio, que convergía en la hermosa ciudad del Adriático<sup>7</sup>.

En el otro extremo, la expansión del imperio Bizantino por el Mediterráneo a partir del siglo VI proporcionó un vehículo de transmisión de considerable importancia. Los centros vidrieros de Corinto, Sicilia y Rávena, pudieron influir claramente en el desarrollo del arte veneciano. El centro vidriero de Corinto, concretamente, sirvió como base para la prolongación por el Mediterráneo central y Occidental<sup>8</sup>.

Sin embargo, esta tradición productiva de vidrio estaba regada con una buena dosis de secreto profesional. En efecto, la producción de vidrio que convergía en Venecia bebía de una fuente de conocimiento profesional privilegiado que permitía crear un producto de la más alta calidad y singularidad. Ese conocimiento reservado les llegaba a los

<sup>7</sup> Calvi, M. C., «Le arti suntuarie», *Da Aquileia a Venezia* (1980), 454.

<sup>8</sup> Davidson, G. R., «A mediaeval glass-factory at Corinth», *American Journal of Archaeology* (1940): 297-324.

venecianos a través del llamado canal benedictino<sup>9</sup>. Evidentemente, los monasterios benedictinos actuaban como postas en un amplio recorrido que llevaba desde los monasterios orientales hasta los situados en la península itálica, destacando entre todos ellos el de Montecasinio, donde el famoso Rábano Mauro había ilustrado la imagen más antigua de un horno de vidrio medieval conservada hasta la fecha.

Sin embargo, los venecianos, que habían establecido centros productivos en la ciudad controlados por benedictinos, a finales del siglo XI ya habían desligado la producción de la orden, rompiendo el flujo de aquella información reservada. De hecho, optaron claramente por atesorar ese conocimiento en beneficio propio, rompiendo el flujo del canal benedictino y desarrollando leyes que impidieran la pérdida de ese preciado conocimiento. Ya en 1224 la magistratura de la *Giustizia Vecchia* castigaba a veintinueve vidrieros que se habían atrevido a escapar de la ciudad y desarrollar su arte en otros lugares de la península italiana<sup>10</sup>. En 1273 creaban el primer estatuto gremial, el *Capitolare de Fiolariis*, para controlar todos los aspectos del negocio, implicándose el poder político de la República de Venecia de forma directa<sup>11</sup>.

En el siglo XIV ya era evidente que la Serenísima había constituido un modelo productivo proteccionista para gestionar este negocio: encerrada la producción en la pequeña isla de Murano desde 1291<sup>12</sup>, el gobierno de la República controlaba cualquier fuga de conocimiento, materia prima, operarios o productos sensibles no programada. El modelo veneciano de control exhaustivo pretendía, sin duda, atesorar el conocimiento secreto asociado a la producción del vidrio más singular, intentando, de ese modo, crear una necesidad en el mercado que les permitiera general un monopolio comercial que enriqueciera a la República del Adriático.

Por ello, los talleres de vidrio de la isla de Murano no desarrollaron un tipo concreto de empresa mercantil, como ocurriría en el resto de Europa. Sometidos a un control absoluto por parte del gremio y de las diferentes magistraturas que se hicieron cargo del control de secreto asociado a la producción del vidrio, fue, en realidad, el poder político el que controló desde finales del XIII esta producción, legislando mediante los diferentes estatutos gremiales precios, ganancias, periodos de producción, canales de venta y distribución, impidiendo

<sup>9</sup> Juárez Valero, E., «El canal benedictino: el flujo de conocimiento técnico en la Alta Edad Media Europea», *Arqueología, historia y viajes sobre el mundo Medieval* 50 (2014): 20-28.

<sup>10</sup> Archivo Público de Venecia (APV), *Liber plegiorum communis*, c. 64. Año de 1224.

<sup>11</sup> Monticolo, G., *I capitolarie delle arti veneziane*, Vol. II (Forzani e C., Roma, 1905), 68-133.

<sup>12</sup> APV, *Avogaria dei Comun: Cerberus*, c. II, V. 8-II, año de 1291.

que oferta, demanda y competencia regularan de forma contingente el negocio del vidrio.

## 2.2. El modelo Altarés

Frente al centro productivo veneciano, de origen aceptablemente deducible, el núcleo vidriero de Altare, en el Monferrato, muy cerca de Génova y sobre todo, del puerto de Savona, tiene un origen incierto. Hasta el punto es desconocido el cuándo y el por qué de aquel centro vidriero, que, a día de hoy, se manejan hasta cuatro hipótesis acerca del punto de partida de aquella comunidad vidriera.

La primera hipótesis, planteada por Gaspare Buffa a finales del siglo XIX sustentada en la tradición oral, establecía que un pequeño grupo vidriero procedente de la Holanda francesa se asentó en las cercanías de Savona atraído por un monje del monasterio de la isla de Bergeggi hacia el año 1000 d.C.<sup>13</sup> Sobre esta teoría, Schuermans y Anselmo Mallarini, postularon la posibilidad de que el origen fuese bien normando<sup>14</sup>, bien franco-borgoñón<sup>15</sup>. Más arriesgado fue Samuel Kurinsky, quien estableció que la comunidad vidriera altaresa, en realidad, estaba constituida por un grupo de maestros judíos traídos por el señor del Monferrato, Conrado, a finales del siglo XII aprovechando el flujo de las cruzadas, como había ocurrido con los productores de seda en Sicilia<sup>16</sup>.

Sea cual fuere el origen étnico de los vidrieros allí asentados, la presencia benedictina, en monasterios como el citado de Bergeggi, o San Benigno e, incluso Fornelli en las cercanías de Altare, apunta claramente a la influencia capital del canal benedictino en la constitución de este núcleo vidriero<sup>17</sup>. Empezase en el siglo XI o a finales del XII, lo cierto fue que, en el siglo XIII ya producían vidrio competitivo que distribuían por toda la zona del Piamonte, Monferrato y Genovesato.

Ahora bien, debido a la dificultad para competir con los venecianos y, dado el hermetismo respecto a la producción del modelo desarrollado por los centros productivos de la isla de Murano, los altareses acabaron por explotar un modelo de negocio del vidrio antagonista del veneciano que les permitiera competir por el mercado del vidrio sun-

<sup>13</sup> Buffa, G., *L'Università del arte vitrea del arte vitrea di Altare: delle sue origine ai nostri giorni* (Cenni Storici, Génova, 1879), 15-16.

<sup>14</sup> Schuermans, H., *Verres façon de Venise ou d'Altare fabriques au Pais-Bas* (Bruselas, 1893), 247.

<sup>15</sup> Mallarini, A., *L'Arte vetraria altarese* (Bachetta Editore, Albenga, 1995), 10-15.

<sup>16</sup> Kurinsky, S., *The Glassmakers: an odyssey of the jew* (Hipopreen Books, Nueva York, 1991), 183-250.

<sup>17</sup> Juárez Valero, E., *Venecia y el secreto del vidrio*, cit., 152-153.

tuario. Los altareses, carentes de una República comercial que los controlara, no tuvieron estatuto alguno hasta finales del siglo XV, creado con la única intención de asentar un modelo desarrollado durante siglos de forma sistémica.

A diferencia de los venecianos, basaban su modelo en la expansión de su comunidad por toda Europa. Consiguiendo privilegios de producción allí donde iban, se expandían por todos los reinos europeos, creando centros de producción de vidrio al modo altarés, esto es, realizando vidrio al estilo veneciano o, como se llamaba entonces, *façon de Venise*, aprovechando el conocimiento protegido por los venecianos bien mediante robo del mismo, bien mediante la captación de grandes maestros venecianos para trabajar al servicio de los altareses.

Esta libertad otorgada por el modelo altarés permitió la constitución de asociaciones de carácter mercantil lideradas directamente por los propios vidrieros. En efecto, el núcleo vidriero de Altare, dividido en talleres familiares, evolucionó comercialmente hasta provocar la constitución de empresas familiares de carácter mercantil sometidas a las prácticas gremiales asumidas por todos. Dado que Altare se hallaba alejada del mar, las familias altaresas establecieron depósitos en Savona donde almacenar las mercancías destinadas a ser embarcadas para su comercialización. Al principio, arrendaban los barcos a cambio de parte de los beneficios, práctica que abandonaron ya en el XIV ante la pérdida de producción a causa de la piratería, pasando a comprar barcos propios que cubrieran las rutas comerciales mediterráneas. Frente a la complejidad veneciana, la sencillez altaresa resultó ser el secreto de su éxito.

### 2.3. El modelo barcelonés

El núcleo productivo de Barcelona, siguiendo la línea de altareses y venecianos, también tuvo un origen asociado al canal benedictino. La presencia de monasterios de aquella orden en las cercanías de Barcelona se ha documentado desde finales del siglo VIII, habiendo producción de vidrio asociada a los monasterios de Sant Benet de Bagues, San Miguel de la Guardia y Sant Pere de Caserres, cerca de Vic<sup>18</sup>. Como ocurriera en Venecia, persistía una evidente tradición vidriera tardorromana, dada la implantación de aquella civilización en la región<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Riu de Martín, C., «La manufactura del vidrio y sus artífices en la Barcelona Bajomedieval», *Anuario de Estudios Medievales* 38/2 (2008): 590.

<sup>19</sup> Gudiol y Ricart, J. *Els vidres catalans* (Alpha, Barcelona, 1936), 20. Ribas, M., *La romana Iluro* (Barcelona, 1952), 13. Rico y Sinobas, M., *Del vidrio y sus artífices* (Librerías



No obstante, en Barcelona existía un componente oriental de gran importancia en la producción, que convertía en único al vidrio creado en la Ciudad Condal. Desde el permanente contacto con los territorios musulmanes de la península a través del reino de Valencia, principalmente, a los continuos y crecientes flujos comerciales mediterráneos tras la expansión de la Corona de Aragón, el vidrio barcelonés gozó de personalidad propia, ajena a las corrientes italianizantes extrapoladas de la competencia veneciano-altaresa.

Dado que los productores barceloneses no compitieron con altareses y venecianos hasta principios del siglo xv, el gremio del vidrio de Barcelona desarrolló un modelo de producción y gestión del vidrio basado en una protección básica del conocimiento y disponibilidad a la apertura por medio del intercambio de información, no precisando de un estatuto gremial hasta finales del siglo xv, del mismo modo que los altareses<sup>20</sup>. Si el modelo veneciano era hermético y proteccionista y el modelo altares se basaba en la captación de información secreta y la expansión comercial, se puede afirmar que el modelo barcelonés estaba en un estadio intermedio, controlando un mercado interior opaco para los otros dos centros productivos y con una ligera expansión comercial por el Canal Mediterráneo, estando sus barcos, en general, protegidos de la piratería generalizada en el Mediterráneo Occidental.

Del mismo modo que los altareses, los vidrieros barceloneses desarrollaron sociedades mercantiles con el objeto de obtener el mayor beneficio posible con la expansión comercial. Las compañías barcelonesas estaban compuestas por los productores de vidrio, quienes más arriesgaban; sociedades de inversores en las que participaban miembros de la baja nobleza o burgueses adinerados; gestores de los activos y, por último, comerciales encargados de la venta del producto en los puertos adonde se llevaba finalmente la producción<sup>21</sup>.

### 3. *El canal Mediterráneo*

Dado que los tres núcleos vidrieros principales durante buena parte de la Edad Media estaban localizados en poblaciones ribereñas, en el caso de Barcelona y Venecia, o muy cercanas a la costa, en el caso de

París, Valencia, 1879, ed. 2008), 2.

<sup>20</sup> Archivo Histórico Municipal del Barcelona (AHMB), *Registre d'Ordinacions de 1456 a 1462*, f. 4.

<sup>21</sup> Juárez Valero, E., «El modo catalán de negocio del vidrio a finales de la Edad Media», *Anales de historia Antigua, Medieval y Moderna* 47 (2014).

Altare, el mar Mediterráneo se convirtió en el corazón del negocio del vidrio Medieval. Tanto si se usaba como vía de expansión, como de captación de conocimiento o de desarrollo de rutas comerciales, los tres centros productivos volcaron su actividad fabril y comercial en el escenario que proponía el Mediterráneo.

### 3.1. El Mediterráneo como flujo de conocimiento

En lo que respecta al conocimiento inherente a la producción del vidrio suntuario o lujoso, el Mediterráneo albergó una de las rutas de difusión del secreto del vidrio más importante a lo largo de la Edad Media. En concreto, esta ruta tenía su origen en oriente próximo, esto es, en los núcleos productivos sirios de Damasco y Aleppo. Este canal oriental del vidrio durante la Alta Edad Media puso en contacto los centros vidrieros sirios con los bizantinos. Sin embargo, desde 1255, los venecianos importaban vidrio desde las ciudades sirias, a pesar de la prohibición que pesaba en aquellos lugares sobre la venta de vidrios a extranjeros. Los venecianos, que también tenían prohibido importar vidrio, se hacían con las muestras producidas en Siria gracias a una ordenanza de los Statuti Maritimi que permitía utilizar casco de vidrio como lastre en las embarcaciones venecianas<sup>22</sup>. De esa manera, los talleres vidrieros de la isla de Murano podían disponer de colores de difícil obtención. Pronto la práctica se extendió a otros lugares, importándose casco de vidrio de Alejandría desde 1277, donde se empleaban técnicas compositivas ancestrales<sup>23</sup>.

A pesar de la voluntad de retener el conocimiento permanente en Venecia, el canal oriental llevó su conocimiento hasta los talleres de Altare, a través de los intercambios comerciales o, a decir de Samuel Kurinsky, con la emigración forzosa de los operarios desde Siria al misterioso enclave del Monferrato. En la misma línea ha de entenderse las relaciones comerciales entre el puerto de Barcelona y las ciudades de Damasco, Alejandría o Beirut<sup>24</sup>, donde era frecuente el intercambio de piezas de vidrio, llegando el estilo adamascado, damasquino o vidres de Damas a ser una referencia de calidad en la producción catalana, mucho más valorada en su propio mercado que el vidrio italiano.

<sup>22</sup> A.PV.: Mis. Atti Diplomatici e Privati. B.N.6. N.218, r.8.

<sup>23</sup> Gaspareto, A., *Il vetro di Murano* (Neri Poza Editore, Venecia, 1958), 49.

<sup>24</sup> Frothingham, A. W., *Hispanic glass* (The Hispanic Society of America, Nueva York, 1941), 1.

Los mejores mercaderes venecianos, genoveses y catalanes se encargaban de transportar estos productos de alta calidad, los más valorados a principios del XIV. La conquista de Damasco en 1400 por las tropas de Tamerlán, acabaron con este canal de conocimiento oriental. En ese momento, el canal mediterráneo de distribución del conocimiento del vidrio fue sustituido por otro más localizado en el Mediterráneo occidental con las ciudades de Altare-Savona, Venecia y Barcelona como origen y destino, indistintamente. Ahora bien, una gran diferencia lo separaba del anterior: este canal, a causa del modelo veneciano, tendía al proteccionismo exagerado de la información profesional reservada. Si bien era un canal claramente comercial de intercambio de productos, no lo fue tanto de conocimiento, fomentando la expansión de los citados núcleos vidrieros como base para la captación del conocimiento que ya no viajaba libremente por aquella vía de comunicación.

### 3.2. El Mediterráneo como vía de expansión

Dado que el conocimiento atesorado por los venecianos y pretendido por lo altareses no circulaba libremente por los canales comerciales, los núcleos productivos optaron por la expansión como modo de acceder al conocimiento, tratando de colonizar las rutas de los centros ajenos, y, también, como medio de monopolizar los mercados emergentes de las principales potencias europeas carentes de tradición vidriera, como era el caso francés.

En el caso veneciano, tal expansión se produjo de modo no intencionado, dada la política proteccionista de la República. Los catalanes, por su parte, expandieron su capacidad productiva tratando de preservar el mercado interior más que intentando buscar un supuesto monopolio. Así, desde Barcelona se expandieron durante el siglo XIV por todos los territorios correspondientes a los antiguos condados catalanes<sup>25</sup>, crearon centros vidrieros en Valencia, primero, y en las islas Baleares, más tarde, completando su expansión a mediados del siglo XV<sup>26</sup>.

En todo el proceso, siguieron los vidrieros barceloneses el modelo expansivo creado por los altareses de obtener privilegios de producción para establecer centros productivos bajo la norma de sus propias costumbres y estatutos, no los del lugar de origen, primando a los altareses, y barceloneses en su caso, a la hora de contratar operarios, impidiendo la fuga de conocimiento y el nacimiento de competencia autóctona.

<sup>25</sup> Frothingham, A. W., *Hispanic glass*, cit., 6-12.

<sup>26</sup> Biblioteca Balear la Real, *Micelanea Pabordo Jaume I* (año de 1327), 342.

Los altareses, creadores de este modelo de expansión, iniciaron la creación de centros productivos en época muy temprana, obligados por la necesidad comercial de acceder a un puerto mediterráneo que les permitiera conectar la producción con la distribución de una forma más eficiente. De modo que, adquirida la base de Savona<sup>27</sup>, iniciaron un proceso de expansión por las costas mediterráneas de gran interés por su carácter reticular. De Savona pasaron a Génova<sup>28</sup>, de donde saltaron hasta Barcelona<sup>29</sup>, estableciendo allí un punto de distribución que podríamos llamar consulado comercial, sirviéndoles como puerta de acceso al Languedoc. Hacia el Este llegaron primero a Palermo, pasando desde allí a Nápoles. Para extender su red por toda la costa italiana, establecieron centros en Gaeta, en el Lazio, y Piombino, en la Toscana, que les permitían, por un lado acceder al conocimiento secreto de los venecianos por la proximidad de los operarios muraneses y, por otro, copar el mercado del vidrio italiano desde su origen.

#### 4. Conclusión: el Mediterráneo como escenario de la guerra del vidrio

Evidentemente, la existencia de tres núcleos de producción de vidrio de la más alta calidad y compitiendo por el mismo espacio comercial desembocó en un enfrentamiento que duraría más de tres siglos, hasta que la aparición de una nueva fórmula, el Flint-glass de Antonio Costa y George Ravenscroft, a mediados del XVII, desplazara la lucha por el secreto del vidrio hacia Inglaterra y el norte-centro de Europa, alejándolo del Mediterráneo.

No obstante, desde finales del XIII hasta el XVII, el Mediterráneo albergó una confrontación artesanal, técnica y comercial que empujó a un perfeccionamiento y singularización del producto hasta entonces inédita en la historia de Europa. Los venecianos, acosados desde principios del siglo XIII por la calidad de los productos elaborados empezaron a tomar medidas restrictivas. Desde un punto de vista compositivo, prohibieron cualquier tipo de vidrio que no cumpliera con los cánones de calidad establecidos por la comunidad vidriera incluso antes de que existiera jurídicamente el gremio de los fiolarios.

Quedaron prohibidos todos los vidrios que no fueran sódicos y no emplearan la famosa barrilla fina como fundente, obtenida en las cer-

<sup>27</sup> Balletto, L., *Statuta Antiquissima Saone*. Vol. I (Savona, Collana Storica di Fonti e Studi, 1971), n.º 8 y 9.

<sup>28</sup> Mallarini, A., *L'Arte vetraria altarese* (Albenga, Bassetta Editore, 1995), p 20.

<sup>29</sup> Ainaud de Lasarte, J., «Cerámica y vidrio», *Ars Hispaniae*, X (1952), 348.

cañas de Alicante<sup>30</sup>, razón evidente de la presencia de venecianos y altareses en la península desde época muy temprana. Del mismo modo, se prohibió la venta de casco de vidrio y la exportación de cualquier tipo de materia prima desde el año 1295, impidiendo que cualquier competidor pudiera acceder a los secretos productivos<sup>31</sup>.

Por otra parte, la inevitable consignación por escrito de las fórmulas y recetas para la producción de los diferentes tipos de vidrio quedó sometida a un profundo secreto absolutamente respetado por los propios profesionales. Estas recetas, siempre manuscritas y consignadas en los famosos *libri di fornace*<sup>32</sup>, rara vez salieron a la luz o fueron publicadas. De hecho, apenas quedan cuatro o cinco de ellos en la actualidad: de los tres tratados florentinos al manuscrito Montpellier, pasando por el manuscrito della Stella, hallado a finales del siglo XX por Cesare Moretti y Tulio Toninato o el polémico manuscrito Danzica<sup>33</sup>, erróneamente atribuido a Gasparo Brunoro, uno de los maestros muraneses más perseguidos<sup>34</sup>.

Más aún, excusándose en la prevención de incendios, confinaron la producción del vidrio a la pequeña isla de Murano, donde poder controlar la entrada y salida de materiales y operarios, de producción y conocimiento. Desde el primer estatuto, el *Capitolare de Fiolariis* de 1271, la *Mariégola* de 1441, hasta el último de los estatutos de los vidrieros, ya en el siglo XVIII, los artesanos fueron sometidos a un control absoluto con enormes restricciones que impidieran su fuga o expatriación a otros centros productivos, esencialmente altareses.

Frente a esta situación, los altareses, que precisaban controlar fórmulas magistrales como el cristal de Angelo Barovier o la *avventurina* de los Miotti, desarrollaron tácticas de acceso a ese conocimiento reservado. En primer lugar, optaron por traerse a los operarios y maestros venecianos aprovechando los parones en los talleres de Murano programados anualmente para la renovación de los hornos. Dado que la República de Venecia prohibió la salida de vidrieros durante el parón anual desde que castigara en 1224 a aquel primer grupo de vidrieros expatriados, los altareses optaron por introducir sus propios trabajadores en los talleres venecianos, de modo que pudieran apren-

<sup>30</sup> Jorge García-Reyes, C., *La manufactura del vidrio en la comarca de San Martín de Valdeiglesias* (UAM, Madrid, 1975), 29-52.

<sup>31</sup> Zecchin L., *Vetro e vetrai di Murano*, vol. I (Venecia, Arsenale, 1987), 5-10.

<sup>32</sup> Juárez Valero, E., *Venecia y el secreto del vidrio* cit., 199-202.

<sup>33</sup> Juárez Valero, E., «Protección de la información industrial en el Medioevo: textos secretos y cifrados en el mundo del vidrio», Velasco, F y Arcos, R. (eds.), *Cultura de Inteligencia* (Madrid, Plaza y Valdés Editores, 2012), 171-185.

<sup>34</sup> Juárez Valero, E., «El conocimiento perseguido: robando el secreto del vidrio veneciano», *Cuadernos del vidrio*, 1 (2013): 14-23.

der las técnicas secretas de los maestros muraneses. Como consecuencia, la República prohibió que los extranjeros pudieran trabajar en los talleres de Murano, llegando incluso a prohibirse la apertura de los talleres de vidrio en los días festivos y vísperas a lo largo del año laboral desde finales del siglo XIII.

Por tanto, más allá de robos puntuales de información como el perpetrado por Giorgio Ballarin a mediados del XV en el taller de Angelo Barovier, los altareses, principales competidores de los venecianos, optaron por controlar todos los mercados donde pudiera venderse vidrio al estilo veneciano a lo largo y ancho del Mediterráneo y, por supuesto, en los principales reinos europeos, y crearon un entorno laboral tan atractivo que fueran los propios maestros venecianos los que optaran por escapar del restrictivo entorno creado por la República de Venecia. Para lograrlo, los altareses se hicieron con flotas capaces de distribuir vidrio en las mejores condiciones posibles por los principales centros comerciales mediterráneos.

Y todo ello a pesar de la incidencia de la piratería berberisca focalizada en las Islas Baleares, las costas argelinas, y curiosamente, la llevada a cabo por flotas de barcos corsarios castellanos con sede en las costas murcianas durante el siglo XIV, enmarcada su actividad en la lucha comercial desatada entre las Coronas de Castilla y Aragón a principios de siglo, además de la actividad de los genoveses y los propios catalanes, para quienes el vidrio suntuario era un bien lujoso de alta calidad<sup>35</sup>.

Para los productores de vidrio, especialmente los altareses, aunque los catalanes también practicaban un tipo de compañía mercantil similar, las pérdidas generadas por la piratería solían ser catastróficas. Por ello, el comercio mediterráneo del vidrio, a lo largo del XIV y especialmente en el XV, quedó restringido a las distancias cortas, optándose en la mayoría de los casos por la creación de centros en el destino comercial bajo privilegio y englobado jurídicamente en los gremios de origen.

Desde el punto de vista del centro barcelonés, esta guerra entre altareses y venecianos resultó siempre ajena y no fue hasta el siglo XV que se involucró en parte con la colonización productiva de las Islas Baleares y el cierre proteccionista del gremio del vidrio de Barcelona, aunque la expansión catalano-aragonesa del XIV les había otorgado en el XV un dominio del mercado mediterráneo occidental contra el que poco podían hacer altareses y venecianos.

Quizás por ello, por el dominio comercial del Mediterráneo occidental por parte de la Corona de Aragón y del oriental por parte de los

<sup>35</sup> Sancho, E., «Moros (y cristianos) en las costas españolas», *Clio: revista de historia*, 131 (2012): 28-39.

venecianos, los altareses optaron por copar el comercio interior, siendo su expansión comercial por Europa asombrosa, llegando a dominar toda la producción y comercialización del vidrio suntuario al estilo italiano hasta el punto de que, en las famosas ferias de Lyon, todos los puestos de vidrio al estilo veneciano pertenecían a familias de origen altarés.

Mas, aunque el conocimiento fuera patrimonio de los venecianos y la distribución y comercialización la dominasen los altareses, el desplazamiento del poder hegemónico del Mediterráneo al centro y norte de Europa a principios del XVII afectó de forma evidente al negocio del vidrio. El descubrimiento del vidrio de plomo de alta calidad, el Flint-glass y el Crystal, descapitalizó la capacidad productiva de venecianos, altareses y catalanes, quedando la guerra del vidrio centrada en Inglaterra, Países Bajos y Bohemia a partir de entonces.

## 5. Bibliografía

- AINAUD DE LASARTE, J. «Cerámica y vidrio». En *Ars Hispaniae*, X (1952).
- BALLETTO, L. *Statuta Antiquissima Saone*, vol I, Savona, Collana Storica di Fonti e Studi, 1971.
- BUFFA, G. *L'Università del arte vítrea del arte vítrea di Altare: delle sue origine ai nostri giorni*, Cenni Storici, Génova, 1879.
- CALVI, M. C. «Le arti suntuarie». En *Da Aquilea a Venezia*. 1980.
- DAVIDSON, G. R. «A mediaeval glass-factory at Corinth», *American Journal of Archaeology*. 1940, 297-324.
- FROTHINGHAM, A. W. *Hispanic glass. The Hispanic Society of America*, Nueva York, 1941.
- GASPARETO, A. *Il vetro di Murano*. Neri Poza Editore, Venecia, 1958.
- GUDIOL Y RICART, J. *Els vidres catalans*. Alpha, Barcelona, 1936.
- JORGE GARCÍA-REYES, C. *La manufactura del vidrio en la comarca de San Martín de Valdeiglesias*, UAM, Madrid, 1975, 29-52,
- JUÁREZ VALERO, E. «Protección de la información industrial: el gremio de los vidrieros venecianos», en VELASCO, F., NAVARRO, D. y ARCOS, R. (eds.), *La inteligencia como disciplina científica*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2010, 355-375.
- «Protección de la información industrial en el Medievo: textos secretos y cifrados en el mundo del vidrio», VELASCO, F y ARCOS, R. (eds.), *Cultura de Inteligencia*. Plaza y Valdés Editores, Madrid, 2012, 171-185.
- «El conocimiento perseguido: robando el secreto del vidrio veneciano». En *Cuadernos del vidrio*, 1. 2013, 14-23.

- «La Università dell'Arte Vitrea dell'altare: la paradoja jurídica del núcleo vidriero altarés». En *Bulletino dell'Istituto Storico Italiano per il Medio Evo*, 115, 2013, 425-442.
  - *Venecia y el secreto del vidrio*, Catarata, Madrid, 2013.
  - «El canal benedictino: el flujo de conocimiento técnico en la Alta Edad Media Europea». En *Arqueología, historia y viajes sobre el mundo Medieval*, 50. 2014, 20-28
  - «El modo catalán de negocio del vidrio a finales de la Edad Media». En *Anales de historia Antigua, Medieval y Moderna*. 2014, 47.
  - «El modo catalán de negocio del vidrio durante la Edad Media». En *Anales de Historia Antigua, Medieval y Moderna*, 47. 2014, 80-100.
- KURINSKY, S. *The Glassmakers: an odyssey of the jew*. Hipocreen Books, Nueva York, 1991.
- MALLARINI, A. *L'Arte vetraria altarese*. Bachetta Editore, Albenga, 1995.
- MONTICOLO, G. *I capitolarie delle arti veneziane*, vol. III. Forzani e C, Roma, 1905.
- PHILLIPS, J. *La cuarta cruzada y el saco de Constantinopla*. Crítica, Barcelona, 2005.
- RIBAS, M. *La romana Iluro*, Barcelona, 1952.
- RICO Y SINOBAS, M. *Del vidrio y sus artífices*. Librerías París, Valencia, 1879, ed. 2008.
- RIU DE MARTÍN, C. «La manufactura del vidrio y sus artífices en la Barcelona Bajomedieval». En *Anuario de Estudios Medievales*, 38/2. 2008, 585-609.
- SCHUERMANS, H. *Verres façon de Venise ou d'Altare fabriques au Pais-Bas*. Bruselas, 1893.
- VEIGA, F. *El turco: diez siglos a las puertas de Europa*. Debate, Barcelona, 2006.
- ZECCHIN L. *Vetro e vetrai di Murano*, vol. I y II. Arsenale, Venecia, 1987.



Miro Gardas, Višnja Lachner and Jelena Roskar

## Legal regulation of trade in fish, wine and salt in the statutes of Dalmatian cities in the Medieval time

### **ABSTRACT**

Economic development of Dalmatian cities in the period between 13<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup> century was significantly contributed by the trade in fish, wine and salt, which were the export products of this maritime area, and also by the kind of fiscal revenue of medieval coastal and island destinations. The significance of the contribution that the trade of these conducive products made was the reason that the legal regulation of this important medieval business was regulated by the statutes of Dalmatian cities and islands, which in a different way regulated certain aspects of the sale of aforementioned products, as well as it regulated the inclusion of Adriatic cities in the Mediterranean trade. Due to its importance in the diet of the population as well as for the protection of communal economic and fiscal goals food products, especially salt, fish, wheat and wine were particularly supervised by the communal government which encouraged import of scarce products and discouraged import of the goods which it had in abundance. Using the statutes of certain Dalmatian cities, which began to be fixed in the second half of the 13<sup>th</sup> century, further in the text we will present the legal framework of the regulation of trade of the most important products. The main objective of this research is not only to present in details the main provisions of particular statutes which are related to trade, but also to determine the role of the trade of fish, wine and salt in the economic development of medieval Dalmatian cities.

Keywords: dalmatian cities, trade in fish, wine and salt, island centers, Mediterranean trade, communal authorities, statutes, economic development.

In the medieval period, which was included in the research, the entire area of Dalmatia was under the Venetian rule. An exception is the town of Dubrovnik, which due to the successful diplomatic poli-

tics and its relation to the Venetians, and later Ottoman Empire, developed autonomy and independence in a form of its own country – The Republic of Dubrovnik<sup>1</sup>. However in the period between 1205 and 1358 Dubrovnik recognized Venetian authority, which significantly influenced the adoption and content of the provisions of the Statute of Dubrovnik. The same is true for other statutes of Dalmatian cities listed below and therefore we find a similarity between certain statutory provisions of various Dalmatian communes.

### *1. Legal regulation of trade in fish*

The statute of Dubrovnik<sup>2</sup> is divided into eight volumes, but only the first volume contains several provisions that are associated with traffic of foodstuffs. The significance of the first volume of the statute is that it regulates the contributions, expressed in shares of produced foods, which are individual artisans and other producers of foodstuffs obliged to give to the holders of municipal functions of the government, in this case the Duke of Dubrovnik, for the sake of their honourable function that they exercised. The provision of the statute defines very precisely in what case, and what share of the catch each fisherman is to yield to the Duke. Although the lack of knowledge of the existing terminology seems to be burdensome and complicated, it is very important for the continuation of the research to mention them even sporadically. Each fishing boat that was net fishing in the area of Lastovo and Korčula was supposed to yield the Duke equal proportion which was supposed to be given to each fisherman in cases where the object of the fishing were mackerel or garfish. It was regulated in a different way in cases of fishing at night, which included mackerel and horse mackerel either as a catch<sup>3</sup> or net fishing, in which the fishermen would bring the salted fish into a town<sup>4</sup> after a few days of fishing. From the aforementioned provisions it can be concluded that the amount of catch, which was to be contributed to the Duke as a contribution for the performance of municipal functions, differed depending on the quantity and the value of certain types of fish. Another

<sup>1</sup> The Republic of Durbrovnik lasted from 1358-1808.

<sup>2</sup> The statute of the City of Dubrovnik, hereinafter: *The Statute of Dubrovnik*, State archives in Dubrovnik (Dubrovnik 2002).

<sup>3</sup> In this case, if the fishing boat caught hundred or more fish, fishermen were obliged to yield the governor six fish. Three fish if the catch was less then hundred, and nothing if the catch was fifty fish. See: *The statute of Dubrovnik*, Vol. 1, Ch. 10, 95.

<sup>4</sup> For each boat of salted fish the governor was yielded a contribution of two bigger fish and one better and bigger fish. See: *The statute of Dubrovnik*, Vol. 1, Ch. 10, 95.

feature is tied to the same provision of the statute, which obliges the Duke to pay out five groschen to every fisherman as well as to other artisans on New Year's Eve. Since the statute doesn't say anything about the origins of the provision, from the context of Chapter 10 it can be concluded that the amount was probably paid to those doers of the trade that dully fulfilled the duty payment of the harvested yield to the Duke.

The following provision of the statute relating to fish authorizes the Duke to commit individual fishermen to go fishing in the area called Ombla fifteen days prior to Christmas. Although the provision states that the fishing is solely for the protection of fish, we can draw a conclusion that the fishing was carried out in respect for the Duke, and the entire catch was to be yielded to the Duke, and the Duke could distribute the fish equally among the sailors from the boat<sup>5</sup>.

Dubrovnik customs legislation<sup>6</sup> does not regulate the trade in fish. It can be concluded that the reason for this is a lack of regulation of traffic in the Statute of Dubrovnik. However, it is unknown how the traffic of such an important foodstuff was omitted from the legal and import-export regulation since the foundation of economic development of most Dalmatian towns is firmly linked to the sea and fishing. The answer to this question will be provided after the provisions regulating the same matter of the statutes of other villages of Dubrovnik commune had been investigated.

It is only in a few places that the statute of Korčula<sup>7</sup> regulated the legal trade in fish, i.e. there are three provisions that regulate this legal matter. The first of these protects fishing boats in a way that it forbids anyone, no matter of the social position, to interfere with fishing or to go fishing in places where fishermen had already cast their nets. Since every provision of the statute of Korčula is obstructed with sanctions, this one is no exception as well. The statute provides a fine in the amount of two perpers (local currency) if the offense of the provision could be proved by two witnesses<sup>8</sup>.

The following provision regulated the sale of fish in a way that every fisherman who had fish for sale was obliged to bring the fish to the fish market in order to sell it to anyone who wanted to buy it. The sanction was imposed if the fisherman had sold fish outside of the fish

<sup>5</sup> *The statute of Dubrovnik*, Vol. 1, Ch. 11, 95.

<sup>6</sup> Customs legal regulations of the city of Dubrovnik, Chapters from the book of all reformations; See in A. Marinović, *Customs law of the city of Dubrovnik*, Vol. 1, Literary circles of split 2008.

<sup>7</sup> *The statute of Korčula, The statute of the city and the island of Korčula of 1214*, hereinafter: *The statute of Korčula* (Zagreb-Korčula, 1987).

<sup>8</sup> *The statute of Korčula*, Ch. 81, 58.

market. The fine was two perpers as it was in the previous provision with the only difference being that one half of the amount had to be yielded to the Commune, and another half to the informer of the violation<sup>9</sup>. This was done to regulate the sale of fish only at an appropriate place, probably to prevent the sale of poor quality fish and the abuse of prices by the sellers. Residents of the islands and towns were also encouraged to promptly report to the authorities any neglect of these statutory provisions, and the way in which the purpose of the provision was sought to be achieved was material compensation for the informer of the violation. Most similar provisions of the statute in the same way regulate the sale of meat, conditioning the sale only in the butcher shops, and determining the precise price of meat depending on the type of animal. We conclude that the significantly higher attention of the Korčulans was paid to the traffic of other foodstuffs, especially wheat and meat because the statute contains numerous provisions on the prohibition of exports and restricted imports of these products which are not the case of the fish.

Unlike Dubrovnik statute which did not at all regulate the legal traffic of fish, thus could not contain provisions about taxes on caught fish, the statute of Korčula clearly stated that every citizen of the island, fisherman, was obliged to yield a tax collector one tenth or a tenth of the value of the caught fish expressed in money for all fresh or salted fish, caught near the island or any other place, and brought to the town of Korčula for sale or personal use<sup>10</sup>. The tax collector had the authority to initiate investigations and bring charges against the offender who ignored the provisions of the statute, and his testimony was to be believed regardless of the testimonies of the fisherman or a witness. The same tax had to be paid by any foreign fisherman who sold fish on the island, and in the case of non-compliance with the provisions of the statute, the sanction was the same amount as for the islanders. This was the consequence of the Korčulans adhering to the principle that foreigners should be treated the same way as they were treated by them. Seen from today's perspective of the legal regulation of relations on the island, such a solution was imperative for the economic development of the commune in heavy medieval period, when the factual inaccessibility and distance of the island further hampered the lives of residents.

The statute of Lastovo<sup>11</sup> island displays organization of legal life of an autonomous commune within another commune, later the state of

<sup>9</sup> *The statute of Korčula*, Ch. 101, 64.

<sup>10</sup> In the case of non-compliance with the statute wording penalty amounted to two perpers. See: *The Statute of Korčula*, Ch. 550, 152.

<sup>11</sup> *The statute of Lastovo*, Literary circles of Split, 1994.

Dubrovnik which included the island of Lastovo from the mid of the 13<sup>th</sup> century until 1808. It is interesting that before they were submitted under the authorities of Dubrovnik they had had their unwritten customs which regulated the life on the island, and it is these customs which were regulated by the provisions of the statute that enabled Lastovo to exercise its autonomy in the legal sphere, especially in the field of regulation of the matters covered by the title of this research. Given the similarity in the legal status of the island of Lastovo we find it logical to mention in the continuation of this work provisions of the statute which arguably resemble the statute of Dubrovnik in terms of relatively small number of provisions that regulate this matter and in terms of legal solutions. In the provisions that concern regulation of the legal trade in fish in the statute of Dubrovnik there is a lack of interest in the regulation of fishing and fish trade since the statute contains only two provisions which regulate the yield to the Duke of Dubrovnik which amounted to a certain amount of catch. The statute of Lastovo already in the first provision concerning the regulation of trade in fish solves the problem at the Dubrovnik council between the Duke of Dubrovnik and the governor of Lastovo in a way that it strictly bans the fishermen of Dubrovnik to build houses or huts on the island of Lastovo, except in those places where they used to have houses or huts, i.e. in St. Juraj. Any dwelling erected outside the allowed area was to be brought down<sup>12</sup>. It is clear that the inhabitants of the island sought to protect themselves from the fishermen from the area of Dubrovnik, disable them from settling in the wider area of the island, and therefore improve the position of local fishermen throughout the period of the Middle Ages.

The old custom of Lastovo was confirmed by the order of the Duke of Dubrovnik and his council in Chapter 95 of the statute. Namely, the inhabitants of the island were not obliged to pay taxes on the fish consumed by the islanders, regardless of whether it was fresh or salted fish. It also provided the obligation to return the money to anyone who had paid taxes prior to the regulation of this legal matter with the provisions of the statute. Responsibility to return the money was given to the judges and the governor of Lastovo<sup>13</sup>. In connection with the same issue much clearer provision is the one mentioned in Chapter 97 in which it is expressly stated that people of Lastovo are not obliged to pay any taxes neither on the sale of fish which they consume themselves nor on the fish exported from the island. This case of tax ex-

<sup>12</sup> *The statute of Lastovo*, Ch. 94, 255.

<sup>13</sup> *The statute of Lastovo*, Ch. 95, 255-256.

emption on caught fish is not present in the provision of the statutes of other Dalmatian towns.

As in the statute of Korčula, the statute of Lastovo also regulates mandatory sale of fish exclusively in the fish market, at a particular place and according to the rates determined by the governor, judges or justiciars under the punishment for smuggling. The flaw of the provision compared to the same one in the statute of Korčula is a lack of defined sanction, which means that it was determined depending on the circumstances of each case. Also, it did not provide any compensation for the informer of the violation in the event of processing such cases<sup>14</sup>.

In proportion to the amount of fish caught and depending on the dietary needs of the island, fishermen who were net fishing were required to bring the fish in the fish market and keep it exposed until an hour before the usual lunch time on the island, and after that fishermen were free to take the fish wherever they wanted for as long as the governor had been informed so that he could provide himself and his family with the fish, but not for salting or sale under the threat of penalty<sup>15</sup>.

The statute of Mljet<sup>16</sup> does not include provisions concerning legal regulation of fish trade.

Immediately after the regulation of these legal issues by the provisions of the statutes of Dubrovnik, Mljet and Lastovo we find it necessary to consult the provisions of Ston in order to find similarities in the legal regulation, and the reason for this lies in the fact that with the purchase of Ston Dubrovnik occupied it (Ston war i.e. Pelješac peninsula), and in administrative sense this area was a separate administrative unit, i.e. "rural principality" with its headquarters in Ston and the seignior of Dubrovnik functioning as a Duke. In order to regulate legal relations of this region the government of Dubrovnik adopted a series of administrative provisions called The Provisions of Ston<sup>17</sup>. However, although the statute represents *ius dispositivum* and it was adopted by consulting the community of Ston, it does not contain a number of provisions that regulate the traffic of fish, but only one which precisely regulates the place of selling the fish, probably in order to prevent resale<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> *The statute of Lastovo*, Ch. 141, 280.

<sup>15</sup> *The statute of Lastovo*, Ch. 180, 316.

<sup>16</sup> *The statute of Mljet*, Literary circles of Split, Split-Zagreb, 2002.

<sup>17</sup> Some authors are of the opinion that the Ston provision do not have the features of the statute, thus they try to present them separately from the medieval statutory acts, e.g. those that regulated social relations on the island of Mljet and Lastovo; Provision of Ston, Literary circles of Split, 2013, 21.

<sup>18</sup> A place of selling fish is regulated in Part 4, Ch. 11 of the Stone provisions, and that being within the gate and on the square in front of the governors residence. Non-compliance with these provisions was fined with six groschen.

The importance of grain as food ingredient in the life of medieval Dalmatian cities is also proved by the attempt of the city authorities of Split to fully establish control over the traffic of that food product, which was regulated by the provision of the statute of Split<sup>19</sup>, and in a much more repressive way than it was in the statutes of other Dalmatian cities. The head of administration of the city of Split at the beginning of each mandate was obliged to choose four honest men, one from every part of the city, in order to supervise the fish markets and butcher shops. They supervised whether or not the butchers and fishermen worked in compliance with the statutory provisions concerning the sale of meat and fish, and if the buyers complied with the regulations regarding the quantity of bought meat or fish. Likewise, there was one supervisor chosen with the accommodation near the butcher shop, whose task was to each morning set the scale with weights three rods away from the butcher shop. The purpose of weighing was to provide each customer an accurate check of the purchased quantities of meat, and the purpose of the provision to prevent manipulation and abuse of the butcher shops and customer protection. In case of violation of statutory provisions supervisors were to report offenders to the town's governor, and the penalty for the violation was a fine<sup>20</sup>. Other provisions of the statutes regulate the ways of selling fish and the quality of fish which was supposed to be sold. The fish had to be sold fresh on the day it arrived in the harbour at the fish market and not anywhere else, and in the standing position as a rule. The fisherman had to sell the fish to anyone who wanted to buy it, and the price of fish was also regulated according to the old customs<sup>21</sup>. The provision was sanctioned with a fine of 20 solidi in cases of violation of the regulation. One half was yielded to the commune and the other one to the informer of the violation.

In the provision which regulated customs and taxes of butcher shops and fish markets we recognize similarities with the provision of the statute of Korčula. The statute of Split very precisely regulated the way of collecting taxes and the amount of duties to be paid in traffic of meat products. The traffic of fish was additionally regulated with the provision of the statute, and the amount of duties was one eighth of the amount that was to be paid by anyone who brought fish either by land or by the sea to the city of Split or its district<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> *The statute of Split, medieval law of Split*, 2<sup>nd</sup> edition, Literary circle of Split, 1987.

<sup>20</sup> *The statute of Split*, Ch. 58, 61.

<sup>21</sup> Price of bamboo fish was 8 pence, two pence horse mackerel, tunny 3 pence, and all the other little fish was sold for the price of 2 pence per libri. *The statute of Split*, Ch. 116, 238.

<sup>22</sup> *The statute of Split*, Ch. 23, 349.

Further in the text the statute of Hvar provides detailed overview of the relations of productions in the commune of Hvar until the fall of the Venetian Republic in 1797. Apart from developed fisheries, trade and commerce, the land remained a primary means of production and constituted the basis of the existence of the most residents. Although the fisheries stand out as the basic industries and the main activity of the islanders, it is regulated by the statute in only one provision which in particular concerns the place of selling fish. It is forbidden to all residents of the island, regardless of the social position to buy fish on a fishing boat or a boat<sup>23</sup>. With this provision it was tried to shape the mandatory practice of selling fish only at certain places, i.e. at the fish market. This practice was present in other statutes of Dalmatian islands and introduced probably to control the sale of fish. Given that the Croatian statute does not regulate taxes on fish catch, it is unclear whether the control over the traffic of fish from the previous provision sought to ensure this kind of municipal revenue as well.

The statute of Brač<sup>24</sup> mentions this legal matter in only one place. With this regulation all existing bays on the island of Brač were under a lease, and no foreign fisherman was allowed to fish in the bays without the approval of the lessee. If he had been allowed to go fishing he would have paid taxes of one tenth of the catch. All fishermen from the island were permitted to go fishing in the mentioned bays freely and tax free. It is clear that the provision of the statute seeks to ensure the smooth and free run of fishing activities, and in general to allow anyone to run the same providing that they pay the taxes<sup>25</sup>. Further on the provision also regulates the case in which an islander partnered with a foreign fisherman for the joint business, and even in that case the payment of taxes was mandatory. Fish had to be sold in the place of residence of the governor of Brač, and all tenants were obliged to inform fishermen under the penalty of ten pounds small (local currency).

Unlike the Statute of Dubrovnik which contains provisions in which fishermen are obliged to yield a certain amount of catch to the Duke for the sake of his honourable duty, the statute of Trogir<sup>26</sup> bans such social stratification in a way that it binds current and future governors of the city to buy fish and meat for their own household in the same way the other citizens do, without the possibility of acquiring any benefits.

<sup>23</sup> *The statute of Hvar*, Literary circles of Split, 1991, Ch. 31, 176.

<sup>24</sup> *The statute of Brač*, Literary circles of Split, 2005.

<sup>25</sup> *The statute of Brač*, Ch. 95, 349.

<sup>26</sup> *The statute of the city of Trogir*, hereinafter: *The statute of Trogir*, Literary circles Split, 1988, Ch. 7, 11.



Particularly significant mandatory legal institute for the area of medieval Dalmatian communes is the lease agreement which served as the base to cede the right to the best bidder to collect various communal taxes and revenue on behalf of the commune. It is clear that the tenants of the municipal revenues benefited from the collection of municipal revenue because they themselves were entitled to a certain amount of the funds that had been collected by the commune in this way. Such a practice modelled on the statute of Split follows the statute of Trogir which specified that all citizens of Trogir are required to pay one sixth of the fish taken into the city, and all foreigners one eighth of the total amount. If the citizens did not sell fish in Trogir, they had to pay the following day after the ship had docked in the city under the penalty of double fine, half of which went to the commune and another half to the tenant from the sale of fish. With this provision it was partly tried to protect the fishermen so as to prevent payment of taxes prior to the sale of fish which enabled fishermen to pay taxes on fish in the appropriate amount of the catch which the tenant had the right to sell according to the same rules introduced by the provisions of the statute which follows<sup>27</sup>. Fish had to be sold the same day it entered the port of Trogir. Not even the minimal amount of fish was allowed to be either stored or salted for safekeeping, nor it was supposed to be used for personal use of fisherman. It is forbidden to sell fish at any place other than that specified for the sale of fish. In case of violation of the provisions of the statute, the fine was twenty small Venetian solids for each fish and for each subsequent offense, and half of the sanction went to the informer of the violation.

The statute does not contain any other provisions related to the legal traffic of this foodstuff, nevertheless, we believe that the provision covered all legal matters covered by other statutes, and quite clearly set boundaries for the sale of fish and adapted the traffic of fish to the needs of the Middle Ages. The only disadvantage of the Trogir regulation of the sale of this foodstuff is that it does not impose rates of certain types of fish, and in relation to that it is difficult to make a conclusion on payment options of the citizens of Trogir.

As we explored the topic depending on the arrangement in the various statutes of the Dalmatian communes, we find many similarities in the legal regulation of trade in fish. The statute of Dubrovnik, as well as the statutes of Lastovo, Mljet and Ston only marginally regulate the issue of fish trying to keep this activity exclusively within the boundaries of the island community. It is our opinion that the provisions for regulating fishing and many other issues related to the traf-

<sup>27</sup> *The statute of Trogir*, Vol. 3, Ch. 11, 172-173.

fic of this foodstuff were omitted from the statutory standardization largely due to the availability of the this food in all communes, and because of the need and practices of the local population to ensure themselves the amount of fish needed for the household without the limitation by the legal standardization.

With its content the statute of the island of Korčula resembles the statute of Split commune and associated islands, and the statutes of Hvar and Brač, since it regulates in more details the legal traffic of fish, and with such a regulation it confirms developed trade in fish in the northern parts of the Dalmatian coast.

It is with no doubt that the fish is directly regulated in all Dalmatian statutes as one of the major foodstuffs in the medieval Dalmatian cities, and this importance is particularly reflected in the provisions of the statute of Dubrovnik by which the Duke was yielded the amount of every catch for the sake of his "honourable" duty. Perhaps the proof of the importance of this foodstuff in dietary habits of the medieval people lies in the fact that throughout the history fish was the basis of Mediterranean cuisine.

## *2. Legal regulation of trade in wine*

The statute of Dubrovnik significantly regulates the traffic of wine through several provisions from which we can conclude that this product was subjected to an import-export policy so in relation to that it was regulated by Dubrovnik customs legislation.

In the part of the statute containing the oath of the holders of various municipal functions we also find the oath of the wine supervisor. By analysing the content of this provision we conclude that it does deviate from the title as it determines the maximum amount of wine that ships calling at the harbour can enter into the city. The amount of wine depended on the direction from which the ship was sailing<sup>28</sup>. A ban on the import of wine can be seen in further provision where unloading of wine in any place between Dubrovnik and Korčula is banned under the threat of fines. Also, it is forbidden to every captain

<sup>28</sup> If the ship was sailing from Venice or elsewhere from Apulia, the amount of wine on the ship had to be shared among all persons on the ship and per every part of the ship, half bucket per person, the rest had to be spilt. If the ship sailed from Ulcinj towards eastern parts of the Roman Empire, the amount of wine per every person and part of the ship was one quarter. Those who sailed from Kotor to Dubrovnik were allowed to share the amount of one quarter per person and part of the ship; the rest had to be spilt. See: *The statute of Dubrovnik*, Vol. 2, Ch. 18, 159.

to board on the ship any larger amount of wine than that needed for the personal consumption of the passengers on board.

The fifth volume of the statute presents in several different provisions the legal status of vineyards in the Middle Ages. In particular the property rights organization as well as neighbourly relations. Those relations were with no doubts regulated in the same way as today's system of legal property rules, thus further in the text they will be only formally mentioned. The statute, in this way, protects old roads leading to the vineyards in a way that it is forbidden to remove them. In cases where there were no old roads, the workers in the vineyard were allowed to choose the most appropriate path to their plantations. During the harvest, everyone was allowed to choose better and shorter way to reach the coast or the city<sup>29</sup>.

If the vineyard was beyond the boundary, and below the boundary someone had a vineyard or a land, the owner of the land was allowed to build a stone wall and to maintain the boundary with knife and sickle. The following case of neighbourly relations regulates the boundary between the owner of the vineyard and the owner of the land which they were not allowed to exceed in cases of farming the land through which the boundary was passing. If the tree was planted between the two vineyards or along the edge of one's vineyard and had branches that stood over the land and the vineyard of the other owner, the other owner was allowed to eat the fruit and to cut the branches above his land without any penalties or damages<sup>30</sup>.

The sixth book of the statute contains very detailed provisions which regulate the legal traffic of wine. The provisions are related to import and export of wine and it is from them that we learn about the importance of this foodstuff in the medieval Dubrovnik. Everyone is forbidden to import wine into the city regardless of whether the imported wine is for sale, donation or for personal use in addition to what had been determined about the wine by the Duke and the municipality of Dubrovnik. Anyone who does contrary will be punished with a fine of twenty-five perpers, and all seized wine was to be spilt. If the offender was a foreigner, the wine was taken away from him unless he was a representative of church who was allowed to receive wine for charity from anyone. An informer of the violation of these provisions was to be yielded half the amount of the fine<sup>31</sup>.

Every ship that called at Dubrovnik harbour with a cargo of wine had to report the load to the Duke or justiciary and to take an oath

<sup>29</sup> *The statute of Dubrovnik*, Vol. 5, Ch. 23, 307.

<sup>30</sup> *The statute of Dubrovnik*, Vol. 5, Ch. 24-27, 307-309.

<sup>31</sup> *The statute of Dubrovnik*, Vol. 6, Ch. 35, 347.

that he will neither sell the wine nor donate it on the territory of the city without the approval of the competent bodies. During the time in which the ship remained in the harbour there were two supervisors who controlled the ship at the expense of the captain of the ship, i.e. the owner of the wine<sup>32</sup>.

The statute also banned the sale of wine in a suburb of Dubrovnik to anyone except to those who had the house built of stone under the penalty of two perpers and forfeiture of wine. In a similar manner the sale of wine was regulated on the islands of Šipan, Lopud and Koločep because local winemakers were also forbidden to sell wine off the island. However, if someone wanted to export wine from Dubrovnik and sell it on the islands, he was allowed to do so with the permission of the Duke. Interestingly, neither the wine from Ston which was under the administrative authority of Dubrovnik was allowed to be imported into the city.

Customs regulations of Dubrovnik provide exceptions to the ban on the import of wine in Dubrovnik. The provision provides permission to import the amount of wine which had been destroyed in the war, and exclusively to those people whose property was affected by the war<sup>33</sup>.

With this provision the statute of Korčula is similar to the statute of Dubrovnik. All the provisions of the statute of Korčula had to be in agreement with the decisions of the Dubrovnik Small council.

The emphasis is on the ban on the import of foreign wine which means that the winemaking was developed activity in the Middle Ages, and that the quantity of wine produced was sufficient to cover the needs of the islanders. Under the penalty of twenty-five perpers it was forbidden to import foreign wine on the island, except for household needs in the amount of one barrel maximum, and in cases of shortage of wine according to the statute the authority was obliged to allow the import of foreign wine<sup>34</sup>. Basic equality of treatment of all islanders is the principle which is present in the provisions concerning the sale of wine in such a way that everyone is allowed to buy wine, and the sellers were obliged to sell wine to anyone who was interested in buying<sup>35</sup>.

All Korčulans were forbidden to transport foreign wine by ships and to trade with other wine except for that from Korčula under the penalty

<sup>32</sup> *The statute of Dubrovnik*, Vol. 6, Ch. 35, 347.

<sup>33</sup> Customs legal regulations of the city of Dubrovnik, Chapters from the book of all reformations; See in A. Marinović, *Customs law of the city of Dubrovnik*, Vol. 1, Literary circles of Split 2008, 221.

<sup>34</sup> *The statute of Korčula*, Ch. 55, 65-66.

<sup>35</sup> *The statute of Korčula*, Ch. 57, 66.

of twenty-five perpers. Exceptionally, with the permission of the Korčula's administration it was allowed to transport wine from the province of Marche elsewhere but not in Korčula<sup>36</sup>. The export of wine was allowed, and anyone who wanted to export wine in order to sell it off the island was allowed to harvest grapes. If the same wine had not been exported and sold, he would have lost it all, half of which would go to the commune and another half to the informer of the violation<sup>37</sup>.

With its provisions the Statute of the island of Lastovo bans the import, sale and storage of foreign wine on the island of Lastovo as well as on its small islands for as long as there is wine produced on the island. The ban was valid regardless of the social status and a social class of the importer. The penalty was in the amount of twenty-five perpers for each offender. Just as the statute of Korčula, the statute of Lastovo provides the obligation of the municipal authorities to allow import of foreign wine in cases of shortage, but only from Ston and other parts of the island of Pelješac<sup>38</sup>.

The following provision of the statute of Lastovo confirms that the traffic of wine between the islands of Lastovo and Mljet and other eastern parts existed; however, it was considerably limited with the provisions of the statute. If the wine was exported and sold contrary to the provisions of the statute it was considered contraband product, and for such a practice the fine was 5 groschen per barrel of wine.

The statute of Mljet provides the price of wine by the amount of measure. Old measurement of Mljet was determined as the only measure of wine, and the price of foreign wine was twenty dots according to the old Mljet measure. In the following provision of the statute it is forbidden to sell wine bought from others, and it is allowed to buy only those wine produced in one's own vineyard. Violation of the provision was fined with twenty-five perpers. It was also forbidden to pay in wine for the work done. The import of foreign wine was also forbidden for as long as there was sufficient wine for the personal use of the islanders<sup>39</sup>.

With the provisions of Ston it is forbidden to import wine by sea during the day, it could have been done only by land. They also provide that nobody is allowed to sell wine measured by any other measure than the one permitted by the Duke of Dubrovnik<sup>40</sup>.

<sup>36</sup> *The statute of Korčula*, Ch. 86, 75.

<sup>37</sup> *The statute of Korčula*, Ch. 82, 126.

<sup>38</sup> *The statute of Lastovo*, Ch. 102, 260.

<sup>39</sup> *The statute of Mljet*, 111.

<sup>40</sup> Provisions of Ston, 97.

The statute of Split begins the regulation of wine traffic with banning the entry of foreign wine into the city<sup>41</sup>. Nobody was allowed to buy foreign wine and import it into the city, in cases of non-compliance, the wine was seized, and the fine was twenty pounds. Unlike the statute of Dubrovnik which in general allowed ships carrying wine to call at the city harbour under the supervision and prohibition of unloading, the statute of Split, under the threat of fine, strictly banned approaching of such ships the town<sup>42</sup>. In exceptional circumstances, however, the statute allowed the importation of foreign wine, but only with the permission and under the strict supervision of the city manager<sup>43</sup>. In order to completely disable importing of foreign wine all the citizens of Split, under the threat of punishment, were prohibited to rent containers for storage of wine or ships that would be transporting wine from Trogir and Omiš on the area of Skradin or Neretva. The same prohibition referred also to the foreigners<sup>44</sup>.

In order to maintain the required quality of wine for sale it is forbidden to all residents of the city to pour water into the containers for selling the wine under the penalty of twenty-five pounds. Likewise, it is prohibited innkeepers to make foam in jugs under the penalty of twenty pounds.

A measure for wine was *a galet*, and one *galet* was 32 pitchers<sup>45</sup>.

Just like the one of Split, the Statute of Hvar bans the import of foreign wine on the island, i.e. into the city of Hvar. It also bans the import from nearby islands of Brač, Korčula and Maraka, as well as from any other place. In cases of non-compliance with the regulation the fine was significantly higher than those provided by the statute of Split and it was fifty pounds<sup>46</sup>. This statute, too, emphasizes monetary compensation for the informer of the violation in the amount of half the paid fine, which encouraged the islanders to report any violation of statutory provisions. Although the ban on wine was valid for all islanders regardless of their social position, there was a possibility, as

<sup>41</sup> Foreign wine is defined as wine made out of the fields of Split, i.e. outside the area that is surrounded by the church of St. Petar Gumajski and the pillar in Dilat.

<sup>42</sup> If the ship carrying wine docked in the port of Split the city administrator was obliged to order its departure within three days. If the captain of the ship would not have acted on the orders, the fine was twenty pounds and the loss of all the amounts of wine. See: the statute of Split, Vol. 4, Ch. 102, 236.

<sup>43</sup> Under exceptional circumstances the statute emphasizes sickness, but not the case of shortages as was provided by other statutes of some Dalmatian islands.

<sup>44</sup> *The statute of Split*, Vol. 4, Ch. 103, 237.

<sup>45</sup> *The statute of Split*, Vol. 5, Ch. 31-34, 256-257.

<sup>46</sup> *The statute of Split*, Vol. 5, Ch. 43, 183.

in the statute of Split, to import the wine with the permission of the governor and the judges if there was a shortage of wine<sup>47</sup>.

Unlike some statutes that prohibit the sale of someone else's wine, such as the statute of the island of Mljet, Hvar statute allows the sale of another's wine, provided that it is not foreign, and obliges the vendor to within fifteen days pay out the owner of the wine the amount realized from the sale. If the seller did not comply with the statutory provisions, the owner was entitled to report him to the prison service and to require his detention. In the event of a dispute concerning the payment it was to be trusted the owner after he had sworn about what he was supposed to be paid by the seller<sup>48</sup>. The same case applies for the innkeeper in relation to the customer to whom he sold the wine.

The statute of Trogir, just like all other Dalmatian statutes, establishes penalties which apply to all those who import foreign wine into the city, regardless of their social status and a social class. The penalty for the non-compliance with the statutory provisions was a hundred pounds small and mandatory forfeiture of the entire quantity of imported wine. Nevertheless, the following provision of the statute brings innovation which we did not manage to find in other Dalmatian statutes, and which allows significantly more liberal approach to the issue of the importation of wine in the case of the citizens returning from a trip, or envoys who upon completion of his mission in other places were gifted specific amount of wine. Such importation was permitted with the approval of the governor, however, it was forbidden to sell it under the threat of the aforementioned penalties<sup>49</sup>. This provision was annexed with the provision of the statute listed in the third volume by which it expands responsibility of the perpetrators, regardless of their social status and class, who import, receive, unload, store or replace foreign wine on the island of Čiovo or in the city of Trogir. In this case the fine was fifty pounds<sup>50</sup>.

All the provisions of the statute of Trogir are complemented with the provision from Chapter 68 of the statute which orders the seizure of the ship to anyone who would ship foreign wine in Trogir worth more than fifty pounds small<sup>51</sup>.

If we compare the provisions of the Statute of Dubrovnik with the statutes of the islands that are partly subjected to the jurisdiction of the

<sup>47</sup> *The statute of Split*, Vol. 2, Ch. 42, 123.

<sup>48</sup> The same applies to the innkeeper in relation to the customer to whom he sold the wine. *The statute of Split*, Vol. 2, Ch. 11-12, 110-111.

<sup>49</sup> *The statute of Trogir*, Vol. 2, Ch. 48, 92.

<sup>50</sup> *The statute of Trogir*, Vol. 3, Ch. 54, 220.

<sup>51</sup> *The statute of Trogir*, Vol. 3, Ch. 68, 234.

municipal authorities of Dubrovnik we can notice subtle differences in the regulation stemming mainly from the duty to respect the old customs of the island, however, their purpose is largely synonymous and tantamount to a ban on the import of foreign wines. Although statutory provisions of Dubrovnik do not expressly know the circumstances under which it was allowed to import wines from the provisions of other statutes of Dalmatian centres it can be concluded that the shortage of wine justified the import, however, the import had to be conducted under the strict supervision and with the approval of the municipal administrator. The same legal regulation is also present in the statutes of the area of Split and the islands of Brač and Hvar, explicit prohibition of imports and volatile provisions that define the export of products testify to the sufficiency of the wines produced for the population's needs, but also it testifies about developed winemaking activities which in some cases exceeded the bounds of coastal cities.

### *3. Legal regulation of trade in salt*

In the economic life of the city and municipality of Dubrovnik, later on the Republic of Dubrovnik, production, traffic and trade in salt had a special meaning. During the Middle Ages the Republic mainly based its prosperity on the production and trafficking of these important items in human nutrition.

Production and trade of salt, particularly the sale in the hinterland of the Republic became particularly incumbent after the Republic of Dubrovnik had included Pelješac with Ston and its saltworks in its state space. The Ston saltworks remained under the constant surveillance of Dubrovnik until the end of the Republic in 1808.

Legal regulation of salt in Dubrovnik statute begins with the oaths of those who are responsible to procure salt for the municipality and those that are in charge of selling salt to the municipality. They swore an oath by St. Gospel, and the meaning of the oath was to prevent the violation of statutory provisions and to report offenders in cases of offense<sup>52</sup>. This way of starting with the performance of services is not only present in the case of officers related to the traffic of salt but in the case of officers related to all important municipal functions. As in the preceding provisions governing the trade in fish where the governor had a right to a share in the amount of fish caught the provisions of the statute relating to salt bind the municipality of Dubrovnik to

<sup>52</sup> *The statute of Dubrovnik*, Vol. 1, Ch. 8 & 9, 143.



yield the governor the amount of salt needed for his household at the price at which the salt had been procured by the municipality<sup>53</sup>.

Unloading and selling of foreign salt were allowed only if they were allowed by the governor, and if the importer and the municipality could not agree on a selling price, the salt had to be removed from the city. In the case of sale of foreign salt to the citizens the penalty was ten perpers and the seizure of the entire quantity of salt<sup>54</sup>. In a similar way the trade in local salt was regulated. A governor's permission had to be granted in order to sell the salt, and if the salt had been sold without his permission there was a fine in the amount of six perpers and seizure of the entire amount of salt. The salt was kept in a municipal warehouse. It was registered in the municipal book upon receiving and distributing. Official overseers (justiciars) were required to investigate whether the sellers were selling salt with fair measures. In the case of offense the punishment amounted to five perpers<sup>55</sup>. Dubrovnik customs legislation confirmed the existing regulations provided in the statute of the city of Dubrovnik, and the only innovation that we were able to extract refers to the sale of salt in Ston on the Pelješac peninsula under the same conditions under which the sale was regulated in the City<sup>56</sup>.

The statute of Korčula mentions salt in only two places. That the regulation of this matter was regulated in a similar way as in the statute of Dubrovnik lies proves the provision of the statute which determines that the matter of salt should at all times be dealt with in accordance with the decision of the Great Council and Curia<sup>57</sup>.

The statutes of Mljet, Lastovo and the provisions of Ston do not contain provisions regulating traffic of salt, but according to the provisions of Dubrovnik and customs regulations, we conclude that when it came to salt in the area of Ston statutory provisions of the city of Dubrovnik were applied. The statute of Split provides that one officer in charge of the sale of salt should be elected. Methods of selling were defined in details further in the provision. It also regulates the income for the officer in question in the amount of twenty-four libre a year, and his task was to fairly measure and weigh the salt. The administration of Split was required to check whether or not the applied measures were correct, and if not the official was deprived of all the duties and benefits of the Split commune for the next five years. The amount of salt that was allowed to be sold was limited to the household needs

<sup>53</sup> *The statute of Dubrovnik*, Vol. 1, Ch. 5, 91.

<sup>54</sup> *The statute of Dubrovnik*, Vol. 6, Ch. 16, 335.

<sup>55</sup> *Op cit.* (note 32) 193.

<sup>56</sup> *Cf. Ibid.* 259.

<sup>57</sup> *The statute of Korčula*, Chapter 47 & 103, 22 and 51.

of a customer, and any non-compliance with the regulation was punished by a fine<sup>58</sup>. It is interesting that the provision that is to follow bans the sale of salt to foreigners also under the threat of fine at the amount of twenty-five pounds. It was also forbidden to sell salt in the city of Split and its district, and the penalty in a case of non-compliance with the provision was twenty pounds<sup>59</sup>.

The statute of Trogir regulates this matter similarly to the statute of Split. It also provides the election of an officer in charge of the sale of salt and bans a retail sale by anyone except the communal officer in charge of the sale<sup>60</sup>.

It is banned to export salt outside the city and district of Trogir. Exceptionally, the citizens who had cattle out of the city were allowed to export as much salt as they needed for the needs of the household. Others were allowed to export by sea in any regions, except in Solin, ten modius of salt, and more than that if they paid the Commune forty solids per each hundred measures. In the case of export of smaller amounts of salt they had to pay the Commune proportionally to the quantity exported<sup>61</sup>.

The amount of salt that the citizens were allowed to disclose to the seller was limited to hundred modius at once. Also, there was a fine in the amount of five pounds small for every producer of salt who committed fraud while performing his service with obligatory compensation of the damage caused.

The statutes of Brač and Hvar do not regulate legal traffic of salt. However, if we take into account that in the case of wine and fish both statutes followed regulations from the statute of Split, we can conclude, in the absence of provisions, that the trade was possible among the inhabitants of the island community, and that any export or import of foreign salt was banned.

\*\*\*

Due to the importance in the diet of the population as well as because of the protection of municipal economic and fiscal targets the provisions of the Dalmatian coastal cities determined the fundamental principle according to which the food, especially salt, fish and wine were supervised by the communal authority which encouraged the

<sup>58</sup> *The statute of Split*, Ch. 104, 366.

<sup>59</sup> *The statute of Split*, Ch. 91, 26.

<sup>60</sup> Penalty for the non-compliance with this provision was hundred solids small and the seizure of salt. If the offense was reported, the informed of the offense was entitled to half the fine.

<sup>61</sup> *The statute of Trogir*, Ch. 90-91, 109-110.

import of those products that were scarce and suppressed the import of those goods which it had in abundance. Legal regulation was to a large extent identical in all mentioned statutes, and we can undoubtedly conclude that the purpose and intent of the provisions were to protect the inhabitants in all cases in which they came into contact not only with fish but with other foodstuffs as well. When it comes to products which coastal cities and islands had in abundance it is not surprising that there are no provisions or that the standardization of import is sporadic. Such an approach sought to provide a minimum amount of food to all residents who were often exposed to shortages of many products necessary for survival during the Middle Ages. The provisions on exports are found only when it comes to legal regulation of wine so we can safely say that the winery activity of the medieval Dalmatia was developed and the wine was a rare foodstuff through which this region was involved in the Mediterranean trade relations. Unfortunately, the trade in the places which were not regulated by the statutes is an extensively area and is not a subject of legal regulation that we have examined, thus in the absence of legal sources it will be taken into consideration only as the subject of a new study.

### *Bibliography*

- The Statute of the city of Dubrovnik*, The State Archive of Dubrovnik, Dubrovnik 2002.
- The statute of the city and island of Korèula of 1214*, Zagreb-Korèula, 1987.
- The statute of Mljet*, Literary Circle, heritage Club Mljet, Split-Dubrovnik 2002.
- The Statute of Lastovo*, Literary Circle of Split, 1994.
- The statute of Split*, Medieval law of Split, Second edition, Literary circles of Split, 1987.
- The statute of Hvar*, Literary circles of Split, 1991.
- The statute of Braè*, Braè medieval law, Literary circles of Split, 2006.
- The statute of the city of Trogir*, Literary circles of Split, 1998.
- CVITANIÆ A. *Iz dalmatinske pravne povijesti* [From dalmatian legal history], Split: Literary ciles of Split, 2002.
- HERKOV Z. *The statute of the city of Rijeka of 1530*, Zagreb: Nakladni zavod Hrvat, 1948.
- LUÈLÆ J. *Knjiga odredaba dubrovaèke carinarnice 1277*. [The book of provisions of the customs of Dubrovnik 1277]. Dubrovnik, 1989.
- MARINOVIC A. *Dubrovnik customs law*, book I, Split: Literary circle, 2008.



TRADE AND TRADERS  
(MODERN AND CONTEMPORARY)



Salvatore Bottari

## Merchants and Trade between Naples, Sicily and England in the Sixteenth and Seventeenth Centuries

### ABSTRACT

Traditional medieval channels of trade between England and the countries of the Mediterranean were transformed by English commercial expansion during the sixteenth Century. In the seventeenth Century, the English, the Dutch and the French acquired a preeminent role in the long-distance trade between Northern Europe and the countries of the Mediterranean. They also played an important role in the transport of goods by sea from one Mediterranean country to another (the so-called "carrying trade"). This paper examines the patterns of maritime trade between Naples, Sicily and England in the 16th and 17th centuries. Particular attention will be paid to trade routes and the quantitative and qualitative scope of the trade. Finally, this paper considers the inevitable political implications of the English commercial presence in Southern Italy, Sicily and the western Mediterranean.

1. In the Middle Ages, Florentine, Venetian and other Italian merchants and bankers established lucrative branches in London, making England a part of their European business geography<sup>1</sup>. Italians had long been in business in England, as financial agents of the papacy, money lenders to English kings, exporters of English wool and importers of Mediterranean products. Germans, who belonged to the cities of the Hanseatic League and whose recorded existence went back to the eleventh century, also played a prominent role in English foreign trade<sup>2</sup>. They, in fact, enjoyed privileges which included a special residence-cum warehouse at the Steelyard in Thames Street, a private quay and fiscal

<sup>1</sup> George Daniel Ramsay, *English Overseas Trade during the Century of Emergence. Studies in some modern origins of the English-speaking world* (London, 1957), 4-8.

<sup>2</sup> Terence Henry Lloyd, *England and the German Hanse. 1157-1611. A study of their trade and commercial diplomacy* (Cambridge, 1991), 50-51

rights that actually gave them an advantage over native Englishmen. Unlike the Hansards, Italians did not have the benefit of any special legal status and did not enjoy popular favour; the populace of London periodically venting its animosity towards them in the form of riots. As such, Italians depended upon their sophisticated techniques of money handling, a close-knit but flexible trading organization as well as their wits to enable them to continue in their trade.

The first Italian colony in England was established in London, where Italian merchant bankers lived under royal protection and supplied luxury goods and loans to the English monarchy starting in the thirteenth century<sup>3</sup>. The only other settlements large enough to be considered merchant colonies were at Southampton and Sandwich, the Channel ports of call for Italian vessels coming to England<sup>4</sup>. A number of Italians in the Middle Ages, however, could be found living in Bristol, Winchester, Salisbury, York and a few other towns. According A. A. Ruddock, Venice was a late-comer among the Mediterranean seaports sending vessels to Northern Europe<sup>5</sup>. The first recorded visit to any English port, in fact, was the arrival of five Venetian galleys in Southampton Water in 1319.

By 1395 trade between England and the Mediterranean had established a pattern it was to follow for more than sixty years. The centre of Italian trade in England was in London which was the chief market and distributing centre for Mediterranean imports, the site of the largest Italian colony as well as the main textile market in the kingdom. Venetian merchants who came to England were based in London. Every year, their ships and the Flemish Galleys unloaded cargoes there.

A decree issued by the Senate of Venice indicated "the king of England is most friendly towards the Signory as is evident by the honours which he confers daily on its merchants and by his absolving Venetians from the general tax laid on every class of his Kingdom" (13 March 1407)<sup>6</sup>.

According to the studies of J. L. Bolton on *The Alien Communities in London in the Fifteenth Century* (1998), the Italian mercantile colony in

<sup>3</sup> Alwyn Amy Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600* (Southampton, 1951), 118.

<sup>4</sup> Montague S. Giuseppi, "Alien Merchants in England in the Fifteenth Century," *Transactions of the Royal Historical Society*, IX (1895): 75-98.

<sup>5</sup> Ruddock, *Italian Merchants*, 22-25.

<sup>6</sup> Calendars of State Papers and Manuscripts relating to English Affairs, existing in the Archives and Collection of Venice (CSP, Venice), Vol. I, 1202-1509 (edited by Rawdon Brown, London, 1864), 44.



London numbered 55 in June of 1469<sup>7</sup>. There were nine Genovese, Venetian and Lucchese merchants with 46 clerks – young men sent abroad for a year or two to learn the business. At any rate a resident Italian colony of about 50 seems to have been the norm starting in the 1450s.

From the beginning of the fifteenth century onwards, however, British fabrics began to be exported to the Mediterranean more frequently<sup>8</sup>. British producers had long been organized in Craft Guilds, and quality worsted wool from Suffolk and Norfolk and drapery from Bristol and Chester became more and more renowned. This correlated with the reduction of Florentine textiles on the market. Of note is that Catalan trade was more resilient to competing trade. The spread of English fabrics which were moderately priced and of more ordinary quality than competing products began to be seen in Sicily starting in 1430. Woolen cloth from London and Essex – as well as Flanders – reached Messina and was often distributed from this Sicilian port town towards the Levant. The Book of Accounts compiled by Venetian merchant Giacomo Badoer in the 1430s shows the intensity of the trade between Messina and the Bosphorus. Between 1430 and 1459 the presence of two English merchants is on record<sup>9</sup>.

In September of 1468 Guglielmo Chambre “de Anglia” (*‘from England’*) was in Messina, where he sold a cloak of Flanders cloth to Nicola Fava for the price of 20 tari<sup>10</sup>. However, this was a random case of the presence of merchants arriving on Italian ships – often Venetian.

An important role in trade between the two islands was also played by Venetian galleys which were often boarded by Sicilian merchants with bales of Sicilian or Calabrian raw silk together with large quantities of alum from the mines of Fiumedinisi<sup>11</sup>. The aforementioned items were for sale on the Flemish market. Upon their return the same ships docked in Palermo and Messina laden with British cloth and cloth caps from the Netherlands. These goods were partially destined for the Sicilian market and in part for re-export. During the reign of Edward of York (1461-1483), London merchant Roger Dawson embarked on a Venetian ship in Southampton for Palermo and Messina in order to sell

<sup>7</sup> *The Alien Communities of London in the Fifteenth Century: the Subsidy Rolls of 1440 and 1483-4*, ed. by James Laurence Bolton (Stamford, 1998), 6.

<sup>8</sup> William James Ashley, “The Early History of the English Wollen Industry,” *Publications of the American Economic Association*, II, No. 4 (1887): 13-85.

<sup>9</sup> Henri Bresc, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300-1450*, Vol. I (Rome, 1986), 379-381.

<sup>10</sup> Archive of State of Messina (ASM), Notary Archives (NA), Vol. 6/1, f. 17v, 10 september 1468.

<sup>11</sup> Carmelo Trasselli, *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel secolo xv*, II, *I banchieri e i loro affari* (Palermo, 1968) 179-180.

236 bolts of double-width worsted woolen cloth and 126 bolts of colored woolen cloth<sup>12</sup>. In 1461 Ferdinand I attempted to establish direct trade between Italy and the Kingdom of England, confirming a series of privileges enjoyed by English, German and French merchants and artisans present at fairs in the Kingdom of Naples<sup>13</sup>.

In the same year, the English opened a consulate office in Naples together with the French and Germans<sup>14</sup>. They inaugurated another office in Marseille on their own. Already during the reign of Ferrante's predecessor, "Alfonso the Magnanimous," the first Neapolitan galleys had ventured to England and Flanders. Ferrante's effort was, however, more systematic and led to the conclusion of a commercial treaty with Edward IV in 1468. The Neapolitan king's attempt was to have been the prologue to direct trade with England – similar to that carried out by Florence and Venice. However, it was not a total success. Ferrante was able to promote Naples' commercial presence and foster the economy but in a context in which a number of protectionist measures affected the import of certain qualities of fabrics and thereafter establishing the art of wool and art of silk which should have been the pillars of the economy of the Kingdom. In Naples, in addition to wool, leather was imported from England along with hides and raw skins<sup>15</sup>. A central role, however, continued to be played in the "carrying trade" by Genoese, Tuscan and Venetian merchants. The Venetians, in particular, when traveling via the Adriatic Sea to England were known to stop in Puglia where they loaded olive oil, licorice, oak galls and lambskins. They then stopped in Sicily where they loaded sulfur, plums, raisins and sugar. They loaded their vessels with raw silk, as there was a workers' guild in London which produced silk ribbons and other haberdashery in Messina. "Magnucia," a Messinese widow of nobleman and entrepreneur Pietro Porco and daughter of merchant and banker Giovanni Mirulla, was engaged in the trade of cloth from England and Flanders as well as other parts of Europe (1473).

At the beginning of the sixteenth century, London became the virtually exclusive seat of Italian activity in England because of the focus of international trade routes to the universal market at Antwerp<sup>16</sup>.

<sup>12</sup> Ruddock, *Italian Merchants*, 194.

<sup>13</sup> David Abulafia, *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500* (Aldershot-Brookfield, 1993), IX, 125-146.

<sup>14</sup> Fernand Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Vol. I (Turin, 1986), 660.

<sup>15</sup> Giuseppe Coniglio, "Mercanti forestieri a Napoli attraverso gli atti del notaio Petruccio Pisano (1465-1466)," *Samnium*, XVIII (1965): 79.

<sup>16</sup> Donald J. Harreld, "Foreign Merchants and International Trade Networks in the Sixteenth Century Low Countries," *The Journal of European Economic History*, XXXIX, No. 2 (2010): 11-31.

London was the most convenient English port for business in what was the new world centre of commerce. Antwerp was dominated by the Italians, who monopolized luxury textiles – the most important item in the commodity market. Ships plied from Antwerp to the Mediterranean, but from 1550 onwards they sailed under increasing restrictions – as Wilfred Brulez pointed out (1962) – since most goods were conveyed over the Alps along chosen routes which were strictly organized in either direction by large firms of carriers<sup>17</sup>. Wares originating in England or destined for the English market were an important part of this trade and explain the continued presence of Italian merchants in London.

The glory days of Antwerp ended in 1576, when the Spanish troops sacked the city. In the meantime trade was diverted to the port of Hamburg, a suited location for Northern European merchants but not for the Italians. Notably, the last decades of the sixteenth century marked the end of Italian predominance in Western European commerce and finance<sup>18</sup>.

In the same period in London, Hansa Merchants and other foreigners (Italians included) were confronted by an ambitious group of native rivals called “the Company of Merchant Adventurers”<sup>19</sup>. The Merchant Adventurers succeeded in bringing about the downfall of its rivals due to its control of the municipal Government of London as well as its ties with the Crown. During the Reign of Henry VII, a series of trade restraint agreements were introduced which affected merchants that were not from London. Between the 1550’s and the 1560’s, the Merchant Adventurers were able to gain control of their trade and Flanders was swept away.

2. Only in the second decade of the sixteenth century, the English presence in the Mediterranean became stable. According to sources collected by Richard Hakluyt, the arrival of English ships in the Mediterranean on a significant scale can be dated to 1511. The English began to carry their goods directly with their ships from London, Bristol, and Southampton to Sicily, Cyprus, Chios, Lebanon and so on and they brought home spices, silks, wines, oils, carpets, etc.

<sup>17</sup> Wilfrid Brulez, “Les routes commerciales d’Angleterre en Italie au XVI<sup>e</sup> siècle,” in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Vol. IV, *Evo moderno* (Milan, 1962), 123-184.

<sup>18</sup> George Daniel Ramsay, “The Undoing of the Italian Mercantile Colony in the Sixteenth Century London,” in *Textile History and Economic History: Essays in Honour of Miss Julia de Lacy Mann*, edited by N. B. Harte and K. G. Ponting (Manchester, 1973), 22-49.

<sup>19</sup> On the origins of the Merchant Adventurers, see Anne F. Sutton, “The Merchant Adventurers of England: their origins and the Mercers’ Company of London,” *Historical Research*, LXXV, No. 187 (February 2002): 25-46.

The rules of trade between Sicily and England were clearly defined in the sixteenth century. Sicily primarily (but not exclusively) exported agricultural products and raw materials in exchange for finished products. The main products that English ships loaded at Sicilian ports were raw and twisted silk, olive oil, wine, raisins, citrus fruits and cantharides.

Records found in Sicilian archives beginning from 1511 show evidence of a *consul angliorum* (*English Consul*) in the person of Antonio Bettoni, who was occupied in the foreign sugar trade<sup>20</sup>. On February 28, 1512 English merchant Guglielmo Anex nominated Girolamo Basilico from Messina as his attorney to recover the two *onze* given to Giovanni Antonio "de Prochida" for the purchase of 46 pieces of cheese which were never delivered<sup>21</sup>. On June 8th of the same year, Englishman Tomas Bertuni sold an oliveskinned domestic servant named Barbara to Messina citizen Francesco Mazeho for 30 *trionfi*<sup>22</sup>. A short time later (1516), notary papers highlights that another English Consul in Messina, Carlo de Falconibus, was in business with Petrus de Benedictis, who, in his turn, had been the attorney of English merchant Riccardo Coper<sup>23</sup>. Englishman Henry Vernis was in business with silk artisans Andreotta Zumbo and Francesco Bruno and with the merchant Francesco de Ansalone<sup>24</sup>.

In those years Messina was an important market for the distribution of English woolen cloth, while cloth of mainly Catalan production reached Palermo. The city of the Strait, moreover, became a convenient port of call on the route of English ships heading towards the Levant. In fact, in May of 1515 three English ships heading to Chio stopped over in Messina<sup>25</sup>. England exported wool products, pepper, spices, lead, tin, leather, and salt fish. English cloth was sold in Trapani, Palermo and Messina. The cloth was often forwarded from Messina in Sicily to fairs in Calabria.

Merchants from Messina were also involved in the wine trade from the Levant which was sent to London on ships from Biscay. In the 1520's a merchant from Pisa, Tuccio Fieravanti, was engaged in the export of Sicilian silk and import of English and Flemish cloth<sup>26</sup>. Messina

<sup>20</sup> Archive of State of Palermo (ASP), Conservatoria, Vol. 100, f. 524r. On Antonio Bettoni see also ASM, NA, Vol. 16, ff. 114v-115r.

<sup>21</sup> ASM, NA, Vol. 13, f. 248r, 28 February 1512

<sup>22</sup> ASM, NA, Vol. 13, f. 360r, 8 June 1512

<sup>23</sup> ASM, NA, Vol. 17/1, f. 100r, 27 November 1516

<sup>24</sup> Carmelo Trasselli, "Ricerche sulla seta siciliana (sec. XIV-XVII)," *Economia e Storia*, No. 2 (1965), 235.

<sup>25</sup> CSP, Venice, Vol. II, 1509-1519 (edited by Rawdon Brown London, 1867), 250.

<sup>26</sup> Giovanna Anastasi Motta, "Prime note sull'attività di un mercante pisano a Messina nel '500," *Annali della Facoltà di Economia e Commercio, Università degli Studi di Messina*, VIII, No. 2 (1970): 1-44.

was on the cusp of a trade triangle with the other two vertices in London and Antwerp – with other junctures in Lyon, Palermo, Pisa, Lucca, and other Italian cities.

Due to the growing success of the silk manufacturing industry in 1537 Messina persuaded Florentine Antonio Guidotti to act as an intermediary. He was called upon to live and work permanently in Southampton with a colony of silk weavers who came from Sicily to introduce the secrets of their art and reinvigorate the fluctuating economic fortunes of the city. Guidotti noted that the silk art in Messina produced such fortune “that have profitted within these 15 yeris know the said citie, which destroyd, as it was, at this daye is chief and principall citie of the realme or Cecilie, and the citezins of the same growne know riche, that it is mervail to see them, and all by the same said crafte”<sup>27</sup>. The same virtuous mechanism, according to Guidotti, could be triggered in the city of Hampshire,

For the which considering, the towne of Hampton for the lacke of exercise of werkemen to be almoste destroyed, and also howe good it wolde to be have such a crafte in the said place, chiefly for the commoditie of the kings Maiestie and the benefite of his subiectes, also that the sayd crafte increased in the said place, which I doubt nothing, so that Your Lordeschip the same may be favoured the Normandes and Britons, which have gon to Lyones 300 or 400 myles for clothe of silke, schall have more commoditie to repaire to Hampton for the same for that they may bring and carye their merchaundizes thither by see, where as to Lyones they cannot and they shall have all sortes of silke as good chepe, as at the said Lyones: I resolved with myself, secretly to have communicacion with one of the best maistres of the said crafte in the said citie of Messina, also a Florentyne. Nevertheles making hym large offer and to such effecte, that in the name of God the 24<sup>th</sup> day of February last with 24 persones men and woomen practised in the said craft he shipped hymself upon a schip of Raughey for Hamptun; among the wich ben 8 married men with their wyves and chyldern and all necessaries, that may pertaine to their said craft, to which, I assure yo, hath not ben don with lytell daunger of my life and without and without grete expensis to conveye them a waye with all their necessaries for their said crafte<sup>28</sup>.

This document is particularly significant because it introduces a discordant element in the traditional representation of the relationships between Northern Europe and Mediterranean countries marked

<sup>27</sup> Georg Schanz, *Englische Handelspolitik gegen ende des Mittelalters mit besonderer berücksichtigung des zeitalters der beiden ersten Tudors Heinrich VII un Heinrich VIII*, 2 Vols. (Leipzig 1881), II, 663–667.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

by the so-called “unequal exchange”<sup>29</sup>. It would be incorrect to make hasty generalizations but it can be verified that the English sought and found capabilities and technical skills in Sicily and in Southern Italy.

After a very favourable period, in the first half of the sixteenth century, from 1550 until 1573 the English ships disappeared from the Mediterranean<sup>30</sup>. The causes for this included the piracy and the a Turkish advance in the Mediterranean, the growing importance of Antwerp, which made it a closer and more convenient market for spices and other goods of Mediterranean provenance as well as a suitable outlet for English exports, making voyages towards the south no longer profitable. In June of 1573 English vessels re-entered the Mediterranean definitively when the ship *La Rondine*, commanded by Giovanni Scotto [John Scott], landed in Leghorn from Southampton and London, with a cargo of woolen clothes, including kersey, raw wool, tin and bells<sup>31</sup>.

When the Levant Company received its charter (1580-1581), Englishmen became the main distributors of woolen textiles in the Mediterranean and Italians (and other Mediterranean merchants in London such as Ragusans) found their business activities to be endangered.

After Peace between England and Spain in 1604, Spanish dominion was rapidly established in Italy. Naples, Messina and Palermo were ports of call for ships traveling to and from Venice and the Levant<sup>32</sup>. These were ports where portions of ship cargo could be loaded or unloaded. They were not final destination ports. In 1605 the viceroy in Naples received commands from Madrid “porque a los Ingleses que viniesen a los puertos de este Reyno se le haga todo bien tratamiento”<sup>33</sup>.

Starting out as casual traders in cloth, fish, metals, Italian silks, oils and wines, the English gradually established permanent merchant communities in the most important ports of Southern Italy and Sicily. They also played an important role in the transport of goods by sea from one Mediterranean country to another (the so-called “carrying trade”). Consuls were appointed and a slowly increasing body of rights and privileges was wrung from grudging Spanish viceroys in propor-

<sup>29</sup> Maurice Aymard, “Alle origini dello sviluppo diseguale: l’economia siciliana nell’età moderna (sec. XVI-XVIII),” in *Contributi per una storia economica della Sicilia* (Palermo, 1987), 133-151.

<sup>30</sup> Ramsay, *English Overseas Trade*, 36-38.

<sup>31</sup> Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo*, 667-668.

<sup>32</sup> Helmut Koenigsberger, “English Merchants in Naples and Sicily in the Seventeenth Century,” *English Historical Review*, LXII, No. 244 (July 1947): 307.

<sup>33</sup> Giuseppe Coniglio, *Il Vicereame di Napoli nel secolo XVII. Notizie sulla vita commerciale e finanziaria secondo nuove ricerche negli archivi italiani e spagnoli* (Roma, 1955), 115.

tion to the increase of the economic importance of these communities and of English sea power.

3. Most recent historiography, however, has criticized the *Northern Invasion* paradigm dominant for decades. Highlighted on one hand is that although long distance trade between North America and the Mediterranean was in the hands of the English and Dutch and French as the Italian competition was swept away, the same thing did not take place in the lucrative sector of shipping trade (the so called *carry-ing trade*, prelude of *caravan maritime trade*) within *Mare Nostrum*<sup>34</sup>. The carrying trade saw the competition among agents of various nationalities, particularly in the eastern Mediterranean. On the other hand, a micro-analytical approach shows how long distance trade, having the English and Dutch as protagonists, caused great hardships and considerable danger contrasted with uncertain profit and not always substantial profits<sup>35</sup>. Consequently the so called *Northern Invasion* was rethought with different impact and chronology in the various areas of the Mediterranean.

In Naples, for example, the presence of English merchant ships until the first decades of the 1600's was sporadic: English goods reached the city, however merchants as long-term residents were few. Only beginning in the 1640's was the consulate in Naples regularly occupied by an Englishman<sup>36</sup>. The first was the catholic Francis Brown, married to an Italian woman. His role was previously covered by an Italian and a Ragusan. Later the growing importance of the oil loaded by English ships in Gallipoli, led to the resolution to nominate a consul in the port of Puglia as well: the first was William Locke (1664), succeeded by Charlese Chellingworth the following year.

When looking at Sicilian foreign trade in the first decades of the seventeenth century, if the extraction of wheat decreased due to increased internal consumption and because of the competition, silk exports increased. To the Duke of Tuscany's agent in 1612 Messina appeared to be, "a very flourishing seaport due to the great number of galleys which depart from England, Flanders, and France for the Le-

<sup>34</sup> Molly Greene, "Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century," *Past and Present*, No. 174 (February 2002): 42-73.

<sup>35</sup> Colin Heywood, "The English in the Mediterranean, 1600-1630: a Post-Braudelian Perspective on the 'Northern Invasion'," in *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, edited by Maria Fusaro, Colin Heywood, Mohamed-Salah Omri (London-New York, 2010), 23-44.

<sup>36</sup> Gigliola Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi traffici egemonie* (Venice, 1990), 88.

vant, and they then come here, and they sell their wares"<sup>37</sup>. From the 1640's Arthur Pennington was active in Messina, where he worked as a sales representative for the family business headquartered in London but with strong commercial ties in the Mediterranean<sup>38</sup>. Messina consolidated its role mid-century as habitual port of call for ships until the English system of the "protected routes" was affirmed by the navy<sup>39</sup>. The navy as such protected the merchant marine, organizing convoys that escorted merchant ships on the most dangerous routes. In the Mediterranean this process was structured in the third quarter of the XVII century. It was the case of the ship *Triumph*, commanded by Edward Hall, which together with other warships left England and began a voyage between February of 1651 and August of 1652 in the course of which it touched on Lisbon, Cádiz, Alicante, Genoa, Livorno, Naples, Messina, and Zante before returning<sup>40</sup>. The purpose of the voyage was to patrol and control the route to protect English merchant ships; units were separated from the convoy on request of the English merchant ship to perform a more detailed control of single areas. The strict interweaving between commerce and politics according to the English is strongly highlighted by the words of Corbett, according to whom "the main lines of commerce also became the main lines of naval strategy, and the crossing of the trade routes its focal points"<sup>41</sup>. From the interaction between economic and military activities a system was structured providing for patrol of route and defense of commercial spaces which were to play a role which became more and more important. The Mediterranean, moreover, became the most important area for the English – as much for the absorption of their textile production as well as for replenishment of raw materials.

One was directed from English ports towards the eastern Mediterranean through Spanish ports and, then, Genoa, Livorno and Naples: transit was then made through the Strait and stopover was made in the port of Messina proceeding then towards Gallipoli or Zante or Smirne or Scanderoon (today İskenderun). In 1660 Sir John Banks, tak-

<sup>37</sup> "Documenti sulla storia economica e civile del Regno cavati dal carteggio degli agenti del Granduca di Toscana in Napoli. Dall'anno 1582 sino al 1648," Archivio Storico Italiano, IX (1846) 273.

<sup>38</sup> Gigliola Pagano de Divitiis, *Verso i mari del Nord. Mediterraneo ed Europa settentrionale in età moderna* (Rome, 2005), 56-57, 72-73.

<sup>39</sup> Salvatore Bottari, "The Port of Messina, 1581-1783," in *Making waves in the Mediterranean – Sulle onde del Mediterraneo*, edited by Michela D'Angelo, Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo (Messina, 2010), 627-650.

<sup>40</sup> Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, 73

<sup>41</sup> Julian S. Corbett, *England in the Mediterranean. A study of the rise and influence of British power within the Straits. 1603-1713* (London-New York-Bombay, 1904), 227



ing advantage of his relationship of friendship and collaboration with Thomas Poole who was in command of the English warships present in the area, gave orders to his correspondents in Livorno to invest capital in fine silk "organzina" from Messina and to load it on those ships<sup>42</sup>. Not only he was able in this way to ensure suitable protection, but also notable savings on insurance expenses.

Though at least until the middle of the sixteenth century it was less important with respect to trade on international routes than the port of Messina, the port of Palermo also registers the presence of the ships from the north—in the first forty years of the century five English wooden vessels against 22 Flemish ones as well as one of uncertain nationality<sup>43</sup>. In the span of time between 1641 and 1649 the vessels registered were 20 English ships, 56 Flemish, 5 uncertain. In the span of time between the Republic and the Cromwell dictatorship (1649-1660) the English disappeared and then reappeared with the presence of 5 vessels between 1663 and 1673. In the 1670's English merchants Charles Balle and William Gifford were present in Palermo, both in business with Arthur Penington.

At the end of the century the presence of the English was also reinforced on the market of Messina: in 1664 two Englishmen, Mead and Pascher, were found to be the *arrendatari* (lessees) of the duties of 25 and 5 *grani* for the extraction of the silk<sup>44</sup>. The revolt of Messina of 1674-1678 strongly affected Sicily. Its port, in particular, was one of the areas of the confrontation between Spain, the Netherlands and France during the Dutch war. This favored the trade of neutral England and eliminated, at least for the moment, traditional Dutch and French trade rivals.

Nevertheless both the French and the Spanish obligated the English ships in transit to stop and they confiscated their cargo. English merchants, however, usually obtained compensation from the French for their goods. The French, in fact, confiscated cargo of the English ships to supply Messina and its own military forces. It is moreover probable that an understanding was in place in this sense or at least the desire to make good business deals pushed the English to bypass the official ban on supplying Messina, due to the collaboration of English consul Samuel Stainer. As soon as the French decided to abandon the city, Stainer escaped, while his Neapolitan colleague, George Davies, was

<sup>42</sup> Pagano de Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, 109.

<sup>43</sup> Nicole Gotteri, "Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605)," *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, LXXXI (1969): 783-860.

<sup>44</sup> Maurice Aymard, "Commerce et production de la soie sicilienne aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles," *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, LXXVII (1965): 609-640.

arrested with the charge of illegally collaborating with him<sup>45</sup>. The objective of the Spanish was obviously opposed when they confiscated the cargo being transported in order to prevent it from reaching the insurrectionists. There are numerous cases of confiscation of English wooden vessel cargo by the Spanish and the French. For example on March 27, 1676, the English ships *George* and *Industry* respectively captained by John Hurloke and John Christian, were intercepted by Spanish galleons and forced to enter the port of Reggio Calabria, where they were obligated to unload their cargo of wheat<sup>46</sup>. The load of wheat transported by the ship *Endeavour* was, however, seized by the French to supply the city of Messina, but its captain obtained a compensation of one thousand coronas.

Despite the treaty of Dover of 1670, in important sectors of English politics great mistrust towards France persisted. This mistrust was without doubt fueled by the French attempt to penetrate the Mediterranean through the support offered to the insurgents of Messina. According to this trend in English public opinion, Sicily, and the Peloritano port in particular, should not fall into French hands, as this would cause detriment to English trade. The attention given to Sicily and to the Mediterranean is well documented by a short manuscript dated at around 1676, authored by Richard Gibson, friend and collaborator of Samuel Pepys, secretary of the Admiralty and an individual of influence in the English political establishment<sup>47</sup>. The context is the Dutch War and it refers in particular to the Mediterranean matters of that conflict - one of the most significant being the anti-Spanish revolt of Messina. Gibson's reflections show the concern that France might prevail against the Spanish and Dutch, making Sicily its base in the Mediterranean. If this hypothesis had taken place and England, as a result, had gone to war against the French - Gibson observed - "we shall bee debarrd [sic] of our trade to Turkey and they secure it to themselves, and our trade to Mesena [Messina] for silkes, and our Galipoly, Zant, Venice and Naples trade, etc."<sup>48</sup>. In addition, after having established its dominance over the central Mediterranean, France would have attacked and conquered Tangier and Jijel.

<sup>45</sup> Émile Laloy, *La révolte de Messine, l'expédition de Sicile et la politique française en Italie (1674-1678). Avec des chapitres sur les origines de la révolte (1648-1674) et sur le sort des exilés 1678-1702*, 3 Vol. (Paris, 1929-1931), III, 789-790.

<sup>46</sup> Giacomo Dentici, «Rapporti del console inglese a Messina negli anni della rivolta (1674-1678)», in *Rassegna degli Archivi di Stato*, XXVII (1977): 32.

<sup>47</sup> Bodleian Library, Oxford, Mss. Rawlinson, A 185, ff. 85r-86v, *Mr Gibson's notes touching the importance of Sicily* (1676).

<sup>48</sup> *Ibidem*.

4. With the concession of the free port (1695), commercial activities in Messina regained vigor after the Spanish repression which came after the revolt of 1674-1678 and which had in fact compromised the city's economy<sup>49</sup>. The silk sector also indirectly benefited from this, even though silk was not duty-free but subject to normal customs duty. English merchants mainly returned to purchase spun silk, as England did not possess the technical know-how to make threads strong enough for the loom<sup>50</sup>. One cannot help noting that this additional element emerges as a breach in the stereotype of a Sicilian economy which is solely characterized by business relations of a colonial mold. Only later did John Lombe learn the necessary technical knowledge in Piedmont which would allow him to build the first modern silk mill (1717-1718) in Derby, together with his brother Thomas<sup>51</sup>. The English consul in Messina was merchant Thomas Chamberlayne at the time<sup>52</sup>. He hosted the travelers William Cecil (son of the V Count of Exeter), and John Dryden jr. (son of namesake poet and for some time resident in Rome where he was honourable attendant to Pope Clement XI) in his home from November 7-11, 1700<sup>53</sup>.

Before the forced departure from Sicily, following the outbreak of the Spanish War of Succession which counterposed the Bourbon crowns of France and Spain, to England, Austria and Holland, four trading firms were present in Messina: "Carlo Balle et [H]opegood, Cottingh e Beale, Tomaso Chamberlayn e compagni, Rogier Drach e fratelli"<sup>54</sup>.

<sup>49</sup> Salvatore Bottari, *Post res perditas. Messina 1678-1713* (Messina, 2005), 133-152.

<sup>50</sup> Salvatore Bottari, *Nel Mediterraneo dal Mare del Nord. La presenza commerciale inglese nella Sicilia del Settecento* (Rome, 2012), 34-38.

<sup>51</sup> William Hutton, *The History of Derby from the remote ages of antiquity to the year 1791* (London, 1791), 196-204; Gerald B. Hertz, "The English Silk Industry in the Eighteenth Century," *The English Historical Review*, XXIV, No. 96 (1909): 710-727.

<sup>52</sup> National Archives (NA), London, State Papers (SP) 93/6, f. 105r, Messina August 1, 1695.

<sup>53</sup> John Dryden junior, *A Voyage to Sicily and Malta, written when he accompanied Mr Cecil in that expedition, in the years 1700 and 1701* (London, 1776), 18.

<sup>54</sup> Biblioteca Regionale Universitaria di Messina (BRUM), Ms, FV 126, *Consulta del Principe di Niscemi in risposta di alcuni quesiti fattegli da S. E. sopra la pannizzazione e traffichi di Messina*, Messina, 16 dicembre 1702, f.36v. See also BRUM, Ms, FV 126, *Rappresentazione per il negozio della Piazza di Messina del Principe di Niscemi*, Messina, 25 gennaio 1703, f. 18v. Even recently, Maria Teresa Di Paola - "Between trade and intelligence. The Messina British Consulate in a fast changing world," in Jörg Ulbert and Lukian Prijac (eds.), *Consuls et services consulaires au XIX<sup>e</sup> siècle, Die Welt der Konsulate im 19. Jahrhundert, Consulship in the 19<sup>th</sup> Century* (Hamburg, 2010), 163 - has written erroneously that the above mentioned firms worked in Messina before the anti-Spanish revolt in 1674-1678. In reality, by a careful reading of the records, it is clear that the four English firms left Messina following the outbreak of war of Spanish succession. Moreover, additional sources (CSP, Domestic Series of the Reign of William III, 1 January 1699 - 31 March

As Helmut Koenigsberger has written, by the end of the seventeenth century “the English merchants had firmly established themselves and their trade in Naples and Sicily”<sup>55</sup>. Furthermore, they furnished to their government useful information for the growth of the English naval predominance in the Western Mediterranean. Even though only after the Spanish War of Succession and the occupation of Gibraltar (1704) and Minorca (1708), England enjoyed a system of overseas naval bases unmatched anywhere by other Powers<sup>56</sup>.

### *Archival Sources and Manuscripts*

- Archive of State of Messina (ASM), Notary Archives (NA), Vol. 6/1, f. 17v, 10 september 1468.  
 ASM, NA, Vol. 16, ff. 114v-115r.  
 ASM, NA, Vol. 13, f. 248r, 28 February 1512.  
 ASM, NA, Vol. 13, f. 360r, 8 June 1512.  
 ASM, NA, Vol. 17/1, f. 100r, 27 November 1516.  
 Archive of State of Palermo (ASP), Conservatoria, Vol. 100, f. 524r.  
 Biblioteca Regionale Universitaria di Messina (BRUM), Ms, FV 126, *Consulta del Principe di Niscemi in risposta di alcuni quesiti fattegli da S. E. sopra la pannizzazione e trafichi di Messina*, Messina, 16 dicembre 1702, f.36v.  
 BRUM, Ms, FV 126, *Rappresentazione per il negozio della Piazza di Messina del Principe di Niscemi*, Messina, 25 gennaio 1703, f. 18v.  
 Bodleian Library, Oxford, Mss. Rawlinson, A 185, ff. 85r-86v, *Mr Gibson's notes touching the importance of Sicily* [1676].  
 National Archives (NA), London, State Papers (SP) 93/6, f. 105r, Messina August 1, 1695.

### *Printed Sources*

- Calendars of State Papers and Manuscripts relating to English Affairs, existing in the Archives and Collection of Venice (CSP, Venice), Vol. I, 1202-1509, edited by Rawdon Brown (London 1864), 44.  
 CSP, Venice, Vol. II, 1509-1519, edited by Rawdon Brown (London, 1867), 250.

1700, 134) attests that one of the merchants working in Messina, Andrew Hopegood, asked the English crown in April of 1699 for a license to export a bell directly to Messina.

<sup>55</sup> Koenigsberger, “English Merchants in Naples,” 325.

<sup>56</sup> Wiston Francis Monk, *Britain in the Western Mediterranean* (London, 1953), 39.

CSP, Domestic Series of the Reign of William III, 1 January 1699 – 31 March 1700, preserved in the Public Record Office, edited by Edward Bateson (London, 1937), p. 13, 1 January 1699 – 31 March 1700, 134.  
 «Documenti sulla storia economica e civile del Regno cavati dal carteggio degli agenti del Granduca di Toscana in Napoli. Dall'anno 1582 sino al 1648», Archivio Storico Italiano, IX (1846).

### *Bibliography*

- ABULAFIA, David. *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*. Brookfield, Aldershot, 1993.
- ANASTASI MOTTA, Giovanna. "Prime note sull'attività di un mercante pisano a Messina nel '500," *Annali della Facoltà di Economia e Commercio*, Università degli Studi di Messina, VIII, No. 2 (1970): 1-44.
- ASHLEY WILLIAM, James. "The Early History of the English Wollen Industry," *Publications of the American Economic Association*, II, No. 4.1887, 13-85.
- AYMARD, Maurice. "Commerce et production de la soie sicilienne aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles," *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, LXXVII (1965): 609-640.
- "Alle origini dello sviluppo diseguale: l'economia siciliana nell'età moderna (sec. XVI-XVIII)," in *Contributi per una storia economica della Sicilia*. Palermo (1987): 133-151.
- BOLTON JAMES, Laurence (ed.). *The Alien Communities of London in the Fifteenth Century: the Subsidy Rolls of 1440 and 1483-4*, ed. by James Laurence Bolton. Stamford, 1998.
- BOTTARI, Salvatore. *Post res perditas. Messina 1678-1713*. Messina, 2005.
- "The Port of Messina, 1581-1783," in *Making waves in the Mediterranean – Sulle onde del Mediterraneo*, edited by Michela D'Angelo, Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo (Messina, 2010): 627-650.
- *Nel Mediterraneo dal Mare del Nord. La presenza commerciale inglese nella Sicilia del Settecento*. Rome, 2012.
- BRAUDEL, Fernand. *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*. Turin, 1986.
- BRESC, Henri. *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300-1450*, 2 vols. Rome, 1986.
- BRULEZ, Wilfrid. *Les routes commerciales d'Angleterre en Italie au XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Vol. IV, *Evo moderno*. Milan, 1962, 133-151.
- CONIGLIO, Giuseppe. *Il Viceregno di Napoli nel secolo XVII. Notizie sulla vita commerciale e finanziaria secondo nuove ricerche negli archivi italiani e spagnoli*. Roma, 1955.

- CONIGLIO, Giuseppe. "Mercanti forestieri a Napoli attraverso gli atti del notaio Petruccio Pisano (1465-1466)," *Samnium*, XVIII (1965).
- CORBETT, Julian S. *England in the Mediterranean. A study of the rise and influence of British power within the Straits. 1603-1713*. London-New York-Bombay, 1904.
- DENTICI, Giacomo. "Rapporti del console inglese a Messina negli anni della rivolta (1674-1678)," in *Rassegna degli Archivi di Stato*, XXVII (1977): 21-43.
- DRYDEN junior, John. *A Voyage to Sicily and Malta, written when he accompanied Mr Cecil in that expedition, in the years 1700 and 1701*. London, 1776.
- GIUSEPPI MONTAGUE, S. "Alien Merchants in England in the Fifteenth Century," *Transactions of the Royal Historical Society*, IX (1895): 75-98.
- GOTTERI, Nicole. "Gens, navires et marchandises à la Douane de Palerme (1600-1605)," *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, LXXXI (1969): 783-860.
- GREENE, Molly. "Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century," *Past and Present*, No. 174 (February, 2002): 42-73.
- HARRELD, Donald J. "Foreign Merchants and International Trade Networks in the Sixteenth Century Low Countries," *The Journal of European Economic History*, XXXIX, No. 2 (2010): 11-31.
- HERTZ, Gerald B. "The English Silk Industry in the Eighteenth Century," *The English Historical Review*, XXIV, No. 96 (1909): 710-727.
- HEYWOOD, Colin. *The English in the Mediterranean, 1600-1630: a Post-Braudelian Perspective on the 'Northern Invasion'*, in *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, edited by Maria Fusaro, Colin Heywood, Mohamed-Salah Omri. London-New York, 2010, 23-44.
- HUTTON, William. *The History of Derby from the remote ages of antiquity to the year 1791*. London, 1791.
- KOENIGSBERGER, Helmut. "English Merchants in Naples and Sicily in the Seventeenth Century," *English Historical Review*, LXII, No. 244 (July 1947): 304-326.
- LALOY, Émile. *La révolte de Messine, l'expédition de Sicile et la politique française en Italie (1674-1678). Avec des chapitres sur les origines de la révolte (1648-1674) et sur le sort des exilés 1678-1702*, 3 vols. Paris, 1929-1931.
- LLOYD, Terence Henry. *England and the German Hanse. 1157-1611. A study of their trade and commercial diplomacy*. Cambridge, 1991.
- MONK WISTON, Francis. *Britain in the Western Mediterranean*. London, 1953.
- PAGANO DE DIVITIIS, Gigliola. *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi traffici egemonie*. Venice, 1990.
- *Verso i mari del Nord. Mediterraneo ed Europa settentrionale in età moderna*. Rome, 2005.

- RAMSAY GEORGE, Daniel. *English Overseas Trade during the Century of Emergence. Studies in some modern origins of the English-speaking world.* London, 1957.
- RAMSAY GEORGE, Daniel. "The Undoing of the Italian Mercantile Colony in the Sixteenth Century London," in *Textile History and Economic History: Essays in Honour of Miss Julia de Lacy Mann*, edited by N. B. Harte and K. G. Ponting. Manchester (1973): 22-49.
- RUDDOCK ALWYN, Amy. *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600.* Southampton, 1951.
- SCHANZ, Georg. *Englische Handelspolitik gegen ende des Mittelalters mit besonderer berücksichtigung des zeitalters der beiden ersten Tudors Heinrich VII un Heinrich VIII*, 2 Vols. Leipzig, 1881.
- SUTTON, Anne F. "The Merchant Adventures of England: their origins and the Mercers' Company of London," *Historical Research*, LXXV, No. 187 (February 2002): 25-46.
- TRASSELLI, Carmelo. "Ricerche sulla seta siciliana (sec. XIV-XVII)," *Economia e Storia*, No. 2 (1965): 213-258.
- *Note per la storia dei banchi in Sicilia nel secolo xv*, II, *I banchieri e i loro affari*, Palermo, 1968.





Álvaro Aragón Ruano

## Basque merchants and harbours in the Mediterranean maritime trade networks during the 18th Century

### ABSTRACT

The aim of this research is to analyse the trading relations between Basque merchants and harbours and Mediterranean area, focusing on the trade networks, places, people and products involved. Mediterranean trade was a complementary, but essential, tool for Basque merchants in order to strengthen their Atlantic networks. Although the Basque trade was chiefly focused on the Atlantic Sea, Basque merchants were furnished in the Mediterranean Sea with ships, freights, loads, crews, captains, funds and insurance, agriculture products – such as wheat, citrus, fruits, wine and spirits – and textiles, which they exchanged for European and colonial products, interweaving wider international trade networks.

### *1. Basque merchants worldwide*

Commercial connection between Basque and Mediterranean ports during the eighteenth century was a strategic relationship for merchants of both sides. Anyway, it was part of a wider international network, linking Spanish America, the British America, the West of Europe, the Mediterranean Sea, Africa and even Asia. The Basque ports were one of the gates for colonial and Spanish products, but mainly for Basque iron, Castilian wool and Spanish American silver, thanks to their specific laws, called *Fueros*. Due to that, these territories had a certain commercial freedom: customs were not located in the coast, but in the inland, in the border with neighbouring countries (the west-northern borderline of Navarre, Vitoria, Valmaseda and Orduña); therefore, Basque ports were almost free of taxes, which was very attractive for local and foreign merchants and turned them into an en-

demic core of smuggling<sup>1</sup>. As a result, Basque were strong merchants, who took advantage of their privileged legal framework in order to go beyond their borderlines and be present in the most important markets worldwide. This research tries to analyse the trade relations between Basque merchants and harbours and Mediterranean area, focusing on the trade networks, places, people and products involved.

Although they were mainly involved in the Atlantic trade networks and the Americas, the Basque ports were part of the European great coastal trade route<sup>2</sup>. Bilbao and San Sebastian dispatched Basque iron, Castilian wood and Spanish American silver in exchange of European and colonial products<sup>3</sup>. Due to its poor agriculture, the Atlantic Basque Country was forced to import the majority of supplies and, in order to do this, the Spanish Crown gave Biscay and Guipuzcoa extraction licences of silver coin in exchange for European supplies. For instance, in 1653 Guipuzcoa and Bilbao were allowed to extract, respectively, 35,296,381 and 330,000 silver reales, in order to buy foreign contraband supplies, which were 67.6 per cent of licenses given by the Spanish Crown that year. From 1762 to 1772 Guipuzcoa achieved extraction licenses for an average of 300,000 hard pesos per year<sup>4</sup>.

Both ports were connected with the main North European and Spanish and British American harbours, such as Saint-Jean-de-Luz, Bayonne, La Rochelle, Bordeaux, Nantes, Brest, Tessel, Orchies (Nord-Pas-de-Calais), Ghent, Bruges, Oostende, Brussels, Antwerp, Amsterdam, Rotterdam, Pampus, Copenhagen, Hamburg, Cork, Dublin, London, Guernsey, Portsmouth, Lisbon, Boston, Philadelphia, New York, New Orleans, Havana, La Guaira (Venezuela) or Veracruz, among others<sup>5</sup>. Basque merchants traded with a vast amount and variety of goods, on their own account or as representative for other merchants, such as cocoa, tobacco, coffee, iron, lead, forks, nails, flour, meat, corn,

<sup>1</sup> Álvaro Aragón Ruano and Alberto Angulo Morales, "The Spanish Basque Country in Global Trade Networks in the Eighteenth Century," *International Journal of Maritime History*, XXV, 1 (2013): 149-172; Ander Permanyer Ugartemendia, "Opium after the Manila Galleon: The Spanish involvement in the opium economy in East Asia (1815-1830)," *Economic History Research*, 10, 3 (2014): 155-164.

<sup>2</sup> Arnaud Bartolomei, "Cadix et la Méditerranée à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle," *Revue d'Histoire Maritime*, 13 (2011): 173-210, 192.

<sup>3</sup> Aragón Ruano, "The Spanish Basque Country:" 149-172.

<sup>4</sup> Xabier Alberdi Lonbide, *Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII* (Bilbao, 2012), 767 and 831.

<sup>5</sup> Aingeru Zabala Uriarte, *El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*, 2 Vols. (San Sebastian, 1983), 2, 13-242 and *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810* (Bilbao, 1994), 341-385; Román Basurto Larrañaga, *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII* (Bilbao, 1983), 95-97; General Archives of Gipuzkoa (GAG), JD AIM 551.

beans, sugar, molasses, salt, spirits, beer, wool, leather, cloths, orcinol, African slaves from Guinea, coke, wood, hogshead staves, masts, fir boards, tar, riggings, sails, buttons, cod, Norwegian roes in order to fish sardines, herrings, cheese, citrus (lemon and orange), nuts and oil. In relation with Mediterranean Sea, Basque merchants traded chiefly with Cádiz, Algeciras, Málaga, Barcelona, Marseille, Genoa or Livorno, dispatching colonial and European products, as well as Basque iron. In return, Mediterranean items, such as wheat, leather, citrus and textiles, arrived in the Basque Country to be redistributed around the Iberian Peninsula, Europe and colonial markets<sup>6</sup>.

## 2. *The Mediterranean maritime trade networks*

Despite the fact that the relationship between the Basque ports and the Mediterranean ports dates to the medieval period, it progressively increased from the middle of the seventeenth century, as it happened with the involvement of Mediterranean merchants in Atlantic networks. During the Early Modern Age, Barcelona used to have more commercial bonds with the Mediterranean Sea than with the Atlantic Sea, though these were essential for Catalonian merchants. Although from 1498 to 1537 the ships arriving in Barcelona were mostly from Lisbon, Galicia and Andalusia, 15 ships were from Bilbao and San Sebastian. From 1538 to 1741, however, the majority of Atlantic ships came from Andalusia and Portugal; the role played by Cádiz was increasingly becoming more important. Nevertheless, vessels from the Cantabric Sea and the Basque Country continued arriving to Barcelona and Mataró - even to Marseille, Genoa or Livorno: in the period from 1741 to 1773 at least 20 ships arrived from the North coast of Spain. Industrial items, such as glasses, ironmongery, textiles or leather, as well as agricultural products, such as wines, spirits or fruits and nuts were exported from Catalonia and, in turn, salt fish, wheat, textiles or ironmongery were imported. Thanks to spirits and wine, during the eighteenth century, Barcelona, Salou or Mataró linked Atlantic networks, directed to the North European countries or America<sup>7</sup>.

On their behalf, Valencia and Sagunto exported, through contraband, spirits destined to England, Germany, Netherlands and Portugal, via the North of France and the British Channel (Jersey and Guernsey Islands). Although Mallorca had been the greatest oil exporter,

<sup>6</sup> San Telmo Museum (STM), Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782).

<sup>7</sup> Eloy Martín Corrales, "La Catalogne et l'Atlantique à l'Époque moderne," *Revue d'Histoire Maritime*, 13 (2011): 139-172.

from the seventeenth to the eighteenth centuries, Genoa and Marseille turned into the greatest redistributing places, thanks to spirits, oil, wine, soap and textiles and the presence of a Jewish community, related to other Jewish colonies, such as those from Amsterdam, Livorno or Marseille. At the end of the seventeenth century, Alicante was becoming the main stop of the Atlantic ships, as a result of being the exit of Castilian wool in the journey from Cádiz to Genoa and Livorno<sup>8</sup>. Málaga became, during the eighteenth century, the principal gate of agricultural products from Andalusia –among others, from Granada and Málaga–, above all exporting fruits, wines and spirits. Due to that, a large foreign colony was settled there<sup>9</sup>.

The impact of Cádiz in Mediterranean ports, such as Barcelona, Marseille, Genoa or Livorno was enormous. The Atlantic and the Mediterranean trade and products converged in Cádiz: Moroccan wheat, North American flour and cod, Swedish wood and tar, Basque iron, Catalanian wines and spirits, Italian wheat and textiles and so on. Despite the fact that Barcelona or Málaga were allowed to trade directly with America, after commercial freedom decree of 1778, Cádiz did not decline, because it was strategically located into the European coastal trading route, between Mediterranean and Atlantic networks. Nevertheless, the trade from Barcelona, Marseille and Genoa –the principal Mediterranean ports– was as varied as Atlantic trade, exchanging raw materials and manufactured products to America and European cities<sup>10</sup>.

### 3. *The importance of the Mediterranean sea for Basque traders*

During the eighteenth century, not too many Basques were involved in the trade from Bilbao or San Sebastian to Mediterranean ports, but there were many merchants trading with Cádiz. For instance, Juan Antonio (or Antonio) Tastet, Francisco Aldaz or Juan José Vicente

<sup>8</sup> Ricardo Franch Benavent, "El comercio en el mediterráneo español durante la Edad Moderna: del estudio del tráfico a su vinculación con la realidad productiva y el contexto social," *Obradoiro de Historia Moderna*, 17 (2008): 77-112.

<sup>9</sup> Pilar Pezzi Cristobal, "El predominio extranjero en el comercio exportador de Vélez-Málaga durante el siglo XVIII," in María Begoña Villar García and Pilar Pezzi Cristóbal (eds.), *I Coloquio Internacional "Los Extranjeros en la España Moderna,"* 2 Vol. (Málaga, 2003), 1: 529-541; María Begoña Villar García, "La matrícula de extranjeros en Málaga de 1765," *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 1 (1978): 359-390, and "Los comerciantes extranjeros en Málaga en 1776. Culminación de una instalación secular," *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 19-2 (1997): 191-207.

<sup>10</sup> Bartolomei, "Cadix et la Méditerranée," 173-209.

Michelena used to trade with Cádiz, Algeciras, Málaga, Barcelona, Marseille, Genoa or Livorno, from San Sebastian or Bilbao. Although Francisco Aldaz and José Vicente Michelena were from Navarre, both arrived in San Sebastian in the second half of the eighteenth century and shared a company from August of 1781 to July of 1788, taking advantage of their previous experience: Francisco Aldaz, on his own account, dispatched to Málaga some staves and hoops under charge of *Juan Menvielle Westreston & Co* and had also relationships with some of the principal merchants who traded indirectly with America, such as Octavio Flor Neumans and Helmelke<sup>11</sup>. The company of Aldaz and Michelena was involved in the European trade networks, working as agent of European merchants in Spain and drawing bills of exchange to European financial circuits, such as London, Paris, Hamburg, Genoa or Marseille. Despite the fact that finally declared bankruptcy, *Aldaz & Co* had five million reales de vellón of assets, which means that trade from San Sebastian was not so minor, considering that the most successful merchants from Cádiz had fifteen millions, merchants from Barcelona fourteen, merchants from Valencia just one million and those from Bilbao two millions. Juan Jose Vicente Michelena, who had assets of about two millions, also declared bankruptcy, but he was the representative of the Bank of San Carlos, endowed in 1782, in San Sebastian and two times municipal mayor of the city<sup>12</sup>. They shared with Juan Antonio (or Antonio) Tastet, another of the principal merchants in San Sebastian, the property of some ships, such as *El Gracioso*, *La Aventura* or *La Aparición de María*, and financial agents in some European ports, such as Fermín Tastet in London, *Echenique, Sánchez & Co* in Amsterdam, Francisco Celestino Berrueta in Madrid, *Delessert & Co* in Lyon or *Acevedo & Son* in Bordeaux. The three had connections with Cádiz, Ferrol or Málaga, trading with Basque iron and silk and other textiles from Valencia<sup>13</sup>.

Tastet brothers, Juan Antonio and Fermín, were born in San Sebastian, though their parents, Juan Tastet and María Ignacia Gachez,

<sup>11</sup> Aurora Gámez Amián, *Comercio colonial y burguesía mercantil "malagueña" (1765-1830)* (Málaga, 1992), 77; María Begoña Villar García, "Los comerciantes franceses en la Málaga del siglo XVIII," *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 31 (2009): 457-478, 461.

<sup>12</sup> GAG, SS 102 and JD IT 3797a; Alberto Angulo Morales, "Los comisionados del Banco Nacional de San Carlos en las capitales vascongadas (1782-1808)," *Vasconia*, 32 (2002): 305-320; Álvaro Aragón Ruano, "La Guerra de la Convención, la separación de Guipúzcoa y los comerciantes vasco-franceses y bearnese," *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 31 (2011): 167-232.

<sup>13</sup> Isabel Miguel López, "'Aldaz': sociedad mercantil donostiarra del siglo XVIII," *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 39 (2005): 237-286.

were from Bayonne<sup>14</sup>. Fermín Tastet moved to London, setting up *Fermin Tastet & Co* and working as a banker, merchant and representative, among others, for the Royal Company of Philippines<sup>15</sup>. On his part, Juan Antonio Tastet operated from San Sebastian –where he was one of the authorised merchants for importing colonial tobacco– trading all over Europe, North and Spanish America<sup>16</sup>. The Mediterranean Sea was also part of his commercial and financial links, in particular, Algeciras, Málaga, Barcelona, Marseille, Genoa and Livorno. Tastet kept a fluent correspondence with his consignees and agents in Cádiz and Málaga, which were his main operation centres for the Mediterranean Sea: *Dezermeaux & Brockmann* and *Don José Manescau & Maury*, respectively. Tastet was informed about the price of freights in Cádiz, in Sanlúcar de Barrameda or in Málaga. In June 1782, Juan Antonio Tastet, jointed to a load of 350 tar barrels, hoops and other items, freighted from Pasaia to Cádiz oak ribs and curves for barrels, riggings, 1,580 bushels of Dutch beans –which he expected to sell in Algeciras or San Roque– and iron, in a 150-170 tons Genoese ship which arrived in San Sebastian<sup>17</sup>. Tastet asked *Dezermeaux & Brockmann* about the freights from Málaga to the North, chiefly to Oostende, one British port or one of the neutral ports, with simulated destiny. Finally, at the end of June, *La Aparición de María*, captained by Juan Bautista or Gio Batta Moro, with oak ribs and staves, beans, iron, tars and hoops, was loaded simulating its destiny to Genoa, but really to Cádiz, consigned to the aforementioned company. Due to the abundance of freights, he recommended *Dezermaux & Brockmann* to dispatch *La Aparición de María* to Málaga, passing previously through Cádiz, freighting something to Spanish or French America, under Genoese or Portuguese flag. But the ship was delayed and Domingo de Castaños, the correspondent of Tastet who travelled in order to manage the trip, sacked captain Moro, hired captain Pablo Alimonda and renamed *La Aparición de María* as *Nuestra Señora de Monte Alegre*. Castaños finally arrived in Cádiz, from where he informed Tastet that he came to terms with *Dezermaux & Brockmann* in order to dispatch a vessel loaded with salt in direction to Ferrol and after further on to Oostende with leathers. Finally, taking into account that there were no freights in Málaga, *Dezermaux & Brockmann* decided to make freight from Seville to Oost-

<sup>14</sup> National Historical Archive (NHA), Estado, 629-1.

<sup>15</sup> General Archive of Simancas (GAS), Estado, 8146, 11.

<sup>16</sup> Álvaro Aragón Ruano, “Comerciantes franceses en el comercio entre San Sebastián y los Estados Unidos de América en el marco de la crisis de subsistencia de 1789,” in I. Dubert and H. Sobrado Correa (eds.), *El mar en los siglos modernos*, I (Santiago de Compostela, 2009), 235-248.

<sup>17</sup> STM, Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782), 591.

ende, loaded with fruits. Tastet ordered Castaños to load some salt in Sanlúcar as ballast. Tastet was thinking of loading it later with 2,000 barrels of spirits and 1,000 barrels of wine from Logroño and dispatch it towards La Guaiara under neutral flag and royal permission<sup>18</sup>. The duty of Domingo Castaños was to manage Tastet's business in Cádiz and Málaga, even though he already had aforementioned agents in both places<sup>19</sup>: informing him about freights and cargoes' conditions and most convenient flags; coming to an agreement with the captains; choosing the cargo and destiny; and writing him after doing everything in order to contract the insurance<sup>20</sup>.



Source: autor's elaboration and Karmen Hernández Diego.

Pedro Atalay, Juan de Dios de Landaburu and *Greppi Marliani & Co* were also agents of Tastet in Cádiz. Atalay and Landaburu were consignees, working as agents and receiving the loads. Juan de Dios de Landaburu, who lived in San Francisco Street, was member of the Basque Guild of Cádiz and the city council between 1796 and 1806<sup>21</sup>. In May 1782, Juan Antonio Tastet dispatched to Atalay boards and

<sup>18</sup> *Ibid.*, 591, 654, 672, 706, 746, 820, 934 and 944.

<sup>19</sup> *Ibid.*, 654.

<sup>20</sup> *Ibid.*, 807.

<sup>21</sup> Victoria E. Martínez del Cerro González, *Una comunidad de comerciantes: navarros y vascos en Cádiz. (Segunda mitad del siglo XVIII)* (Sevilla, 2006), 126.

staves in direction of Málaga and 338 barrels of tar to Landaburu –in the Genoese vessel *Nuestra Señora de Gracia*, under command of captain Bianchi, with an insurance of 500-600 pesos– for the Royal Arsenal of Cádiz or any particular<sup>22</sup>. In the name of Pablo Greppi, Juan Antonio Tastet took the responsibility to send a certain amount of money to the wife of one of his captains, who lived in a small inland village in Guipuzcoa<sup>23</sup>.

Antonio Greppi had five sons, three of them, Marco, Giacomo and Paolo (or Pablo) moved to Amsterdam, Hamburg and Cádiz, respectively. From 1769 to 1808, Paolo Greppi and Carlo Sigismondo Agazzino, from Milano, set up a company, which exported wheat, wool and silk from Genoa, in return for colonial items, imported copper and mercury from Austria to Spain, and made commercial connections with Trieste, Venice, Livorno, Marseille, Morocco and America (Mexico, Cuba, Guatemala, Honduras or Buenos Aires). Their correspondents in Hamburg and Amsterdam were the aforementioned brothers, Giacomo and Marco. Paolo ran different government positions, such as General Consul of Toscana, Imperial Consul from 1774 to 1791, since 1782, Consul of Ragusian Republic, and shareholder of the Assurance Company *Purísima Concepción y San Carlos*<sup>24</sup>.

Juan Antonio Tastet used to send to Málaga wood boards and staves, in order to make barrels to export wine and other products, iron anchors, manufactured in Guipuzcoa, colonial and European products, and tar from Bayonne, in order to supply the Royal Store of Cartagena<sup>25</sup>. In return, from Málaga Tastet freighted wines, vinegar, and fruits. For instance, on account of *Manescau Maury & Co*, Juan Antonio Tastet dispatched wines and oils to Mr. Laplace of Santander. Antonio Tastet used to send ships from Málaga towards Santander, Oostende (Belgium) or London with products from the inland of Málaga or Andalusia<sup>26</sup>. Its own raisins, lemons and almonds, and those of the Kingdom of Granada were the basis of Málaga and its hinterland. On commission of merchants from Málaga, merchants of Velez-Málaga controlled agricultural activity, dispatching local products on little ships, which afterwards were stowed in bigger ships, redistributing

<sup>22</sup> STM, Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782), 63 and 486.

<sup>23</sup> *Ibid.*, 329.

<sup>24</sup> NHA, Estado, 631, 24 and Consejos, 20255, 1. Klemens Kaps, “Entre el servicio estatal y los negocios transnacionales: el caso de Paolo Greppi, cónsul imperial en Cádiz (1774-1791),” in Marcela Aglietti, Manuel Herrero Sánchez and Francisco Zamora Rodríguez (eds.), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea* (Madrid, 2013), 225-235.

<sup>25</sup> STM, Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782), 425.

<sup>26</sup> *Ibid.*, 134 and 150.



them in European countries. Due to that, there were important Italian, French and British colonies in Málaga and Vélez-Málaga, attracted by local raisins and sweet wine, used in Britain for dessert or pastries, and by citrus, used in compounded drinks and punches.

From Málaga, French merchants were devoted to trade wine, raisins, spirits, citrus and figs, in particular in direction to Marseille, Calais and Dunkirk. As it happened in the Spanish Basque Country, several of them were from the French Basque Country and Bearn, which could explain the fluency of relationships between Málaga and the Basque Country<sup>27</sup>. Although *José Manescau Maury & Co* started being a detail merchant company, they succeeded and turned into one of the members of *Maritime Commerce*. The béarnaise José Manescau and Juan Bautista Maury arrived in Málaga around 1744-1754 and 1758, respectively. Juan Bautista Maury (1745-1802) was born in Oloron and, after being accountant of José Manescau in 1765, he became part of the company in 1776, being his partner from 1781 to 1782 and later of Francisco Manescau. Since 1791, he had his own company, called *Juan Bautista Maury, brothers & Co*, was member of *Maritime Commerce*, landowner, harvester, manufacturer and ship owner, promoter and director of Ship Owners Company and Caracas Company, and he had an asset of 8,729,541 reales vellón, when he passed away<sup>28</sup>.

In Málaga, Juan Antonio Tastet also had business with *Campos & Co* and Pat Johan. The béarnaise Juan Campos arrived in Málaga in 1731, setting up a haberdashery<sup>29</sup>. He made his first steps as detail merchant, with profits of 23,500 reales vellón, being appointed as a member of the *Maritime Commerce* in 1776. However, in 1782 his company fell in bankruptcy and Tastet changed his mind about him: "I am not happy at all with Campos, I had known for years he was going towards his downfall; he is mischievous and he is said to be in Madrid laughing at his creditors"<sup>30</sup>. In 1781 Pat Johan dispatched to Frans Bowens, in Oostende, captain Briganti's ship, called *San Michel*, with figs, grapes, lemons and oranges. This ship, consigned to *Rieumes & Burgue* of San Sebastian, before stopping in Pasaia (San Sebastian),

<sup>27</sup> Pilar Pezzi Cristobal, "El predominio extranjero en el comercio exportador de Vélez-Málaga durante el siglo XVIII," in María Begoña Villar García and Pilar Pezzi Cristóbal (eds.), *I Coloquio Internacional "Los Extranjeros en la España Moderna,"* 2 vols. (Málaga, 2003), 1, 529-541; María Begoña Villar García, "La matrícula de extranjeros," 359-390 and "Los comerciantes extranjeros," 191-207.

<sup>28</sup> Villar García, "Los comerciantes franceses," 457-478; Gámez Amián, *Comercio colonial*, 23 and 36-37.

<sup>29</sup> Villar García, "Los comerciantes extranjeros," 205.

<sup>30</sup> Villar García, "Los comerciantes franceses," 460-461. STM, Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782), 317 and 353.

made two scales in Portugal, which resulted in bad conditions load. As a result, the citrus were rotten and thrown into the sea and the grapes and figs were separated, in order to preserve them in good conditions. Juan Antonio Tastet, who was made responsible for the load, advised Pat Johan to sell his products in San Sebastian, who, finally, did not travel to San Sebastian<sup>31</sup>.

Jérôme-Michel-Philippe Eydin, "the young," was the consignee of Tastet in Marseille<sup>32</sup>, a financial and commercial market related to Spain, Italy and the Balkans, where, together with Madrid (Francisco Celestino de Berrueta), Bordeaux (*Acevedo & Robles & Sons*), Lyon and Paris (*Delessert & Co* and *Acevedo brothers*), Amsterdam (*Echenique, Sánchez & Co* and *Ludoph Cramer and Sons*) and London (*Fermín Tastet & Co*), Tastet used to insure his ships and ask for assurance. Tastet wrote him in order to know all about freights, assurance and prices<sup>33</sup>. The vessel *Bon Jesus d'Alem*, insured for 40,000 French pounds in Marseille, was dispatched from Bordeaux to Genoa and Livorno, via Marseille, with cocoa<sup>34</sup>. During the Anglo-American War (1779-1783), he used to insure his vessels under 15-20 per cent for the cargo and 10-12 per cent for the ship<sup>35</sup>. Marseille offered clothes from Languedoc, laces from Puy, local hats and shoes, Levantine linens and lingerie, silks from Lyon, coffee and sugar from Spanish and British American plantations, and Spain wool, olive oil, leathers, vegetal soda (barilla) and Mexican cochineal<sup>36</sup>.

Finally, Juan Antonio Tastet was related to Genoese Gio Batta Moro (Juan Bautista Moro), his brother –in the service of Tastet in Oostende–, his nephew Miguel Spignolli –settled in Cádiz–, Mr. Gandolfo and Girolamo Gimeli. Coastal navigation, using neutral flags, was the basis of the Ligurian commercial dynamism<sup>37</sup>. Spinolli, Gio Batta Moro and Girolamo Gimeli operated as itinerant agents for Tastet, loading up ships from Bayonne to Marseille, looking for or buying ships. From Oostende, Gio Batta's brother loaded up freights, in order to go through San Sebastian in direction to Cádiz or Málaga<sup>38</sup>. Gio

<sup>31</sup> STM, Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782), 644 and 732.

<sup>32</sup> Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle: contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 Vols. (Provence, 1973), 2: 739.

<sup>33</sup> STM, Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782), 233.

<sup>34</sup> *Ibid.*, 788.

<sup>35</sup> *Ibid.*, 185, 227, 820, 853.

<sup>36</sup> Gilbert Buti, "Marseille, la Péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793): le soleil des profits se lève aussi à l'ouest," *Revue d'histoire maritime*, 13 (2011): 211-232.

<sup>37</sup> Catia Brilli, "De Cadix À Buenos Aires: commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)," *Revue d'histoire maritime*, 13 (2011): 233-250, 235 and Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)* (Genova, 1999).

<sup>38</sup> STM, Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782), 256 and 651.

Batta Moro was the captain of the *La Aparición de María*, freighted to Cádiz, Málaga, Oostende and London, trading wine, boards, staves and tar<sup>39</sup>. Several times, Juan Antonio Tastet dispatched, on his own account or as agent of other merchants, Spanish American cocoa and wine to Marseille, Genoa and Livorno. He always tried to make the sale before the price dropped, coinciding with the arrival in Cádiz of the ships of the Royal Company of Caracas, whose holds were full of cocoa. In turn, Genoa used to export cereals, legumes, raw materials, hemp, thread, silk, glue, steel, tar and textiles<sup>40</sup>. In 1782 Tastet ran as intermediary of *Rivier & Crawley*, who had the intention to dispatch a small consignment of cocoa to Genoa and Livorno, preferentially in ships from Ragusa or Portugal: he would address it to *Rue & Sons*, through Genoa, or *Jos Borter*, through Livorno<sup>41</sup>.

During the Anglo-American War, Juan Antonio Tastet lost six ships: *San Nicolás*, *Santa Rosa*, *El Provinciano*, *El Jenízaro*, *El Carmen* and a new vessel built up in San Sebastian<sup>42</sup>. Fortunately, he kept five vessels: a Genoese ship of 170 tons, two Portuguese ships of 400 and 130 tons, and two Imperial ships of 430 and 240 tons. Besides, sometimes he used to freight Danish vessels<sup>43</sup>. With them Tastet supplied Cumana or Maracaibo with flour, wine, spirits and other items, sending them to one of the Danish island –which stayed neutral in the conflict–, such as St. Croix or St. Thomas<sup>44</sup>. Tastet sold or exchanged some of his ships and bought others. In 1782 the sale of two ships provided him 135,000 pounds<sup>45</sup>, allowing him to buy a bigger one in order to carry black slaves from Guinea<sup>46</sup>. A year before, he proposed to a Portuguese merchant to exchange his big vessel for another smaller one –*La Santísima Trinidad*, which was in Lisbon, the ship of Lataste or one of those of 120 tons docked in San Sebastian–<sup>47</sup>.

Eventually, during the food shortage from 1787 to 1789, the Atlantic Sea, North America, the North of Europe and the Mediterranean area,

<sup>39</sup> *Ibid.*, 16, 59 and 63.

<sup>40</sup> *Ibid.*, 212, 788 and 926.

<sup>41</sup> *Ibid.*, 926.

<sup>42</sup> *Ibid.*, 898.

<sup>43</sup> *Ibid.*, 150, 165, 197 and 215.

<sup>44</sup> About Danish islands in the Caribbean Sea, see Neville A. T. Hall, *Slave Society in the Danish West Indies: St. Thomas, St. John & St. Croix* (Baltimore, 1992) 1-30; Han Jordaan and Victor Wilson, "The Eighteenth-Century Danish, Dutch, and Swedish Free Ports in the North eastern Caribbean. Continuity and Change," in Gert Oostindie and Jessica V. Roitman (eds.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking Empires, Bridging Borders* (Leiden, 2014), 275-308.

<sup>45</sup> Miguel López, "Aldaz: sociedad mercantil," 239.

<sup>46</sup> STM, Copiador de correspondencia de Antonio Tastet (1781-1782), 862-863.

<sup>47</sup> *Ibid.*, 45.

in particular, Morocco, Naples and Sicily, via Cádiz, were the areas where the Basque authorities and merchants tried to find supplies. Therefore, the relationship between the Basque Country and the Mediterranean Sea was already in force. Moreover, during the nineteenth century merchants from San Sebastian kept their relationships with the Mediterranean Sea, in particular with Catalonia, France and Italy<sup>48</sup>.

### 3. Conclusion

The Mediterranean Sea was not the main network for Basque merchants and ports, focused on Atlantic trade, but they needed it in order to strengthen their international bonds. Thanks to Mediterranean funds, insurance, exchanges, agricultural products and textiles, Basque merchants were able to buy and redistribute colonial and North European outputs. Mediterranean and Atlantic worlds must be conceived together, perfectly imbricated, thanks to the European coastal trade route, which was at its peak during the eighteenth century.

The success of Basque lobby can not be understood without the large Spanish and French Basque and Béarnaise networks and colonies settled around the world, which made easier commercial exchanges<sup>49</sup>. Their presence was considerable, above all in Cádiz and Málaga, the main operation centres for Mediterranean commercial activity. In these places, Basque merchants made use of not only local or foreign merchants, but above all of their relatives and compatriots. However, in places like Marseille, Genoa or Livorno, where there was no sign of countrymen, they were forced to require the services of local merchants. But, above homeland ties, Basque merchants were practical, and, during war conflicts, they hired neutral crews, captains and ships from other countries, such as Genoa. In any case, fluent correspondence between merchants and consignees and agents was advisable, in order to give update information about hiring, freights, wages and so on. The duty of agents was to inform about prices and conditions of freights and cargoes, to hire the captains and crews, to choose the most recommendable cargoes and destinies, to contract the insurance, and, in short, to ensure the proper progress of business.

<sup>48</sup> GAG, JD AIM 551 and Historical Archive of Notarial Protocols of Gipuzkoa, 3 / 0021, 5 r<sup>o</sup> – 8 r<sup>o</sup>.

<sup>49</sup> Oscar Alvarez Gila and Alberto Angulo Morales, "Between Trade, Religion and Ethnicity: The Catholic Church's Ethnic Institutions in the Spanish Empire, 16th-19th Centuries," *Boga: Basques Studies Consortium Journal*, Vol. 1, Issue 2, Article 5 (2014).

Trust and reciprocity were the keys of the correct running of business and the guarantee for success<sup>50</sup>.

Some of the biggest and most important merchants in San Sebastian and Bilbao traded with Mediterranean Sea, frequenting places such as Cádiz, Algeciras, Málaga, Barcelona, Marseille, Genoa or Livorno. In exchange for Basque iron, Castilian wool, Spanish American silver, European manufactures and colonial products, they obtained Mediterranean wheat, fruits, citrus, wine, spirits and textiles, which redistributed in European and colonial markets. Thus, the commercial success of Basque merchants during the eighteenth century was not only based on Atlantic networks, but also on the networks interwoven in the Mediterranean Sea.

<sup>50</sup> Xabier Lamikiz, *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and their Overseas Networks* (Woorbridge, 2010).



Eloy Martín Corrales

Capitanes y banderas greco-otomanas en los puertos españoles: entre el abastecimiento de trigo levantino, la «caravana» marítima española y la «Carrera de Indias»<sup>1</sup>

**ABSTRACT**

The article analyses the developing of trade between Spain and the Ottoman Empire throughout the Modern Era. For instance, when it was more of less intense, the causes of its intensification or its drop, and the strategies followed to maintain it. Also it studies routes and goods.

El comercio entre España y el Imperio Otomano siempre fue posible a lo largo de la Edad Moderna, aunque es cierto que tuvo un carácter intermitente y que casi siempre fue protagonizado por terceros países que ejercieron de intermediarios entre ambas partes<sup>2</sup>. En este cometido la actividad de los comerciantes franceses, ingleses, holandeses y otros europeos establecidos en Cádiz y otros puertos españoles fue muy importante, al igual que las flotas de sus respectivos países que desempeñaron el papel de intermediarios entre los mercados hispano y otomano; también fue importante en el mantenimiento de este comercio la heterogénea colonia de orientales (griegos, armenios y otros) radicada en la bahía gaditana<sup>3</sup>. Después de la firma del Tratado de Paz, Amistad

<sup>1</sup> Esta investigación ha sido realizada en el marco del programa Dentro y fuera: cambio institucional e integración social y cultural en el imperio español moderno y contemporáneo, 1550-1950, HAR2015-68183-P, financiado por el MINECO.

<sup>2</sup> Eloy Martín Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los «enemigos de la fe»*, (Barcelona, Bellaterra, 2001).

<sup>3</sup> Eloy Martín Corrales, «Cristianos orientales en Andalucía en la Edad Moderna», en Juan Jesús Bravo Caro; Juan Sanz Sampelayo (eds.), *Población y grupos sociales en el Antiguo Régimen. IX Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, (Málaga, Universidad de Málaga, 2009), vol. II, 977-987.

y Comercio hispano-otomano de 1782<sup>4</sup>, los intercambios experimentaron un importante crecimiento<sup>5</sup>. Por parte española se pusieron en marcha tentativas infructuosas para relanzar el tráfico marítimo directo con los puertos de los dominios otomanos mediante navíos hispánicos<sup>6</sup>. Sin embargo, el aumento del comercio tuvo que ver con la presencia de embarcaciones otomanas, o más exactamente navíos, capitanes y tripulaciones greco-otomanas en los puertos españoles durante el periodo que fue desde fines del siglo XVIII hasta la segunda década del XIX. Aunque la presencia de algunos navíos otomanos se puede detectar en la década de los ochenta del Setecientos, el momento culminante hay que situarlo cuando llegaron centenares de polacras greco-otomanas a las costas españolas, fenómeno vinculado estrechamente al estallido de la guerra entre las monarquías española e inglesa 1797-1802 y 1804-1807. Estos conflictos favorecieron el espectacular desarrollo de la actividad marítima bajo pabellón neutral, al que

<sup>4</sup> Pablo Hernández Sau, «Juan de Boligny's Embassy to Constantinople (1779-1793). Spanish Diplomacy in the Ottoman Empire at the End of the Eighteenth Century», en Birgit Tremml-Werner; Eberhard Craillsheim (Hg.), *Audienzen und Allianzen. Interkulturelle diplomatie in Asien und Europa vom 8. Bis zum 18. Jahrhundert* (Viena, 2015), 156-170. Y, «La infidelidad a la amistad. Las relaciones hispano-otomanas en el s. XVIII, estudio de una diplomacia mediterránea en transición», *Libros de la Corte*, 5 (2012): 60-92. Mikel de Epalza, «Intereses árabes e intereses españoles en las paces hispano-musulmanas del siglo XVIII», *Anales de Història Contemporànea* (Murcia), 1(1982): 7-17. Emilio Garrigues, *Un deslíz diplomático. La paz hispano-turca (La paz hispano-turca: un estudio de las relaciones diplomáticas españolas de 1779 a 1799)* (Revista de Occidente, Madrid, 1962). Manuel Conrotte, *España y los países musulmanes durante el ministerio de Floridablanca* (Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1909).

<sup>5</sup> Eloy Martín Corrales, «El comerç de Catalunya amb els països musulmans al segle XVIII», *L'Avenç*, n.º 108 (1987): 26-32; «Il commercio della Catalogna con il mondo islámico mediterraneo nel Settecento», en *Islam. Storia e civiltà*, 22 (1988), 35-51; «Cereales y capitanes greco-otomanos en la Málaga de fines del siglo XVIII», *Estudis d'Història Econòmica*, n.º 2 (1989), 87-114; «El comercio de Cataluña con el Levante Otomano en el siglo XVIII (1782-1808)», en *VII Jornades d'Estudis Històrics Locals. La Mediterrània, antropologia i història* (Palma de Mallorca, IEB, 1991), 145-160; et «La flota greco-otomana en Cádiz a fines del siglo XVIII», in *Actas del Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna, II*, (Córdoba, Consejería de Cultura Junta de Andalucía, 1995), 389-400; y, «Greek-Ottoman captains in the service of Spanish commerce in the late eighteenth century», en Maria Fusaro, C. Heywood, C.; M-S. Omri (coords.), *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean: Braudel's maritime legacy*, (Exeter, Tauris Academic Studies, 2010), 203-222.

<sup>6</sup> Eloy Martín Corrales, «Una oportunitat perduda per Barcelona per articular l'eix comercial Indies-Llevant», in *II Jornades d'Estudis Catalano-Americans* (Barcelona, Comissió Catalana del Cinqué Centenari del Descobriment d'Amèrica, 1987), 217-227. Ricardo Franch Benavent, «El fomento del comercio con el Levante Mediterráneo durante el reinado de Carlos IV», en Pere Molas Ribalta (ed.), *La España de Carlos IV. V. Colección de Actas 2. I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna* (Madrid, TapaPress, 1991): 45-61.



el comercio español recurrió a fin de asegurarse el abastecimiento de productos de primera necesidad, en especial de cereales. En la tarea de proporcionar granos a los puertos españoles, la flota mercante inglesa había tenido un importante papel a lo largo de todo el siglo XVIII. Con el estallido de la guerra, no solamente no fue posible contar con el pabellón británico, sino que la flota de guerra inglesa sometió al litoral español a un estricto bloqueo, dificultando seriamente tanto el comercio internacional como el cabotaje entre los puertos de la península e islas adyacentes. Una de sus consecuencias fue el generalizado recurso a las naves con pabellón neutral, entre ellas las del Imperio Otomano.

### *Las polacras otomanas, puertos de procedencia*

La presencia de polacras greco-otomanas fue muy visible en diferentes puertos españoles, en especial los de Cádiz, Málaga, Barcelona, Palma de Mallorca, Alicante y Mahón. La documentación original consultada (*Diario de Barcelona*, *Semanario Económico de Amigos del País de Mallorca*, así como los litigios que algunos capitanes otomanos entablaron en el tribunal de la Junta de Comercio de Barcelona) hace hincapié en la bandera otomana o turca de las embarcaciones que hemos contabilizado. Sus capitanes son siempre griegos tal como lo atestiguan sus nombres y el de sus naves (en un elevadísimo porcentaje polacras llamadas Virgen de Idra, San Nicolás y otros nombres del santoral griego)<sup>7</sup>. Es cierto que, en ocasiones, algunos de esos mismos capitanes aparecen como rusos o de otra nacionalidad, pero en las expediciones en que no aparecen con el pabellón otomano no los he tenido en cuenta. Tampoco he contabilizado a aquellos capitanes que son anotados como griegos a secas. Solo he tenido en cuenta aquellos que fueron admitidos como otomanos, o «con bandera turca» por las autoridades portuarias y consulares españolas, lo que indica que les presentaron patentes de sanidad expedidas en puertos de los dominios del Gran Señor en las que constaban como súbditos otomanos<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Para los nombres de las polacras y de los capitanes véase la relación de los que llegaron a Barcelona en el período estudiado en, Eloy Martín Corrales, «Greek-Ottoman captains».

<sup>8</sup> Algunos ejemplos. En octubre de 1797 llega a Palma de Majorque la polacra del capitán Antonio de Andres «con bandera turca», En enero de 1798, Elias de Nicolas «con bandera Turca», 3-2-1798. En julio de 1798, llegaron los capitanes Carzi Francesco Teocari, Andrea Basili Budari y Dmitri Juan, «todos idiotas» y presentados como otomanos. Información sacada del *Semanario Económico*. Para profundizar en el tema de la naturaleza de los capitanes y las banderas de sus embarcaciones, Gelina Harlaftis, «The Eastern Invasion. Greeks in Mediterranean Trade and Shipping in the Eighteenth

En el siguiente Cuadro se presentan las estadísticas que hemos podido reunir para los puertos españoles citados con anterioridad. La información es de cierta importancia, aunque hay que aclarar que las series disponibles, salvo en el caso de Barcelona, son incompletas. Por lo tanto, deben tomarse como provisionales, hasta que una nueva documentación nos permita suplir las carencias.

Cuadro 1. Naves greco-otomanas llegadas a diferentes puertos españoles (1797-1807)

Años	Barcelona	Cádiz	Málaga	Palma de Mallorca	Alicante	Mahón
1788	1	-	-	-	-	-
1790	1	-	-	-	-	-
1791	1	-	-	-	-	-
1794	1	-	-	-	-	-
1797	12	-	5	3	1	4
1798	41	16	44	67	6	10
1799	-	-	-	-	-	1
1800	2	-	2	1	-	-
1801	3	-	3	-	-	4
1802	15	2	6	-	-	-
1803	12	-	3	-	6	-
1804	23	33	18	11	28	2
1805	21	34	84	49	2	2
1806	48	11	50	50	3	6
1807	9	15	20	10	2	-
Totales	190	111	235	191	48	29

Fuentes: para Barcelona, Málaga y Cádiz, *Diario de Barcelona*, publicación diaria entre 1792-1898; para Palma de Mallorca, *Semanario Económico de la Real Sociedad de Amigos del País de Mallorca* (1797-1801 y 1805-1809); para Alicante, ver Enrique Giménez López, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valence, Diputació Provincial, 1981; para Mahón, ver Amador Marí Puig, «El comerç del blat al port de Maó», *Estudis d'Història Econòmica*, n.º 2, 1989, 133-157, 148. Para estos dos últimos puertos, también las escalas que se citan en el *Diario de Barcelona*.

Hay que tener en cuenta que algunas polacras están contabilizadas diferentes veces en la tabla anterior. Una nave llegada a Mallorca, puede aparecer posteriormente en dos o más ocasiones si llegó a Málaga, Cádiz o cualquier otro puerto. Los ejemplos que podría poner son nu-

and Early Nineteenth Centuries», en Maria Fusaro, C. Heywood C; M-S. Omri (coords.), *Trade and cultural Exchange*, 223-252. Y, Gelina Harlatts; Sophia Laiou, «Ottoman state policy in Mediterranean Trade and Shipping, c. 1780 - c. 1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet», en Mark Mazower (ed.), *Networks of Power in Modern Greece* (Londres, Hurts, 2008), 1-44.

merosos. En todo caso, Málaga y Mallorca fueron los puertos estratégicos a partir de los cuales las naves otomanas distribuyeron su cargamentos (casi siempre trigo) en distintos puertos españoles, pero en especial hacia Barcelona y Cádiz, con una importante proyección hacia el Norte de Europa e, incluso, América. El que Málaga aparezca como el puerto más frecuentado por las naves otomanas se debe al hecho de que una parte importante de las naves tuvieran allí su destino final y, además, que fue una escala casi obligatoria por razones técnicas para todos los barcos que iban a Cádiz y al Atlántico, que también debían efectuar una escala a su regreso al Mediterráneo. De ahí que nos parezca que el puerto de Palma de Mallorca tuvo un papel mucho más importante para la economía marítima española, ya que fue el primer puerto en el que tocaban las naves otomanas y en ellos se informaban tanto de las necesidades frumentarias del litoral hispano, como de la posibilidad de conseguir contratos de flete para cumplir funciones de cabotaje entre los distintos puertos de las costas españolas. Barcelona y Cádiz parecen tener menos importancia al respecto, aunque hay que esperar a disponer de documentación completa para todos y cada uno de los puertos citados, para poder demostrarlo completamente<sup>9</sup>. Lo mismo sucede con los casos de Alicante y Mahón.

La casi totalidad de las naves eran polacras (en el 94 % de los casos), el resto se componía de bergantines, fragatas y tartanas. Siempre teniendo en cuenta que la información disponible es incompleta, no carece de interés el analizar los puertos de origen de las naves otomanas llegadas a puertos españoles, para lo que he elaborado el siguiente cuadro.

<sup>9</sup> En el caso de Barcelona contamos con la relación diaria de entradas y salidas de embarcaciones, que es completa para todos los años analizados; también proporciona información del cargamento que llevaban a su llegada a la capital catalana, aunque no siempre se especifica la cantidad de las mercancías. En lo que respecta a Málaga disponemos de una relación semanal de entradas y salidas, con escasa información sobre sus cargamentos; no tenemos información de un total de del total de 179 semanas de los 11 años comprendidos entre 1797 y 1807. Lo mismo sucede en el caso de Cádiz. Debe entenderse que la inclusión de las noticias sobre el tráfico de los dos citados puertos incluidas en el *Diario de Barcelona* se vio afectada por interrupciones del tráfico marítimo debidas al bloqueo de los puertos españoles por los ingleses y franceses, así como las medidas para prevenir el contagio de peste y fiebre amarilla. Por esas razones, y otros accidentes, la información no llegó a Barcelona. En el caso de Mallorca solo he podido consultar el *Semanario Económico* en los años 1797-1801 y 1805-1809. La información relativa a 1804 la he sacado de las entradas y salidas de los puertos de Barcelona y Málaga, en las que indican las escalas previamente efectuadas. No dispongo de la información para 1802, 1803 y 1804. En los casos de Mahón y Alicante, me baso en monografías publicadas de las que he podido extraer la información que ofrezco, a las que he añadido las referencias a las escalas en los citados puertos de las polacras que tenían por destino Barcelona, Mallorca, Málaga y Cádiz.

Cuadro 2. Origen de las polacras greco-otomanas llegadas a diferentes puertos españoles (1797-1807)

Origen	Palma de Mallorca	Barcelona	Málaga	Cádiz
HYDRA	80	41	25	47
PSARA	27	18	10	1
SPETSES	13	5	6	7
Otros Dominios Otomanos	3	25	11	15
<b>Total otomanos</b>	<b>123</b>	<b>89</b>	<b>52</b>	<b>70</b>
Puertos italianos	9	34	23	4
Otros	7	7	4	2
<b>Total europeos</b>	<b>16</b>	<b>41</b>	<b>27</b>	<b>6</b>
Puertos catalanes	4	2	9	8
Baleáricos	8	20	39	1
Valencianos	6	7	16	-
Murcianos	4	3	12	-
Andaluces	16	16	16	2
Cornisa cantábrica	-	3	-	-
<b>Total españoles</b>	<b>38</b>	<b>51</b>	<b>92</b>	<b>11</b>
Lisboa y portugueses	7	7	23	6
Marroquies y Gibraltar	1	-	2	2
Norte Europa y América	-	1	4	-
<b>Total atlántico</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>29</b>	<b>8</b>
Desconocido	10	1	35	16
	191	190	235	111

Fuentes: para Barcelona, Málaga y Cádiz, *Diario de Barcelona*, publicación diaria entre 1792-1898; para Palma de Mallorca, *Semanario Económico de la Real Sociedad de Amigos del País de Mallorca* (1797-1801 y 1805-1809); para Alicante, ver Enrique Giménez López, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valence, Diputació Provincial, 1981; para Mahón, ver Amador Marí Puig, «El comerç del blat al port de Maó», *Estudis d'Història Econòmica*, n.º 2, 1989, 133-157, 148. Para estos dos últimos puertos, también las escalas que se citan en el *Diario de Barcelona*.

Lo primero que hay que decir es que, como ya se ha señalado en relación al Cuadro 1, no se puede realizar la suma de las distintas columnas, ya que parte de los barcos llegados a Mallorca, se dirigieron posteriormente a Cádiz o Barcelona con su cargo original. Lo mismo cabría decir de las que llegaron a otros puertos, contabilizaríamos erróneamente diversas escalas de un mismo trayecto, como expediciones distintas. Habría que efectuar un estudio de la trazabilidad de las distintas embarcaciones, tarea que no corresponde al estado de la actual investigación, pero que asumiremos en un futuro próximo. Como se puede apreciar claramente la mayoría de las naves procedían de los puertos bajo dominio otomano. Entre ellos destaca-

ron los de Hydra, Spetses y Psara, a los que hay que añadir un numeroso grupo de puertos insulares (Volos, Poros, Coron, Samos, Isida, Lemnos, Vitelini, Chipre y La Canea) y continentales helenos (Salónica, Petrazo, Zea, Morea, Averino, Epiro, Escalanova) y turcos (Constantinopla, Esmirna, Alejandría y Siria) que aparecen desigualmente en una documentación, que en ocasiones se refiere solamente a puertos de Levante. La presencia de puertos del adriático, italianos y franceses se debe a las necesarias escalas que casi todas las naves tuvieron que hacer antes de llegar al litoral hispano, aunque en buena parte de las ocasiones no se haga alusión a ellas. En todo caso, los puertos italianos fueron los más frecuentados, en especial Livorno y Génova, aunque también un numeroso grupo de puertos continentales e insulares con menor importancia (Nápoles, Civitavecchia, Castellamare, Brindisi, Georgenti, Ancona, Trapani, Cagliari, Aviro, Ricchi, Porto Stefano, Reggio, Mesina, Palermo y otros sin identificar en Sicilia y Cerdeña). Escasa importancia tuvo Malta, aunque por encima de los puertos franceses, básicamente Marsella, mientras Trieste tuvo una presencia marginal. En todo caso, debe tenerse en cuenta que solo me refiero a estos puertos cuando aparecen como el origen de las expediciones, por lo que dejo de lado las abundantes alusiones a las escalas intermedias entre los puertos levantinos y los italianos y entre estos y los españoles. Los puertos europeos, en especial Livorno, Génova, Marsella, Malta y otros, fueron mucho más importantes si analizamos el puerto de destino de las naves otomanas que salieron de las costas hispanas, aunque no tocaremos a fondo esta cuestión, mucho más marginal e imprecisa en la documentación. Sirva de ejemplo que en numerosas ocasiones se nos informa que las embarcaciones salieron para el Mediterráneo o Levante.

Los puertos de Málaga, Palma, Barcelona, Cádiz, Alicante y Mahón figuran como origen de buena parte de las expediciones llevadas a cabo por las polacras otomanas. Además hay que destacar la amplia relación de otros puertos españoles frecuentados, en mayor o menor medida, por los otomanos. En la costa catalana, Tarragona, Vilanova, Salou, Blanes, Sant Feliu de Guíxols, Palamós y Rosas. En el Reino de Valencia, la capital Valencia, Denia, Murviedro y Cullera. Ibiza y Fornells en las Baleares. En el litoral murciano, Cartagena, Aguilas y Almazarrón. En las costas andaluzas Almería, Motril, Marbella, Estepona, Algeciras, Ayamonte, Sanlúcar, Conil y Sevilla. En realidad, lo anterior pone de manifiesto la activa presencia grecootomana en el comercio de cabotaje entre los distintos puertos hispanos, cumpliendo funciones de comercio de neutrales, dada las dificultades que la flota de guerra inglesa supuso para el tráfico marítimo interespañol.

*El trigo levantino*

La base fundamental del tráfico consistió en el abastecimiento de trigos a los puertos españoles, sin que sepamos el porcentaje de trigo otomano y ruso que componían sus cargamentos; aunque es indudable que la mayor parte debía provenir de los puertos rusos del Mar Negro<sup>10</sup>. De las 191 polacras llegadas a Palma de Mallorca entre 1797 y 1807, 148 (77 % del total) llevaban trigo. En Cádiz, 92 naves de un total de 111, es decir el 83 % llevaban trigo. En el caso de Barcelona, de los 190 barcos greco-otomanos que llegaron entre 1788-1807, 103, poco más del 54 % del total, llevaban trigo a bordo. La situación era igual en los puertos de Málaga (117 buques con un total de 235, casi el 50 %). Menos importante era el caso del puerto de Mahón, como muestra la siguiente tabla.

Cuadro 3. Polacras greco-otomanas llegadas a los puertos españoles con trigo (1797-1808)

Años	Barcelona	Cádiz	Málaga	Mallorca	Mahón
1791	1	-	-	-	-
1797	8	-	-	3	4
1798	23	10	2	58	10
1799	-	-	-	-	1
1800	-	-	-	-	4
1801	-	-	2	-	-
1802	14	1	2	-	-
1803	12	-	2	-	-
1804	16	29	14	8	-
1805	7	32	50	33	-
1806	18	6	26	40	-
1807	4	8	13	6	-
Totales	103	86	111	148	19

Fuentes: para Barcelona, Málaga y Cádiz, *Diario de Barcelona*, publicación diaria entre 1792-1898; para Palma de Mallorca, *Semanario Económico de la Real Sociedad de Amigos del País de Mallorca* (1797-1801 y 1805-1809); para Alicante, ver Enrique Giménez López, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valence, Diputació Provincial, 1981; para Mahón, ver Amador Marí Puig, «El comerç del blat al port de Maó», *Estudis d'Història Econòmica*, n.º 2, 1989, 133-157, 148. Para estos dos últimos puertos, también las escalas que se citan en el *Diario de Barcelona*.

<sup>10</sup> Véase los artículos que tratan del Imperio Otomano y flota griega en, Maria Fusaro, C. Heywood C; M-S. Omri (coords.), *Trade and cultural Exchange*. Y, muy en especial, las publicaciones de Gelina Harlaftis.

Por desgracia, no en todos los casos conocemos la cantidad de trigo transportada, pero las cifras disponibles por el momento son importantes<sup>11</sup>. En el caso de Mallorca se trata de 148 naves que llegaron con 612.870 cuarteras, equivalentes a 788.480 fanegas castellanas<sup>12</sup>. En Málaga se contabilizan un mínimo de 542.570 fanegas en las naves otomanas que llegaron a su puerto. En el caso de Barcelona, sólo sabemos la carga exacta de trigo en 76 polacras del total de las 103 llegadas con el citado producto, y lo hicieron con 313.357 cuarteras catalanas o 401.097 fanegas castellanas. En el caso de Cádiz, donde solo se han podido contabilizar 80 de los 92 cargos de trigo que entraron en su puerto, llegaron un mínimo de 542.500 fanegas<sup>13</sup>. Las cifras de Mahón, son mucho más modestas, lo que se explica, al menos parcialmente, si tenemos en cuenta que la mayoría de las naves otomanas llegadas a su puerto lo hicieron obligadas para cumplir la cuarentena. El que salieran con su cargamento completo en la mayoría de los casos lo demuestra. En todo caso, conviene repetir que no conocemos el número total de naves otomanas entradas en cada puerto (salvo en el caso de Barcelona), ni cuantas de ellas llevaban trigo y, si lo llevaban que cantidad de cuarteras o fanegas (y en este caso también hay que incluir a Barcelona). A pesar de todo, el siguiente cuadro no carece de importancia.

<sup>11</sup> En el caso de Barcelona y Mallorca las cantidades se refieren a cuarteras, mientras que en los de Cádiz y Málaga la fanega. Es complicado hallar el equivalente exacto de tales medidas, por lo que utilizo la señalada por Pierre Vilar: 128 fanegas castellanas equivalentes a 100 cuarteras. Mientras la quartera equivale a 69,518 litros, la fanega a 55,5 litros, Pierre Vilar, *Manual de la «Compañía Nova de Gibraltar»* (Reus, Centre de Lectura, 1990), 107.

<sup>12</sup> Esa cifra corresponde supone mas de la tercera parte de todo el trigo importado por Palma de Mallorca entre 1797 y 1807, ambos inclusive. Se acepta que la isla importaba anualmente unas 200.000 cuarteras. Para la importación triguera en Mallorca, Carlos Manera Erbina, «El movimiento comercial del puerto de Palma según las eries de entradas y salidas de navíos del Semanario Económico (1779-1820)», *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*, (832-833/1980), 553-589.

<sup>13</sup> Eloy Martín Corrales, «Greek-Ottoman captains», «Cereales y capitanes greco-otomanos», «El comercio de Cataluña», «La flota Greco-otomana».

Cuadro 4. Trigo transportado por el pabellón otomano a los puertos españoles (1797-1807)

Año	Naves llegadas	Naves con trigo	Cargos contabilizados	Total fanegas
Mallorca	180	140	140	723.277
Málaga	235	117	80	542.570
Cádiz	111	92	80	542.500
Barcelona	190	103	76	401.097
Mahón	19	19	4	15.616

Fuentes: para Barcelona, Málaga y Cádiz, *Diario de Barcelona*, publicación diaria entre 1792-1898; para Palma de Mallorca, *Semanario Económico de la Real Sociedad de Amigos del País de Mallorca* (1797-1801 y 1805-1809); para Alicante, ver Enrique Giménez López, *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el antiguo régimen*, Valence, Diputació Provincial, 1981; para Mahón, ver Amador Marí Puig, «El comerç del blat al port de Maó», *Estudis d'Història Econòmica*, n.º 2, 1989, 133-157, 148. Para estos dos últimos puertos, también las escalas que se citan en el *Diario de Barcelona*.

Esas cantidades de trigo no pueden sumarse sin tener en cuenta, que buena parte de las embarcaciones otomanas que tocaban en un puerto con grano (en especial Mallorca y Málaga), salían con la misma carga hacia otro puerto español (en especial Barcelona y Cádiz). El ejemplo de Málaga es ilustrativo, ya que del total de 542.570 fanegas contabilizadas en las naves otomanas que llegaron a su puerto, un mínimo de 261.700 salieron con otro destino final<sup>14</sup>. Como se ha señalado con anterioridad, Palma de Mallorca constituyó la escala más importante para obtener información segura sobre los precios y las necesidades de trigo en los diferentes puertos españoles. Desgraciadamente la documentación utilizada casi no dice nada sobre la salida las naves otomanas, ni si lo hicieron con el mismo cargo que llegaron. Una vez más hay que recordar que estudiar la trazabilidad de todas y cada una de las embarcaciones analizadas nos permitiría avanzar mucho en este aspecto, pero de momento esta tarea desborda el marco de este texto. De momento, y como demostración de las posibilidades del recurso a la trazabilidad, tengamos en cuenta que 19 naves otomanas que zarparon de Mallorca en dos años (1798, 1804 y 1806), llegaron a Barcelona con 60.160 cuarteras de trigo (equivalentes a 77.006 fanegas); en 1804, ocho polacras salidas de la citada isla llegaron a Cádiz con 65.200 fanegas, unas 47.810 cuarteras<sup>15</sup>. En el caso de Mahón hay que destacar que la mayor parte de las naves llegaron a su puerto obligadas a efectuar una cuarentena; las polacras que llegaron con 15.616 fanegas salieron con

<sup>14</sup> Eloy Martín Corrales, «Cereales y capitanes greco-otomanos», 101.

<sup>15</sup> *Semanario Económico de la Real Sociedad de Amigos del País de Mallorca*, años 1798 y 1806. Eloy Martín Corrales, «Greek-ottoman».



ellas hacia Málaga, Cádiz, Barcelona y Marsella u otros puertos, una vez concluida la citada cuarentena<sup>16</sup>.

### *La «cavarana» otomana en el cabotaje español*

Como ya se ha señalado con anterioridad, otro aspecto destacable fue la participación de las naves otomanas en el comercio de cabotaje español, importantísima en aquellos momentos en los que la práctica totalidad del litoral español estuvo bloqueada por la Marina de guerra inglesa (1797-1802 y 1804-1808). El comercio neutral desempeñado por los otomanos contribuyó en buena medida a hacer mas soportable el bloqueo inglés a las poblaciones de las costas españolas, siempre necesitadas de abastecimiento por la vía del mar.

Para ejemplificar el tráfico de cabotaje entre los distintos puertos españoles mediante las polacras otomanas procederé a estudiar cada puerto por separado. A Barcelona llegaron numerosas naves otomanas procedentes de diversos puertos españoles con gran variedad de productos. Atún y sardinas de Pontevedra, Vigo y Ayamonte. Lana, trapos, sebo, carnaza, pimienta, azúcar, cacao, palo Campeche, algodón, café, cueros y añil de Cádiz. Trigo y cebada de Sevilla, Cartagena, Mallorca, Denia y Alicante. Habas y coloniales de Málaga. Esparto de Águilas. Almendras de Alicante. Aguardiente y habas de Mallorca y Tarragona. Del Mediterráneo llegaba la botada de Nápoles y diversos productos de Livorno, Génova y otros puertos italianos : trigo, cebada, textiles, habas, aceite y textiles. De Lisboa, azúcar, palo Campeche, algodón, cueros y bacalao. Por último, llama la atención la importante cantidad de naves que llegaban sin cargo y/o en lastre (27) que se explicaría por el hecho de haber desembarcado sus cargos en otros puertos españoles y dirigirse a Barcelona en busca de cargamento<sup>17</sup>.

En el caso de Cádiz es la función de cabotaje que entre los puertos hispanos desempeñan las polacras otomanas. Por un lado, vino, aguardiente, papel, avellanas, almendrones, alcaparras, jabón, productos todos ellos procedentes de Cataluña (Barcelona, Tarragona, Vilanova) y Mallorca. Otros productos españoles : arroz y aceite de Mallorca y Algeciras. Del Mediterráneo europeo : harina, cebada, arroz y brea de Livorno, Génova y Marsella. Entre las partidas atlánticas fueron el bacalao llegado desde Lisboa y el tabaco sacado de los almacenes de Gibraltar. A Cádiz llegaron entre 1798 y 1807, 14 naves

<sup>16</sup> Amador Mari Puig, «El comerç de blat», 154-155.

<sup>17</sup> Eloy Martín Corrales, «El comercio de Cataluña».

otomanas con vino, otras 8 llevaban aguardiente, dos papel, dos ave-llanas, tres almendrones, dos alcaparras, dos aceite, cuatro harina, dos cebada, 4 arroz, dos mercancías, 2 brea, dos jabón, dos tabaco, dos bacalao, y cuatro en lastre<sup>18</sup>.

En el caso de Málaga, del total de embarcaciones otomanas llegadas entre 1797 y 1807, 96 embarcaciones procedían de puertos españoles. Lo más destacable fue que las polacras otomanas llegaron con trigo desde Barcelona, Mallorca, Ibiza, Valencia, Alicante, Denia, Cartage-na, Aguilas y Algeciras, lo que demuestra que los capitanes otomanos visitaron casi todos los puertos españoles con el objetivo de colocar sus cargamentos. De los puertos catalanes (Barcelona y Vilanova) transportaron vino, aguardiente y jabón. De los valencianos, trigo, ce-bada, vino y arroz. De los andaluces, azúcar, cueros, palo Campeche, bacalao, duelas y aros de Algeciras, así como vino de Motril y pescado de Conil. De Cádiz, añil y cochinilla<sup>19</sup>.

En el caso de Mallorca hay que destacar que de las 35 naves llegadas de puertos españoles, en su gran mayoría iban en lastre, es decir, sin cargo. Solo cabe mencionar algunas partidas de coloniales (palo Cam-peche, café, azúcar, cueros y tabacos que, procedentes de Málaga y Algeciras, iban destinados al «Levante» o Livorno. Además, mencio-nes solitarias a un cargo de cebada y esparto de Águilas para Barcelo-na, de aguardiente de esta última ciudad para Málaga, atún de Aya-monte y trigo llegado desde Ibiza, Mahón y Denia<sup>20</sup>.

La actividad de los capitanes y embarcaciones otomanas favoreció la de otros individuos griegos que participaron en el tráfico mercantil. En 1798 fue el caso de Anastasio Griva «de nación Griego hallado en esta ciudad en calidad de Ynterprete, Practico y versado en el idioma Griego que maternalmente posee»<sup>21</sup>. Algunas de las polacras citadas fueron vendidas en España. Fue el caso de la *San Jorge*, «de construcción griega, y porte de 5.000 fanegas, construidas 6 años hace, y está provista de anclas, cables, xarcias, velamen y demás necesario, según consta por el Inventario que está en poder del co-rredor Salvador Crous»<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> Eloy Martín Corrales, «La flota Greco-otomana», 101.

<sup>19</sup> Eloy Martín Corrales, «Cereales y capitanes greco-otomanos».

<sup>20</sup> *Semanario Económico de la Real Sociedad de Amigos del País de Mallorca*. También, Carlos Manera Erbina, «El movimiento comercial del puerto de Palma».

<sup>21</sup> Griva intervino como intérprete y firmó los contratos de los capitanes Kagi Kane-laci, Demetri Miguel Samado, Demetri Cristñofo, Stabros Kagi, Demetri Joannes y Georgi Apostolichj, AHPB, Escribanía de Marina, P. Raurés, 1978.

<sup>22</sup> *Diario de Barcelona*, 30 de agosto, 5, 11 y 22 septiembre de 1803.

*El pabellón otomano en la Carrera de Indias*

En el contexto de la guerra anglo-española que estalló en 1797 y de las dificultades hispanas para mantener con vida la Carrera de Indias, se emitió una Real Orden de 18 de noviembre del citado que permitía el comercio con los puertos americanos en barcos con bandera extranjera que salieron de los dominios del monarca y de países neutrales, con la obligación de regresar a puerto español. En enero de 1798, otra Real Orden dispuso que las naves que salieran hacia América sólo pagasen la mitad de los derechos de entrada y salida de América. Uno de los elementos claves de los fletes de neutrales con destino a los dominios americanos fue la escritura de fianza («Escritura de caución de seguridad y regreso») mediante la cual el capitán se comprometía (ante el monarca, el ministro de marina de la provincia, el juez de arribadas y los interesados en el cargo) a cumplir fielmente todas las cláusulas estipuladas en los contratos de flete. Entre ellas, la de que «a nadie revelará la pertenencia de dichos efectos a Vassallos Españoles, ni su producción de parte de ellos... que no hará uso de documento ni expresión que pudiese infundir sospechas a los enemigos de la Corona de España, ni darles motivo de apresarle»<sup>23</sup>.

Entre los fletes contratados por las naves otomanas para llevar a cabo un viaje de ida y vuelta a las posesiones españolas en América en 1798, se encuentran las relacionadas en el siguiente Cuadro.

Cuadro 5. Polacras greco-otomanas salidas hacia las colonias americanas españolas

Año	Capitán	Nave	Destino
1798	Kagi Kanelacia	<i>Virgen de Hydra</i> (350 toneladas)	Montevideo. Buenos Aires
1798	Demetri Cristóforo	<i>Virgen de Turliani</i> (250 tons)	Montevideo. Buenos Aires
1798	Demetri M. Samado	<i>Virgen de Hydra</i> (350 tns.)	Montevideo. Buenos Aires
1798	Stabros Kagi Jorge	<i>San Miguel Arcangel</i> (400 pipas)	Veracruz
1798	Demetri Giorgi	<i>San Nicolás</i> (450 pipas)	La Guaira. Puerto Cabello
1798	Ciriaco Stamato	<i>Virgen de Hydra</i> (3.500 quarteras)	La Guaira. Puerto Cabello
1798	Demetri de Joannes	<i>San Nicolás</i> (140 tns.)	Cartagena de Indias
1798	Georgi Apostolich	<i>San Nicolás, S. Spiridon</i> (250 botas)	Puerto Cabello
1798	Jorge de Antonio		Veracruz
1798	Statamy Nicolas Sanny	<i>Sam Miguel</i>	Santa Marta
1798	Juan Anieri		Veracruz
1804	Jorge Dimitri		América

Fuentes: *Diario de Barcelona*. Eloy Martin Corrales, «Greek-Ottoman». Joaquin Llovet, «Tráfico colonial».

<sup>23</sup> Llovet, 131-133.

La primera noticia relativa a las polacras otomanas en la comercio colonial es de diciembre de 1797, cuando una de las más importantes firmas barcelonesa, la de Juan Bautista Cabanyes y Comp<sup>a</sup>, fletó tres naves otomanas para un viaje de ida y vuelta a Montevideo, otra para Cartagena de Indias y otra para Puerto Cabello. Una de las fletadas fue la polacra *Virgen de Hydra*, de 350 toneladas «poco mas o menos», al mando del capitán Kagi Kanelaci (o Canelaci), para un viaje de ida y vuelta desde Barcelona a «Montevideo en Buenos Aires» con el cargo consignado al citado comerciante. No debía dirigirse «a otros Mares, ni Puertos que no sean precisos para su carrera» y debía admitir a bordo al «Piloto o pilotos y demás vasallos españoles que les acompañaren», quienes deberían ser bien tratados. El 28 de febrero de 1798 firmó la escritura de fianza ante un notario barcelonés. El tres de marzo la prensa informó de su salida del puerto catalán, provista de su correspondiente registro (libro en el que iba relacionada toda la carga). El día 11, tras una travesía de ocho días, llegó a Málaga, con «frutos» consignados al propio capitán («para si»), medida adoptada de acuerdo con la legislación en vigor, para enmascarar a los verdaderos consignatarios españoles. Tras salir del citado puerto con su registro tuvo que regresar en dos ocasiones a causa del mal tiempo, saliendo finalmente para América a comienzos de abril<sup>24</sup>.

Prácticamente lo mismo hay que decir del capitán Demetri Miguel Samado, quien contrató en diciembre de 1797 el flete de su polacra, *Virgen de Hydra* de 350 toneladas, igualmente con Cabanyes y Comp<sup>a</sup>. La fianza la firmó el 28 de febrero siguiente. Zarpó de Barcelona con registro para Montevideo y Buenos Aires. El día 11 de marzo llegó a Málaga tras ocho días de travesía, continuando posteriormente su viaje a Buenos Aires, con «frutos» a su consignación<sup>25</sup>.

Igual calendario cumplió el capitán Demetri Christóforo, con su polacra *Virgen de Turliani*, de 250 toneladas, quien también hizo escala en

<sup>24</sup> El flete con fecha de 20-12-1797. La Escritura de Caucción o fianza, 29-1-18098. En f.178 aparece la firma autógrafa del capitán en un documento en el que se declaraba dispuesto a zarpar, 26-2-1798, Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), Escribanía de Marina, Manuals de Pau Raurés, 1798, ff. 171-173, 178. Para la salida de Barcelona, llegada de Málaga y salida hacia América, *Diario de Barcelona*, 3 y 28-3-1798, 4, 18 y 25-4-1798. También, Joaquín Llovet, «Tràfic colonial sota pavelló neutral a Barcelona: 1798-1799», en *Estudios históricos y documentos de los Archivos de Protocolos de Barcelona*, V (1977), 129-139. Y, Josep Maria Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema de Libre Comercio (1778-1818)* (Universitat de Barcelona, Barcelona, tesis doctoral inédita), vol. III, apéndice estadístico.

<sup>25</sup> Firma autógrafa del capitán que se declaraba dispuesto a zarpar, AHPB, Escribanía de Marina, Manuals de Pau Raurés, 1798, ff. 174-176, 178. Para la salida de Barcelona, llegada de Málaga y salida hacia América, *Diario de Barcelona*, 3 y 28-3-1798, 4, 18 y 25-4-1798. Joaquín Llovet, «Tràfic neutral». Josep Maria Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*.

su viaje a Málaga, tras haber zarpado de Barcelona<sup>26</sup>. En septiembre de 1798 regresó al puerto de Barcelona, procedente de Montevideo con cargo de cueros, sebo y astas. Su cargo, así como el de otras dos polacras otomanas llegadas desde Lisboa con productos coloniales, iba consignado a la firma Cabanyes y Comp<sup>27</sup>.

El capitán Stabros Kagi, al mando de la polacra *San Miguel Arcángel* de 400 pipas, firmó en Barcelona un contrato de flete (por valor de 24.000 pesos fuertes, 10.000 de ellos a cobrar en Veracruz una desembarcada la carga y el resto a su regreso a Barcelona) y Escritura de Caucción el 28 de marzo de 1798. Debía ir y regresar a Veracruz. En la expedición, que concertó con el comerciante Antonio Ginebreda, se establecía que «Las partes contratantes han convenido y promete el capitán que tanto el cargo de ida, como el de vuelta, lo admitirá a su bordo como cargado por él mismo, por su propia cuenta y riesgo, que lo defenderá, clamará y seguirá cualquier causa, litigio y pretensión que alguna de las Potencias beligerantes formase contra dichos cargos». También se comprometió a llevar dos pilotos españoles que serían tratados con «la decencia correspondiente a su clase y estilo de navegación catalana». El 23 de mayo llegó a Málaga, saliendo una semana después rumbo a Veracruz con «licores, géneros y efectos» según estipulaba el contrato de flete, aunque la prensa malagueña hablaba de «frutos»<sup>28</sup>.

El 18 de septiembre de 1798 llegó a Málaga, tras una travesía de siete días desde Barcelona, la polacra otomana *San Nicolás*, del capitán Jorge de Antonio, quien también tenía por destino Veracruz, e iba consignado al cónsul holandés<sup>29</sup>. Al mes siguiente el capitán otomano Demetri Giorgi, con su polacra *San Nicolás* de 450 pipas catalanas, fue fletado por los comerciantes barceloneses Mauricio Prat, Francisco Fabricais y Bonosio Raurés por 35.000 pesos fuertes. Tras salir de Barcelona con «Pipas y barriles de licores y efectos», debía hacer escala en Málaga, para posteriormente dirigirse a La Guaira y Puerto Cabello. El capitán tuvo problemas con los comerciantes que lo fletaron debido

<sup>26</sup> Firma autógrafa del capitán que se declare dispuesto a zarpar, AHPB, Escribanía de Marina, Manuals de Pau Raurés, 1798, ff. 174-176, 178. Para la salida de Barcelona, llegada de Málaga y salida hacia América, *Diario de Barcelona*, 3 y 28-3-1798, 4, 18 y 25-4-1798. Joaquin Llovet, «Tràfic neutral», 132, 140. Josep Maria Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*.

<sup>27</sup> *Diario de Barcelona*, 11-8-1798.

<sup>28</sup> Firma autógrafa del capitán que se declare dispuesto a zarpar, AHPB, Escribanía de Marina, Manuals de Pau Raurés, 1798, ff. 238-242, 246. *Diario de Barcelona*, 13 y 20-6-1798. Joaquin Llovet, «Tràfic neutral», 133,140.

<sup>29</sup> *Diario de Barcelona*, 10-10-1798. Josep Maria Delgado Ribas, *Cataluña y el sistema*.

al cómputo de los días de navegación<sup>30</sup>. La polacra *San Nicolás* de 140 toneladas, del capitán Demetrio de Johannes fue fletada por Antonio Ginebreda para un viaje de ida y vuelta a Cartagena de Indias, por la importante cantidad de 37.000 pesos fuertes (12.000 a entregar en Veracruz y 25.000 en Barcelona). Debía transportar «Pipas y barriles de licores y otros géneros y fruto», hacer escalas en Murviedro (donde seguramente cargaría vino) y Málaga, en cuyo puerto se le entregaría «el complemento de su carga» y «el registro y demás documentos y papeles que necesita para el presente viaje»<sup>31</sup>.

La polacra *San Nicolás y San Spiridon*, de 250 pipas, del capitán Georgi Apostolich fue fletada para un viaje de ida y vuelta a Puerto Cabello. Desde Barcelona debía dirigirse al «puerto que le digan de la costa» y, posteriormente, a Málaga. El flete, «o alquiler de la polacra» fue por cuenta del comerciante Juan Canaleta, quien el 12 de octubre de 1798 se comprometió a abonar a Apostolich un total de 33.000 pesos fuertes<sup>32</sup>. El capitán Ciriaco Stamato, con su polacra *Virgen de Hydra* de 3.500 cuarteras, firmó la escritura de fianza el 26 de octubre de 1798, debiendo dirigirse desde Barcelona hasta La Guaira y Puerto Cabello<sup>33</sup>. En noviembre, la polacra del capitán Juan Anieri, quien había llegado en septiembre a Málaga con registro y consignado al cónsul holandés, salió para Veracruz. También hay que incluir al capitán Stamaty Nicolas Sanny, quien con su polacra *San Miguel*, salió de Barcelona en un mes indeterminado de 1798, con rumbo al puerto colombiano de Santa Marta<sup>34</sup>.

En abril de 1800 llegó a Málaga, procedente de «América», el capitán Demetrio Miguel Samado, aunque no sabemos si se trata del regreso de la travesía atlántica que emprendió a comienzos de 1798. Finalmente, en 1804, llegó a Málaga desde «América» con «frutos» la polacra del capitán otomano Jorge Dimitri, quien había hecho escala en Lisboa; salió para el «este» llevando coloniales<sup>35</sup>.

<sup>30</sup> Flete y caución el día 6-10-1798. Llevaba dos pilotos catalanes a bordo, Bruno Guisart y Sebastián Pla. En la documentación también aparece la firma autógrafa de Demetrio Giorgi. Finalmente, según escritura de 27-11-1798, los comerciantes y el capitán lograron entenderse gracias a un experto en «idioma italiano», AHPB, Escribanía de Marina, Manuals de Pau Raurés, 1798, ff. 688-696, 705, 786-187. Joaquin Llovet, «Tràfic neutral», 132.

<sup>31</sup> Flete, 11-9-1798. Escritura de Caución, 27-8-1798. AHPB, Escribanía de Marina, Manuals de Pau Raurés, 1798, ff. 632-635. Joaquin Llovet, «Tràfic neutral», 132, 135, 140.

<sup>32</sup> Escritura de Caucion, 9-9-1798. AHPB, Escribanía de Marina, Manuals de Pau Raurés, 1798, ff. 711-718. En el flete, 12-10-1798, aparece la firma autógrafa del capitán. Joaquin Llovet, «Tràfic neutral», 135,140.

<sup>33</sup> Joaquin Llovet, «Tràfic neutral», 132.

<sup>34</sup> Joaquin Llovet, «Tràfic neutral», 132.

<sup>35</sup> *Diario de Barcelona*, 5-12-1798.

Seguramente, el número de las travesías atlánticas de las polacras otomanas fue superior a la relación que aparece en el Cuadro 5<sup>36</sup>. En noviembre de 1798, otras 7 barcaciones greco-otomanas estaban cargándose en el puerto barcelonés para salir con rumbo a América. Pero se descargaron ante el hecho de que ingleses, franceses y argelinos habían declarado la guerra al pabellón otomano<sup>37</sup>. Así lo explicaba un comerciante catalán a su socio : «El Gran Señor de la Puerta Otomana ha declarado la guerra a la Franza; todo es guerra, todas las potencias se arman contra la Franza, y ella sigue su tenacidad y nosotros siguiendo a ella cada día nos enredamos más. Muchos suponen tendremos luego la paz con el inglés y yo no creo nada; son varias las novedades pero tan contrarias unas de otras que no pueden ser mar. El argelino ha apresado 14 barcos otomanos, algunos que iban a América, otros venían del Levante y tiene una infinidad de corsarios a la mar para éstos y para los franceses. Es todo un laberinto y nuestras fuerzas navales todas están retiradas; el inglés también apresca los otomanos, y asimismo al francés, de modo que en ésta se hallan siete de ellos cargados para América y ahora los van a descargar y ya no saldrá ningún otomano más para ninguna parte»<sup>38</sup>.

Además de las embarcaciones otomanas que participaron en la Carrera de Indias, hay que relacionar otras expediciones al Caribe, seguramente por cuenta de extranjeros. En septiembre de 1797, el capitán otomano Teodoro Critico salió de Málaga rumbo a la isla francesa de Saint Thomas, con vino y aceite. En agosto de 1804, el capitán Dimitri Philini, llegado a Málaga desde Marsella, salió para la citada isla con géneros. Al menos hay que incluir una tercera expedición hacia la misma isla. En julio de 1804, el capitán Juan Manoli Cutuluma, tras una escala en Málaga salió rumbo a la isla danesa de Saint Barthélemy. Por último, un viaje de una polacra otomana a la isla de Guadalupe<sup>39</sup>.

<sup>36</sup> La relación ofrecida por Gelina Harlafkis, da cuenta de 4 expediciones a Buenos Aires, 1 a Montevideo y 3 a Veracruz, «The Eastern Invasion», 243.

<sup>37</sup> Eloy Martín Corrales, «El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias», *Manuscripts*, 10 (1992): 375-393.

<sup>38</sup> Carta de Alsina i March a su socio Coma, desde Barcelona en 17-11-1798, Joaquin Llovet, «Tràfic neutral», 87.

<sup>39</sup> Véanse entradas y salidas para 1804 en, *Diario de Barcelona*. Eloy Martín Corrales, «Greek-ottoman». Y, Gelina Harlaftis, «The Eastern Invasion», 243. Y, Gelina Harlaftis; Sophia Laiou, «Ottoman state policy». Alguna de las tres citadas expediciones pudo dirigirse más bien hacia la africana isla del mismo nombre.

*Capitanes otomanos en Portugal y en el Norte de Europa*

Sobre la presencia de las embarcaciones otomanas en diversos puertos del atlántico Europeo, en especial en los de Portugal, en los que el más importante con mucho fue Lisboa. En el caso de Málaga hay que señalar que llegaron 23 naves otomanas desde puertos portugueses (22 del lisboeta y uno de Faro). También es importante señalar que 61 se dirigieron a la capital lusa. Hubo comunicación con los puertos holandeses (una llegada y cinco salidas de Amsterdam y Rotterdam, además del hecho de que varias naves otomanas iban consignadas al cónsul holandés en Málaga), daneses (tres salidas a Copenhague, Tønning y «Dinamarca») y Hamburgo (una entrada y dos salidas).

En el caso de Mallorca se contabilizan seis procedencias de Lisboa, una del puerto marroquí de Tánger y otra de Gibraltar. Mas de la mitad de esas embarcaciones llevaban coloniales con destino a puertos italianos. Prácticamente lo mismo sucede en el caso de Barcelona, puerto al que llegaron siete polacras procedentes de Lisboa con azúcar, café, cacao, cueros, algodón, palo Campeche y bacalao. Entre ellas hay que destacar la que llegó con 351 balas de algodón de Pernambuco y 609 cueros al pelo de Buenos Aires, todo a la consignación del comerciantes barcelonés Juan Bacigalupi<sup>40</sup>.

En el caso de Cádiz solo sabemos de una nave llegada desde Lisboa y otras seis salidas con el citado destino. Las escasas menciones al atlántico se explican, al menos parcialmente, por la menor riqueza informativa de los datos proporcionados por la documentación utilizada<sup>41</sup>. Pero no hay dudas de que la orientación atlántica de las polacras otomanas fue mucho mas importante de lo que reflejan las fuentes documentales españolas. Un reciente estudio griego menciona 109 expediciones a Lisboa, 32 a Amsterdam, 4 a Londres, y una a Hamburgo, Copenhague, Liverpool y Tønning<sup>42</sup>.

<sup>40</sup> Bacigalupi presetó un memorial en 17 de febrero de 1802 a las autoridades sanitarias de Barcelona para poder descargar el algodón y cueros sin que fueran llevados al lazareto. Exponía que al capitán se le debían pagar 23.000 duros que tenía de hipoteca sobre el cargo, y que había amenazado con zarpar inmediatamente para otro destino si no se le entregaba la citada cantidad, ya que esa posibilidad estaba contemplada en el contrato firmado por ambas partes. Bacigalupi argumentó que no podía pagar al capitán antes de hacerse cargo de los citados productos y, astutamente, añadía que la Real Hacienda perdería mas de 6000 duros debido a los elevados gastos que debía efectuar a la hora de su venta, Arxiu Històrich Municipal de Barcelona, Junta de Sanidad, Serie I, libro 23, ff. 148-149. Además figuran dos informes del Barón de Serrahí a la Junta de Sanidad de Barcelona, fechados el 18 y 20-2-1802.

<sup>41</sup> Eloy Martín Corrales, «El comercio de Cataluña».

<sup>42</sup> Gelina Harlaftis, «The Eastern Invasion», 243.



Respecto al destino de la polacras otomanas cuando abandonaron los puertos españoles poco se sabe, ya que la información no es completa para ningún puerto, e inexistente en alguno. La imprecisión caracteriza las noticias disponibles («para Levante», «para el Mediterráneo»), aunque Livorno, Génova, Malta, Marsella y otros puertos europeos aparecen mencionados en diversas ocasiones. Naturalmente, también los puertos de origen de sus expediciones, en especial Hydhra, Psara y Constantinopla. Más pobre es la información sobre el cargo que llevaban, ya que solo contamos con esporádicas noticias sobre partidas de coloniales (azúcar, café, cacao, cueros y palo Campeche). Lo anterior confirma las dificultades del comercio español por hacer llegar directamente desde sus propios puertos a los otomanos la producción local (lana, vino, aguardiente y otros productos) y la de las colonias<sup>43</sup>.

### *Conclusiones*

La coyuntura política, guerras entre franceses, españoles e ingleses, facilitó la importante aparición de la flota greco-otomana en los puertos españoles, en los que participó en el denominado comercio de neutrales. La misma coyuntura supuso la momentánea desaparición de esa flota. Ya se ha señalado que la hostilidad de Inglaterra, de Francia y de la Regencia Argelina contra el pabellón otomano en 1798, explica su casi total desaparición del Mediterráneo occidental entre 1799 y 1801. Prácticamente lo mismo sucedió en 1807, cuando el Imperio de Marruecos se declaró hostil al Otomano<sup>44</sup>. También hay que tener en cuenta las epidemias de fiebre amarilla padecidas en los puertos españoles, en especial Cádiz y Málaga, a comienzos del siglo XIX, que perjudicó enormemente el tráfico mercantil que nos interesa.

Sin embargo, hay que aclarar que las guerras napoleónicas en España no supusieron el final de la presencia de los capitanes y polacras otomanas en sus puertos. Lo demuestra el caso de Cádiz sitiado por tierra por el ejército francés y auxiliada, entre otras naves, por las oto-

<sup>43</sup> Eloy Martín Corrales, «Una oportunitat perduda per Barcelona per articular l'eix comercial Indies-Llevant», en *II Jornades d'Estudis Catalano-Americans* (Comissió Catalana del Cinqué Centenari del Descobriment d'Amèrica, Barcelona, 1987): 217-227. Franch Benavent, Ricardo, «El fomento del comercio con el Levante Mediterráneo durante el reinado de Carlos IV», en Pere Molas Ribalta (ed.), *La España de Carlos IV. V. Colección de Actas 2. I Reunión Científica de la Asociación de Historia Moderna* (TabaPress, Madrid, 1991): 45-61.

<sup>44</sup> Para las dificultades del pabellón otomano para navegar a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, Daniel Panzac, *La marine ottomane, de l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)* (CNRS, París, 2009).

manas: 13 registradas en 1810, 47 en 1811 y otras 23 en 1812<sup>45</sup>. Una vez restaurada la paz tras la derrota definitiva de Napoleón y establecida cierto orden en Europa, las embarcaciones otomanas continuaron llegando a los puertos españoles, casi con total seguridad con trigo ruso. En 1814, llegaron a Cádiz al menos cuatro polacras otomanas y su número fue en aumento durante varios años<sup>46</sup>.

En suma, la presencia de la flota greco-otomana (sin descartar que algunos de los capitanes escaparan a la soberanía del Imperio Otomano) fue mucho más importante en el Mediterráneo occidental e incluso en el Atlántico de lo que se había creído hasta el presente, aunque las últimas investigaciones han avanzado mucho al respecto. Los centenares de capitanes al mando de sus polacras abastecieron de trigo a los puertos españoles, participaron en el tráfico de cabotaje hispano, en la Carrera de Indias y en las conexiones con los puertos de Portugal y del norte de Europa. Si esta realidad no más conocida de lo que lo es en la actualidad, tiene algo que ver con el hecho de que, al menos hasta el presente, la actividad económica de los puertos españoles apenas haya sido integrada en los estudios sobre el comercio marítimo europeo de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX.

<sup>45</sup> Luis López Molina, *Comercio marítimo, logística y abastecimiento de Cádiz durante el Bloqueo Francés (1810-1812)* (Universidad de Cádiz, Cádiz, tesis doctoral inédita). Posteriormente, en 1814 se registró la entrada de sólo cuatro naves otomanas, Eloy Martín Corrales, «La flota greco-otomana», 400. Sin embargo, el tema está pendiente de una investigación en marcha que llevo a cabo en los archivos gaditanos.

<sup>46</sup> Eloy Martín Corrales, «La flota Greco-otomana», 400.

# BLACK SEA HISTORY



Victoria Konstantinova and Igor Lyman

## Ukrainian port-cities in the context of urbanization processes in the Russian Empire, the mid-19th – early 20th century

### ABSTRACT

In conditions of inconsistency and contradictions of modernization in the Russian Empire and its regions, Ukrainian port-cities were “flagships” of urbanization processes in the Southern-Ukrainian region and in the state as a whole. It concerned a wide range of aspects, including evolution of the system of management by urban settlements, the role of the port-cities in the economic development, socio-cultural aspects of urbanization (social stratification and social mobility; the role of port-cities as cultural centers and centers of social life; their importance in development of educational institutions and public health services). Ukrainian port-cities had peculiarities of population concentration, ethnic structure of townspeople, urban mentality, urban everyday life. This article is dedicated exactly to analysis of the development of Ukrainian port-cities (Odesa, Mykolaiv, Kherson, Evpatoria, Sevastopol, Theodosia, Kerch, Berdyansk and Mariupol) in the context of urbanization processes in the Russian Empire.

### *Introduction*

It is difficult to overestimate the role of ports of Ukraine in the development of the Black Sea region. Enough to remember that 9 of the 24 city-ports (that is more than one third) considered in the project “The Black Sea and its port-cities from the 18th to the 20th century. Development, convergence and linkages with the global economy”<sup>1</sup> are located in the South of Ukraine. These ports are Odesa, Mykolaiv, Kherson, Evpatoria, Sevastopol, Theodosia, Kerch, Berdyansk and

<sup>1</sup> Black Sea Port-cities, 1780s-1910s URL: <http://blacksea.gr/en>

Mariupol. Some of them are situated on the Black Sea, others – on the Sea of Azov.

The topic “Ukrainian port-cities in the context of urbanization processes in the Russian Empire, the mid-19th – early 20th century” was not accidentally announced at a congress devoted to Mediterranean maritime history: one of the panels of the 4<sup>th</sup> Mediterranean Maritime History Network Congress (Barcelona, 2014) was dedicated exactly to the Black Sea History. It is significant that almost every speech here involved comparing the ports of the Black Sea with the Mediterranean ports. In this context noteworthy a book of Charles King “The Black Sea. A History.” The author claims that the region remains in the public mind more peripheral than the Mediterranean. “For some parts of the world, including the Mediterranean, the idea of waterways as defining elements in human history is uncontroversial. Mention the Mediterranean, and images of mutual influence come to mind. Those images come less readily for the Black Sea region”<sup>2</sup>. There is every reason to believe that the Sea of Azov region, in its turn, is perceived as a peripheral in relation to the Black Sea region. Therefore, in the public mind Azov ports compared mainly with their “elder brothers” (elder – not only according to their age) – Black Sea ports. However, both regions were parts of the Russian Empire, therefore their cities should be examined in the same context of urbanization processes in this empire.

#### *Primary sources related to the history of port-cities of the South of Ukraine*

Studies of a variety of primary sources undoubtedly constitute an important condition for the successful analysis of the development of Ukrainian port-cities in the context of urbanization processes in the Russian Empire.

Many written sources of various origins come from the State Archive in Odesa region because during the time in question the city enjoyed a special administrative status and concentration of numerous administrative bodies, businesses and organizations. Extremely interesting for research in port-cities are files from collections reflecting activities of the Office of Governor-Generals (col. 1, 5), city governments (col. 2, 314); bodies subordinate to city governors (col. 59, 274); bodies of municipal governments (col. 4, 16); diocesan authorities (col. 37); managerial bodies structures of other offices (col. 42, 307) and individual institutions (col. 18, 45).

<sup>2</sup> Чарльз Кінг, Історія Чорного моря (Київ, 2011), 21-22.

Of particular interest are archival collections from other South Ukrainian cities which formerly had their own city halls. In particular, in the State Archive in Mykolaiv region there are deposited collections of documents from managerial bodies of the Military Governor (col. 230), city governments (col. 229), police department (col. 231), Municipal Statistical Committee (col. 239), bodies of municipal governments (col. 222, 216), estate bodies (col. 218), enterprises (col. 297), health care organizations (col. 308), churches (col. 168); cultural institutions (col.142), some commissions and committees which operated in the city (col. 203, 204, 207, 208, 209) and charitable societies (col. 309).

Sevastopol stands somewhat apart from other regional city centers of Southern Ukraine because in its time from the Crimean Regional State Archive (nowadays the State Archive in the Autonomous Republic of Crimea) to the City Archive there were moved valuable series of documents from the period preceding the October Revolution (col. 7, 15, 18, 21, 22, 25, 26, 27, 30)

Given that Simferopol, Kherson and Katerinoslav (nowadays Dnipropetrovsk) enjoyed status of administrative centers of provinces, archives in these cities contain collections of documents that represent the corresponding levels of administration. These archives, however, differ in terms of contents of their collections due to some differences in representation of authorities, institutions and businesses and as well as in patterns of document filing we find differences in these centers of provinces.

The most inclusive appear collections from the State Archive in the Autonomous Republic of Crimea located in Simferopol. In the framework of our topic, the most valuable for us are documents of provincial institutions (col. 26, 27, 100), institutions which operated under the Governor of Kerch and Yeni Kale (col. 162, 164, 167), bodies of municipal governments (col. 681), Municipal Statistical Committee (col. 286), administration of the port (col. 158), bodies and officers engaged in inter-city communications in Crimea (col. 175, 250, 791).

In the State Archive in Kherson Region of particular interest to us are collections of files related to activities of provincial institutions (col. 1, 3, 14, 22, 300), bodies of municipal governments (col. 4), diocesan authorities (col. 198, 207), educational institutions (col. 20, 212) and other institutional organizations (col. 82, 195).

Much less of the relevant documents can be found today in the State Archive in Dnipropetrovsk Region, which suffered serious losses of archival materials in the course of German occupation of the city during the World War II. Here we should mention collections of documents of provincial institutions (col. 11, 20, 23, 54, 113, 368).

Even fewer documents in question have been identified in archives of other present-day regional city centers which in the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup>

centuries were recognized as centers of districts, in particular this refers to the city of Zaporizhzhya (former Oleksandrivsk) whose archive has preserved only separate documents on history of the port-city of Berdyansk.

The only regional archive located in a present-day city, which in the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries did not enjoy status of a city, is the State Archive in Donetsk Region. Collections of documents from this archive are important for studying history of Mariupol, the former city center of a district (col. 107, 113, 117, 134, 163).

We have also found some valuable written sources, artifacts and photographic documents pertaining to history of the cities in several museums including Central Museum of Tauris, Odesa museums of local history in Odesa, Donetsk, Zaporizhzhya, Mykolaiv, Kherson and Berdyansk. Earlier unpublished written documents related to history of Odesa in the 19<sup>th</sup> century have been identified in collections of the Department of Rare Editions and Manuscripts of the M. Gorky Odesa National Research Library.

Collections of sources related to the cities in question have been found also in institutions outside the Southern Ukraine. In particular, documents directly pertaining to the port cities of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries are available in collections of the Central State Historical Archive in Kyiv (col. 339, 348, 354, 359, 385, 386, 419, 1252, 347). Some relevant and important for our project documents have been detected in collections of the Institute of Manuscripts of the V. Vernadsky National Library of Ukraine (col. V, X, XIII, 190, 202).

One of the largest collections of sources essential for our research is deposited in the Russian State Historical Archive, which contains historic documents both produced in the region of the present-day Southern Ukraine and directly related to its port-cities (col. 18, 22, 776, 1284, 1287, 1288, 1502). In collections of the State Archive of the Russian Federation there are documents on history of the port-cities of Southern Ukraine which resulted from communications between the central state authorities and the local institutions (col. 94, 102, 109, 123, 678). Some written sources about the Southern Ukrainian port-cities under study are found in the Research Department of Manuscripts of the Russian State Library (col. 169, 218). Files with private correspondence by scientists and cultural figures from the southern cities have been discovered in personal collections of the Department of Manuscripts of the Russian National Library (col. 9, 82, 118, 120, 124, 377, 391, 521, 585, 601, 608, 621, 781, 796, 904, 1004, 1033)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Константинова В. М. *Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861-1904 роки)* (Zaporizhzhya, 2010), 55-64; Константинова В. М. "Неопубліковані джерела з історії



In the collection of Vladimir Khavkin from the National Library of Israel we have found numerous documents pertaining to history of Berdyansk, Odesa and Kherson.

In order to learn how we have been introducing these historic sources to the academic milieu one can visit the web site of the Research Institute of Urban History<sup>4</sup>.

*Impacts of industrial revolution and intensification of market relations: port-cities against the background of the other urban settlements of the Southern Ukraine*

We agree with Daniel Brower who wrote that in historical perspective the conjuncture of manufacturing and commercial activity and urban growth in the Russian Empire fits the trends usually grouped under the labels of urbanization and industrialization. However, here these trends evolved in a manner that was significantly different than in Western Europe and USA. First, industrial revolution did not come to the Russian empire before the second half of the 19<sup>th</sup> century, the period of Great Reforms. So the economic foundations of urbanization in the Russian empire were shaped much more than in Western Europe and USA by the era of industrialization. Second, the expansion of manufacturing activity in the Russian empire coincided with a rapid intensification of market relations. Previously, these two phenomena had been far more limited than in the West, where “commercial revolution” was match earlier, in 16-18<sup>th</sup> centuries<sup>5</sup>.

How industrial revolution and intensification of market relations impacted on port cities in comparison with other cities of the Southern Ukraine, partly can be seen by applying a typology of V. Semenov-Tian-Shansky (the scale “role of industry in trade and industrial turnover of a city”).

In early 20<sup>th</sup> century any port-city was not among settlements with “strong industrial” level (40% or more of the total trade and industrial turnover):

Katerynoslav, Yelisavetgrad, Yuzivka, Kamyanske (94%), Velykyj Tokmak (40%), Olexandrivsk, Kriviy Rig, Pavlograd, Lugansk, Gorlivka (91%),

урбанізації півдня України другої половини XIX – початку XX ст.” Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. Вип. XXXI. (2011): 353-357.

<sup>4</sup> <http://ri-urbanhistory.org.ua/en/>

<sup>5</sup> Daniel R. Brower, *The Russian City between Tradition and Modernity, 1850-1900* (Berkeley-Los Angeles-Oxford, 1990), 41.

Shiroke, Amur, Sartana (99 %), Manuylivka, Holubivka (98%), Uspenske, Scherbynivka, Yurevka (96 %), Velykyj Anadol, Gorodysche, Pavlivka, Veseli Terny, Halbshtadt, Khortytsya, Saki, Olexandrivka, Lisichans'k, Druzhkivka (98 %), Mykytivka, Yenakievo (98 %), Almazna (95%), Kostiantynivka (90 %), Staromyhaylivka, Debal'tsevo, Mykolayivka, Avdotyino, Santurynivka (92 %), Volyntzevo (40% ), Yelenivka, Pervozvanivka.

Only two ports had "industrial" level (25-40% of the total trade and industrial turnover): Kherson, Kerch, Melitopol, Olexandria, Gulyaypole, Bakhmut, Olviopol, Grishino, Balaclava, Lozovaja Pavlivka.

Odesa, Mykolaiv, Kakhovka, Henichesk, Orihiv, Lozovaja, Maiaki had "moderate industrial" level (20-25%).

Finally, "trade (weak industrial)" level (less than 20%) was a sign of Sevastopol, Mariupol, Berdyansk (7%), Evpatoria (5%), Theodosia, Simferopol, Yalta, Nikopol, Voznesensk (1%), Yalta, Oleshky (2%), Verhnyodniprovsk, Gola Prystan' (1%), Berezivka (2%), Novovorontsovka (2%), Perekop (2%), Yakymivka, Krestna, Staryj Kermenchik (1%), Sinelnikovo (less than 1%), Karan', Nova Karakuba, Dobre (less than 1%), Tsaredarivka (less than 1%), Znamianka, Pryshyb (2%), Djankoi (less than 1%), Slavgorod (less than 1%), Alushta (7%), Gursuf (4 %), Alupka (6%), Sudak (less than 1%), Gavrylivka (less than 1%)<sup>6</sup>.

To evaluate specificity of economic development of Ukrainian port cities it is advisable to pay attention to the indicator of "commercial and industrial vivacity," calculating it on the base of data published by V. Semenov-Tian-Shansky.

The group of "very lively" turnover (more than 800 rubles of trade and industrial turnover per inhabitant yearly) included *Mariupol*, Kamyanske, Lugansk; Sartana, Manuylivka, Holubivka Scherbynivka, Yurevka, Druzhkivka, Mykytivka, Yenakievo, Almazna, Kostiantynivka, Santurynivka.

The group of "lively" turnover (from 500 to 800 rubles per inhabitant) included Odesa, Berdyansk, Evpatoria, Katerynoslav, Yuzivka, Kriviy Rig, Henichesk, Gorlivka, Olviopol, Amur, Grishino, Halbshtadt, Tsaredarivka, Lisichans'k, Lozovaja Pavlivka, Debal'tsevo, Avdotyino, Volyntzevo.

The group of "average" turnover ( from 100 to 500 rubles per inhabitant) consisted of Mykolaiv, Kherson, Sevastopol, Kerch, Theodosia, Yelisavetgrad, Simferopol, Olexandrivsk, Nikopol, Melitopol, Pavlograd, Voznesensk, Olexandria, Kakhovka, Gulyaypole, Yalta, Bakhmut, Shiroke, Verhnyodniprovsk, Gola Prystan', Berezivka, Orihiv, Novovorontsovka, Lozovaja, Perekop, Yakymivka, Uspenske, Krestna, Velykyj Anadol, Pavlivka, Sinelnikovo, Veseli Terny, Karan', Nova Karakuba,

<sup>6</sup> Семенов-Тянь-Шанский В.П. *Город и деревня в Европейской России* (Sankt-Petersburg, 1910), 150-156, 165-166, 173-176.

Dobre, Khortytsya Znamianka, Saki, Pryshyb, Djankoi, Slavgorod, Alushta, Gursuf, Balaclava, Alupka, Sudak, Olexandrivka, Staromyhaylivka, Mykolayivka, Yelenivka, Pervozvanivka, Gavrylivka.

The group of “weak” turnover (from 50 to 100 rubles per inhabitant) included Velykyj Tokmak, Oleshky, Maiaki, Saryj Kermenchik, Gorodysche.

It is important that these lists included not only settlements which had official status of a city (town). This is because official typology of settlements, their division on “urban” and “not-urban” which were used in the Russian Empire, were far from ideal and in many ways did not consider the actual level of development of a particular settlement. By the way, not each port of the region had status of a city (town). It is, in particular, the Skadovs’k port on the Black Sea.

Significant backlog of assigning of official city status (during 1861-1904 the number of official cities in the region increased from 39 to 44) from the rapid development of settlements was one of the defining features of urbanization in the Russian Empire and in the Southern Ukraine in particular. That’s why we can see a rather weak correlation of “commercial and industrial vivacity” with an official status of a settlement, with the number of its population.

### *“Non-economic” aspects of development of Ukrainian port-cities*

To more clearly understand development of the port-cities we should pay attention to a number of other important aspects, which do not have such a direct relationship to the economy as aspects discussed above.

First of all, we are talking about the growth of the urban population. The dynamics of changes in population number of port cities of the region one can see here<sup>7</sup>:

#### Tavrida province

Port-city	1858	1861-1862	1864	1866	1872	1897	1904
1. Berdyansk	10120	9531	12101	12101	12561	26496	29457
2. Evpatoria	6433	7081	6813	6867	8405	17913	20263
3. Theodosia	7715	8449	9497	8741	8514	24096	30573
4. Kerch	12787*	19360	12051	21414*	22523	33347	49708*
5. Sevastopol	10296	8218	5747	8218	13344	53595	67752

\* Kerch+ Enykale.

<sup>7</sup> It is important to bear in mind that the statistics in the study period was far from ideal: we have data from different sources, which had very different methodology and accuracy of calculations.

## Katerynoslav province

Port-city	1858	1859	1861-1862	1865	1872	1897	1904
1. Mariupol	5289	5258	5961	5730	9265	31116	32173

## Kherson province

Port-city	1861-1862	1865	1863-1865	1866	1872	1888	1894	1897	1904
1. Odesa		114265	110823	118970	179632			403815	499555
2. Kherson	33957	41140	43885	40169	45872	61824	87357	59076	64554
3. Mykolaiv	37590	32496	47476	64561	52573			92012	99002

Calculations show that in the region the population of the port cities grew faster than the urban population as a whole. Not only the absolute figures, but the percentage of townspeople in the total population of the region was growing. This is what is considered to be one of the main attributes of urbanization. Natural increase and migration were two main factors of urban population growth. Namely migration mainly predetermined lag or advance of a particular city in pace of changes in the number of residents. A majority of ports of the region can rightly be called "migrant cities."

One of the indicators of significance of ports was the amount of laws that related to a particular city (according to Complete Collection of Laws of the Russian empire).

Period	19.02.1861	16.06.1870 p.	1.03.1881	11.06.1892
	15.06.1870	28.02.1881	10.06.1892	31.12.1904
Odesa	63	186	84	178
Mykolaiv	41	58	21	35
Sevastopol	19	30	33	51
Kherson	15	21	16	16
Kerch	17	22	13	7
Berdyansk	13	4	4	19
Theodosia	9	9	7	8
Mariupol	5	6	4	11
Evpatoria	2	4	2	6

As we can see, laws dedicated to Odesa were enacted more than about other eight port-cities of the region together. This is quite logical, considering not only number of inhabitants and administrative status of Odesa, but also economic and other potentials of the city.

Such a component of modernization and urbanization processes as socio-cultural development of port-cities reflected in legislation only to a certain extent.

Cities (and in the first place-ports) played a dominant role in social life of the region<sup>8</sup>. They are an important key to understanding the formation of the prerequisites of social conflicts. Social movements were formed and grew here much greater than in the countryside. Various public institutions, operating in the region, were concentrated here.

If we talk about the cultural aspect of urbanization, among the “social benefits” that give the city compared to the villages considered to be the presence of operas, art shows, museums, libraries, art galleries, learned societies. A. Weber wrote, that namely cities are the centers of intellectual life<sup>9</sup>. However, such generalizations do not take into account the fact that cities had very different levels of development of the cultural sphere. While some of them were actually a place of a concentration of intellectual life, “hotbeds of culture and engines of social progress,” others in this aspect were little different from rural areas. Furthermore, we must bear in mind that during the second half of the 19th – early 20th century “cultural identity” in urban areas has been significantly modified, and therefore, when evaluating role of a city in cultural development of the region, we must take into account the changes that role over time. At the same time study of all urban settlements of the region gives reason to believe that namely port cities, despite their differences, were ahead in the development of the cultural sector. Here important role was played by their openness to new European trends, which was connected with being here numerous foreigners.

Modernization, which took place in the South of Ukraine, had one of the components the growing role of science. However, we have no reason to assert that in the second half of the 19th – early 20th century the impact of science on the development of cities of the South was so crucial as it may be assumed on the basis of the research of Sven Dierig, Jens Lachmund and Andrew Mendelsohn, who, exploring spheres of of interaction between science and cities in the 19th – 20th century centuries, wrote that science formed the urban lifestyle, and cities themselves can be regarded as scientific constructions<sup>10</sup>.

Acting as places of “cultural crossroads,” cities of Southern Ukraine became a place of formation of mentalities that were different from those which representatives of particular social, ethnic, religious

<sup>8</sup> Константінова В. М. “Роль міських поселень у суспільному житті Південної України другої половини ХІХ – початку ХХ ст.,” *Чорноморський літопис: Науковий журнал*. Вип. 2 (2010): 78-84.

<sup>9</sup> Вебер. А. *Рост городов в 19-м столетии* (Sankt-Petersburg, 1903), 210-212.

<sup>10</sup> Sven Dierig, Jens Lachmund, J. Andrew Mendelsohn, “Introduction: Toward an Urban History of Science,” *Osiris*. 2-nd Series. Vol. 18: Science and the City (2003), 1-19.

and other groups had before arrival to the region. This does not mean the complete leveling of their differences, including mental, conservation of which was one of the survival strategies of newcomers in the new environment.

The dichotomy “city-village” was one of the defining features of mentality of townspeople and peasants. This is despite the fact that there were complex processes of influence of peasant mentality on townspeople, cities – on seasonal workers, and through them – on a village, changes of traditional mentalities in the circumstances of modernization.

Despite significant differences in its concrete forms in different components of “urban space” and various strata of townspeople, urban everyday life in virtually every aspect had more or less specificity in comparison with everyday life of rural areas.

At the same time primary sources do not confirm the existence of a clear barrier between rural and urban areas: the lower strata of townspeople and a large number of mostly small towns of the region represented “quasi urban” everyday life, which reflected the realities of incomplete adaptation of traditional peasant culture to the conditions of urbanization.

We have reasons to say that modernization of the second half of the mid-19th – early 20th century substantially changed the hierarchy of settlements of the Southern Ukraine: while some of them moved forward, the other remaining “on the roadside.” We are talking not only about social and cultural life, but also about various other aspects. We can call a number of factors that impacted on the urban space of the region as a whole. One of the important factors was Eastern (Crimean) War of 1853-1856, which “drove back” ports of the region in economic development, in number of population etc.<sup>11</sup>.

### *Case study of Berdyansk*<sup>12</sup>

At the same time, each of the coastal cities of the region had its own specific amplitude of the “ups and downs” in the mid-19th – early 20th century. For example, pay attention to the case study of Berdyansk.

<sup>11</sup> However, while many cities quickly overcame the negative effects of the war and used it as a “springboard” for development, other cities were restored much later. It is primarily about Sevastopol.

<sup>12</sup> This case study was presented by I. Lyman’s at the 4<sup>th</sup> *Mediterranean Maritime History Network* (Barcelona, 2014) as a report “Berdyansk of the 19<sup>th</sup> – the early 20<sup>th</sup> century: the unrealized plans to become “the second Odesa.”

This city which was founded on the coast of the Sea of Azov in 1827, the first decades of its history demonstrated such growth rates, which may be comparable to the rate of development of Odesa at the beginning of its existence (from 1795), as well as to the rate of development of Kherson at a time when this city, prior to the rise of Odesa, was the favorite in the region (the end of 1770th – beginning of 1790<sup>th</sup>).

The town grew, gaining prestige. It became inappropriate to apply to Berdyansk the epithet “young,” which had been quite common in newspaper articles of the first three decades of its existence. So we do not find it in publications of 1861-1875. Instead, reporters emphasized the primacy of the town: “Berdyansk undoubtedly is the best of all the Azov ports”<sup>13</sup>; “Berdyansk... considered the best of the Sea of Azov ports on the criterion of convenience of unloading and loading of ships”<sup>14</sup>; “Breakwater fully protects all coasters from the south-west wind, making the port of Berdyansk one of the best in the Sea of Azov”<sup>15</sup>; “Berdyansk is the best port of the Sea of Azov”<sup>16</sup>. Thus, readers again and again became convinced that the “prophecy” was justified: “Berdyansk will become one of the best ports in the Sea of Azov”<sup>17</sup>. This “prophecy” was expressed by Novorossiysk and Bessarabian Governor General Mikhail Vorontsov at the dawn of the history of Berdyansk. It is important that Vorontsov, whose residence was in Odesa, considered the founder of Berdyansk.

A few decades after the founding of Berdyansk port in an article of “*Odeskiy Vestnik*” (“*Odesa Herald*”) even more courageous prediction appeared: “Berdyansk will be the second Odesa”<sup>18</sup>.

<sup>13</sup> М-р., “Бердянск,” *Одесский Вестник* (Odesa, 23 February 1863).

<sup>14</sup> Ф. С. “Бердянск,” *Одесский Вестник* (Odesa, 12 March 1864).

<sup>15</sup> Стенстрем И. “Несколько слов об обмелении Бердянского рейда и о неминусимой гибели порта” *Одесский Вестник* (Odesa, 18 January 1869).

<sup>16</sup> “О железной дороге к Бердянску (Журнал Бердянской земской управы от 28 января 1869 г.)” *Одесский Вестник* (Odesa, 9 March 1869).

<sup>17</sup> Крыжановский В. “Первая льгота городу Бердянску,” *Одесский Вестник* (Odesa, 25 April 1851).

<sup>18</sup> “Бердянск,” *Одесский Вестник* (Odesa, 1 January 1875). Of course, it would be an exaggeration to say that Berdyansk had a chance to compete with Odesa. Among the many reasons we call attention just to the two:

1) At the moment of foundation of Berdyansk Odesa was already a major port of the Russian Empire on the Black Sea, whose value as a transport artery was not comparable with the value of the Sea Azov, which was an internal sea of the empire.

2) From the very beginning Berdyansk was not designed as a significant administrative center. While it had not risen higher than the status of county town, at the time of foundation of Berdyansk Odesa already had status higher than the center of the province, on the territory of which it was located. The city was the center of Novorossiysk and Bessarabian governor-generalship. That is why it was more important than all the provincial centers of the region (Kherson, Simferopol, Katerynoslav). In many other

During the mid-19th – early 20th century “cultural image” of Berdyansk significantly changed, in many respects taking the example of Odesa. In particular, theater performances were one of the most visible components of the cultural life of Berdyansk. One of the residents of Berdyansk wrote in 1862: “We strive to keep up with the others. Proof of this is the theater that built Kobozev. It has a much larger size than the theater in Taganrog and in some sense can be compared with the theater in Odesa.”

It is interesting that in descriptions of some of the other buildings of Berdyansk necessarily mentioned that they were built according to example of Odesa. In particular, Nikolay Popovich (a merchant, who moved to Berdyansk in 1836 and became one of the first inhabitants of the town) built here a house, which was a copy of the house of Duke de Richelieu in Odesa.

But already since the mid-19th century, negative trends in development of Berdyansk appeared. First, they were connected with the Eastern war and its consequences. In the second half of 1860th anxiety about the shallowing of the sea voiced more and more louder. Over the years, shallowing problem continued to worsen, being a serious threat to the existence of Berdyansk port despite all its advantages. Because of shallowing from time to time the townspeople had to prolong wharfs further into the sea. Due to the shallow water at the wharf goods first were shipped on coasters that brought them to big ships which were in the roadstead at a distance of 2-3 miles from the wharf<sup>19</sup>.

In general, conditions of communications of the city were one of the important reasons why hopes of Berdyansk to become “the second Odesa” were not realized.

Besides shallowing the Sea of Azov had another serious disadvantage. Usually for a several months in the winter it froze and made navigation impossible.

As for the railway to Berdyansk, this issue was not resolved within 50 years. In the region a real “information war” took place, which preceded the laying of a particular railroad. The reason for this indifference of local societies to issue of railway construction is completely obvious: whether the railway will pass through a particular location, its economic (and not only) prospects largely depended. Only in 1898 the construction of the railway Chapli-Pology-Berdyansk 206 km length was basically finished. January 1, 1899 the magazine *Crimean Herald* reported that Berdyansk railway was opened.

spheres Odesa also had administrative superiority (as a center of Odesa educational district, military district, etc.).

<sup>19</sup> Памятная книжка Таврической губернии на 1889 г. (Simferopol, 1889), 33.



Unsatisfactory conditions of dirt roads which during the autumn and spring rains often became impassable, were another major obstacle in the development of trade through the port of Berdyansk. A trip by such roads from Melitopol to Berdyansk (130 kilometers) sometimes lasted one week.

These problems, along with changes in the world market conjuncture, with crop failures and famine in the region (in particular, the famine of the early 1890s), with the inept actions of the local government (in particular, governor of a town P. Shmidt and mayor Dimitriades) which led to almost bankruptcy of Berdyansk)<sup>20</sup> became the reason that Berdyansk did not justify the hopes pinned on it.

\*\*\*

Thus port-cities of Ukraine were at the forefront of urbanization processes in the region and in the Russian Empire as a whole. Unfortunately, the format of the article does not allow to draw attention to all aspects of development of Ukrainian port cities in terms of modernization. Especially, this format makes it impossible to delve into many details. So we just outlined some aspects, allowing to see ports of the region from the perspective of urbanization of the mid-19th – early 20th century. We believe we will have an opportunity to develop these ideas during working on the book *Between Grain and Oil from the Azov to Caucasus: The port-cities of the eastern coast of the Black Sea, late 18<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> Centuries* in frame of the project *The Black Sea and its port-cities, 1774-1914. Development, convergence and linkages with the global economy*.

<sup>20</sup> Лыман И.И., Константинова В.Н. “Бердянск и его уезд последней четверти XIX века в публикациях «Одесского Вестника»,” Вестник Таганрогского государственного педагогического института. Гуманитарные науки. Специальный выпуск, 2 (2008):108-112.



Elena Frangakis-Syrett

## Commerce, Credit and the World Economy: Late 18th to Early 19th Centuries

### ABSTRACT

One of the most important features of late 18<sup>th</sup> and early 19<sup>th</sup> century-world economy was the development and growing regulation of credit markets in Europe and to a lesser extent in the Ottoman Empire. One of the most important stimuli and reasons for this were the needs for a better and more efficient financing of long distance international commerce, including Ottoman-European trade, which was growing in volume and complexity given the expansion of the world economy at the time, so as to allow for further growth and overcome relative inelasticity in credit markets. The latter were still informal in structure: the bill of exchange served as the most important instrument to effect payments and short-term credit, as this was also a time of transition from a pre-modern sector where there was still dominance of inter-personal relationships and overlapping of networks so as to ensure credit worthiness amongst economic actors to the emergence of better financed and regulated institutions of the 1840s onward.

### *Introduction*

One of the most important features of the late 18<sup>th</sup> and early 19<sup>th</sup> century world economy was the development and growing regulation of the credit markets primarily in Western Europe and to a lesser degree in other regions of Europe and the Ottoman Empire. One of the most important stimuli and reasons for such developments –apart from the needs of state finance– were the needs of long distance international commerce, too, to be organized and financed on a better as well as more efficient basis<sup>1</sup>. As an active participant in this trade, not

<sup>1</sup> The policies implemented to improve the financing of the state differed between countries. For some of the problems faced and policies implemented in Britain, France

only in terms of routes and markets covered, some of which went through its territories, but also in terms of the commercial networks that connected it all, the Ottoman Empire became an active participant in global economic trends too that resulted from such economic activities. A further consequence was the greater integration through long distance international commerce into the world economy of its major markets, especially those located in the western maritime littoral of the empire and of which Izmir was a prime example but not unique. Istanbul, Alexandria, Iskenderun as a maritime outlet for Aleppo, Tunis and Salonica all re-enforced the agency of the region as an independent as well as interconnected player in the world economy of the time. This was the result of the Ottoman economy actively interacting in commercial and credit sectors of the international economy with a number of European partners concurrently and equally so with the East and Far East, too, such as with India and Iran. This was a process that had started in the late sixteenth century and was well in place by the start of the 18th century, when the world economy was expanding and the Mediterranean region in particular was going through a renewed period of economic growth and change. As a systemic process, it grew in degree, intensity as well as extent by the turn of the century not only for the Empire but also for Europe. However it was never a uniform or linear process neither through time nor spatially for both regions.

A further factor that led to the Empire's active participation in global economic trends as well as made its commercial relationship with Europe so symbiotic was the degree of similarity as well as compatibility that existed in the level of development between the European and Ottoman economies. This was not going to be the case later on. As the century progressed, the gap between the Ottoman and European economies, would increasingly widen, especially where liquidity levels, size and stability of the credit and currency markets were concerned. Such trends would become apparent as early as the 1840s. It is ironic that it was in the 1840s that the Ottoman government actively sought to establish stability and elasticity in currency and credit markets respectively by the state-sponsored though short-lived *Banque de Constantinople*. It was at this time too that the private sector in Izmir

and the Ottoman Empire, see, Elena Frangakis-Syrett, "Monetary Shortage and the Ottoman Economy: late seventeenth to the late eighteenth centuries," in *Méditerranée, Moyen-Orient: deux siècles de relations internationales. Recherches en hommage à Jacques Thobie*, W. Arbid, et al, eds. (Harmattan, Paris, 2003), 109-31. See also, John Brewer, *The sinews of power: war, money and the English state, 1688-1783* (Harvard University Press, Cambridge, Mass., 1989).

sought unsuccessfully to set up the Empire's first bank<sup>2</sup>. It would be from that decade that the gap between the Ottoman and the European credit markets –as it would manifest itself in the banking sector– could no longer be bridged. Most of the eighteenth century, however, and with the exception of the premier money markets of London and Amsterdam<sup>3</sup>, and to a lesser extent Paris too<sup>4</sup>, capital liquidity levels and other monetary conditions in a number of European markets were not too dissimilar when compared to the two biggest Ottoman ones – Istanbul and Izmir. On the other end of the scale, Italian city-ports' economies such as those of Genoa or Messina were at certain times of the year prone to lack of specie and/or lack of commercial paper in their credit and money markets akin to the Ottoman case<sup>5</sup>.

As late as the 1770s, and beyond, and despite on-going growth of the world economy, use of barter was still present in the commercial interaction between the two economies – the European and Ottoman – although of course money in the form of specie and various instruments of payment was playing an important role, too. However, as barter was considered cumbersome<sup>6</sup> and in order to achieve an increase in the volume of trade as well as a greater flow of commercial transactions across distances and time, instruments of payment for credit and exchange, –bills of exchange and promissory notes being the two most important ones–, started being used more as well as in a more efficient and regulated manner. These were developments that started in an increasingly systematic manner in the early seventeenth century, maturing into a highly functional Europe-centered interna-

<sup>2</sup> On the Banque de Constantinople, see, Edhem Eldem, *A History of the Ottoman Bank* (Ottoman Bank Archives and Research Center Publications, Istanbul, 1999), 21-5. On the trajectory of the empire's efforts to establish a modern banking system see also, Christopher Clay, *Gold for the Sultan* (I. B. Taurus, London, 2000), 14-86. On the Bank of Smyrna, see, The National Archives: United Kingdom, FO 195/241, Kramer, Memorandum, Izmir, 24 Aug. 1843. On an analysis of the bank see, Elena Frangakis-Syrett, "Early Banking Practices in the Ottoman Empire and the Ottoman Monetary System, c. 1790s-1840s," Seminar presentation at IFEA (Istanbul, May 28, 2012).

<sup>3</sup> Jean-Pierre Ricard, *Le Négoce d'Amsterdam* (Rouen, 1723), 558; see also, "Le Moine de l'Espine," *Le Négoce d'Amsterdam* (Amsterdam, 1694), 202-203.

<sup>4</sup> Philip Hoffman, Gilles Postel-Vinay & Jean-Laurent Rosenthal, "Private Credit Markets in Paris, 1690-1840," *The Journal of Economic History*, Vol. 52/2 (1992): 293-306

<sup>5</sup> E.g., Archives Nationales de France, Paris, AE Bi 849, French Consul L'Allement, Messina, 4 Feb. 1786 & 14 Jan. 1788 to Minister, Paris. Thereafter these archives will be cited as ANF. See also, ANF, AE Bi 600, Consul Raulin, Genoa, 14 Jan. 1793 to Minister, Paris.

<sup>6</sup> A. B. Cunningham, ed., "The Journal of Christophe Aubin: A Report on the Levant Trade in 1812," *Archivum Ottomanicum*, vol. 8 (1983), 38.

tional payments system by the following century<sup>7</sup>. Additionally, in the second half of the 18<sup>th</sup> century onward, this payments and credit system started to align itself with a dynamic commercial sector that was growing as well as changing, not only in volume but also in complexity and sophistication. In such an alignment, it was not only private merchant banks that were the agents of growth and change but also individual actors, the petty bankers, too. In other words, there was an array of agents of change from European captains, who were mostly French – one can call them “floating bankers” – in the eastern Mediterranean; to French investors – from widows of modest means to better-off *rentiers* – who financed with their savings the credit market of Paris, some of which funds may well have found their way into the French Levant trade besides financing the French state; to Ottoman élite investors in Istanbul financing the Ottoman state; to British merchants in Izmir who were working with their associates in the manufacturing sector in Lancashire as well as their “friends” and/or their agents-cum-financiers, who were usually merchants-cum-bankers, in London. The latter combined commerce and banking – dealing in paper and short-term credit alongside commercial activities; and in much the same way, although in a smaller scale, so were doing the French captains – cum – “floating bankers” in Ottoman waters<sup>8</sup>. The latter were carrying goods as freight and specie for a fee as well as lending money to merchants whose goods they were at times not only carrying to a market but also selling them too on behalf of their freighters<sup>9</sup>. Likewise Ottoman Greek commercial houses in Izmir were assiduously borrowing from their known circle of associates, or “friends”<sup>10</sup>, who may have been in Istanbul, or Chios but equally also in Amsterdam or Livorno. In the process, all the above actors of commerce were bringing together a variety of credit sources and/or credit markets, located in the Ottoman Empire and Europe, in an overlapping manner that generated multiple connections between one market

<sup>7</sup> Jacques Savary, *Le Parfait Négociant* (Paris, 1749 ed.), Vol. I, 398-401.

<sup>8</sup> For more details on the role of the European captains in European-Ottoman and in intra-Ottoman trade, see Daniel Panzac, *Commerce et Navigation dans l'empire ottoman au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Istanbul, Isis Press, 1996).

<sup>9</sup> On the activities of captains working for the important Marseilles-based commercial-cum-merchant banking house of Roux Frères, see Archives de la Chambre du Commerce de Marseille, Marseilles, LIX/1077, Roux Frères, Marseilles, 18 July 1733 to Captain Antoine Icard, of *L'Hirondelle* anchored at le Ciotat (S. France). Thereafter this archive will be cited as ACCM.

<sup>10</sup> On the use of the term ‘friends’ and its applicability in the Mediterranean, see e.g., Elena Frangakis-Syrett, “Networks of Friendship, Networks of Kinship: Eighteenth Century Levant Merchants,” *Eurasian Studies*, Vol. 1/2 (2002), 189-212.

or geographical place and another so as to maintain an almost on-going connectivity and business transaction activity that were close to becoming sustainable from within. In other words despite the fragility of the global markets, and tightness of liquidity in a good many of the markets thus connected, sustainability of commercial transactions within an array of instruments for credit, payments and clearance thereof had by then been largely achieved.

The evolution of the credit markets, a process that led to and was integrally linked with the developments of capital markets, occurred in part through a multiplicity of small-scale agents linked often only indirectly, -that is, through the intermediary of another most likely bigger market, or even on an ad-hoc basis-, to the overall web that increasingly pulled in the European and Ottoman economies into a global network. Arguably, similar processes were concurrently occurring in other geographical locations so as to lead to the formation of a truly *global* market and economy. Although through the establishment of a Europe-centered payment system big financial institutions such as the Bank of England or the Bank of Amsterdam in essence underpinned the growth of a global credit market they could still not have done it all by themselves. For they could not have generated enough monetary transactions, which were geographically-spread out enough, so as to establish markets at different stages of development in different regions, and/or connect and further stimulate existing markets; simply stated medium- and small-scale actors too had an important role to play. For it was their activities that further promoted the existence of multiple markets, which were either directly or indirectly interconnected with each other and likely to contribute at variable degrees to an on-going global rate of capital accumulation, alongside bigger financial agents that resulted in the formation of a global credit market.

This is how the process evolved. Taking the case of Ottoman-European trade in the late 18<sup>th</sup> and early 19<sup>th</sup> centuries, inter-connected circles of merchants became in the course of their activities potential financial intermediaries through whom, in the absence of banks, credit could be channeled. There were a number of reasons for this: for instance, capital resources at the disposal of Europeans and, even more so for Ottomans, were overall limited reflecting different trends in the level of savings and rates of capital accumulation across these regions. Mercantilist state policies followed by Britain and France made matters worse. Although restrictions in the flow of money across national borders may have been implemented to answer the liquidity stress of the 17<sup>th</sup> century, by the late 18<sup>th</sup> century such policies were increasingly obsolete. Instead of facilitating commerce such policies were it making difficult for British and French merchants trading in the Ottoman

Empire, including Izmir, to procure much needed cash from their associates back home, or in the Netherlands, for the Dutch practiced liberal economic policies. The result was an increasing reliance on credit for the conduct of trade in the Ottoman Empire which may well have restrained its growth. A positive by-product of such state policies was further development, expansion and sophistication in the Empire's own credit system and network, especially as it concerned the international market. Otherwise, the Empire had already a well-established and quite innovative internal credit market<sup>11</sup>.

Whilst the use of credit in Ottoman-European trade was all pervasive, access to it was often the result of personal ties, namely one's circle of "friends", who ranged from associates and family members to trustworthy business acquaintances. However, personal ties were equally important even in the more advanced capital markets of Britain and the Netherlands, which had the highest rates of capital accumulation and the lowest interest rates within the world economy at the time, as well as in the advanced commercial sector of France, where bills of exchange was the principal instrument for short-term credit, not only for commercial payments<sup>12</sup>. In Britain, too, for international as well as for local trade, the principal instrument used was the bill of exchange drawn by a creditor and a debtor who accepted it for payment for a period that spanned from three months up to a year. These bills passed from hand to hand, endorsed by each holder in turn, came to form by the late eighteenth century the greater part of the medium of circulation. In England where the credit market was making strides in terms of an efficient system of functioning, even if inter-personal relationships still remained important, when a merchant, in the English Provinces, wanted to use a bill with which to meet payments outside his regional economy, but did not have an associate or agent in London to endorse his bill, he went to another local merchant, who had himself correspondent(s) in London upon whom he drew bills, to supply him with a bill, for which the latter charged a commission. The reverse could also take place. The merchant could sell at a discount bills he had received to the merchant who had contacts in London's capital market upon whom he would in turn draw the bill<sup>13</sup>. It was but a short step into becoming merchant bankers both for the regional merchant and his London associate(s), although the latter was bound

<sup>11</sup> Şevket Pamuk, "Institutional Change and the longevity of the Ottoman Empire, 1500-1800," *The Journal of Interdisciplinary History*, Vol. 35/2 (2004): 232-234, 240, 242-243.

<sup>12</sup> Arnaud Bartolomei, "Paiements commerciaux et profits bancaires: les usages de la lettre de change (1780-1820)," *Rives méditerranéennes* (2008), 109-127.

<sup>13</sup> T. S. Ashton, *The Industrial Revolution, 1760-1830* (OUP, Oxford, 1969), 71.



to have greater capital resources as well as to have by then given up, partly or fully, trading in favor of merchant banking operations. Further combinations were also possible. For instance, in order to make payments at a considerable geographical distance possible (to be done through paper rather than specie), a merchant could pay with a bill that bore the name of someone with reputation in London thus reducing the risk that the bill might not be accepted or, if accepted, might not be paid. Social capital in the form of trust and creditworthiness were still as important as actual capital. In addition, London had the largest network of merchant-bankers concentrated in one area, including the Bank of England, established in 1694, and which could act as a banker of last resort<sup>14</sup>. Such features were paramount in establishing stability and confidence in the London credit market.

### *A View from Izmir*

In large-scale Ottoman urban markets where capital accumulation was most manifest its rate of growth was slow capable of still exhibiting intermittent liquidity stress of variable degrees; in addition there was an inability on the part of the banking sector, to inject enough capital in the markets to overcome inadequacy in the circulating medium and/or keep up with growing demands for further capital given the expansion of economy; the result was chronic tight liquidity even in major Ottoman markets especially given the level at which these markets were asked to perform<sup>15</sup>. The empire's capital city and to a lesser extent Izmir and a handful of other major markets, such as Alexandria or Salonica took the lion's share of such capital formation as it emerged. In Izmir given the high premium on specie and paper, as well as the widespread use of credit, at interest rates much higher than in Europe, all of which were taking place against a backdrop of a very active and flourishing commercial sector, commodity trading and merchant banking became lucrative activities carried out side by side and by almost all who were active in the private sector. These activities were *both* the symptom and the result of the lack of a circulating medium at adequate enough levels to meet the needs of the state as

<sup>14</sup> In the late 17<sup>th</sup>/early 18<sup>th</sup> centuries, small-scale private bankers in London were keeping 'running cashes', that is, current accounts for their customers amongst their other activities. R. S. Sayers, *Lloyds Bank* (OUP, Oxford, 1957), 14-15.

<sup>15</sup> Halil Sahillioğlu, "The Role of International Monetary and Metal Movements in Ottoman Monetary History," in *Precious Metals in Late Medieval and Early Modern Worlds*, J. F. Richards, ed. (Carolina Academic Press, Durham, NC, 1983), 283-304.

well as of the local economy, especially of its robust and strong commercial sector.

Other factors that impacted capital liquidity and credit in Izmir's commerce had to do with the open monetary policy followed by the imperial government which allowed foreign currencies to circulate freely within its domains. Indeed, near-exclusive use of local currency, including copper coins, was to be found only in transactions of a very modest scale<sup>16</sup>. Such a government policy was in part due to a desire to alleviate inadequacy in the circulating medium and in part an effort to improve the state of the Treasury. Debasement of the local currency, even if it led to inflation, was another policy in part undertaken by the state to increase the volume of the circulating medium and in part to alleviate its own insolvency. Both debasement and inflation had benefits for the state for it enabled it to pay back more easily loans it had contracted internally. For the private sector however higher prices led to a greater need for money besides increasing the currency's volatility in the international rates of exchange where it was considered, as a result, a weak currency. A weakened currency was even less adequate in meeting the volume of moneyed transactions it was called upon to carry out, especially in Izmir, whose commercial sector, for a number of reasons, continued growing. This must give us pause to re-think the negative consequences of endemic liquidity strains for evidently the market and its economic actors knew how to function profitably within them and keep growing. It does not however preclude the possibility that such growth might not have been reaching its full potential.

Izmir, moreover, continued to benefit from an extraordinary congruence this time of market shifts based in the emergence of new or modification of existing flows of three important commodities in global trade. These were the purchase of raw materials for textiles which followed a movement going from East to West; the growth in the consumption of western textiles and colonial goods which went from West to East; and of the balancing out of monetary flows of silver and gold, going from West to East for silver and vice-versa for gold. This was the result of three processes: its active trade balance with the West and passive trade balance with the Far East<sup>17</sup>; its role within the empire's internal monetary flows and finally its growing links with European financial markets. These trends in global trade and mone-

<sup>16</sup> See Şevket Pamuk, *A Monetary History of the Ottoman Empire* (CUP, Cambridge, 2000), 38-9, 68-9.

<sup>17</sup> ANF, AE Biii 243, Felix de Beaujour, Inspection générale du Levant, Izmir, 5 June 1817.

tary flows were already in place for Izmir by the 17<sup>th</sup> century; however they became increasingly evident in the second half of the 18<sup>th</sup> century, as demand for raw materials –cotton and cotton yarn– grew reflecting the needs of the French textile sector, located in the Carcassonne-Languedoc region primarily, which also grew, following the implementation of Colbert's mercantilist policies.

As a result, the Ottoman market became an important source for cotton to southern France. Izmir came to dominate although not monopolize this sector, over and above all other Ottoman cities and markets, whilst France came to dominate the Empire's European trade and related sectors –from commodity trading, to shipping, and merchant banking operations– over and above the Empire's other European partners. Further, Izmir benefited from another important shift in the international market that privileged colonial trade, namely the re-export of coffee and sugar from the Caribbean by the European Atlantic economies of Britain, France and the Netherlands, to Continental Europe and to markets throughout the entire Mediterranean<sup>18</sup>. By late 18<sup>th</sup>/early 19<sup>th</sup> centuries they were joined by merchants from British America, and following the conclusion of the War of American Independence, by carriers and merchants from the United States of America<sup>19</sup>. The Americans' ability to access coveted economic sectors, which had been generated by British and French trades in colonial goods, was greatly helped by a growing and changing, extraordinarily open, fluid and competitive world economy on the eve of the Industrial Revolution. The Americans were further facilitated by the numerous intra-European and Ottoman-European wars of the period (1776-1815). The resultant political flux combined with a rapidly expanding world economy as well as the needs of states to keep borrowing money to cover their military expenditure created enormous variations in exchange rates across different money markets that laid the road open for an array of arbitrage and other monetary speculative operations<sup>20</sup>. Such events

<sup>18</sup> Elena Frangakis-Syrett, "Americans in the Mediterranean in the Late 18<sup>th</sup> and Early 19<sup>th</sup> Centuries," in *Rough Waters: American Involvement with the Mediterranean in the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> Centuries*, S. Marzagalli, J. Sofka & J. McCusker, eds. (St. John's, Newfoundland, 2010), 221-232.

<sup>19</sup> It was indeed coffee and sugar that brought the Americans to the Mediterranean – from Lisbon and Tunis to Livorno and Izmir – and allowed them to carry out lucrative operations in the carrying trade and through their captains in informal merchant banking activities. For more details on American trading networks in this period, see Silvia Marzagalli, "Establishing Transatlantic Trade Networks in Time of War: Bordeaux and the United States, 1793-1815," *Business History Review*, vol. LXXIX/4 (2005): 811-844.

<sup>20</sup> John P. McKay, "The Rothschilds: ownership advantage in multinational banking," in Geoffrey Jones, ed., *Banks as Multinationals* (London, 1990), 123.

were overall beneficial to Izmir's commercial sector and credit market, equally for Istanbul, too, whose actors were already seasoned in arbitrage operations and hence were in a position to take advantage of such opportunities offered. In addition, changes in major European states' policies, such as abandonment of mercantilism in favor of Free Trade which was undertaken by Britain and France –albeit incrementally and intermittently– stood to benefit further the Ottoman Empire, especially its major maritime markets.

*Parallel Developments: the Marseilles and Izmir Credit Markets*

Whilst the Americans became particularly active at the turn of the century, for most of the eighteenth century it was the commercial sectors of Marseilles and Izmir that recorded a growing volume of inter-activity, although both also suffered from an underdevelopment of institutionalized credit and from monetary shortages, which grew in extent in view of the pressing demands of a growing world economy. As a result, there were similarities in mechanisms of specie substitution, –as reflected in the over-extensive use of credit amongst other activities–, which were generally very beneficial to Izmir for whom, too, the relationship with Marseilles was more important than the other way round. So as to ensure continuous market activity as well as allow for further growth there was in both Marseilles and Izmir growing use of commercial paper as a way of increasing the circulating medium. Although the French city was usually able to recover from it, over-extension of credit and its over-speculative use made its market, like that of Izmir, at times highly volatile as was shown in the Europe-wide financial crisis of 1774. This crisis led to fundamental changes in Marseilles' credit system and for its participants, the *courtiers*. In the short term it caused outflows of money from Izmir to Marseilles, which took place through the commercial and financial networks that already existed between the two city-ports. Although capital flowed out of Izmir, in that decade, yet judging from its robust growth in the 1770s, the process was overall beneficial for the city causing it to be further integrated within the financial networks of France and through them of Europe as a whole. What this crisis also showed was that at times of financial scarcities, the commercial and credit markets of the two cities were able to react to each other manifesting a high degree of inter-connectivity of their commercial and credit markets. Overall, at normal times Marseilles served as a prime source for specie and paper of all kinds for Izmir, thus further contributing to its becoming the leading commercial port in French-Ot-

toman trade<sup>21</sup>. The Ottoman city regularly drew on Marseilles to be paid for goods sold, given French merchant's trade imbalance not only with Izmir but with the Ottoman Empire as a whole<sup>22</sup>. In addition to commercial paper, Marseilles sent to Izmir specie and precious metal, too, for arbitrage and other mostly speculative monetary operations. Although the monetary flow between the two cities went usually East, at times of financial crisis, or of liquidity stress in Marseilles, funds flowed the other way too<sup>23</sup>.

### *Merchant Banking and Credit Operations*

The absence of an institutionalized and regulated banking system, until the second quarter of the 19<sup>th</sup> century was nevertheless preceded in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries in extensive but increasingly better organized and legislated upon system and use of credit to overcome intermittent scarcity in the circulating medium. This was the case for almost all European markets, albeit at different rates of intensity or occurrence according to the size of the market and of the national economy within which it functioned. Overall, monetary scarcity was more prevalent in the Ottoman markets, including Izmir, than in Europe as well as more extensive when it occurred. The practitioners of informal credit and merchant banking operations based on inter-personal relationships as well as legally and ethically acceptable by all codes of behavior and practices resulted in the following: Ottoman and European merchants active in Ottoman-European trade were expected to and did have a shared knowledge in terms of expertise even if not in terms of multi-lingual abilities, namely, -from being able to tell the intrinsic val-

<sup>21</sup> ANF, AE Biii, Felix de Beaujour, Inspection générale du Levant, 5 June 1817.

<sup>22</sup> ACCM, I, Vols. 26-28, Ottoman Exports to Marseilles, 1700-1789 and I, Vols. 19-20, Ottoman Imports from Marseilles, 1749-1789.

<sup>23</sup> Such times were years of acute plague outbreak such as the one recorded in 1721 which took a human toll of extraordinary proportions with corresponding economic distress. During commercial crises, as it was the case in 1734, Izmir again sent funds to Marseilles, through the links established by the financial networks operating between the two cities. The early 1730s were not a good time for the French textile trade in the Empire and such problems were immediately reflected in the flows of money and trade balances between the two city-ports' economies. E.g., ANF, AE Bi 1045, Consul Peleran, Izmir, 7 Oct. 1732 to Minister, Paris. For more information on the flows of funds between the two city-ports and the role of trade and Izmir in such interactions, see Elena Frangakis-Syrett, "The Balance of Trade and the balance of Payments between Izmir and France, 1700-1789," *Communications grecques présentées au Ve Congrès international des études du sud-est européen* (Greek Committee of the International Association for South-Eastern European Studies, Athens, 1985), 127-138.

ue of an Ottoman coin minted at different years, which often resulted in variable amounts of precious metal contained therein; to knowing what value the markets would accept for a local coin irrespective of its metal value; to knowing when to engage in commodity trading and when to turn instead to trading in money; to knowing when to use the latter as a commodity rather than a medium of exchange which included speculating on the levels of likely monetary scarcity or abundance at a given moment in Izmir, Livorno, Istanbul, Ancône or Marseilles. The latter activity necessitated, in turn, having up-to-date information on the rates of exchange of a whole array of Ottoman and European currencies, in both gold and silver, and in some cases in copper, too; to knowing how much credit, in the form of promissory notes and other instruments of credit, a medium-size market, such as that of Izmir could sustain; to knowing when to trade commercial paper for currencies or precious metal, if such an operation offered better profit margins than arbitrage; to knowing when to discount a bill of exchange and when to be willing to hold it beyond its due date without protesting it if the market dictated such a need in order to continue functioning and the issuer were deemed credit-worthy enough to warrant it<sup>24</sup>. As late as the early 19<sup>th</sup> century, a merchant could potentially lend out part or all of his cash and continue trading which practice was based on the accepted norm that he could buy goods totally on credit, and without using any of his cash reserves at least for a certain period of time, given of course that he was creditworthy. A merchant could equally trade partly on credit and partly through barter. There were also commercial transactions made partly on cash, partly on barter and partly on credit. Whilst all three combinations were acceptable and current, inclusion of cash was expected to lower the sale price of the goods; other considerations impacting the final price were the actual currencies being used, whether they were western or local, which ones and in the case of the latter, which issue was being used.

### *Navigating the Commercial and Credit Markets*

That the banking sector and the financial markets for short-term credit were still quite informal can be ascertained from the way merchants financed their ventures. A standard way for Europeans—established in the Ottoman markets to trade back home—was by involving their “friends,” who were all members of broadly the same networks, either themselves directly or through their employer in Europe, for

<sup>24</sup> ANF, AE Biii 241, *Mémoire sur l'argent* (Marseilles, 1775).

the purpose of undertaking a specific commercial venture for which they became in essence partners sharing out costs and profits<sup>25</sup>. The commercial venture could be masterminded in Europe and organized in Izmir, Aleppo, Salonica or Istanbul and/or the reverse. Despite the sharing out of costs, and quite likely offering monetary facilities to each other if needed, including credit, each participant *still* had to raise capital for *his* share in the venture, to pay bills of exchange that were drawn solely upon *him*. He did so usually through loans from other merchants in Izmir, or by discounting and selling bills of exchange in his possession in the Istanbul, London or Marseilles money markets<sup>26</sup>. Yet we still need to ask, where did a commercial house,

<sup>25</sup> Private Papers Collection, Colvill Bridger, Aleppo, 27 April 1755 to Edward & Arthur Radcliffe, London; see also, PPC, CB, Bridger, Aleppo, 16 Aug. 1756 to Harry Bridger, New Shoreham, Essex and Bridger, Aleppo, 5 May, 1758 to H. Bridger, Essex. I wish to thank here Mr. James Bridger for making available the papers of his family available to me. Colvill Bridger was the son of Harry Bridger and *factor*, or employee of Edward & Arthur Radcliffe on whose behalf he had initially gone out to Aleppo and for whom he traded on commission. For more information on his employers, see Ralph Davis, *Aleppo and the Devonshire Square* (Macmillan, London, 1967). For more information on the Europeans' trading in Aleppo, see Bruce Masters, "Aleppo: the Ottoman Empire's Caravan City," in E. Eldem, D. Goffman & B. Masters, *The Ottoman City between East and West* (CUP, Cambridge, 1999). After Bridger and the Radcliffes had parted ways he stayed in Aleppo and continued trading on his own account as well as on behalf of other houses in London, who were importers of Ottoman goods and members of the Levant Company. He did so on an ad hoc basis and on terms that could vary from venture to venture. Whilst this was not unusual, branching out on one's own and severing one's ties with the initial and principal employer was less usual. Yet such practices as these existed in long-distance trade at a time when monetary resources were still scarce and access to credit was conducted through personal networks are less reflective of lack of trust amongst partners so far away, or the difficulties of establishing long-lasting bonds, and more on the nature of the markets that were still volatile and relatively unpredictable. Hence if someone could survive on his own in these conditions (which Bridger did as he went back to England having amassed a small fortune after 11 years in Aleppo) also shows the opportunities that existed in long-distance trade even against a background of largely personal and informal credit markets. The period that he traded the 1750s and 1760s were an additional advantage to him for despite the Seven Years' War (1756-63) taking place, which increased the premiums in maritime insurance to prohibitive levels at times for British and French merchants, the world economy was growing fast. The latter phenomenon was enough to counteract the naval conflict. For more information on Bridger and his time in Aleppo see Elena Frangakis-Syrett, "Trade Practices in Aleppo in the Middle of the Eighteenth Century. The Case of a British Merchant," *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, Vol. 64/2 (1991): 123-132.

<sup>26</sup> There certainly were funds available in the premier money markets of Europe such as Amsterdam or London. However it would appear that state finance was a more lucrative employment of such funds for the merchant-cum bankers that disposed of them and that financing long-distance merchants (at least in the European-Ottoman

often a family firm, in London or Marseilles, Livorno or Amsterdam find the funds needed to support their representatives that they sent to Izmir in the first place? They too seem to have turned for funds to “friends” who were either combining banking with trading (as was with the house of Roux Frères) or acting solely as private bankers, that is, who kept current accounts for their clients. In the City of London, and despite the economic crises of the late 18<sup>th</sup> and early 19<sup>th</sup> centuries, the rate of capital accumulation and market demand, accompanied by currency stability and lower interest rates, grew stimulating the economy further, leading to a lessening in the overlapping of merchant banking and trading activities and to the emergence instead of an institutionalized banking sector<sup>27</sup>. Merchants-cum-bankers having accumulated enough capital in the first half of the 18<sup>th</sup> century, often through such long-distance trading ventures as the Levant or the East India trade, started specializing in lending funds to other merchants instead of trading themselves. The fact that merchants who participated in long-distance trade were themselves based in London allowed for a natural inter-connectivity to take place between those who had become “bankers” and their merchant clients whose creditworthiness they were either already aware of, or could be easily informed about<sup>28</sup>. The late 18<sup>th</sup> and early 19<sup>th</sup> centuries were still a time when personal inter-relationships underpinned the networks of credit that assured that commerce could function on a sound basis given the on-going growth of the global economy and the changes that were taking place alongside it in the credit markets, as part of the transition period to a modern, post-Industrial Revolution world economy.

trade) was more ad hoc and tighter with exchange rates higher. Bridger had to borrow both from his family in England, as from fellow merchants and other money lenders, both Europeans and locals, in Aleppo as well as elsewhere in the Mediterranean, such as Livorno. PPC, CB, Bridger, Aleppo, 26 April 1759 to Messrs. Earle & Hogdson, Livorno.

<sup>27</sup> F. G. Hilton Price, *A Handbook of London Bankers* (The Leadenhall Press, London, 1890-1891).

<sup>28</sup> Such appears to be the case with the private banking house of Messrs. Willis Wood Percival & Co., who was by the 1740s already active in the East India trade and became ultimately amongst the founders of Lloyds Bank (presently part of HSBC). In the late eighteenth century, the firm was still participating in trading ventures with associates in London, the house of Cazalet & Co., whose merchant ‘friends’ in turn were the firm of Master & Lee, an important family within the Levant Company and an active presence in Smyrna through their *factorage* of Master & Lee. As bankers, Willis Wood Percival & Co. financed the trading ventures of their ‘friends’ in Izmir, even when they did not participate themselves in them, by making advances as well as by buying and/or discounting their bills. Lloyds Bank Archives, London, LBA/A53/13/b/30 Willis, Wood Percival & Co., 9 July 1793.



## RESOURCES OF THE SEA



Jean-Louis Vails

## Les amers du choix pertinent des signes à la manipulation de l'espace

### ABSTRACT

The sea does not offer references, so the only way to describe the space is land. Thus were born the signs of fishermen and sailors. An invention that is initially was the result of a random search, carried out with the stroke of intuition, trial and error, and finally crowned by the discovery of the geography of the seabed. This article focuses on the origins and practice of the signs in different cases related to navigation and fishing on the coast of the French department of Pyrenees-Orientales. This territory was Catalan politically and culturally before being annexed to the kingdom of France in 1659. Today, Catalan is still the language of signs.

Keywords: fishermen references, coastal landscape, sardine fishing, maritime vocabulary.

La présente étude a pour cadre géographique et culturel la côte nord-catalane du département français des Pyrénées orientales.

Cet espace situé entre les pays de parler occitan et la Catalogne, appartenait à une aire culturelle et politique catalane avant d'être annexé au royaume de France en 1659.

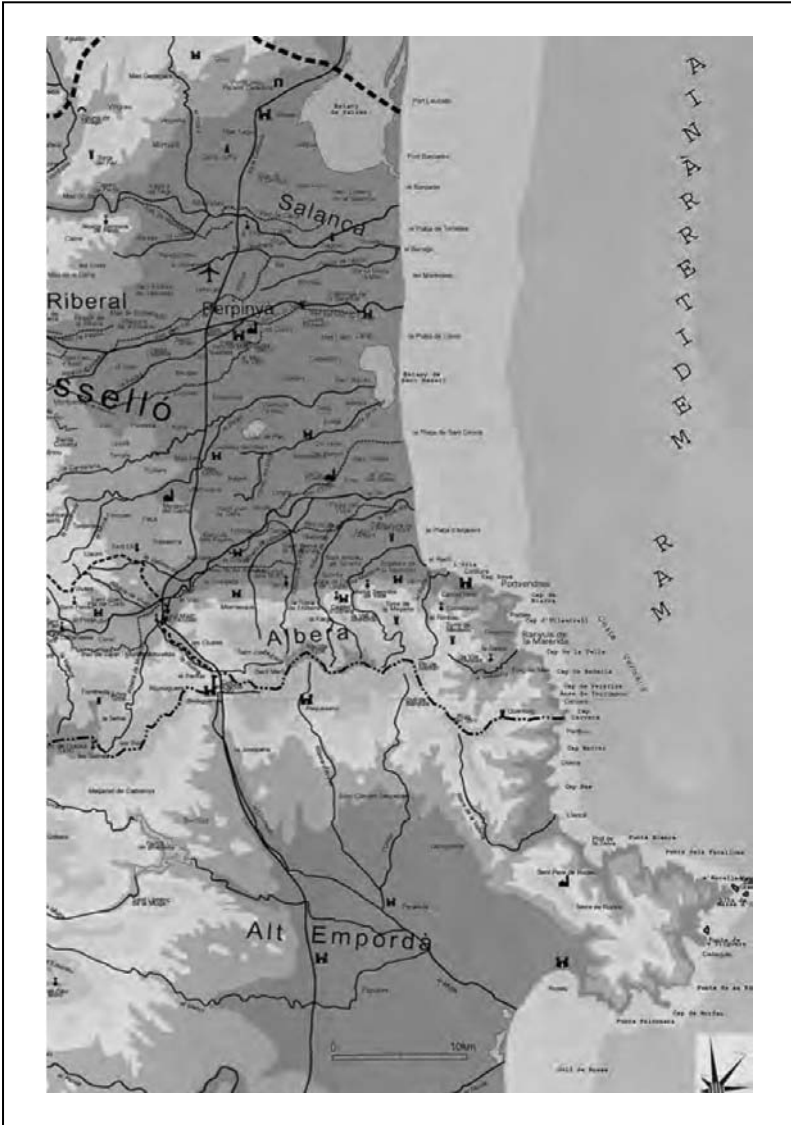
Si à l'heure actuelle, une grande partie de la population possède comme langue première le français imposé autoritairement par les régimes monarchiques et républicains, des communautés professionnelles comme les pêcheurs, les vigneron, les agriculteurs ont conservé le catalan qui est demeuré le seul vecteur de transmission des savoirs et savoir-faire bien avant le passage obligé au français. Tous les acquis ont été transmis de génération en génération par le geste et la parole.

Dans le cas qui nous occupe, les protagonistes sont les pêcheurs du port de Cotlliure situé à 28 kilomètres au sud de Perpignan.

L'objet de l'étude porte sur la genèse et la pratique des amers dans différents cas de figures de navigation et de pêche.

Les conditions de production des données recueillies reposent sur l'enquête orale menée en terre ferme dans la langue maternelle et de travail des pêcheurs, le catalan. Ce type de situation de communication artificielle a obligé les pêcheurs à verbaliser, pour l'enquêteur, des opérations techniques évoquées mentalement en mer, in situ.

Carte 1. *Les Nostres mars*, l'espace maritime pratiqué, vécu et affectif des pêcheurs cotillieurens



L'appellation, *les Nostres mars*, donnée au territoire contrôlé par la prud'homie de Cotlliure, est en beaucoup plus réduit l'équivalent du *Mare Nostrum* des Romains.

La partie littorale qui s'étend du *Bocal de la Tet* (embouchure de la Tet) au nord, jusqu'au *Cap de Biarra*, au sud, englobe côte sablonneuse et côte rocheuse ; les limites maritimes proprement dites ne dépassent pas les 6 ou 7 miles vers le large.

Ce territoire aux fonds variés constitue une zone de prédatons multiples, un espace communautaire à forte valeur économique que les pêcheurs en tant qu'exploitants ont dû cartographier mentalement pour en tirer profit et en éviter les dangers.

### *L'invention du lieu et la création des amers*

Face à la mer uniforme ne s'offrait plus que l'alternative de la terre pour se repérer dans l'espace. Ainsi est née l'invention des amers. Une invention qui est au départ le fruit d'une recherche au hasard, menée à coups d'intuition et de tâtonnements et couronnée par la découverte d'un lieu sous-marin.

S'il était reconnu comme remarquable, il fallait à tout prix fixer la position de ce lieu afin de le retrouver ou de l'éviter.

La seule démarche permettant d'en établir la localisation précise consistait à prendre des amers (*agafar senyes*) c'est à dire à pratiquer en termes savants la triangulation.

La procédure repose toute entière sur le point de vue depuis la barque vers le paysage côtier, ici et maintenant : le regard ira prélever successivement 2 éléments situés l'un au droit de l'autre, les uns en aval et les autres en amont dans le paysage.

Ainsi, par les deux éléments de chacun de ces couples passe une ligne immatérielle ; les deux lignes tirées alors virtuellement depuis la barque constituent un angle dont la barque est le point d'intersection, en géométrie le sommet.

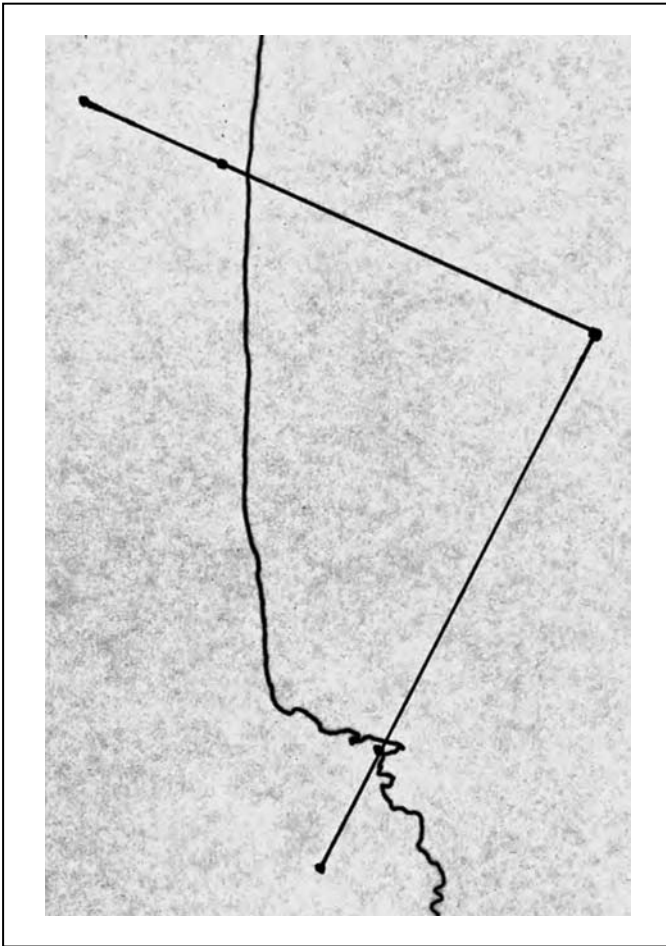
Dans tous les cas, les 4 éléments du paysage portaient un nom, dans le cas contraire les pêcheurs leur en donnaient un : mis en relation dans la construction géométrique qui leur est propre, ces 4 toponymes forment une association équivalant plus ou moins à un syntagme qu'il convient de mémoriser.

Dans la langue des pêcheurs et des marins ces points de repère portent le nom de *senya* en catalan et *d'amer* en français.

Au commencement, un regard orienté vers le paysage fixe dans celui-ci l'inscription virtuelle d'un rocher immergé, d'un site de pêche, d'un fond dangereux, d'un espace dans l'espace dont l'identité et la

localisation en mer résident dans la mise en réseau des 4 toponymes relevés depuis la barque.

Figure 2. Principe basique du fonctionnement des amers



Sitôt le « lieu » inventé, il faut procéder à la mise en mémoire des 4 amers ou points de repère, visibles dans le paysage, et de leur association.

Pour retrouver avec certitude le lieu invisible parce qu'immergé, il faudra inverser le sens de la construction géométrique initiale : il s'agira d'abord d'identifier puis de remettre en liaison les amers qui tels deux fils d'Ariane conduiront la barque sur place. Retrouver un lieu consistera ainsi à rétablir un dialogue particulier et pertinent entre la mer et la terre (croquis).

### *Nature, caractéristiques et pertinence des amers*

La nature des amers est forcément hétérogène de par les espaces d'implantation.

En zone littorale, clochers, maisons, mas, immeubles, arbres élevés, châteaux d'eau constitueront des points de repère.

En zone montagneuse les accidents du relief (sommets, pics, cols, versants ...) mais aussi des constructions établies sur les hauteurs (tours, châteaux) rempliront cet office.

Étroitement liées à leur nature et dépendant d'elles, les caractéristiques des amers sont fondées sur des qualités intrinsèques.

Ces points du paysage doivent être fixes dans l'espace et stables aussi longtemps que possible dans le temps ; il faut surtout qu'ils soient remarquables à savoir qu'ils aient une morphologie unique, une identité forte permettant de les identifier et de les mémoriser facilement.

La pertinence est l'ultime et indispensable qualité assurant sans erreur le fonctionnement du système de repérage d'un lieu immergé et donc invisible ; elle repose sur l'identité propre des amers, sur leur mise en relation géométrique par le pêcheur, mise en relation rendue d'autant plus efficace et facile que les amers en question bénéficient d'une totale visibilité.

### *Implantation, disposition des amers dans le paysage*

Dans une somme importante d'éléments dispersés dans le paysage, les pêcheurs ont dû opérer des choix forcés qui les ont conduits à un réaménagement de l'espace pensé alors en termes technico-économiques.

Ce grand espace de prélèvement n'est autre que l'espace terrestre visible depuis *les Nostres Mars*, un espace scruté par des hommes qui travaillent à l'oeil nu et qui plus est se décline en sous-ensembles différenciés :

- La zone côtière qui s'étire au-delà de la frontière politique franco-espagnole jusqu'à Cadaquès (*Munt Pení*)
- La zone qui s'étend à l'intérieur des terres de la plaine du Roussillon (*Força real, el Muntner, Castell Rosselló ...*), dans la vallée du Tec (*el Fort dels Banyes, la Cabrença ...*) et touché au Conflent dont le *Canigó* est le point le plus en retrait.

Au total 5 espaces : les Albères (*l'Albera*), les Corbières (*les Corberes*), le Canigou (*el Canigó*), toute la bordure littorale et quelques hauteurs de l'arrière-pays.

### *Les catégories d'amers*

Retenus par un choix imposé dans le paysage visible, les amers relèvent de catégories dont les origines sont différentes :

#### 1) Amers naturels

- Oronymes : *Puig Mosquit, el Rafart, el Penyasco, la Cabrença ...*
- Thalassonymes : *Cap Gros, Cap de Biarra, Punta Moreres, la Cova ...*
- Phytonymes : *la Mata, l'Abreteria, l'Ullastre, la Figuera ...*

#### 2) Amers artificiels

- Feux divers : *Fanal de Biarra, el Fanal Pitit, el Fanal Roig, Pení, llums de la Baleta ...*
- Constructions civiles : *la Casa dels Moros, el Molí Romput, el Mas de la Riu, el Llinàs Pitit, el Casino d'Argelers ...*
- Fortifications : *el Fort de la Beneta, Saltems (Sant Elm), Pujols (tour), Madeloc (tour), el Fortí ...*
- Constructions religieuses : *el Campanar de Canet, el Campanar d'Elna, Santa Rafina (Santa Rufina), Sant Pere de Roda, Santa Magdalena ...*

Figure 3. Répartition spatiale ordonnées des amers





Pensés comme des instruments indispensables des pratiques marines, les amers sont disposés par les lois de la géométrie sur deux rangées non linéaires ni parallèles mais cependant séparées l'une de l'autre : il y a la ligne des amers de premier-plan et celle des amers d'arrière-plan.

**Amers de premier plan et d'arrière plan :** les amers de premier plan occupent la bande littorale ; ceux d'arrière-plan sont répartis dans les montagnes et les hauteurs de l'arrière-pays.

Chaque couple d'amers sera constitué d'un amer de premier plan et d'un amer de second plan et plus grande sera la distance entre les deux points d'un même couple et plus la ligne immatérielle qui passe par eux aura une trajectoire plus juste pour la localisation du lieu de mer à retrouver.

**Amers d'amont (*senyes d'amunt*) et amer d'aval (*senyes d'avall*) :** Dans le cas présent et en vertu du principe de centralité propre à tout individu et donc à tout groupe, Collioure (*Cotlliure*) est perçue par les pêcheurs comme un centre autour duquel s'organise le monde environnant : il y a un haut, vers le nord (*l'amunt*) et un bas, vers le sud (*l'avall*).

C'est donc de part et d'autre de Cotlliure que les points de repère du premier et de l'arrière-plan seront prélevés.

Amers « traversiers » (*senyes travesseres*): cette troisième catégorie d'amers ne comporte qu'un seul couple de points de repères, points qui peuvent être prélevés selon le cas en aval comme en amont de Cotlliure.

Ils sont utilisés selon les nécessités du moment comme amers de remplacement ou de complément ; de complément pour affiner avec plus de précision la position d'un rocher immergé situé au large ; en remplacement quand l'un des deux couples d'amers n'est pas visible à cause de la brume.

### *Les différents recours aux amers en dehors des actes de prédation*

1) Amers d'évitement d'un rocher immergé pour engins dérivants comme le sardinal

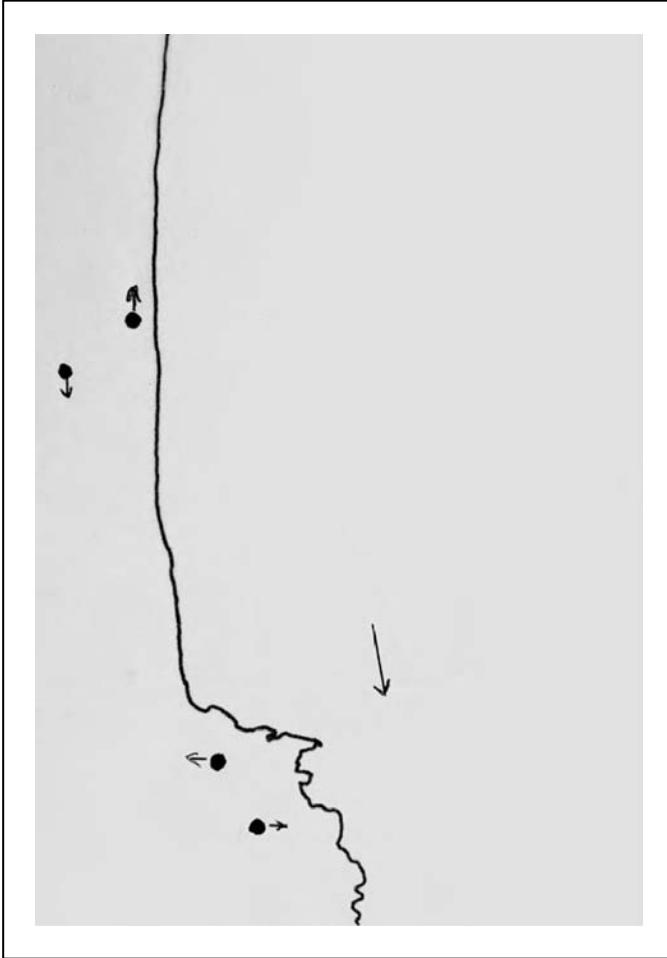
a) Cas d'un sardinal qui dérive vers un rocher, la distance l'en séparant autorisant une calée complète.

Il incombe au patron de surveiller dans le paysage le défilement des amers et de relever la flue lorsque les amers de signalisation des risques d'accrochage du filet *croisent*, se superposent (figure 3).

b) Amers d'évitement d'un fond dangereux du type croches, comme les *Tingudes de Santa Magdalena*, pour engins traînants et dérivants comme le sardinal quand le filet touche à dessein le fond à la calée de l'aube.

Ce cas en tous points comparable à celui du rocher immergé relève de la même stratégie. Cependant, le patron a la possibilité d'adopter 3 procédures : accorder au filet une immersion inférieure au fond dangereux, suivre grâce aux amers appropriés une trajectoire qui l'écartera de ce fond soit du côté de la terre soit du côté du large. (figure 4)

Figure 4



## 2) prise d'amers occasionnels et temporaires

Il s'agit d'amers relevés sur le champ pour retrouver un objet ou éviter un obstacle provisoire.

Lors de la perte d'une ancre, de la ralingue des plombs d'une tresse de sardinal, quand une nasse a été calée sciemment sans orin pour éviter les vols, ou qu'un tronc d'arbre charrié par les crues a endommagé le filet, le pêcheur réagit aussitôt, ici et maintenant : la technique qui préside à la prise des amers est la même que celle utilisée lors de l'invention d'un rocher mis à part que dans les 4 cas cités, l'intéressé est sur le lieu-même où se trouve l'ancre, la ralingue, le tronc d'arbre.

### 3) amers de notoriété à valeur purement informative

a) Amers qui établissent la localisation d'un lieu de mer par un pêcheur qui y a été témoin d'un événement dont il veut faire part aux autres patrons de barque : présence d'un banc de dauphins qui ont mis à mal sa flue, barque frôlée par un cargo, rencontre avec d'autres pêcheurs des ports voisins ...

On choisit pour être compris de ceux à qui on relate les faits, des amers majeurs aux noms connus de tous.

b) Amers marqueurs de la frontière entre la France et l'Espagne.

Amers artificiels à valeur officielle et politique établis à l'aide de deux poteaux peints en blanc, à 15 mètres environ l'un au-dessus de l'autre sur la falaise du *Cap Cervera*. Leur alignement signalait la ligne-frontière.

### *Les pêches et leurs amers*

À chaque pêche sa saison, ses moments de la journée, ses fonds, ses engins, ses lieux. Des lieux à valeur économique parce que fréquentés par tel type de poisson ou de crustacés dont la capture nécessite des engins adaptés qui, pour être calés efficacement, feront appel à des amers différents.

La pêche à la sardine utilise des filets dérivants et maillants calés en terre au crépuscule et plus au large à l'aube. La fragilité du coton et la longueur des calées exigent des fonds propres dénués de tout obstacle.

La pêche à l'anchois qui se pratique très au large, toute la nuit ne nécessite que très peu d'amers.

La pêche au conger, qu'elle utilise la nasse ou la palangre, recherche le plein rocher.

Les pêches au galet, au pageot ou au rouget se font à l'aide de palangres fins calés le plus près possible de la bordure du rocher ou de la côte.

Le chalutage en double, jadis à la voile puis au moteur demande des fonds propres sans obstacles.

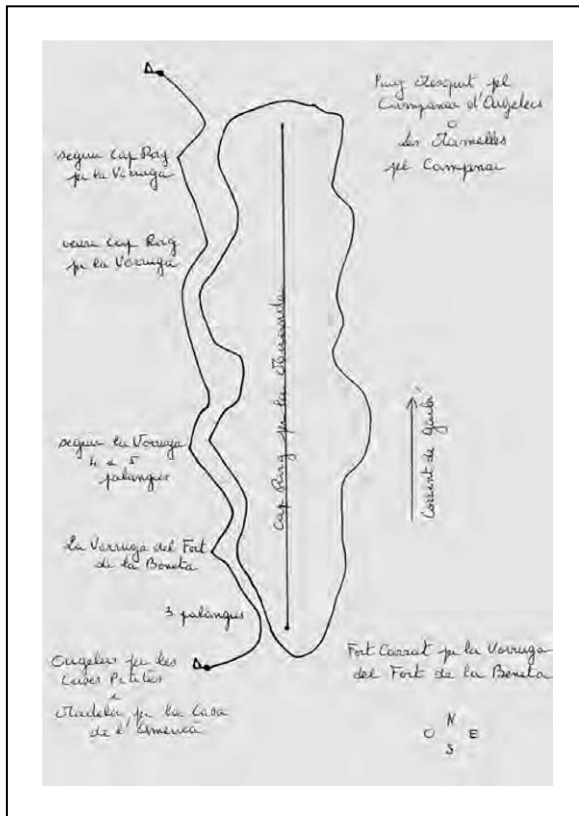
La pêche à la rascasse, aux frayères, a lieu en des endroits très précis localisables par très peu d'amers.

### 1) La pêche au sardinal

#### a) Mettre la flue hors danger de tout obstacle

Dans la mesure du possible chaque pêcheur calera sa flue sur un fond propre, exempt de tout rocher ou de tout autre obstacle naturel comme un violet, un arbre de mer ...

Figure 5



À l'aube, où il est obligatoire de toucher le fond, ce qui multiplie les risques d'accrochage en cas de courant fort, les pêcheurs calent dans un couloir de mer balisé sur toute sa longueur qu'ils dénomment *la Línia del Coll* (la Ligne du Col) praticable sur plus de 15 kilomètres (figure 5).

b) Contrôler le sens et la vitesse de la dérive.

Cette opération est essentielle pour les engins dérivants comme le sardinal qui pêche à des fonds tantôt de 15 à 16 brasses au crépuscule, tantôt à des fonds de 22 à 25 brasses à l'aube.

L'accident majeur qui puisse survenir à ce filet est de se déchirer sur un fond garni d'obstacles ; l'incident mineur est de sortir de la zone dont le fond correspond à celui qui a été choisi en fonction du moment de la journée et de diverses conditions atmosphériques.

S'en remettre aux amers pour vérifier la direction et la vitesse du courant est dans la plupart des cas plus rapide que d'utiliser, en l'immergeant, *l'escandall*, la petite bouteille remplie plus ou moins d'eau amarrée au bout d'un fil de palangre.

Une fois la calée effectuée, barque et flue peuvent connaître plusieurs types de dérives.

- Dérives simples, celles vers le nord et vers le sud seront révélées par le déplacement des amers dit d'amont et d'aval, mouvements qui se traduisent en catalan par *crusar per munt* et *crusar per baix*, dériver vers le nord et dériver vers le sud.

***Crusar per munt/dériver vers le nord*** : dans le couple des amers d'amont, c'est celui du premier plan qui se décale vers le sud, celui du second plan vers le nord.

***Crusar per baix/dérivers vers le sud*** : dans le couple des amers d'amont, c'est celui du premier plan se décale vers le nord, celui du second plan vers le sud.

- Deux autres types de dérives simples peuvent éloigner la barque et la flue vers le large ou au contraire les rapprocher du rivage ; les amers sollicités sont ceux d'aval ; dans le premier cas le fond augmente et l'on parle de *crusar per fora/dériver vers le large* ; dans le second cas, le fond diminue et l'on parle de *crusar per en terra/dériver vers la côte*.

***Crusar per fora/dériver vers le large*** : dans le couple des amers d'aval c'est celui du premier plan qui se décale vers la gauche et celui du second plan vers la droite, vers l'intérieur des terres.

***Crusar per en terra/dériver vers la côte*** : dans le couple des amers d'aval c'est celui du premier plan qui se décale vers l'intérieur des terres, vers la droite, celui du second plan vers la gauche, vers la mer.

- Il arrive que le mouvement imprimé à la barque par la dérive combine deux directions : vers le nord et le large, vers le nord et la côte, vers l'aval et le large et vers l'aval et la côte. Se présentent alors 4 cas de figures faisant intervenir pour chacune d'elles les amers d'amont et d'aval.

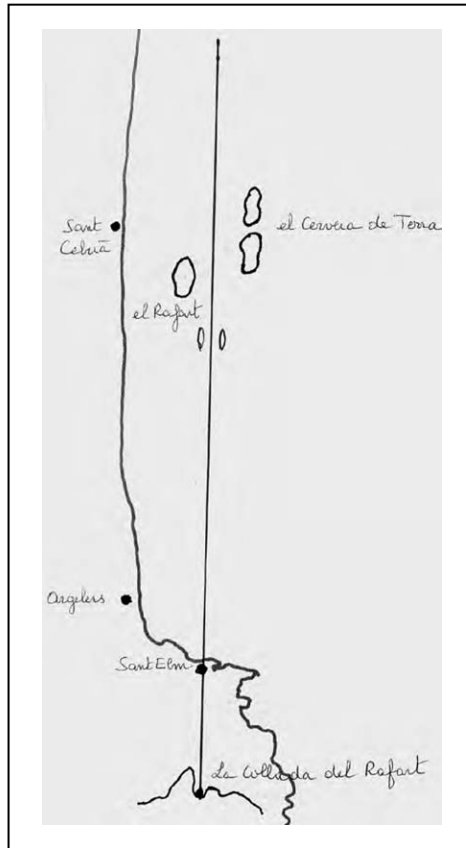
***Crusar per munt i per fora/dériver vers le nord-est*** : dans le couple des amers d'amont, celui du premier plan se décale vers le nord, celui du second plan vers le sud.

Dans le couple des amers d'aval, celui du premier plan se décale vers la gauche et celui du second plan vers la droite, vers l'intérieur des terres.

*Crusar per munt i per en terra/dérivée vers le nord-ouest* : dans le couple des amers d'amont, celui du premier plan se décale vers le nord, celui du second plan vers le sud.

Dans le couple des amers d'aval celui du premier plan se décale vers l'intérieur des terres, vers la droite, celui du second plan vers la gauche, vers la mer.

Figure 6



*Crusar per baix i per fora/dérivée vers le sud-est* (figure 4): Dans le couple des amers d'amont, celui du premier plan se décale vers le nord, celui du second plan vers le sud.

Dans le couple des amers d'aval, celui du premier plan se décale vers la gauche et celui du second plan vers la droite, vers l'intérieur des terres.

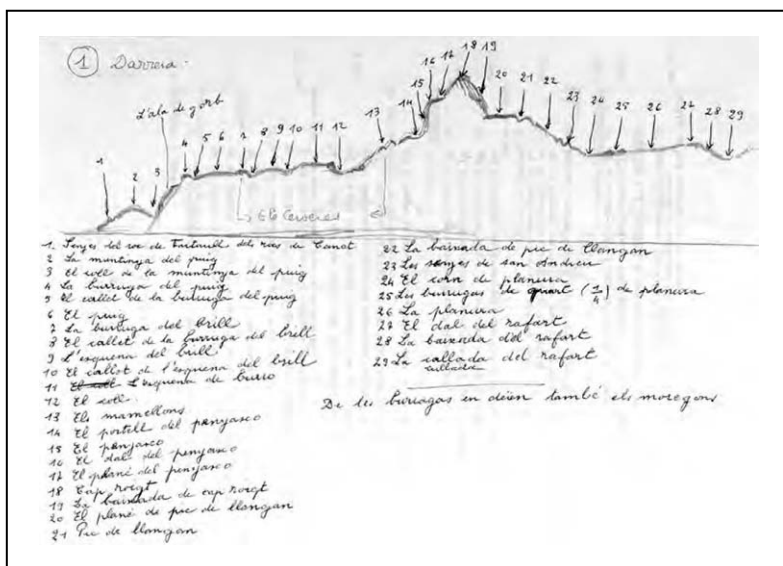
**Crusar per baix i per en terra/dérivée vers le sud-ouest :** dans le couple des amers d'amont, celui du premier plan se décale vers le nord, celui du second plan vers le sud.

Dans le couple des amers d'aval, celui du premier plan se décale vers l'intérieur des terres, vers la droite, celui du second plan vers la gauche, vers la mer (figure 6).

## 2) La pêche à l'anchois

Ce type de pêche se pratiquant très au large, dans la zone des 15 milles, les amers n'ont ici d'autre utilité que de localiser puis de retrouver les espaces que traversent les bancs d'anchois. Une des utilisations d'amers, les plus fréquentes, consistait à *anar a fer pondre el sol per la Galera*, c'est à dire à déplacer la barque jusqu'à aligner le soleil couchant derrière une grande table rocheuse située très à droite du point du paysage où le soleil se couche normalement.

Figure 7



## 3) La pêche au congre à la palangre dite borreu

Cette forme de prédation fait intervenir les amers pour localiser les deux extrémités d'un rocher immergé, *el cap d'amunt* (extrémité nord)

et *el cap d'avall* (extrémité sud) ; une fois l'opération accomplie il suffit de caler, en ligne droite, les 4 ou 5 palangres amarrés bout à bout, de manière à les placer dans l'axe du rocher car c'est là que se tiennent les congrès. Jamais, l'ensemble des palangres va d'une extrémité à l'autre du rocher (figure 7).

#### 4) Pêche au pageot et au galet à la palangre fine (figure 5).

Cette pêche demande la prise en compte de plusieurs paramètres : établir avec précision la position du rocher, évaluer le sens et la vitesse du courant, choisir la bordure du rocher (*ima*), enfin décliner, au fur et à mesure que l'on cale les palangres, la longue collection d'amers qui permettent d'épouser les circonvolutions et les irrégularités d'un profil rocheux qui est loin d'être rectiligne.

#### 5) chalutage à deux barques (figure 6).

Si le chalutage à deux barques amarrées en double se pratiquait le plus souvent sur des fonds propres, il arrivait que les nécessités de la pêche ou l'espoir de faire un bon coup de filet, amènent les patrons à s'engager dans un détroit, nommé *el Passatge*, délimité par deux rochers immergés, *el Rafart* et *el Cervera de Terra* ; cet espace large de 200 mètres environ imposait aux barques de réduire leur écartement et de bien suivre les amers pour ne pas enrocher la poche du filet qui draguait le fond (figure 8).

#### 6) pêche de la rascasse aux frayères.

Il existe plusieurs frayères (*rufinera*) telles les *Rufineras de Biarra, dels Portells* ou de *les Bateries* où l'on calait une série de trémails ; ces espaces, faciles à localiser dans leur morphologie et leur étendue faisaient aussi appel au recours d'amers dont la mise en réseau était identique en tous points au repérage d'un fond jugé dangereux.

#### 7) le rocher immergé

Par l'obstacle qu'il représente, par le nombre des pêches qui y sont pratiquées, le rocher immergé est à lui seul un paradigme dans l'utilisation et la combinaison des amers.



Sur le seul plan de la pêche, le rocher est le lieu d'un certain nombre d'actes de prédation qui pour être menés à bien exigent des amers qui leurs sont à la fois propres et communs.

Si le poisson ou le crustacés imposent le choix de l'engin, la technique de prédation appartient pour une part à la façon de caler le filet, la nasse ou la palangre, d'autre part à la prise en compte de paramètres qui influent sur cette technique ; à ce sujet, ont une grande importance la direction et la force du courant de fond du sud (*garbí*) ou du nord (*llevant*) mais surtout le choix et la mise en réseau des bons amers qui sont alors les outils incontournables pour localiser le biotope.

### *Les relations virtuelles du pêcheur à l'espace*

Dans le faire, dans la réalité, c'est toujours la barque qui se déplace à la surface de la mer et c'est depuis la barque-même que sont menées par le patron-pêcheur toutes les pêches, toutes les actions sur le milieu.

Dans le dire, le rapport que le pêcheur entretient avec le monde est différent : la très grande majorité des actions est exprimée dans le vocabulaire par des verbes. Si le lieu de l'énonciation mentale demeure toujours la barque, le rapport à l'espace a changé et se présente sous deux formes :

- Le pêcheur apparaît comme celui qui manie les lieux, en déplace les éléments, les aligne, les fait glisser, les cache, les découvre, les sépare, les superpose : *fer venir, amagar, descobrir, fer crusar ...* (amener, cacher, découvrir, faire croiser ...)

- Le pêcheur se projette dans le paysage, s'y déplace, le parcourt, y construit ses itinéraires : *forajar el Coll, terrajar el Fort de la Beneta, ser a Madeloc, arribar a les Cases Pitites ...* (s'éloigner du Col, se rapprocher du Fort de la Beneta, se trouver à Madeloc, arriver aux Petites Maisons ...)

### *Conclusion*

Les senyes ? les amers ? (figure 7).

Un système performant, indispensable, vital ; une panoplie d'outils symboliques construite par les pêcheurs et pour eux seuls dans un but surtout économique.

Un système, ancêtre et prototype du GPS grâce auquel le pêcheur informe l'espace en lui assignant des noms pour que l'espace, en retour informe le pêcheur sur ses fonds, leur nature, le sens et la force des

courants de fond, les dérives de la barque, la position des épaves, des lieux de pêche ...

Dans leur mise en service, les amers reposent sur des instances de communication particulières, un dialogue muet entre le pêcheur et le paysage au sujet de la mer ; ils instaurent une relation discrète, presque secrète, confidentielle au monde.

C'est le moment où l'homme de l'eau parle avec la terre.

Judit Vidal Bonavila

## El desarrollo marítimo durante los siglos XVI y XVII: las almadrabas catalanas

### **ABSTRACT**

This research aims to understand the traps in Catalonia by investigating this kind of fishing and locating the geographical area in which it was developed, in addition, the influence of traps in society and economics will be analysed. Related to this aspect, we will explain how to organize and manage the business of tuna fishing and we will explore whether there is a correlation between territories of the Crown of Aragon. Overall, an overview of this type of fishing will be acquired and connection in modern times between these areas will be understood by maritime trade. We assume this modern technology called traps and applied in Catalonia came from Sicily. This hypothesis confirms the maritime trade between the territories of the Crown of Aragon. The business of exchange between traps and territories that applied is a boost in the use of the sea.

### *Introducción*

Las almadrabas representan un arte muy antiguo que se inició con las culturas pre-romanas y que ha sido utilizado prácticamente hasta nuestros días. A finales del siglo XVI y a lo largo del XVII significaron uno de los principales motores económicos del Mediterráneo, y comportaron una novedosa forma de organización social y administrativa del territorio, muy relacionado con la política.

En el ámbito de la pesca también fueron un motor de desarrollo tecnológico. Cuando a mediados del siglo XVI las almadrabas adquirieron protagonismo, lo hicieron con las nuevas técnicas importadas de Sicilia, hecho que verifica un intercambio en el Mediterráneo, que permitió una mejora en la explotación de los recursos marítimos. El aprovechamiento era tan importante que generaba toda una trama comer-

cial y cultural centrada en el transporte, tanto de los materiales y de los recursos necesarios para el arte de la pesca, como de las personas que trabajaban y del producto final: el atún fresco o salado. La sociedad dedicada a este negocio se centró en el mar como una fuente de recursos, ya fuera tanto por la alimentación como por la comercialización. En definitiva, el desarrollo de las almadrabas comportó un nuevo impulso al mundo marítimo, que durante la Edad Media había quedado limitado por el corsarismo<sup>1</sup>.

### *Localización geográfica*

Mapa 1: Península Ibérica con la localización de las almadrabas caladas entre los siglos XVI-XIX



Fuente: Elaboración propia.

En función de sus características geomorfológicas, las almadrabas se situaron en unas zonas determinadas del Mediterráneo. Los lugares mejor situados fueron los del sur de la Península Ibérica y las islas

<sup>1</sup> Agustí Alcoberro, *Pirates y bandolers als segles XVI y XVII*, (Barcelona, 1991).

de Sicilia y de Cerdeña, pero las costas de Valencia, de Cataluña y del Rosellón también tuvieron un papel relevante.

Las almadrabas del sur peninsular tuvieron su esplendor en los siglos XV y XVI, hasta que a finales de este último siglo entraron en recesión; justo en el momento en el que al aplicar las técnicas sicilianas, valencianas y catalanas cogieron el relevo.

En el territorio valenciano, esta nueva tecnología se incorporó hacia los años setenta del siglo XVI. Durante todo el siglo XVII, especialmente en la zona de Dénia, se convirtió en uno de las principales fuentes de ingresos.

En Cataluña se incorporó pocos años más tarde, siguiendo el mismo esquema valenciano. El negocio se extendió a todo el territorio y desarrolló su propio monopolio. A pesar de esto, se deben distinguir tres principales zonas: la parte meridional donde se situaba la almadraba de Hospitalet de l'Infant, itinerante con la de Cambrils y Salou; la central donde destacaban las de Mataró, Blanes y Vilassar de Mar; y una tercera zona al norte donde situamos la de Roses y la del Port de la Selva.

### *La aplicación de la almadraba a Cataluña*

El negocio de las almadrabas, que durante los siglos XI-XII creció tecnológica y cualitativamente en Sicilia, se aplicó primero en las costas valencianas, durante las últimas décadas del siglo XVI, y poco después en las catalanas. En el Principado se ubicaron en varios lugares y tuvieron una cierta importancia, aun así, no alcanzaron el protagonismo que tuvieron las del sur peninsular o de Dénia.

Antes de la introducción de la nueva técnica pesquera, que consistía en las almadrabas de monte-leva<sup>2</sup>, tenemos algunos datos anteriores referentes a almadrabas de vista o tiro<sup>3</sup>, pero en Cataluña las de esta tipología son esporádicas, dispersas.

En el año 1410, el concepto de «tonaire» aparecía entre los pescadores de Roses. El abad del monasterio de Santa María (sic) redactó un reglamento para la pesca del atún con «tonaires». Esta normativa detallaba las características técnicas y, entre otras cosas, indicaba el mé-

<sup>2</sup> Las almadrabas de monte-leva consistían en un entrelazado de redes que se calaban en el fondo del mar a inicios de la temporada de pesca del atún, en Cataluña era a medianos de junio, y se retiraban a principios de septiembre. Para la pesca únicamente la cámara de la muerte era la parte de las redes que se sacaba a la superficie, para realizar la matanza.

<sup>3</sup> Las almadrabas de vista o tiro consistían en una serie de redes móviles que se calaban en el mar, entre varias barcas, en el momento de paso de los atunes, y se retiraban una vez terminada la pesquería.

todo para calar las redes. Describía cual era la tarea a desarrollar por los patronos y los pescadores, los cuales para poder sumergir las redes rápidamente tenían que trabajar en equipo; además, apuntaba que el reparto de beneficios debía ser proporcional en función del número de redes que se hubieran calado. Esta información corrobora que la tecnología aplicada en el siglo XV era de «vista o tiro»<sup>4</sup>.

Item que tota tonaiyra qui sia en cinta aga aver part del gony daquella ço es a ssebre tonayira de CC maiylas aya aver lo quart mes que aquella qui en la dita cinta sia de CL maylas e que aquella de CL maylas prengua per una tonayire e miya d'aquella de C maylas qui en la dita cinta sia. Es entes empero que castuna tonaiyre aya aver C passes de armat o mes e que de X brasses ni de X maylas mes o menys no puxa esse feta questio en naguna tonayra<sup>5</sup>.

En el Principado de Cataluña, el primer documento que nos ratifica que se pescaba con almadrabas de monte-leva data de la segunda mitad del siglo XVI; nos referimos al privilegio que el 2 de enero de 1578 Felipe II otorgó a Jerónimo Salvador. Al mismo personaje, el año anterior ya se le había dado permiso para pescar atún en las costas valencianas. Con este segundo privilegio, Salvador conseguía ampliar la concesión hasta las costas de Cataluña, Condado del Rosellón y la Cerdaña<sup>6</sup>.

Las condiciones con que se le otorgaba la concesión eran muy similares a las del reino de Valencia. La duración era por diez años y conservaba el monopolio, de manera que, entre los meses de abril, mayo y junio, nadie podía practicar ningún tipo de pesca a menos de media legua de distancia de la almadraba más próxima; con esta medida se trataba de impedir que se dificultara el funcionamiento de estas pesquerías. Respecto a las sanciones, se aplicaría la pena de 500 florines de oro, moneda de Aragón, y se embargarían los instrumentos de pesca utilizados. El importe de la multa se repartiría en tres partes: una para el rey, otra para Salvador y la tercera para el acusador; además sería necesario presentar el caso ante los tribunales. Jerónimo Salvador y sus sucesores disponían del derecho de pesca en todo el territorio, indistintamente que la jurisdicción fuera real o señorial, pagando –naturalmente– los diezmos correspondientes.

<sup>4</sup> Fabio Salerno, *La pesca de tonyina amb almadraves: investigacions sobre Canyellas Majors* (Girona, 2003), 24.

<sup>5</sup> Archivo Histórico de Gerona (AHG), Unidad sin inventariar, Reglamento de pesca. Roses, 28 abril 1410.

<sup>6</sup> Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Cancillería, Registros, n.º 4307 «Felipe I el prudente. Diversorum 12», 142-145.

Felipe II había pedido a Salvador elaborar una relación de los emplazamientos, incluidos en el privilegio, donde se podían calar almadrabas. Según confirmaba el mismo monarca, Salvador aseguraba que este litoral era adecuado para esta tipología de pesca y que podía proporcionar importantes beneficios a todos los vecinos, y también, evidentemente, para las rentas reales. Salvador hacía referencia a un nuevo método para pescar atún, y solicitaba a la Corte el permiso necesario para aplicarlo en las costas catalanas. Insistía en que el artificio era nuevo, que hasta entonces «no s'havia aplicat als mars de Catalunya y que li havia costat molt temps desenvolupar-lo». Debemos entender, coma ya hemos comentado, que el arte tenía antecedentes en el territorio, pero el nuevo método al que se refería Salvador era el de almadrabas de monte-leva, que aunque aún no se habían aplicado en Catalunya, hacía décadas que se desarrollaban en Sicilia.

La puesta en funcionamiento del nuevo método tendría un coste de 7.500 ducados, para cada sitio donde fueran caladas. Finalmente apuntaba que no se debían pagar diezmos a la iglesia, ya que no era su intención tener que contribuir dos veces en concepto de diezmo<sup>7</sup>.

En la *Catalunya nord*, que también se incluía en el privilegio, se situó una de las principales almadrabas, la de Colliure. Se han localizado pocos datos para explicar su funcionamiento, aun así, sabemos que fue una de las más productivas. Los beneficios obtenidos eran comparables únicamente con los de la almadraba de Conil, la más rentable de la Península<sup>8</sup>.

Durante los diez años de privilegio, Salvador debió calar varias almadrabas en el Principado, pero no disponemos de datos sobre estos emplazamientos. Sí podemos deducir que los personajes implicados tenían que ser los mismos que habían llevado el arte a la zona de Dénia. Los arráeces debían ser también sicilianos; a finales del siglo XVI, los valencianos aún no habían aprendido a controlar esta técnica, por lo tanto, no podían ser caladas directamente por valencianos y aún menos por catalanes.

En 1594 conocemos otro dato sobre el negocio. El 4 de abril de este año fue Pedro Gamir quien recibió el privilegio para pescar con almadrabas en la costa catalana<sup>9</sup>. Años antes a este empresario también lo encontramos participando en el negocio de las almadrabas valencianas; la gestión realizada allí le había proporcionado práctica sobre las cuentas y la administración del negocio que le permitió ampliar el privilegio. De hecho, con los trámites realizados en la Corte, se había

<sup>7</sup> ACA, Cancillería, Registros, n.º 4307 «Felipe I el prudente. Diversorum 12», 142-145.

<sup>8</sup> Manuel Oliver, *Almadrabas de la costa alicantina*. (Alicante, 1982.), 161.

<sup>9</sup> Archivo de la Casa Ducal Medinaceli (ACDM). Sección Entença. legajo 17, n.º 760.

ganado la confianza del monarca, cosa que le proporcionaba el marco ideal para ponerse al frente de las pesquerías catalanas<sup>10</sup>.

Pedro Gamir, también interesado en esta actividad, había presentado una petición acompañada de una relación donde exponía las grandes posibilidades que había de pescar atún en las costas de Cataluña y con la experiencia que tenía, se conseguirían notables beneficios para la Corona. La respuesta a esta petición fue la adjudicación por diez años, para pescar en todo el territorio, abonando a la corte el diezmo correspondiente:

Damos licencia permiso y facultat a vos el dicho Pedro Gamir de Vilaspessa para que por tiempo de diez años del dia de la data en adelante contaderos vos o la persona que vuestro derecho o poder siquiere y no otro alguno, podais pescar o hacer pescar en los mares de nuestros Principado y condados de Cathalunya en qualquier parte dellas assi en tierra reales como de barones, atunes con dichas almadras y pagando vos sin fraude ni daño alguno a nuestra regia corte el diezmo franco...

También se mantenía la prohibición que, durante los meses de abril, mayo y junio, nadie pudiera pescar a media legua de las almadras, con la sanción de 500 florines de oro de Aragón y de perder el artificio; como antes, una parte de la multa era para la Corte, otra para Gamir y la tercera para el acusador. Exactamente igual que a Salvador, se le daban facilidades para adquirir los utensilios necesarios, para poner la almadra en funcionamiento. En un párrafo posterior se insistía en que, en toda la costa catalana, había 4 o 5 lugares aptos para la pesca, en los cuales, durante la época de paso del atún –una tercera parte del año–, no se podía pescar a dos leguas y media a su alrededor<sup>11</sup>.

Ese mismo año de 1594 se instaló la almadra de Hospitalet de l'Infant. La iniciativa no le salió muy bien a Gamir, ya que significó el inicio de un pleito con los duques de Cardona, que poseían los derechos sobre ese litoral<sup>12</sup>. En los argumentos presentados, los Duques alegaban que ya tenían la almadra arrendada a Joan Saró, por lo tanto la almadra de Hospitalet debía estar operativa con anterioridad; probablemente, debía iniciarse con la concesión del privilegio a

<sup>10</sup> En el documento 36 del legajo 651 de ACA, el rey había prometido a Pedro Gamir facilidades por parte de la Corona. Esto puede relacionarse con que, pocos años después, cuando Gamir pidió el privilegio para pescar atún en las costas del Principado de Cataluña, el rey se lo concedió.

<sup>11</sup> ACDM, Sección Entença. Il. 17, 760. Ignoramos las causas concretas por las cuales se amplió la zona de protección de las almadras.

<sup>12</sup> ACDM, Sección Entença. Il. 17, 761.



Jerónimo Salvador (1578-1588) y cuando este finalizó, los duques la arrendaron a nuevos empresarios. La problemática que comportó este arrendamiento y su desarrollo será analizada en el apartado dedicado a la almadraba de Hospitalet de l'Infant.

Como consecuencia de todas estas dificultades que, durante los años 1596 y 1597, presentó la almadraba de Hospitalet, Gamir caló una almadraba en Cambrils<sup>13</sup>, pero allí su presencia tampoco fue afortunada. En los dos años que pescó en este lugar, se obtuvieron elevados beneficios, pero en el año 1599 se inició un pleito entre Nicolás Rosselló y Gamir. Rosselló, comerciante de Cambrils, se había unido con Gamir y otros negociantes, para formar una compañía, que administrara la almadraba. La sociedad acabó dirimiendo sus problemas en los tribunales.

Gamir estaba endeudado, probablemente como consecuencia del pleito por la almadraba de Hospitalet, que implicó el aplazamiento, durante dos o tres años del pago de los diezmos que correspondían a la Corte. Como la deuda ascendía a más de 1.500 libras, y no las podía pagar, intentó huir, abandonando la almadraba y todos los utensilios en Cambrils.

En la documentación del procedimiento judicial, Rosselló manifestaba conocer muy bien a Gamir, por los contactos que habían tenido y porque cuando este intentó huir, a requerimiento de sus socios, fue el quien lo detuvo.

A causa de estos problemas, en el momento del litigio, la almadraba ya hacía dos años que no se calaba en Cambrils. Rosselló argumentaba: «axi veu que fins ara no se ha pescat mes en dita pesquera y almedrava, lo que es gran dany pel rei y per la població del principat de Catalunya». Rosselló fue a la Corte para informar al rey sobre la cuestión y buscar una solución al hecho que Gamir no hiciera uso de su privilegio. Para justificarlo, presentó varios testimonios, entre ellos había el del comerciante Bartomeu Mas, el cual declaró que hacía tiempo que Gamir no se había dejado ver por la zona de Cambrils. La solución que proponía Rosselló era que la almadraba se la arrendaran a él.

Como consecuencia de esta petición, la Audiencia concedió un plazo de seis días a Gamir para que pudiera presentar alegaciones contra las demandas de su asociado. Finalmente, se decidió dar la licencia para la pesca con almadrabas a Rosselló<sup>14</sup>. De Gamir no tenemos más noticias, ignoramos si siguió vinculado a este negocio de las almadrabas.

<sup>13</sup> Las redes y los utensilios para calar esta almadraba, muy probablemente, eran los mismos que se habían utilizado para la almadraba de Hospitalet, ya que no se caló simultáneamente.

<sup>14</sup> ACA, Real Patrimonio. BGRP, Procesos 1599, n.º 2, N, 6.

### *La almadraba de Hospitalet de l'Infant*

Visto el notable desarrollo de las almadrabas nos centraremos en profundizar y ejemplificar las cuestiones descritas en el estudio de una almadraba catalana concreta, la de Hospitalet de l'Infant. Esta, probablemente, fue la que a partir del siglo XVI e inicios del XVII dispuso de una mayor continuidad histórica, siendo la más destacada del Principado, manteniendo su presencia hasta el siglo XX.

La playa donde se realizaba esta actividad pesquera se denomina aún «la playa de la almadraba» y se localiza a unos ocho kilómetros al sur del actual municipio de Hospitalet de l'Infant y a nueve al norte de la Ametlla de Mar, justo en el Coll de Balaguer<sup>15</sup>. En sus inicios, el espacio que ocupaba era una zona despoblada, propicia a la presencia de corsarios y bandoleros, pero a la vez también era un lugar de paso, donde se situaba el camino que transitaba de Tortosa a Tarragona, por lo tanto, un lugar que favorecía la pesca y las relaciones comerciales.

Esta almadraba se encuentra muy vinculada a la historia del hospital medieval que en el siglo X se había edificado en las costas del Coll de Balaguer. El hospital, en la época de la almadraba, servía de almacén para las redes y las barcas, cuando debían guardarse hasta la próxima temporada de pesca. Gracias a su estructura de fortaleza, en caso de ataque pirático, también era utilizado como defensa y resguardo para los trabajadores<sup>16</sup>.

Como torre de vigilancia se utilizaba la «Torre del Torm», que se había edificado con la finalidad de observar la costa y alertar de los ataques corsarios, también protegía el camino real. Esta torre servía de defensa junto con la contigua al hospital<sup>17</sup>. Según Josep Llobet<sup>18</sup>, la Torre del Torm había sido edificada por uno de los Duques de Cardona. También se le habían asignado unas rentas, para poder pagar los

<sup>15</sup> Manuel Romero, *Documents de la Baronia d'Entença (Coll de Balaguer, Vandellòs, l'Hospitalet de l'Infant)*, (Vandellòs, 1991).

<sup>16</sup> Antoni Conejo, *Assistència i hospitalitat a l'edat mitjana. L'arquitectura dels hospitals catalans: del gòtic al primer renaixement* (tesi doctoral no publicada, Universitat de Barcelona, 2000).

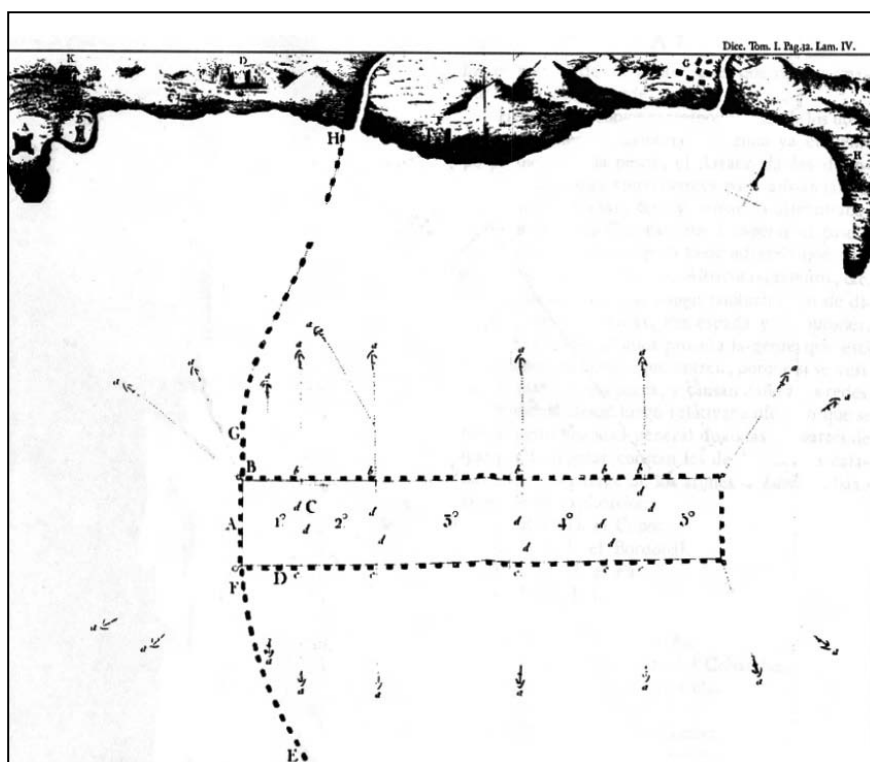
<sup>17</sup> ACDM, Inventarios J. Llobet. Inventario Prades-Entença, 219.

<sup>18</sup> Josep Llobet fue archivero de los duques de Cardona durante la segunda mitad del siglo XVII. Organizó e inventarió todo el archivo patrimonial. De esta tarea se obtuvieron una serie de volúmenes donde describió y tradujo los documentos, que originariamente estaban en latín. Estos libros son importantes porque constituyen un índice de los fondos catalanes, pero también, por la multiplicidad de datos que añade y por conocer la documentación que se ha perdido.

soldados que la custodiaban<sup>19</sup>, con estos datos podemos deducir que databa de finales del siglo XV o de principios del XVI.

La almadraba obtenía la sal necesaria para el proceso de salazón del atún, a partir de las salinas de Tortosa, situadas a pocos kilómetros.

Figura 1. Almadraba de Hospitalet de l'Infant según Sañez Reguart



Fuente: Sañez Reguart Volum I, Làmina IV, 32.

La primera noticia de que disponemos de la almadraba de Hospitalet procede del pleito que se inició en el año 1594 entre el duque de Cardona y Pedro Gamir, aunque el funcionamiento de esta pesquería seguramente debía ser anterior.

Como ya hemos visto, en el año 1594, Felipe II había concedido a Gamir la facultad de pescar atunes en las almadrabas del Principado en condición de monopolio, estableciendo las restricciones temporales y geográficas ya mencionadas. Esto era contrario con la jurisdicción

<sup>19</sup> ACDM, Inventarios J. Llobet. Prades-Entença, 231.

secular de los señores de la baronía que, en aquellos tiempos, tenían alquilada la almadraba y todo el género de pesca del Coll de Balaguer a los mercaderes valencianos Joan Saró y Antoni Balansà, que la podían calar desde el río Llastres –límite actual entre Mont-roig y Hospitalet de l’Infant– hasta al barranco del Codolar y la torre de Sant Jordi d’Alfama, en el actual municipio de l’Ametlla de Mar<sup>20</sup>. Los dos contratos eran incompatibles; el rey y los duques de Cardona habían arrendado la misma almadraba a personas distintas. Este asunto fue tratado en la Real Audiencia de Cataluña, con el consejo del jurista Joan Sabater.

Joan Saró, era mercader de la ciudad de Valencia y actuaba como procurador de Antoni Balansà. Este defendía el derecho que había obtenido de los duques Diego y Juana de Cardona, en tanto que Gamir alegaba su potestad de pescar en aquella zona mediante la presentación de su privilegio a la Real Audiencia. Saró defendía los derechos que tenía por parte de los Duques:

[...] la Excelentissima duquesa de Cardona en lo domini y posesió pacífica que te de pescar ab almadrabas y tot genero de pesca en dita partida del mar del sobredit y designat y arrendat lo dret de dita pesca de tant temps que no y ha memoria de homens en contrari com a senyora y patrona de l’espital dit del infant don Pere [...]<sup>21</sup>

A pesar del inicio del pleito, en septiembre de 1594, los duques de Cardona arrendaron de nuevo la almadraba, esta vez a Pedro Guillem Perramon, del municipio de Móra, que substituía como procurador a Joan Saró, antiguo administrador de la almadraba del Coll de Balaguer<sup>22</sup>.

El pleito con Pedro Gamir acabó el 8 de enero de 1596, cuando por el interés que tenía ante el rey, el fiscal dictaminó a favor de Gamir. Pero Llobet apuntaba que, según se puede apreciar en varias memorias, el pleito era favorable a los duques de Cardona y a sus arrendatarios<sup>23</sup>. De hecho –como se puede comprobar en los libros contables de la almadraba del año 1602-1603–, hay constancia que los diezmos de la almadraba se pagaban a los duques<sup>24</sup>.

Aún en el año 1594, cuando estaba en proceso el pleito anterior, los duques de Cardona entraron en un nuevo litigio con respecto a los beneficios de la almadraba, esta vez con el arzobispo de Tortosa y el

<sup>20</sup> ACDM, Sección Entença, ll. 17, 760.

<sup>21</sup> ACDM, Sección Entença, ll. 17, 761.

<sup>22</sup> ACDM, Sección Entença, ll. 17, 762, 1.

<sup>23</sup> ACDM, Inventarios J. Llobet. Inventario Prades-Entença. 257.

<sup>24</sup> ACDM, Sección Entença, ll. 17, 763, 12.

rector de Tivissa. El mismo arrendador de los duques, Joan Saró, se enfrentaba a los eclesiásticos por el pago del diezmo del atún del Coll de Balaguer, porque querían cobrar una parte. Los duques alegaban que les correspondía la totalidad del impuesto, como señores de esas tierras; además en los últimos cien años –como mínimo–, ni el obispo ni ningún eclesiástico, habían recibido ningún porcentaje, incluso en la sentencia de los frutos de Tivissa, que percibían los eclesiásticos, no constaba ningún tributo vinculado con el atún ni con ningún otro pez.

Este segundo pleito finalizó el 23 de enero de 1596, con la sentencia promulgada por la Real Audiencia, que condenaba a Joan Saró a pagar al obispo de Tortosa y al rector de Tivissa el diezmo de los atunes que, desde ese momento, se pescaran en la playa de Hospitalet<sup>25</sup>. La resolución de este veredicto se debe entender con otro documento que aseguraba que el pleito llegó hasta Roma, donde el 17 de agosto de 1595 se promulgó el dictamen a favor de ambos eclesiásticos<sup>26</sup>.

Unos años más tarde disponemos de nuevas noticias. En 1614, Joan de Herrera, cura, tesorero general y procurador de Enric Ramon Folc de Cardona, firmó en nombre del duque y con otros personajes de Reus, un contrato donde se le autorizaba a calar una almadraba en Hospitalet de l'Infant con los siguientes capítulos<sup>27</sup>:

En los dits noms respectius, per la pesca o pesquera de dos anys, ço es, del present y corrent mil sis cents y catorze y propvinent mil sis cents quinze, ven e arrenda y concedeix als dits honorablas Francesc Miret y Joan Miret, son fill; Bernat y Josep Figueres, son fill; Francesc Morell y Esteve Serra y als seus y a qui ells volran per lo dit temps, tot lo dret, acció, facultat y potestat de pescar y traure tonyines amb almadrava, ço es rets, eixarcies, barques y altres aparells...

También constataban que todos los gastos irían a cargo de los nuevos arrendadores, y que los duques no contribuirían con la financiación, ni con el material necesario para su puesta en funcionamiento, ni con el mantenimiento. Esto no les redimía de tener que pagar el diezmo del atún correspondiente a los Duques, al obispo de Tortosa y al rector de Tivissa, que significaba la decena parte de todo el pescado obtenido. Se le concedía el derecho de uso de: «la casa de l'Hospital, com també els magatzems que son en la vora de la mar a on se salen las tonyines, així es a saber per l'habitació d'oficials, ministres o persones que treballen per dites almadrabas o pesquera de tonyines, com

<sup>25</sup> ACDM, Sección Entença, ll. 17, 769, 8.

<sup>26</sup> ACDM, Inventarios J. Llobet. Prades-Entença. 257.

<sup>27</sup> Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Barcelona (AHPB), Gaspar Montserrat, legajo 18, año 1613-1614.

també per recollir y guardar las tonyines que pescaran conforme es acostumat en altres arrendataris sens haver de pagar per a d'això cosa alguna»<sup>28</sup>. Apuntaba que los trabajadores de la almadraba tenían que estar protegidos, por ser una zona «amb gran risc y perill de moros, anglesos y altres infels», y también se pedía al administrador del hospital que tuviera buena provisión de pólvora, balas y otra munición necesaria para la artillería<sup>29</sup>.

En el año 1667, la almadraba seguía en funcionamiento bajo jurisdicción de los duques de Cardona, ya que aparecían nuevos arrendadores. Agustí Figuerola de Alcover y Francesc Baugi de Vilanova d'Escornalbou conseguían la concesión para calarla durante seis años, tanto en el itinerario de ida como de vuelta de los atunes. En otro documento del mismo año se realizaba el inventario de los utensilios e inmuebles disponibles en la almadraba. Todo el material estaba guardado en los almacenes de la playa de Hospitalet y con el nuevo alquiler pasaba íntegramente a manos de los beneficiarios<sup>30</sup>.

En 1694, participando en el negocio de la almadraba de Hospitalet encontramos dos personajes destacados de la vida económica del momento en el Camp de Tarragona. Se trata de Joan Kies y Arnold de Jager, productores de aguardiente, entre otras actividades, que alquilaron esta almadraba durante quince años, formando compañía con otros comerciantes. Su presencia es importante para valorar la relevancia que tenía la almadraba en el conjunto de negocios de la zona.

A partir del siglo XVIII siguió en funcionamiento en manos de otros arrendatarios; de esta época disponemos de pocas referencias, pero debió ser un momento de decadencia, equiparable al conjunto de todas las almadrabas del Mediterráneo. La almadraba de Hospitalet tuvo un nuevo crecimiento durante el siglo XIX, su segunda etapa de prosperidad, que se prolongó hasta el siglo XX.

### *La economía de la almadraba de Hospitalet*

Una vez analizado el recorrido jurídico que rigió la almadraba de Hospitalet durante los siglos XVI y XVII, debemos analizar brevemente la información fiscal que nos ha permitido penetrar en el funcionamiento y en el verdadero rendimiento de la almadraba.

<sup>28</sup> Marius Bru, *Fulls d'Història de la vila de Tivissa i el seu territori antic* (Tivissa, 2010.)

<sup>29</sup> AHPB, Gaspar Montserrat, ll. 18, año 1613-1614.

<sup>30</sup> ACDM, Inventarios J. Llobet. Inventario General (anexo posterior) 690 y ACDM, Sección Entença, Legajo 22, n.º 1164 y 1165.

Las almadrabas a menudo actuaron como monopolios, que intentaban controlar al máximo los elementos necesarios para su funcionamiento. La finalidad de este control era no depender de otras empresas para el abastecimiento, pero también porque la cantidad de productos necesarios era tan elevada que implicaba muchos sectores productivos.

En los libros contables de una almadraba encontramos datos económicos tan diversos que incluyen, desde los beneficios de los propios atunes, hasta la compra de la sal para conservarlos, la adquisición de la madera para fabricar los toneles y el pago del sueldo de los toneleros que las fabricaban. Estas anotaciones nos han permitido analizar el negocio y apreciar cómo se establecían unas relaciones marítimas que implicaban una gran movilidad de productos entre los diferentes territorios que aplicaban este tipo de técnica.

En el año 1595, la campaña de pesca del atún fresco proporcionó un total de 1.666 libras y 7 sueldos, además de 1.658 libras y 9 sueldos de la venta del salado. En su conjunto representaban 3.324 libras, 18 sueldos y 8 dineros<sup>31</sup>. Ese mismo año 1595, los gastos por la compra de madera para las botas, el sueldo de las personas que las fabricaron y la adquisición de sal, totalizó 2.380 libras con 7 sueldos y 4 dineros. Si esta cantidad la restamos de los beneficios ya citados, sabremos que aquel año, los arrendadores de la almadraba de Hospitalet, obtuvieron 944 libras, 11 sueldos y 4 dineros de beneficios<sup>32</sup>. A estos ingresos habría que restarles los impuestos en concepto de diezmos, destinados a la duquesa de Cardona y a los eclesiásticos.

Otro bloque de la documentación analizada es el libro de cuentas de la almadraba de los años 1602 y 1603. En este libro se hacía una relación, día a día, de los atunes pescados durante los meses de pesquería, se anotó el nombre y la procedencia de las personas que participaron de la pesca. A partir de este listado tenemos constancia de la presencia de una amplia variedad de trabajadores de procedencias muy diversas, a pesar de que la mayoría procedían de las villas próximas a la baronía de Entença o del Camp de Tarragona. En el año 1602, se obtuvieron 3.365 libras, 19 sueldos y 5 dineros en atún fresco, un aumento considerable en relación a los obtenidos en el año 1594. Se especificaba que de estas más de tres mil libras, a la duquesa de Cardona le correspondían 517 libras y 14 sueldos. Seguidamente, se anotaban los beneficios obtenidos con el atún salado, 3.470 libras y 4 sueldos, que se vendió en 138 botas<sup>33</sup>. Por lo tanto aquel año, sumando ambas partidas se ganaron 6.836 libras, 1 sueldo y 5 dineros, más del doble de las ob-

<sup>31</sup> ACDM, Sección Entença, II 17, 755, 8.

<sup>32</sup> ACDM, Sección Entença, II 17, 755, 12.

<sup>33</sup> ACDM, Sección Entença, II 17, 763, 10.

tenidas en 1594. En el año 1603 se sacaron menos atunes. La documentación nos asegura que los rendimientos alcanzaron 1.804 libras y 2 sueldos, y los gastos fueron de 1.410 libras, 12 sueldos. Calculando la diferencia, a los arrendadores les quedaron a su favor 393 libras, 12 sueldos y 7 dineros de beneficios.

### *Otras almadrabas catalanas*

No hay muchos datos disponibles sobre otras almadrabas catalanas instaladas durante la primera mitad del siglo XVII. Hasta la segunda mitad de este siglo no comienzan a aparecer referencias de nuevos lugares donde se practicó esta tipología de pesca.

En el año 1673, en un protocolo notarial datado en Barcelona el 29 de noviembre, se otorgaba a Martí Tarascó, ciudadano honrado de Barcelona y residente en Mataró, la concesión de pescar desde Tossa de Mar hasta Torredembarra, así como para instalar almadrabas durante un período de cinco años en aguas de Lloret<sup>34</sup>:

[...] facultat y ple poder, perquè des del terme de Tossa, Costa de Catalunya fins al de Torredembarra inclusives, de pescar en las dites mars, posant una o moltes pesqueres anomenades almadrabas, per pescar tonyines, tant venint com tornant o de altre qualsevol ingeni o modo per dit effecte [...]

Tarascó y otros inversores, formaron una compañía para administrar la almadraba. Las condiciones de explotación incluían aspectos como: el capital de la inversión, el sueldo de los trabajadores, la gestión económica, la comercialización, y el reparto de beneficios. El documento también citaba la obligación de disponer de un libro de caja. El capitán de la almadraba era Josep Tarau, a quien se le asignó un sueldo de 25 doblas anuales<sup>35</sup>. En este caso, podemos afirmar que a finales del siglo XVII, los arráeces ya eran catalanes, y no sicilianos como a principios de siglo.

No sabemos cuántas almadrabas caló Tarascó y su compañía, pero parece que también se responsabilizaron de la almadraba que en el año 1677 estaba ubicada «en la platja del mar del terme de la vila de Blanes». Probablemente era itinerante, ya que en los mismos años, en Mataró, ya existía una empresa similar<sup>36</sup>. La compañía estaba formada por

<sup>34</sup> Josep M. Maduell, «La almadraba de Tossa i la pesca del coral al comtat d'Empúries i la Selva de Mar», *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, XXV (1981): 29-55.

<sup>35</sup> AHPB, Matías Marsal, legajo 4, manual, año 1673.

<sup>36</sup> Alfons Garrido, «Historia de la pesca del atún en Cataluña. La almadraba de Cap de Terme y l'Ametlla de Mar», a *Primera jornada Científica: La tonyina roja de la Mediterrània a l'Ametlla de Mar: tradició y innovació* (Ametlla de Mar, 2008): 1-41, 15.



mercaderes barceloneses y *ciutadans honrats* de las poblaciones costeras próximas. La inversión se dividía en 24 quintares, a razón de 50 doblas cada uno, que suponía un capital nominal de 6.750 libras, una cantidad importante, pero menor que la de otras almadrabas mediterráneas. Podemos asegurar que esta almadraba se caló entre Montgat, al sur de Vilassar de Mar, y Blanes, aunque, como decía el documento notarial, los límites se situaban entre Torredembarra y la costa de Tossa de Mar. Sus socios estuvieron vinculados a esta almadraba como mínimo hasta 1715, último año referenciado de la existencia de esta explotación<sup>37</sup>. Muy probablemente esta almadraba, calada por primera vez el año 1677, se conoce como la de *Calabona*. Joan Salvador Riera afirmaba que era la única que funcionaba alrededor del año 1722<sup>38</sup>.

### *Las almadrabas catalanas al siglo XVIII*

Para conocer cuáles fueron las almadrabas que se mantuvieron activas hasta finales del siglo XVIII, revisamos las obras de Antonio Sañez Reguart y de Felipe de Orbegozo<sup>39</sup>. Para Cataluña, Sañez solo hacía referencia a la almadraba de Roses y a la de Hospitalet.

Respecto a Roses, sabemos que en el siglo XV se instaló alguna almadraba de vista o tiro, pero en los siglos XVI y XVII nos encontramos con un vacío documental. Las noticias alrededor de esta almadraba reaparecen en el siglo XVIII. A lo largo de esta centuria, dado el volumen de documentación disponible y de la elevada productividad que proporcionaba, parece que Roses adquirió mucha importancia.

En el siglo XVIII la almadraba de Roses se calaba delante de la Punxa de Canyellas, al sur de Roses, una zona bastante bien protegida de los vientos y que le daba una posición adecuada, que la mantuvo en funcionamiento hasta el año 1923. Era de derecho y de retorno y la dirección de la cola de las redes se cambiaba según los meses de pesquería<sup>40</sup>. Sañez apuntaba que pertenecía a Josep Masdevall, médico de

<sup>37</sup> *Ibidem.* 17.

<sup>38</sup> Jordi Lleonart y Josep M.<sup>a</sup> Camarasa, *La pesca a Catalunya el 1722 segons un manuscrit de Joan Salvador y Riera* (Barcelona, 1987), 56.

<sup>39</sup> Felipe de Orbegozo era un comerciante vinculado a la pesca, que escribió el informe *Memoria sucinta en que se demuestran las causas de donde dimana la escasez de marinería que se experimenta en España y se indican los medios de aumentarla*, como resultado de una comisión oficial que le fue encomendada por el Secretario de Marina (1803).

<sup>40</sup> Francesc Lleal, *Localització geogràfica y estudi de las almadrabas mediterrànies: el cas de l'Espanya del segle XVIII* (tesi doctoral inèdita, Universitat de Barcelona, 2009), 192-193.

Carlos III<sup>41</sup>, quien disponía de los derechos entre los cabos de Creus y de Begur, con la concesión perpetua y hereditaria libre de censos<sup>42</sup>. Orbegozo añadía que los gastos anuales para calarla sumaban 40.000 reales de vellón, pero que los beneficios anuales alcanzaban el doble, unos 80.000 reales<sup>43</sup>.

La almadraba de Hospitalet, era móvil y se instalaba en varios puntos del golfo de Sant Jordi. En el siglo XVIII pertenecía al conde de Laing, comendador de la Orden de Calatrava, por concesión realizada en 1789, con una real licencia y facultad perpetuas y hereditarias. Podía instalarla desde las playas del Coll de Balaguer hasta la Torre del Cap-Roig o Cap de Salou, y estaba proyectada para calarse de retorno. A menudo, la proximidad respecto la desembocadura del Ebro la perjudicaba, ya que cuando el río llevaba mucho caudal, los sedimentos alejaban los atunes de la costa; dependía también de la dirección del viento, ya que si provenía del noroeste la intensidad podía dificultar la pesca<sup>44</sup>. Contrariamente, en años de prosperidad se podían obtener muchos beneficios. Según Orbegozo, los gastos para calarla eran tan elevados, entre 100.000 y 120.000 reales de billón, que fácilmente producía pérdidas<sup>45</sup>. Actualmente, el topónimo de la almadraba, ha quedado en la playa que se encuentra al lado del Cap del Terme<sup>46</sup>.

Sañez no hacía referencia ni a las almadrabas del Port de la Selva, ni a la de Vilassar; sabemos que el Port de la Selva disponía de un fondo marino muy adecuado, pero, a pesar de estar protegido del viento, el cierzo podía ser muy violento y perjudicar el calado de las redes<sup>47</sup>.

Si nos fijamos en las descripciones que hacia Henri Duhamel du Monceau de *l'art gros*, en su obra *Traité Général des Pesches et Histoire des Poissons* parece que la almadraba de Collioure podía ser la misma que la del Port de la Selva, o en todo caso debían ser itinerantes. Duhamel describió las almadrabas españolas a partir de los conocimientos que tenía de la del Rosselló. Apuntaba que, en una época indeterminada, había sido muy rentable; en el siglo XVIII, igual que había ocurrido con

<sup>41</sup> Josep Masdevall se doctoró en medicina en la Universidad de Cervera y fue médico de Carlos III. En 1786 escribió un libro referente a las epidemias en Cataluña, elaborado a partir de sus estudios de medicina, del seguimiento de las diversas enfermedades del territorio y la aplicación de su método curativo. Su papel en torno a la Corte explica encontrarlo también como propietario en el negocio de las almadrabas.

<sup>42</sup> Antonio Sañez, *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional* (Madrid, 2009), 30.

<sup>43</sup> Carlos Martínez Shaw, «Las almadrabas Españolas a fines del Antiguo Régimen». *Estudis. Revista de Historia Moderna*, XXXV (febrero de 2009): 267.

<sup>44</sup> Lleal, «Localització...», 194-195.

<sup>45</sup> Sañez, *Diccionario...*, 31.

<sup>46</sup> El Cap del Terme está situado a 9 km. al sur de Hospitalet de l'Infant.

<sup>47</sup> Lleal, «Localització...», 191-192.

la mayoría de las almadrabas españolas, la pesca se había reducido considerablemente. También apuntaba que se utilizaba de junio a septiembre, por lo tanto, era de retorno. Tenía 50 canas de longitud y 16 de alto, disponía de 24 brazas y el *corpo* tenía 20 brazas de fondo<sup>48</sup>.

Respecto a la almadraba de Vilassar de Mar se calaba en la playa de Sant Joan, posiblemente era itinerante con la de Mataró. Era un buen lugar para la pesca ya que presentaba un fondo marino muy apto para las redes, pero no estaba tan protegida de los vientos y era necesario resguardarla de los temporales<sup>49</sup>.

### *El impulso marítimo a través de las almadrabas: conclusiones*

Con este estudio se puede verificar que las almadrabas fueron un negocio muy destacado en todo el Mediterráneo, a partir del cual se pueden conocer muchos aspectos relacionados con el mundo marítimo como pueden ser las relaciones comerciales y tecnológicas entre los territorios que lo forman, la organización social y política y el volumen económico que representaba el aprovechamiento de este recurso, dentro la economía global del momento.

En este caso nos hemos centrado en presentar las almadrabas catalanas, pero estas se deben entender dentro el contexto del conjunto del Mediterráneo. Su instalación en Cataluña llegó por la voluntad de unos promotores que, justificando los beneficios económicos que proporcionaban en otros territorios como Sicilia y el sur de la Península Ibérica, quisieron probarlo en Valencia y Cataluña. A partir de este momento esta actividad empezó a ser valorada por parte de los comerciantes del territorio, así como por los nobles y los eclesiásticos que tenían jurisdicción en el litoral donde se podían calar las redes; lo cuál era indicativo que realmente había elevadas perspectivas de obtener beneficios. Aun así, no debemos olvidar que las almadrabas eran un negocio que requería una gran inversión y que a menudo los resultados no eran tan buenos como para compensar estas inversiones. Igualmente, a pesar de que la tecnología, los materiales y los conocimientos llegaron de Sicilia, juntamente con los trabajadores y los técnicos más especializados, las almadrabas peninsulares nunca alcanzaron los niveles de aprovechamiento de las sicilianas. Las que se calaron en nuestro litoral son com-

<sup>48</sup> Henri Duhamel du Monceau, *Traité Général des Pesches et Histoire des Poissons qu'ellas fournissent tant pour la subsistance des hommes que pour plusieurs autres usages que on rapport aux arts et au commerce* (Saillant et Nyou, Libraires et Desain, Libraire, Paris, 1769-1782).

<sup>49</sup> Lleal, «Localització...», 193-194.

parables a las menos rentables de Sicilia y Cerdeña, cosa que se explica por el recorrido que hacían los atunes en sus migraciones, ya que circulaban por el sur del Mediterráneo y con menor número se aventuraban a las costas del norte. A pesar de esto, los intercambios técnicos, culturales y comerciales comportaron que la población se aproximara más al mar y se aprovechara de los recursos que éste les ofrecía. Significó un cambio de tendencia para una población que durante la época medieval se había alejado del litoral considerando que era peligroso, y dado que las almadrabas funcionaron como enclaves defensivos, y muy expuestos a los ataques piráticos, en varias ocasiones fueron el inicio de poblaciones que han permanecido hasta nuestros días.

En definitiva, debemos seguir trabajando en el estudio de este negocio como algo que potenció los intercambios en el conjunto del Mediterráneo y comportó una nueva forma de mirar y aprovechar los recursos marítimos.

### Bibliografía

- ALCOBERRO, Agustí. *Pirates i bandolers als segles XVI i XVII*. Barcelona, 1991.
- BRU, Marius. *Fulls d'Història de la vila de Tivissa i el seu territori antic*. Tivissa, 2010.
- CALLERI, Nicola. *Un' impresa mediterranea di pesca: i Pallavicini e le tonnare delle Egadi nei secoli XVII-XIX*. Roma, 2006.
- CONEJO, Antoni. «Assistència i hospitalitat a l'edat mitjana. L'arquitectura dels hospitals catalans: del gòtic al primer renaixement». Tesi doctoral, Universitat de Barcelona, 2002.
- CONSOLO, Vincenzo. *La pesca del tonno in Sicilia*. Palermo, 1987.
- DONEDDU, Giuseppe; GANGEMI, Maurizio. *La pesca del Mediterraneo Occidentale (secolo XVI-XVIII)*. Bari, 2000.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto; MARTÍNEZ SHAW, Carlos. «La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Económica*, III, 1984, 183-201.
- GARRIDO, Alfons. «Historia de la pesca del atún en Cataluña. La almadraba de Cap de Terme y l'Ametlla de Mar», a *Primera jornada Científica: La tonyina roja de la Mediterrània a l'Ametlla de Mar: tradició y innovació*, Ametlla de Mar, 2008, 1-41.
- LLEAL I GALCERAN, Francesc. «Factores de localización de las almadrabas: Análisis geográfico de la instalación de un arte de pesca tradicional», a *La explotación de los recursos marinos: pesca, acuicultura y marisqueo*, 2009, 717-724.

- LLEAL I GALCERAN, Francesc. *Localització geogràfica i estudi de les almadraves mediterrànies: el cas de l'Espanya del segle XVIII*. Tesi doctoral, Universitat de Barcelona, 2009.
- LLEONART, Jordi; CAMARASA, Josep M.<sup>a</sup> *La pesca a Catalunya el 1722 segons un manuscrit de Joan Salvador i Riera*. Barcelona, 1987.
- LORCA, Francesc-X. *Llengua d'arraix. La parla almadravera Valenciana*. València, 2008.
- MADUELL, Josep M. «L'almadrava de Tossa i la pesca del coral al comtat d'Empúries i la selva de Mar», *Annals del Institut d'Estudis Gironins*, XXV, 1981, 29-55.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos. «La pesca en Cataluña del siglo XVIII. Una panoràmica», *Pedralbes: Revista d'història moderna*, VIII. 1988, 323-338.
- OLIVER NARBONA, Manuel. *Faenando la mar. Pesca en las costas alicantinas*. Alicante, 1995.
- OLIVER NARBONA, Manuel. *Almadrabas de la costa alicantina*. Alicante, 1982.
- ROMERO TALLAFIGO, Manuel. *Documents de la Baronia d'Entença (Coll de Balaguer, Vandellòs, l'Hospitalet de l'Infant*. Vandellòs, 1991.
- SALERNO, FABIO. *La pesca de tonyina amb almadraves: investigacions sobre Canyelles Majors (treball inèdit)*. Grup d'Estudis Socials de la Pesca Marítima, Càtedra d'Estudis Marítimes, Girona, 2003.
- SAÑEZ REGUARD, Antonio. *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*. Madrid, 2009.



Antoni Corcoll Llobet

## La pesca de l'erichó de mar<sup>1</sup>

### ABSTRACT

In the course of the surveys that I conducted at different ports of the Catalan linguistic domain in order to obtain information on the names given to the different species of Echinoidea that inhabit our seas, I had the opportunity to learn about some aspects which have a more or less direct relationship with the sea urchins, such as the different instruments that are or were used to capture them. The fact that they were very rudimentary or handmade tools, most of which have disappeared or will soon do so, made it appropriate to take them into account, both for its dialectal and antropological value. In this communication, I will describe their geographical distribution and the geo-synonyms that I have gathered, some of which have not been documented until now. Furthermore, I will refer to historical factors, to the first documented entries and, in some cases, to the etymological or motivational origin of these words.

### *Instruments de pesca*

Plaute (ss. III-II a.C.) fa al·lusió a les *canyes* per a capturar alguns animals marins, entre els quals hi ha l'erichó de mar<sup>2</sup>. En el segle XVI, el

<sup>1</sup> Aquest article és un resum del capítol, amb el mateix nom, de la meua tesi doctoral: *Erichó de mar: estudi antropològic, geolingüístic i etimològic*, dirigida pel Dr. Joan Veny i amb la tutoria de la Dra. Lúdia Pons, defensada a la Universitat de Barcelona el 27 de juny de 2012.

Les il·lustracions en què apareix el nom de M. Ballesteros, provenen del treball *Avaluació i cartografia de les poblacions d'erichons de la costa catalana*, una còpia de les quals em van ser lliurades pel Dr. Manuel Ballesteros, professor del Departament de Biologia Marina de la Universitat de Barcelona.

<sup>2</sup> Plaute, *Rudens, Comèdies*, X (Barcelona, 1954), 294, 297.

francès Pierre Belon escriu que se les agafava amb una *perxa llarga*, o *trident*, amb dents corbes<sup>3</sup>.

Primers testimoniatges a les nostres costes: xarxes velles i rascle

A les nostres mars, la primera manifestació documental de la pesca d'aquest equinoderm és del 1722, quan el naturalista barceloní Joan Salvador i Riera escrivia a l'Académie des Sciences de París que «[...] On pesche les ourcins, et cancre avec des morceaux de vieux filets, des quels il y a différentes especes»<sup>4</sup>. Dins el mateix segle XVIII, Duhamel du Monceau menciona que al Rosselló se les capturava amb un «rateau qui a les dents crochues», és a dir, un *rascle* de dents en forma de ganxo<sup>5</sup>.

Una d'aquestes «xarxes ve-lls» a què fa esment Joan Salvador rep o rebia el nom d'*aixugamà* [sic] al Port de la Selva:

1. Mosaic d'Halicarnàs, en què un pescador agafa una garota amb una canya



Foto: Enric Cahner.

<sup>3</sup> Belon, Pierre, *De aquatilibus, libri duo...* (París, 1553), 385.

<sup>4</sup> «[...] Es pesquen garotes i crancs amb trossos de *xarxes velles*, de les quals hi ha classes diferents.» Ap. Jordi Leonart i Josep M. Camarasa, *La pesca a Catalunya el 1722: segons un manuscrit de Joan Salvador i Riera* (Barcelona, 1987), 101.

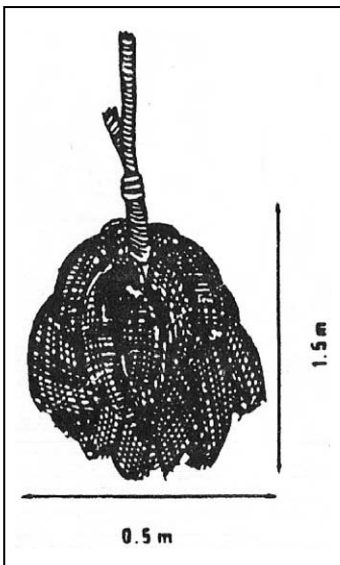
<sup>5</sup> Duhamel du Monceau, Henri-Louis, *Traité général des pesches, et histoire des poissons qu'elles fournissent, tant pour la subsistance des hommes, que pour plusieurs autres usages qui ont rapport aux Arts et au Commerce* (París, 1769-1782), vol. III, 87.



Les «grotres» si feia mal temps, que hi hagués fullola i no es podessin agafar amb la canya, es feia amb «l'aixugamà». Era un troç de xarxa vella -d'arpió de bolitx- que havien canviat, i la feien arrossegar pel fons del mar, vogan engantxant-si aquest fruit de mar, de gust tant deliciós<sup>6</sup>.

Asta, pal, canya amb xarxa, rascle, reguedassa i amb les mans

Una de les maneres de fer eriçons que està més estesa al llarg de les nostres costes i que està molt relacionada amb les xarxes velles és la que indica, per primera vegada, Ferrer Aledo quan diu que a Maó, a més d'agafar els «vogasmarins» amb *les mans*, fan servir un tros de xarxa vella enrotllada a un extrem d'una canya o pal<sup>7</sup>. A aquest instrument, Ferrer Aledo no li dóna cap nom específic, com tampoc no ho farà Emerencià Roig, tot i la seva detallada descripció, en la qual llegim:



2. Radasse

Font: Le direach i altres (1987,438).

També en pesquen [de *suißsos* o *garotes*] amb un altre utensili, format per una canya llarga, que té lligat en un extrem un manyoc de xarxa vella, formant una mena de cabellera.

<sup>6</sup> Mallol i Oriol, Josep, *A proa plena (ruixims de tramuntana): notes marineres d'El Port de la Selva* (El Port de la Selva, 1985), 94.

<sup>7</sup> Ferrer y Aledo, Jaime, *Artes de pesca en Mahón* (Maó, 1914), 64.

[...] Hom pesca passant el manyoc de xarxes per damunt de les *garotes* i estirant amb força. La xarxa l'arrenca i el *suís* li resta aferrat<sup>8</sup>.

A Palamós, el professor Joan Rovira<sup>9</sup> la denominava *asta amb xarxa*. També a Tossa empraven una asta de fusta en què s'enganxava un tall de xarxa forta<sup>10</sup>. A l'Estartit hi ha un cas de polisèmia entre aquest giny i el d'una canya esberlada, que comentaré tot seguit, atès que tots dos reben el nom de *garoter*<sup>11</sup>.

En el port de l'Estartit, es fa o feia servir també el *rascle*, una barra de ferro en què es penjaven tires de xarxa vella, sobretot fetes de cotó, que s'arrossegava per sobre els rocs, «tirar el *rascle*, en dèiem»<sup>12</sup>, i a Sant Feliu de Guíxols a aquest giny, o a un de molt paregut, li diuen *sa reguedassa* [rəɣə'dasə], fet amb xarxa vella, fonamentalment de tresmall, i una barra de ferro, com la barra italiana que utilitzaven per a fer coral. Aquest mot està documentat en el DCVB<sup>13</sup>, però la descripció no coincideix amb la que suara he esmentat: «Manyoc de xarxa vella lligat al cap d'una perxa, que serveix per a pescar *uriços* (St. Feliu de G.)» També apareix en el «Vocabulari de la pesca» d'Amades-Roig<sup>14</sup>, però sense indicar-nos on s'empra i amb una descripció molt similar a la del DCVB. Joan Coromines, a partir de la dada d'Alcover-Moll, inclou *reguedassa* com un derivat de *ret* i opina que prové de *\*redegassa* per metàtesi<sup>15</sup>. *Reguedassa* s'ha de relacionar amb el francès «*radasse*», tant per la seva semblança formal com pel seu significat, atès que té el mateix valor que el que donen Alcover-Moll.

Sáñez Reguart menciona *rascle* com un dels instruments que s'empraven per a la pesca del coral<sup>16</sup>. Amb aquest valor, sols el diccionari *Salvat*<sup>17</sup> i el de Fiter<sup>18</sup> en fan esment en una de les diferents accepcions. Així mateix, també es pot llegir *rascle* en l'*En-ciclopedia general del mar*<sup>19</sup>,

<sup>8</sup> Roig, Emerenciana, *La pesca a Catalunya* (Barcelona, 1927), 135.

<sup>9</sup> Carta del 17-2-1989.

<sup>10</sup> Informació del senyor Telm Zaragoza (17-4-1999).

<sup>11</sup> Audivert, Marcel·lí, *L'Estartit i les Medes: biografia d'un poble de la Costa Brava* (Granollers, 1971), 254.

<sup>12</sup> Joan Massagué, *pescador de 58 anys*. Entrevista efectuada el 24-8-2000.

<sup>13</sup> Alcover, Antoni M. i Moll, Francesc de Borja, DCVB = *Diccionari català-valencià-balear*, vol. IX (Palma, 1930-1962).

<sup>14</sup> BDC = *Butlletí de dialectologia catalana*, XIV (gener - desembre de 1926), s.v.

<sup>15</sup> Coromines, Joan, DECat = *Diccionari etimològic i complementari de la llengua catalana* (Barcelona, 1980-2001), VII: s.v. *ret*.

<sup>16</sup> *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, V (Madrid, 1791-1795).

<sup>17</sup> *Diccionari de la llengua catalana ab la correspondència castellana*, vol. II (Barcelona, v. 1912).

<sup>18</sup> *Enciclopedia moderna catalana*, vol. IV (Barcelona, 1913).

<sup>19</sup> Martínez-Hidalgo y Terán, José M., *Enciclopedia general del mar*, vol. V i VII (Madrid; Barcelona, 1957; Barcelona, 1968-1989, 2a ed.).

com una «variedad de corallera», informació que han extret de Sáñez Reguart. D'altra banda, les primeres referències que he trobat de *rascle* són d'Onofre Pou: «Lo *rascle* ab pues de ferro. Crates dentata» i «*Rascle* per replegar la herba. Rastellus, li»<sup>20</sup>. De totes maneres, el DCVB<sup>21</sup> ja recull testimoniatges d'aquest mot dels anys 1380 i 1458.

La pesca amb un tros de xàrcia i una canya és també utilitzada en alguns dels ports alacantins on es consumeixen els *eriçons*, com ara Calp, Altea, Benidorm i illa Plana. En cap d'aquestes localitats, van donar un nom concret a aquest arreu.

En diferents contrades de la costa valenciana, gent de mar de Vina-ròs, Benicarló, Calp, Benidorm i la Vila Joiosa m'explicaven que a voltes també se servien de *les mans* per a agarrar els *eriçons*, tal com deia Ferrer Aledo a Maó.

### Garoter, groter, engaroter, engroter

Una de les primeres descripcions del *garoter* es troba en un manuscrit inèdit de Francesc de Villanueva, datat a Cadaqués el juliol de 1927<sup>22</sup>.

*Les garotes* al Empurdà es pesquen ab un enginy que'n diuen *garoter* molt semblant a les badoqueres d'abastar figues consistent en una canya esberlada en creu pel seu cap mes gruixut y ab una rodella de suro amarada a uns tres o quatre centimetres pera que's mantingui badada. Ab aquest enginy s'abraça la *garota*, se dona un petit cop y un moviment de rotació y la *garota*, despresa, queda presonera en el *garoter*.

En aquest paràgraf es pot copsar que el *garoter* [gəruté] és un instrument molt rudimentari que encara ara alguns afeccionats fan servir.

La primera certificació escrita d'aquest mot és del 1920 en la narració *El fantasière* de Francesc Serrats, publicada en la revista escalenca *Costa Brava*<sup>23</sup>: «Ahir, va surtir de bon-mati a pescar *garotes* i dret dalt de la proa, cridava, punjant amb el *garoter* a l'aiga [...]» El 1923 torna a aparèixer en la revista cadaquesenca *Sol Ixent*<sup>24</sup>: «Bon dia per *garotes* i es

<sup>20</sup> *Thesaurus puerilis*, 2a ed. (Barcelona, 1580), 55, 57v. Tot i que en aquest cas no he consultat la primera edició del *Thesaurus puerilis* de 1575, em consta que ja hi apareix *rascle*, d'acord amb les dades del DCVB (s.v.).

<sup>21</sup> Moll, Francesc de Borja, DCVB, vol. IX: s.v. *rascle*.

<sup>22</sup> *Vocabulari [sic] marítim de L'Escala i Golf de Rosas* (Cadaqués, 1927). Sense paginar. Es conserva a la Biblioteca Santiago Rusiñol de Sitges.

<sup>23</sup> *Costa Brava*, n. 11 (15-1-1920), 4. Aquesta revista quinzenal es va publicar del 15 d'agost de 1919 fins al 15 de gener de 1922. Van aparèixer 58 exemplars.

<sup>24</sup> *Sol Ixent*, n. 13 (desembre de 1923), 7. Es va publicar entre els anys 1923 i 1935. Actualment, es torna a editar.

veuen els *garoters* pels furallons i la devesa.» Ja no he tornat a trobar documentat aquest terme fins al 1950 a *Vida mòlta* de Víctor Català<sup>25</sup>.

3. La pesca de la garota amb un garoter. Portada de la revista *Proa* de Palamós, n.º 50 (gener de 1960)



Els únics diccionaris que inclouen el mot *garoter* són el *DCVB*<sup>26</sup> i el *DECat*<sup>27</sup>. Tots dos prenen com a única referència la cita de Víctor Català i que Joan Coromines la situa a l'Escalada o a Torroella de Montgrí.

<sup>25</sup> *Vida mòlta: tercera sèrie de drames rurals* (Barcelona, 1950), 246-247.

<sup>26</sup> Moll, Francesc de Borja, *DCVB*, vol. VI: s.v.

<sup>27</sup> Moll, Francesc de Borja, *DCVB*, vol. IV: s.v. *garota*. L'entrada *garoter* apareix també en les esmenes introduïdes en el *DIEC2* en línia, l'abril de 2011.

Marcel·lí Audivert<sup>28</sup> i Ernesta Sala<sup>29</sup> recullen aquest vocable a l'Estartit i a Cadaqués, respectivament, nom que he anotat també, a més de l'Escala, al Port de la Selva i a Roses. Joan-Lluís Alegret i Miquel Martí escriuen: «Des de la barca es pescaven *garotes* [...]. Tradicionalment, s'agafaven amb el «*garoter*» [...].»<sup>30</sup>

Dins de la mateixa família lèxica de *garoter*, aquest estri és anomenat *engroter*<sup>31</sup> i *engaroter*<sup>32</sup>, si més no, a Banyuls de la Marenda; la forma plena, *engaroter* [əŋgaru'te], també l'he anotada a Llançà<sup>33</sup>; *groter* [gru'te], al Port de la Selva<sup>34</sup>, on també existeix la punta i racó del Groter<sup>35</sup>. A Cadaqués, tot i que predomina la forma sincopada *groter*<sup>36</sup>, he pogut sentir en alguna ocasió la forma plena. Els pescadors cadaquesencs, però, sovint anomenen aquest instrument un *groter de canya*, o bé sols *canya*<sup>37</sup>.

Geosinònims del *garoter*: *badoc*, *garfi*, *ganxo*, *correpomes*, *canya*

Aquest ormeig rep el nom de *badoc* a Palafrugell i a Palamós<sup>38</sup>; *ganxo* i *correpomes* a Sant Feliu de Guíxols<sup>39</sup>; *garfi* a Tossa de Mar<sup>40</sup>; *canya* [kápa] a l'Alguer<sup>41</sup> i, de manera esporàdica, una mica pertot arreu, com ara a Lloret de Mar, al Port de la Selva i a Cadaqués, com acabo d'esmentar.

No cal dir que *garoter*, *groter*, *engaroter* i *engroter* s'han de relacionar amb els noms que rep el nostre equinoderm en unes zones concretes del litoral català, com són *garota*, *grotà*, *engarota* i *engrotà*, respectivament, i que, per tant, coincideixin amb la distribució geogràfica corresponent.

<sup>28</sup> L'Estartit i les Medes, 254.

<sup>29</sup> Audivert, Marcel·lí, *El parlar de Cadaqués* (Girona, 1983), s.v.

<sup>30</sup> Sala, Ernesta, «La pesca en blanc i negre», *La pesca a Catalunya* (Barcelona, 2003), 47.

<sup>31</sup> Michel, Louis, *La langue des pêcheurs du golfe du Lion...* (París, 1964), 57.

<sup>32</sup> Centelles, Jacques, *Les dedans de la mer: Méditerranée d'hier et d'aujourd'hui* (Banyuls de la Marenda, 1979), 267. Els dos anteriors autors citats escriuen *anrutè* i *angaroter*, respectivament.

<sup>33</sup> (11-3-2000).

<sup>34</sup> Mallol, *A proa plena*, 94.

<sup>35</sup> Plujà, Arnald, *Estudi del Cap de Creus: la costa: diccionari toponímic, etimològic i geogràfic* (Figueres, 1996), 39 i 170.

<sup>36</sup> Sala, Ernesta, *El vocabulari de Cadaqués* (Barcelona, 1994), s.v. *garoter*.

<sup>37</sup> Enquestes efectuades en aquest port el 15 i 23-9-2000 i el 14-10-2000.

<sup>38</sup> Rovira, carta del 17-2-1989. Jaume Fàbrega cita *garoter* i *badoc de canya*, però sense indicar-nos-en la localització («Lèxic de la garota», *El Observador* (Barcelona), 14 de febrer de 1993).

<sup>39</sup> Respostes obtingudes, respectivament, del pescador Llorenç Frigola, de 69 anys (5-5-2000), i dels germans Joan i Jaume Soler, de 82 i 88 anys (24-3-2001; 30-4-2009).

<sup>40</sup> Entrevista al senyor Telm Zaragoza (17-4-1999).

<sup>41</sup> Enquestes dutes a terme en aquesta població els dies 30 i 31-8-1997.

Mentre que en aquests casos el nom de l'ormeig prové de l'animal marí que serveix per a agafar, no passa el mateix pel que fa a *badoc* i a *garfi*, l'origen dels quals són ben diferents. Pel que fa al primer, i si llegim la descripció que fan a la revista palamosina *Proa*<sup>42</sup> d'aquest estri, «una canya verda oberta per un extrem fent badoc», ens adonem tot seguit que a partir d'una característica d'aquest instrument, la forma de l'obertura, s'ha arribat, per metonímia, a donar-li aquest nom. *Badoc*, amb aquest valor, però ara com a eina dels terrassans, tan sols apareix en el *DCVB*<sup>43</sup>: «Canya que a un cap està xapada en diverses esquerdes, que es mantenen separades formant com un embut, i serveix per collir figues (Pineda)». D'aquest estri procedeix, sens dubte, per extensió el nostre *badoc* «mariner». D'aquesta similitud, en fa esment Miquel Gil quan escriu: «A nosaltres aquest estri [el *badoc*] ens en recorda un de quasi igual que utilitzàvem per collir figues.»<sup>44</sup>

*Garfi* té en sentit estricte el valor de «ganxo de punta aguda»<sup>45</sup> i amb el sentit, per extensió, de «garoter» no està documentat enlloc.

L'única referència escrita de *corre-pomes*, l'he trobada en el *DCVB*<sup>46</sup> que el descriu així:

#### 4. Ganxo de fer oriços

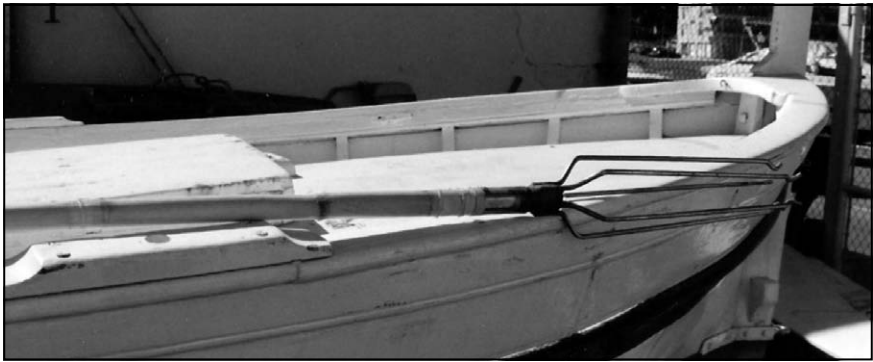


Foto: A. Corcoll.

Canya que té a un cap quatre o cinc esquerdes separades mitjançant un suro o tros de fusta, i que els nois empraven per a agafar alguna de

<sup>42</sup> *Proa*, v. 1960.

<sup>43</sup> Moll, Francesc de Borja, *DCVB*, 1960, II, s.v., 7.

<sup>44</sup> «Els fruits de mar: la garoina», *L'Exocetus volitans*, V (desembre de 1991).

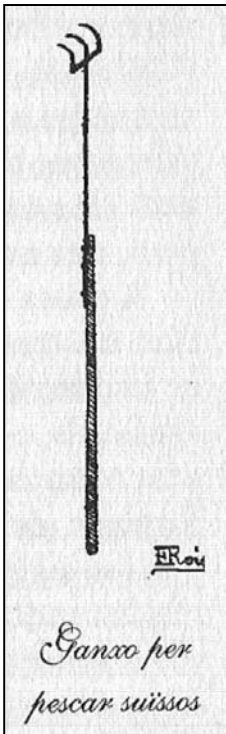
<sup>45</sup> *GDLC* = *Gran diccionari de la llengua catalana* (Barcelona, 1998), s.v., 1; *DIEC* = *Diccionari de la llengua catalana / Institut d'Estudis Catalans*, 2a. ed. (Barcelona, 2007), s.v., 1.

<sup>46</sup> Moll, Francesc de Borja, *DCVB*, III, s.v. *corre-pomes*.

les pomes que suraven dins les galledes d'aigua posades als portals de les cases el dia de la Mare de Déu del Carme, 16 de juliol (St. Feliu de G.).

Aquest significat coincideix pràcticament amb una de les dues accepcions que recullen els nostres diccionaris de *badoquera*, mot derivat de *badoc*: «Canya curta per a agafar fruites que suren en un cubell d'aigua en les sortiges.»<sup>47</sup>

En aquests últims anys, en alguns ports empordanesos (Llançà, l'Escaleta, l'Estartit, Sant Feliu de Guíxols i sembla que també al Port de la Selva), ha aparegut un *garoter* més sofisticat, més modern, que permet de pujar, segons la forma de construir-lo i els materials emprats, fins a onze *garotes* en lloc d'agafar-ne una cada vegada, tal com passa amb el clàssic *garoter*. A Sant Feliu de Guíxols el senyor Joan Soler l'anomenava «*ganxo de fer uriços*». A Llançà, quan vaig preguntar al pescador Rogelio Garriga<sup>48</sup> si aquest giny rebia algun nom especial, em va respondre: «A mi em diuen, ja fas servir l'*atòmic*?»



5. Ganxo de tres hams: E. Roig (1926)

<sup>47</sup> Pompeu Fabra, *DGLC = Diccionari general de la llengua catalana*, 9a ed. (Barcelona, 1978), s.v.; *GDLC*, s.v., 2; *DIEC*, s.v., 2; *DECat*, I: s.v. *badar*.

<sup>48</sup> Enquesta feta l'11-3-2000.

Per a aquests tipus de pesca amb *garoter* o amb un pal amb xarxa, els pescadors, a vegades, segons l'estat de la mar, tiraven sobre l'aigua unes gotes d'una emulsió d'oli i aigua, la qual cosa els permetia aclarir l'aigua superficial, i, per tant, tenir una millor visió del fons. Més tard es va inventar el *mirall*, una caixa amb un vidre al fons<sup>49</sup>, aparell que Jaume Fàbrega anomena *mirafondos*<sup>50</sup>.

## Ganxo

Un altre estri que cal comentar és el *ganxo*, que consisteix en un pal de fusta, en el qual una extremitat és de ferro de forma corbada i acabat, segons els llocs i l'ús que en fan, amb un, dos o, fins i tot, tres hams. Normalment el que fan servir per a agafar *eriçons* és de dues puntes, però, per exemple, el que documenta Emerencià Roig n'és de tres<sup>51</sup>:



6. Ganxo

Foto: A. Corcoll.

<sup>49</sup> Revista *Proa* de Palamós (v. 1960); Gil, «Els fruits de mar», i carta de Joan Rovira (27-2-1989). He pogut també enregistrar *mirall* [mirál] a l'Alguer (30 i 31-7-97) i a Sant Feliu de Guíxols (24-3-2001). Amb aquest valor, *mirall* està documentat en Esteve Fàbregas i Barri, *Diccionari de veus populars i marineres: recollides del parlar vivent* (Barcelona, 1985), s.v. Joan Sala i Lloberas (*La gent de mar a Lloret, II: anècdotes i fets* (Barcelona, 1990), 93-94, 130) relata altres casos en els quals, en un passat no molt llunyà, els pescadors lloretencs s'ajudaven d'aquest instrument per a pescar sèpies amb un rall o neros amb una llença.

<sup>50</sup> «Lèxic de la garota», *El Observador*.

<sup>51</sup> Sala, *La pesca a Catalunya*, 135.



Per a haver-los, hom es val d'un ormeig que consta d'una canya llarga, la qual té en un extrem una mena de forquilla de ferro, amb tres pues arquejades, curtes i separades<sup>52</sup>.

També n'hi ha que són enterament metàl·lics, com és el cas del que menciona Josep Sanna a l'Alguer<sup>53</sup>. Justament, l'exemple que dona Sanna a l'entrada de *ganxo* fa referència a la captura del *bogamari*, nom que rep *l'erico de mar* en aquest port.

Per a agafar *garotes*, el *ganxo* també es fa servir a Roses i a Cadaqués, on una de les persones enquestades l'anomenava *garoter de ganxo*<sup>54</sup>. A la resta de les nostres costes, el *ganxo* habitualment no s'utilitza per a capturar *ericons*, sinó que té altres finalitats molt variades i, a voltes, rep altres denominacions.

### Grampeta, ganxo o ganxet

Un instrument de pesca tradicional a Dénia per a fer *ericons* és la *grampeta*, estri molt semblant al ganxo, els dos elements fonamentals de la qual són una perxa feta d'una fusta que no floti gaire, especialment de mobila «pi», i que pot assolir fins a 4,5 m de llargària, i dues puntes de metall en un extrem que aparenten una petita ferradura<sup>55</sup>.

*Grampeta* [gram'peta], amb el sufix diminutiu lexicalitzat *-et*, tan sols ha estat documentada per M. Roser Cabrera<sup>56</sup>, que descriu aquest mot com un ganxo acabat en dues puntes. Coromines<sup>57</sup> considera que *grampa*, variant de *grapa*, i que s'estén sobretot per Itàlia, prové de la forma germànica KRAMPA-, mentre que Alcover-Moll<sup>58</sup> manifesten que l'ètim cal cercar-lo en el també germànic KRAPPA «ganxo».

Encara en el port de Dénia, un aspecte prou interessant que cal explicar és que l'activitat de fer *ericons* era totalment professional. Els pescadors que s'hi dedicaven a les minves de gener eren els de les arts menors com el tresmall o el palangre i s'anomenaven *ericoneros*, nom que, com assenyala Juan Pérez<sup>59</sup>, s'havia castellanitzat.

<sup>52</sup> El pescador Jaume Soler, de 88 anys, m'explicava que a Sant Feliu de Guíxols també empraven un «ganxo amb tres o quatre ferros amb forma de cullera» (30-4-2009).

<sup>53</sup> *Diccionari català de l'Alguer* (L'Alguer, Barcelona, 1988), s.v., 1.

<sup>54</sup> José Manuel Tajadura. Entrevista feta el 15-9-2000.

<sup>55</sup> Juan Carlos Juan Pérez, «Fer ericons» en *Denia: monografía sobre la pesca del erizo de mar en Denia* (treball inèdit) ([1997]), 13 i carta del 20-2-1998.

<sup>56</sup> *El món mariner a Dénia: estudi etnolingüística* (Alacant, 1997), 96, 108; *Mar i llengua a la Marina Alta: la formació del llenguatge mariner* (Institut d'Estudis Comarcals de la Marina Alta, Teulada, 2001), 32.

<sup>57</sup> *DECat*, IV: s.v. *grapa*.

<sup>58</sup> Moll, *DCVB*, VI: s.v. *grapa*.

<sup>59</sup> Juan Pérez, «Fer ericons» en *Denia*, 12.

A Xàbia i a Calp, a la *grampeta* per a fer *eriçons* se la coneix amb els noms de *ganxo* o *ganxet*. A Xàbia em deien que aquest estri estava format per una asta, un pal llarg de fusta de quasi quatre metres, i un ganxo de ferro que té una forma especial «com si fos una ferradura, com més allargada»<sup>60</sup>. A Calp un pescador el descrivia com «un palo que té la forma d'una horquilla»<sup>61</sup>.



7. Grampeta

Foto: C. Juan Pérez (1977, 150).

### Espatuleta i salabre

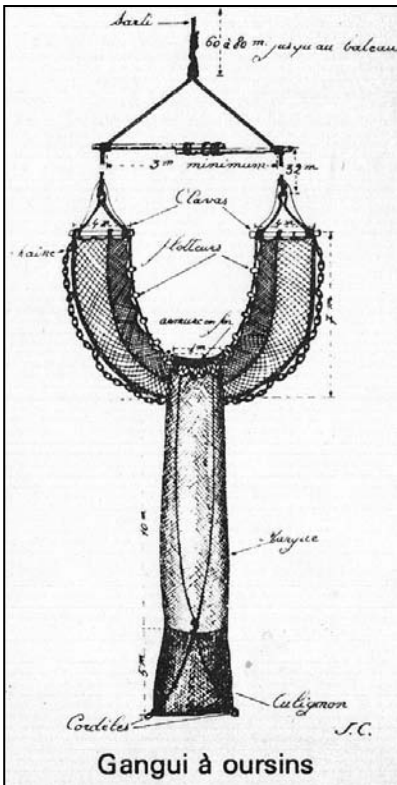
Encara he pogut aplegar altres estris per a capturar *eriçons*. A Altea em parlaven d'una *forca*, però ja com un arreu del passat. A la Vila Joiosa, d'una *espàtula*: «Tu vas a la platja, agarres una *espatuleta* i en seguida ix. [...] Una *espatuleta* o en les mans»<sup>62</sup>, i a Calp, d'un *salabre*:

<sup>60</sup> Explicacions que vaig rebre dels pescadors Antonio Erades (17-9-1999) i Amadeu Ros (31-8-2000).

<sup>61</sup> (17-9-1999).

<sup>62</sup> Entrevista amb el senyor Enrique Doménech (14-9-1999).

«No utilitzava el pal perquè tenies que anar agarrant-los una a una [olleta] i entones normalment et desesperaves i entones lo que feies era que te agarraves et tiraves a l'àuia, i omplies el *salabre*.»<sup>63</sup>



8. *Gangui à oursins*: J. Centelles (1981)

### Gànguil, gàngaro

A la Mediterrània francesa, atesa la major importància econòmica de la pesca de la *garota*, utilitzaven un art d'arrossegament anomenat *gangui à oursins*. A causa, però, de la destrucció que provocava en el fons marí, aquest tipus de gànguil va ser prohibit a l'àrea de Marsella l'any 1890, però, en canvi, es va continuar usant a zones situades més a l'est<sup>64</sup>.

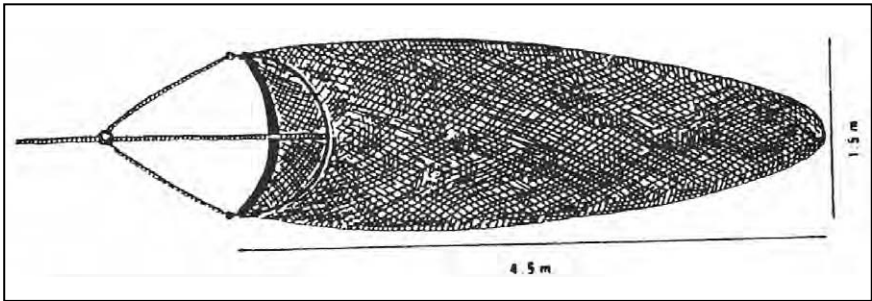
<sup>63</sup> Informació del pescador Miguel Barber (17-9-1999).

<sup>64</sup> Centelles, Jacques, *De la Méditerranée aux étangs et marécages* (Banyuls de la Marenda, 1981), 93.

Actualment fan ús d'una altra mena de gànguil, tot i que està prohibit a la major part de les àrees marítimes<sup>65</sup>.

El *ganguil à oursins* era de grans dimensions i per a Duhamel du Monceau era una autèntica draga<sup>66</sup>. Aquest art consistia en dues bandes o cames i un sac fet de malles que cada cop eren més cegues, com també el fil era més gruixut, a mesura que s'apropava al cóp<sup>67</sup>. No obstant això, hi ha força confusió respecte al que designava *gànguil* durant els segles XVIII, XIX i primeres dècades del XX; per a uns era un art de pesca, per a altres era el nom de l'embarcació que feia servir aquest art, i encara, per a uns altres, era totes dues coses alhora<sup>68</sup>.

#### 9. Gànguil que s'utilitza a les costes franceses: M. Ballesteros



L'actual *gànguil* de les nostres costes no té res a veure amb el que s'utilitzava en els segles abans esmentats, quan les embarcacions eren de vela. Per bé que ja llavors n'hi havia de diferents mides<sup>69</sup>, els que perduren a casa nostra són més aviat petits i reben diferents noms, segons els llocs i els usos que en fan els pescadors<sup>70</sup>, tal com he pogut verificar en les meves enquestes. Així mateix, Leonart-Camarasa<sup>71</sup> as-

<sup>65</sup> Direach Le, *et al.*, «Rapport sur l'exploitation des oursins en Méditerranée», dins Charles-François Boudouresque (ed.), *Colloque international sur Paracentrotus lividus et les oursins comestibles* (Marsella, 1987), 330-332, n. 19 i 23, Aquest *gànguil*, Centelles l'anomena *ganguil à la voile* (*De la Méditerranée aux étangs et marécages*, 93-95).

<sup>66</sup> Duhamel du Monceau anomena aquest ormeig amb les variants *ganguis des Oursins* i *ganguy des Oursins* (*Traité général des pesches*, II: 154; III: 117-118, s.v. *ganguy*).

<sup>67</sup> Leonart-Camarasa, *La pesca a Catalunya el 1722*, 28.

<sup>68</sup> Per a aquesta qüestió, vegeu Carles Bas i Raimon Camprubí, *La pesca a Catalunya* (Barcelona, 1980), 184 i Leonart-Camarasa, *La pesca a Catalunya el 1722*, 28. *Gànguil* és també el nom que rep l'embarcació que es dedica a llençar mar en fora tot allò que les dragues treuen del fons (*DIEC*, s.v., 1).

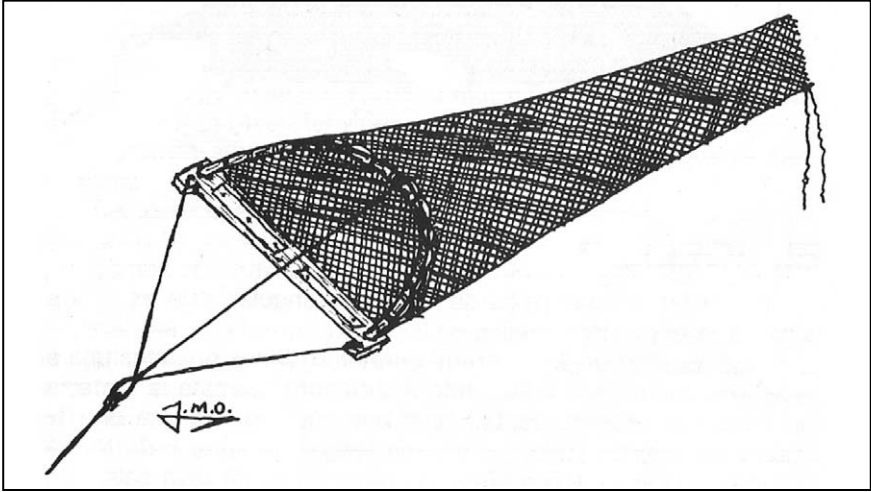
<sup>69</sup> Duhamel du Monceau, *Traité général des pesches*, II: 152.

<sup>70</sup> Leonart-Camarasa, *La pesca a Catalunya el 1722*, 28.

<sup>71</sup> *Loc. cit.*

severen que, ara, aquest art de pesca està «format per una arma-dura de ferro i fusta de forma cònica i coberta de xarxa»<sup>72</sup>. D'aquest ormeig, ja se'n va fer ressò l'arxiduc Lluís Salvador<sup>73</sup>, quan va indicar que a Mallorca s'empraven també xarxes en forma de sac de petites dimensions com el *gànguil*, que feia quatre o cinc metres de longitud.

#### 10. Gànguil o gamber: J. Mallol (1985)



A les nostres costes el *gànguil* també va ser utilitzat per a capturar *garotes*, si bé, en general, l'objectiu principal de l'ús d'aquest art era la pesca d'altres espècies marines, com ara la gamba, en algunes poblacions anomenada gambeta, per a ser després utilitzada com a esquer, tal com he pogut registrar a Llançà, el Port de la Selva, on el *gànguil* també rep el nom de *gamber*<sup>74</sup>, Cadaqués i l'Escala<sup>75</sup>. En canvi, a Dénia el *gànguil* servia per a pescar *ericons* d'una manera més exclusiva, tot i que amb el

<sup>72</sup> Per a constatar millor les diferències entre els dos *gànguils*, vegeu els dibuixos que incloc del *gangui à oursins* (il·lustració 8) de Jacques Centelles (*De la Méditerranée aux étangs et marécages*, 95) i del *gànguil* (il·lustració 9) que, segons Le Direach i altres («Rapport sur l'exploitation des oursins en Méditerranée», 330), utilitzen ara en algunes zones de les costes franceses.

<sup>73</sup> *Die Balearen: in Wort und Bild geschildert* (Würzburg, Leipzig, 1897). (He consultat: *Las Baleares: descritas por la palabra y el dibujo*, 2a ed. (Palma, 2000), I: 231.

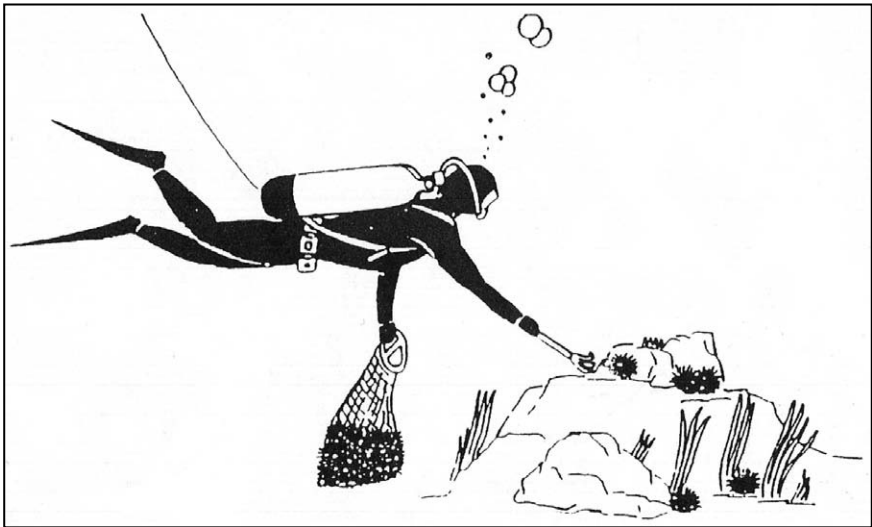
<sup>74</sup> Mallol, *A proa plena*, 74.

<sup>75</sup> Informació rebuda en les enquestes fetes en aquestes poblacions. Josep Maluquer («Treballs oceanogràfics en la costa del Empurdà [sic]», *Junta de Ciències Naturals. Anuari*, Barcelona, 1916, 223), escriu que a l'Escala pogueren obtenir espècies de major profunditat, gràcies als filats i *gànguils* que utilitzaven els pescadors.

temps els pescadors deniers van haver de deixar d'emprar aquest mètode, sobretot perquè no era viable des d'un punt de vista comercial<sup>76</sup>.

Josep Sanna descriu un *gànguil* de petites dimensions que en alguerès rep el nom de *gàngaro* [ganjaru] i que serveix per a pescar «peixets, gàmbares, *bogamarins*, grancs, etc.»<sup>77</sup>. Per bé que alguns mariners d'aquest port em deien que «se feva am al *gàngaro* i encara se fa am al *gàngaro*», un altre pescador m'explicava que el *gàngaro* està actualment prohibit<sup>78</sup>.

### 11. Extracció d'ericons amb escafandre autònoma



Font: Manuel Ballesteros (1993, 9).

Joan Coromines<sup>79</sup> ha pogut datar *gànguil*, escrit *gangel*, l'any 1419 al Rosselló amb el valor de «xarxa» i també indica que l'occità *ganguil* i variants apareixen en documents antics en què designen diferents filats per a pescar a ròssec<sup>80</sup>, mentre que, amb el sentit d'«embarcació», la primera troballa de Coromines és en un document mallorquí de 1687. En el segle XVIII, hi ha diversos testimonis de naus que reben aquest nom<sup>81</sup>.

<sup>76</sup> Juan Pérez, «Fer ericons» en Denia, 16-17.

<sup>77</sup> *Diccionari català de l'Alguer*, s.v.

<sup>78</sup> Enquestes dutes a terme els dies 30 i 31-7-1997.

<sup>79</sup> *DECat*, IV: s.v.

<sup>80</sup> Frédéric Mistral (*TdF = Lou Tresor dóu felibrige ou Dictionnaire provençal-français...* (Ais de Provença, 1878-1886), II: s.v. *gàngui*) fa referència únicament a un filat d'aquest nom per a la pesca de l'arrossegament.

<sup>81</sup> Vegeu *DCVB*, VI: s.v. *gànguil*, 2.a, i també Lleonart-Camarasa (*La pesca a Catalunya el 1722*, 28-29).

El recull lexicogràfic més antic en què he trobat aquest significat, com a art de pesca, és el diccionari mallorquí-castellà de Pere Antoni Figuera<sup>82</sup> i, unes dècades més tard en el diccionari mallorquí d'Àmenguàl<sup>83</sup>. Manuel Alvar<sup>84</sup> comenta que aquest vell mot, d'origen grec, va passar del provençal al català i d'ací al castellà, el qual va esdevenir, en aquesta llengua, un terme tècnic sense cap arrelament.

### *Passat versus present*

La majoria d'aquestes pesques pertanyen més al passat que al present, especialment des d'un punt de vista professional. Es feien o es fan des d'un bot o amb l'aigua al genoll de terra estant, si exceptuem les captures fetes amb el *gànguil* o amb xarxes d'arrossegament. En l'actualitat, però, els pescadors que es dediquen a la pesca de la *garota* són essencialment submarinistes, ja sigui a pulmó o amb botelles, que s'ajuden d'un *ganxo* de dues puntes. Un submarinista amb escafandre autòctona n'arriba a agafar fins a 120 dotzenes en poc més d'una hora<sup>85</sup>.

<sup>82</sup> *Diccionari mallorquí-castellà y el primer que se ha donad a llum* (Palma, 1840), s.v.

<sup>83</sup> *Nuevo Diccionario mallorquín-castellano-latín* (Palma, 1858-1878), II: s.v. *gànguil*.

<sup>84</sup> «Dos helenismos marineros: *jarcia* y *gànguil*», *Voz y Letra: Revista de Filología*, I, n. 1 (1990): 30.

<sup>85</sup> Manuel Ballesteros, «Erizos de mar: proteínas exquisitas», *La Vanguardia* (Barcelona, 16 d'octubre de 1993). Juntament amb les dades de Joan Rovira (carta de 17-2-1989).





Eliseu Carbonell Camós

*La qüestió del carril. conflicte al món pesquer a la costa del maresme a finals del segle XIX<sup>1</sup>*

**ABSTRACT:**

The representations of traditional fishermen societies in the popular culture, for example on tales, poetry, songs or votive paintings, appear as human beings who suffer the beatings and cruelty of the forces of nature: hard winds, storms, shipwrecks, etc. In this paper I intend to claim a part of the history of Catalan seafarers little known, as is their social struggles. I will take as a case study the conflict of fishermen of the Maresme coast (Barcelona) against the Barcelona-France Railway Company during the decade of 1890. This conflict was called in the local press of the time as "La qüestió del carril" (*The Railway Question*).

*Introducció*

Aquest article es situa epistemològicament en els debats sobre la recuperació i la fixació de la memòria popular del món pesquer a través del patrimoni cultural marítim. Agafaré com a cas d'estudi un conflicte molt concret i limitat en el temps entre els pescadors i el poder polític i econòmic a la costa del Maresme (Barcelona) a finals del segle XIX, però emmarcant aquest conflicte en l'esdentat debat més ampli.

En primer lloc discutiré la manera com la cultura popular i tradicional catalana, però això seria extensible a molts altres contextos culturals europeus, ha presentat la vida social dels pescadors. Com veurem, els pescadors són presentats com uns éssers que assumeixen abnegadament la fatalitat que els imposa la natura, única responsable de les

<sup>1</sup> Aquest text forma part del projecte «La Ciudad y el mar. La patrimonialización de las ciudades portuarias», finançat pel Ministeri d'Economia i Competitivitat. Referència: HAR2013-48498-P

condicions socials pèssimes que sofreixen. Aquesta imatge popular està recollida en rondalles, la poesia popular, així com la iconografia –principalment dels exvots. Les rondalles i la poesia ens han arribat sobretot a través del moviment literari del romanticisme així com el folklorisme del segle dinou i principis dels vint. Però aquesta imatge encara és vigent avui en dia com es pot veure sovint en museus etnològics o en conjunts escultòrics que adornen molts passeigs marítims de pobles de la costa i que evocuen el món de la pesca i el mar.

Aquesta imatge popular i idealitzada de la gent de mar la contrastarem amb algunes notes de realisme social i històric. Primer em referiré a les condicions naturals, concretament els temporals que afecten a la gent que treballa en i del mar. Finalment explicaré un enfrontament entre els pescadors i una poderosa empresa privada titular de la primera línia de ferrocarril que hi va haver a l'Espanya peninsular, la Companyia de Camins de Ferro de Barcelona a Mataró fundada el 1845 i que posà en circulació el primer tren el 1848. Des de que van començar a circular trens per aquesta línia que corre paral·lela a la costa, just en el límit de la platja i la terra ferma, els pescadors van patir els incompliments dels acords presos entre ells mateixos, a través dels municipis, i la Companyia, així com l'altivesa dels enginyers que menyspreaven els coneixements que els pescadors tenien sobre el clima i els efectes dels temporals sobre la costa on sempre havien resguardat les seves embarcacions. Aquest conflicte entre els pescadors i els interessos de la Companyia de Ferrocarril que comptava amb el suport del poder estatal, ja que el ferrocarril era considerada una infraestructura d'interès estratègic per la nació, va arribar a ser molt virulent en aquelles poblacions que més depenien de la pesca. Em centraré en aquesta lluita poc estrident però important dels pescadors per defensar els seus interessos, lluita que no ha quedat plasmada en cap poema èpic, cançó o llegenda, però sí en petits actes i produccions culturals que formen part d'un patrimoni intangible que cal també estudiar i conservar i, si es vol, reivindicar.

### *La gent de mar en la cultura popular*

Començaré amb una breu reflexió sobre la imatge que la cultura popular ens ha transmès de la gent de mar. Aquesta imatge coincideix amb una concepció negativa de les poblacions de costa que l'historiador Alain Corbin (1993, 2005) ha analitzat en els seus treballs. Nadel-Klein (2003) explica, per al cas dels pescadors d'Escòcia, que malgrat que el mode de guanyar-se la vida dels pescadors estava basat en els valors il·lustrats de la industriositat i la racionalitat, els

pescadors van haver de suportar una imatge pública que els retratava com a gent endarrerida.

La literatura catalana ens ha deixat bells exemples literaris sobre la tràgica vida dels pescadors, sobretot en el teatre costumista, com per exemple *La barca nova* d'Iglésias, *La filla del mar* de Guimerà o *All i salobre* de Segarra. Però centrem-nos en la literatura popular de tradició oral. Recordem una rondalla popular catalana recollida per Mn. Jacint Verdaguer l'any 1905. Segons l'estudiós del folklore Bienve Moya (2009) es tractaria d'una llegenda basada en un passatge de les aventures d'Odisseu, l'heroi grec, en el seu retorn a Ítaca. La llegenda fou recollida per Verdaguer en les seves expedicions de caràcter folklòric al Pirineu i forma part de la memòria col·lectiva que s'ha transmès de forma oral (Bosch, 1992). La història es situa entre Roses, a l'Alt Empordà, i Sant Pau de Segúries, al Ripollès, envoltat de prats i boscos, on es pot trobar encara actualment una casa pairal anomenada «El Mariner» i que té gravat a la llinda de la porta principal una goleta i una inscripció amb l'any 1756. Explica la llegenda que un pescador molt pobre de Roses va anar poc a poc prosperant i fent fortuna i canviant la seva barca cada vegada per una de més gran. Finalment va tenir un veler prou gran per dedicar-se al comerç de cabotatge i en un dels seus viatges entre la costa catalana i la provençal, rumb a Marsella, va ensopegar amb un terrible temporal en el que perdé la barca amb els companys i la mercaderia, però ell salvà la vida. Tanmateix, com diu la llegenda, «la fortuna duu els ulls tapats» i quan, a peu i pidolant almoïna, va poder retornar a Roses es trobà que el mateix temporal que l'havia fet naufragar a ell, havia ensorrat la seva casa, causant la mort de la seva dona i els seus dos fills. El mariner maleí el mar i, carregant-se un rem a l'esquena, s'encaminà terra endins tot jurant-se no detenir-se fins allí on la gent no reconegués aquell objecte. No va ser fins arribar a les muntanyes del Pirineu que en preguntar què era allò que duïa a l'esquena un vell li respongué que era un «cullé», és a dir, una gran cullera o pala per mesclar el blat de moro i allà fou on decidí quedar-se i s'establí com a pagès, fundant el mas d'El Mariner que encara avui podem visitar, ja que actualment és una casa de turisme rural.

La tragèdia en la vida dels pescadors es pot retrobar en moltes altres històries, llegendes, contes i cançons populars, així com en obres de teatre o novel·les costumistes. Totes aquestes històries ens narren el fons tràgic de la vida de la gent de mar, una gent que s'enfronten a un destí fatal sense possibilitat d'alterar la seva sort i, en el cas de la llegenda d'El Mariner de Sant Pau, quan més la fortuna somriu més dura serà la venjança del destí. Algunes d'aquestes històries les retrobem en diferents versions en països diferents, de vegades allunyats. Un exemple seria la cançó popular catalana titulada «El mariner», que va ser

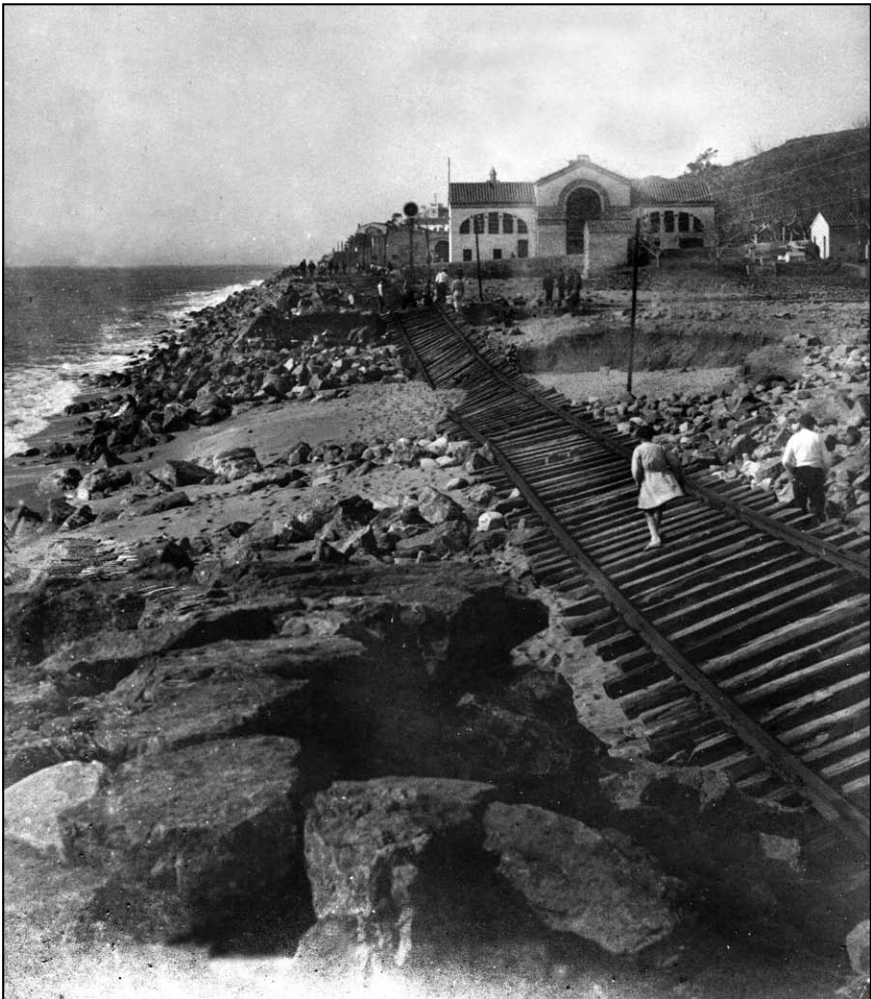
recollida per l'escriptor barroc Francesc Vicent Garcia, conegut com El Rector de Vallfogona, però que es pot trobar en molts llocs d'Europa, des d'Espanya fins a Escòcia. La cançó narra la dissort d'una jove dona que està brodant un mocador a la vora de la mar i veu venir un galió estranger i els mariners la segresten per mitjà d'enganys. Aquesta cançó popular, com tantes altres, ens parla de la resignació de la gent de mar davant del destí. És una imatge que poder retrobar en pintures, escultures, poemes, cançons i novel·les per tota Europa.

Segurament la iconografia popular més coneguda de la gent de mar al Mediterrani cristià és la representada en els exvots religiosos. La paraula exvot significa el compliment d'una promesa realitzada a una divinitat en el passat, quan la satisfacció ja ha estat rebuda. Un exvot, en tant que objecte, és un do o més exactament un contra-do, el retorn d'un regal immaterial arribat des del més enllà. És, com ha escrit Enric Garcia (2003), la materialització d'un pacte entre el món dels humans i el sobrenatural. L'ofrena d'exvots marins és una pràctica molt antiga i en els santuaris muntanyosos de la Creta minoica s'han trobat maquetes de vaixells dipositades en forma d'ofrena. Els exvots marítims més coneguts són els oferts com a agraïment per la intervenció d'un ésser sobrenatural en un moment de gran perill en mar. Aquesta és la finalitat de la majoria de tauletes policromades, de tons tenebrosos, que contenen gairebé sempre els mateixos tres elements: al centre es reproduïx l'escena de perill viscut pels mariners, un temporal, una col·lisió, etc.; en un extrem apareix una aureola de resplendor que emmarca la imatge divina que fa aparició en el moment més crític per salvar els dissortats mariners; i en tercer lloc, normalment a la part inferior, hi ha una retolació que descriu els fets amb més o menys detall i el nom del donant. L'exvot pot ser també una maqueta o una part d'una embarcació, per exemple un rem. En tot cas, aquestes iconografies populars de la vida marinera en el Mediterrani cristià ens mostren aquesta com si estigués plenament a les mans de la intervenció divina, les forces naturals regides per les Verges i els Sants que menen els destins dels homes.

Els temporals són probablement el pitjor enemic de la gent de mar. Els canvis imprevistos en les condicions atmosfèriques posen ràpidament en risc la vida dels pescadors. A Catalunya, fins a la introducció del motor en les barques de pesca a inicis del segle XX, les embarcacions quedaven pràcticament indefenses davant la força del vent i a mercè de les onades. Però els temporals tenien també efectes molt negatius en la costa, com recull la llegenda d'*El Mariner de Sant Pau* a la que ens hem referit abans on la seva casa arran de mar a Roses queda destrossada. Les embarcacions es guardaven a la platja sobre l'arena i aquesta era –i és encara avui– literalment engolida per les onades quan

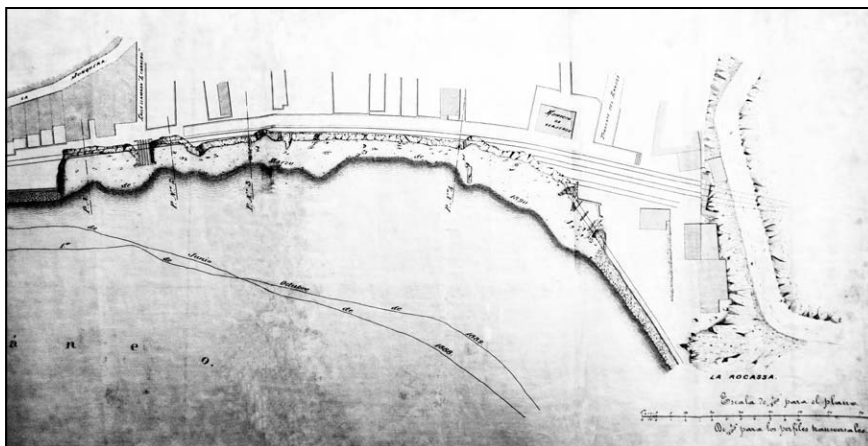
hi ha forts temporals de mar (veure figures 2 i 3), de manera que les barques s'havien de pujar més amunt cap a les cases, i les mateixes cases construïdes a primera línia de mar sofrien sovint inundacions i desperfectes provocats pels cops de mar. D'això n'han quedat molt documents fotogràfics de principis de segle vint (veure figura 1 i 2). Més endavant em referiré als problemes que va provocar la construcció de la línia de ferrocarril entre les cases i el mar en tota la costa nord de Barcelona.

Figura 1. Efectes del temporal del 31 de gener de 1911 sobre les vies del tren a l'alçada de l'antic escorxadore de Canet de Mar



Font: Col·lecció particular de Ramon Bàlius.

Figura 2: «Plano de los escarpes formados en la playa de San Pol de Mar por la borrasca del 26 y 27 de febrero de 1890»



Font: Arxiu Històric d'Arenys de Mar. Les línies més avançades assenyalen el límit de la platja el juny de 1888 i l'octubre de 1889, mentre que el plànol mostra el límit de les onades el març de 1890 després d'un temporal.

Revisant la premsa local del període just anterior a la implementació del motor en les barques de pesca, és a dir, en el període de finals del segle XIX i començaments del XX, trobem constants referències als temporals marítics i els seus nefastos efectes entre les poblacions de pescadors. Pràcticament cada any es lamenten els desperfectes causats pels temporals a la costa i de vegades els accidents provocats entre les comunitats de pescadors. De tots ells, el temporal més greu a Catalunya va tenir lloc l'any 1911 en el que hi van perdre la vida cent-quaranta mariners i pescadors<sup>2</sup>.

Però la mort dels pescadors en els temporals marítics no es pot atribuir exclusivament a uns fenòmens atmosfèrics i acabar aquí l'anàlisi com es fa a les rondalles o en els ex voto. Des d'un punt de vista analític estem obligat a anar més enllà i prendre en consideració que, finalment, un accident causat per un temporal marítim és, per a un treballador del mar, sigui pescador o mariner, un accident laboral. Diversos antropòlegs (Oliver-Smith 1996; Oliver-Smith and Hoffman 2002; Wisner *et al.* 2004; Hastrup, 2011) han posat de manifest que els desastres naturals no poden ser merament interpretats com a uns accidents que venen a torbar l'estabilitat d'una societat igualitària sinó que en certa manera són la culminació d'un sistema de desigualtats

<sup>2</sup> He analitzat aquest temporal i les seves conseqüències en un altre lloc. Veure: Carbonell, 2014a

socials que s'expressen també en els nivells de vulnerabilitat davant de les catàstrofes naturals. Un naufragi o l'esfondrament d'una casa a causa d'un temporal té a veure amb les condicions dels habitatges populars, les infraestructures portuàries, l'estat dels sistemes de previsió i salvament marítim i, en general, dels sistemes econòmics i socials que obliguen a certes persones a dedicar-se a oficis molt arriscats i on es treballa sota una pressió excessiva<sup>3</sup>. De tot això en deriven conflictes socials que no es poden obviar.

### *El conflicte del carril*

La lluita de la gent de mar per la seva supervivència no és només una lluita contra les adversitats dels fenòmens naturals. Ho és també contra les adversitats socials. Històricament les poblacions costaneres s'han enfrontat també a les condicions socials imposades pel sistema econòmic i polític que amenaçaven les seves formes de vida. Com a exemple, l'historiador gallec Dionisio Pereira (2010, 2013) que ha estudiat abastament la lluita de classes de les comunitats pesqueres, sosté que:

[...] habría que poner en cuestión ciertas caracterizaciones «esencialistas» vinculadas a la pesca artesanal de componente familiar, que en Galicia identificaron de manera inmutable el comportamiento de los pescadores con el localismo, el individualismo, la competencia, la mentira y la envidia, reduciendo el antagonismo a las confrontaciones con otras capas sociales como los campesinos y con los pescadores de puertos vecinos [...]. A lo largo de nuestras investigaciones, dimos cuenta como, tras casi 70 años de trayectoria constructiva y conflictiva a un tiempo, los integrantes del asociacionismo marinero de anteguerra promovieron en el litoral gallego actitudes bien distintas, relacionadas con la solidaridad de clase supralocal, el apoyo mutuo, el cooperativismo, la ordenación de los recursos y el civismo democrático. (Pereira 2013: 127).

En el cas de Catalunya, la diferenciació entre una pesca artesanal a una altra més capitalitzada i industrial no es dona fins als anys setanta del segle XX, en el context d'una industrialització general del país i un règim polític dictatorial (Breton Renard 1987). Així, l'antagonisme social no és tant marcat com a Galícia on, tal i com explica el mateix Pereira, es concentrava ja als anys 1930 bona part de la flota industrial d'Espanya. Però això no significa que el món de la pesca a Catalunya fos, com

<sup>3</sup> És el cas del sistema de parts, veure Carbonell, 2014b.

alguns autors van intentar transmetre –veure especialment Emerencià Roig (1927)–, un món totalment al marge dels conflictes socials.

Un clar exponent de la lluita social el tenim en el conflicte que esclatà a finals del segle XIX entre els pescadors de la costa nord de Barcelona amb la Companyia de Ferrocarrils i que analitzarem tot seguit.

Com ja he avançat a la introducció, el primer ferrocarril espanyol a circular per la Península Ibèrica (anteriorment, el 1837, s'havia inaugurat a Cuba la línia La Habana-Guines) recorre un traçat paral·lel a la costa, entre les viles i el mar. El primer tram, entre Barcelona i Mataró, fou inaugurat el 1848 i per a construir la línia fèrria la Companyia, propietat d'accionistes privats, va haver de negociar, municipi a municipi, a través dels seus enginyers, el traç de la via, les expropiacions i els acords amb els particulars afectats.

Cal tenir en compte que la costa en aquells anys estava ocupada gairebé exclusivament pels usos pesquers, la construcció naval i el comerç de cabotatge. Els acords establerts ens poden semblar avui dia inaudits. Per exemple, a Arenys de Mar, on hi havia unes importants drassanes que quedaren separades del mar per la via, s'acordà, segons el conveni signat amb la Companyia (Valdés, Ferrater & Garcia, 1893) que quan la varada de nous bucs ho requerís en funció de l'estat de la platja: «deberá la empresa deshacer provisionalmente la parte del carril susceptible para el paso del buque, y reponerlo luego todo á sus expensas, en cuyo caso el Maestro constructor avisará con dos días de anticipación á la referida empresa...» Altres acords comprometien a la Companyia a respectar el pas d'embarcacions de pesca per sobre la via del tren en cas de temporal i a no impedir les operacions vinculades amb el tràfic marítim, com la càrrega i descàrrega de mercaderies que arribaven a les platges en vaixells de cabotatge.

El desenvolupament de les comunicacions terrestres, gràcies al ferrocarril, suposaran la gradual desaparició de la navegació de cabotatge (Barbaza, 1988) i, amb ella, entraran en crisi també les drassanes tradicionals que hi havia a les platges. La pesca artesanal, en canvi, es mantindrà i de fet millorarà la seva capacitat de venda del producte que arriba més fàcil i ràpidament als mercats de Barcelona gràcies al tren. Però tanmateix, tots els pescadors de la comarca es veuran enfrontats amb la Companyia a causa dels temporals marítics.

En la decisió del traçat de la via del tren devien intervenir sens dubte tant raons de tipus econòmic com pròpiament tècniques. Els propietaris rurals van impedir en molts casos un traçat que creués les seves terres. Els marges entre les platges i les viles, en paral·lel a l'antic camí ral, fou considerat òptim per a fer-hi passar la via del tren malgrat els riscos evidents de la proximitat del mar. En efecte, les platges d'aquest sector de la costa són molt mòbils degut als temporals marítics, freqüents a



l'hivern i la tardor, i poden retrocedir diversos metres fins a tocar les mateixes cases, per més tard, quan es produeixi un temporal de direcció contrària, recuperar els metres perduts de platja (veure figures 3 i 4).

Figura 3. Platja de Sant Pol de Mar, hivern de 2013



Figura 4. Platja de Sant Pol de Mar, primavera de 2013



La primera durant un temporal de NE i la segona quan el corrent del SO ha restituit la sorra que es va endur el primer temporal. Observeu la diferència en la mida de la platja. Aquesta variació es produeix cada any en aquesta i altres platges de la comarca. A la figura 4 es veu passar el tren.

Foto figura 3: J. Montmany. Foto figura 4: E. Carbonell.

En aquesta situació, els pescadors es veien obligats quan hi havia temporal a enfilar les seves barques a dalt de tot de la platja i en certes ocasions a traspasar la via del tren per protegir les seves barques de les ones, deixant-les en els patis de les cases que hi havia a l'altra banda de la via. Però els temporals també afectaven negativament a la circulació dels trens. Les onades produïen esvorancs a sota de les vies. En altres llocs, les vies quedaven cobertes d'arena. Finalment, el trànsit de trens resultava perillós quan les onades tocaven els combois. Tot això era així a mitjans del segle dinou i ho segueix sent actualment. Els retards en els trens i les interrupcions del trànsit són habituals quan hi ha temporals encara actualment. Un dels punts més febles és el situat entre els pobles de Canet i Sant Pol on, només a la dècada de 1880 s'han pogut comptabilitzar 14 interrupcions duradores (Pomés 1992).

El 1891 el Dr. Marià Serra, metge de Canet, anota en el seu dietari (publicat el 2006) que el trànsit de trens porta interromput mig any «puix la Companyia, expressament per fastiguejar els pescadors de Sant Pol que s'oposen a que se tirin pedres a la platja, allargant tant com pot l'adob del desperfecte» (Serra, 2006:145). Sant Pol era en aquella època la platja que concentrava la flota pesquera més important de la zona (Alegret i Nadal, 1987) per això va ser també la comunitat més bel·ligerant, tot i que els conflictes entre els pescadors i la Companyia també es van produir en altres pobles com Canet, Arenys o Vilassar. En el cas de

Sant Pol de Mar s'arribà a instituir un diari local per tractar principalment, encara que no únicament, l'evolució del conflicte entre els pescadors locals i la Companyia de Ferrocarril, titulat *El Sanpolench*, publicat pel Centre Catalanista de Sant Pol de Mar entre 1890 i 1894, i finançat curiosament, tal i com indica Pomés (1992) pel cacic i principal propietari local que, posant-se al costat de les reivindicacions dels pescadors, tal com feren altres grans propietaris finiseculars en relació a la pagesia, aconseguiria també el seu suport en les eleccions municipals.

Figura 5. Treballs de construcció del mur de protecció de la línia de ferrocarril a l'alçada de Sant Pol de Mar el setembre de 1891



Foto: Arxiu Pere Sauleda.

La Companyia de ferrocarril, per tal de pal·liar els efectes dels temporals sobre les vies volia construir murs de defensa longitudinals, paral·lels a la via (veure figura 5). Això constituïa un greu perill per a les embarcacions i impedia passar les barques a l'altra banda de la via en cas de necessitat. A més, en els acords signats amb la Companyia es mencionava clarament la prohibició de construir aquests murs si impediaven l'activitat pesquera. Els pescadors proposaven la construcció de barreres perpendiculars a la costa, que haurien de permetre l'acumulació de sorra i no barreres longitudinals. Segons els pescadors, la

construcció d'espigons perpendiculars crearien platges a les seves bandes per acumulació de sorra, cosa que permetria varar les barques i protegir les vies alhora. Però els enginyers de la Companyia qualificaven això com: «una vulgaríssima cuanto errónea creencia, no por eso menos arraigada en el ánimo de los pescadores y otras gentes de mar, acostumbradas en su genuina sencillez y natural incompetencia á juzgar la realidad de los hechos, por sus efectos aparentes» (Valdés, Ferrater & Garcia, 1893:191). Les raons de la posició dels enginyers contra el criteri dels pescadors qualificat per ells de ridícul són bastant difícils d'esbrinar amb certesa. El que ha quedat demostrat al llarg de més de cent anys és que la construcció de murs o espigons longitudinals ha implicat unes obres de reforç constant, amb les inversions corresponents, un abocament de pedres sobre les platges que tornava a quedar deteriorat amb el següent cop fort de mar.

La reacció dels pescadors va ser organitzar-se per enfrontar-se a la Companyia ja que aquestes obres vulneraven als seus ulls els acords presos durant la construcció de la via del tren i impedia el desenvolupament normal de les tasques de varada d'embarcacions quan la sorra era engolida pels temporals. Tot el conflicte pot resseguir-se, des del punt de vista dels pescadors, en els quatre anys que durà l'edició del diari local *El Sanpolench*. Les autoritats de Marina entenien les raons dels pescadors, però l'Estat prioritzava els interessos de la Companyia. La premsa de l'època, sobretot *La Costa de Llevant* i altres diaris d'àmbit català, esta plena durant aquells anys de cartes de personalitats de l'època recolzant la protesta dels pescadors. Fins i tot l'alcalde de Sant Pol va ser condemnat al desterrament durant gairebé dos anys entre 1890 i 1892 per donar suport a les protestes dels pescadors. I és que els pescadors, adonant-se que les autoritats de l'Estat i els propietaris de la Companyia de ferrocarril no atenien les seves reivindicacions, van passar a l'acció directa, mitjançant el sabotatge de les infraestructures viàries. La prova és que la Guardia Civil va haver d'intervenir en sis ocasions entre 1890 i 1892 per fer front als sabotatges i avalots dels pescadors contra el ferrocarril i els seus responsables. Val a dir que els pescadors van aconseguir, almenys temporalment, que la Companyia desistís en el intent de transformar la platja en la base d'un mur de pedres.

Aquest conflicte, poc a poc, es va anar desinflant. I la memòria d'aquell conflicte es va anar també esborrant conforme els testimonis desapareixien, quedant de nou la imatge inexacta d'una societat pesquera aliena als conflictes socials del temps, una societat rural que va seguir el corrent de la vida aliena a la lluita dels pobles i resignada davant les adversitats del món natural i el destí. Aquests episodis conflictius en el món pesquer han estat poc recollits en la cultura popular o bé, caldria potser pensar, que els moviments literaris i artístics ins-

pirats en la cultura popular van ser poc atents a aquestes experiències conflictives que, tanmateix, formen igualment part inalienable de la història, la memòria social i el patrimoni cultural de les comunitats de pescadors del nostre país.

### *Bibliografia*

- ALEGRET, J. L.; NADAL, B. *Les confraries de pescadors. La dimensió social de la pesca a Catalunya*. Direcció General de Pesca Marítima, Barcelona, 1987.
- BARBAZA, Y. *El paisatge humà de la Costa Brava*. Edicions 62, Barcelona, 1988.
- BOSCH, A. «Estudi introductori». A *Jacint Verdaguer Rondalles*. Barcino, Barcelona, 1992.
- BRETON RENARD, F. «Características de la flota a Catalunya: Crítica de las categorías de flota industrial y flota artesanal a la Luz de un ejemplo catalán». En *Jornadas sobre Economía y Sociología de las Comunidades Pesqueras. 20, 21 y 22 de mayo de 1987. Universidad de Santiago de Compostela*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1987.
- CARBONELL, E. «Not just any porta after a storm: The commemoration and heritagization fo fishing in Catalonia». En *International Journal of Maritime History*, 26(2) (2014): 288-303.
- CARBONELL, E. 2014b. «La memòria del món pesquer». *Drassana*, 22: 68-77.
- CORBIN, A. *El territorio vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Mondadori, Madrid, 1993.
- CORBIN, A. *Le ciel et la mer*. Bayard, Paris, 2005.
- GARCÍA, E.; SELLA, A. *Creences de la mar*. Museu Marítim, Barcelona, 2003.
- HASTRUP, F. *Weathering the World. Recovery in the Wake of the Tsunami in a Tamil Fishing Village*. Berghan Books, Oxford, 2011.
- MOYA, B. Llegenda del mariner de Sant Pau, [en línia]. Disponible a <http://bienve.wordpress.com/2009/03/11/llegenda-del-mariner-desant-pau/> (2009). (Consulta: 13 de maig de 2013).
- NADEL-KLEIN, J. *Fishing for Heritage. Modernity and Loss Along the Scottish Coast*. Berg, Oxford, 2003.
- OLIVER-SMITH, A.; Hoffman, S. M. (eds.). *The Angry Earth: Disaster in Anthropological Perspective*. Routledge, London, 1999.
- OLIVER-SMITH, A. «Anthropological Research on Hazards and Disasters». *Annual Review of Anthropology*, 25 (1996): 303-328.

- PEREIRA, D. *Loita de clases e represión franquista no mar (1864-1939)*. Xerais, Vigo, 2010.
- PEREIRA, D. «Capitalismo pesquero y sindicalismo en la España de anteguerra: la Federación Nacional de Industria Pesquera». En *Revista Andaluza de Antropología*, 4. 2013, 122-146.
- POMÉS, J. «Orígens del catalanisme en un entorn rural». En *Actes del Congrés Internacional d'Història de Catalunya i la Restauració 1875-1923*. Centre d'Estudis del Bages, Manresa, 1992.
- ROIG, E. *La pesca a Catalunya*. Barcino, Barcelona, 1927.
- SERRA, M. *Dietari del Dr. Marià Serra i Font. Canet de Mar 1880-1926*. Ajuntament, Canet de Mar, 2006.
- VALDÉS, J.; FERRATER, L.; GARCÍA, P. *Dictamen pericial emitido por los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Julio Valdés, Luis de Ferrater i Pedro García Faria en el juicio promovido por el Ayuntamiento de Arenys de Mar contra la Compañía de Ferrocarriles*. Arxiu Fidel Fita, Arenys de Mar, 1893.
- WISNER, B. *et al. At Risk: Natural Hazards, People's Vulnerability and Disasters*. Routledge, Londres, 2004.



Marcel Pujol Hamelink i Alfons Garrido Escobar

## El sardinal, un art de pesca revolucionari (Catalunya, 1570-1610)

### ABSTRACT:

In the history of fishing there have been some fishing methods which have been specially important. Specially, the introduction of the "sardinal" in the Catalan coast at the end of the 16th century. The "sardinal" triggered a number of conflicts among fishermen and the surrounding areas over the fish. But these were not new to the local people. The controversy began when fishermen had to pay the tithe, but they did not know who they had to pay it to. This fishing method was the first one to be used away from the coast line. The "sardinal" allowed to fish great quantities of sardines and anchovies, promoting the industry of salt and the commerce of preserved fish in the Western Mediterranean coasts.

### 1. Introducció

En la història de la pesca marítima encara queda un llarg camí per recórrer en la construcció d'un marc interpretatiu que integri les dinàmiques de tota la conca de la Mediterrània Occidental. Aquest espai marítim forma una unitat dins de les quals es generen una sèrie de dinàmiques comunes i en molts casos connectades, en les que s'estableixen constants contactes i es fan intercanvis, sovint de gran transcendència. En aquest marc, els pescadors mediterranis han compartit des de la més remota antiguitat coneixements i habilitats, costums i creences, fet que ha generat, a cavall dels esdeveniments històrics, una cultura marítimo-pesquera singular<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Alegret Tejero, Josep Lluís; Garrido, Alfons, «Aproximació a l'activitat pesquera a la regió de l'Empordà (segles xv-xviii): adaptacions a un medi en constant transformació», *Estudis d'Història Agrària. Pluriactivitat en el camp català*, 19 (2006): 27-48.

Els intercanvis es donen en molts diferents camps, si bé un dels més rellevants és el tecnològic. Des de que els homes prehistòrics inventessin els hams o les trampes senzilles per atrapar el peix, la innovació tecnològica i la seva transferència entre pobles veïns ha estat un constant en la història marítima. Aquesta cultura tècnica compartida va permetre que, malgrat les diferències polítiques o religioses, les grans innovacions en el camp de la pesca viatgessin i s'estenguessin en uns marcs cronològics concrets. Al llarg de milers de quilòmetres de litoral es poden documentar les mateixes instal·lacions i els mateixos equips de pesca, així com l'ús de tècniques molt similars. No obstant, malgrat que sabem que es van donar, les característiques principals d'aquests processos de difusió tecnològica ens són encara força desconeguts: com s'originen, què els estimula, quins són els actors protagonistes, quin recorregut fan, com és la seva adopció, quines conseqüències tenen... Són preguntes que cal formular-se per entendre la tecnologia pesquera des d'una perspectiva històrica.

En aquest article s'estudia el procés de difusió del sardinal per les costes catalanes en els segles XVI i XVII. Està acceptat que el sardinal es troba en l'origen de l'important creixement de la producció pesquera a Catalunya ja des d'inicis del 1600<sup>2</sup>. De fet, en aquest treball el venim a considerar com un dels principals revulsius en el món de la pesca de tot el segon mil·lenni, de magnitud i impacte similar al que tingué la pesca de l'arrossegament amb les parelles de bou a partir del segle XVIII. Gràcies al sardinal, Catalunya esdevingué una potència exportadora de peix en conserva. Però la seva arribada al país procedent de la costa provençal i posterior adopció no van ser processos lineals ni van estar exemptes de complicacions de tota mena. El nostre objectiu és radiografiar-los amb l'ànim d'entendre un procés de transferència tècnica d'enorme envergadura i gran impacte.

Un dels principals mecanismes per a la transferència tecnològica es genera amb la migració de comunitats de pescadors. Amb ells porten els seus arts, les seves tècniques per usar-los i els coneixements tecnològics necessaris per posar-les en pràctica. La colonització o migració de pescadors és un tema encara mal conegut, tot i que sabem que foren habituals durant l'època moderna i contemporània. Entre d'altres, podem fer esment de pescadors de gànguil provençals que provaren d'instal·lar-se a Barcelona i Tarragona; als almadravers italians arribats a les costes de València; als pescadors catalans establerts a Marsella que pledejaren per introduir-hi el palangre, o als pescadors

<sup>2</sup> Estimulada per l'augment demogràfic: Eloy Martín Corrales, «La pesca en Cataluña en la Edad Moderna: una exitosa expansión por el litoral español», *Drassana. Revista del Museu Marítim* 22 (2014): 78-95.



de bou i sardinal que s'establiren a Andalusia i Galícia<sup>3</sup>. Per al període anterior, el de l'Edat Mitjana, ens és una incògnita. Tan sols tenim constància de la tonaira, arribada a Catalunya des del Lenguadoc a la segona meitat del segle XIV<sup>4</sup>.

Les innovacions arribades amb les comunitats migrants a vegades xocaven o es confrontaven amb els sistemes consolidats als llocs d'arribada. Per això, el canvi tècnic serveix també per a estudiar una altra dimensió poc treballada de la pesca marítima catalana: el conflicte. La introducció i expansió del sardinal porta aparellada l'aparició d'un gran conflicte. De fet, arreu de la Mediterrània Occidental es coneixen diferents casos de tècniques de pesca que, abans de ser adoptades i incorporades per les comunitats de pescadors al seu corpus tècnic, van ser objecte d'una forta resistència<sup>5</sup>.

A Catalunya, fins fa molt poc temps el conflicte havia estat absent en l'anàlisi històric de la pesca. Com molt bé explica Eliseu Carbonell, s'acceptava la imatge idíl·lica, una visió esbiaixada, dels pescadors catalans, transmesa per autors com Emerencià Roig. A *La pesca a Catalunya*, Roig esborra qualsevol rastre de conflicte social o laboral, i molt menys tècnic, quan escriu que la germanor més perfecte acompanya patrons i remitgers, gent tota honrada, sense vicis, amable de tracte, agradosa, formal. En conclusió: els pescadors eren uns models a seguir entre la classe treballadora<sup>6</sup>.

Aquesta mirada idíl·lica de la pesca catalana no suporta avui la crítica històrica. Els estudis recents obren una perspectiva nova i converteixen les platges en un escenari convuls travessat de conflictes diver-

<sup>3</sup> Carlos Martínez Shaw, «La pesca en la Cataluña del siglo XVIII. Una panorámica», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna* 8.1 (1988): 323-338. F. Salerno, *La pesca del atún con almadrabas: indagación sobre Cañellas Mayores* (tesi doctoral, Girona, 2002). Daniel Faget, «Maîtres de l'onde, maîtres des marchés et des techniques: les migrants catalans à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle (1720-1793)», *Cahiers de la Méditerranée*, 84 (2012): 139-157. Martín, «La pesca en Cataluña en la Edad Moderna», 78-95. F. López Capon, *El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII: los salazoneros catalanes llegan a Galicia* (A Coruña, 1998).

<sup>4</sup> Marcel Pujol i Hamelink, *Un mar de conflictes. La pesca a Roses durant l'Antic Règim, 1592-1835. Tecnologia, economia i societat en la costa del Cap de Creus i el Golf de Roses* (Roses, 2014), 108-111.

<sup>5</sup> G. Buti, «Techniques de pêche et protection des ressources halieutiques en France méditerranéenne». *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea* (Milano, 2010), 112-114. Sobre el paper dels pescadors catalans a Marsella: Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)* (Rennes, 2011).

<sup>6</sup> Emerencià Roig i Raventós, *La pesca a Catalunya* (Barcelona, 1922), Sobre el conflicte el món pesquer: Eliseu Carbonell, «La memòria del món pesquer», *Drassana. Revista del Museu Marítim* 22 (2014): 65-77.

sos (disputes, robatoris, baralles, plets) a diferents nivells<sup>7</sup>, fet que posen de manifest que les causes i conseqüències del canvi tècnic no es poden deslligar del marc institucional on s'insereix la pesca des d'un punt de vista socio-econòmic i polític.

Hom pot observar conflictes des de diferents perspectives. En l'àmbit tecnocològic, el sardinal és un exemple clar del xoc entre innovació i conservadurisme en un context de forta resistència al canvi. Qualsevol transformació o innovació implica una difícil reconfiguració de l'organització pesquera i topades fortes amb els sectors més conservadors. Aquests xocs també es donaven per la parcel·lació territorial i l'ús de l'espai halièutic, molt condicionat per les tècniques de pesca usuals. En aquest context, el sardinal implica una utilització i ocupació molt diferent, molt més difusa, que supera els marges tradicionals dels bols. Per això els conflictes entre xàvegues, bolitxs, palangres i sardinals foren freqüents i van obligar redactar noves legislacions.

El sardinal també influeix en els enfrontaments entre comunitats, generalment veïnes, en el marc de la defensa dels béns comunals marítims. És una disputa sobretot pel territori i el control de la seva gestió<sup>8</sup>. La territorialització del medi marítim implicà una segmentació del litoral, tot creant espais dins de les quals s'exercien drets d'aprofitament exclusius. La pesca es gestionava en el marc d'institucions de caràcter comunal vinculades a l'explotació d'un territori de predació –els caladors–, d'on un grup ben identificat de participants –els pescadors– extreia els recursos pesquers –el peix– seguint unes normes estrictes adoptades en comú– legislacions o ordinacions de la pesquera. En aquests vedats comunals –i senyorials–, entesos com una propietat privada des de fóra, tots els usuaris gaudien dels mateixos drets i restriccions institucionals per a garantir la sostenibilitat de l'explotació. La comunitat establia normes de conducta per optimitzar l'ús dels espais i del recursos necessaris per a la pesca tot seguint un sistema tècnic estable, evitar el seu malbaratament i mantenir la pau social. Un sistema de multes i sancions castigaven els pescadors forasters (*outsiders*) i el comportament indegut dels que anaven per lliure (*free-riders*) que perjudicaven el funcionament col·lectiu del sistema pesquer. Es precisament en aquest marc de relació que sorgeixen i es resolen les disputes entre comunitats per l'ús del sardinal.

<sup>7</sup> Com es pot comprovar a Roses: Pujol, *Un mar de conflictes*.

<sup>8</sup> Alfons Garrido, *La pesca al Cap de Creus al l'època moderna (segles XVI-XVIII): organització, gestió i conflictes per l'accès al recursos pesquers* (tesi doctoral, Girona, 2011). S. Collet, «Le tiers de l'espadon: un mode féodal d'appropriation de la ressource halieutique. Prémices pour une recherche sur la rente halieutique», *Anthropologie Maritime*, 2 (1985): 41-53. S. Collet, «Le baron et le poisson: féodalité et droit de mer en Europe Occidentale», *Droit et Cultures*, 13 (1987): 25-49.

El tercer tipus de conflicte és de caràcter fiscal. Des de l'edat mitjana, la pesca i el peix han estat fortament gravats amb tota mena d'impostos i exaccions feudals i municipals, com ara el delme del peix, el peix de l'obra o el peix senyoriu, entre altres<sup>9</sup>. I de la mateixa manera que els pagesos miraren d'evitar pagar el delme de les seves collites, els pescadors miraran d'evitar, defraudar o rebaixar aquests impostos<sup>10</sup>. Els període bèl·lics o d'inestabilitat i l'allunyament del poder senyorial comportaven sovint l'impagament del delme del peix durant anys o dècades, essent motiu d'enfrontament entre recaptadors i pescadors al intentar recuperar el seu pagament. Les convulsions que provoca l'arribada de nous arts de pesca també fou un motiu de disputes per raons fiscals entre les comunitats pescaires i els senyors feudals, atès que l'increment de la producció o del rendiment havia d'implicar un nou contracte fiscal.

És en aquest context de conservadorisme tècnic, gestió comunal dels recursos pesquers i d'un feixuc règim fiscal que hem d'inserir els processos de canvi tècnic en la pesca marítima de litoral. L'arribada d'un nou art o una nova tècnica, com va ser el sardinal al segle XVI, podia ser considerada una amenaça per a l'ordre social i institucional establert, que molt bé podia estar justificant situacions d'injustícia, de desigualtat, de marginació o hegemonia d'un col·lectiu sobre la resta. Creiem que aquest és un motiu principal de la resistència inicial en clau conservadora que s'observa davant qualsevol innovació que impliqui canvis substancials en la pesca: el canvi pot provocar un perillós desequilibri o un nou ordre social de conseqüències desconegudes.

Així creiem que l'estudi dels orígens del sardinal a Catalunya, a inicis de l'Edat Moderna, no es pot deslligar d'aquests marcs institucionals que justifiquen, en últim terme, que la seva introducció, procedent de França, no fos plàcida ni lineal, sinó un llarg procés ple de demostracions de rebuig, plets, situacions traumàtiques i conflictes oberts.

## 2. *El sardinal, un art provençal*

L'arribada d'una innovació tècnica a un territori és sovint fruit del contacte amb pescadors migrants arribats d'altres costes per motius diversos. La manca de peix, la prohibició d'un determinat art o or-

<sup>9</sup> S. Collet, «Le baron et le poisson», 25-49.

<sup>10</sup> Els segles XVIII i XIX van ser especialment conflictius. Alfons Garrido, «Los pescadores de la Costa Brava ante el Antiguo Régimen: orígenes y geografía del conflicto entorno a las rentas feudales (1750-1830)», VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica (Santiago de Compostela, 2005) (en premsa).

meig, o les perspectives de negoci mobilitzaven els pescadors a la recerca de nous caladors i oportunitats favorables de comercialització. Aquest seria el cas del sardinal, una innovació provençal introduïda a Catalunya a finals del segle XVI. En sabem molt poc d'aquests orígens i el motiu de la seva expansió cap a la costa catalana. Algunes referències el situen a les costes provençals a finals del segle XIII, generant ja els primers conflictes amb la resta d'arts i tècniques<sup>11</sup>. Possiblement, els seus portadors, al segle XVI, arribaren empesos per les dificultats que les comunitats locals imposaven a la innovació en la captura de la sardina i l'anxova. Hom sap que el 1546 el rei Francesc I va confirmar la prohibició de pescar amb sardinals a diferents pescadors marsellesos, decretada per la comunitat de La Ciotat el 1510 per tal de defensar la pesca amb llum, llavors hegemònica<sup>12</sup>.

No coneixem la data precisa en que els pescadors francesos (provençals i llenguadocians) arribaren a la costa empordanesa amb els sardinals. Segons alguns testimonis, es pot creure en una incursió amb anterioritat a la dècada del 1560. A Palamós s'afirmava que hi arribà el 1550; un altre pescador de Pals el situava entorn del 1560. Amb tot, la primera referència clara a l'Empordà és del 1571, quan a Palamós s'inicià un plet entre els xaveguers locals i certs pescadors que havien començat a utilitzar el sardinal en aquelles aigües<sup>13</sup>.

Les referències documentals sobre aspectes relacionats amb el seu ús es repliquen arreu del territori, tot demostrant que la seva implantació va ser bastant ràpida, esperonada per uns rendiments molt més alts que les tradicionals xàvegues i enceses. Per exemple, el 1573 pescadors de Begur compraren els sardinals palamosins prohibits dos anys abans pels jurats municipals, i el 1574 es començava a usar en aigües d'Empúries<sup>14</sup>; el 1579 a Tossa es resolïa el dubte sobre el delme que el nou ormeig, recentment introduït al terme, havia de pagar a l'abat de Ripoll: s'acordà que fos 1/12<sup>15</sup>; a Lloret, ho resolien el mateix

<sup>11</sup> Henri Bresc, «Pesca littorale, pesca di laguna e pesca di fiume nella Provenza dei secoli XII-XV, a V. d'Arienzo i B. di Salvia, *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal Medioevo all'età contemporanea. Atti del 4° Convegno Internazionale (Fisciano-Vietri sul Mare-Cetara, 2007)* (Milà, 2010): 93.

<sup>12</sup> E. M. Masse, «Mémoire historique et statistique sur le canton de La Ciotat», *Répertoire des Travaux de la Société de Statistique de Marseille*, 5 (1841): 213.

<sup>13</sup> Maria-Mercè Costa, «Conflictes de pesca a les mars de Palamós (1571-1576)», *Estudis del Baix Empordà*, 14 (1995): 157-162.

<sup>14</sup> Arxiu del Castell de Peralada (=ACP), Al·legacions XVI. [s.l., 1722], f. 272-330v. Alguns testimonis declaren el 1586 que: «Que diez, o doze años haze, que vinieron en la Costa de Cataluña muchos Franceses, que llevaron unas Xarcias para prender Pescado, vulgarmente nombradas Sardinales [...] Que dichos pescadores Franceses se repartieron por la Costa de Cataluña, desde Roses, hasta Blanes.»

<sup>15</sup> Arxiu Històric de Girona (=AHG), Biblioteca. Impresos Antics, 16/II/1785.

any i en les mateixes proporcions els pescadors locals i la Pabordia del mes de Novembre de la Catedral de Girona, senyor del mar lloretenc<sup>16</sup>. I el 1584, els jurats de Sant Feliu de Guíxols es veuen obligats a promulgar un reglament específic per tal d'ordenar l'ús del sardinal a les mars del terme a causa del desordre que provocà la seva ràpida proliferació.

Aquesta cronologia lligaria amb la interpretació que situa l'origen d'aquest ormeig a la costa provençal, durant la primera meitat del segle XVI, tot estenent-se, no sense resistència, per la costa mediterrània occidental durant la segona meitat de segle. No sembla que fos un progrés lineal, sinó més aviat difús, que provocà que no a tot arreu s'introduís tan ràpidament ni amb tant èxit. A Tarragona l'any 1607 els pescadors clamaven contra el sardinal, tot demanant la seva prohibició –possiblement per l'ús durant alguns mesos per part d'alguns empenedors– en el marc d'una escassetat de captures que afectava a totes les arts de pesca<sup>17</sup>. Però a banda d'aquests episodis, sembla clar que ja a la primera meitat del segle XVII el sardinal esdevenia al Principat el sistema tècnic hegemònic per a la pesca de la sardina.

### 3. *El sardinal com a art de pesca*

Tot i les resistències inicials, podem afirmar que el sardinal va ser un ormeig de gran èxit des de la seva implantació a cavall dels segles XVI i XVII, usat pels pescadors de bona part de la costa catalana durant més de tres segles. Riera parla de la presència de més de 500 sardinals a la costa de Barcelona a principis del segle XVIII<sup>18</sup>. A la tercera dècada del segle XX, Roig afirma que més del 80 % de la flota pesquera catalana es dedicava al sardinal. De fet, no s'abandonà –i lentament– fins que es perfeccionà la pesca del peix blau amb cèrcol, amb embarcacions a motor i llum artificial, a mitjans de la dècada del 1950.

Avui, la memòria del seu ús, de la seva composició, es comença a perdre. Per això ens servim de la memòria oral, dels vells pescadors, i d'autors com Duhamel du Monceau i Antonio Sáñez Reguart del segle XVIII, o Benigno Rodríguez Santamaría, ja a inicis de segle XX, per a conèixer l'aspecte i ús històric que ha tingut aquesta xarxa tant aclapa-

<sup>16</sup> F. Mas i Marquès, *La revolta dels Joseps* (Lloret, 1988), 35.

<sup>17</sup> Josep Maria Recasens, «Notícies sobre la pesca i els pescadors de Tarragona. Segles XVI i XVII», *Quaderns d'Història Tarraconense*, 15 (1997): 67-118. Sobre el sardinal a Cadaqués: Alfons Garrido, *La pesca al Cap de Creus*.

<sup>18</sup> Jordi Lleonart, Josep Maria Camarasa, *La pesca a Catalunya el 1722 segons un manuscrit de Joan Salvador Riera* (Barcelona, 1988).

radorament present a la costa catalana i de la qual els pescadors catalans van convertir-se en reconeguts especialistes a tota la Mediterrània Occidental<sup>19</sup>.

El sardinal és un art format per una xarxa composta de vàries peces, que es calava –a la deriva– i tenia com a finalitat tallar el pas a les moles de sardina i seitó. El peix hi quedava emmallat en intentar travessar-la. L'armadura del sardinal era d'una relativa complexitat tècnica. Estava constituït per un seguit de peces de xarxa units pels seus extrems: 3, 4 fins a 7 o 8 peces, d'entre 75 i 100 m cadascuna. Una barcada de sardinal podia mesurar uns 400-500 m de llarg i uns 20 m d'alt. A la part superior portava l'armadura de suros (bornois) i una de ploms a l'inferior, que permetia convertir-la en una efectiva barrera vertical per atrapar el peix.

Les barques de sardinal estaven amarines amb el patró, quatre o cinc homes i un noi. Sortien per la tarda, a vela, abans que parés el vent de mar, així arribaven al calador abans de fer-se de nit. Si no hi havia vent, anaven a rem. Calaven a la prima, moment que el sol es pon a l'horitzó i la sardina tendeix a pujar cap a la superfície. Totes les barques de sardinal calaven les xarxes alhora per evitar molèsties derivades del corrent. En un extrem del sardinal hi havia un gall –suro gros– amb un llum d'oli o bé un cascavell. A l'altra extrem hi havia la barca per controlar la direcció de l'ormeig i mirant de tenir-la ben tensada i perpendicular a la barca per evitar accidents amb altres xarxes o enganxades al fons. De tant en tant es verificava el pes de la xarxa per saber si s'havia agafat peix, així al cap d'una o dues hores, de nit, es llevava l'art i es desemmallava la sardina i/o l'anxova. Tot seguit anaven cap a un altre calador, esperant el primer llum del sol per a tornar a calar –pesca a l'alba–. Al llevar el segon bol es feia via cap a port on se solia desemmallar el peix i estendre el sardinal perquè s'eixugués.

Llevar l'art del sardinal era una tasca molt feixuga per al pescador: «por lo mucho que pesa la red con el agua y la sardina que trae enmallada, motivo por que se remudan los pescadores a cada pieza conforme van cobrando.»<sup>20</sup> Tiraven «a pit», sobre l'orla, amb el cos per la borda, tot fent un gran esforç físic. Sovint, en aquesta posició, quedaven molls d'un cop de mar. Però malgrat aquests tràngols i l'esgota-

<sup>19</sup> M. Duhamel du Monceau, *Traité Général des Pesches et Histoire des Poissons qu'elles fournissent tant pour la subsistance des homes que pour plusieurs autres usages que on rapport aux arts et au commerce* (París, 1769-1782), 3 vol. Antonio Sáñez Reguart, *Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional* (Madrid, 1791-1795), reedició facsimil (Madrid, 1989), 2 vol. Benigno Rodríguez Santamaría, *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones* (Madrid, 1923).

<sup>20</sup> A. Sáñez Reguart, *Diccionario Histórico*, vol. 3, 267.

ment físic de la tripulació, el sardinal superava amb escreix la productivitat d'altres tècniques dedicades al peix blau, com el bolig. Per això els sardinals es multiplicaren pels mars de Catalunya i pogueren donar resposta, en part, al incessant creixement de la demanda de peix.

#### 4. *Un art rendible*

Fins a mitjans del segle XVI l'encesa –el bolig o xàvega amb foc– havia monopolitzat la pesca de la sardina i l'anxova. Al Cap de Creus ho va continuar fent fins ben entrat el segle XX. De fet, el sardinal va ser el gran competidor de l'encesa pel peix de passa que es movia a prop de la costa, malgrat no compartir els caladors ni tenir les mateixes necessitats logístiques. L'encesa es practicava de nit i a les cales, en contacte sempre amb la costa; el sardinal, en canvi, es calava de prima –darrera llum del dia– i a l'alba –abans de sortir el sol–, i a certa distància de la costa. En aquest sentit, és el primer art de pesca marítima que desvincula el seu ús d'un punt en terra ferma, tot revolucionant en molts sentits la concepció de l'espai de predació i de les necessitats logístiques de la seva pràctica<sup>21</sup>.

El sardinal gaudia de diversos avantatges competitius respecte a la seva gran competidora, l'encesa. Sabem que la tècnica de pesca a l'encesa era feixuga i que requeria com a mínim dues embarcacions, el llagut de foc i el llagut gros que calava el bolig. El sardinal, en canvi, es calava des de una sola embarcació, tot reduint així les inversions necessàries i els costos de les operacions. A més, no utilitzava el llum per atraure el peix, i s'estalvia tot el combustible que gastaven les enceses –la teia que cremava al fester–, La llum de la lluna tampoc impedia tampoc el seu ús, com sí ho impedia a les enceses –només es calaven durant les «fosques» o lluna nova. És probable que el sardinal fos una xarxa menys exposada al desgast que el bolig o la xàvega al no tocar el fons i no ser arrossegat fins a la costa.

Hem d'afegir que els sardinalers solien portar a bord diverses barcades de palangres, que calaven entre bol i bol. Sovint usaven d'esquer la sardina o anxova. Per tant, el resultat de la pesca podia arribar a ser doblement profitosa: peix blau i peix de palangre en una mateixa nit.

Els rendiments dels sardinals eren elevats, i donaven als seus propietaris, com deia Ruyra, «...un bon descans»<sup>22</sup>. Del producte de la pes-

<sup>21</sup> Duhamel du Monceau, *Traité Général des Pesches*. Sáñez Reguart, *Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca*. Leonart, Camarasa, *La pesca a Catalunya el 1722*.

<sup>22</sup> «Jo havia deixat a sa de casa, bona i eixerida. Estava molt contenta, perquè, amb es dinerets que havíem arplegats, havíem comprat una caseta i un llagut, llavors jo feia es darrer viatge

quera, un cop venut el peix, se'n feien sis, repartides segons els diversos autors, entre el capital i el treball: 3 parts per a l'embarcació i les xarxes, 1,5 pel patró i la resta a repartir entre els remitgers. Al ser un ormeig compost de peces de xarxa, que es podien unir fàcilment per formar una barcada més o menys extensa, podia participar-hi més d'un inversor. El sardinal revolucionà en certa mesura la tradicional jerarquia socio-laboral de la costa –armadors, patrons, remitgers, aprenents...– al esborrar les fronteres entre capital i treball. La seva composició per peces permetia a petits inversors –generalment remitgers o gent d'en terra– ser partícips de la barcada de forma mancomunada. Per això és comú als inventaris post-mortem trobar entre les pertinences del difunts no una barcada sencera de sardinal, sinó una o vàries peces que segurament compartia amb altres en una barcada. Això també es percep clarament a les compra-ventes. Per exemple, l'any 1616 un negociant de Roses va comprar mitja barcada de sardinals, una cama de xarxa de sardinals i altres arreus per un valor de 56 lliures; el 1617 un altre negociant de Roses reconeix deure diners a un comerciant de Marsella per la compra de dues cames de sardinals<sup>23</sup>. El 1762, una unitat de pesca o barcada de sardinal sencera, formada per un llagut amb arreus i una barcada de tres cames, fou venuda per un pescador de Sant Pol per 225 lliures<sup>24</sup>. Unes xarxes de bona qualitat podien costar entre 70 i 80 lliures; usades i en més mal estat, baixaven a 40 lliures.

Però el més sorprenent és l'existència des de bon principi d'inversors que no provenen del món de la pesca ni tenen cap relació amb el mar. A Empúries durant el tercer quart del segle XVI en el procés per a poder cobrar el delme del peix es fa constar que «naturales de dicho lugar han tomado el mismo arbitrio de pescar, dexando el exercicio de Labrador en perjuicio de la Dezima». Es cita el cas de Narcís Feliu, pagès de Les Corts, que va vendre o empenyorar el seu camp per a comprar sardinals per anar a pescar, i d'altres pagesos com Narcís Puig de Cinc-Claus i Pere Antoni d'Empúries, o que fins i tot els clergues havien arribat a tenir sardinals, en particular el mossèn i sagristà Bassedes i el mossèn Badia, domer d'Empúries. Entre els sardinalers francesos i catalans arribats a Empúries també n'hi havien que eren patrons i pescadors, però no armadors, com el cas de Guillem Castany, patró sardinaler, però a sou de Bernat Mami, fuster de Torroella; i encara un altre, Francesc Begur, comerciant de Torroella, també

*per a guanyar unes peces de sardinals. ¡ja mai més viatjar!... Viuríem junts. Jo seria pescador... patró de barcada... Un bon descans». Josep Ruyra, Pinya de Rosa (Barcelona, 1920).*

<sup>23</sup> Pujol, *Un mar de conflictes*, 123-124.

<sup>24</sup> AHG. Protocols de Marina, 1762, gener, 11.



armador de sardinal<sup>25</sup>. A Empúries a principis del segle XVII encara hi trobem inversors terrestres interessats en el sardinal. El 1608 tenim documentada la barca de Margarida Forta, de Cinc-Claus, i la barca d'Antoni Pedrola, d'Albons, que en aquest cas tenia contractat com a patró i mariners a tres llenguadocians, tots ells procedents d'Agde<sup>26</sup>.

En resum, el sardinal implicà un salt quantitatiu molt important per a la indústria pesquera dedicada al peix blau. Si bé no arribà a desplaçar les enceses a tot arreu, sí s'imposà a moltes platges. Amb ell augmentaren els rendiments a la pesca, fet que va atraure ben aviat inversions de terra cap a mar. També es diversificà l'estructura social del món de la pesca, tot convertint remitgers amb capitals modestos en petits propietaris que participaven dels guanys en proporcions superiors a que implica el simple ús de la força de treball. Tot plegat permetria incrementar i accelerar l'extracció de recursos marins, si bé, en un primer moment, això implicaria diversos episodis de conflicte.

## 5. El conflicte

Dels diversos conflictes motivats per l'arribada l'adopció i l'extensió del sardinal per aigües del Principat de Catalunya, podem fixar-nos en dos grans aspectes: la tensió derivada de les adaptacions a la innovació, i les dificultats per establir un nou ordre fiscal que donés resposta a les transformacions aportades pel sardinal al sector de la pesca.

Un dels primers conflictes s'entaulà entre pescadors, de la mateixa comunitat o de comunitats veïnes. Un nou art que emprà una nova tècnica i un nou del territori implica la competència pels caladors, pel peix, l'espai al mar, i també per l'espai a terra –s'han de treure les barques, s'han d'estendre les xarxes... Sabem que l'arribada del sardinal a la costa catalana provocà un fort enfrontament entre vells i nous arts, entre conservadors i innovadors, tot generant documentació des de pràcticament el mateix moment en que apareix a l'entorn de 1550<sup>27</sup>.

El sardinal alterà des de bon principi l'ordre tècnic establert, sovint recollit en reglaments o ordinacions. Els seus detractors adduïren ar-

<sup>25</sup> ACP, Al·legacions XVI, *Jurídicas respuestas...*, f. 272-307.

<sup>26</sup> Arxiu Diocesà de Girona (=ADG) 2825. Processos. La seu contra Pere Marisc, pescador de Roses, sobre el delme del peix d'Empúries, 1608.

<sup>27</sup> Costa, «Conflictes de pesca a les mars de Palamós...» Solé i Valls; «Conflicts de pêche...». Marcel Pujol i Hamelink, «La pesca a la mar de Torroella de Montgrí i l'Estartit a l'edat moderna (1550-1840)», *Beques de Recerca Joan Torró i Cabratosa. Mitjà Ambient i Ciències Socials*, 5 (2013): 11-109.

guments de tot tipus, si bé els més habituals foren de caràcter «conservacionista» –el que avui anomenariem «ecologista». A través de les universitats, els pescadors demanaren repetidament als seus senyors jurisdiccionals que els prohibissin a risc que s'exhaurís el peix. La proliferació de queixes portà el tema del sardinal a les Corts Generals de Montsó de l'any 1585, en el que l'únic delegat que defensarà la seva legalitat fou Jaume Rufí, síndic de Pals, tot i la presència també a les Corts d'altres representants d'universitats amb forta presència de sardinals, com Cotlliure i Torroella de Montgrí<sup>28</sup>.

El capítol 38 de les Constitucions imposa una veda en l'ús del sardinal, amb l'argument –un tant apocalíptic– que «si açó no's proveheix, dins breus dies no y haurà peix en la costa». La proposta rebé 11 vots a favor, i només un en contra, el de Pals, el qual seguí protestant en altres sessions, sempre sense èxit<sup>29</sup>. A Montsó guanyaren els «ecologistes».

Però els partidaris del sardinal foren tossuts, i no aturaren la seva proliferació malgrat les repetides prohibicions. A partir del segle XVII es multipliquen les evidències sobre l'ús d'aquest art de pesca, adoptat i emprat ja en molts llocs com un art habitual. Aquest increment del sardinal no està exempt de resistències i plets als tribunals. En ser un art de deriva a mar obert, sovint es transgredien les fronteres dels mars comunals. Per exemple, un gran plet s'entaulà entre Palamós i Pals per la pesca als excel·lents caladors de sardina i anxova al terme d'aquest darrer. Els pescadors locals i la seva universitat no veia amb bons ulls l'ocupació del seu espai. El 1605 s'esmenta que a Pals: «la pesquera de sardinals ab dos barques en dita mar de Pals i molts barils de sardina en treien de dita mar de Pals i molts milers d'arengada»<sup>30</sup>. Els pescadors de Palamós tenen por de pescar a Pals perquè els jurats de la vila exigeixen un nou impost, a part del delme del peix<sup>31</sup>.

Anys més tard, encara, a principis del segle XVII, seguiran apareixent focus de conflicte, tant al nord com al sud. Tant al nord com al sud, a Cotlliure el 1626 el procurador reial de Perpinyà buscarà la seva prohibició, mentre a Tarragona el 1607 ja es demanà a la universitat una moratòria en l'ús del sardinal de 10 anys<sup>32</sup>.

<sup>28</sup> Eva Serra i Puig (coord.), *Cort General de Montsó (1585). Montsó-Binèfar*. Annexos i índex. Esborrany del procés familiar del braç reial, documentació complementària i índex (Barcelona, 2010).

<sup>29</sup> Serra, *Cort General*, 389, 479.

<sup>30</sup> Eva Sans. ACA, Processos. Procès de l'any 1607: *Josephum Cerda mercatorem Gerundici contra procuratorem regium iurates Castri seu ville de Pals*.

<sup>31</sup> Sans, Procès de l'any 1607.

<sup>32</sup> El 16 de maig de 1607, la confraria de pescadors reclama a la universitat de Tarragona la prohibició dels sardinals, per «lo gran dany que causen los sardinals en la pesquera». Recasens, «Notícies sobre la pesca i els pescadors de Tarragona», 67-118.

## 6. La fiscalitat del sardinal

Efectivament, la pesca marítima va ser un dels sectors rurals més fortament gravats de l'època moderna, havent de satisfer tota mena d'impostos tant de naturalesa feudal com comunal. Senyors laics, institucions eclesiàstiques i universitats imposaren un règim fiscal que acabà essent feixuc i molt impopular entre les classes pescadores. No és estrany, doncs, que un dels principals conflictes en el món de la pesca, agreujat per l'arribada del sardinal, fos el pagament de delmes, drets de ribatge, llicències, censos i altres tributs onerosos.

En primer lloc, el sardinal implicà canvis en la càrrega fiscal i una redistribució entre els diferents arts i ormeigs<sup>33</sup>. El delme del peix, conegut també com el vintè, oscil·larà entre l'1/15 i l'1/20 (amb les excepcions de Cadaqués i Lloret amb l'1/11 i de Palafrugell amb l'1/25)<sup>34</sup>. A diferents racons de la costa es diferenciava la quantitat a satisfer en concepte de delme segons l'art emprat, com a Lloret; en altres, al contrari, no es feia, com a Llançà. Però en arribar el sardinal, hom no va tenir clar de principi el percentatge a cobrar-li en concepte de tribut decimal: a cada platja es va establir de manera diferent. Aquest buit generà alguns conflictes fiscals entre pescadors i delmadors. A Roses, per exemple, l'any 1614 els pescadors negociaren amb el Monestir de Santa Maria rebaixar el percentatge del delme (de l'1/18 a l'1/26) atès que es compensava amb un augment de la producció pesquera. Així l'abat obtenia més ingressos i estimulava alhora l'arribada pescadors d'altres localitats cap a Roses. En altres, en canvi, s'unificà amb la resta d'arts i es mantingué entorn al 5 % de la producció, tot afavorint un gran increment en la recaptació decimal. A Empúries, en canvi, la possibilitat de poder pescar amb sardinals en aigües d'un terme on no hi havia costum de pagar delme fou incentiu que va atraure molts pescadors. Finalment es resolgué judicialment que estaven obligats a pagar-lo tal com es feia per tota la costa<sup>35</sup>.

Al marge de la negociació, el frau en la tributació halièutica es torna una cantarella recurrent en la documentació judicial, que recull els nombrosos conflictes derivats de les queixes per les càrregues fiscals sobre la pesca. Un dels debats s'obrí sobre la identificació del legítim

<sup>33</sup> ADG, Arxius incorporats, Amer i Roses, Col·lecció de documents sobre el delme del peix a Roses, 1756, Doc. 2, Concòrdia sobre el delme del peix (1614), f. 10-12.

<sup>34</sup> Garrido, «Los pescadores de la Costa Brava ante el Antiguo Régimen».

<sup>35</sup> A finals del segle XVI el cobrament del delme a Empúries es repartia entre quatre: Francesc de Rocabertí i de Pau, senyor de Pau, Leandre Margarit i Gallart, senyor de Castell d'Empordà i Sant Feliu de la Garriga, el rector d'Empúries i el capítol de la Seu de Girona.

recaptador d'aquests tributs. El costum a Catalunya i al Lenguadoc, on els arts de platja eren predominants, era que el delme es cobrés allà on el peix tocava terra: «lo delme havem pagat alli hont venia pendre terre y traure lo peix y axugar conforme es aqueix lo costum y practica assi en Cathalunya y he vist jo se es sempre servat de aquexa manera»<sup>36</sup>. Però el sardinal permetia pescar el peix en un lloc i desembarcar-lo en un altre, amb el perill que ambdós senyors, el de mar i el de terra, el volguessin cobrar o que s'obrissin tot tipus de conflictes per aquest tema. A Roses, el 1608, s'acordà que el cobrament es repartís per la meitat<sup>37</sup>. Les universitats veïnes de Begur i Torroella també arribaren el 1617 a un altre acord, en aquest cas un pagament fixe de 50 lliures anuals per permetre la pesca dels begurencs als fèrtils caladors de Torroella. Una altra solució era fer pagar llicències a cada barca de sardinaler per accedir als caladors, sots pena de detenir als infractors. Ja des de 1573 i en repetides ocasions, pescadors de Pals, Torroella i Palamós foren objecte de detencions i denúncies per pescar amb sardinal sense permís.

En resum, el sardinal obligà a modificar l'estructura impositiva sobre la pesca. Hom no volia deixar perdre la nova i sucosa font d'ingressos que significava l'extracció de sardina i anxova amb sardinal en aigües jurisdiccionals i comunals. Allà on no s'havia pagat mai, com a Empúries, també s'instaurà el seu pagament obligatori amb l'arribada del sardinal i la proliferació de la comunitat de pescadors locals<sup>38</sup>. De fet, molts pobles s'acabaren finançant amb impostos sobre el peix. Un exemple clar és el creixement de les sol·licitud de llicències de pesca, un permís concedit pel Bisbat a canvi de permetre la pesca vigílies i dies festius<sup>39</sup>. Aquestes llicències serviren per pagar rescats de captius, obres i reformes en esglésies i capelles, ornamentar altars o ajudar a comunitats en dificultats. Els pescadors sortien a pescar «atès que hi ha molt de peix, que si no es perdria» com argumentaven els sardinalers de Palamós el 1607, per aprofitar la temporada fins a sant Miquel.

### 7. Conclusió: el sardinal, un art que revolucionà el món de la pesca

En conclusió, el sardinal fa possible, des de la seva implantació, una expansió en tota regla de la pesca catalana. Si Martínez Shaw i Fernán-

<sup>36</sup> ACP, Al·legacions XVI, *Jurídicas respuestas...*, f. 272-307.

<sup>37</sup> ADG, 2825, Processos. La seu contra Pere Marisc, pescador de Roses, sobre el delme del peix d'Empúries, 1608.

<sup>38</sup> ACP, Al·legacions XVI, *Jurídicas respuestas, a las dudas que en el pleyto...*, f. 272-303.

<sup>39</sup> Passa: Palamós, 1607: ADG, Llicències, Q3, f. 7-8v. Passada: Port de la Selva-Llançà.

dez situaven l'expansió de la pesca catalana al segle XVIII<sup>40</sup>, cal pensar en una primera fase d'aquesta expansió es produeix ja a finals del XVI de la mà del sardinal, no només perquè és un ormeig més productiu que qualsevol altre ormeig usat fins llavors, sinó, i sobretot, perquè permet una paral·lela expansió de la indústria de la transformació i conservació del peix blau, de la que Catalunya serà capdavantera durant tres segles, proveint els grans centres consumidors i redistribuidors, com Barcelona i la fira de Bellcaire de Provença.

Al segle XVIII s'acaben consolidant una sèrie de pobles costaners com les grans comunitats de sardinalers: Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Begur, l'Escala i Roses, en que paradoxalment seran sardinalers catalans, entre 50 i 60 procedents de Sant Feliu de Guíxols, els que es desplaçaran anualment a pescar al mar de Seta, al Llenguadoc<sup>41</sup>, 150 anys després de ser portat el sardinal per pescadors llenguadocians i provençals a Catalunya.

En resum, podem afirmar que el sardinal va ser el detonant d'un important creixement de la indústria pesquera catalana a la segona meitat del segle XVI, un salt quantitatiu molt rellevant que desembocarà al segle XVIII en una posició dominant en el món de la pesca, tant a la Mediterrània Occidental, com a les costes atlàntiques de la Península Ibèrica, fins a Galícia. Aquest domini va consolidar-se amb el sorgiment i perfeccionament de la pesca d'arrossegament amb les parelles de bou.

<sup>40</sup> Martínez, «La pesca en la Catalunya del siglo XVIII: una panorámica», 323-338. Carlos Martínez Shaw, «La renovación de la pesca española en el siglo XVIII», *Economía Marítima: Actas de los XIII encuentros de Historia y Arqueología* (San Fernando, 1998): 51-62. Carlos Martínez Shaw, Roberto Fernández Díaz, «La pesca en la España del siglo XVIII: Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2-3 (1984): 183-201.

<sup>41</sup> Garrido, *La pesca al Cap de Creus*.



LABOUR





Brendan J. von Briesen

Guilds along the waterfront:  
a look at the organisation of the service sector  
of pre-industrial maritime cargo labour  
in Barcelona (c. 1760-1840)<sup>1</sup>

**ABSTRACT**

This chapter looks at the differentiation of the maritime cargo-handling professions in late-eighteenth- and early-nineteenth-century Barcelona. The city was a relatively important port for maritime commerce, connecting parts of the Iberian Peninsula to the Mediterranean world. A complex labour environment comprised of numerous cargo-handling professions developed to meet the needs of commerce. The socio-judicial processes of organizational determination depended on the type of goods handled, the means of hauling them, and the guilds traditionally responsible for transporting them, especially in certain areas. I note which professions were included in or excluded from different guilds one profession which was unsuccessful in its attempt to organize a guild. I investigate liberalisation of the trades and four guilds that were not abolished, one of which became a trade union.

*1. Introduction*

The period considered was a marked by calamity and change: inter-continental wars, maritime siege, and the occupation of Barcelona; epidemics; nascent industrialisation and demographic surges, and the rise of political and economic liberalisation – including granting Barcelona direct trade with the colonies. Attempts were made to abolish the guilds in the Constitution of 1812 and the Liberal Triennium (1820-1820)

<sup>1</sup> This paper is part of the Ministry of Science and Innovation's research project "The reconstruction of economic activity in contemporary Catalonia: work, demography and household economies" HAR2011-26951.

(Vilar, 1987; Sobrequés i Callicó & Gavilán, 1997; Arnabat Mata, 2001; Fontana i Làzaro, 2003; Fontana i Làzaro, 2007).

The Port of Barcelona – despite serious difficulties, both natural and political-economic – was a shipping hub dedicated to import/export activities for the Iberian Peninsula, the Mediterranean region, and for trans-Atlantic and global trade (Fontana i Làzaro, 1987; Clavera i Monjonell, Carreras, Delgado, & Yáñez, 1992; Alemany, 1998). Various trades were involved in providing maritime cargo-handling services. Generally speaking, their guilds functioned similarly to guilds throughout Europe (Lucassen, De Moor, & van Zanden, 2008): they organised, regulated, and represented membership, provided a minimum standard of quality, exerted market controls, organised ancillary services for members, and participated in the political and socio-cultural activities of the city.

## *2. Objectives and Methods*

I intend to elucidate the panorama of maritime cargo handling professions in Barcelona during the process of professional liberalisation, which generally concluded in the mid-1830s. The professions covered here were organised in guilds (save one) and were the recipients of (monopolistic) privileges. I will show how pressure was placed by merchants on the authorities to end these professional privileges.

The documentary record includes legal struggles that represent a continuous process of socio-judicially defining the trades and their economic and social interactions. As a body, these lawsuits give an impression of the operations of these guilds and the legal environment in which they functioned – one based largely on abstract notions like traditions, customary expectations, and honourable interactions, as well as the responsibilities and privileges specified in the ordinances.

The legal interactions between these guilds show the complexity of the economic panorama of the cargo-handling sector. They provide clear examples of an exclusionary, competitive relationship that would come to define a major, characteristic challenge faced by subsequent labour movements during the construction of trade and industrial. As the liberalisation of the professions advanced, there are some examples of cross-guild solidarity in the face of their mutual economic adversaries – the merchants. While trade unionism in Spain is not the focus of this study, one of the guilds went on to directly form a trade union during the late-nineteenth century (Piqueras & Sanz Rozalén, 2007; Ibarz Gelabert, 2008).

### 3. *Justification*

The relevance of labour history within the field of social history is due to the considerable time and energy devoted to work, as well as the political and economic implications inherent in the decisions and processes undertaken in the realm of labour and labour organisation.

For readers interested in guilds as an organisational model or historic phenomenon, this paper is focused on service-sector guilds. Guilds have been differentiated by productive or commercial activities, or by the types of goods traded – perishable goods and services on one hand, or non-perishable goods, on the other (Richardson, 2001). There are very few studies devoted to guilds in the service sector of the economy, save a few cursory mentions (Epstein, 1998; Prak, 1991).

This study contributes to the literature of Barcelona's cargo-handling professions in a pre-mechanized economy (Colldeforns Lladó, 1951; Ibarz Gelabert & Romero Marín, 2009; Romero Marín, 2005; Romero Marín, 2006, 2007; Vives i Miret, 1933). The guilds studied here are mentioned in García i Espuche (2007); however his article is dedicated to other maritime workers. For foreign comparisons, I recommend a look at the dockers of Marseille (Sewell, Jr., 1988; Pigenet, 2001) as well as *The Porters of London* (Stern, 1960). I have found organisational comparisons especially enriching.

### 4. *The definition of trades through guild ordinances*

The guild charter, or ordinance, was an official instrument that delineated the functions, responsibilities, and privileges of a guild. Generally, the first ordinances existent in the historic record were based on (allegedly) ancient customs, practices, and traditional privileges. In exchange for an ordinance, the guild would often be required to pay the government and provide people or services for military and civil purposes.

The ordinance legitimised the guild as a corporation and defined the duties and privileges of each trade. Often, they contained the authorised prices for services. Legitimation was necessary for operation, and those workers who failed to secure recognition were left without judicial protection. This highlights the importance of the state in legitimising a trade association. However, the state was not monolithic: it reflected different, sometimes opposing views, ideologies, and interests.

I use Richardson (2001) as an analytical framework and examined the monopolistic qualities of the privileges of the Barcelona maritime

cargo handling guilds; I have found that these did, in fact, often amount to monopolies (von Briesen, 2014b). The merchants used the term “*monopolio*” in 1778 to describe the privileges. These privileges and the corresponding protective actions could be challenged in the courts, and the resulting legal cases are numerous. The legal documents produced during these lawsuits is the source of most of this information; therefore, it is impossible at this time to determine what, if any, situations occurred but which did not result in a legal case. It *could* be that some, or even most, matters were handled without recourse to the legal institutions; however, this seems unlikely given the relatively petty nature of some of the cases. The functional changes to the ordinances and price schedules reflected the development of professional liberalisation during the time period studied.

### 5. *The various cargo-handling trades and their functional definitions*

The functional differentiations and the resulting impact on the operational mode of each profession are worth noting, as each was a specialist in a particular transportation mode, and generally responsible for different goods in different areas. I discuss socio-judicial, spatial differentiation in von Briesen (2014a).

#### 5.1. Longshoremen – Along the shore, with bar and cushion

A Castilian-language document from 1765 states, “[The] Catalan word “*Bastayxan*” means for a man to carry weight or cargo himself, be it on the neck or shoulders with a cushion and bar, or without these instruments...”<sup>2</sup>. The term “longshoreman” is used here to highlight the fact that they worked mainly along the shore (the etymological basis). They did not (it appears) work on the water, as this was the privilege of others (the loaders/unloaders and mariners).

The names used for longshoremen differed over time (Vives i Miret, 1933). The earliest term, “*macips de ribera*,” refers to their status as “slaves of the Riviera.” Other terms are more technologically specific:

<sup>2</sup> Arxiu General del Museu Marítim de Barcelona (AGMMB), fons del Gremi de bastaixos, macips de ribera i carreters de mar de Barcelona, “El Gremio de Faquines, Macips de Ribera de la presente ciudad contra los prohombres y Gremio de Arrieros de Mar de la misma,” 1770-1776, Capsa 6, carpeta 1 (2313). Original: “[la] palabra catalana *Bastayxan* es significante de llevar peso ó carga el hombre sobre si, ya sea con el Cuello, ó Espaldas con cugin, y barra, ó sin estos Instrumentos...”

*“faquín de capçana”* connotes low- or unskilled porters employing a cushion on the head (the *“capçana”*) or shoulder to off-set the weight of goods; likewise the term *“bastaixo de capçana”* combines *“bastaixo”* (one who lowers) and *“capçana.”* Finally, the name *“palanquin”* is derived from the pole used by pairs of workers – the pole was placed on the cushion and goods were thereby suspended between the teams of between two and eight men. This bar-and-cushion combination was the most important distinguishing feature of this trade.

The Ordinance of 1770<sup>3</sup> determines the type of goods handled and the form of shipping them: this determined which of the professions could be hired. High-value goods (especially imported versions), and those that could be damaged or ruined through mishandling were generally handled by longshoremen: spices, crystal, glass, mirrors, wine barrels, paper, fine cloths, and, interestingly, steel bars (but not the less-valuable iron, which would usually be handled by maritime horse-cart operators). The Ordinance makes no mention of unloading the merchant ships anchored in the bay. This differentiation is important, as it means that the longshoremen were even less skilled than previously thought: there was no need for extensive knowledge of knots or of the proper placement of goods on a boat for oceanic voyage.

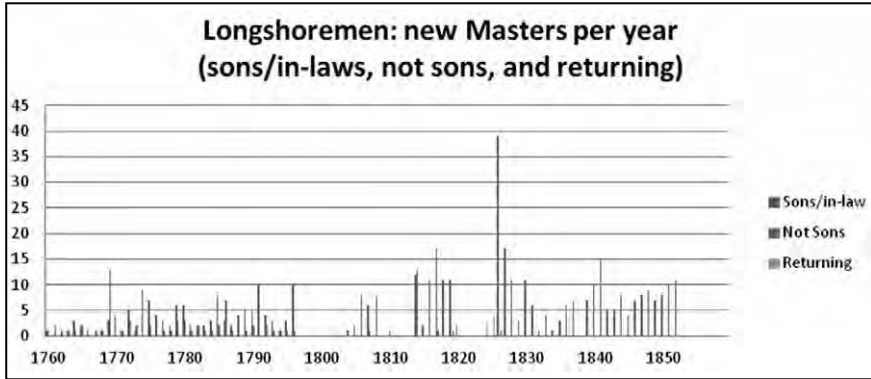
Longshoremen provided services in the Criminal Court<sup>4</sup> and in the Customs House and King’s Scale, where two teams was ever-present to meet the needs of clients. This work included unloading the goods, moving them through the Customs House, and to and from the King’s Scale<sup>5</sup> – and then reloading the goods for dispatching from the facilities. Due to their perceived high degree of honour, the longshoremen were entrusted with the custody of these goods during times in which they were not in transit. They also maintained a storage space at the King’s Scale. The wages of these workers – who were assigned on a rotating basis – were paid out of the collectivised revenue of the guild. The guild was quite jealous of protecting its professional dominion over the Customs House, and of that of moving goods along the traverse from the beach to the Customs House. This service was constantly referred to by their defenders in government when challenged by efforts aimed at liberalising the trade.

<sup>3</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos, “Ordenanzas concedidas por la Real Audiencia del Principado de Cataluña a 17 setiembre de 1770 al Gremio de Faquines de Capçana o Macips de Ribera y Carreteros de Mar [...]” 1770, Capsa 1, carpeta 2 (2202).

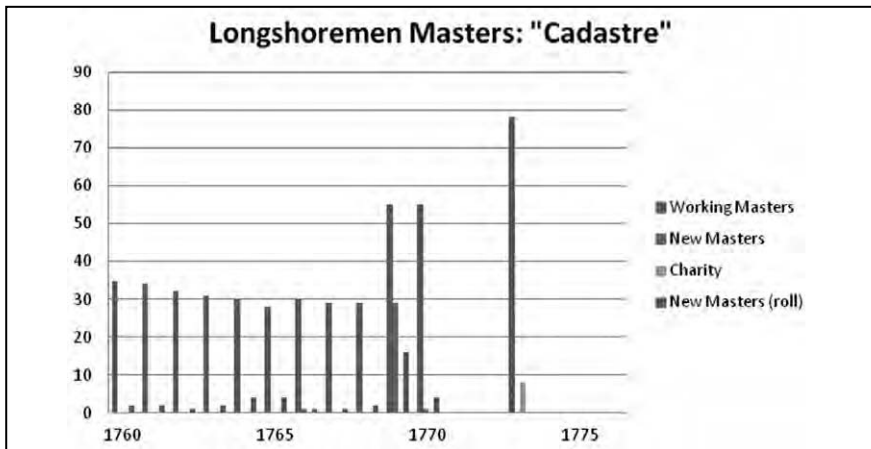
<sup>4</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “Llibreta dels confreres que van a treballar per ordre de la Reial Sala del Criminal,” 1800-1829, Capsa 10, carpeta 1 (2316).

<sup>5</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos, “Ordenanzas concedidas...,” 1770, Capsa 1, carpeta 2 (2202).

The guild Liberal Triennium (1820-1823) affected the guild in an important way: thereafter, they admitted only sons and sons-in-law of existing members.



Source: Author's elaboration, based on AGMMB "Matrícula," Capsa 09, carpeta 03 (2204)<sup>6</sup>.



Source: Author's elaboration, based on AGMMB "Cadastré personal," Carpeta 16, carpeta 03 (2339)<sup>7</sup>.

While the longshoremen generally had between thirty and forty masters enrolled<sup>8</sup>, by 1828, there were one-hundred fifty, as recorded for tax purposes<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., "Matrícula," 1692/10/29-1902/12/13, Capsa 09, carpeta 03 (2204).

<sup>7</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., "[Cadastré personal]," 1761-1775, Carpeta 16, carpeta 03 (2339)

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., "Nombres y apellidos de los individuos del Gremio de Faquines de Capsana y Masipes de Ribera de la presente ciudad que van

## 5.2. Maritime Horse-cart Operators

Another maritime-cargo-handling profession is that of maritime horse-cart operator (“*Carreteros de Mar*” in Castilian and “*Carreters de Mar*” in Catalan). The job consisted, principally, in transporting maritime cargo in a cart drawn by a single horse. According to the ordinance of 1770 – which at the time was shared with the longshoremen – the owners of said goods could have these goods handled by the longshoremen, thereby incurring a greater cost but assuring greater care be given. What is more, the owners could transport their property themselves if the owner of the goods also owned the cart used. The horse-cart operators enjoyed a privilege in handling certain goods in boxes, crates, barrels, sacks, or loose; these included: grains, cocoa, rice, nuts, unfinished leather skins, wine and oil in barrels, pasta, household furniture, rags, coal, weapons, iron bars (not steel) and clothing<sup>10</sup>.

The longshoreman and horse-cart operators were united in a single guild from *at least* 1770 until the late 1790s, when the guild split over irreconcilable differences and entered a period of serious conflict. In 1796, the City Council pressured the guild to respect the price schedule established in the 1770 ordinances, but emitted new prices (only for the horse-cart operators) in 1798<sup>11</sup>. Definitively, there was a Horse-cart Operators’ Guild in 1800<sup>12</sup>. Thereafter, a number of legal cases were brought between the guilds of longshoremen and horse-cart operators. On 25 January 1802 the Cour adjudicated in favour of the plaintive longshoremen over handling certain goods based on the 1770 ordinances. Thereafter, horse-cart operators in violation were to pay the very considerable sum of 50 pounds in fines

comprendidos en la lista según lo mandado por el señor Capitán General Gobernador de esta plaza de Barcelona,” n.d. [1828], Capsa 16, carpeta 01 (2337).

<sup>10</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “Ordenanzas concedidas...” 1770, Capsa 1, carpeta 2 (2202).

<sup>11</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “[Certificació notarial de l’expedient instruït per Reial Acord sobre el nomenament de prohoms i l’observància de les ordenances],” 13.05.1796, Capsa 4, carpeta 7 (2238). And, Buenaventura Gassó, A. “De orden del señor intendente presidente, insiguiendo acuerdo de la Real Junta de Comercio de este Principado... Tarifa de los precios que podrán pagarse á los carreteros de mar por el transporte ó carreteo [...],” Biblioteca de U. Pompeu Fabra, *fons regnats Ferran VI, Carles III i IV (1750-1807)*, <http://mdc.cbuc.cat/cdm/compoundobject/collection/regnatsUPF/id/15208/show/15206/rec/1> [visited 23.08.13].

<sup>12</sup> Izquierdo, D. (1800, Agosto). [Sin título] [Privativo de Carreteros de 1800]. Retrieved from <http://mdc.cbuc.cat/cdm/compoundobject/collection/regnatsUPF/id/16443/show/16441/rec/68> [visited 23.08.13].

per violation<sup>13</sup>. On 17 July 1807 the longshoremen petitioned the Mayor that the fine was insufficient and that scofflaw horse-cart operators be imprisoned for driving their horse-carts “with violence” to the Customs House and Royal Scale, and that horse-drawn carts be prohibited at the Sea Gate<sup>14</sup>.

The government eventually placed these two guilds – along with the maritime teamsters – under the jurisdiction of a single ordinance, promulgated on 11 July 1832<sup>15</sup>. Due to political liberalisation, and despite the existence of this ordinance, the cart operators submitted a new draft of guild regulations in April of 1834, in compliance with a Municipal order dated 28 February 1834, which was, itself, in compliance with a Royal Decree from January of the same year. There is no record that this ordinance was approved. The horse-cart operators appear in the historic record when they undertook an operation for the City in 1838, two years after the supposed abolition of the guilds<sup>16</sup>.

### 5.3. Maritime Teamsters

The employment of a team of horses was reserved for maritime teamsters (called “*arrieros*” or “*traquiners de mar*” in Catalan). Their guild was known as the “Handlers of the Plaza del Oli” from at least the beginning of the fifteenth century<sup>17</sup>. They used a large cart (called a *carretón*) to haul greater quantities of goods – loose or packaged (in barrils, sacks, crates, etc.)<sup>18</sup>. They were differentiated from in-land teamsters by the

<sup>13</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “[Certificació notarial de la causa entre el Gremi de Bastaixos, d’una part, i el Gremi de Carreters de Mar, de l’altra, tancada el 29 gener de 1802],” 24.01.1802, Capsa 4, carpeta 17 (2248).

<sup>14</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “[Súplica del Gremi de Bastaixos a l’Alcalde Major de Barcelona sobre la vulneració d’ordenances],” 18.07.1807, Capsa 7, carpeta 22 (2271).

<sup>15</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “de Faquines de Capsana, Carreteros y Traquineros de Mar de la ciudad de Barcelona publicada por el Supremo Consejo de Hacienda en 11 de julio de 1832, Capsa 2, carpeta 1 (2209).

<sup>16</sup> Anon. (1838), “Pago de 492 r-v- á los Prohombres del Gremio de Carreteros...”

<sup>17</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “Temor [sic: Tenor] del privilegi dels Traquiners de la Plasa del Oli. Privilegi del dia 11 de agost del any 1481, altre del any 1421 y altre del any 1439,” [sin fecha], Capsa 7, carpeta 38 (2287). También reclaman privativas desde 1447 en AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “El Gremio de Faquines, Macips de Ribera de la presente ciudad contra los prohombres y Gremio de Arrieros de Mar de la misma,” 1770-1776, Capsa 6, carpeta 1 (2313).

<sup>18</sup> There is a museum dedicated to the *Traquiners* in the Catalan city of Igualada (<http://www.museudeltraqiner.com/>)



fact that the maritime teamsters' base of operations was the port area; whereas in-land teamsters worked throughout the country.

#### 5.4. Mule Renters

The mule renters – also known as beast renters (*“Alquiladores de Mulas”* in Castillian or *“Llogaters de Mules”* in Catalan) – rented out the use of their mules for hauling goods within the city and beyond. Goods would be placed on the backs of the animal, or would be placed in medium-sized carts hauled by teams. It is worth noting the varied forms of transportation employed directly by the guildsmen or in conjunction with the teams of mules – carts, cars, carriages, and litters were all used. The guild is treated in considerable detail within the context of regional transportation by Muset i Pons (1995) – but not in relation to maritime cargo handling. Mule renters obtained an ordinance in 1676 (referenced in later documents), and another in October 1760 (which is used in this study)<sup>19</sup>. These privileges that were expanded with the 1760 ordinances (Muset i Pons, 1995).

Prohibited from operating between the beach and the Customs House, mule renters were available to haul goods to and from the Customs House from other parts of the city and beyond. They enjoyed a tentative privilege for goods and litters entering Barcelona from the hinterland; this was lost in 1802, which accelerated the decline of the guild (Carrera i Pujal, 1951). The guild is named in conjunction with that of the maritime teamsters – even at times without clarification or with a seemingly erroneous lack of specificity. Scholars have noted the differentiation during earlier historic periods (Garcia i Espuche, 1997). I have confirmed that the two professions were distinct, and that each maintained its own guild during the period studied: proof of this differentiation is a legal case from 1775 between the two guilds<sup>20</sup>. In that case, the mule renters alleged that their guild had a monopoly over hauling all carts and litters (pulled by beast or man) throughout the city and beyond. Their claim was not accepted. In addition, there is a

<sup>19</sup> Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB), Sección de Corporaciones [Llogaters de Mules], “[sin título],” 1667, Caja 3, carpeta 100. And, Ordenanzas de 1760 in AHCB, Sección de Corporaciones [Llogaters de Mules], “[sin título],” [1760], Caja 3, carpeta 108, pp 96r-108r.

<sup>20</sup> AHCB, Sección de la Junta de Comercio, Vol. 1. “Llibre de las Sentencias... la Real Audiencia a favor del Gremi de Traginers de Mar contra el Gremio de Llogaters de Mulas de la presente Ciutat... la ultima... propietat confiscada als 20... de 1775,” 1776-1777, Caja 3, folio 102.

Barcelona Board of Commerce (the “*Real Junta de Comercio*”) document from 1808 naming representatives of three guilds: maritime teamsters, mule renters, and cart operators (among others)<sup>21</sup>.

### 5.5. Common Labourers

Common labourers were known as “*Labradores del Llano*” in Castilian (“labourers of the plains”) and are noted as being traditionally associated with rural labourers operating in the city. They were among the least-specialised and least-skilled workers, hauling items of very low value – like trash and rubble from construction sites. They are mentioned in relation to the mule renters and longshoremen, who were jealous of their intromission. The labourers won a legal dispute against the Mule Renters’ Guild in 1766, defending their right to transport low-value goods not specifically privileged to any profession<sup>22</sup>. Likewise, in the Ordinances of 17 September 1770 (which regulated the longshoremen and cart operators), one of the justifications given for the ordinances was to protect the right of common labourers to transport demolished materials in the city.

### 5.6. Common Porters: «vagrant individuals» with a brotherhood, but not a guild

The last group of land-based cargo handlers is the common porters (called “*camàlics*” or “*guanyadiners*” in Catalan). While the term “*camàlic*” has been traced to the Arabic word “*hamal*,” the Catalan terms “*faquí de corda*” or “*mosso de corda*,” denote the trade more accurately, as it means, a helper with a rope (Vives i Miret, 1933). The porters used a rope, or cord, to strap goods to their back for transport. They operated a confraternity or brotherhood (called the “*Cofradía de Nuestra Señora de la Victoria de la Plaza Nova*”) for, it seems, a century; but it was never recognised as a legitimate guild, as it had neither paid its dues to the city nor had duly elected representatives. According to Carrera i Pujal (1951) there were as many as three hundred porters available in the

<sup>21</sup> AHCB, Sección de la Junta de Comercio, Vol 1. “Cartillas despachadas por la Real Junta de Comercio para cabezas de corporaciones gremiales durante 1808,” [1808], Vol. 1, pp 165-191

<sup>22</sup> AHCB, Fons Gremial. Recurso del Gremio al Supremo Consejo, y executoria de este de 23 junio de 1766 con que se mandó recoger la dada á favor de los labradores del llano de esta ciudad. (1783). Barcelona.

Plaza at the end of the eighteenth century. Their mode of employment was individual, but it remains unknown whether they operated by turn or if each competed directly, selected by the customer without regard to other conditions. They were prohibited from working as longshoremen or in the area of the port, as well as in other areas in which their cheap labour competed with guild members. Such was the disdain for the porters by the longshoremen that they referred to the porters as “vagrant individuals” and criminals in a late-eighteenth century legal case won by the longshoremen: this case prevented the porters from forming a guild<sup>23</sup>. It remains unclear to what degree they were actually organized.

#### 5.7. From the boats to the beach: boatmen and loaders/unloaders, mariners and fishermen

It is clear that there was a privilege – shared by different professions over time – covering the loading and unloading goods from the merchant ships to the port’s beach. This labour was carried out via harbour boats or launches, onto which the goods were unloaded. Likewise, some goods were floated to the beach. The boats used were the property of the guilds or, in some circumstances, could be the property of the merchants – the use of one or the other would notably affect the price for unloading the goods, although the guild would still perceive half the normal fee when the merchants own boats or labourers were used.

The guilds contained matriculated workers, registered with the Naval Commandant’s office, in the *Matrícula* documentation. The *Matrícula* was also used for naval recruitment in times of need.

There was an ancient guild – the Brotherhood of San Pedro (like the separate, homonymous fishermen’s guild) – comprised of boatmen (“lancheros” or “barquers”) and loaders/unloaders (“cargadores” or “cargadores”). In *Historia del Puerto de Barcelona*, Julián Amich Bert (1956, 147) mentions mid-fifteenth century disputes involving the corporation of boatmen and loaders/unloaders. Margarida Tintó (1992) focuses on the profession during the fifteenth century. The loaders/unloaders received mention in articles by Albert Garcia i Espuche (1997, 2007) dedicated to the proto-industrial economic development of Catalonia

<sup>23</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “Autos judiciales i atorgació de poders relatius al transport de mercaderies de la platja fins a la ciutat de Barcelona,” 04.04.1778-13.02.1779, Capsa 5, carpeta 1 (2306). Interestingly, porters continued well into the twentieth century, only to be replaced by men using motor vehicles.

and the labour space of the port, respectively. It is unclear what the structure of the guild was, as ordinances have not been located.

Mariners (“*mariners*”) and fishermen (“*pescaidores*”) also participated in the activities of loading and unloading, maintaining separate guilds. In particular, the mariners were very important, as a part of their contract for a voyage generally included the responsibility for loading and unloading goods and taking them to and from the beach<sup>24</sup>. This is highlighted in a series of legal fights from at least the 1760s to the 1790s<sup>25</sup>.

There were two-hundred twenty-five unloaders listed by name in 1760<sup>26</sup>. Present at guild meetings (and also named) in 1770 were the following number of members: two-hundred fifty-seven fishermen; sixty-one unloaders; and one-hundred thirty mariners<sup>27</sup>. In 1773, in reports resulting from a visit by military authorities to resolve ongoing conflicts, the Mariners’ Guild was *reported* to have some five hundred members, whereas the guild of unloaders counted seventy individuals. For its part, the Fishermen’s guild had between six hundred and six-hundred thirty individuals<sup>28</sup>. The dramatic disparity in loaders over the decade is difficult to ascertain, while the differences for mariners (and perhaps fishermen) could be accounted for by absences caused by voyage or misrepresentations, as it is unlikely that the guilds increased so drastically in just three years. The Marine authorities attempted to designate respective areas of the beach and unify the three guilds in the early 1770s as a Guild of the Matriculated (*Matriculados*) but this did not definitively resolve the conflict over unloading rights/shares, as the problem resurfaced in the 1790s.

In 1784, the Provisional Minister of the Interior, Agustín Moreno, proclaimed a new price schedule, establishing the prices to be charged for loading and unloading cargo from merchant vessels<sup>29</sup>. This was justified by the repeated complaints of the representatives of two guilds – that of seaman, and that of loaders/unloaders. The supplica-

<sup>24</sup> The AHPB, contains a record of notary documents that spans centuries, including a section on maritime documents (those of the Maritime Scribe, or *Escribano de Mar* cited here). The records of these notary-officers are replete with these contracts.

<sup>25</sup> For more on this, see Archivo Naval de Cartagena (ANC), “Zalvide” (n.d., c1773), Caja 1637, Libro 1.

<sup>26</sup> Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), Sección del Escribano de Mar, Vicenç Simón, “Manual de Consejos Celebrados por los Gremios (1756-1764),” Vol. 41, 21 December 1760.

<sup>27</sup> AHPB, Sección del Escribano de Mar, Vicenç Simón, “Manual de Consejos, 1765-1772,” Vol. 42, 7 January 1770 and 14 January 1770. [The guilds were especially active during this decade].

<sup>28</sup> ANC, “Zalvide” (n.d., c1773), Caja 1637, Libro 1, Leg. s/n [7 “No.2”] f. s/n [2]

<sup>29</sup> Moreno, A. (1784). *D. Agustín Moreno, auditor de marina de esta provincia, ministro interino de ella...*, Barcelona.

tions revolved around the increasing costs of living – for basic goods and for the construction and upkeep of the harbour boats collectively owned and used by the different guilds. The document, therefore, establishes that, at the turn of the nineteenth century, there coexisted three guilds dedicated to the tasks of loading and unloading merchant vessels. That is to say, there was not a mere alteration of terms, but simultaneous existence of competing guilds. There was no preferential privilege of one guild over the other – instead, they were *apparently* in direct competition: maybe the merchant selected the guild, or perhaps the first team to reach the goods would claim the right to load or unload them. In either case, it confirms the collective ownership of the harbour boats by the guilds, as well as the collective organisation of labour and wages. Likewise, it notes the interesting practice of the use of carts to pull the harbour boats to the edge of the water –the boatmen/loaders/unloaders and mariners were seemingly required to hire one of the beast-handling guilds<sup>30</sup>.

The Historic Archive of the City of Barcelona contains a registry of goods unloaded during three months in 1800, in which the trades of boatman and unloader are specified<sup>31</sup>. The price schedule for loading and unloading goods from vessels by mariners and fishermen was updated in 1807, conforming to the “Royal privileges and immortal customs, and to that prescribed by the King in his Royal Ordinances”<sup>32</sup>. This was a response to the inability of the Royal Board of Government of the Principality of Catalonia to maintain the previously established prices in the face of the new schedule proposed by the guilds of mariners and fishermen.

In September 1841, the Comandante del Tercio Naval of Barcelona, under the Ministerio de Marina approved new prices for loading and unloading goods<sup>33</sup>. This was in line with the Royal Order of 4 January

<sup>30</sup> For an example of this, see Colldeforns Lladó, F. de P. (1951).

<sup>31</sup> AHCB, fons Corporativo, “Llibre de entradas del Gremio de St. Telm y Sta Clara, comensat el día 18 de Gener de l’any 1800.”

<sup>32</sup> Biblioteca Nacional de Catalunya (BNC), Anon. “Arancel de precios de carga, descarga y trasbalso ó transbordo...” [18 agosto 1807] 33-8:C 49/8. Reimpreso por Garriga y Aguasvivas: Barcelona (1819). Orig: [...] conforme á los Reales privilegios é inmemorial costumbre, y á lo prescripto por el Rey en sus Reales Ordenanzas.

<sup>33</sup> *Arancel ó tarifa de los precios que para el trabajo de carga y descargo deben regir en este puerto.* (Barcelona, 1841). Orig: “Con este motivo prevengo á V. que procure desplegar todo su celo para que reine la mayor armonía entre los matriculados y los comerciantes...” And, “... S. A. se ha servido declarar terminantemente que estando vigentes las ordenanzas de matrículas y las generales de la Armada sus preceptos deben cumplirse fielmente por todas las autoridades y corporaciones... prometiéndose que con estas disposiciones se terminará definitivamente este asunto y no se dará lugar á nuevas reclamaciones.”

of the same year to reach agreements on the prices: the price schedule was emitted so that, "With this motive I beseech you that you manage to use all your zeal so that the greatest harmony shall reign between the matriculated workers and the commercial agents" (p. 14). It was established that, "His Highness has declared with finality that while the ordinances of the matriculations and of the Navy remain valid, these precepts shall be faithfully complied with by all of the authorities and corporations... promising that with these dispositions this matter will be definitively resolved and there will be no new reclamations" (pp. 13-14). This document also confirms that two other guilds – of Mariners and of Fishermen, in addition to the longshoremen – had survived the liberalisation of the trades in 1836 under the aegis of the Marine Ministry (a process discussed in the following section).

#### *6. Liberalisation of the Maritime Cargo Professions*

Labour conflicts were not limited to clashes between guilds. The merchants of the city also attempted to influence the government, in favour of professional liberalisation. This liberalisation contemplated the elimination or reduction of privileges, which generally limited the ability of merchants to select the service provider which best suited them, economically. Citing some one-hundred fifty years of conflict within the guild of longshoremen and cart operators, the merchants sought the abolition of the guild in 1778, alleging that: "[S]uch communes, or colleges [guilds]... are detrimental to the common good, for the idea of monopolies which they contain; it seems that they can only justify the immeasurable ambition of the individuals of the Guild of Longshoremen and Maritime Cart Operators."<sup>34</sup> While the request was not immediately fulfilled, the request seems to represent perhaps the earliest existent reference to the efforts of the merchants to seek the delegitimisation – or, abolition – of the maritime cargo handling guilds.

In 1819, the Commerce Board of Barcelona sought the "rectification" of the existing ordinances, through a lengthy process of tripartite ne-

<sup>34</sup> *Colección de papeles políticos y curiosos, 1648-1793* [manuscript]. "Els Comerciants de Barcelona fan una sol·licitud en què demanen l'abolició de restriccions en el transport de gèneres i mercaderies fins aleshores restringides als 'Faquines de Capçana' en pro de mesures comercials més lliberals [manuscrit]" 1778, Ms.3668/24 (f. 239-249). Orig.: [s] emejantes comunes, o colegios... son perjudiciales al bien público, por el concepto de en sí trahen de monopolios; parece que solo pueden justificarla la desmesurada ambición de los Individuos del Gremio de Faquines de Capsana, i Carreteros de Mar.

gotiations between representatives of the respective guilds, the merchants, and the Commerce Board. During this process lawsuits were argued between the various parties. The “rectifications” were justified by the idea that the limits on the types of goods to be handled “restricted the liberty of the merchant.” Likewise, the government wanted, “a definitive resolution... to avoid the detriments which commerce is suffering because of the restrictions of the ordinances, which can end all of the reclamations and complaints as have been made by the three guilds in maintenance of their ordinances...”<sup>35</sup>

The principal product of these negotiations was a single, unified ordinance proclaimed in 1832, governing the operations of the principal maritime cargo handling guilds – longshoremen, maritime cart operators, and maritime teamsters<sup>36</sup>. The 1832 ordinance contained language that echoed the complaints of the merchants over the fifty years prior. The admission to each guild was nominally open to all (granted they provide guarantees of good fame and customs) and the entry fees could not surpass two hundred *Reales* if there was no mastership or exam; however, since the longshoremen were entrusted with entry to and mobility within the Customs House, the leaders of the guild would continue to scrutinize entrants and be responsible for their actions, a *de facto* membership monopoly.

The privilege of the longshoremen to operate in the Customs House and Royal Scale was maintained. However, “The owner of the goods or merchandise of any class could choose amongst the guilds that which he deemed most suitable.”<sup>37</sup> With this change, centuries of customary and legal privilege had been nullified – it was now the right of the merchant to choose the guild that would serve him. Likewise, despite the objections of the horse-cart operators guild, it remained the merchant’s right to move goods in his own horse-cart, granted that “the servant driver does not belong to the corresponding guild”<sup>38</sup>. In-

<sup>35</sup> AHCB, Sección de la Junta de Comercio, “[Sin título],” 14.01.1832, Caja 39, folio S/N [Carreteros de Mar]. Orig: [u]na resolución definitiva [...] para evitar los perjuicios que está sufriendo el comercio por las trabas de aquellas ordenanzas, pueda ponerse fin a tantas reclamaciones y quejas como se han producido una por los tres gremios en sostenimiento de sus ordenanzas...

<sup>36</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “Copia de las ordenanzas de los Gremios de Faquines de Capsana, Carreteros y Trajineros de Mar de la ciudad de Barcelona publicada por el Supremo Consejo de Hacienda en 11 de julio de 1832,” 11.07.1832, Capsa 2, carpeta 1 (2209).

<sup>37</sup> *Ibid.* Orig: “El dueño de los géneros ó mercancías de cualquiera clase, podrá elegir de los tres gremios el que más le acomode.”

<sup>38</sup> AHCB Sección de la Junta de Comercio, “[Sin título, f:Joaquin Compte],” 05.07.1830, Caja 39, folio S/N [Carreteros de Mar].

terestingly, the new ordinance did not consider or regulate the loading or unloading goods on the water – the terrestrial-maritime differentiation remained, as did the privileges of the water-based loaders and unloaders. At this time, the water-based guilds were protected from abolition by the Naval Commandant's Office.

It is worth noting that some edicts had already contemplated limited competition in the handling of some previously privileged products, notably coal, the transport – but not sale – of which was partially liberalised as early as 1828<sup>39</sup>.

With professional liberalisation in 1834 and 1836, the functional privileges were, generally speaking, annulled and the associations were abolished – on the heels of a summer of popular rebellion in Barcelona, marked by the Luddite-esque torching of the Bonaplata Textile factory and attacks on the Customs House. However, the mariners, unloaders, and longshoremen avoided this fate by aligning with, and availing themselves to the naval military command (as had done the water-based guilds). Under the jurisdiction of the office of the Commandant, the longshoremen were able to defend their ancient privileges: they continued to bring lawsuits against others for alleged violations of privileges. In 1837<sup>40</sup>, 1838<sup>41</sup>, 1839<sup>42</sup> and 1840<sup>43</sup> they registered complaints against mariners for professional invasion before the office of the Marine Commandant and the authorities of Barcelona. They presented – with the support of the office of the Marine Commandant – an exhaustive history of their cases to the Commerce Board of Barcelona in defence of their ancient privilege to operate in the Royal Customs House. They based their argument on the antiquity of their privileges and their noteworthy and valuable service in the Cus-

<sup>39</sup> De Villemur, L. *Edicte de Louis de Villemur: sobre: venta de varios artículos comestibles y otros régimen y arreglo de pesas y medidas y todo lo demás concerniente al cargo de los Señores Almotacenes.* (1828). Retrieved from <http://books.google.es/books?id=EzBUHjxeBAC> on 31 January 2014.

<sup>40</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “[Solicitud sobre l’observancia de normatives i l’intrusisme professional],” 26.06.1837, Capsa 7, carpeta 7 (2256).

<sup>41</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “[Denúncia del Gremi de Bastaixos als Mariners matriculats de Barcelona per fer transport de mercaderies entre l’andana i el por, aduint que la seca tasca es limita a la càrrega i decàrrega de mercaderies del vaixell a l’andana],” 24.07.1838, Capsa 7, carpeta 3 (2252).

<sup>42</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “[Solicitud a la Comandancia de Marina sobre el cumpliment de la normativa de transport de mercaderies al port],” 09.01.1839, Capsa 7, carpeta 6 (2255).

<sup>43</sup> AGMMB, fons del Gremi de bastaixos..., “[Solicitud del Gremi de Bastaixos a les autoritats de Barcelona relativa a la práctica de intrusisme profesional per part dels mariners o matriculats sobre l’observancia de normatives i l’intrusisme profesional],” 21.09.1840, Capsa 7, carpeta 5 (2254).



toms House and King's Scale, as well as on the need to maintain public peace in the bustling public building. Finally, in an appeal to their skill, they mentioned the care with which the members of the longshoremen guild handled goods – a point of professional pride for centuries. It is perhaps worth noting that after the guilds were delegitimised, the longshoremen referred to their organisation as a “corporation,” assuming the lexicon of the day<sup>44</sup>.

## 7. Conclusions

From this investigation, a few important conclusions can be made. First, it is clear that there were a number of guilds dedicated to moving cargo of different types and different stages of the cargo-handling process. Professional differentiation was encapsulated in the legal ordinances, but their functional differentiation was based on a combination of factors, including the type of cargo to be handled and the socio-culturally determined means of transporting those goods. In other cases, the ease or appropriateness of a particular means of transporting the goods was related directly to the technical mode of transportation.

While significant differentiation is made for the transport of goods on land, on the water, no such differentiation existed. Instead, the loaders/unloaders, boatmen, mariners and, to a lesser degree, fishermen were responsible for all goods, including: barrels of vinegar or wine, sardines from England or barrels of tuna from Sardinia, garbanzos, stamped cloth, millstones, carriages, horses and mules, etc.<sup>45</sup>. Therefore, when considering that no difference was made to goods handled on the water, and that a difference *was* made for goods of a particular value (on land), it is safe to hypothesize that at least some of the goods-based differentiation on land was largely socio-cultural.

I have documented examples of service-sector guilds. These guilds did they trade in anything but their own labour. These were not (highly) skilled or technology-dependant professions; to the contrary, some of them were low- or unskilled labourers using little more than their own labour or that of beasts of burden. This did not preclude them from forming guilds, nor from staunchly defending their privileges or controlling membership. It does not seem that they maintained the

<sup>44</sup> In 1840, the longshoremen requested legitimisation and recognition from the Barcelona municipal authorities, but the response was negative; such was the case the following year as well. Three more decades would pass before the founding of the Longshoremen Trade Union in 1873.

<sup>45</sup> *Ibid.*

stereotypical tripartite guild structure comprised of apprentices, journeymen, and masters. Instead, the members of the guilds discussed here seem to all be masters. They enjoyed a significant degree of egalitarianism, and representation was determined quasi-democratically and remained accountable to the membership. It is worth noting that government authorities played an influential role in the leadership-selection process<sup>46</sup>.

The organisations showed considerable intra-guild solidarity (whereas the members of productive, craft guilds generally exhibited practices of competition amongst the members): work was often shared, as was income. Thus, a historiography of intra-guild conflict between journeymen and apprentice-hiring masters is less evident (or non-existent) – although the question of hiring non-guild members was an issue. This contrasts significantly with the rich historiography of tripartite-structured guilds (Dobson, 1980; Hammond & Hammond, 1995; Leeson, 1979). Evidence of these issues in Barcelona's other guilds in the late 1820s – when the city was reviewing and revising guild charters is available<sup>47</sup>.

The collective or individual nature of the handling of goods impacted the organisational structures of the guilds. Longshoremen and loaders/unloaders worked collectively, and their guild provided for this organisation – collectivising responsibilities, equipment, and income. In the same way, the individually executed activities – maritime cart operators, maritime teamsters, mule handlers, common labourers and common porters – were mirrored in the organisational structures of their respective guilds.

The various service-sector guilds competed amongst themselves (guilds against guilds), but were often able to create a united front for negotiations with the wealthy merchants and the government. This reflects a degree of consciousness of the cross-guild, socio-economic divisions in society. These guilds operated as a *sector* – resisting isolation as individual guilds, yet not participating in what could be considered class-scale organizations during the time studied. This dynamic of relative unity increased under the increasing pressures of liberalisation.

Until now, the historiography of pre-industrial trades has been largely focused on productive trade guilds, focusing on issues of apprenticeship, journeymanhood, and mastership, regulations, etc. (e.g.

<sup>46</sup> This is evident in the meeting minutes of the guilds from the 1790s. These minutes are available at the notaries' Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, in the *Escribano de Mar* section.

<sup>47</sup> See BNC, Sección de la Junta de Comercio, Caja 54.

Lucassen *et al.*, 2008). There is considerable need for research dedicated to the study of service-sector guilds.

Finally, it is clear that the economic liberalisation of the professions in Barcelona was a gradual process, one that lasted half a century and was carried out in piecemeal – as regards certain products or aspects of labour. This process was largely the product of pressures placed on municipal authorities by merchants and commercial agents – in this case the owners of goods that passed through the port. These pressures are clearly documented from as early as 1778. Their calls for professional liberalisation and their participation in subsequent negotiations which resulted in weakening of guild privileges is quite evident and significantly predated – and contributed to – the eventual official declarations of liberalisation during the era of political liberalism, and of the economic liberalisation (especially in maritime trade and industry) during the Spanish Enlightenment (the “*Ilustración*”) of the late eighteenth and early nineteenth century. However, this liberalisation was not absolute, as at least three professions – those of longshoremen, mariners, and fishermen – were able to avoid losing their monopolistic privileges<sup>48</sup>.

### *Bibliography*

- ALEMANY, J. *El port de Barcelona*. Lunweg, Barcelona, 1998.
- AMICH BERT, J. *Historia del puerto de Barcelona*. Juventud, Barcelona, 1956.
- ARNABAT MATA, R. *La revolució de 1820 i el trienni liberal a Catalunya*. Vic, 2001.
- CARRERA I PUJAL, J. *La Barcelona del segle XVIII*. Barcelona, 1951.
- CLAVERA I MONJONELL, J. *et al. Economía e historia del Puerto de Barcelona: tres estudios* (1a. ed). Port Autònom de Barcelona, Madrid, 1992.
- COLLDEFORNS LLADÓ, F. de P. *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona, 1750-1865*. Gráficas Marina, Barcelona, 1951.
- DOBSON, C. R. *Masters and journeymen: a prehistory of industrial relations, 1717-1800*. London, 1980.
- EPSTEIN, S. R. «Craft guilds, apprenticeship, and technological change in preindustrial Europe». En *Journal of Economic History*, 58 (1998): 684-713.

<sup>48</sup> The longshoremen eventually became a trade union in 1873. Gremio de Bastaixos de Capsana y Macips de Ribera (1910) *Estatutos del Gremio ó Confradía de Bastaixos de Capsana y Massips de Ribera : fundado en Tarragona en el año 1513 y viniendo poco después a esta ciudad : reformado en el año 1873 bajo el nombre de Unión de Faquines de la Aduana de Barcelona y reconstituido el 1903*. Barcelona.

- FONTANA I LÀZARO, J. *El «Comercio libre» entre España y América (1765-1824)*. Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- *La revolució liberal a Catalunya*. Lleida; Pagès editors, Vic, 2003.
  - J. *Historia de España: La Epoca del Liberalismo*. (J. Fontana i Làzaro & R. Villares, Eds.), Vol. VI. Barcelona and Madrid, 2007.
- GARCIA I ESPUCHE, A. «Transformació econòmica i sistema urbà: Catalunya 1550-1640». *Manuscrits*, 15 (1997): 279-300.
- «Espais urbans de la gent de mar: Barcelona segles XIV al XVIII». *Drassana: Revista Del Museu Marítim*, 15 (2007): 36-53.
- HAMMOND, J. L.; HAMMOND, B. B. *The skilled labourer, 1760-1832*. Oxon, Abindon, 1995.
- IBARZ GELABERT, J. *Imatges al moll: els oficis de les feines d'estiba a Barcelona dels segles XIX i XX*. Generalitat de Catalunya, Barcelona, 2008.
- IBARZ GELABERT, J.; ROMERO MARÍN, J. «L'abolició de la Matrícula de Mar i les tasques de càrrega i descàrrega al port de Barcelona, 1868-1874». *Barcelona quaderns d'història*, 15 (2009): 255-270.
- LEESON, R. A. *Travelling Brothers: The Six Centuries' Road from Craft Fellowship to Trade Unionism*. G. Allen & Unwin.
- LUCASSEN, J.; DE MOOR, T.; VAN ZANDEN, J. L. *The Return of the Guilds*. Cambridge University Press, Cambridge, New York, 2008.
- MUSET I PONS, A. «Els transports per terra entre Catalunya i la resta de regions espanyoles al segle XVIII». A *Recerques: Història, Economia, Cultura*, 31 (1995): 73-92.
- PIGENET, M. «Les dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles». *Genèses*, 42 (2001). <http://www.cairn.info>
- PIQUERAS, J. A.; SANZ ROZALÉN, V. (Eds.), *A social history of Spanish labour: new perspectives on class, politics and gender*. Berghahn Books, New York, 2007.
- PRAK, M. «Craft guilds in north-western Europe (England, France, Low Countries)». *Explorations in Economic History*, 28 (1991): 127-168.
- RICHARDSON, G. «A tale of two theories: monopolies and craft guilds in medieval England and modern imagination». In *Journal of the History of Economic Thought*, 23(2). 2001, 217-242.
- ROMERO MARÍN, J. *La construcció de la cultura del oficio durante la industrialización: Barcelona, 1814-1860*. Publicacions i Edicions Universitat de Barcelona, Barcelona, 2005.
- «D'agremiats a menestrals: els artesans barcelonins de 1814 a 1860». *A Butlletí de La Societat Catalana d'Estudis Històrics*, 16. 2006, 201-219.
  - «Los faquines de capçana y su supervivencia en la era liberal». En *Drassana: Revista del Museu Marítim*, 15. 2007, 104-114.

- SEWELL, Jr., W. H. «Uneven Development, the Autonomy of Politics, and the Dockworkers of Nineteenth-Century Marseille». IN *The American Historical Review*, 93, No. 3. 1988, 603-637.
- SOBREQUÉS I CALLICÓ, J.; GAVILÁN, A. «Comerç, Política Econòmica i Conjuntura». A *Història contemporània de Catalunya*, J. Sobrequés i Callico eds. 1. ed, Vol. 1. Barcelona, 1997, 139-179.
- STERN, W. M. *The Porters of London*, 1st ed. London, 1960.
- TINTÓ, M. «Ordinacions dels Barquers de la Ciutat de Barcelona durant el Segle XV». A *Medievalia*, 10. 1992, 413-424.
- VILAR, P. *Catalunya dins l'Espanya moderna: la formació del capital comercial (Orig.: La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recheches su les fondements économiques des structures nationales)*. (E. Duran i Grau, Trans.), Vol. 4. Barcelona, 1987.
- VIVES I MIRET, J. *Historial del Gremi de Bastaixos de Capçana i Macips de Ribera de la Duana de Barcelona: segle XIII-XX (1933)*. <http://books.google.es/books?id=ETR0NQEACAAJ>
- VON BRIESEN, B. «The Port of Barcelona (1760-1840): place and space in the social history of maritime commerce and cargo handling». Presented at the World History Association Symposium: «Port Cities in World History». Barcelona, 2014.
- «To avoid the detriments which commerce is suffering: Monopolistic privileges of the maritime cargo service guilds of Barcelona (c. 1760-1840)». Presented at the XI Congreso Internacional de la AEHE. Madrid, 2014.



Enric Garcia Domingo e Inmaculada González Sánchez

## Apuntes para el estudio de la previsión social en la Marina Mercante Española hasta 1936

### ABSTRACT:

In Spain, for centuries, the seamen guilds took on the responsibility of supporting their members in case of accident, disease, old age, etc. The abolition of the guilds in 1864 left a gap that neither the State nor any institution could cover in the first decades. To solve this problem there were some proposals in two directions. On one side, welfare services were carried out through workers' associations, private societies and finally a public welfare service. On the other side, there were also initiatives in the field of charity and social assistance for the seamen and their families. It is known that in Great Britain some seamen missions were created in the mid XIX century, most of them Anglican and Protestant churches. The result was that *Seamen's Houses* were scattered in the main ports in the northern Europe and North America. But in Spain nothing similar was established until the opening of the first center of the *Apostleship of the Sea* in Barcelona in 1927. The aim of this paper is to analyze the chronology of this development in welfare solutions for seamen, and to discuss the delay between Spain and other countries in this field.

### *Introducción*

En España, durante siglos, los gremios de mar asumieron la tarea de dar una mínima cobertura a sus asociados en caso de accidente, enfermedad, vejez, etc. La supresión de los gremios de mar en 1864 dejó un vacío que ni el Estado ni ninguna otra institución cubrió en un primer momento. Se plantearon entonces diferentes respuestas en dos líneas distintas. Por un lado, sistemas de previsión social a través de sociedades obreras, mutualidades de empresa y finalmente, un sistema público de previsión obrera, el Montepío Marítimo, creado en 1917. Por otro lado, iniciativas en el ámbito de la beneficencia y la asistencia social, tanto para los marinos como para sus familias.

En Gran Bretaña se organizaron, a mediados del siglo XIX, las Seamen's House y otras instituciones similares, que prestaban ayuda a los marinos en tránsito vinculadas a las iglesias de confesión protestante. Este tipo de instituciones se difundieron por Escandinavia, Estados Unidos y muchos otros lugares, pero en España apenas hubo nada sólido hasta la creación del primer centro del Apostolado del Mar en Barcelona en 1927.

Este trabajo se centra en los primeros intentos de organizar instituciones asistenciales para la gente de mar en España hasta 1936 y reflexiona sobre las causas de este retraso. Se trata de un tema apenas tratado para el caso español<sup>1</sup>. El objetivo final es el de presentar unas notas preliminares que permitan trazar un estado de la cuestión y crear un punto de partida para futuras investigaciones.

### *1. Previsión social y beneficencia*

Al margen de la estricta situación económica de la gente de mar en cuanto a sus formas de ingreso (salarios, cobro a la parte, contrabando, etc.) algunas características de su trabajo y su vida impedían o dificultaban la construcción de un entorno propicio para defenderles de la adversidad: desarraigo, dificultad para mantener vínculos familiares, dificultades de relación social en tierra, o escasa capacidad de ahorro y de previsión. Ante la posibilidad del accidente, la enfermedad o la muerte existen pocas posibilidades de defensa. Y para paliar los efectos negativos de dichas situaciones, sólo se presentaban dos opciones. Por un lado los sistemas de previsión social, cuando se reservaba una cierta cantidad económica mediante una aportación a la caja del gremio, el pago de una póliza de seguro o a través de mutualidades<sup>2</sup>. La otra opción, para aquellos que no habían podido o no habían querido realizar esta inversión, era pasar a depender de la caridad o beneficencia pública o privada.

<sup>1</sup> Pueden señalarse escasas excepciones, como por ejemplo: Manuel Morales Muñoz, «Mutualismo y previsión social entre los pescadores y marineros malagueños (1912-1940)» en *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia* (Universidad de Málaga, 19 (II) 1997): 255-270.

<sup>2</sup> Manuel Morales Muñoz, «Mutualismo y previsión social...»: 258-260, cita algunos ejemplos, como los de las sociedades La Verdad. Sociedad de obreros fogoneros y marítimos (1912) o La Esperanza. Sociedad obrera de pescadores y marineros (1913)



### 1.1. El papel asistencial de los gremios

En España, durante siglos, los gremios asumieron, entre otras tareas, la de dar una mínima cobertura a sus asociados en caso de accidente, enfermedad, etc. Los gremios marítimos, para el período que nos ocupa, habían quedado organizados ya en las Ordenanzas de la Real Armada de 1748, y más adelante en las Ordenanzas de Matrículas de Mar de 1802. Estas disposiciones establecían que los matriculados podían tener un fondo susceptible de ser empleado en caso de indigencia. Según estableció el artículo 11º del Título II de dicha Ordenanza, los gremios debían constituirse en todo lo que no fuera tocante a obligaciones del servicio y con una finalidad esencialmente benéfica. Es decir, que los gremios de mareantes estaban desprovistos de cualquier función organizativa o de control, y simplemente se esperaba de ellos que cumplieran una función asistencial. Pero los gremios, como institución propia del Antiguo Régimen, estaban en contradicción con los nuevos esquemas del capitalismo industrial y su propia decadencia fue acelerada por un acoso continuado por parte del Estado en la primera mitad del siglo XIX<sup>3</sup>.

El proceso de abolición de los gremios fue lento y complejo. Las Cortes de Cádiz los suprimieron en 1813, como hicieron con la Matrícula, dando libertad a los particulares para dedicarse a cualquier industria o profesión, pero el 29 de junio de 1815 fueron restablecidos. Durante el Trienio Liberal fueron disueltos, y una vez más, en 1824, el cambio de régimen restableció la Matrícula y los gremios. De nuevo, el R.D. de 20 de enero de 1834 volvía a establecer la disolución de los gremios, aunque dicho decreto no afectó a los gremios de mar, por su valor estratégico. La R.O. de 9 de febrero de 1847 suprimió de nuevo provisionalmente los gremios de mar, a la espera de la aprobación de nuevas reglas que debían permitir suplir algunas de las funciones de los mismos. Pero estas reglas no fueron dictadas y el R.D. de 15 de marzo de 1850 ordenó la reconstitución de los gremios de mar y la reforma de sus estatutos.

Un Real Decreto de 15 de marzo de 1850 establecía la necesidad de reconstituir nuevamente los gremios de mar como fondo que «sin notable gravamen de los asociados y manejado por ellos mismos tenga una útil inversión en beneficio y socorro de los matriculados indigentes», y definía quienes podían formar parte del mismo, para que desapareciesen los abusos que, según el preámbulo del decreto, se habían introducido en los gremios de mareantes. El decreto de-

<sup>3</sup> Enric García Domingo, *El mundo del trabajo en la marina mercante española (1834-1914)*. (Barcelona, 2017), 61-64.

terminaba que los gremios establecidos por las Ordenanzas como asociaciones de socorros mutuos entre sus individuos se compondrían exclusivamente de la gente de mar hábil para el servicio ordinario de la Armada, de los inhábiles y veteranos, y de los que hubiesen pasado a la clase de patronos después de haber servido como marineros durante tres campañas en los buques de guerra o arsenales sin contraer nota de deserción.

El proceso de abolición de los gremios finalizó con su supresión definitiva el 10 de julio de 1864. Aunque en cierto modo las formas gremiales continuaron en el sector de la pesca, para los marinos mercante se abrió el camino de las asociaciones profesionales y obreras. En todo caso, desde el punto de vista asistencial suponían una mínima ayuda para los marinos y su abolición dejó un vacío que ni el Estado ni ninguna otra institución cubrió en un primer momento<sup>4</sup>.

Probablemente en toda España sucedió como en Barcelona, donde el Gremio de Mareantes inició un proceso de adaptación a la nueva identidad. Cuando se liquidó la institución, sus bienes (barcazas, barracas, lanchas, botes, etc.) fueron vendidos en una subasta pública realizada el 19 de diciembre de 1864. Se vendió el lote conjunto por un valor de 5.305 duros, y el comprador fue Gervasio Sabater, patrón de la Matrícula de Barcelona. Los representantes del Gremio (Isidro Carbonell, Francisco Prats y José Cabot) aceptaron dicho importe en nombre de la sociedad «La Beneficencia Marinera Barcelonesa Ntra. Sra. del Carmen», que representaban como director, administrador y vocal respectivamente. Según el documento, dicha sociedad estaba representada también por el cura párroco de la iglesia de Sant Miquel del Port, Francisco Bruguera, y por José Portabella, José Granja, Isidro Pupull y Francisco Pi. Todos ellos habían pertenecido al Gremio y ahora formaban parte de la sociedad mencionada<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Sobre los gremios de mar véase Francisco de P. Colldeforns, *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona (1750-1865)*, ed. del autor, Barcelona, 1951; José Ramón García López, *Ordenanzas del Gremio de Mareantes de Gijón*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2000; Emilio Mira Caballos, «Las Cofradías de Mareantes de Sevilla y Cádiz: disputas jurisdiccionales», en *Revista de Historia Naval*, 99 (Madrid, 2007): 41-52.

<sup>5</sup> Francisco de p. Colldeforns Lladó, *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona (1750-1865)* (Barcelona, 1951), Documento 20 (escritura de venta de los bienes propiedad del Gremio de mareantes con motivo de su disolución y liquidación, con fecha 13 de septiembre de 1865), 264-269.

## 1.2. Asistencia social y beneficencia (1864-1935)<sup>6</sup>

La primera mención clara que hemos encontrado en España a esta problemática data de 1877. En un artículo publicado en una revista profesional, su autor, hablando de un proyecto de asociación de pilotos y capitanes, dice:

[...] tratamos de anexionarle una fundación pía con el fin de socorrer a todas las clases marineras. Para nosotros todo hombre de mar es un hermano, para el cual deseamos un albergue marítimo en caso de desgracia, queremos tal como hay en las primeras naciones, hospital marítimo y casa de Caridad solo para marinos. ¿No es muy triste que en la Caridad de esta Capital [Barcelona] haya recogido cuatro marinos, ex-capitanes que por bien cuidados que estén, tienen que alternar con tanta gente de todas clases que hay albergada en tan benéfico asilo? Acaso están en su elemento estos desgraciados marinos? No preferirían hallarse en una casa en que todos fueran marinos, hasta los mozos, hasta el aire que respiran, pues aire de mar necesita un marino<sup>7</sup>.

En realidad, en los casos extremos, al principio y al final de la vida de un marino podía entrar en juego la simple beneficencia. Desde los huérfanos que eran recogidos y conducidos al oficio por medio de su reclutamiento como pajes o grumetes, a los marinos viejos y sin recursos que son abandonados a su suerte, pasando por las viudas abocadas a la miseria, las posibilidades eran escasas y poco eficaces. Por lo que sabemos, los primeros intentos organizados para dar con una solución a este dramático problema se dieron en Gran Bretaña. La primera noticia que conocemos data de 1714, cuando se creó la Merchant's Seamen Corporation, una institución benéfica que tenía como objeto dar apoyo a los marinos necesitados y a sus familias<sup>8</sup>.

Los huérfanos de pescadores o marineros eran encaminados hacia el aprendizaje del oficio, embarcados como pajes a la primera oportunidad. La filosofía de esta costumbre quedó bien reflejada en las *Ordenanzas del noble gremio de mareantes de Portugalete* de 1803 cuando se establecía que «los hijos de mareantes, socios que al fallecimiento de sus padres sean menores de edad, quedarán sujetos a la obediencia y di-

<sup>6</sup> Sobre este asunto es recomendable la lectura de dos obras: Erginio Goñi, *Pro Montepío Marítimo Nacional único: breve historia de sus vicisitudes: apuntes sobre la odisea del mes de permiso y algo sobre la jornada de ocho horas*, (Santiago Vives, Barcelona, 1931); Joan Zamora Terrés, *Notas para una historia del movimiento obrero en la Marina mercante*, (Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2003).

<sup>7</sup> *Revista Marítima*, vol. I, n.º 9 (15 de agosto de 1877).

<sup>8</sup> *The Mariner's Mirror*, vol. 4, n.º 7 (1921): 319. Al parecer esta institución estuvo es activo por lo menos hasta 1855, pero no se conocen muchos más detalles.

rección de los capitanes a quienes respetarán y obedecerán como a propios [...], se ordena que estos tales que por inválidos participan de los socorros del gremio, instruyan a los tales huérfanos en los rudimentos de la navegación»<sup>9</sup>.

Una institución que merece una mención especial fue el Asilo Naval de Barcelona, una organización benéfica para huérfanos de marinos, que eran acogidos en un buque anclado en el puerto de la Ciudad Condal, la corbeta *Tornado*<sup>10</sup>. A bordo de esta institución de caridad, los niños podían aprender los oficios relacionados con la mar y buscarse un futuro en la marina mercante o tal vez ingresar en la Armada. Funcionaba organizada como una sociedad de beneficencia al uso<sup>11</sup>.

En el otro extremo de la vida laboral, cuando el marino no podía trabajar más a causa de su mala salud o de su avanzada edad, le quedaban pocas posibilidades de supervivencia: encontrar un trabajo en tierra (aunque no siempre era fácil adaptar sus habilidades a oficios terrestres), apoyarse en una familia (difícil cuando por las propias características de su trabajo los lazos de unión con los parientes eran frágiles), sobrevivir con unos ahorros escasos, o simplemente llamar a la puerta de la beneficencia. Pero mientras que en Gran Bretaña existían hospitales y asilos para marinos (como por ejemplo el *Dreadnought Seamen's Hospital*) y en Francia el Estado había dado sus primeros pasos en este sentido a finales del s. XVII<sup>12</sup>, en España no se conocen apenas instituciones similares. Para paliar la inexistencia de un aparato protector, sólo quedaba el recurso a la caridad<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Capítulo 9, número 5 (citado por Gonzalo Duo, *Las Escuelas de Nàutica de Bizkaia, Gipuzkoa y Laburdi. Siglos XVI-XX. Anàlisis històric documental* (Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria, 2001), 143.

<sup>10</sup> Véase Alejandro Anca, *El historial de la corbeta Tornado (1862-1940): viaje a través de la política española del último tercio del siglo XIX y memorias del Asilo Naval Español* (Museu Marítim, Barcelona, 2005).

<sup>11</sup> Se puede encontrar información sobre una experiencia similar en Italia en el caso de la corbeta *Caracciolo*, Scuola Asilo Pescatori e Marinaretti (SPEM), por la que pasaron 750 niños en sus 15 años de existencia. El alma de la escuela fue una mujer, la profesora Giulia Civita Franceschi (*Da scugnizzi a marinaretti. L'esperienza della Nava-Asilo Caracciolo. 1913-1928*. CD-Rom publicado por el Museo del Mare di Napoli y la Fondazione Thetys. También consultable en <http://www.museodelmarenapoli.it/scugnizzi/>).

<sup>12</sup> En otros países: Francia el 23 de septiembre de 1673 se crea la Caisse des Invalides de la Marine Royale. En 1681 la *Ordonnance sur la Marine marchande* instaura la obligación por parte del armador de ocuparse de los marinos heridos o enfermos a bordo. Citado en Maurice Cambon, *La Caisse Nationale de Prévoyance entre les Marins Français* (Eugene Figuiere Editeur, París, 1926).

<sup>13</sup> Tenemos conocimiento solamente de otro caso a partir de la noticia de la inauguración en Valencia de una casa-refugio para inválidos de la mar, construida en la playa de la Malvarosa (*Vida Marítima*, n.º 331, 10 de marzo).

Un ejemplo singular es el de la Fundación Font Serra, creada en julio de 1903 en Barcelona «para el socorro de marineros y gente de mar de la marina mercante española». Cada año repartía cinco o seis lotes de 100 pesetas cada uno a hombres de mar mayores de 60 y especialmente necesitados, personas que eran escogidas en una lista redactada con la colaboración de personalidades como el cura párroco de San Miguel de la Barceloneta (el barrio marítimo de la ciudad), etc. Funcionaba como un patronato en el cual participaban el Comandante de Marina de Barcelona y el presidente de la Cámara de Comercio, entre otras destacadas figuras del mundo marítimo y portuario<sup>14</sup>.

### 1.3. El Montepío Marítimo (1917-1936). El Instituto Social de la Marina

Aún resulta difícil dibujar los inicios del proceso que llevó a la constitución del Montepío Marítimo. Hay noticias dispersas, como por ejemplo el proyecto de creación en Bilbao en 1901 de un Montepío para capitanes, oficiales y maquinistas<sup>15</sup>.

Algunas empresas pusieron en marcha sus propios sistemas a través de Montepíos<sup>16</sup> y también las organizaciones obreras intentaban cubrir esa función asistencial. En sus estatutos, al hablar de sus objetivos, aparecen generalmente las fórmulas como «socorrerse en sus enfermedades y protegerse de la carencia de trabajo»<sup>17</sup>, «obras de orden, de previsión humanitaria y caritativa [...] una mutualidad para

<sup>14</sup> Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Barcelona, H-1627-2. La Fundación se creó mediante escritura de 9 de julio de 1903 ante el notario de Barcelona D. Antonio Gallardo. El dinero procedía de la venta de ciertos materiales utilizados anteriormente para amarrar buques y que, una vez retirados del servicio, quedaron en manos de Serra Font para su liquidación. Como los materiales se habían comprado con la participación de diversos navieros y hubiera sido difícil repartir la suma obtenida, Serra decidió invertirla en una fundación, adquiriendo títulos de deuda pública al 4 %. El producto de estos títulos era lo que se repartía en forma de lotes. La fundación estaba operativa todavía en 1958 (según noticia en la Revista *Comercio y Navegación* órgano de la Cámara oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, del mes febrero 1958, 9, la fundación hace entrega de los lotes), pero desconocemos su final.

<sup>15</sup> Gonzalo Duo, «Enseñanza de maquinista naval en las escuelas de náutica de Bizkaia (1860-1925)» en *Zainak*, n.º 25, 2003: 510.

<sup>16</sup> Un ejemplo lo podemos ver en los estatutos del montepío para marineros y fogoneros de la Sociedad La Marítima, Compañía Mahonesa de Vapores, publicado en *Vida Marítima*, n.º 97 (10 de septiembre de 1904). Especialmente dramático fue el caso del montepío de la Cia. Trasatlántica, que quebró en 1932 dejando al personal en una situación de desamparo total. Véase Pedro Robles, *Vicisitudes históricas de nuestra profesión* (Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante, Barcelona, 1993), 161-163.

<sup>17</sup> *Estatutos del Sindicato Obrero del Ramo de Fonda Marítima*. Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona. Libro de Registro de Asociaciones n.º 2, registro 3619, 1902.

socorrer a los socios en caso de enfermedad»<sup>18</sup>, «la creación de una caja de retiro para ancianos e inválidos, casa albergue para los asociados forastero, casa de salud, etc.»<sup>19</sup>. En muchas ocasiones estos montepíos podían ser utilizados como instrumentos de control empresarial, utilizados para mantener a los trabajadores sometidos por miedo a perder las aportaciones realizadas. El reglamento de la Ley de Comunicaciones Marítimas, de junio de 1909 permitía destinar el 4 % de las primas recibidas como subvenciones a la navegación y el 2 % de las primas de subvenciones a la construcción al sostenimiento de las mutualidades.

Pero la solución debía venir de la mano de un sistema de asistencia social estatal que se denominó Montepío Marítimo Nacional. Esta institución había sido definida ya en un proyecto presentado públicamente por la Liga Marítima Española<sup>20</sup>, y recogido en sus rasgos principales por la Ley Maura de 1909, pero que no fue constituido efectivamente hasta el 12 de marzo de 1917, cuando se celebró la primera junta provisional en su local social, provisionalmente en Barcelona, plaza de Medinaceli, 6, 1º, domicilio de la Federación de Oficiales de la Marina Civil. La junta estaba formada, por representantes de las siguientes entidades, Junta Consultiva de Navegación y Pesca; Federación de capitanes y oficiales de la Marina Civil; Asociación de capitanes y pilotos de Bilbao; Asociación Náutica Española; Fomento de la Marina Española; Sociedad Española de Maquinistas Navales; Federación de Prácticos de puertos de España; y Sociedades Obreras de la Compañía Trasatlántica. Los beneficiarios, según el artículo 2º, eran todo el personal náutico sin necesidad de pago de cuota alguna<sup>21</sup>.

Su desarrollo fue extremadamente lento y deficiente, tanto que continuamente, hasta 1936, el Montepío tuvo que ser reformado o refundado periódicamente. Entre el 8 y el 13 de febrero de 1919 representantes de diferentes entidades se constituyeron en Madrid en Asamblea para fundar (otra vez) el Montepío Marítimo Nacional, bajo la presidencia del general Marvá, entonces presidente del Instituto Nacional de Previsión. La lista de entidades de participantes nos presenta una radiografía de las asociaciones obreras en activo más importantes en ese momento: Asociación de capitanes y pilotos de Bilbao, Barcelona,

<sup>18</sup> *Estatutos de la Asociación Obrera Especial del Personal de Fonda Marítima de los buques de la línea Pinillos*. Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona. Libro de Registro de Asociaciones n.º 5, registro 9290, 1918.

<sup>19</sup> *Estatutos de la Asociación Obrera Especial del Personal de Cubierta de la Compañía Trasatlántica*. Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona. Libro de Registro de Asociaciones n.º 4, registro 8633, 1916.

<sup>20</sup> *Proyecto de Montepío Marítimo y Caja de Ahorros*. Madrid, 1903. Este proyecto fue aprobado por la Junta Central de la Liga Marítima Española en fecha 26 de enero de 1903.

<sup>21</sup> «Montepío Marítimo Nacional» en *Vida Marítima*, n.º 549 (30 de marzo de 1917), 143.

Gijón y Santa Cruz de Tenerife; Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao, Barcelona, Cádiz y Gijón; Comité Nacional de la Federación de Obreros de la Navegación de La Coruña; La Naval, de Marineros y Fogoneros de Barcelona; Unión Marítima de Obreros del Mar de Gijón; El Despertar Marítimo de La Coruña; La Activa de Obreros del Mar de El Ferrol; Sindicato Marítimo de Barcelona; Federación Naval y Ramo de Fogoneros y Marineros de Valencia<sup>22</sup>.

En este momento del Montepío disponía de 475.000 pesetas, aportadas por el Ministerio de Fomento al INP, probablemente fondos recaudados desde la primera fundación del Montepío en 1917<sup>23</sup>. Hay que destacar que la comisión que presentó el nuevo Montepío al presidente del gobierno, pidió que se derogase el Real decreto que autorizaba el funcionamiento de los Montepíos particulares con los fondos procedentes de las primas a la navegación y a la construcción, de manera que todos esos fondos pasasen al Montepío Marítimo Nacional<sup>24</sup>. Uno de los problemas del Montepío era, naturalmente, su financiación, como muestran los comentarios de la Comisión de Asuntos Marítimos de la Cámara de Comercio de Barcelona en una comunicación de la Asociación de Maquinistas Navales de Cádiz acerca del proyecto de Estatutos del Montepío Marítimo Español. En el proyecto se proponía para su sostenimiento, además de los porcentajes indicados, una nueva fuente de financiación: la creación de una cuota de 5 pesetas que deberían abonar los armadores en papel del Estado por cada mil toneladas de carga que hubiesen transportado sus buques, así como otra cuota que habían de abonar los propietarios de buques pescadores y otra que habría de abonarse por las dragas y demás embarcaciones de tráfico en los puertos. Como comentaba la Comisión, «aunque en principio ha de parecerle simpática la idea de socorrer en caso de necesidad al personal marítimo y a sus familias, no puede menos de ver con desagrado que se trate de imponer nuevos gravámenes sobre la navegación.»<sup>25</sup> La existencia de una iniciativa surgida de una asociación profesional para crear un Montepío, que teóricamente ya había sido fundado en España cinco años antes, demuestra que se trataba de una institución de existencia precaria.

<sup>22</sup> Más detalles sobre este proceso en «Montepío Marítimo Nacional», en *Vida Marítima*, n.º 617 (20 de febrero de 1919), 78.

<sup>23</sup> Más en *Vida Marítima*, n.º 617 (20 de febrero de 1919), 78.

<sup>24</sup> *Vida Marítima*, n.º 617 (20 de febrero de 1919), 92. Más tarde, mediante un R. D. de 23 de junio de 1926, el Montepío Marítimo Nacional pasó a depender de la Caja Central de Crédito Marítimo.

<sup>25</sup> Archivo Histórico de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona (AHCOCINB), Libro 295, Dictámenes, Dictámen n.º 157, de 1 de febrero de 1923.

De forma paralela, en 1918 cristalizó el proyecto de los denominados Pósitos Marítimos, «asociaciones de carácter cooperativo, han sido creadas para unir y orientar a los hombres de mar, a fin de que puedan conseguir su redención moral y material...»<sup>26</sup>. También tenían otras funciones: educativa y cultural, de mutualidad (seguro de enfermedad, «de ahogamiento», de paro forzoso, etc.). Ponían en marcha cooperativas de consumo, bolsas de colocación, casas de acogida, y otros servicios menores. Para garantizar su mantenimiento el siguiente paso fue la creación, por R. D. de 10 de octubre de 1919 de la Caja Central de Crédito Marítimo. Gestionaba entre otras cosas el Montepío Marítimo. Dicha institución cambió su nombre por el de Instituto Social de la Marina (R. D. de 26 de febrero de 1930). Detrás de todo este proceso estaba el oficial de la Armada Alfredo Saralegui, con el apoyo de Gumersindo de Azcárate y de Adolfo Posada (del Instituto de Reformas Sociales) y del contraalmirante Manuel Flórez. En 1931 el Instituto Social de la Marina pasó del Ministerio de Marina al de Trabajo, en un proceso de desmilitarización de la marina mercante impulsado por la República. Con el estallido de la guerra civil el Instituto fue suprimido en zona nacional (R. D. de 16 de agosto) pero nuevamente restablecido en 2 de julio de 1938. Acabada la guerra, el Instituto Social de la Marina fue refundado el 18 de octubre de 1941, y toda su trayectoria anterior (una acción social sospechosa para el nuevo régimen) fue silenciada<sup>27</sup>.

Otro asunto es del de los Homenajes a la Vejez de Marino. Según Saralegui, la iniciativa partió de Francisco Moragas Barret, primer director de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros de Catalunya y Baleares, fundada en 1902. Se inició en Barcelona en 1915 y tenía por objeto cubrir parte del vacío asistencial. Cuando se estableció el retiro obrero, muchos trabajadores quedaron al margen por haber rebasado la edad exigida para inscribirse, de forma que no tenían ninguna posibilidad de retiro o indemnización<sup>28</sup>. Los Homenajes eran reparaciones morales y económicas al margen de la legislación, es decir, una forma de beneficencia y no de previsión social. Aun así, recibieron cobertura oficial cuando el Ministerio de Marina, con los informes favorables de la Caja Central de Crédito Marítimo y del Instituto Nacional de Previsión, dictó la Orden de 9 de julio de 1926 por la que se creaba la Obra de los Homenajes a la Vejez de los Marinos<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Memoria de la obra realizada por el Instituto Social de la Marina a partir del año 1920, leída por el Secretario general, excelentísimo Sr. D. Alfredo Salalegui, en la sesión del Consejo Directivo celebrada el 23 de mayo de 1930 (Madrid, 1930): 13.

<sup>27</sup> Revista Mar, n.º 435 (febrero 2005): 12-16.

<sup>28</sup> Memoria de la obra realizada por el Instituto Social de la Marina..., 44-48

<sup>29</sup> Morales, «Mutualismo y previsión social...», 261.



Conocemos, por ahora, muy poco sobre los primeros años del sistema público asistencial para los marinos, únicamente noticias dispersas. De forma paralela, el Instituto Nacional de Previsión también tuvo alguna implicación en la marina mercante. La Cámara de Comercio de Barcelona recibió, por parte de la Comisión Asesora Patronal y Obrera del Instituto Nacional de Previsión, una consulta con referencia al Reglamento para la aplicación del régimen de retiros obreros en lo que atañe a las industrias marítimas. En la carta se hacía referencia al estudio que requería el número 2 del artículo 12º del Reglamento de 21 de enero de 1921 para aplicación del régimen obligatorio de retiros obreros y solicitaba el asesoramiento de la Cámara sobre una cuestión muy concreta: en qué «industrias agotadoras» debía alcanzarse el anticipo de edad de retiro para sus obreros. La Comisión de Asuntos Marítimos hacía notar que por lo que atañía a la navegación «por lo menos el personal de máquinas debe realizar esfuerzo especial en su trabajo en el que, si bien los turnos relativamente cortos que están establecidos hacen más llevadero el trabajo, podría ser este caso objeto de especial información.»

La Comisión observaba también que debían establecerse distinciones entre las diversas categorías y especialidades en que se divide el trabajo de que se trata:

...han de considerarse con derecho a anticipar el disfrute de los beneficios inherentes al retiro obligatorio los obreros llamados paleros, fogoneros y caldereteros. Los obreros dedicados a esos menesteres, dada la índole de su trabajo y las condiciones en que necesariamente han de prestarlo, no puede considerarse, en términos generales, a juicio de los infrascritos que conserven las aptitudes físicas indispensables hasta la edad de 65 años. Sin duda no se apartaría de los límites de lo justo considerar que dichos obreros puedan optar a los beneficios del retiro desde la edad de 55 años. Por lo que atañe al restante personal de máquinas, maquinistas, engrasadores, cabos de agua y demás especialidades [...]no debe ser considerada como trabajo agotador y, por lo tanto, no cabe estimar que hayan de contarse tales especialidades profesionales entre las que requieran una anticipación de la edad fijada<sup>30</sup>.

En todo caso, el estallido de la guerra civil española en 1936 cortó de raíz la evolución natural de las instituciones y abrió paso a un nuevo sistema, de carácter corporativo e inspiración fascista, a partir de 1939. Sin embargo, el nuevo ordenamiento recogía, sin reconocerlo, gran parte del trabajo realizado hasta entonces.

<sup>30</sup> Archivo Histórico de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. Comisión de Asuntos Marítimos, Libro 295, Dictamen núm, 171, de 14 de diciembre de 1923.

## 2. Las necesidades del marino en activo

Mientras el marino estaba embarcado, su trabajo y su vida estaban ampliamente regulados y condicionados por la disciplina y la organización del trabajo a bordo. Pero cuando desembarcaban, cuando permanecían en puerto por un tiempo determinado, los hombres de mar estaban en una situación singular, anómala. Carecían entonces de la protección de sus compañeros y de su barco. Podían convertirse en una víctima indefensa para embarcadores y otros parásitos que vivían de los marinos y de sus pagas. Se le planteaban unas necesidades diferentes, de orden material y espiritual, que nadie cubría.

### 2.1. Las necesidades físicas: La Casa del Marino

Cuando en España se empezó a pensar en instituciones que ofrezcan apoyo a los hombres de mar, se planteaban como un servicio público y no como una «charity» privada<sup>31</sup>. Sobre su necesidad Ricart utilizaba un documento que presentó en 1893 a la Cámara de Comercio de Barcelona<sup>32</sup> dice:

Los marinos, después de largos meses de navegación, por la vida especial a bordo, con tantos sufrimientos y privaciones, llegan a puerto dispuestos para abusar de todo los placeres, favoreciéndoles el cobrar de una vez todos sus salarios, que en viajes largos importantes cantidades crecidas. Forman una clase de explotables a cuyo lado nada tiene de particular que haya nacido otra categoría de explotadores. Si el marino estuviera siempre embarcado, esto explotadores no se habrían arraigado tanto; pero la necesidad de vivir en hospedaje entre dos embarques y buscar un nuevo empleo, pone a la gente de mar a disposición de los industriales, llamados en Inglaterra land-sharks (tiburones terrestres). En los Estados Unidos se les conoce con el nombre de runners, que son dependientes o socios de hospederías de la peor clase, lo que se presentan a bordo así que fondea el barco para poner en ejecución su vil arte, induciendo a los pobres marineros para que deserten. La presencia de estos vampiros a bordo es causa de desesperación para los Capitanes, que son impotentes ante tanta desvergüenza. No

<sup>31</sup> *El Mundo Naval Ilustrado*, n.º 65 (30 de octubre de 1901): 488-490.

<sup>32</sup> Una reseña del «Proyecto para la organización de una compañía de seguros para los marinos, formulado por la Cámara de Comercio española de Argel y Constantina» en *Revista General de la Marina Militar y Mercante Española*, n.º 13 (30 de marzo de 1893): 246-247. Recogido también por D. B. M. Arenzana, vicedónsul de España de Argel en *Extracto de la Información Escrita preliminar del Congreso convocado por la Liga Marítima* (Madrid, 1901), 107-112.

deja de prestarse a serias reflexiones la llegada de un buque a uno de los puertos principales, pues en todos existe la infame clase del *boarding house keeper*. Una verdadera flota de botes rodea al buque recién llegado; en ellos va el sastre, el zapatero, el sombrerero, y los hospederos u hospederas, generalmente acompañados de alguna o algunas hijas o sobrinas de caritas inocentes y no feas. El marinero, que de naturaleza propia suele ser crédulo y bueno, se deja engatusar por aquellos tunantes, entrando como huésped en una sentina de vicio y crímenes. Aún no acaba de pasar el umbral de la puerta, cuando ya el infeliz no es dueño de sí mismo; el cliente es confesado o pesado, para saber cuánto ha cobrado; así es que el trato y condescendencias de las hijas o sobrinas no es igual para todos; el marinero que viene de viaje largo tienen las mejores habitaciones, los mejores vinos y las más finas atenciones de la familia, mientras ha dinero. Allí se excita al marinero para que beba mucho y concluya pronto el dinero, dejando su puesto a otro. Cuando el infeliz no tiene ya un céntimo, no se le despiden por esto, la explotación continúa; pasa a la habitación del común, la comida es un rancho detestable, los licores y las sobrinas volaron, y entonces entra en acción el Skinner, o agente de embarques, que cobra una crecida comisión, de la cual responde el mes de avances, y al mismo tiempo es proveedor de lo que necesita el marinero, que lo paga todo a doble o triple precio. Así se presenta el marinero a bordo sin ropa, medio embrutecido y muchas veces con la salud perdida.

Para evitar este problema precisamente había nacido en Inglaterra, hacia 1835, la institución humanitaria de los Sailor's Home, que ofrecían al marino habitación higiénica, alimentación sana, biblioteca, recreo moral, conferencias, etc., a un precio módico. Además se le guardaba el dinero y se le proporcionaba embarque. Había departamentos espaciales para pilotos y maquinistas. Podían ser tanto una residencia final y permanente como un lugar de paso y refugio temporal<sup>33</sup>.

Adolfo García Cabezas planteó en 1901<sup>34</sup> una propuesta concreta para la creación de albergues para la gente de mar, que funcionase ade-

<sup>33</sup> *El Mundo Naval Ilustrado*, n.º 65 (30 de octubre de 1901): 488-490.

<sup>34</sup> *Extracto de la Información escrita preliminar del congreso convocado por la Liga Marítima Española* (Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, Madrid, 1901), 112-116. García era arquitecto murciano que trabajó para la Compañía Trasatlántica y llegó a ser inspector de la misma. Hizo, entre otras cosas, la capilla del dique de Matagorda y también participó en la adaptación de los buques de la compañía como transportes de tropas durante la guerra de Cuba (Fuente: Lavozdigital.es, 28 de junio de 2006) Fue profesor ayudante en la escuela de Bellas Artes de Barcelona (tesis doctoral de Matilde Torres, *La mujer en la docencia y la práctica artística en Andalucía durante el siglo XIX*, Universidad de Málaga), participó en el pabellón de la CT en la Exposición Universal de Barcelona en 1888, y finalmente consejero de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz en 1900.

más como oficina de embarque<sup>35</sup>. Se definía poco a poco lo que con el tiempo serán la *Casa del Marino*. De la misma forma que no existía en España residencias para marinos ancianos, tampoco existían lugares que cumplieran esta función temporal de lugar de reposo y ocio controlado para marinos. Sin duda los *Sailor's Home* ingleses y otras instituciones similares eran un ejemplo a seguir<sup>36</sup>, así como instituciones similares en otros países<sup>37</sup>.

La *Casa del Marino* se definía como una institución que persigue «librar a los navegantes de las explotaciones de que son víctimas en los puertos, procurándoles alojamiento y alimentación económicos, distracciones, conferencias y, algunas veces, ocupación que les permita ganarse un jornal y embarque por medio de Bolsas de trabajo». Para las necesidades de los pescadores se pensaba en la Casa del Pescador, «análogas a las anteriores y que tenían como uno de sus fines principales el «alejar a los pescadores de las tabernas». Las primeras casas formaban parte de la institución del pósito, aunque se ambicionaba establecer también algunas en puertos extranjeros<sup>38</sup>.

## 2.2. Necesidades espirituales: el Apostolado del Mar

El hecho de que las *Sailor's Home* fuesen creadas y sostenidas mayoritariamente por grupos religiosos demuestra que las iglesias protestantes ofrecían apoyo material y espiritual en una sola acción. En España como hemos visto, también existía en la sociedad una preocupación por las miserias que acechaban a los hombres de mar, y de forma destacada su empobrecimiento espiritual. Por las características de su vida, alejados de la familia y sin el control que ejerce la propia

<sup>35</sup> También en *Extracto...* Eugenio Agacino desarrolla un proyecto para una Caja de inválidos para la marina mercante (102-103). García también defendía la necesidad de la creación de una caja de inválidos para la gente de mar.

<sup>36</sup> Véase por ejemplo «Establecimiento de hospedaje en Amsterdam para la gente de mar» en *El Fomento de la Marina* (17 de agosto de 1883): 376-377.

<sup>37</sup> «L'esistenza di Casse Invalidi per la marina mercantile in vari porti della penisola (Venezia, Genova, Livorno, Napoli, etc.) mette in atto per questo settore di lavoratori modeste misure di tutela, molto lontane per sempio dall'assicurazione a carico degli armatori tedeschi contro i rischi della navigazione per tutto il personale di bordo, o dalla cassa di previdenza per i marinai belgi, o dalla cassa nazionale di previdenza per i marinai istituida in Francia nel 1898 o ancora dal Merchant Shipping Act del 1906.» Rollandi, Maria Stella, «L'organizzazione del lavoro marittimo in Italia fra Otto e Novecento» en *Actes del III Congrés d'Història Marítima de Catalunya, organitzat pel Museu Marítim de Barcelona* (Barcelona, 2006, edició en CD-Rom). Versión completa con la bibliografía en *Drassana*, 17 (2009), 6.

<sup>38</sup> *Memoria de la obra realizada por el Instituto Social de la Marina...*, 66-67.

familia sobre los individuos en este aspecto, y en los ambientes en que se mueven al desembarcar en los puertos, se les considera un colectivo proclive al desorden moral. Sin embargo, la Iglesia Católica tardó mucho más en reaccionar, cuando lo hizo fue a través de la creación de una institución todavía viva, el Apostolado del Mar.

El Apostolado del Mar es una organización internacional de confesión católica, que tiene como principal fin el bien espiritual y temporal de la gente de mar. Promueve la vida cristiana entre los marinos y su salvación eterna extendiendo la acción católica en su actuación práctica<sup>39</sup>, su lema es «*Duc in altum*». El primer centro del Apostolado del mar se fundó en Glasgow, en 1920, a iniciativa de un grupo mixto de religiosos y de laicos, encabezados por Peter F. Anson. Ya en 1922, se estableció un Secretariado General para extender la obra del apostolado a otros puertos, con el apoyo del Arzobispo de Glasgow, Mn. Macintosh (que presidía el Secretariado) y la acción ejecutiva del Secretario General Organizador, Mr. Arthur Gannon. En ese mismo año el Consejo presentó las Constituciones a la Santa Sede, y recibió la aprobación y bendición del Papa Pío XI<sup>40</sup>. Al inicio de la Segunda Guerra Mundial, se habían establecido ya 126 sedes del Apostolado; entre ellas la primera española en Barcelona en 1927<sup>41</sup>.

### 3. El Apostolado en España

En 1923 se inician las primeras gestiones para extender el Apostolado en nuestro país, curiosamente, la Acción Católica de la Mujer fue la organización que se encargó de proporcionar información al Apostolado sobre la situación espiritual en los puertos españoles más importantes, cuáles eran los organismos existentes y quien los sostenía.

El primer centro que se abrió fue el de Barcelona en 1927 y sirvió de ejemplo y modelo organizativo para el resto de los que se fueron abriendo en el país. Promovido por el Rdo. Luís M.<sup>a</sup> Brugada Panizo, delegado en España de la Asociación Marítima Internacional Cristiana, fue tam-

<sup>39</sup> Brugada Panizo, Luis María, *El Apostolado del Mar. Delegación española Barcelona - Sevilla - Bilbao y Pasajes - Cádiz 1939* (Sevilla, 1939), 10. Un resumen general en Apostleship of the Sea. <http://www.aos-world.org/about/history.htm>

<sup>40</sup> En documento del 17 de abril de 1922 firmado por el Cardenal Gasparri, publicado en varias de las publicaciones del Apostolado del Mar. Como en *Reglamento del Centro del Apostolado del Mar para marineros Católicos* (Barcelona, 1927), 11.

<sup>41</sup> El listado con las direcciones de los 126 centros publicado en *Qué es el Apostolado del Mar. Breve noticia de sus actividades, fundación y propagación en el mundo entero. Centro y Pía Unión del Apostolado del Mar* (Palma de Mallorca, 1943).

bién el fundador del centro de Sevilla y estuvo detrás ayudando y promoviendo el resto de sedes. El centro de Barcelona aprobó su reglamento el 23 de abril de 1927. Inicialmente se instaló la sede en el local de la Asociación de Eclesiásticos para el Apostolado Popular, en el número 10 de la calle Canuda. En el 1929 la Junta de Obras del Puerto cedió al Apostolado unos locales en el muelle del Depósito<sup>42</sup>, en el que se instaló una capilla, biblioteca, sala de recreo y salón de conferencias. Finalmente, en 1933 se fundó la Pía Unión del Apostolado del Mar de Barcelona<sup>43</sup>.

La experiencia del Apostolado es muy limitada hasta 1936, pero en general esta organización priorizó el bien espiritual de los marinos y el conseguir su salvación eterna por encima de las necesidades corporales. En palabras del Rdo. Luíís Brugada (fundador del centro de Barcelona):

El mantenimiento y extensión de los servicios del Apostolado del Mar, dependerá de la suficiencia de los ingresos sociales, pero hay que hacer notar claramente que la base del Apostolado del Mar es esencialmente espiritual. Los miembros asociados ayudan con sus plegarias, a los marinos y a los que laboran en el Apostolado; es precisamente esta ayuda espiritual la que se necesita en el Apostolado del Mar<sup>44</sup>.

El Apostolado fomentaba que los propios marinos dieran ejemplo de conducta recta y cristiana a sus compañeros, y que los sacerdotes y seglares de la Pía Unión rezaran, ofrecieran misas y comuniones por los marinos. Es decir, apoyo espiritual en un sentido católico, no ecuménico.

Los centros del Apostolado del Mar se gobernaban independientemente con una junta que debía aprobar el Obispo de cada diócesis, guardando la relación con el Secretariado Central, al que comunicaban anualmente sus actividades, y redirigían parte de sus ingresos para el sostenimiento de las cargas del Consejo Internacional. Dichos centros se creaban a imitación de las Sailor's Home tradicionales, que ofrecían hospedaje a precios reducidos, y podían funcionar también como centros de contratación y embarque de marinos. Se financiaban a partir de las cuotas pagadas por los marinos que utilizan el hospedaje, de los donativos de los socios, y en algún caso de alguna

<sup>42</sup> La documentación al respecto está en el Archivo Histórico de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona. Caja 62, Documentación antigua, edificios y terrenos cedidos a entidades oficiales y asociaciones benéficas, 5/62, 15B.

<sup>43</sup> Inicialmente se establecen con sede en la Parroquia de Santa Mónica, y en el 1940 la sede pasa a la basílica de la Mercè. *Centro y Pía - Unión del Apostolado del Mar. Memoria de 1927 a 1942* (Barcelona, 1943), 119.

<sup>44</sup> Luis Brugada Panizo. *Memoria del Apostolado del mar, su origen desarrollo y estado actual en el extranjero y su implantación en España seguida del estado de cuentas de ingresos y gastos del Centro del Apostolado del Mar de Barcelona* (Barcelona 1928), 17.

subvención por parte de las Administraciones, generalmente en forma de infraestructuras<sup>45</sup>.

Las sedes disponían de visitadores, que realizaban visitas a los buques que estaban en el puerto y a hospitales, proporcionaban información sobre los oficios religiosos, instrucción religiosa, lecturas, ayuda si había algún enfermo, etc. Estos visitadores eran principalmente socios de las Conferencias de San Vicente de Paúl<sup>46</sup>, si existía en el puerto, o también personas procedentes de las juventudes de Acción Católica, en el caso de España. En las sedes se establecía también La Pía Unión agrupación que tenía como elemento principal la oración por los marinos y facilitar el acceso a los sacramentos. Los fieles de la Pía Unión pagan una cuota para sufragar las misas, publicaciones y los gastos propios. Tanto en Barcelona como en Sevilla estaba establecido que el dinero sobrante de la Pía Unión pasase a sostener los gastos del Centro.

Desde los inicios se publicaba un boletín mensual del Apostolado del Mar Internacional que se edita en Rotterdam bajo la dirección del Rdo. P. Quirinus, con el listado de lugares donde los marinos podían cumplir sus deberes religiosos en los diferentes puertos del mundo, noticias y artículos que aportaban los centros, en inglés, francés, italiano, alemán, holandés y castellano. El Centro de Barcelona editaba su propio boletín, en 1943 se habían editado 160 números.

La segunda sede fue la de Bilbao. En 1930 se había abierto, en la localidad de Erandio, un centro recreativo y cultural promovido por un católico seglar el Sr. Trinidad García. En 1934 se trasladó el centro a Bilbao, al Muelle de Uriarte, donde ya al año siguiente abrió sus puertas un hogar del marino con salones y alojamiento para unos 50 marinos. El tercer centro se inauguró en El Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canaria) en 1930, en la sede de las Conferencias de San Vicente de Paúl. En Valencia existía un cuarto centro, como órgano del movimiento de Acción Católica en la parroquia de Sta. María del Grao. Finalmente, en Santander se estaba trabajando en la creación de una sede del Apostolado<sup>47</sup>, pero el

<sup>45</sup> En España el lamento por la falta de recursos económicos será continuo desde sus inicios. El fundador del Centro de Barcelona, Luís Brugada, compara los ingresos anuales de la última memoria de las misiones para marineros de la Iglesia Anglicana (89.870) con los ingresos del primer año del Apostolado del Mar (300 libras). Véase Luis Brugada Panizo. *Memoria del Apostolado del mar...* (Barcelona, 1928), 16.

<sup>46</sup> En 1924 se estableció un acuerdo de cooperación entre el Apostolado del Mar y la Conferencia de San Vicente de Paúl (sus miembros tienen como misión la visita a los hogares pobres para ayudar moral y materialmente). *Delegación Española del Apostolado del Mar. Memoria del Centro del Apostolado del Mar en Barcelona* (Barcelona, 1930), 16.

<sup>47</sup> Según la memoria de 1930 estaba en formación pero en las memorias posteriores no se menciona de nuevo. *Delegación Española del Apostolado del Mar...*, 1930, 24.

estallido de la guerra civil en julio de 1936 truncó la progresión de cualquier nuevo proyecto.

Los centros que quedaron en zona republicana (Barcelona, Bilbao y Valencia), fueron clausurados. El de Barcelona fue asaltado y destruido, y sus miembros fueron objeto de persecución en muchos casos. Desconocemos los detalles de lo que sucedió en los otros dos. Por el contrario, en zona nacional la actividad del Apostolado continuó e incluso de inauguró un nuevo centro. En el 1937 se estableció un centro en Sevilla con sede en la Residencia de los Padres Jesuitas en la calle Torrijos, bajo la dirección del Pbro. Ayala, y en diciembre de 1938 se funda la Pía Unión de esta misma sede.

Al finalizar la guerra se reabrió el centro de Barcelona, pero no fue posible habilitar de nuevo los locales y la sede del centro se instaló de forma provisional en la Escuela de Náutica de Barcelona, donde en 1943 ya disponía de una capilla, de un pequeño despacho para la Secretaria y de una Sala de Juntas. Más tarde, en 1947, la Junta de Obras del Puerto les cedió espacio en un local situado en el muelle del Rebaix o Reloj. También se reabrió el de Bilbao, y en 1954 se inauguró un nuevo centro, sólo para oficiales, en el número 25 de la calle Espartero. En la inmediata postguerra se abrieron también algunos centros nuevos. En Cádiz estaba funcionando en 1939 un centro con sede en la Residencia de los Padres Dominicos. No podemos dar detalles sobre el momento de su gestación, pero parece que antes de la guerra estaba a punto de ser abierto. Otros nuevos centros son los de Pasajes<sup>48</sup> y Palma de Mallorca<sup>49</sup>, Mas tarde se abrieron centros en Panjón (Vigo), San Sebastián, etc.

Después de la Guerra Civil, en el marco de lo que se ha denominado «nacionalcatolicismo», el Apostolado recibió nuevo impulso, aunque limitado por las circunstancias económicas y sociales, y por la debilidad de la marina española, mutilada en hombres y buques por la guerra. El Apostolado extendió su área de influencia, se inició una campaña desde el Apostolado del Mar para que la religión fuese incorporada como asignatura obligatoria en las enseñanzas de náutica. Se consideraba de vital importancia que los oficiales dieran ejemplo de comportamiento cristiano ejemplar, para influir en sus tripula-

<sup>48</sup> Sus promotores son Julián Olazábal y el párroco de San Pedro Rdo. Don Miguel Lara. La sede se instala en un salón de la Parroquia de San Pedro Apóstol. *Centro y Pía - Unión del Apostolado*, 1943, 74. Para la información dada sobre la situación de los centros después de la Guerra, en la misma publicación citada.

<sup>49</sup> Se funda en julio de 1942 a instancias del Rdo. Luís Brugada Panizo, que había sobrevivido a la guerra. El organizador fue Rdo. Rafael Caldentey, de la parroquia de la Inmaculada Concepción. Se funda También Pía Unión. Inicialmente la dirección es la Parroquia de la Inmaculada Concepción y Santa Catalina. *Qué es el Apostolado del Mar. Breve* (Palma de Mallorca, 1943).



ciones, esta introducción se inicia durante el curso 1941-42. Otras acciones no dejan de sorprender, vistas en perspectiva, como es el caso de la campaña anti blasfemia en los barcos y muelles de Bilbao de la que nos da noticia la memoria de 1940 del centro de Bilbao<sup>50</sup>. Esta priorización de los aspectos religiosos por encima de las necesidades reales de marineros y pescadores explica que, por lo menos en España, este movimiento fuese siempre muy por detrás de movimientos similares de la iglesia protestante, y con una implantación más lenta. Los marinos que, en sus viajes, podían visitar centros protestantes y comparar, no dudaban en preferirlos<sup>51</sup>.

Solo mucho más tarde, en la década de los años setenta, el Apostolado del Mar fue evolucionando hacia una acción mucho más práctica<sup>52</sup>, orientada también al bienestar físico de los marinos y abierta a todo el mundo, sin distinción de creencias y, sin descuidar el aspecto religioso. Hoy en día presta una atención preferente a cuestiones sociales y asistenciales, como la defensa de los derechos de los trabajadores o la protección de las tripulaciones abandonadas en los puertos españoles.

#### 4. Conclusiones

Durante el desarrollo de la previsión social en España, el sector marítimo queda relegado. El desarrollo del estado liberal destruyó estructuras del Antiguo Régimen (los gremios en este caso) pero sin proponer alternativas. El Estado se muestra incapaz de iniciar un sistema asistencial sólido para los marinos mercantes, y la creación del Montepío Marítimo Nacional fue lenta, compleja y poco eficaz hasta la creación en 1919 del Instituto Social de la Marina.

Desde el punto de vista de las necesidades físicas y espirituales, en España la propuesta desde la Iglesia católica es básicamente religiosa, y muy deficiente en los aspectos materiales y prácticos. Hasta la década de 1970 el Apostolado no apuesta por una acción más abierta. En

<sup>50</sup> *Qué es el Apostolado del Mar. Breve memoria del centro de Bilbao. 1930-1940*. Publicación del Apostolado del Mar (Bilbao, 1941).

<sup>51</sup> En el programa de historia oral *Veus de la Mar*, del Museu Marítim de Barcelona, se recogen diversos testimonios de marinos en activo en los años sesenta y setenta del siglo XX que apoyan esta afirmación.

<sup>52</sup> Algunos datos sobre este proceso en Apostolado del Mar de Barcelona. *75 años con la gente de Mar* (Barcelona, 2002). Durante la transición, por ejemplo, el Apostolado acogió reuniones del Sindicato Libre de la Marina mercante: véase Xabier Sánchez Erauskin «La Revista Hombres del mar-Stella Maris, plataforma de contestación de la Marina Mercante (años 70-77)», *Drassana, revista del Museu Marítim de Barcelona*, n.º 18 (Barcelona, 2010): 100-103.

todo caso, en el marco cronológico propuesto (hasta 1936) el Apostolado apenas pudo dar unos primeros pasos. Después de la guerra, con el nacionalcatolicismo, el Apostolado se convirtió en un instrumento rígido de influencia religiosa, de escaso éxito y muy limitada popularidad entre los marinos porque no ofrecía lo que la gente de mar necesitaba.

Estos primeros apuntes demuestran la necesidad de profundizar en esta propuesta temática para incluirla en la historiografía sobre la previsión social en España.

Ricard Cantano Carballo

## El ressorgiment català del XVIII. L'exemple dels Llauger de Canet: de pagesos a mariners i comerciants

### ABSTRACT

**The Catalan resurgence of the 18th century. The case of the Llauger family from Canet de Mar: from farmers to sailors and traders.**

Canet de Mar, in the same way as many other coastal towns of El Maresme, came into existence, mainly from the Late Middle Ages, as a result of peasant migrations from nearby mountains. Gradually occupations linked to the sea replaced rural ones and, in the 18<sup>th</sup> century, the population worked mainly on the shipbuilding and maritime trade. The *Carrera de Indias* (the colonial naval convoy system) meant that masters and boats from Canet played a key role in the Catalan economic recovery of the 1700s. It may be argued that Canet, at least until 1765, was one of the leading towns in maritime trade and it established one of the largest communities of commercial agents in Cadiz. People from Canet became expert traders, able to create their own mercantile societies to trade with the American colonies. The Llauger family, among others, is a paradigmatic example of the trajectory described above.

Keywords: fortress, farmhouse Llauger, naval dockyards, coastal navigation, skipper, *Carrera de Indias* (colonial naval convoy system), *Casa de Contratación* (house of trade), *Matrícula de Marina* (ship register), liquor, *indianes* (cotton patterned textiles).

### 1. *L'embranzida catalana del XVIII*

És un fet unànimement reconegut que el segle XVIII representà per a Catalunya la fi d'una decadència econòmica que s'arrossegava des del segle XV. Castella, en canvi, tot i l'eufòria cincentista, arribava a les acaballes del segle XVII, coincidint amb el final dels Àustries, a una situació de crisi política i econòmica després de malbaratar en guerres inútils l'or i la plata americana. Catalunya, malgrat la seva marginació

del comerç atlàntic, visqué una gradual recuperació agrària al llarg del segle XVII, la qual arribà, en l'últim quart de dita centúria, a aconseguir una producció agrícola excedentària suficient per a permetre la seva l'exportació. La recuperació del camp anà acompanyada d'un increment demogràfic marcadament urbà propiciat per les noves oportunitats de feina i negocis que s'obrien, sobretot, amb la incentivació d'un comerç marítim afavorit per l'increment agrícola esmentat.

La vinya i en menor grau els fruits secs foren els productes capdavanters, en principi, a ser intercanviats per productes d'altres procedències; el Maresme, el Penedès i el Camp de Tarragona en resultaren les comarques més beneficiades.

L'augment de les possibilitats comercials portà en conseqüència una ampliació dels mercats exteriors. A partir de l'últim quart del segle XVII s'evidencià un canvi en l'orientació comercial catalana que consistí en el desplaçament del tràfic marítim des del Mediterrani cap a l'Atlàntic. Els mariners del Principat contactaren, cada cop amb més freqüència, amb les principals places peninsulars vinculades al comerç colonial com Sevilla, Cadis i Lisboa sense menystenir els mercats del nord d'Europa, especialment Londres, Amsterdam i Hamburg.

La guerra de Successió espanyola (1705-1714) suposà un cert alentiment del redreç econòmic català iniciat a finals de la centúria anterior. Malgrat la derrota del Principat, les circumstàncies polítiques i econòmiques de la nova monarquia borbònica propiciaren l'entrada del comerç marítim català en l'anomenada *Carrera de Indias*. L'increment gradual del tràfic marítim des de les tímides concessions inicials de 1720 fins a la declaració de Lliure Comerç de 1778 reflecteix l'evolució ascendent de l'economia catalana al llarg del segle XVIII, recolzada primer en el sector primari (agricultura especialitzada), posteriorment en el secundari (indústria tèxtil) i impulsada pel terciari (botiguers, comerciants i negociants).

## 2. *El paper del Maresme*

No ens ha de sorprendre doncs, per les raons esmentades en el paràgraf precedent, que les zones del litoral català fossin les que experimentessin el creixement demogràfic més alt del Principat al llarg del segle XVIII. Si Catalunya duplicà el nombre d'habitants entre 1718 i 1787, passant d'uns 407.000 a 814.000, els seixanta-sis municipis costaners existents entre l'Albera i la Sènia el triplicaren, passant de 90.000 a uns 270.000 habitants. Particularitzant més encara, trobem que, entre 1718 i 1787, el Maresme (zona de la Marina de Llevant compresa entre el turó de Montgat i la desembocadura de la Tordera) fou, després de

Barcelona, l'àrea amb més nombre d'habitants guanyats per quilòmetre quadrat<sup>1</sup>.

El Maresme tingué un protagonisme destacat en la revifalla econòmica més amunt comentada. Essent més explícits, en particular la zona coneguda com Alt Maresme i més concretament la tríada formada per les poblacions de Mataró, Arenys i Canet excel·liren en la construcció naval i en el comerç marítim. Aquest predomini, de fet, s'havia iniciat temps enrere; al primer terç del segle XVII la flota dels tres municipis esmentats superava el 50 % de la de tot el Principat: Canet (20,2 %), Mataró (17,0 %) i Arenys (14,3 %) mentre Barcelona tenia tan sols el 9,5 %<sup>2</sup>. Les veïnes serralades costaneres del Montnegre i del Corredor subministraven la fusta necessària a unes drassanes situades en unes àmplies platges que permetien ubicar-hi, a l'aire lliure, les instal·lacions requerides. Les mestrances de les poblacions esmentades adquiriren una gran rellevància, ja sigui per la gran qualitat de la feina realitzada pels mestres d'aixa i calafats, ja sigui per poder oferir uns preus més baixos que els de la capital del Principat. D'altra banda, aquests indrets gaudien d'una fondària pronunciada a pocs metres de la costa, la qual cosa feia més fàcil la maniobra d'avarar embarcacions de calat considerable, en comparació amb altres platges d'aigües poc profundes.

Per adonar-nos de l'hegemonia marinera del Maresme res millor que tenir en compte alguns dels registres de la Matrícula de Mar de les províncies de Marina catalanes del segle XVIII<sup>3</sup>.

Taula 1. Revista de Matrícula de Marina. Any 1754

Província	Mariners	Patrons	Mestrança
Barcelona	981	85	114
Sant Feliu	827	257	47
Mataró	1.341	622	163
Tarragona	1.300	205	52

Font: Joaquim Llovet, *La Matrícula de mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII*, 36.

<sup>1</sup> Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, vol. II (Barcelona, 1991), 67.

<sup>2</sup> Eloy Martín Corrales, «El comercio de Cataluña con Andalucía Oriental (1487-1659)» en *Las relaciones comerciales del s. XVI al s. XVII, Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza* (L'Hospitalet del Llobregat, 1995), 43.

<sup>3</sup> Un dels objectius principals de la Matrícula era la governació, coneixement i compte dels mariners així com de la mestrança (mestres d'aixa i calafats) per poder disposar de recursos humans per a la marina de guerra. La província de Marina de Mataró comprenia les poblacions costaneres situades entre Alella i Tossa, és a dir, el que avui coneixem com Maresme més les poblacions de Blanes, Lloret i Tossa.

Taula 2. Revista de Matrícula de Marina. Any 1795-96

Província	Mariners	Patrons	Mestrança
Barcelona	438	271	256
Palamós	1.032	404	168
Mataró	1.319	832	435
Tarragona	969	225	30
Tortosa	317	140	81

Font: Joaquim Llovet, *La Matrícula de mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII*, 41.

No ha d'estranyar doncs que dels onze vaixells que per primera vegada faran la ruta americana a partir de 1740, tot i que noliejats exclusivament per negociants del comerç gadità, set foren comandats per patrons del Maresme i quatre d'ells eren de Canet<sup>4</sup>.

### 3. Notícia de Canet

Des de l'Edat Mitjana la zona de l'actual Alt Maresme estava sota la jurisdicció dels vescomtat de Cabrera, del qual la baronia del castell de Montpalau exercia el domini, entre d'altres, de les poblacions d'Arenys de Munt, d'Arenys de Mar, de Sant Iscle de Vallalta i de Canet de Mar. Entre 1566 i 1574, Luís Enríquez de Cabrera, duc de Medina de Rioseco i almirall de Castella –aleshores titular del vescomtat– vengué els seus drets junt amb els del comtat d'Osona a Francesc de Montcada i Cardona, primer marquès d'Aitona, cap d'una de les més poderoses senyories jurisdiccionals del Principat que, per herència, passà el 1756 a la casa ducal de Medinaceli. La casa d'Aitona cobrava drets de circulació sobre mercaderies, càrregues fixes i censos a Calella, Arenys de Munt, Canet i Sant Pol.

L'inici de la població de la Vall de Canet s'hauria produït a partir de masos esparsos, instal·lats a redós de la *domus* o Casa Forta de Canet de la qual se'n tenen notícies a partir del segle XI<sup>5</sup>. La parròquia de Canet depenia administrativament de Sant Iscle de Vallalta, municipi situat a les falces del Montnegre. La Sentència de Guadalupe de 1486 afavorí el desplaçament de pagesos de les terres altes cap a la plana litoral conformant una població, a partir d'un reduït barri de Ribera preexis-

<sup>4</sup> Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias* (Barcelona, 1981), 146-147. Són els patrons Jaume Vinyals, el seu germà Geroni, Fèlix Misser i Fèlix Ferrer.

<sup>5</sup> Jesús Roig i Grau, «Les fortificacions medievals del Maresme», citat al *Sot de l'Aubó*, n. 45 (2013), 7. És probable que el nom de la població s'acabés identificant amb el de la casa forta de la qual eren propietaris els Canet, família suposadament provinent del Rosselló.

tent, a la qual a banda del camp se li oferien més possibilitats de guanyar-se la vida dedicant-se a la marineria, la pesca, la construcció naval i el comerç. Altres poblacions del litoral maresmenc tenen un origen semblant provocat per una migració des de la muntanya al mar. El lligam de Canet amb Sant Iscle es trencà el 1599 quan el marquès d'Aitona concedí a la Universitat de Canet la facultat de reunir-se en Consell.

Al segle XVII Canet ja havia evolucionat clarament cap a una vila on el sector predominant era el comercial (46,3 %) i a força distància seguien la pagesia (20,8 %), la construcció naval (9,9 %), la fusta (6,7 %), els teixits (6,6 %), etc; la pesca representava en canvi únicament el 2,5 %<sup>6</sup>. En paral·lel, la demografia es disparava de tal manera que el 1719, poc anys després d'acabada la guerra de Successió, Canet amb 1.861 habitants era, a continuació de Mataró, el municipi més poblat del Maresme<sup>7</sup>.

La Revista de la Matrícula de la Província de Marina de Mataró de 1754 evidencià la superioritat de Mataró, Canet i Arenys pel que fa a marineria matriculada (324, 188 i 183 persones, respectivament) i a patrons de comerç i tràfic (50, 37 i 36 respectivament)<sup>8</sup>. Hem de destacar que les cinc primeres expedicions catalanes directes al continent americà, realitzades entre 1745 i 1753, foren capitanejades per patrons de Canet<sup>9</sup>.

L'evolució de Canet cap al comerç marítim al llarg del segle XVIII la reflectien perfectament els escrits dels diferents viatgers que resseguien el país a les darreries d'aquella centúria. Com a mostra exposem a continuació alguns exemples: Francisco de Zamora, passant per Canet el dia 5 de febrer de 1790, destacava la importància de la marineria, el comerç i la flota canetenca:

La principal ocupación de este vecindario es el comercio de Cádiz, Madrid y Galicia, y los patrones en derecho a América; y son muy pocos los que se dedican a la pesca [...] Tiene suficiente número de

<sup>6</sup> Alexandra Capdevila Muntadas, *Pagesos, mariners i comerciants a la Catalunya litoral. El Maresme a l'Època Moderna*, director: Jaume Dantí Riu (Universitat de Barcelona, Barcelona, 2010), 169. Les dades s'han obtingut a partir de les actes d'esposalles de l'arxiu parroquial. El sector comercial comprèn, a banda de botiguers i comerciants, els mariners, els quals són majoritaris. La construcció naval inclou bàsicament calafats i mestres d'aixa.

<sup>7</sup> Josep Iglésies i Fort, *La població del Maresme a la llum dels censos generals* (Mataró, 1971), 53.

<sup>8</sup> Joaquim Llovet, *La Matrícula de Mar i la Província de Marina de Mataró al segle XVIII* (Mataró, 1980), 57-58. Arenys sobresortia pel seu nombre de mestres d'aixa i calafats.

<sup>9</sup> Martínez Shaw, *Cataluña*, 162. Es tracta de naus carregades completament o quasi per catalans amb destinació a Amèrica. Foren els patrons Francesc Xiqués (1745 i 1752), Joan Ferrer (1746) i Francesc Milans (1749 i 1753).

embarcaciones de comercio de ciento y cincuenta y más toneladas; matriculados llegan a quinientos hombres<sup>10</sup>.

El baró de Bourgoing, viatger per Espanya des de 1789, insistia en l'aspecte comercial tant a nivell peninsular com colonial i destacava també la indústria de les randes o »puntes de coixí»:

Canet de Mar, bourg très-agréablement situé, dont les habitants commercent non seulement avec toute l'Espagne, mais jusqu'aux Indes occidentales, et s'occupent avec beaucoup de succès de la fabrication des dentelles<sup>11</sup>.

Antonio Ponz, el 1788, ratifica les opinions anteriors quan comenta sobre la població de Canet el següent:

Sus naturales están muy dedicados al comercio de Indias y al del Continente de toda España. Se trabajan encajes de todos géneros, industria en general de toda la costa, que han dejado y dejan buenas ganancias. Se ocupan de ella las mugeres hasta las niñas de más tierna edad<sup>12</sup>.

Finalment trobem dades més objectives en els registres de la Matrícula de Marina de 1765 en els quals Canet, amb 24 vaixells, figura com el port amb la flota de gran comerç més important del Principat; darrere seu en nombre d'embarcacions de gran comerç, se situaven Blanes amb 16, Arenys amb 15 i amb 11 Barcelona<sup>13</sup>.

#### 4. Els Llauger pagesos

La nissaga dels Llauger ha estat la que hem escollit per posar de manifest l'evolució experimentada en el transcurs dels segles medievals i moderns per la població de Canet que, partint inicialment de la pagesia, fou superada per la gent de mar i coronada al segle XVIII per la dedicació al comerç marítim.

No tenim constància documental abans del segle XV de l'establiment dels Llauger a Canet ni podem confirmar si el nucli inicial fou pagès de manera semblant a la d'altres nissagues, tot i que és el més

<sup>10</sup> Francisco de Zamora, *Diario de los viajes hechos en Cataluña* (Barcelona, 1973), 389-390.

<sup>11</sup> J. F. Bourgoing, *Tableau de l'Espagne Moderne*, vol. III, 1803 (Google books), 287-288.

<sup>12</sup> Antonio Ponz, *Viage de España*, vol. XIV, 1788 (Google books), 100.

<sup>13</sup> R. Fernández Díaz i C. Martínez Shaw, «La gente de mar en la Cataluña del XVIII», en *Primer Congrès d'Història Moderna de Catalunya*, vol. I (Barcelona, 1984): 559.



probable<sup>14</sup>. El que sí trobem és la participació de Bartomeu *Lleuger* el tres de desembre de 1448 en la convocatòria remença dels veïns pertanyents a la baronia de Montpalau que tingué lloc a l'arenys de Sant Pol de Mar<sup>15</sup>. En el testament de 1488, un Pere Llauger ja consta com a propietari del mas Llauger evidenciant, molt probablement, el nou status facilitat als remences per la Sentència Arbitral de Guadalupe de 1486. Possiblement Pere Llauger adquirí el domini útil del mas als senyors de la Casa Forta de Canet. El següent Llauger, pagès, documentat fou Pere Llauger<sup>16</sup> mort el 1583; segurament era descendent dels anteriors i se'l designa com a amo del mas Llauger de Canet<sup>17</sup>. El domini útil del mas li fou reconegut l'any 1564 per Miquel Spano, mercader de Barcelona, el pare del qual, Salvador Spano, havia adquirit l'any 1521 la Casa Forta als Peguera, descendents directes dels Canet de Rosselló i primers senyors de l'esmentada Casa. Pere Llauger (?-1594), fill i hereu de l'anterior Pere, donaria lloc a la continuació de la branca pagesa amb el seu fill i hereu Antoni (?-161). És a partir d'Antoni que la branca es ramifica: per una banda Quirze (?-1644), l'hereu, del qual se'n seguirà l'estirp pagesa i per l'altra Salvador (1598-1653), ferrer d'ofici, del qual se'n seguiran branques de ferrers i d'altres com sastres i sabaters i d'aquestes les branques marineres de les quals en sortiran els patrons i comerciants de considerable importància al segle XVIII. Salvador Llauger morí com a conseqüència dels contagis provocats per la important epidèmia de pesta bubònica que delmà el territori sobretot els anys 1652 i 1653.

La branca pagesa dels Llauger, que durant el segle XVI incrementà les seves propietats adquirint diverses peces de terra, anà decaient al llarg del segle XVII. Quirze Llauger, hereu d'Antoni, senyor útil i propietari del mas Llauger i les seves terres, es veié obligat el 1629, per poder satisfer les necessitats de la seva família, a vendre un censal mort per un preu de 100 lliures i 100 sous de pensió anual a Francesc

<sup>14</sup> La crema de l'arxiu parroquial de Sant Iscle de Vallalta durant l'última guerra civil no permet establir amb seguretat els primers pobladors de la Vall de Canet ni la seva procedència.

<sup>15</sup> DD.AA., «Sobre els remences de la Baronia de Montpalau», *El Sot de l'Aubó*, 45 (setembre, 2013): 6. Hi assistiren 34 veïns de la parròquia de Sant Iscle de Vallalta de Canet. Les reunions foren autoritzades pel rei Alfons el Magnànim amb la intenció de tractar la supressió dels «mals usos».

<sup>16</sup> Les dades genealògiques i de parentiu dels diferents Llauger s'han obtingut a partir de la consulta de les fitxes de buidatge dels Llibres Sagramentals de l'Arxiu Parroquial de Canet de Mar (APCM) realitzades pel Centre d'Estudis Canetenc i accessibles a: <http://centrestudiscanetencs.org/info/formularis-de-cerca>

<sup>17</sup> El mas Llauger situat a la part alta del Canet actual, fou enderrocat, víctima de l'especulació immobiliària, l'any 2003.

Sala, mercader de la parròquia de Sant Martí d'Arenys<sup>18</sup>. De fet, Quirze Llauger deuria tenir dificultats per poder mantenir una família molt nombrosa ja que li hem comptabilitzat catorze fills dels quals vuit havien nascut entre 1617 i 1628. El seu fill gran i hereu Salvador (1617-1658?) tingué únicament quatre filles la qual cosa podria haver motivat que la propietat del mas Llauger anés a parar a Jaume Llauger (1641-1684), ferrer, germà de Salvador, nomenat tutor i curador de les filles en el testament realitzat per l'esmentat Salvador el 1658. Les dificultats econòmiques obligaren el 1670 a Jaume Llauger a vendre una peça de terra erma de vint jornals de «cavatura hominum» per 250 lliures al mariner de Canet Joan Pastor<sup>19</sup>. Les necessitats i els deutes forçaren el 1682 a Jaume Llauger a vendre el mas Llauger i tres peces de terra per dues mil lliures<sup>20</sup>. Curiosament el comprador fou Francesc Montaner Pérez, fill de Josep Montaner Spano, senyor de la Casa Forta de Canet<sup>21</sup>. El domini útil del mas va ser recuperat el 1693 per Benet Llauger (1668-1713), pagès i fill de l'esmentat Jaume, per compra a Maria Montaner Orlau –esposa de Francesc Montaner ja traspasat– i al seu fill Josep Montaner i Orlau<sup>22</sup>. Malgrat aquesta recuperació de la propietat del mas, el 1696 Benet Llauger es veié obligat a dividir-lo i vendre'n dues parts a dos «treballadors» els quals a més a més es repartiren l'hort i havien de compartir el pou i el seu manteniment<sup>23</sup>. Finalment el 1698 encara va vendre més parts del mas i de l'hort<sup>24</sup>. Benet Llauger tingué per única descendència tres filles la qual cosa pot explicar, a banda de les dificultats econòmiques, l'interès en desfer-se del mas. No hem identificat durant tot el segle XVIII, un cop morí Benet Llauger el 1713, cap altre Llauger que fos pagès d'ofici.

<sup>18</sup> Biblioteca de Catalunya (BC), pergami 392, regesta 19587.

<sup>19</sup> Arxiu Històric d'Arenys de Mar (AHAM), Arxiu Notarial de Canet, T-160, 1670.

<sup>20</sup> Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), notari Jacint Sascasas, manual d'escriptures, 1682. Amb l'esmentada venda retornà un deute de 500 lliures deixades sense interès per Francesc Montaner i va lluir sis censals entre els quals un de 500 lliures comprat a l'abadessa de Pedralbes.

<sup>21</sup> La família Montaner ha estat propietària de la Casa Forta de Canet pràcticament fins als nostres dies. L'arquitecte Lluís Domènech i Montaner –nebot de Ramón Montaner i Vila, propietari de la Casa Forta i primer comte de la Vall de Canet– transformà per encàrrec del seu oncle, entre 1896 i 1908, l'esmentada Casa en l'actual castell de Santa Florentina.

<sup>22</sup> AHAM, Arxiu Notarial de Canet, T-87, 1693.

<sup>23</sup> AHAM, Arxiu Notarial de Canet, T-90, 1696. El motiu de la venda fou la lluçió d'un censal de 300 lliures i 15 de pensió el propietari del qual era el prevere beneficiat de la Capella de les Onze Mil Verges de la Casa Forta de Canet. El preu de venda de cada part quedà fixada en 100 lliures.

<sup>24</sup> AHAM, Arxiu Notarial de Canet, T-92, 1698. Venda que realitzà per poder lluir 60 lliures i 60 sous de pensió encara pendents del censal anterior.

L'extinció de la branca pagesa de la nissaga Llauger no ens ha de portar a creure en una davallada del nombre de persones dedicades a les feines del camp ni a una reducció de la producció agrària. El percentatge de població pagesa a Canet xifrat al segle XVII, com hem vist més amunt, en un 20,8 %, fou al segle següent de 23,9 %, índex gens menyspreable si tenim en compte el fort increment de població experimentat per la vila al segle XVIII<sup>25</sup>. A més a més, el conreu de la vinya augmentà considerablement al llarg de les centúries, passant, en el cas de Canet, d'una superfície declarada del 19 % al cinc-cents, a una del 51 % al set-cents<sup>26</sup>. Ja hem comentat a l'inici d'aquest escrit la importància de l'especialització vitivinícola del camp del Maresme la qual cosa permeté, de retruc, un increment destacable d'activitats professionals afavorides per l'expansió de la vinya com foren la construcció naval i el comerç marítim.

### 5. Els Llauger mariners i comerciants

La branca inicial dels Llauger mariners degué derivar molt probablement del tronc pagès establert a Canet amb seguretat al segle XV o potser abans. Desconeixem si era d'arrel canetenca el patró Joan Llauger, que l'any 1527 feu la travessia Almeria-Barcelona amb una barca de 1.000 quintars<sup>27</sup>. Bartomeu Llauger, mort el 1581, és el primer mariner de la nissaga canetenca que trobem documentat amb certesa. Dels seus tres fills, Salvador, Antoni i Joan (?-1650), tots ells mariners, foren els descendents de Joan els qui conservaren l'ofici almenys fins al segle XVIII. El cabotatge mediterrani fou la pràctica comuna des del primer moment d'aquestes famílies marineres de Canet; així per exemple trobem registrada l'entrada al port de València el maig de 1576 d'una sagetia patronejada per Antoni Llauger, el qual podria identificar-se amb el segon dels fills de Bartomeu Llauger<sup>28</sup>. Aquesta dinastia de Llauger no trigaria massa, però, en travessar l'estret fins a Lisboa; és el que feu Salvador Llauger (?-1642), nét de Bartomeu Llauger, quan l'any 1620 viatjà amb una barca de 700 quintars fins a

<sup>25</sup> Muntadas, *Pagesos*, 177.

<sup>26</sup> Muntadas, *Pagesos*, 197.

<sup>27</sup> Martín Corrales, *Las Relaciones comerciales*, 56.

<sup>28</sup> Emilia Salvador Esteban, «El tráfico marítimo Barcelona-Valencia durante los siglos XVI y XVII», *Pedralbes*, 10, 41. Consta igualment l'entrada el 1605 a València de la sagetia del patró Pere Cruanyes membre d'una altra coneguda família marinera de Canet.

la capital portuguesa amb una càrrega de vi i vidre per compte d'Antoni Puig, sastre de Mataró<sup>29</sup>.

Les branques més nombroses de Llauger mariners, de les quals en sortiran els patrons més notables del segle XVIII, provenen dels descendents del ferrer Salvador Llauger (1598-1653), ja esmentat en el paràgraf dedicat a la nissaga pagesa. El primer patró Llauger destacat en el comerç marítim després de la guerra de Successió fou Fèlix Llauger (1694-1747)<sup>30</sup>. El 1721 casà amb Caterina, filla de Pere Cruanyes, patró i membre d'una de les dinasties més antigues i essencialment marineres de Canet, amb qui hauria pogut navegar des de ben petit i aprendre l'ofici. El 1728 Fèlix Llauger patronejava una barca de 1.300 quintars que formava part de les vint-i-dues embarcacions de la flota marinera de Canet, catorze de les quals registraven des de 1.200 a 2.800 quintars d'arqueig<sup>31</sup>. Gran part d'aquests vaixells es dedicaven a la ruta Barcelona-Cadis, la qual adquirí una importància decisiva a partir de 1717, quan fou traslladada a la capital gaditana la *Casa de Contratación* responsable de controlar el comerç amb les colònies americanes. Destacadíssima fou la col·laboració entre els mercaders i els comerciants barcelonins amb els patrons canetencs; en aquest aspecte sobresurt la companyia de Miquel Alegre. En els llibres de dita casa hi consten quatre expedicions a Cadis realitzades per Fèlix Llauger entre 1729 i 1737, sempre transportant aiguardent, vi o avellanes<sup>32</sup>. Miquel Alegre tenia el 1732 com a mínim 1/8 de participació en la barca de Llauger<sup>33</sup>. L'any 1747, Fèlix Llauger amb la nau *Sant Joan Baptista* moria *sub regio servitio* a Nàpols. La seva muller Caterina Cruanyes quedà, per via testamentària, propietària de 2/16 més 1/32 de participació en la nau i, junt amb la resta de partícips, elegiren patró del *Sant Joan Baptista* el seu fill Salvador Llauger, de vint anys, tot i l'handicap de no haver navegat mai. Per superar aquesta dificultat, els inversors elegiren Joan Carreras Llauger, mariner expert de Canet i cosí de Salvador, perquè com a escrivà del vaixell l'instruís en tot «quant condueca al bon regimen, navegació i defensa de dita Barca»<sup>34</sup>. Mentre durés l'aprenentatge -al final del qual es ratificaria la

<sup>29</sup> Joan Giménez Blasco. «El comercio de Cataluña con Andalucía Oriental (1487-1659)». *Las Relaciones comerciales del s. XVI al s. XVIII, Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza* (L'Hospitalet, 1995): 79-80.

<sup>30</sup> Bésnet per línia directa del Salvador Llauger esmentat a través del seu pare Salvador Llauger, ferrer (1659-1722) i del seu avi Benet Llauger, ferrer (1636-1701).

<sup>31</sup> AHAM, Notari Nualart, S-1186, 1728.

<sup>32</sup> Martínez Shaw, *Cataluña*, 333-343.

<sup>33</sup> AHPB, M. Cabrer, Capítols Matrimonials, 1732.

<sup>34</sup> AHPB, S. Prats, 4 Manual, 1747.

patronia- Salvador cediria a Joan Carreras la meitat dels guanys com a patró i, recíprocament, l'escrivà la meitat dels seus al patró.

Una altra branca –potser la més significativa– de Llauger mariners, igualment descendents per línia directa del ferrer Salvador Llauger més amunt esmentat, fou la de Cristòfol Llauger (1690-1762), sabater i fill del sastre Jaume Llauger (1656-1735)<sup>35</sup>. Cristòfol casà el 1716 amb Margarida, filla de Francesc Bonet, mariner de Canet. Tres dels fills del matrimoni Llauger-Bonet, Josep (1718-1798), Cristòfol (1727-1797) i Miquel (1733-1809), excel·liren en la navegació comercial a mitjans del segle XVIII. La figura de Josep Llauger Bonet és segurament la més representativa del patró mariner esdevingut comerciant. En els seus inicis, a l'igual que la majoria de patrons canetencs, Josep Llauger practicà la ruta Barcelona-Cadis. A partir de 1745 ho farà com a patró i soci armador de la sagetia *Àngel Custodi*, de 2.600 quintars, construïda a Canet<sup>36</sup>. El 1751 i 1752, apareix en l'esborrany de la casa Alegre, en sengles exportacions a Cadis<sup>37</sup>, fetes també com a patró i soci armador de la nau *Sant Antoni de Pàdua i Beata Maria de la Mercè*, considerable vaixell de 4.000 quintars<sup>38</sup>. També apareix en una exportació d'aiguardent a Cadis el 1755, en els comptes de la casa d'Ermengol Gener<sup>39</sup>. Josep Llauger, a banda de navegant, tenia ambicions d'home de negocis; per aquest motiu el 1750 creà, amb altres tres socis, la companyia Pujades, Llauger i Cia<sup>40</sup>. Un modest capital inicial de dues mil lliures fou aportat a parts iguals pels quatre associats: Jaume Pujades i de Duran, emparentat llunyanament amb els Duran i casat amb la filla de l'important botiguer barcelonès Francesc Jofre, fou designat primer administrador<sup>41</sup>; Joan Baptista Pau, comerciant de Canet, com a segon administrador, residí el 1753 a Cadis<sup>42</sup>; Josep Sabater i Llopis, barreter d'agulla, el qual era també particip d'una fàbrica d'indianes amb Joan

<sup>35</sup> Jaume era fill de Salvador Llauger (1632-1657), mariner, el qual era fill de Salvador Llauger, ferrer (1598-1653), cap de brot d'aquestes branques marineres.

<sup>36</sup> AHPB, S. Prats, 2 Manual, 1745.

<sup>37</sup> Martínez Shaw, *Cataluña*, 341. El 1750 i 1751 hi ha també registrades importacions de cuir i pell de vaca, efectuades des de Cadis per Josep Llauger.

<sup>38</sup> AHPB, S. Prats, 8 Manual, 1751.

<sup>39</sup> Martínez Shaw, *Cataluña*, 354.

<sup>40</sup> Martínez Shaw, *Cataluña*, 122-123.

<sup>41</sup> Martínez Shaw, *Cataluña*, 69. Els Duran foren un important clan familiar dedicat a les activitats comercials d'envergadura. En la dècada de 1750 destacaren Domènec de Duran i Múxica, el seu fill Anton de Duran i Bastero i el seu cosí Pere Duran i Isern, tots ells membres de la Junta de Comerç de Barcelona.

<sup>42</sup> Joan Baptista Pau, per exemple, havia de rebre a Cadis 46 peces de randes i 18 garrafes de vidre, carregades per la companyia a la platja d'Arenys el 6 d'Agost de 1753 (AHPB, Escrivania de Marina, Registre de Marina, Vicenç Simon, 1753).

Pongem, entre d'altres<sup>43</sup>; Josep Llauger no tenia funcions administratives en la societat, era soci capitalista i amb els vaixells dels quals era patró i copropietari, embarcava mercaderies per compte de l'empresa.

A partir de la creació de la societat, Josep Llauger tendí més a dedicar-se a les feines de negociant i comerciant i per aquest motiu ja a començaments de la dècada de 1750, fixarà la seva residència a Barcelona, dedicant-se a l'ensens a tasques de procuradoria comercial marítima. Les seves activitats l'obligaren a cedir la patronia de diversos vaixells en els quals tenia participació; així el 1751 reconeixia la patronia del *Sant Antoni de Pàdua i Beata Maria de la Mercè* al seu germà Miquel (en el cas que ell és trobés impossibilitat de fer-ho per malaltia o altres impediments)<sup>44</sup>; dins del mateix any cedí la patronia de l'*Angel Custodi* a Joan Ferrer, mariner de Canet i cunyat seu<sup>45</sup>. El 1754 apareix com a propietari a *partes iguales* amb Pere Joan Closas, ferrer de Barcelona, de la sagetia *Sant Joan Baptista* de 3.000 quintars la qual patronejava Salvador Llauger (molt probablement el fill de Fèlix Llauger); de manera semblant als altres casos, Josep Llauger traspasarà la patronia de l'esmentada sagetia a Jaume Passi, igualment mariner de Canet<sup>46</sup>. El mateix any 1754 cedirà la patronia del pinc *Sant Joan Baptista* de 3.500 quintars al seu germà Cristòfol al qual ven 1/32 de la seva participació per noranta cinc lliures<sup>47</sup>. Els problemes del mariner de Canet Josep Pastor, patró de l'*Ecce Homo* de 2.000 quintars, per impagament de canvis marítims, motivaren la seva substitució l'agost de 1754 per Josep Llauger, sens dubte home de confiança dels parçoners del vaixell entre els quals hi figuren la marquesa de Roben i l'important comerciant barceloní Agustí Gibert i Xurrich, administrador de la societat Alegre i Gibert; com en anteriors ocasions Josep Llauger, convertit també en partícip de l'*Ecce Homo*, cedí la patronia al seu cunyat Joan Ferrer<sup>48</sup>. El 1757, formà part com a partícip de la societat armado-

<sup>43</sup> AHPB, S. Prats, 20 Manual, 1763. Josep Llauger fou administrador entre 1753 i 1759 d'aquesta fàbrica d'indianes.

<sup>44</sup> AHPB, S. Prats, 8 Manual, 1751. Miquel Llauger consta el 1760 com a patró de la sagetia *Nostra Sra. de Misericòrdia* de 3.000 quintars construïda a Canet (AHPB, S. Prats, 17 Manual, f.123).

<sup>45</sup> AHPB, S. Prats, 8 Manual, 1751. Joan Ferrer casà el 1740 amb Marina Carnesoltes, germana de l'esposa de Josep Llauger, Maria Carnesoltes pertanyent a una de les nissagues marineres més destacades de Canet.

<sup>46</sup> AHPB, Escrivania de Marina, Manual d'Esriptures, f.132, 1754.

<sup>47</sup> AHPB, Escrivania de Marina, Manual d'Esriptures, f.150 i f.160, 1754. Josep Llauger havia substituït Joan Baptista Clavell, mariner d'Arenys de Mar, com a patró del pinc *Sant Joan Baptista*. Cristòfol Llauger encara patronejava l'esmentat pinc el 1759 del qual comprà 1/16 més per cent setanta-sis lliures (AHPB, S. Prats, 16 Manual, 1759).

<sup>48</sup> AHPB, Escrivania de Marina, Manual d'Esriptures, f.81, 1754. Malauradament el vaixell *Ecce Homo* naufragà el 1758 davant la costa d'Almeria i Josep Llauger com a

ra de la sagetia *San Jaime, San Joaquín y la Virgen del Rosario* de 3.800 quintars, construïda a Arenys i que comandaria Joan Baptista Clavell<sup>49</sup>.

Els negocis no li deurien anar del tot malament, ja que el 1756 comprà una peça de terra de vint-i-cinc jornals a Arenys de Munt, efectuant la lluçió de part d'un censal que cobrava Agustí Gibert i Xurrich<sup>50</sup> i l'any següent comprà una peça de terra al terme de Sant Pol per tres-centes cinquanta lliures<sup>51</sup>. De fet, l'adquisició de peces de terra, sobretot de vinya, per part dels patrons fou una pràctica generalitzada durant el segle XVIII que els permeté incrementar els seus guanys a base d'incorporar-se al negoci del vi o l'aiguardent, productes que esdevingueren hegemònics en el tràfic marítim colonial i atlàntic. Així, no ha de sorprendre que el 1741 hi haguessin deu establiments a Canet de producció d'aiguardent<sup>52</sup>.

Les activitats comercials i les actuacions de procuradoria de marina donaren a Josep Llauger Bonet prestigi i autoritat competencial en el món mariner. Per exemple, fou escollit l'any 1753 com a tercer àrbitre -nomenat per l'àrbitre de cada part- en el conflicte entre dos patrons per un carregament d'arengades<sup>53</sup> i el 1758 fou designat àrbitre en un litigi establert pel xoc entre dos llaguts<sup>54</sup>. A partir de la dècada de 1760, Josep Llauger fou nomenat subdelegat a Canet de la de Província de Marina de Mataró i el 1768 exercia també com a *contador de navío de la Real Armada*<sup>55</sup>. No hi ha dubte que havia anat adquirint rellevància social, de la qual cosa en tenim una mostra, l'any 1780, en el casament del seu fill Josep Llauger Carnesoltes amb Maria Pastor, filla també d'un negociant de Canet<sup>56</sup>. Una nota de l'acta matrimonial fa constar que el casament fou oficiat pel bisbe de Girona D. Tomàs de Lorenzana «en la pròpia casa de dit D. Josep Llauger», actuant com a testimoni, tres clergues de la «família del bisbe». Josep Llauger fill, negociant d'ofici, era també en aquell moment el subdelegat de Marina de Canet, mentre el seu pare exercia com a comissari de Marina de Mataró. Un altre fill de Josep Llauger, Joan, és identificat, l'any 1797, com a patró de marina en l'acta matrimonial.

procurador i administrador general hagué de gestionar en nom de la societat armadora la millor recuperació econòmica possible (AHPB, E.M., Vicenç Simon, Manual d'Escrip-tures, 1758, f.103r-f.104v).

<sup>49</sup> AHPB, S. Prats, 14 Manual, 1757, f.175r.

<sup>50</sup> AHPB, S. Prats, 13 Manual, 1756, f.292r.

<sup>51</sup> AHPB, S. Prats, 14 Manual, 1757, f.28r.

<sup>52</sup> Martínez Shaw, Cataluña, 53.

<sup>53</sup> AHPB, Escrivania de Marina, Registre de Marina, 1751-1754, f.212.

<sup>54</sup> AHPB, Escrivania de Marina, Manual d'Escrip-tures, 1758, f.67.

<sup>55</sup> AHPB, Escribanía de Marina, Manual d'Escrip-tures, 9 d'octubre de 1768.

<sup>56</sup> Maria Pastor era neboda de Josep Pastor, l'antic patró de l'Ecce Homo.

L'esperit comercial dels Llauger els portà, associats amb els Roura –una altra nissaga marinera canetenca– a crear l'empresa Llauger, Roura i Cia, dedicada al tràfic colonial amb seus a Canet, Barcelona i Cadis, activa almenys des del 1788<sup>57</sup>. El capital de constitució de la societat, que fou de 107.170 lliures, evidencia una companyia de gran potencial i presència gens menyspreable en el context mercantil de l'època<sup>58</sup>. La creació d'una sucursal a Veracruz testimonia la importància adquirida per l'esmentada firma<sup>59</sup>.

Els Llauger, com s'ha pogut entreveure al llarg d'aquesta exposició, no formaren part de la primera onada de patrons canetencs que travessaren l'Atlàntic; resultaren en canvi força actius participant en les expedicions al continent americà a partir de la liberalització que permeté el Reglament de Lliure Comerç de 1778. Un dels primers en fer-ho fou Joan Llauger Coll, fill de Cristòfol<sup>60</sup>; entre 1778 i 1791 realitzà amb tota certesa tres viatges a les colònies americanes amb la sagetia *Sant Joan Baptista* de 180 tones<sup>61</sup>; el 1778 a Barlovent, el 1779 a Cartagena d'Índies i el 1791 un altre cop a Barlovent<sup>62</sup>. Joaquim Llovet esmenta tres viatges més efectuats per un Joan Llauger el 1784, 1786 i 1793, tots a Barlovent, amb la sagetia *Sant Joan Baptista* de 160 tones. Aquest Joan Llauger podria ser el Joan Llauger Coll acabat d'esmentat o bé Joan Llauger Carnesoltes (1757-1827) cosí seu, al qual ens hem referit al final de l'anterior paràgraf<sup>63</sup>.

Marià Llauger Coll (1758-1796), l'altre fill de Cristòfol Llauger Bonet dedicat al comerç marítim, comandà amb certesa dues expedicions amb la pollacra *Sant Joan Baptista* de 160 tones els anys 1791 i 1792 amb destinacions a Montevideo i Veracruz, respectivament. Ens consta una tercera expedició realitzada per un Marià Llauger el 1794 a Trinidad,

<sup>57</sup> Biblioteca de Catalunya (BC), Fons Gòmina-Janer, 69/5. El casament l'any 1779 de Pau Roura Roldos, negociant, fill del patró Francesc Roura amb Maria Llauger, filla de Miquel Llauger Bonet, evidencia els lligams entre les dues famílies. Pau Roura i després el seu germà Francesc foren comerciants matriculats a Cadis (*Almanak Mercantil*, Madrid, 1797 i 1808).

<sup>58</sup> Josep Rovira Fors, «Fer l'Amèrica. Participació dels canetencs en el comerç d'ultramar», *Fulls del Museu Arxiu de Santa Maria*, 24 (Mataró, 1985): 22-25.

<sup>59</sup> Josep Rovira Fors, «Gloria y fortuna de Canet en el mar», *Pedracastell*, 20 (gener, 1948), 5.

<sup>60</sup> Cristòfol Llauger Bonet casà el 1751 amb Maria Rosa Coll filla del mariner de Canet Francesc Coll.

<sup>61</sup> El tonatge de les embarcacions, que tradicionalment s'havia calculat en quintars, passà progressivament a fer-se en tones. Una tona són 20 quintars aproximadament.

<sup>62</sup> Joaquim Llovet, *La Matricula de Mar*, 187-188. Per Barlovent s'entén la destinació a les illes de Cuba, Puerto Rico i Santo Domingo.

<sup>63</sup> Joaquim Llovet, *La Matricula de Mar*, 187-189. L'expedició de 1793 consta que es fa amb la pollacra *Sant Joan Baptista* de 150 tones.



amb la pollacra *Sant Joan Baptista* de 150 tones, i que podria tractar-se molt probablement del Marià acabat d'esmentar però podria ser també Marià Llauger Carnesoltes (1758-?) patró, negociant i cosí de l'anterior<sup>64</sup>.

Per acabar la relació d'expedicions americanes realitzades pels patrons de la nissaga dels Llauger fins a finals del segle XVIII farem referència a dos, els quals casualment moriren en sengles naufragis. Pau Llauger (1754-1805) comandà a Veracruz el 1786 la fragata *Jesús Natzarè* de 260 tones, un dels vaixells de més tonatge capitanejats pels patrons de Canet en tota la centúria<sup>65</sup>. Esteve Llauger (1754-1824) realitzà el 1794 un viatge a Montevideo amb la pollacra *Dolç Nom de Jesús* de 150 tones; el 1824, l'any de la seva mort, tot i tenir setanta anys encara navegava<sup>66</sup>.

## 6. Conclusions

La recuperació econòmica catalana del segle XVIII s'originà a partir d'un excedent agrari, l'exportació del qual –encapçalada pel vi i l'ai-guardent– impulsà la reactivació del comerç marítim del Principat.

Els pobles costaners del Maresme –la majoria formats amb gent procedent del municipis muntanyencs veïns– esdevingueren hegemònics, durant el segle XVIII, en la construcció naval i en el comerç amb els mercats colonials americans. Les poblacions de Mataró, Arenys i Canet foren capdavanteres en la construcció de vaixells i els seus patrons en resultaren destacats protagonistes.

La vila de Canet –a l'igual que altres d'arrels inequívocament pageses– es pot dir que, almenys fins el 1765, tingué la primacia de les flotes del comerç d'altura i la comunitat més nombrosa de corresponsals a Cadis, port obligat de sortida i entrada de mercaderies en el comerç americà. Per altra banda, els patrons canetencs foren pioners en el comerç directe amb Amèrica, és a dir sense haver de realitzar el registre prescriptiu a Cadis. L'activitat constructora i comercial marinera de Ca-

<sup>64</sup> Joaquim Llovet, *La Matricula de Mar*, 188-189. L'expedició de 1791 consta que es fa amb la pollacra *Sant Joan Baptista* de 170 tones i les de 1792 i 1794 amb una cabuda de 150 tones. Malgrat la diferència tot fa pensar que es tracta de la mateixa embarcació.

<sup>65</sup> Joaquim Llovet, *La Matricula de Mar*, 188. Creiem que podria tractar-se de Pau Llauger Misser mort el 1805 i descendent directe de la llarga branca de Llauger ferrers encapçalada per Salvador Llauger (1598-1653).

<sup>66</sup> Joaquim Llovet, *La Matricula de Mar*, 189. Segurament es tracta d'Esteve Llauger Batistapau mort «navegant des de Amoa a Campeche sobre Río Lagartos» segons una nota del registre d'òbits. Tot i que la seva ascendència entronca amb els Llauger ferrers, el seu pare i avi foren mariners.

net es mantingué en un nivell alt malgrat ser superada per Mataró i Arenys sobretot a partir del reglament de Lliure Comerç de 1778.

Molts dels patrons anteriors, però també sobretot els seus hereus, esdevingueren experts comerciants capaços de crear –amb els beneficis dels negocis marítims– les seves pròpies societats mercantils molt relacionades amb els fabricants catalans d'indianes.

El seguiment realitzat de la nissaga canetenca dels Llauger ens ha permès visualitzar l'evolució d'una de les primeres famílies pageses establertes al terme de Canet com a mínim des del segle XIV. Del tronc rural originari en sortiren diverses branques entre les quals sobresortiren la de ferrers i la de mariners durant els segles XVII i XVIII. Els patrons Llauger Bonet aconseguiren, a partir de la segona meitat del set-cents, consolidar-se en els afers marítims privats i oficials. La societat Llauger, Roura i Cia. representa el paradigma d'empresa comercial especialitzada en el comerç colonial, creada a Canet el 1787.

# SCIENCE AND TECHNOLOGY



José Picas do Vale

## Between the Atlantic Ocean and the Mediterranean Sea: A bridge not too far. King D. Carlos and Prince Albert, pioneers of modern Oceanography

### ABSTRACT

During the three decades following the *Challenger* expeditions, in the last quarter of the 19th century, King Carlos of Portugal, and Prince Albert I of Monaco occupied two of the leading roles in the scientific and methodological development of oceanographic research. This article considers the active co-operation between these two monarchs. Based on a presentation given at the *4th Mediterranean Maritime History Network Conference*, held in Barcelona, in May 2014, this paper has the purpose of disseminating the scientific role played by King Dom Carlos, and serving as a possible starting point for all those interested in studying this specific subject.

Modern scientific maritime voyages started around the third quarter of the 18th century: Cook, 1768-1779; La Pérouse, 1785-1788(?); Malaspina, 1789-1794; and Von Humboldt, 1799-1804.

The beginning of the 19th century further witnessed the journeys of the *Beagle* (with Charles Darwin) 1831-1836 and Wilkes' explorations of 1838-1842.

The end of the 19th century constituted a period marked by scientific and technological progress perhaps only equivalent to that witnessed at the end of the 15th century and the start of the 16th century, in the wake of the voyages of expansion and "discovery" carried out by Portugal and Spain.

On land, there were the African expeditions of Livingston, 1842-1873; Stanley, 1871-1877; Serpa Pinto, 1869-1879; Brito Capelo and Roberto Ivens, 1877-1885, and at sea, the expeditions of the *Challenger*, 1872-1876; the *Travailleur* and the *Talisman*, 1880-1883, which brought together the oceanographic campaigns of Prince Albert I of Monaco, 1885-1915, and King Carlos of Portugal, 1896-1906.

The end of the 19th century thus formed a kind of third wave (after the *Discoveries* and the voyages of the 18th century), in which the main technological catalyser, in terms of knowledge of the sea and its many aspects, particularly its topography and bathymetric values, would have been the installation of submarine cables designed for telegraphic communications. The development of modern Oceanography was also carried out in close cooperation with other scientific areas such as Meteorology and Marine Biology. It was within this scientific context that King Carlos and Prince Albert I carried out their oceanographic campaigns.

King Carlos, son of Queen Dona Maria Pia de Sabóia and King Luís, was born in Lisbon on 28<sup>th</sup> of September 1863 and also died in Lisbon on the 1st of February 1908.

His father was the only Portuguese king to have formally spent a career in the Portuguese Naval Forces (*Marinha de Guerra Portuguesa*), between 1846 and 1861. He was ranked Midshipman before he was eight years old, and rapidly rose to the post of Captain in 1859, being given his first ship command in 1857<sup>1</sup>. King Luís founded the *Museu de Marinha* (*Portuguese Maritime Museum*) and had a keen interest in scientific development related to the sea. It should be noted that the first international port of call for the British ship *Challenger*, which is nowadays considered as the pioneering expedition for modern Oceanography, and which took place between 1872 and 1876, was the port of Lisbon, between the 3rd and the 12th of January 1873. King Luís received Commander G. S. Narces and the head of the mission Charles Thomson on the 7<sup>th</sup> of January at the Ajuda Palace, where they dined, and the next day visited the ship, where the Portuguese king was photographed with the crew<sup>2</sup>.

It is therefore not difficult to understand the decisive influence which King Luís had over his son Carlos and his passion for the sea, which would be materialised in his fruitful scientific and artistic work.

Another aspect is the tale told, not unrelated to this interest, of the possibility of King Carlos having met Jules Verne, who, so the tale says, would have spent time in Dafundo in 1870, a small place near Lisbon at the mouth of the River Tagus, where he would have written his work *Twenty Thousand Leagues Under the Sea*. This meeting would have taken place in 1878, during Jules Verne's second stay in Portugal (1870/1878/ 1884), at a reception given by the Portuguese kings at the Ajuda Palace in Lisbon.

As far as it is known, there are no documental sources to sustain this fact. Indeed, the only references in Jules Verne's diary to visits to Portu-

<sup>1</sup> L. E. Silveira and P. J. Fernandes, *D. Luís* (Rio de Mouro, 2006), 26.

<sup>2</sup> M. F. Camões, "Oceanografia Química", *Boletim da Sociedade Portuguesa Química*, No. 121 (2011), 65.

gal refer only to two short stays, in 1878 and 1884. What is certain, is that around twenty years of age, King Carlos had detailed knowledge of the research reports produced by the magnificent team of scientists on the French ships *Travailleur* and *Talisman*, composed of Alphonse Edwards, Marquis de Folin, Léon Vaillant, Edmond Perrier, Antoine Marion, Paul Fischer and Paul Girard (who would later become his personal assistant and expedition companion). This crew also spent time in Lisbon during the third campaign of the *Travailleur*, in the summer of 1882.

But when did King Carlos and Prince Albert of Monaco meet?

In 1873 Prince Albert, then 25 years old, acquired his first yacht, the *Hirondelle*. In that same year he stopped in Lisbon and visited the Portuguese royal family. He met Prince Carlos and his younger brother, Prince Afonso (aged ten and eight, respectively).

Six years later, in 1879, Prince Albert stopped once again in Lisbon and this would have been the first conversation between the two, concerning issues relating to oceanography.

It is important to bear in mind that the interest of the two young men in this scientific area occurred at the same time as discussions on Darwinian *evolution* were taking place, as in fact did the growing debate within the international scientific community regarding Edward Forbes's theory, known as the *Theory of Forbes' Azoic Zone*, resulting from the work which this researcher had carried out in the Aegean Sea in 1841. Forbes's theory essentially argued for the nonexistence of life below 300 fathoms deep, due to 3 factors: the low temperature; the absence of light and the excessive pressure. This thesis was adopted in a somewhat acritical manner by most of the international scientific community. Some of the most important statements collected which contested this idea had their origins in Portugal. The capture of sharks using *palangres* (deep sea long lines), at a depth of 1200 metres, in fishing communities such as those of Setúbal or Sesimbra, was a regular occurrence. However, most scientists treated the issue with extreme caution, and were afraid of contesting Forbes's theory.

[..] Barbosa du Bocage, another Portuguese dedicated to the study of the sea, in 1864, when describing a new species collected by local fisherman (*Hyalonema lusitanica*) didn't mention that it was collected at a larger depth. Only seven years later, in 1871, did he provide that information, after the accumulation of a larger number of different items of evidence from around the world.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> C. Faria, G. Pereira, I. Chagas, "D. Carlos de Bragança, a Pioneer of Experimental Marine Oceanography: Filling the Gap Between Formal and Informal Science Education," *Sci & Edu*, 21 (2010), 816-817.

Prince Albert started his oceanographic expeditions in 1885, and was to continue them for 30 years.

Après l' [Hirondelle] avoir utilisée dix ans pour des voyages instructifs bien sûr, mais sans utilité générale, j'ai pensé qu'il serait plus honorable pour nous de concourir ensemble à ce mouvement grandiose qui, sous l'égide de la Science, transforme le monde et les idées. <sup>4</sup>

He would often navigate through the Mediterranean and the Atlantic on board one of his four yachts: the *Hirondelle*; the *Princesse Alice*; the *Princess Alice II*; and the *Hirondelle II*.

In 1894, during one of the oceanographic expeditions carried out on board the *Princess Alice*, Prince Albert and his wife visited King Carlos, already in the throne, and his wife, Queen Amélia, at the Pena Palace in Sintra. It would be the start of a great friendship, based not only on their common interest in matters relating to the sea, but also photography, sport, technology and science in general. From this moment on, the two monarchs would establish and reinforce an ongoing relationship.

The correspondence maintained between the two became regular and quite frequent, mostly between 1894 and 1907. Indeed, at one particular moment, and because of the level of detail and scientific quality of his works on maritime diversity, maritime currents and oceanographic cartography carried out by King Carlos in the Atlantic Ocean, Prince Albert referred to him as "*The Wise King*."

The most diverse matters were brought up in this extensive correspondence. These concerned issues related to the use of photography – King Carlos was the first researcher to take micro-photographs of plankton in Portugal, and Prince Albert also made considerable use of this, above all, in his anatomical studies<sup>5</sup> – working methods; documenting and constructing collections; the scientific instruments used, as well as adapting them to specific purposes; the apparatus and techniques for capturing specimens, etc.

Prince Albert worked mainly in the Sea of the Azores where he carried out twelve of his twenty eight scientific expeditions, and continually showed his fascination for the extraordinary richness of fish species in those waters. The Monegasque monarch even identified an extremely important bank, that he named "*Princess Alice*" and which

<sup>4</sup> J. Carpine-Lancre, "L'Hirondelle aus Açores," *Açoreana* (suplemento) (1992), 32.

<sup>5</sup> Cf. M. Peres, M. E. Jardim, F. M. Costa, "The Oceanographic Instruments Collection of Prince Albert I of Monaco and King Carlos I of Portugal: A case study in scientific photography." Presentation made at the XXIX *Symposium of the Scientific Instrument Commission*. Florence, 2010.



remains, up to this date, one of the most important fishing areas of the archipelago of the Azores. He also studied oceanic trenches, calling one of these deep trenches (3200 m) "Hirondelle," situated between the islands of São Miguel and Terceira.

During his years in the Azores, Prince Albert made countless friends on all the islands, but mainly in São Miguel. One of his friends, the Count of Fonte Bella, Jacinto da Silveira Gago da Câmara, owner of the *Águila*, one of the largest Portuguese schooners of the period, and equipped with a laboratory, often accompanied the "Hirondelle."

Another of Prince Albert's friends was Coronel Francisco Afonso Chaves, a meteorologist and geophysical scientist, founder of the Ponta Delgada Meteorological Institute on the Island of São Miguel - Azores, and one of the most brilliant minds of his time<sup>6</sup>. The two researchers met in 1887, during the first campaign carried out by Prince Albert in Azorean waters, and kept up an active relationship which led to cooperation on various levels, including the drawing up of joint projects. Of note amongst these was the attempt to set up a modern meteorological observatory in the archipelago of the Azores. This initiative, which was intended to be international, did not receive British support, something which Prince Albert lamented to his friend King Carlos in 1898, asking him for help to try and overcome this situation:

L'esprit particulier qui règne en Angleterre rend les choses plus difficiles dans ce pays, qui n'aime guère les participations aux idées qu'il n'a pas eues le premier; mais le projet, que j'ai exposé dernièrement à la *Royal Society* y a été reconnu comme ayant une grande importance scientifique et pratique. Je ne doute pas que je réussisse à grouper des chambres de commerce et des compagnies d'assurances qui se joindront à nous. Voilà où en est la question, et je vais continuer mon œuvre dans le même sens<sup>7</sup>.

The oceanographic work of King Carlos began in September 1896, with the campaigns carried out on the first of four yachts, "Amélia," baptised with the name of his wife, Queen Amélia of Orléans.

<sup>6</sup> Cf. M. C. S. Tavares, *Viagens e diálogos epistolares na construção científica do mundo atlântico. Albert I do Mónaco (1848-1922), Afonso Chaves (1857-1926) e a Meteorologia nos Açores*. Master thesis in History and Philosophy of Science. Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa. (Lisboa, 2007).

<sup>7</sup> A. McConnell, "Telegraphing Mid-Atlantic Weather to Europe: The First Azores Meteorological Observatories." In *History of Meteorology and Physical Oceanography Special Interest Group - Newsletter*. 1 (Reading [UK], Royal Meteorological Society, 2011), 14-15.

The yacht *Amelia I* was used from 1896 to 1897; *Amelia II* from 1897 to 1898; *Amelia III* from 1899 to 1901; and finally, *Amelia IV* from 1901 to 1907.

Right from the outset of his work, King Carlos showed a clear intention of transcending pure scientific research. He always tried to link and apply the results of his oceanographic campaigns to the fishing and trade industries, seeking the development of these economic activities. This focus was particularly important in a country such as Portugal which, during that period, was undergoing severe political and financial crisis.

It was in this vein that in 1899 King Carlos published his important study "Tuna fishing in the Algarve."

Another of the specialist fields of King Carlos, which has already been mentioned above, was in producing hydrographic charts. The Portuguese coastline presents characteristics which are both interesting and peculiar, due to the presence of a significant quantity of sub-aquatic gorges - called "canhões" in Portuguese - extremely close to the coastline, as well as maritime valleys of great depth, mainly in the area of Cabo Espichel. The coexistence of different profiles in such close proximity makes the Portuguese coastline almost unique in Europe.

King Carlos widely studied the topography of these gorges, their silting and temperatures. He was, for instance, the author of the first bathymetric chart of the Setúbal underwater gorge, at a scale of 1/100 000, with an indication of fauna collected at that location<sup>8</sup>.

The analysis of King Carlos's field books also shows the great scientific and methodological rigour applied to his work, enabling us to systematise all the operations carried out in each scientific location: the determination of physical and chemical parameters through the collection of sediment; the determination of salinity levels using precision hydrometers; measurement of water turbulence using Secchi's disk; the collection of biological specimens through the use of drag nets, traps, long lines, etc.

For around a decade of work, King Carlos and his crews carried out two hundred and ninety scientific stations, three hundred and thirty nine sub-aquatic probes, one hundred and seventy two dredging operations, ten campaigns to launch traps, eleven launchings of long lines from the surface and twenty nine to great depths, as well as numerous measurements of drift.

Another of the particularly notable features of King Carlos was that he always made the results of his works publicly available, both

<sup>8</sup> This chart was finalized by Albert Girard and published posthumously.

through publication<sup>9</sup>, and through national and international exhibitions, such as those held in the Escola Politécnica Zoological Museum in Lisbon, in 1897; in the Vasco da Gama Aquarium in Dafundo, in 1898; in the Crystal Palace Agricultural Exhibitions in Porto, in 1902 and 1903; in the Lisbon Geographical Society, in 1904; and in the Universal Exhibition in Milan, in 1906, where he was awarded the first prize in four categories and the gold medal in the science category.

Some of the specimens collected during the course of his work were sent definitively to the Escola Politécnica Zoological Museum and to the Natural History museums of London and Paris.

King Carlos was an honorary member of various European nature societies, such as the Zoological Society of London (1903) and a corresponding member of the Musée d'Histoire Naturelle de Paris (1905)<sup>10</sup>.

In 1898, as part of the commemorations of the 4th centenary of Vasco da Gama's departure on the journey of discovery of the maritime route to India, the Vasco de Gama Aquarium was inaugurated, a project which counted from the outset on the unconditional support of the King. As mentioned above, on the occasion of the inauguration of the aquarium, which was, in fact, one of the first in the world, King Carlos installed an exhibition in one of its rooms, with zoological material resulting from his 1896 and 1897 oceanographic campaigns. It was around this time that the monarch showed for the first time his interest in setting up an oceanographic museum (just as Prince Albert would do in Monaco in 1910) capable of housing and preserving the substantial set of specimens which already made up the most visible result of two years of work. This important collection started to be brought together in the *Palácio das Necessidades*, in Lisbon, without ever being transferred to a suitable place, as King Carlos would have wished.

With the assassination of the monarch on the 1<sup>st</sup> of February 1908, the collection underwent a period of uncertainty, ending up being placed under the administration of the Portuguese Naval League. This

<sup>9</sup> - *Yacht "Amelia" - Campanha oceanographica de 1896. Resultados das investigações scientificas feitas a bordo do yacht "Amelia" e sob a direcção de D. Carlos de Bragança*. Lisboa, 1897.

- *Pescas maritimas - I - A pesca do atum no Algarve em 1898 (avec un resumé en français)*. Lisboa, 1899.

- *Buletin des Campagnes Scientifiques accomplies sur le yacht "Amelia" par D. Carlos de Bragança - Vol. I - Rapport préliminaire sur les Campagnes de 1896 à 1900 - Fascicule I - Introduction - Campagne de 1896 - Lisbonne, 1902. Resultado das investigações scientificas feitas a bordo do yacht "Amelia" e sob a direcção de D. Carlos de Bragança*. Lisboa, 1902.

- *Ichthyologia - II - Esqualos obtidos nas costas de Portugal durante as campanhas de 1896 a 1903 (Texto em portuguez e francez)*. Lisboa, 1904.

<sup>10</sup> R. Ramos, *D. Carlos* (Rio de Mouro, 2006), 180.

institution opened, in February 1910, a “D. Carlos Oceanographic Section” in the *National Maritime Museum* that was, at the time, a virtual institution, without suitable facilities and with its collections scattered among numerous locations<sup>11</sup>.

The Portuguese Naval League was made extinct in 1929 and the collection moved to the Museum Condes de Castro Guimarães in Cascais, where it remained until June 1935 when it was officially transferred to the Vasco de Gama Aquarium. It is currently housed in this location where we can admire a substantial part of the scientific legacy of King Carlos, namely zoological collections; a significant part of his extremely valuable scientific library; personal notes and correspondence; various examples of cartography; his essays on ornithology and hydrography; microscope preparations; and scientific instruments.

With all the transfers resulting from this apparent uncertainty as to the destination of such a valuable collection, it ended up being split and some of its objects were irrevocably lost. However, the remaining part and, above all, the hundreds of documents and items of correspondence exchanged between King Carlos and Prince Albert I, form an extremely valuable historical legacy, bearing witness to scientific and methodological development that brought together the naturalist scientific illustration style with an experimental approach based on systematic recording procedures.

In conclusion, this concerns a collection which testifies to the friendship between two monarchs who were significant figures within the scientific concerns of the second half of the 19th century, in the same way that it documents an unquestionably initial and decisive part of modern world Oceanography.

### *Bibliography*

- CAMÕES, M. F. “Oceanografia Química.” *Boletim da Sociedade Portuguesa de Química*, 121 (2011): 65-68.
- CARPINE-LANCRE, J. “L’Hirondelle aux Açores.” *À Açoreana* (Suplemento) (eds.) Luiz Saldanha, Pedro Ré, António Martins. 1992, 22-49.
- “Oceanographic sovereigns. Prince Albert I of Monaco and King Carlos I of Portugal.” *In Understanding the Oceans. A century of ocean exploration*. Margaret Deacon, Tony Rice, Colin Summerhayes (eds.). UCL Press, London, N. York, 2001, 56-68.

<sup>11</sup> J. P. Do Vale, *Museu de Marinha – Contributos para a definição de un projecto cultural* (Master thesis project) (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2010), 8-15.

- CARPINE-LANCRE, J.; SALDANHA, L. *Dom CARLOS I Roi de Portugal, ALBERT I Prince de Monaco. Souverains Océanographes*. Fondation Calouste Gulbenkian, Lisbonne, 1992.
- FARIA, C.; PEREIRA, G.; CHAGAS, I. "D. Carlos de Bragança, a Pioneer of Experimental Marine Oceanography: Filling the Gap Between Formal and Informal Science Education." In *Sci & Educ*, No. 21 (2012): 813-826. 27 February 2010. Springer Science+Business Media. DOI 10.1007/s11191-010-9239-x.
- MCCONNELL, A. "Telegraphing Mid-Atlantic Weather to Europe: The First Azores Meteorological Observatories." In *History of Meteorology and Physical Oceanography Special Interest Group – Newsletter*, 1 (Reading (UK), Royal Meteorological Society, 2011): 14-15. <http://www.rmets.org/sites/default/files/hisnews1101.pdf>. (Consulta: 21 september, 2014).
- PELEGRÍ, J. L., et al. *Scientia Marina 76, Suppl.1, Advances in Spanish physical oceanography* (Barcelona, 2012): 11-28. DOI 10.3989/scimar.03604.20A.
- PERES, M.; JARDIM, M. E.; COSTA, F. M. "The Oceanographic Instruments Collection of Prince Albert I of Monaco and King Carlos I of Portugal: A case study in scientific photography." Presentation made at the *XXIX Symposium of the Scientific Instrument Commission*. Florence, 2010.
- RAMALHO, M. M. *Rei D. Carlos. s.l.* Círculo de Leitores, Lisboa, 2001.
- RAMOS, R. *D. Carlos*. Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 2006.
- SILVEIRA, L. E.; FERNANDES, P. J. *D. Luís*. Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 2006.
- TAVARES, M. C. S. "Viagens e diálogos epistolares na construção científica do mundo atlântico. Albert I do Mónaco (1848-1922), Afonso Chaves (1857-1926) e a Meteorologia nos Açores». Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, 2007. [Online: <http://repositorio.ul.pt/handle/10451/1264>. Accessed 12 July 2014].
- VALE, J. P. *Contributos para a definição de un projecto cultural*. Master thesis project, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2010.



Ivica Martinović

## Sixteenth-century reception of Nikola Sagri's tidal reports

### ABSTRACT

In his *Ragionamenti sopra le varietà de i flussi et riflussi del mare Oceano Occidentale* (1574), Nikola Sagri, captain from the Dubrovnik Republic, published tidal reports on two important navigation routes. The first report contains data on the appearance of high waters along the Atlantic coast from Gibraltar to Flanders and along the coast of southern England, while the second, shorter report on the onset of tide along the coast of Ireland and in the Bristol Channel. While writing on the same theme in "De maris affluxus, et refluxus varietate," Book 28 of his *Pancosmia* (1591), Petrić was the first to present in a printed book Sagri's observations on the occurrence of tide along the European coasts of the Atlantic and on the navigation routes along their coastline. Moreover, as a natural philosopher he used them in his reasonings on the causes of tides: against the sentence on the Moon as the only cause of tides, and in support of the sentence on the eventual chasms on the seabed. Following Petrić under the influence of his teacher Rudolph Goclenius, Otto Casmann, professor in Stade in the German north, in the chapter "Duorum nautarum marini aestus observatorum specialis historia" of his book *Marinae quaestiones* (1596), included a large quotation from Book 28 of Petrić's *Pancosmia*. But Casmann also "understood" Petrić's commentary of Sagri's report as Sagri's text, in consequence of which Petrić's commentary could be wrongly attributed to Sagri.

*Keywords:* Nikola Sagri, Frane Petrić, Otto Casmann, Renaissance natural philosophy, tides, observations.

While writing his *Ragionamenti sopra le varietà de i flussi et riflussi del mare Oceano Occidentale* (*Dialogues on the variety of tides in the Atlantic Ocean*, 1574), Nikola Sagri, an experienced captain from the Dubrovnik Republic, was guided by two main objectives: to explain the cause of tides and to publish the results of his observations of

tides along two important navigation routes<sup>1</sup>. In doing so, he expressed his attitude towards observation sententiously: “long and true experience is the mother of every science” (*la lunga e vera esperienza è madre d’ogni scienza*)<sup>2</sup>, and into his *Ragionamenti* included two observation reports. The first report, “Nota particolare del tempo e l’hora de i flussi e riflussi del mare Oceano Occidentale,” which describes the occurrence of tide along the coast of the Atlantic Ocean from Gibraltar up to Flanders and Zeeland, and along the coast of southern England from Cape Dobra (Dover?) as far as the Isles of Scilly, was published at the beginning of the third *Ragionamento* in the first part (Fig. 1)<sup>3</sup>. The second, shorter report on the occurrence of tide along the coast of Ireland and in the Bristol Channel was inserted in the first dialogue of the second part (Fig. 2)<sup>4</sup>. Upon Nikola’s sudden death in Manfredonia in 1573, Ivan Marija Sagri published the former’s *Ragionamenti* in Venice, explaining in the foreword that his late brother was “a curious and industrious man” (*huomo curioso e industrioso*)<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> On Nikola Sagri’s *Ragionamenti* cf. Robert Leslie Ellis, “Preface to the *De fluxu et refluxu maris*,” in *The Works of Francis Bacon*, Vol. III.: Philosophical Works, collected and edited by James Spedding, Robert Leslie Ellis, and Douglas Denon Heath (London: Longmans *et al.*, 1857), 39-46, on Sagri, using the Latinised form *Sagrus* introduced by Petrić, on 40-41; Žarko Dadić, “Tumačenja pojave plime i oseke mora u djelima autora s područja Hrvatske (do kraja 18. stoljeća),” *Rasprave i građa za povijest nauka* 2 (1963), 87-143, on 88-105; Ivica Martinović, “Izvori Marka Antuna de Dominisa u raspravi *Euripus seu de fluxu et refluxu maris*,” in Marcus Antonius de Dominis / Marko Antun de Dominis, *Opera physica / Radovi iz fizike*, edited by Ante Maletić i Darko Novaković (Zagreb: HAZU; Split: Lamaro, 2005), 294-324, on Sagri as Petrić’s, Casmann’s and de Dominis’ source on 294, 297, 301, 303, 322-323; Dario dell’Osa, *Il Carteggiatore di Nicolo Sagri* (Milano: FrancoAngeli, 2010), in the introduction “*Il Carteggiatore di Nicolò Sagri raguseo*,” 13-60, on 33-38.

<sup>2</sup> Nicolo Sagri, *Ragionamenti sopra le varietà de i flussi et riflussi del mare Oceano Occidentale* (In Venetia: Appresso Domenico & Gio.[vanni] Battista Guerra fratelli, 1574), 10. Further in the notes: Sagri, *Ragionamenti*.

<sup>3</sup> “Nota particolare del tempo e l’hora de i flussi e riflussi del mare Oceano Occidentale,” in Sagri, *Ragionamenti*, “Il terzo ragionamento,” 27-42, on 27-33.

<sup>4</sup> “Queste sono le Maree della costa d’Irlanda, cominciando dalla Città e porto de Galvei, Città reale in quell’Isola, insino alla Manga de Bristol, la quale gl’Inglesi chiamano Salerno,” in Sagri, *Ragionamenti*, 96-97.

<sup>5</sup> Gio.[vanni] Maria Sagri, “A’ lettori,” in Sagri, *Ragionamenti*, ff. a4r-a4v, on f. a4r.



Figure 1. The introduction of Sagri's first report on the observations of tide in the Atlantic

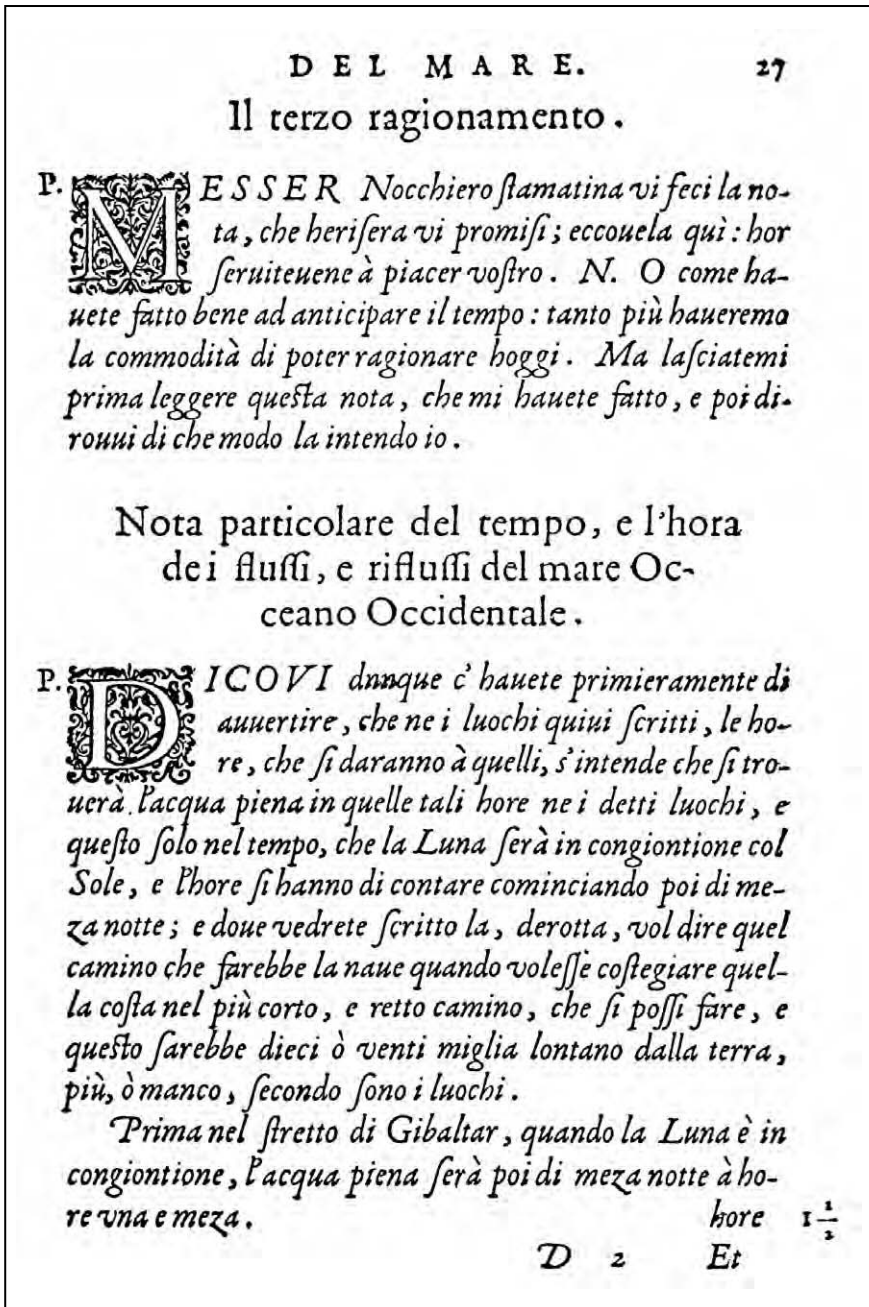
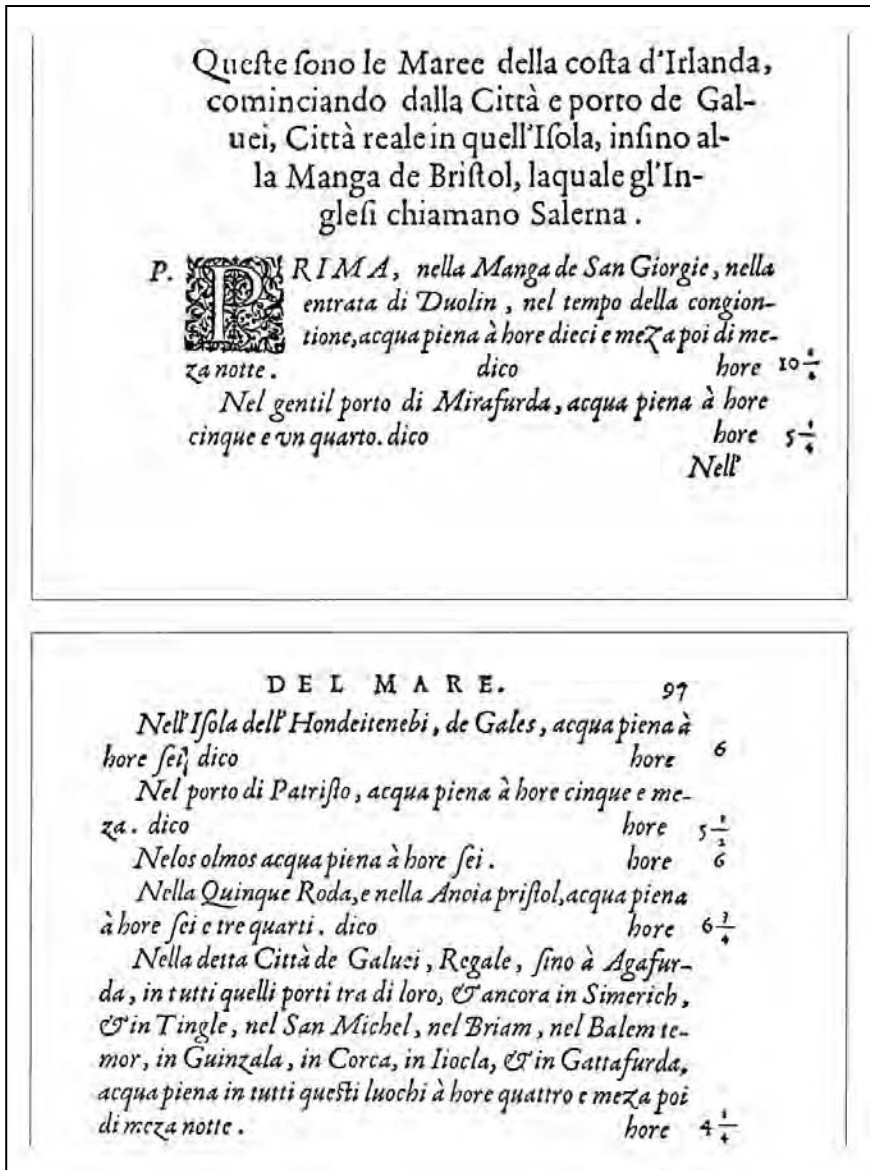


Figure 2. Sagri's second report on the occurrence of tide at the coast of Ireland and in the Bristol Channel



*Frane Petrić on Nikola Sagri' first tidal report*

In "De maris affluxus, et refluxus varietate," Book 28 of his *Pancosmia*, within the *Nova de universis philosophia* (1591), Petrić presented the theoretical and observational contributions to the explanation of tides in the late Renaissance. He first drew attention to Federik Grisogono's book, which in the *Tractatus de occulta causa fluxus et refluxus maris* (1528) contains the first Renaissance explanation of the observed variety of tides:

Two years before our birth, Federik Grisogono was apparently the first to publish a book on the ebb and flow of the sea, in an attempt to submit the causes. <...> This man says: when the Sun is in the conjunction with the Moon, in one day two maximum swellings of the sea take place, one under the luminaries, the other in the position opposite to the luminaries, called the nadir of the luminaries. And at the locations which are 90° away from the luminaries and their nadir [therefore in the quadratures], two maximum depressions of the sea take place.<sup>6</sup>

As Petrić was born in 1529, he believed Grisogono's book to have been published in 1527, though the year printed in the colophon clearly reads 1528<sup>7</sup>. In his second book, Grisogono published three treatises from various disciplines: medicine, ethics and natural philosophy, but his most significant scientific contribution was to be found in the short treatise "on the hidden cause of tides"<sup>8</sup>.

According to Petrić, a succession of authors wrote about the causes of tides after Grisogono: Federico Delfino, Giulio Cesare Scaliger, Agostino Cesareo, Girolamo Borro, Annibale Raimondo, Giovanni Maria Benedetti, and many others. They all accepted "Grisogono's description"

<sup>6</sup> "De maris affluxus et refluxus varietate," l. 28 in Franciscus Patricius, *Pancosmia*, in Franciscus Patricius, *Nova de universis philosophia* (Ferrariae: Apud Benedictum Mammarellum, 1591), ff. 137.3.4-140.1.2, on f. 138.4: "Biennio ante nos natos Federicus Chrysogonus, ut videtur primus, librum de fluxu et refluxu maris edidit eiusque causas conatus est reddere. <...> Ait is vir, Sole et Luna coniunctis, duos maximos maris tumores una die fieri, alterum sub luminaribus, alterum in opposita ipsa parte, quae Nadir luminarium est vocata. Locis vero per 90 gradibus a luminaribus et Nadiro distantibus, duas maximas maris ea die fieri depressiones." Further in the notes: Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate."

<sup>7</sup> Federicus Chrisogonus, *De modo collegiandi, pronosticandi et curandi febres necnon de humana felicitate ac denique de fluxu et refluxu maris lucubrationes nuperrime in lucem editae* (Et Venetiis impressum a Joan. Anto. de Sabbio et fratribus, 1528). Further in the notes: Chrisogonus, *De modo collegiandi, pronosticandi et curandi febres* (1528).

<sup>8</sup> Chrisogonus, "Tractatus de occulta causa fluxus et refluxus maris," *De modo collegiandi, pronosticandi et curandi febres* (1528), ff. 23v-27v.

(*Chrysogoni historia*), Petrić claims, but held different views of the cause of the phenomenon<sup>9</sup>.

Giorni	Hore	Quinti	hore	quinti
1			3	4
2			4	3
3			5	2
4			6	1
5			7	
6			7	4
7			8	3
8			9	2
9			10	1
10			11	
11			11	4
12			12	3
13			13	2
14			14	1
15			15	
16			15	4
17			16	3
18			17	2
19			18	1
20			19	
21			19	4
22			20	3
23			21	2
24			22	1
25			23	
26			23	4
27			24	3
28			1	2
29			2	1
30			3	

Figure 3. Sagri's modification of Medina's table

Sagri, *Ragionamenti*, 14.

Following the theoretical survey, Petrić centred on the "navigators' observations" (*nautarum observationes*), though in the text he mentioned two names only: *Petrus de Medina* and *Nicolaus Sagrus*<sup>10</sup>. This means

<sup>9</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 138.4: "omnes qui de hoc aestu aliquid scripserunt, ab hac historia non recedunt."

<sup>10</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.1. Cf. Ellis, "Preface to the Bacon's *De fluxu et refluxu maris*" (1857), 40: "Of seamen Patricius particularly mentions Peter of Medina and Nicolaus Sagrus, the latter with special commendation."

that Petrić has studied two books: *Arte de navegar* (1545) by Pedro de Medina in the Spanish original or, more likely, *L'arte del navegar* (1554) in the Italian translation by Vinko Paletin of Korčula, in addition to the *Ragionamenti sopra le varietà de i flussi et riflussi del mare Oceano Occidentale* (1574) by Nikola Sagri. On the basis of these books, Petrić outlined Medina's rules of the occurrence of tide, as well as Medina's rule on the delay of tide every following day by four-fifths ( $4/5$ ) of an hour. Petrić may have read Medina's rules not only in the original book, but also in Sagri's first dialogue, in which the captain from Dubrovnik adopted and modified Medina's table on the delay of tide (Fig. 3)<sup>11</sup>.

Subsequently, the philosopher of Cres focused on the observations of tide along the European coast washed by the Atlantic Ocean in Sagri's first report "Nota particolare." As might have been expected, Petrić failed to incorporate the full text of this report into his Latin text. Included into his review of Sagri's first report are Sagri's two important instructions about the methodology of observation submitted at the beginning of his report:

1. the hour in which the tide occurs is recorded when the Moon is in the conjunction with the Sun, calculated as of midnight;
2. *derotta* signifies a route along which a ship would navigate the coast in a straight and shortest course, ten to twenty miles off the mainland, with respect to the mentioned places on the coastline<sup>12</sup>.

Though following the sequence of Sagri's report, Petrić shortened it in places and omitted the toponyms, the latter obviously being of great value to captains and helmsmen. For example, Sagri's first two observations on the occurrence of tide, in the Strait of Gibraltar and along the navigation route from Cape Tarifa to Cape Rota (*Capo Rutta*), Petrić summarised in one sentence, as the tide at these locations occurs simultaneously (Fig. 4):

<sup>11</sup> Pedro de Medina, *Arte de navegar* (Valladolid, 1545), with three-column table on f. xcii; Sagri, *Ragionamenti*, 12-14, with a five-column table on 14. Cf. Dadić, "Tumačenja pojave plime i oseke mora" (1963), 100-101.

<sup>12</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 27: "Dicovi dunque c'havete primieramente di avvertire, che ne i luochi quivi scritti, le hore, che si daranno à quelli, s'intende che si troverà l'acqua piena in quelle tali hore ne i detti luochi, e questo solo nel tempo, che la Luna serà in congiontione col Sole, e l'hore si hanno di contare cominciando poi di meza notte; e dove vedrete scritto la derotta, vol dire quel camino che farebbe la nave quando volesse costeggiare quella costa nel più corto, e retto camino, che si possi fare, e questo sarebbe dieci ò venti miglia lontano dalla terra, più ò manco, secondo sono i luochi."

On the day of the Moon's conjunction with the Sun, at one hour and a half after midnight, the tide will occur in the Strait of Gibraltar, and from Tarifa, which is the strait's boundary, rolling rightwards into the bay as far as Rota, will flood at the same hour.<sup>13</sup>

Figure 4. Petrić's review of Sagri's first report. Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.1.2.

Nicolaus vero Sagrus, omnium vt videtur nauarum diligentissimus, addit. Die coniunctionis post mediam noctem horis tribus luna erit in Græco. & mare plenum. Die sequenti quatuor quinta postponet, vt in Græcum veniat. & mare sit plenum. Atque ita singulis diebus, si quatuor quintas horæ partes addamus, mare erit plenum. Sed hæc tota historia, tum a Medina, tum a Sagro in mari Oceano tantum, & ab Herculeo freto, circa Hispanias & Gallica littora & Belgica, vsque in Selandiam est obseruata. A Sagro quidem in hunc modum.

In die coniunctionis Lunæ cum Sole, post medinoctium hora vna cum dimidia in freto Herculeo fluxus erit, & a Tariffa quæ finis freti est ad dexteram in sinum voluendo vsque ad Ruttam, eadem hora ueniet. A Rutta ad caput S. Mariz accedet hora secunda cum quarto. A capite hoc, ad caput S. Vincentij, & ad dexteram flectendo toto Lusitano littore ad caput finis terræ, & inde ad Orientem per totam Cantabricam oram, & etiam Gallicam, vsque ad regis insulam. tribus post medinoctium horis mare erit plenum. Ab hac vsque ad insulâ Hechas in mari medio ad decimum fere milliariū, quod nauæ uocant derotam, mare erit plenum hora tertia, cum tribus quartis. Sed in littoribus, hora quarta cum dimi-

dia. Ad Hebas usque ad ingressum Canalis Anglici, a qua plena, hora quinta, & quarto vno in derotta. In littoribus hora sexta cum tribus quartis. Toto vero littore Normandico, vsque ad Caletum, & Neuportum aqua plena hora nona. In derota horæ vni<sup>9</sup> tribus quartis, in Canali vero medio hora duodecima in eadem lunæ coniunctione. Horarum hæc varietas stuporem nobis incutit, qua ratione, in eodem mari, eodemque canali, eodemque coniunctionis tempore, aliter ad littora, aliter a littoribus miliari decimo, aliter medio in Canali accidat affluxus. Quo fit ut fluxus, qui sex horarum est tantum, vbi nona hora accedit in decem millium distantia, duabus horis eum quarto vno iam defluerit. A Caete vero ad Grauelingen extra Canalem Anglicum, in derotta plenum sit post mediam noctem, vna hora cum dimidia, qua plenum erat vti vidimus ad Ruttam, hæc in gradu longitudinis est nono, Grauelinge uero in gradu XXIII. vt distent gradibus XV. Ab hac vero vsque ad Selandiam quæ in XXVI. longitudinis gradu est, mare plenum ad littora hora tertia est. qua eadem vidimus mare plenum fuisse toto Lusitano littore, quod in gradu est VI.

Here Petrić failed to mention the observation "in the port of Cádiz" (*nel porto Calessi*) and omitted to cite the position of Cape Rota – "between Cádiz and Sanlúcar" (*fra Calessi, e San Luccari*), information invaluable to mariners<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.1: "In die coniunctionis Lunæ cum Sole, post medinoctium hora una cum dimidia in freto Herculeo fluxus erit, et a Tariffa, quæ finis freti est, ad dexteram in sinum voluendo usque ad Ruttam eadem horam veniet."

<sup>14</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 28: "E nel medesimo tempo à detta hora l'acqua è piena nel porto di Calessi, e in tutta quella costa dal capo di Tariffa sino al capo di Rotta, il qual capo è fra Calessi, e San Luccari."

Another discrepancy between Sagri's report and Petrić's review concerns the ports located at the river mouths. Sagri clearly observed and reported that the tide in the ports situated at the river mouths occurred at different time as compared to the surrounding coastline, such as the observations related to the Portuguese or French coast: "dal capo di santo Vincenzo in tutta la costa e porti sino al capo Finisterre, escluso li Caccioppi, e rio di Lisbona," and "dal capo Finisterre in tutta la costa del golfo di Biscaia, costeggiando ancora la costa di Franza, in detto golfo, tanto in la costa, come porti e fiumi, escluso la int[r]atta de Burdeus, las Boglienas, e la Ollona."<sup>15</sup> Moreover, for the exceptions such as Lisabon and Bordeaux, Sagri decided to add a sentence to his report<sup>16</sup>. On this occasion Petrić altogether ignored this type of Sagri's data.

Thirdly, compliant to the rule submitted at the beginning of his first report "Nota particolare," Sagri distinguished the observations "along the navigation route" (*nella derotta, cioè nel camino*) from those along the coastline – "in the ports and on the coast" (*nelli porti, e nella detta costa*), and accordingly, his report would regularly contain two sentences: the first pertaining to the navigation route, the second to the coastline. Petrić, however, condensed Sagri's two sentences into one by leaving out a variety of place names, and gave his explanation of the term *derotta*:

From there [= from Île de Ré] as far as the island of Hebas, ten miles off the shore, which the mariners call *derotta*, the sea will swell at three hours and three-quarters, but on the coast at four hours and a half.<sup>17</sup>

The observations along the coast of Normandy and Picardy up to Nieuwpoort Sagri described by using three sentences, in compliance with the three directions that he distinguished: "in the ports, on the coast and capes" (*nelli porti, costa, e capi*), "in the middle of the channel" (*nel mezo canale*), and "on the navigation route" (*nella derotta*)<sup>18</sup>. Starting with this section of Sagri's maritime itinerary Petrić not only quotes or summarises the data but begins to pose relevant questions:

<sup>15</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 28.

<sup>16</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 28: "Nelli detti Caccioppi di Lisbona, in Bordeus, las Boglienas, e in la Ollona, l'acqua piena si trova à due hore e un quarto."

<sup>17</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139r: "Ab hac [regis insula] usque ad insulam Hechas [corr. Hebas] in mari medio ad decimum fere milliarium, quod nautae vocant *derotam*, mare erit plenum hora tertia cum tribus quartis. Sed in littoribus hora quarta cum dimidia."

<sup>18</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 29.

Along the whole coast of Normandy as far as Calais and Nieuwpoort the tide occurs at nine hours; on the navigation route at three-quarters of hour one; in the middle of the Channel at twelve hours in the same conjunction with the Moon. This discrepancy between hours gives rise to our astonishment: how can it be that in the same sea, in the same channel, and at the same hour of the conjunction the flow occurs differently on the coast, differently ten miles off the shore, and differently in the middle of the Channel?<sup>19</sup>

Up to the northernmost point of his itinerary of the Atlantic coast Sagri notes another two sections: from Calais to Gravelines (*da Cales sino a Gravelinghes*) and from Gravelines along the entire coast of Flanders up to the "island" of Zeeland (*de Gravelinghes per tutta la costa di Flandres, e nell' Isola di Zelanda*)<sup>20</sup>. Petrić again cannot refrain from commenting Sagri's tidal report, because his attention was caught by two examples in which the tide occurred at the same time at two different spots located from each other at a considerable longitude. In the first example at a longitude of 15°:

From Calais to Gravelines, outside the English Channel on the navigation route, the high water occurs at one hour and a half after midnight, at the same time, as we have seen, as the high water at Cape Rota. Rota is at a longitude of 9°, and Gravelines at 24°, at a distance of 15° from one another.<sup>21</sup>

In the second example at a longitude of as many as 20°:

From there [= from Gravelines] up to Zeeland, which is at a longitude of 26°, the high water along the coast occurs at three hours, at the same time, as we have seen, as high water occurs along the entire coast of Portugal which is at a longitude of 6°. Therefore, in the same conjunction with the Moon, at the same third hour, the high water

<sup>19</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.2: "Toto vero littore Normandico usque ad Caletum et Neuportum aqua plena hora nona. In derota horae uni tribus quartis, in Canali vero medio hora duodecima in eadem Lunae coniunctione. Horarum haec varietas stuporem nobis incutit, qua ratione in eodem mari eodemque canali eodemque coniunctionis tempore alter ad littora, aliter a littoribus miliari decimo, aliter medio in Canali accidat affluxus."

<sup>20</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 29.

<sup>21</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.2: "A Caete vero ad Gravelingen extra Canalem Anglicum in derotta plenum sit post mediam noctem una hora cum dimidia, qua plenum erat, uti vidimus, ad Ruttam, haec in gradu longitudinis est nono, Gravelinge vero in gradu XXIII., ut distent gradibus XV."



occurs in two different areas at a longitudinal distance of 20° from one another.<sup>22</sup>

Having reached the northernmost point of his circumnavigation along the European coast, Sagri in his first report continues with his observations of the southern English coast from Cape Dobra westwards up to Cape Longships of Cornwall, "the first cape of England" (*Lungosneus over capo di Cornovaglia, primo capo d'Inghilterra*), and from there to the Isles of Scilly (*Isole di Surlinghe*), in which, besides the capes, his main observation points are the Isle of Wight (*Isola de Vuicchie*) with St. Helens (*Santa Lena*) and the ports: Camber (*Cambra*), Portsmouth (*Porcemua*) (South)Hampton (*Antona*), Yarmouth (*Giaramua*), Dartmouth (*Artemua*), Plymouth (*Plemua*), Fowey (*Faiut*), Falmouth (*Falamua*), Penzance (*Pesanz*) and Mousehole (*Musol*)<sup>23</sup>. Of all Sagri's observations of the English coast, Petrić's attention was caught only by the first part of the captain's voyage: the channel crossing, during which Sagri made note of a phenomenon commonly known among the mariners of his day as "slack water" (*aqua stanca*, Fig. 5):

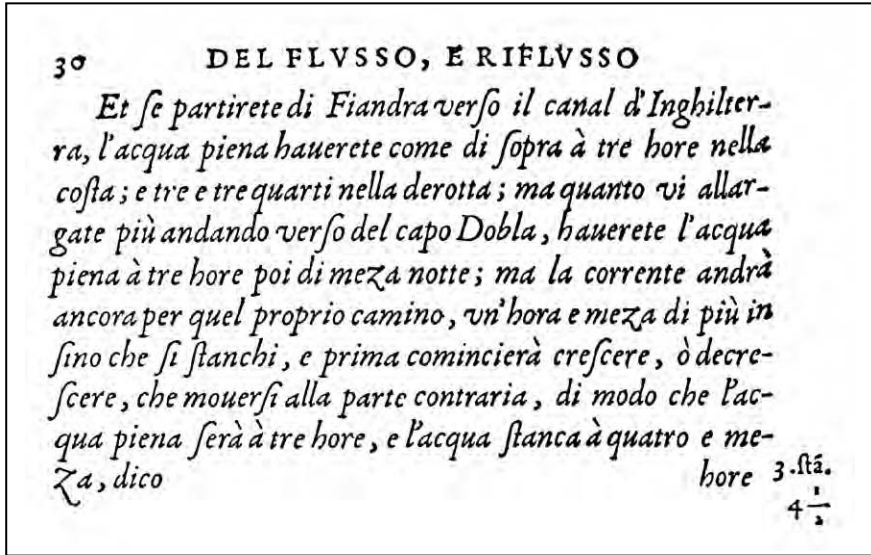
If sailing from Flanders towards the English Channel, you will have high water, as aforesaid, at three hours on the coast, and at three hours and three-quarters on the navigation route; but the more you sail off the shore, bound for Cape Dobra, you will have high water at three hours after midnight, but the current will continue its own way for yet another hour and a half until it is exhausted, before it begins to rise or sink streaming in the opposite direction; thus the high water will occur at three hours, and the slack water at four hours and a half. [high] 3 slack 4½<sup>24</sup>.

<sup>22</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.2: "Ab hac [= ab Gravelinge] vero usque ad Selandiam quae in XXVI. longitudinis gradu est, mare plenum ad littora hora tertia est, qua eadem vidimus mare plenum fuisse toto Lusitano littore, quod in gradu est VI. Itaque in eadem Lunae coniunctione, eadem hora tertia plenum est in duabus regionibus, quae XX. gradibus in longitudine inter se absunt."

<sup>23</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 30-32.

<sup>24</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 30: "Et se partirete di Fiandra verso il canal d'Inghilterra, l'acqua piena haverete come di sopra à tre hore nella costa; e tre e tre quarti nella derotta; ma quanto vi allargate più andando verso dal capo Dobra, haverete l'acqua piena à tre hore poi di meza notte; ma la corrente andrà ancora per quel proprio camino un'hora e meza di più in sino che si stanchi, e prima comincierà crescere, ò decrescere, che moversi alla parte contraria, di modo che l'acqua piena serà à tre hore, e l'acqua stanca à quatro e meza."

Figure 5. Sagri's note of slack water in the English Channel



Sagri, *Ragionamenti*, 30.

In formulating this observation, Sagri employed two significant terms: one indicating *acqua piena*, the other *acqua stanca*, which Ellis commented in 1857: "Sagri is probably the first writer who remarks that the time of tide is not always the same as that of slack water."<sup>25</sup>

Petrić "read" Sagri's report as follows:

But Sagri records something not less unusual: if sailing from Zeeland to Cape Dobra in England, the high water will occur at three hours after midnight, but on the same way you will encounter a contrary flow of water [which lasts] two and a half hours until it slackens, which the seamen commonly refer to as "slack water."<sup>26</sup>

Apparently, Petrić "expanded" the duration of the current by an extra hour as compared to Sagri's record, and since he has given no justification for this, it is not quite clear if this is an error of some kind or the reason should be sought elsewhere. With regard to this phenomenon, Petrić drew two successful parallels – with the rivers and Venice:

<sup>25</sup> Ellis, "Preface to the Bacon's *De fluxu et refluxu maris*" (1857), 41.

<sup>26</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.2: "Sed et illud adnotat Sagrus non minus mirum: si a Selandia quis ad caput Angliae Dobra naviget, mare plenum erit a medionoctio tertia quidem hora, sed eodem itinere fluxus aquae obuius fiet per horas duas cum dimidia, donec flaccescat, quod nautae dicunt aquam fieri stancam."

There is a huge contrariety at the bottom of this phenomenon, because at the same place at the same time the sea rises and sinks. A similar phenomenon, namely, takes place on the rivers which, by merging with the incoming sea, the water swells to such an extent that at the same time they continue to flow upstream and into the sea. Many have made a similar observation in Venice: while towards the city and the whole lagoon the water still rises, by the two forts, between which the sea enters the lagoon, it sinks for more than half a foot.<sup>27</sup>

In announcing his review of Sagri's report, Petrić emphasised:

This whole history both Medina and Sagri have observed only at the ocean: from the Strait of Gibraltar along the Spanish, French and Belgian coast up to Zeeland.<sup>28</sup>

Concluding his review of "the observations of navigators" (*nautarum observationes*), he stated without any reservation:

This in short is the whole history of the ebb and flow of the sea collected by the observations of seamen.<sup>29</sup>

Indeed, when in Book 28 of his *Pancosmia* Petrić ended the review of Sagri's report with the latter's crossing of the Channel from Zeeland bound for Cape Dobra, the philosopher of Cres deprived the readers of the information about the scope and methodology of Sagri's observations of the southern coast of England. In addition, he failed to reconsider Sagri's second, shorter report on tide along the Irish coast and in the Bristol Channel. Yet he was familiar with the phenomenon of high tide in the Bristol Channel, for he described it in the next book of his *Pancosmia*:

<sup>27</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.2: "In qua re contrarietas est magna, crescit enim ibidem mare et decrescit tempore eodem. Quod simile videtur fluminibus, quae affluxu maris obvio turgescunt simul ita ut retro fluant et nihilominus in mare fluere pergunt. Simile et illud, quod Venetiis observarunt multi, dum ad urbem et toto stagno adhuc affluxus crescit, ad duo tamen castella, inter quae mare in stagnum influit, plus semipede decrevit." Cf. Ellis, "Preface to the Bacon's *De fluxu et refluxu maris*" (1857), 41: "Patricius rightly compares this with the phenomenon observed at Venice, namely that when the water has already sunk half a foot at the entrance of the harbour it is still rising in the harbour itself."

<sup>28</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.1: "Sed haec tota historia, tum a Medina tum a Sagro in mari Oceano tantum, et ab Herculeo freto circa Hispanias et Gallica littora et Belgica usque in Selandiam, est observata."

<sup>29</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.3: "Haec universa summam est maris affluxus et refluxus ex nautarum observationibus collecta historia."

At Bristol in Cornwall the sea rises sixty feet because of the large straits and shallows, and also because of the great impetus and huge quantity of ocean water.<sup>30</sup>

This statement calls for immediate clarification: In what form was Sagri's first report available to Petrić? Did he have before him the edition of Sagri's *Ragionamenti*? One can hardly explain as to why Petrić failed to make any reference to the tide along the southern coast of England, that is, why he decided to round off his considerations of Sagri's report at this point.

In his "books" *de aquis* Petrić referred to Sagri's *Ragionamenti* three more times, though in somewhat different contexts. Petrić's attention was first drawn by Sagri's rule of the incoming and outgoing water in the straits and channels, with which the captain from Dubrovnik dealt in his second *Ragionamento*:

Thus I say that the water will swell from the side at which the sea is wider, and will ebb on the opposite side<sup>31</sup>.

From this perspective, Petrić may have rightly objected to Sagri's statement:

But what Sagri adds, gives rise to great astonishment: in the Strait of Gibraltar the tide begins from the Mediterranean Sea, and the ebb begins from the Ocean. Which is contrary to the previous [rule].<sup>32</sup>

When in "De causis affluxus et refluxus maris," Book 29 of his *Pancosmia*, he was concluding about the causes of tide, Petrić clearly argued:

<sup>30</sup> Patricius, "De causis affluxus et refluxus maris," f. 143.3: "Ad Bristolum in Cornubia, ob easdem angustias maiores et brevia et maiorem impetum et molem Oceani insequentis maiorem ad sexaginta usque pedes intumescit."

<sup>31</sup> Sagri, *Ragionamenti*, 18-26, with two drawings, with the rule on 19-20: "però dico, che da quella bocca, che sarà più vicina all'aspetto della maggior quantità del mare, verrà l'acqua crescente; e dall'altra sarà il suo opposto; [...]" Cf. Dadić, "Tumačenja pojave plime i oseke mora" (1963), 101-103.

<sup>32</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.3: "Sed quod [Sagrus] addit, admirationem magnam pariat: in freto Herculeo fluxum a Mediterraneo incipere, decrementum vero incipere ab Oceano. Quae res contraria priori est." Cf. Sagri, *Ragionamenti*, 18: "Dico dunque che nel stretto di Gibaltar, quando cresce l'acqua viene la corrente di Levante, cioè dal mare Mediterraneo, e dura questo corso sino alla punta di Tariffa, e quando decresce ritorna di Ponente verso Levante, cioè dal Mare Oceano nel mare Mediterraneo, e dal detto capo di Tariffa sino al capo di Rutta viene la corrente quasi da Garbino."

Just as we gladly declare these universal causes and confess that the Sun is some general cause, we do not acknowledge, moreover, we deny that only the Moon is properly the cause of this phenomenon.<sup>33</sup>

In addition, against the sentence *Luna marinarum aquarum dux*, the philosopher of Cres came forward with twelve proofs. In the sixth he called upon Sagri's report, repeating the remarks from the previous book of *Pancosmia*:

Sixth confirmation. If the Moon were the [only] guide of the sea waters, then at all the places at the same hours the tide would occur, and at these same places yet at different hours the ebb. But from Sagri's report we learn that between one hour and half and three hours after midnight the locations on the coast at a longitude of 15 and 20 degrees from one another are flooded by tide. At the locations between these degrees, we have learnt, the tide occurs at various hours.<sup>34</sup>

In his considerations of the causes of high water in certain places, Petrić singled out three reasons: shallows, great impetus from the open sea, and straits. With regard to the shallows, he made a particular reference to Sagri:

According to the reports of Sagri and others, there are many shallows and quicksands in Belgium [along the coast of Belgium].<sup>35</sup>

Petrić's last reference to Sagri's tidal report was when he, according to Olaus Magnus and Paolo Giovio, mentioned as a probable cause of tide (*cur not sit verisimile? si id sit verum*) also the existence of chasms at the seabed, which suck the sea in and out in cycles:

<sup>33</sup> Patricius, "De causis affluxus et refluxus maris," f. 141.2: "Sicuti ergo universales illas libenter profiteamur, Solemque generalem quandam esse causam confitemur, sed solam Lunam proprie huius rei causam esse non fatemur, quin etiam diffitemur."

<sup>34</sup> Patricius, "De causis affluxus et refluxus maris," f. 141.3.4: "Confirmatio sexta. Si Luna marinarum dux esset aquarum omnibus in locis, iisdem horis fluxus cieretur, aliis iisdem cieretur refluxus. At vidimus ex Sagri relatione eadem a medinoctio hora cum dimidia et tertia hora, loca littorum inter se 15 et 20 gradibus distantia affluxu inundari. Intermediis vero horum graduum locis, semper horas cognovimus variare."

<sup>35</sup> Patricius, "De causis affluxus et refluxus maris," f. 143.3: "Certe in Belgio ex Sagri aliorumque relatione multa sunt brevia multaeque syrtes." Cf. Sagri, *Ragionamenti*, "Il quinto ragionamento," 46-60, on 53-60.

This accounts for the variety in the hours of tide towards the coasts, regardless of whether the tide was less or more distant from the coasts, as we have quoted from Sagri.<sup>36</sup>

Grounding his opinion on Sagri's observations submitted both in the report and the argumentative part of his dialogues, Petrić added a strong note to the assessment of Sagri's brother: "Nikola Sagri, my brother, a man curious and industrious" (*Nicolo Sagri mio fratello, huomo curioso e industrioso*)<sup>37</sup>, was how Ivan Marija Sagri addressed the readers in the "A' Lettori," yet Petrić underlined that before 1573 those specific data had been systematically collected only by Nikola Sagri: "Nikola Sagri, as it seems, the most diligent of all seamen" (*Nicolaus vero Sagrus, omnium ut videtur nautarum diligentissimus*)<sup>38</sup>.

Petrić was the first to present in a printed book Sagri's observations on the occurrence of tide along the European coasts of the Atlantic and on the navigation routes along their coastline, by using the syntagms *ex Sagri relatione* or *ex Sagro*. Moreover, as a natural philosopher he used them in his reasonings on the causes of tides: against the sentence on the Moon as the only cause of tides, and in support of the sentence on the eventual chasms on the seabed.

#### *Otto Casmann on Nikola Sagri's tidal reports – in Petrić's footsteps*

Five years after Petrić's *Nova de universis philosophia*, which within *Pancosmia* contains seven *libri de aquis*, Otto Casmann, professor at the Protestant college in the city of Stade in north Germany, published his book on the sea. The title *Marinarum quaestionum tractatio philosophica bipartita* clearly suggests that it consists of two parts: the first deals with the nature and properties of the sea, and the second discusses the motion of the sea, "particularly that which is called the ebb and flow of the sea."<sup>39</sup> In the second part, he first presented a classification of the sea motions, while in "Quaestio VI. De marium diurno aestu" he launched a discussion on the tides as the principal sea motion.

<sup>36</sup> Patricius, "De causis affluxus et refluxus maris," f. 144.1.2: "Atque hinc est varietas illa horarum affluxus ad littora, a litoribusque parum distans aut distans magis, prout retulimus ex Sagro."

<sup>37</sup> Sagri, *Ragionamenti*, f. a4r–a4v.

<sup>38</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 139.1.

<sup>39</sup> Casmannus, Otho, *Marinarum quaestionum tractatio philosophica bipartita, disceptans quaestiones parte priore ad maris naturam pertinentes anteriorem, posteriore de motu maris agitatae, praecipue vero de eo, qui dicitur affluxus et refluxus marinus*. (Francofurti, Ex Officina M. Zachariae Palthenii, 1596). Further in the notes: Casmann, *Marinae quaestiones* (1596).

"Here we are dealing with tides together with the mirific philosopher Petrić, as the truest philosopher Goclenius calls him"<sup>40</sup>, Casmann emphasises, revealing that it was his teacher Rudolph Goclenius who recommended Petrić's *Pancosmia* to him. While discussing tides in the 14 chapters of the second part of his first book, the German natural philosopher made frequent and extensive quotations from Petrić's seven "books" *de aquis*<sup>41</sup>.

According to Petrić's methodological principle "first collect the data, then examine the causes"<sup>42</sup>, Casmann, too, first compiled the seamen's reports on tides, of the same two seamen whom Petrić picked out:

The seamen who are presently among the most competent and most diligent are *Pedro de Medina* and *Nikola Sagri*.<sup>43</sup>

This he remarked in the seventh chapter of the second part, entitled in the text "Quaestio VII. Duorum nautarum marini aestus observatorum specialis historia," and in the index in an abbreviated version "Quaestio XVII. Duorum nautarum observatio de aestu."

Following a brief exposition of Medina's rule, Casmann announced Sagri's observations (which proved to be Petrić's review of Sagri's first report) with this sentence (Fig. 6):

Nikola Sagri, truly a most diligent seaman, reports in the following way:<sup>44</sup>.

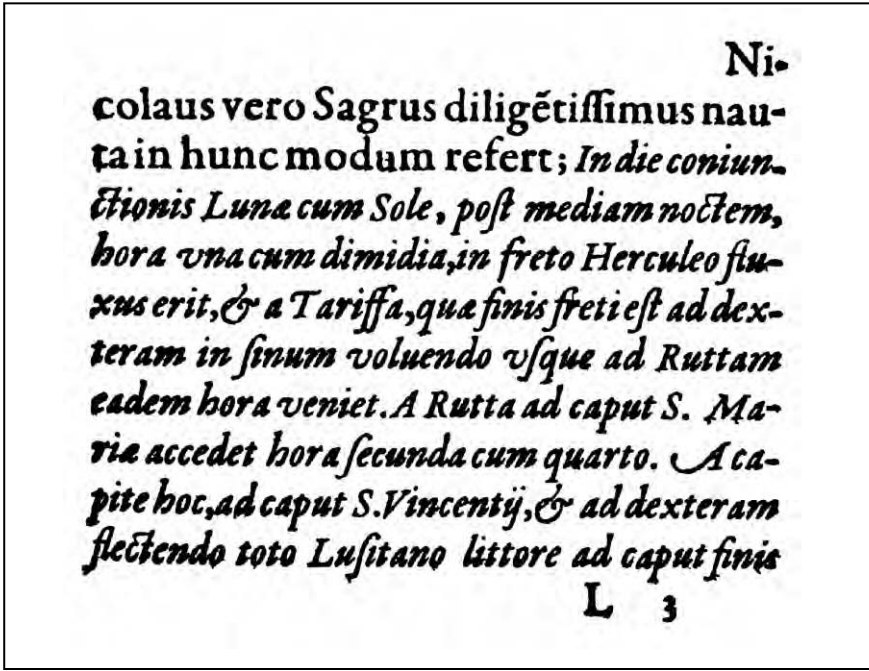
<sup>40</sup> Casmann, *Marinae quaestiones* (1596), "Quaestio VI. De marium diurno aestu, an sit marium omnium et quam varie? Ubi de praecipuis motibus, seu affluxu et refluxu marinum cum veteris tum novi orbis," 155-163, on 155: "Fluxum maris facimus hic cum mirifico Philosopho Patricio, uti eum vero appellat verissimus Philosophus Goclenius, [...]"

<sup>41</sup> Martinović, "Izvori Marka Antuna de Dominisa u raspravi *Euripus*" (2005), 296.

<sup>42</sup> Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," f. 138.4: "Sed nos historiam prius colligamus, deinde causas perpendemus."

<sup>43</sup> Casmann, *Marinae quaestiones* (1596), 164: "Sunt autem nautae, de quibus nunc ex peritioribus et diligentioribus *Petrus de Medina* et *Nicolaus Sagrus*." Italicised by Casmann.

<sup>44</sup> Casmann, *Marinae quaestiones* (1596), 165: "Nicolaus verus Sagrus diligentissimus nauta in hunc modum refert."

Figure 6. Casmann on Sagri: *diligentissimus nauta*

Casmann, *Marinae quaestiones* (1596), 165.

By omitting Petrić's qualifier "as it seems" (*ut videtur*), Casmann considered Sagri to be a most careful observer of tides among seamen. This announcement is followed by a large quotation from Book 28 of Petrić's *Pancosmia*, which extends till the very end of Casmann's chapter<sup>45</sup>. The reader, however, is misled because Casmann failed to mark the quotation in italics as was his custom, yet within that quotation from Petrić he "traced" five quotations which he italicized and ascribed to Sagri, but this he did from Petrić's context and not by comparing Petrić's *Pancosmia* with Sagri's *Ragionamenti*.

A comparison between Petrić's text and that of Sagri indicates that Casmann understood the first part of Petrić's review of Sagri's first report "Nota particolare" as Sagri's text, and there is no objection to it: a series of data on the occurrence of tides from the Strait of Gibraltar to Neiuwpoort in Petrić's text are actually Sagri's data. But Casmann also "understood" Petrić's commentary of Sagri's report as Sagri's text,

<sup>45</sup> Casmann, *Marinae quaestiones* (1596), 165-169. Cf. Patricius, "De maris affluxus et refluxus varietate," ff. 139.1-139.3.



in consequence of which Petrić's commentary could be wrongly attributed to Sagri. It appears that Francis Bacon understood Casmann's text in this way, too.

Although Casmann added certain confusion as to how to distinguish Sagri's collected data from Petrić's commentary of these data, the German professor should be acknowledged for dedicating a separate chapter in his book to the contribution of two navigators, observers of tides, in which Sagri was rightly given priority over the influential and fruitful navigation expert and cosmographer Pedro de Medina. Apart from the text itself, this may well be testified by the index of Casmann's sources "Index of authors who contributed to the book."<sup>46</sup> It contains the name of the captain from the Dubrovnik Republic in the Latin form as used by Petrić, therefore "Nicolaus Sagrus," but also Casmann's source in the form "Franciscus Patritius," and not Patricius, as in Casmann's text.

In the 1590s, in Petrić's *Pancosmia* (1591) and Casmann's *Marinae quaestiones* (1596), Sagri's tidal reports were used for research of the causes of tides in the field of natural philosophy.

## Bibliography

### Sources

CASMANNUS, Otho. *Marinarum quaestionum tractatio philosophica bipartita, disceptans quaestiones parte priore ad maris naturam pertinentes interioriorem, posteriore de motu maris agitata, praecipue vero de eo, qui dicitur affluxus et refluxus marinus*. Francofurti : Ex Officina M. Zachariae Palthenii, 1596.

CHRISOGONUS, Federicus. *De modo collegiandi, pronosticandi et curandi febres necnon de humana felicitate ac denique de fluxu et refluxu maris lucubrationes nuperrime in lucem editae*. Et Venetiis impressum a Joan. Anto. de Sabbio et fratribus, 1528.

DA MEDINA, Pietro. *L'arte del navegar* (In Vinetia: Ad instantia di Gioanbattista Pedrezano, 1554), with the preface "Al clarissimo et eccelentissimo Signor, il Signor Stephano Thiepolo dignissimo Procurator de San Marco. Fra Vincenzo Paletino da Corzula Baccier. S.," ff. aiiii(r)-av(v).

DE MEDINA, Pedro. *Arte de navegar*. Valladolid, 1545.

<sup>46</sup> Casmann, *Marinae quaestiones* (1596), f. A5r: "Auctorum, qui partem libro contulerunt, Index." Cf. Martinović, "Izvori Marka Antuna de Dominisa u raspravi *Euripus*" (2005), 297-298.

- PATRICIUS, Franciscus. *Pancosmia*, in Franciscus Patricius, *Nova de universis philosophia*, ff 61-153. Apud Benedictum Mammarellum, Ferrariae, 1591.
- SAGRI, Nicolo. *Ragionamenti sopra le varietà de i flussi et riflussi del mare Oceano Occidentale*. In Venetia: Appresso Domenico & Gio.[vanni] Batista Guerra fratelli, 1574.

### Secondary literature

- DADIĆ, Žarko. "Tumačenja pojave plime i oseke mora u djelima autora s područja Hrvatske (do kraja 18. stoljeća)," *Rasprave i građa za povijest nauka* 2 (1963): 87-143, on pp. 88-105.
- DELL'OSA, Dario. "Il Carteggiatore di Nicolò Sagri raguseo." En *Il Carteggiatore di Nicolo Sagri*. Milano: FrancoAngeli, 2010, 13-60.
- ELLIS, Robert Leslie. "Preface to the *De fluxu et refluxu maris*," in *The Works of Francis Bacon*, Vol. III.: Philosophical Works, collected and edited by James Spedding, Robert Leslie Ellis, and Douglas Denon Heath, Longmans *et al.* London, 1975, 39-46.
- MARTINOVIĆ, Ivica. "Izvori Marka Antuna de Dominis u raspravi *Euripus seu de fluxu et refluxu maris*," in Marcus Antonius de Dominis / Marko Antun de Dominis, *Opera physica / Radovi iz fizike*, edited by Ante Maletić i Darko Novaković, 294-324. Hazu; Split, Lamaro, Zagreb, 2005.

Manuel Durán Fuentes

## La iluminación de los faros romanos. Propuesta de un mecanismo de funcionamiento

### ABSTRACT

The old shipping routes that went from the output port directly to the destination were common since the age of bronze, both in the Mediterranean as in the dangerous Atlantic Ocean. In more recent times, the Romans and other people who populated the Mediterranean used these sea routes more frequently, so they demanded the building of port infrastructures and maritime signaling structures, such as towers and lighthouses. Roman engineering gave us a very limited number of such buildings, with important residues that make us imagine a mechanical operation of the lucerna or burner lighting system, based on archaeological remains, in the stories and historical chronicles in old planes, and technological knowledge at the time described by Vitruvius, the inventions of Ctesibius and Heron of Alexandria. The proposed design is justified by the necessary mathematical calculations that give the viability of its operation.

### *Los puertos y faros de la antigüedad*

Egipto desarrolló una intensa navegación no solo por el río Nilo, gran vía de comunicación y sustento material de su cultura, sino también por la parte oriental del Mediterráneo y el Mar Rojo. Su capacidad técnica para la construcción de obras y de grandes navíos de transporte<sup>1</sup>, así como sus conocimientos astronómicos fueron imprescindibles para llevarla a cabo. Las expediciones comerciales al país del Punt, a la costa palestina y a las islas de Creta y Chipre están atestiguadas por grabados y otras fuentes documentales. Se conocen tres antiguos puertos en la costa egipcia del Mar Rojo, situados en Ayn

<sup>1</sup> Ward, Cheryl, «Le Min du désert. Une hypothèse flottante», *Dossiers d'Archeologie*, n.º 364 (Juillet/Août 2014), 18-19.

Soukhna, wadi El-Jarf y Mersa Gaouasis. En el segundo de ellos se conservan los restos de una escollera de abrigo en forma de L, de unos 280 m de longitud total y un montículo hecho de piedras amontonadas de 10 m de diámetro y 6 de altura, que se supone que servía como hito de señalización marítima. El puerto de Ayn Soukhna ya fue utilizado en los tiempos del emperador Keops, al principio de la IV dinastía (2720-2560 a.C.)<sup>2</sup>.

En plena Edad de Bronce (1500 a.C.) los minoicos poseían flotas que recorrían la zona oriental del Mediterráneo. Siglos después fueron los fenicios y los cartagineses quienes recorrieron el Mediterráneo con sus flotas comerciales.

Figura 1. Restos del antiguo puerto de Beirut (Líbano)



M. Durán.

Los griegos también navegaron intensamente por el Mediterráneo, lo que los transformó en hábiles constructores de puertos ya desde tiempos muy antiguos, a pesar de poseer bastantes ensenadas naturales en sus costas. No obstante con objeto de incrementar estas condiciones naturales de abrigo para los barcos fondeados en ellos y para facilitar el trasiego de mercancía, llevaron a cabo numerosas obras de

<sup>2</sup> Tallet, Pierre, «Les Égyptiens et la mer Rouge», *Dossiers d'Archeologie*, n.º 364 (Juillet/Août 2014), 10-17.

construcción de espigones y muelles, por ejemplo en Delos donde en el siglo VIII a.C. se realizó un espigón de grandes bloques de piedra de 300 m con el auxilio de grúas. En Emboca hubo un embarcadero de 700 m de longitud, y en Lechaion el rey Periander mandó construir dos puertos con espigones y muelles de fábrica de sillería. Los más conocidos fueron el puerto de El Pireo construido por Temístocles en el año 493 a.C., y el de Samos construido por Polycrates en el 530 a.C.<sup>3</sup>.

Figura 2. Restos del antiguo espigón del puerto de Ampuries (España)



Foto: M. Durán.

Antes de que hubiesen sistemas específicos de señalización, la manera de orientarse de estos antiguos marinos en sus periplos se basó en la visión de determinados accidentes geográficos de la costa, en ciertos templos o santuarios construidos en promontorios y en algún punto de tierra distinguible desde el mar por su contraste cromático. Para la señalización nocturna estaban los fuegos encendidos en promontorios o edificios, que también podían emplearse de día gracias a las columnas de humo generadas. Otro sistema que pudo emplearse fue la generación de reflejos solares en láminas metálicas pulidas, de modo similar al sistema de alertas que describe tratadista griego del siglo IV a.C. Eneas el Táctico, en su obra *Poliorcética* (VI,7). Otro autor griego Polibio (s. II a.C.) se extiende en su obra *Historias* sobre las señales con fuego (X,43-44-45-46-47) muy útiles en los acontecimientos bélicos, y que podríamos hacer extensivo a otras utilidades como la señalización marítima. También Herodoto (VI, 115) escribe sobre el levantamiento de un escudo como un medio de enviar señales.

<sup>3</sup> White, K. D., *Greek and Roman Technology* (London, 1984), 104.

La primera noticia de una torre de señalización marítima aparece representada en la Tabula Capitolina que, al parecer, ya existía en los tiempos homéricos de la guerra de Troya en el promontorio de Sigea<sup>4</sup>. Los restos arqueológicos más antiguos de unas torres de señalización fueron hallados en la costa noreste de Thasos (Grecia) levantadas en la época arcaica. Se trata de tres torres cilíndricas de mármol de menos de 3,00 metros de altura reducida, rematadas por unos enlosados de gres sobre los que se podría encender fuegos durante la noche<sup>5</sup>.

Figura 3. Mosaico con la posible imagen del Faro de Alejandría del Museo de Santa Cruz en Toledo



Foto: M. Durán.

Estas construcciones específicas fueron evolucionando y ganando altura, sobre todo las construidas en las costas bajas y llanas. La construcción más paradigmática fue la linterna en la entrada del puerto

<sup>4</sup> Sánchez Ferry, Miguel Ángel, *Los faros españoles: Historia y evolución* (Madrid, 1991), 19.

<sup>5</sup> Kozelj, Tony; Wurch-Kozelj, Manuela, «Phares de Thasos», *Bulletin de Correspondance Hellénique*, n.º 113, 1989, 161-181.

de Alejandría, con una altura que superaba los 100 metros. Según el poeta Poseidipo de Pella (siglo III a.C.), la levantó el faraón helenístico Ptolomeo I Soter (305-283 a.C.) y la remató su hijo y sucesor Ptolomeo II Filadelfo, en el 279 a.C. Según Estrabón en uno de sus alzados se leía una inscripción que decía: «Sostrato de Cnide, amigo de los soberanos, regaló este edificio para seguridad de los navegantes, mientras que Luciano nos da otra lectura Sostrato de Cnido, hijo de Dexífanos, regaló este edificio a los dioses salvadores, para el bien de todos los que navegan por los mares». Fue una de las siete maravillas del mundo antiguo y su construcción fijó el modelo de los faros y es posible que también fuese imitado el mecanismo que movía su luminaria. Fue representado en múltiples soportes como mosaicos, monedas o medallas, más o menos idealizado como en la representación en el mosaico de Gasr Elbia (Libia) de época bizantina (siglo VI), o en la del Museo de Santa Cruz de Toledo (España) (fig. 3).

La representación del faro en monedas romanas –generalmente de los emperadores Domiciano (81-96 d.C.) y Cómodo (177-192 d.C.)– pudo ser más fidedigna pues están acuñadas al estilo griego por lo que resultan más fiables ya que «los grabadores de otras monedas griegas de esa época siempre intentaron dar una imagen lo más objetiva posible de tema grabado por lo cual son, a menudo, documentos más fiables de lo que se piensa»<sup>6</sup>.



Figura 4. Moneda romana de Cómodo con el grabado del Faro de Alejandría en el M.A.N. de Madrid

Foto: M. Durán.

La costa egipcia en Alejandría, según Estrabón, era peligrosa para la navegación por sus aguas poco profundas y sus arrecifes, aparte de llana y sin resaltos geográficos significativos, por lo que necesitaba

<sup>6</sup> Clayton, Peter A., «Le Phare d'Alexandrie», en Peter A, Clayton et Martin J. Pric, *Les sept merveilles du monde* (París, 1993), 120.

una señal clara para guiar a los barcos que trataban de entrar en el puerto. Según los cronistas árabes medievales que todavía pudieron ver el faro en pie, era de gran altura con medidas, que debido a su dispersión, impide conocer su verdadero valor. Las investigaciones más recientes del Centro de Estudios Alejandrinos apuntan una altura de unos 86 metros (244 pies aproximadamente).

*El faro de Brigantium llamado 'Torre de Hércules' en A Coruña (España)*

Este faro es el único que, construido en época romana, continúa prestando servicio de señalización marítima. Fue construido en un promontorio del Golfo Ártabro que mira al norte para guiar y situar a los navíos que pasaban ante él, en la ruta del antiguo mar de los Ingleses o Cantábrico. Su arquitecto fue el lusitano *Caius Servius Lupus* natural de *Aeminium*, la actual ciudad portuguesa de Coimbra, tal como indica la inscripción grabada en una roca próxima a la Torre (fig. 5).

Figura 5. Inscripción grabada en una roca al pie de la Torre de Hércules

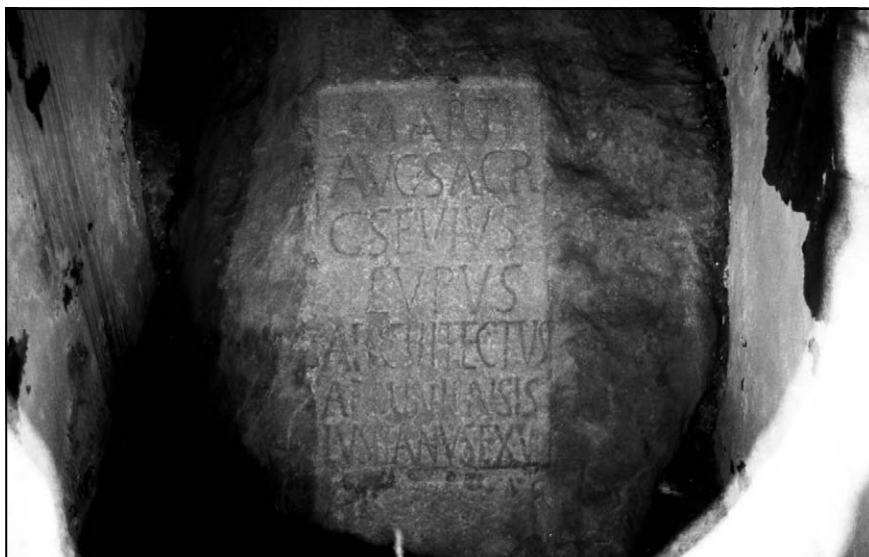


Foto: M. Durán.

El antiguo faro era una torre de 18×18 metros en planta, y de unos 38 metros de altura realizada con sillería de granito (fig. 6), con un núcleo interno de *opus caementicium* de unos 10×10 metros.



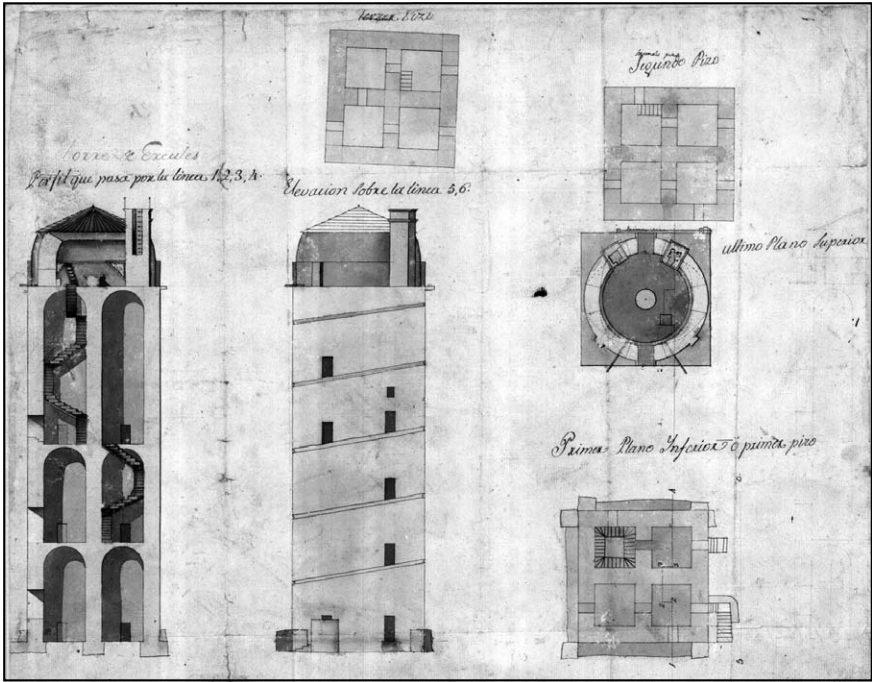
Figura 6. Recreación en 3D de la Torre de Hércules



Autor Fernando Durán.

Entre la pared exterior, de unos 2,50 metros de espesor, y el núcleo interior hubo un pasillo, de unos 1,50 m de ancho, con rampas de subida al edificio cilíndrico rematado con una cúpula en la cima donde debió alojarse la luminaria. El núcleo de hormigón tiene 12 cámaras distribuidas en tres pisos, de planta cuadrada de  $2,70 \times 2,70$  m, rematadas con unas bóvedas semicirculares. Los paramentos exteriores y la rampa de ascenso desaparecieron durante la Edad Media, como se aprecia en los dibujos que se conservan (fig. 7) que solo reflejan el núcleo con huecos a diversas alturas que eran las puertas de entrada a las cámaras desde el corredor, y las huellas del empotramiento de las rampas, con un desarrollo en espiral.

Figura 7. Plano de Baltasar Ricaud de 1772



Plan Director de la Torre de Hércules-Archivo Histórico del Ejército.

Figura 8. Vista actual de la Torre de Hércules



M. Durán

En el siglo XVIII se llevó a cabo la rehabilitación del antiguo faro por el teniente de navío Gustavo Giannini, que proyectó un revestimiento de sillería del núcleo romano, una escalera por el interior de las cámaras romanas y dos nuevos cuerpos de planta octogonal para la colocación de una nueva luminaria acorde con la época (fig. 8).

### *Propuesta del mecanismo de la luminaria*

Se plantea una posible alternativa al sistema de iluminación de los faros romanos basado en una simple hoguera encendida en su parte superior, pues creemos que, sobre todo en algunos faros importantes como era éste de *Brigantium*, no está exento de problemas. Si el combustible utilizado era la madera se necesitaría una gran cantidad para mantener el fuego durante toda la noche y para que las llamas fuesen de un cierto tamaño para facilitar su visión desde mar adentro. Esta cuestión podría haber ocasionado un problema de abastecimiento y sobre todo de deforestación de un entorno más o menos cercano, como aconteció en la isla danesa de Anholt en el medio del estrecho de Kattegat, que se deforestó por la insaciable demanda de madera para el fuego de un faro<sup>7</sup>. A la hoguera habría que protegerla del viento y la lluvia, por lo que se tendría que realizar en un habitáculo más o menos cerrado con la consiguiente dificultad de abastecerlo manualmente por el calor generado y el peligro de las llamas. En tercer lugar se debe tener en cuenta un texto de Plinio El Viejo (*Historia Natural*, XXXVI, 12) en el que se lee: «El peligro que hay en el relumbrar del fuego es que no entiendan ser estrella, porque desde lejos las llamas parecen serlo». Conocedores de este último problema parece razonable que tratasen de evitarlo, sobre todo en los faros estratégicos. Por último, la luz emitida por una hoguera, dependiente del tamaño de sus llamas y del combustible empleado, tenía una intensidad baja para ser vista a una cierta distancia de la costa, ya que sus rayos se dispersaban en todas direcciones.

El mecanismo de iluminación que se propone a continuación no tendría estos problemas. Se basa, en primer lugar, en las posibilidades que tenía la ingeniería romana para instalar una linterna con funcionamiento mecánico y una luminaria de mayor eficacia que un simple fuego. Disponían de inventos, máquinas y curiosos dispositivos, muchos de ellos conocidos por los tratados, entre otros, sobre neumática

<sup>7</sup> Radka, Brian, *The electric mirror on the Pharos lighthouse and other ancient lighting* (Parkersburg, West Virginia, 2006), 19.

de Filón de Bizancio y Herón de Alejandría<sup>8</sup>, de Vitrubio y Eutocio de Escalón, como los tornillos de Arquímedes o las bombas aspirantes-impelentes de pistones inventada por el alejandrino Ctesibio que empleaban para en el achique de agua en obras públicas, barcos o minas<sup>9</sup>, o para utilizarlas para aspersiones de agua en teatros y minas<sup>10</sup>, las máquinas hidráulicas que serraban grandes bloques de mármol en delgadas losas para el revestimiento de edificios<sup>11</sup>, los aparatos topográficos para nivelar con gran precisión las reducidas pendientes de los acueductos<sup>12</sup>, las ruedas hidráulicas de molinos<sup>13</sup>, las turbinas con rodets horizontales –como los que hubo en unos molinos en Chemtou (Túnez)–<sup>14</sup> las máquinas bélicas<sup>15</sup>, etc. Entre los años 2009-2014 se han excavado los restos de una curiosa estructura de fábrica de ladrillo en la zona S.O. del Palatino en Roma, en la *Vigna Barberini*. El equipo de arqueólogos dirigidos por Françoise Villedieu<sup>16</sup> ha sugerido que podrían ser las ruinas de la *cenatio rotonda* de la *Domus Aurea* de Nerón, mencionado en la obra de Suetonio, que textualmente dice: «El comedor principal era circular y giraba permanentemente, de día y de noche, como el firmamento» (Nerón XXXI, 380). Habría girado gracias a una rueda hidráulica y un sencillo mecanismo de ruedas y tambores dentados.

Para que la luminaria no resultase un punto de luz fijo confundible con una estrella debía ser móvil, por lo cual la intensidad de la luz vista desde un navío sería variable, tal como sucede con los faros modernos. El sistema pudo haberse inspirado o copiado del que poseía el faro de Alejandría. Muchos datos de este faro se conocen por escritores y viajeros árabes que lo llegaron a ver antes de su derrumbe en el siglo XIV.

<sup>8</sup> Drachmann, A. G., *Ktesibios, Philon and Heron. A study in ancient pneumatics* (Amsterdam, 1968).

<sup>9</sup> Madeleine, Sophie, *Le theatre de Pompée à Rome. Restitution de l'architecture et des systèmes mécaniques* (Caen, 2014), 233-226.

<sup>10</sup> Stein, Richard J. B., «Roman wooden force pumps. Use and performance», *Énergie hydraulique et machines élévatrices d'eau durant l'antiquité* (Pont du Gard, 2006), 7-17.

<sup>11</sup> Grewe, Klaus, «La máquina romana de serrar piedras», *Las técnicas y las construcciones en la ingeniería romana* (Madrid, 2010), 381-401.

<sup>12</sup> Moreno Gallo, Isaac, «Topografía romana», *Elementos de ingeniería romana* (Barcelona, 2004), 25-68.

<sup>13</sup> Leveau, Philippe, «Les moulins de Barbegal», *Énergie hydraulique et machines élévatrices d'eau durant l'antiquité* (Pont du Gard, 2006), 185-199.

<sup>14</sup> Grewe, Klaus, *Antiker technik* (Mainz, 2010), 67-72.

<sup>15</sup> Sáez Abad, Rubén, *Artillería y poliorcética en el mundo grecorromano*, Consejo de Investigaciones Científicas (Madrid, 2005).

<sup>16</sup> Villedieu, Françoise, «Une construction néronienne mise au tour sur le site de la Vigna Barberini: la cenatio rotunda de la Domus Aurea?». *NeroniaEletronica. Revue électronique*. Fascicule 1 (2011).

Según Ibn Wasif Sah, escritor egipcio del siglo XIII, «En lo más alto de este Faro había una cúpula de cobre amarillo, sobre la cual estaba instalado un espejo, hecho de varios metales, el cual se movía, gobernado con arte, sobre un asiento de cobre, movido también con arte. Su tamaño era de cinco palmos, aunque también dicen que de siete»<sup>17</sup>. De este párrafo parece deducirse que la luz era fija y que era el espejo el que se movía. En nuestro caso se propone un artefacto giratorio, soporte único de un mechero y un espejo que, según una leyenda medieval, tuvo el faro de *Brigantium* que 'les permitía ver los barcos a gran distancia'<sup>18</sup>. Si este espejo existió –cosa que se considera muy probable– pudo tener forma parabólica, ya que se conseguía incrementar la intensidad lumínica de la llama al concentrar el haz de luz reflejada en él. Fue el geómetra griego Apolonio de Perge (262-190 a. C.), en su obra sobre las curvas cónicas conocidas gracias al citado Eutocio<sup>19</sup>, el que descubrió la ley óptica de la parábola de reflejar y concentrar en rayos paralelos la luz de un fuego situado en su foco.

El combustible empleado fue, probablemente, aceite de procedencia animal o vegetal, como el aceite de oliva, muy utilizado en la época romana en las lucernas domésticas.

Para esta recreación hipotética solo se han tenido en cuenta los conocimientos físicos y la tecnología mecánica de la época, así como los datos necesarios extraídos de la obra romana conservada, de las crónicas de los viajeros y escritores árabes sobre el Faro de Alejandría y los planos e informes de la Torre realizados por ingenieros militares en el siglo XVIII. Se han utilizado unos dispositivos basados en el principio de los vasos comunicantes y el de Arquímedes sobre el empuje experimentado por los cuerpos sumergidos, la técnica de los sifones invertidos para el vaciado automático de recipientes llenos de agua, la aspiración e impulsión de la bomba de pistones, la entrada o salida de un líquido de un recipiente en función de la entrada o no de aire en el mismo como válvula de apertura y cierre, todo ello conocido por las obras de los autores clásicos mencionados. En cuanto a los datos y restos arqueológicos y documentales que nos han permitido desarrollar y justificar numéricamente nuestra propuesta, destacamos la mayor altura de las cámaras del tercer piso de 12,43 m con relación a la del 2º de 8,83 m y del 1º de 8,34 m, que ha sido necesaria para que funcione el mecanismo

<sup>17</sup> Asín Palacios, Miguel, «Una descripción nueva del Faro de Alejandría», *Al-Andalus*, I (1933), 282.

<sup>18</sup> Bello Diéguez, Jose M.ª, «La Torre de Hércules y la leyenda», *Ciudad y Torre. Roma y la Ilustración en La Coruña* (A Coruña, 1991), 145-149.

<sup>19</sup> Argoud, Gilbert; Guillaumin, Jean-Ives (ed.), *Sciences exactes et sciences appliquées à Alexandrie* (Saint-Étienne, 1998), 87-101.

alojado en los vasos comunicantes, así como los agujeros existentes en las bóvedas de las cámaras por donde pasarían las sogas, las tuberías de agua que moverían la luminaria y la piedra mechero localizada en el entorno de la Torre (fig. 9). Las informaciones de los cronistas árabes nos han inspirado el giro de la luminaria sobre dos planchas metálicas convenientemente engrasadas entre sí, una encajada en el fondo de la luminaria y la otra en la cima de una piedra troncocónica, de 1,67 m de diámetro y 0,90 m de altura, colocada en el centro de la cámara superior del faro tal como se ve en planos de la Torre del siglo XVIII, en particular el citado plano del ingeniero Baltasar Ricaud de 1772 (fig. 7). De este plano extraemos la posibilidad de que este recinto superior dispusiese originalmente de cuatro abiertos al exterior, tres de ellos –los orientados al norte (hacia el mar), al este y al oeste– por los que saldría la luz de la luminaria. En el momento de la confección del plano, los huecos abiertos al este y al oeste estaban tapiados y los otros dos tenían una abertura reducida con respecto a la original (figuras 10 y 11).

Figura 9. Posible mechero de piedra del Faro de *Brigantium*

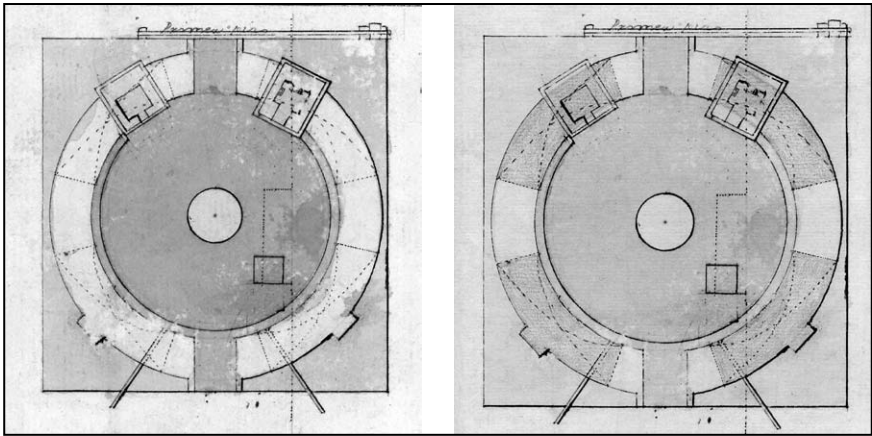


M. Durán.

Ha sido determinante para nuestra propuesta el mecanismo descrito por Herón, mediante el cual una lechuza colocada en lo alto de un eje hace silenciar a unos pájaros cantores situados en una fuente de agua, en el momento que mira para ellos; los pájaros vuelven a cantar en cuanto el pájaro ha girado su vista en dirección contraria (fig.12)<sup>20</sup>.

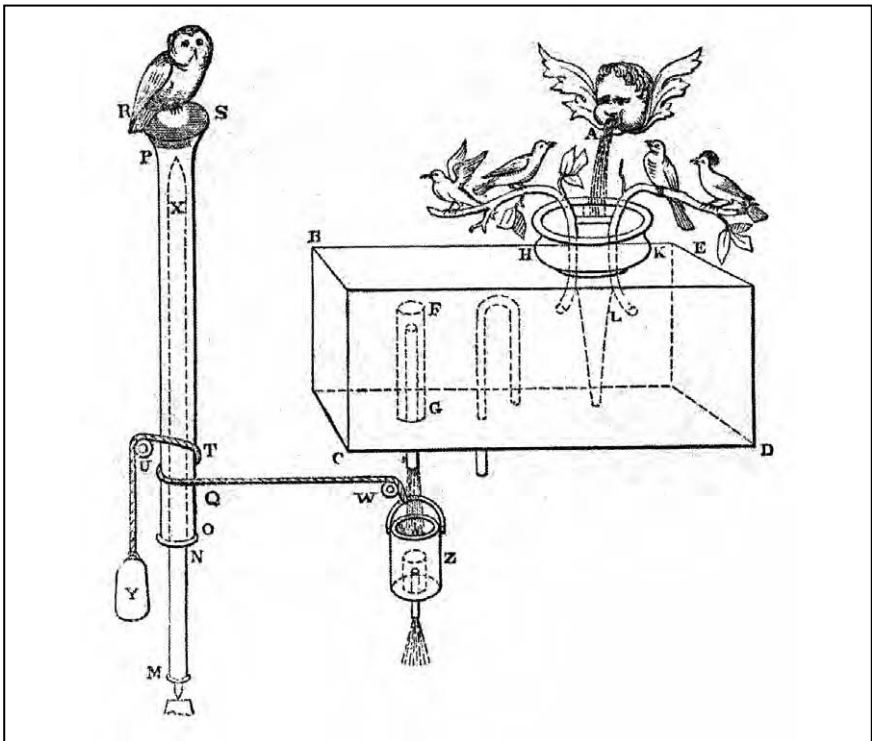
<sup>20</sup> Woodcroft, Bennet, *Inventions of the ancients. Hero of Alexandria* (London, 1851), 31-32.

Figuras 10 y 11. Planta del edificio superior de la Torre y nuestra interpretación de los antiguos huecos



Del plano de Baltasar Ricaud.

Figura 12. Mecanismo de Herón con pájaros cantores y una lechuza



De Bennet Woodcroft, *Inventions of the ancients. Hero of Alexandria.*

Este mecanismo se accionaba por el continuo flujo de agua que manaba de una fuente y que, a través de un embudo, se introducía en un recipiente herméticamente cerrado. Al irse llenando de agua expulsaba el aire que había dentro que salía por unos delgados tubos donde estaban los pájaros, imitando su trinar. Cuando el agua llegaba a cierto nivel se cebaba un sifón invertido del interior del recipiente y el agua comenzaba a salir y cesaba la salida del aire y, por tanto, los pájaros ya no trinaban. Este momento de silencio se iniciaba cuando el eje sobre el que estaba el mochuelo había girado, impulsado por una sogá arrastrada por el peso creciente de un vaso que se llenaba con el agua que salía por el sifón del fondo del recipiente. Este vaso lleno de agua también izaba un lastre por medio de otra sogá que estaba enrollada al eje del mochuelo, pero en sentido contrario. Cuando se vaciaba el recipiente –que disponía de otro sifón invertido en su interior– el peso del lastre giraba al eje en sentido contrario –el mochuelo apartaba la vista de los pájaros– y el recipiente se volvía a llenar por el flujo permanente de agua de la fuente. El mochuelo iniciaba un nuevo giro hacía los pájaros que habían vuelto a trinar.

Figura 13. Propuesta de la luminaria giratoria



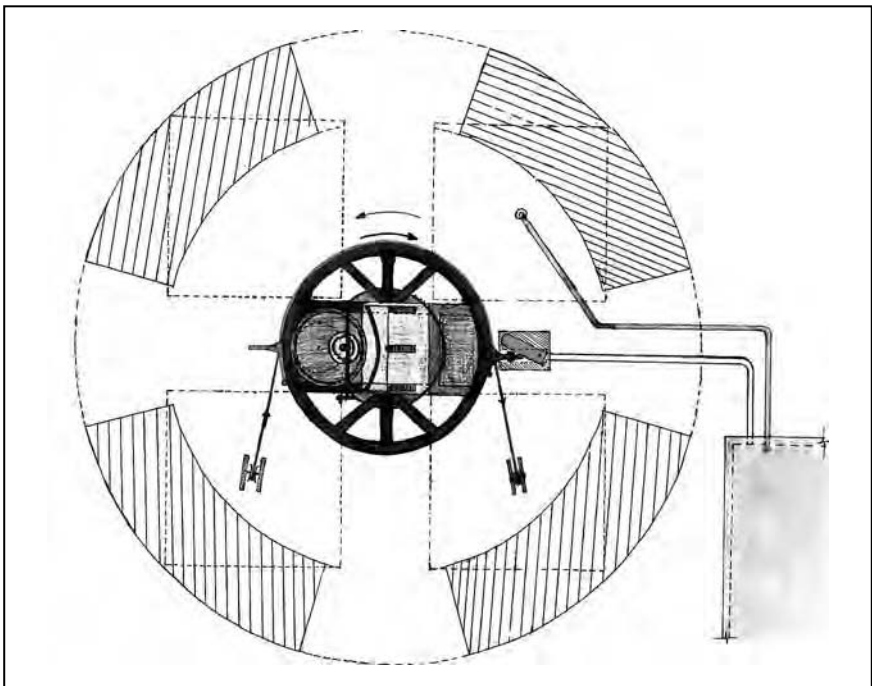
Recreación digital realizada por Fernando Durán.

De un modo similar se accionaría el giro en un sentido de la luminaria y el contrario. Se dispondría de un tambor cilíndrico, que podrían estar confeccionado con tablas de madera, de unos 2,60 m de diámetro y 0,80 m de altura con el depósito de aceite de



oliva, el mechero de piedra y el espejo. El peso estimado de todo el conjunto es de unos 4.800 kilogramos. En torno al tambor estarían enrolladas dos sogas en sentido contrario que pasaban por unas poleas y descenderían a través de los agujeros existentes en las bóvedas de las cámaras del tercer piso. En la pared del tambor había dos piezas salientes, enfrentadas diametralmente entre sí, que serían las que accionarían, al girar, la apertura y el cierre de la entrada de aire al aljibe de agua, herméticamente cerrado, situado en la terraza de la Torre. Actuaba como una válvula de permitía la salida de agua si entraba aire y su interrupción si no lo hacía (figuras 13 y 14).

Figura 14. Planta del armazón de la luminaria y de la 'válvula' de regulación de la salida del agua del depósito



Dibujo M. Durán.

La luminaria giraría cuando del aljibe, de unos 40 metros cúbicos, salía el agua almacenada al estar abierta la válvula del aire que a él entraba. Por una tubería descendía hasta uno de los vasos comunicantes de 1,20 metros de diámetro interior y 5,40 metros de altura, alojados en dos cámaras contiguas. El nivel de agua ascendería en los dos

vasos por igual, y un flotador de 1,30 m de altura y 1,15 m de diámetro, alojado en el 2º vaso, ascendería. El empuje hidrostático generado disminuiría su peso y facilitaría que un contrapeso, de unos 270 kilogramos, mediante una de las sogas tirase del tambor de la luminaria, que giraría en un sentido.

Figura 15. Perspectiva seccionada del mecanismo propuesto para la luminaria giratoria del faro de *Brigantium*



Recreación digital realizada por Fernando Durán.

Si el diámetro de la tubería que conduce el agua desde el aljibe hasta el vaso fuese de 2,5 *digitus* (aprox. 4,60 cm), el caudal sería de unos 4,90 litros cada segundo.

En el primer vaso estaría alojado un sifón invertido que, una vez alcanzado el nivel máximo del agua (unos 4,50 m) se cebaría automáticamente y comenzaría el vaciado de los vasos. En este mismo instante la válvula de aire cerraría su paso y ya no entraría en el aljibe del que ya no saldría agua. El flotador no descendería hasta que redujese unos 40 cm el calado alcanzado durante la ascensión y, por consiguiente, el empuje hidrostático. El peso muerto del flotador sería superior a la suma del peso del lastre y la fuerza de rozamiento que se genera entre las chapas metálicas del tambor y su base, por lo que la sogá atada a una barra guía del flotador tiraría de la luminaria para girar en sentido contrario.

Todo este diseño y accionamiento están basados y justificados por los cálculos numéricos realizados y que no se adjunta en aras de la sencillez expositiva. A modo de breve aportación diremos que la altura total necesaria para el movimiento ascendente del flotador y su barra sería de unos 10,30 m, que curiosamente podría realizarse gracias a la mayor altura de las cámaras del tercer piso (12,43 m). El volumen de agua empleada en el primer giro sería de 8,10 metros cúbicos y no se consumiría nada en el giro hacia el otro lado. Si el caudal de suministro era de 4,90 litros por segundo, el tiempo necesario para llenado sería de unos 28 minutos. El vaciado a través del sifón tardaría unos 32 minutos si su diámetro también fuese de 4,60 cm. Por lo tanto el tiempo un giro completo de una ida y vuelta de la luminaria sería de unos 62 minutos, por lo que a lo largo de una noche de 12 horas se realizarían unos 12 giros completos, con un consumo de unos 97 metros cúbicos.

Para que no se tuviese que reponer a diario el agua empleada se podría establecer un circuito cerrado, en el que solo habría que reponer las pérdidas por fugas, recogiendo el agua que saliese del sifón en un recipiente colocado en el 2º piso, en los que estaría emplazada una bomba de pistones que impulsaría el agua al aljibe de la terraza, a razón de 1,2 litros por segundo, si los pistones tuviesen un diámetro interior de 10 cm y la longitud de carrera fuese de 45 cm. Si funcionasen tres bombas se tardaría unas 7,5 horas en bombear toda la cantidad de agua empleada en una sesión de 12 horas. La potencia necesaria por bomba para esta elevación sería de unos 300 vatios, que podrían desarrollar en turnos 4 personas<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Stein, *The roman water pump*, 51.

*Bibliografía*

- ASÍN PALACIOS, M. «Nuevos datos sobre el faro de Alejandría». En *Al-Andalus*, 3:1 (Madrid, Granada, 1935): 185-193.
- BARTOCCINI, R. «Il porto romano di Leptis Magna». A *Bolletino del Centro Studi per la Storia dell'architettura*, n.º 13. Roma, 1958.
- BELLO DIEGUEZ, J. M. «Brigantium y su faro. Contextos arqueológicos en la ciudad de A Coruña». En *Brigantium*, n.º 20 (A Coruña, 2009): 41-66.
- BORDRESEN, K. *Las Siete Maravillas del mundo antiguo*. Madrid, 2010.
- CORNIDE, José, *Investigaciones sobre la fundación y fábrica de la torre llamada de Hércules, situada a la entrada del puerto de La Coruña*. A Coruña, 1986.
- EMPEREUR, Jean-Yves, *Le Phare d'Alexandrie. La Merveille retrouvée*. París, 1998.
- HUTTER, Siefried; HAUSCHILD, Theodor S. *El faro romano de La Coruña*. A Coruña, 1991.
- MAGDALENA NOM DE DEU, J. R. *Libro de viajes de Benjamín de Tudela*. Barcelona, 1989.
- CAIO PLINIO SEGUNDO, *Historia Natural. Traslada y anotada por el Dr. Francisco Hernández en 1576*. México, 1998.
- THIERSCH, Hermann, *Pharos antike islam und occident. Ein Beitrag zur architekturgeschichte*. Leipzig y Berlín, 1909.
- VÁZQUEZ RUIZ, J. «Nuevos datos sobre el faro de Alejandría». *Boletín de la Universidad de Granada*, n.º 87. Granada, 1949.

Olga López Miguel

## Modelos de transferencia de conocimiento en construcción naval. La Cátedra de Arquitectura naval de la Junta de Comercio de Barcelona, 1829-1845

### ABSTRACT

#### **Models of Knowledge Transfer about Shipbuilding. The Naval Architecture Chair (1829-1845)**

The study of Naval Architecture Chair of the Junta de Comerç de Barcelona is a consequence of a broader investigation focused on the evolution of shipbuilding guilds in eighteenth century in Catalonia. Guild records inform of the existence of a free school in the last decades of the eighteenth century, which was the germ of the Naval Architecture Chair (1829-1845) established by the Junta de Comerç de Barcelona as a part of its educational action. Although the existence of the Chair is known by various authors it has received a limited attention compared to other schools as the Nautical School or the School of Arts and Crafts. From an institutional point of view, is a school "minor" compared to schools regarding the productive sectors that capture the interest of the Barcelona bourgeoisie of the first half of the nineteenth century (textile industry and maritime commerce) and its knowledge transmission system was very influenced by corporative schemes inherited from the *Ancien Régime*.

El estudio de la creación, trayectoria y desaparición de la cátedra de arquitectura naval, instituida por la Real Junta de Comercio de Barcelona en 1829 se enmarca en una investigación más amplia que tiene por objeto el análisis de la evolución de los gremios de maestranza en Catalunya desde mediados del siglo XVIII hasta inicios del siglo XIX.

Cabe pensar que los lazos entre ambas investigaciones son débiles o, incluso inexistentes, atendiendo a la naturaleza diferente de las instituciones que centran la atención del estudio, pero apenas profundizando en el análisis de las fórmulas de transmisión del conocimiento entre los profesionales de la construcción naval en la Catalunya mo-

derna, se pueden detectar puntos de coincidencia que las enlazan estrechamente.

El estudio de los gremios de maestranza en la Catalunya de la segunda mitad del siglo XVIII, del que hemos adelantado algunos aspectos, muy parciales, en artículos ya publicados<sup>1</sup> se centra en el análisis de la estructura corporativa aplicando una mirada preferentemente desde la historia social, puesto que el principal centro de atención es el colectivo profesional de los carpinteros de ribera y calafates que, en las costas catalanas, dedicaron su esfuerzo y su talento a la construcción de una flota mercante de grandes y pequeños buques, que resultaron la base logística del comercio ultramarino en el setecientos y hasta bien entrada la siguiente centuria. Desde esta perspectiva de la historia social, interesan sobre todo las personas, de forma individual y colectiva, y sus formas de vida y trabajo, más allá del resultado de éste, es decir, de la construcción naval como actividad económica preindustrial o industrial.

Para el estudio de este escenario, en el que cabe inscribir la transmisión del conocimiento para el ejercicio de la profesión, el primer recurso al que se debe acudir es el conjunto de instrumentos de que se dotó el colectivo profesional para regular sus condiciones de trabajo y sus fórmulas de organización, que, en el caso de los gremios de maestranza del siglo XVIII, como en el de muchos otros colectivos, retuvieron la esencia de su génesis, producida en el marco de los ordenamientos tardo medievales.

En el caso de Barcelona, las ordenanzas gremiales reguladoras de los colectivos de carpinteros de ribera y calafates fueron concedidas por la Corona en 1400, en el caso de los primeros, y en 1599, en el de los segundos. Ambos instrumentos jurídicos tenían como objetivo fundamental la protección de los miembros de las corporaciones frente a la injerencia de otros oficios y asegurar la calidad de la producción y la equidad en el reparto de trabajo, como medio para asegurar su subsistencia.

Ya en estos primeros textos encontramos numerosas alusiones a los aprendices o mancebos, instalados en los talleres de los maestros que los acogen y mantienen, enseñándoles los secretos del oficio y recibiendo a cambio manutención y una pequeña remuneración por su trabajo, lo que no dista de la costumbre observada por los gremios de otros oficios desde su creación en la edad Media<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> O. López Miguel, M. Mirabet Cucala, «La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza», en Carlos Martínez Shaw, ed., *El Derecho y el Mar en la España Moderna* (Granada, 1995).

O. López Miguel, «Els gremis de maestrança a les revistes de marina del segle XVIII», Carlos Martínez Shaw, ed., *Historia Moderna, historia en construcció*. Congreso del Centre d'Estudis d'Història Moderna Pierre Vilar (Lleida, 1999).

<sup>2</sup> Biblioteca Nacional de Catalunya (BNC), fondo Arxiu Històric de l'Hospital de la Santa Creu, caja 14, n.º 757. Ordenacions de la confraria de calafats de Barcelona, 1629,

Este modelo se regulará ampliamente mediante las ordenanzas gremiales sancionadas durante la segunda mitad del siglo XVIII. La llegada de la dinastía de los Borbones al trono de España se acompañó de una profunda transformación de las estructuras de estado, entre las cuales la Marina ocuparía un lugar preferente, atendiendo al valor estratégico que se le atribuía como pilar del poder del estado. Ello conllevó la adaptación de los viejos instrumentos medievales al nuevo ordenamiento jurídico del sector, que se materializó, en el caso de Barcelona, en la redacción de unas nuevas ordenanzas gremiales redactadas y sancionadas en 1761<sup>3</sup>.

Las ordenanzas gremiales de 1761 regulan detalladamente las relaciones entre maestros y aprendices y bien directa o indirectamente, constituyen un retrato fiel del sistema de transmisión del conocimiento en el seno de la corporación gremial.

Así, en dichas ordenanzas se regula el tiempo de permanencia de los aprendices en el taller de sus maestros y las condiciones en las que éstos deberán acogerlos. Esta convivencia constante y el hecho de acudir al trabajo siempre acompañando a los maestros, como se prescribe en dicho ordenamiento, constituyen la base fundamental sobre la que fluye esta transmisión de conocimiento del ejercicio del oficio<sup>4</sup>.

que transcribe las ordenanzas de 1599. Vid. especialmente los artículos 17 y 20.

<sup>3</sup> Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB). Escribanía de Marina. Vicente Simón, 41. Acta del consejo del gremio de carpinteros de ribera y calafates de Barcelona, celebrado el 24 de agosto de 1761, que contiene las ordenanzas de gremio. Es especialmente esclarecedora la justificación de la necesidad de unas nuevas ordenanzas a la luz de los cambios impulsados mediante las Reales Ordenanzas de la Armada de 1748.

<sup>4</sup> «21. Otrosí, que atendiendo a que con aprobación de la Real Audiencia del Principado de Cataluña de catorce de abril de mil setecientos y cuarenta y cuatro, fue deliberado por el gremio que los aprendices que nuevamente entraren en el oficio hayan de estar cuatro años de aprendiz con maestro de este gremio, comiendo y habitando en la casa del amo, será de la obligación de éste darle de comer y beber, habitación y cama para dormir en su casa con todos los cuatro años, que deberán contarse de desde el día que se había alistado en el libro del gremio y en la lista separada que mandan S.R.M. en el capítulo 40 de las Reales Ordenanzas de Marina, y sin quedar arbitrio a el maestro para dispensar tiempo alguno como, ni las faltas voluntarias, que hiciese el aprendiz al trabajo, ya sea por razón de no gozar de los alimentos y cama expresados como por otro cualquier motivo que no sea enfermedad, excluyendo de éstas las habituales, de las cuales juzgará el ministro de marina, el efecto que podrá causar al aprendizaje; con el bien entendido que el tiempo en que el aprendiz estuviere enfermo en o fuera la casa del amo, sin poder trabajar o bien estuviere ausente o apartado de la dicha casa o trabajo, con licencia del amo, a ruego del aprendiz que tanto cuanto tiempo vacare, igual tiempo deba suplir de aprendizaje, hasta que haya estado 4 años exactamente cumplidos en ejercicio en la casa o trabajo del amo.

22. Otrosí, que sin motivo que sea justo a conocimiento de los prohombres de este gremio, ni el amo pueda despedir al aprendiz, ni éste dejar al amo, y en el caso de dicho apartamiento consentido y sentenciado por los prohombres, se deberá poner por

Este sistema se sanciona mediante el establecimiento de un contrato entre maestro y aprendiz, que regulará durante el periodo de aprendizaje lo sancionado en las ordenanzas, y que en tanto que protocolizado en la Escribanía de Marina, constituye una de las fuentes documentales de mayor importancia para el estudio de este fenómeno.

Los contratos de aprendizaje observan siempre la misma estructura: en ella figuran los nombres de los contrayentes del contrato, es decir, el maestro y el aprendiz, el objeto y la duración del mismo («A fin de aprender el dicho oficio de Maestro [carpintero o calafate] por tiempo de cuatro años [...]»), y las condiciones que regularan esta convivencia y el aprendizaje del oficio:

...Conviniendo y en buena fe prometiendo que durante dicho tiempo estará y trabajará en la casa del citado su amo o donde éste pasare y que estará a sus órdenes y mandato en cosas lícitas y honestas y servirá a él, su mujer y demás familia y que no se ausentará de su casa durante dicho tiempo, sin licencia suya y en caso de ejecutar lo contrario le da permiso para hacerle capturar y prender y volver a su servicio<sup>5</sup>.

Las ordenanzas gremiales regulaban, igualmente, el acceso al grado de maestro, una vez concluido el proceso de aprendizaje, y tras el paso por la oficialidad. Aquel se produce mediante un examen realizado ante los maestros examinadores nombrados por la corporación, el pago de las tasas correspondientes y la admisión aprobada en una reunión del consejo del gremio<sup>6</sup>. Las deliberaciones sobre la materia,

nota en el libro de asiento de los aprendices del gremio y matrícula, y entonces podrá el amo admitir a otro aprendiz y el aprendiz entrar con otro amo, que no le tenga continuante del tiempo hábil que tendrán los aprendices.»

AHPB. Escribanía de Marina. Vicente Simón, 41, Acta del consejo del gremio, 24 agosto 1761, art. 21.

<sup>5</sup> Para ilustrar esta estructura normalizada se ha utilizado: Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB). Escribanía de Marina. Vicente Simón, 26. Contrato de aprendizaje con el maestro calafate Antoni Catà, 2 febrero 1754.

<sup>6</sup> «23. Otrosí, que después de concluido el aprendizaje deban trabajar un año por mancebos con los maestros del presente gremio. Y que este año no pueda empezar hasta que se hayan alistado en la Real Matrícula, en clase de obreros, y hasta que los prohombres estarán cerciorados de haber cumplido los cuatro años de aprendizaje en la forma sobredicha, y que hayan pagado los mancebos al clavario doce sueldos moneda barcelonesa con intervención del credenciero, y que éstos de orden de los prohombres hayan hecho el asiento del día, mes y año y nombres de los prohombre, de cuya orden le habrán alistado y con esto bastará, sin otra intervención del gremio, para quedar admitidos y reconocidos en todos tiempos por mancebos.

24. Otrosí, que los que habrán sido mancebos del presente gremio en la forma expresada y querrán pasarse maestros acudan a los prohombres, haciendo constar que fueron admitidos a mancebos en la forma expresada y haber cumplido el año de



recogidas en las actas del consejo, y los expedientes protocolizados que acompañan el proceso vuelven a ilustrar con detalle este tránsito hacia la máxima categoría profesional. En concreto estos últimos incluyen la certificación conforme el aspirante había cumplido los años de aprendizaje en el taller de un maestro y que había superado las pruebas de examen para obtener la maestría<sup>7</sup>.

mancebo, pidan el ser admitidos al examen para pasarse maestros. Los prohombres junten el gremio y propongan la súplica, nombre, apellido, fee de bautismo, y las circunstancias y cualidades expresadas del pretendiente para que resuelva el gremio si se admitirá al examen y admitiéndole apruebe al padrino que propondrá el pretendiente o bien le nombre otro individuo del gremio para que le sirva de padrino, y también prevenga el gremio al examinador del oficio del cual se querrá pasar maestro, para que señale examen al pretendiente.

25. Otrosí, que luego de haber aprobado el gremio al pretendiente para entrar a examen, deba éste entregar al clavario la cantidad de diez y ocho libras y cinco sueldos moneda barcelonesa repartidoras en esta forma, a saber, a cada uno de los dos prohombres, doce sueldos; otros doce sueldos al clavario; otros doce sueldos al credenciero y otros doce sueldos al examinador, y lo restante quede a favor del gremio, aunque de resultas del examen que hiciese no quedase el pretendiente aprobado y que a más de las referidas diez y ocho libras y cinco sueldos, deba pagar el pretendiente los gastos de las juntas o consejos que causase al gremio. Con el bien entendido que el pretendiente que quedase desaprobado después del examen, si volviese otra vez a examinarse, sólo deba pagar los salarios arriba expresados, a saber los doce sueldos de cada prohombre, los doce sueldos del clavario, otros doce sueldos del examinador y a más los gastos de las juntas y escrituras que causare.

26. Otrosí, que luego que haya trabajado el pretendiente por si el examen que habrá señalado el examinador, éste lo apruebe o desapruebe, y se juntará el gremio al cual se le presentará el dicho examen, y será arbitrario a los maestros el preguntar al pretendiente sobre las mismas piezas de examen u otras semejantes, sin excederse a obras mayores y deberá responder el pretendiente sin que el padrino le sirva más que de director, y satisfecho el gremio, deberán apartarse de la junta el padrino y el pretendiente y votará el gremio por escrutinio la admisión o reprobación de la maestría a pluralidad de votos; y quedando admitido, volverán a entrar a la junta el padrino y el aprobado, y éste jurará en mano y poder del presidente de la junta de guardar y cumplir las ordenanzas, las resoluciones que fuesen aprobadas de las que hiciese el gremio a pluralidad de votos que pagará los cargos y contribuciones del gremio, y que servirá de andador hasta que entrase otro maestro del gremio ya fuese de uno como de otro oficio, y luego deberá alistarse a la matrícula en la clase de maestro.

AHPB. Escribanía de Marina. Vicente Simón, 41, Acta del consejo del gremio, 24 de agosto de 1761, art. 23-26.

<sup>7</sup> «Barcelona, 28 de febrero de 1767. Pase este memorial y las dos certificaciones de Aprendizaje de los Prohombres Carpinteros de Ribera y Calafates de la Matrícula de esta ciudad y del Maestro Calafate Pablo Casademunt que acompañan a los maestros mayores Joan Julià y Antonio Catà para que examinen al suplicante si es hábil en su ejercicio y profesión de calafate y tiene la pericia necesaria para ascender a maestro del propio oficio como solicita y verificado el examen que presentaran la certificación jurada correspondiente / de lo que resultase del citado examen con este memorial y las referidas las certificaciones de los prohombres y maestro Casademunt. Bedoya»

De la documentación consultada se infiere, pues, un proceso de transmisión de conocimiento eminentemente práctico, basado en la adquisición de competencias y habilidades mediante el ejercicio del oficio bajo la tutela y supervisión permanente del maestro carpintero de ribera o calafate. En ese sentido, la fórmula no difiere de lo que acontece ni en épocas anteriores ni en otras corporaciones profesionales.

Sin embargo, a partir de 1789, se introduce un nuevo elemento en esta cadena de transmisión del conocimiento: la Escuela Gratuita de Teórica y Práctica, instituida por el propio gremio en la que «se enseña y en ora proporcionada, que no se pierda trabajo con reglas sólidas a cuantos quieran instruirse en la theorica práctica de la construcción naval, teniendo por objeto la instrucción de la juventud que aplicada en su tierna edad pueda salir cómodamente perfeccionada en dicho arte»<sup>8</sup>.

La creación y vida de la escuela deja un debilísimo rastro en la documentación gremial y sólo en una ocasión centra la atención de las deliberaciones del consejo, de forma que poco sabemos de su funcio-

«Esteban Casademunt, obrero calafate del Gremio de la presente ciudad y residente en Barcelona puesto a los pies de V.S. con la más debida veneración dice que habiendo estado los cuatro años de aprendiz conforme consta por la certificaciones de los prohombres y de su maestro como ha cumplido conforme al estilo acostumbrado que pone en manos de V.S. adjuntar con el memorial y queriéndose pasar maestro del expresado gremio / pide a V.S. mande examinarle para ver si es hábil y capaz para serlo y que hallándole hábil, mande V.S. juntar el gremio a fin de que sea admitido como los demás maestros. Merced y gracia que espera recibir de las manos de V.S.»

«Certificamos a bajo firmados los prohombres del gremio de Calafates y Carpinteros de Ribera como Esteban Casademunt ha estado aprendiz con Pablo Casademunt y ha cumplido su tiempo. Lluís Busquets, prohombre de los calafates./ Bautista Mundó, prohombre de carpinteros y de su facultad por no saber de escribir, firmo yo Joan Saló».

«Certifico yo Pablo Casademunt, maestro calafate del gremio de Barcelona como he tenido por aprendiz a mi hermano Esteban Casademunt y ha cumplido los cuatro años de aprendiz a mi satisfacción, por lo que le doy por contento y satisfecho de él y por ser así, le doy la presente certificación para que conste hoy día 27 de febrero de 1767. Por no saber de escribir Pablo Casademunt, de su voluntad firmo yo Joan del Riu, maestro carpintero de ribera.»

«Certificamos los abajo firmados como Esteban Casademunt obrero del gremio de calafates de la Matrícula de esta capital residente en Barcelona, le tenemos examinado de su oficio en virtud del instrumento que incluye y habiendo ejecutado los exámenes presentes, le hallamos hábil y capaz para que pase a la clase de maestro de su oficio como los demás y para que conste donde convenga, le damos la presente certificación y jurada en esta señal y firmada en nuestras manos. Barcelona, a 14 de marzo de 1767».

AHPB. Escribanía de Marina. Vicente Simon, 42. Expediente para optar al grado de maestro calafate presentado por Esteve Casademunt, 28 febrero 1767.

<sup>8</sup> Esta cita y las siguientes referidas a la creación, finalidad y características de la escuela están contenidas en el acta del consejo celebrado en 1796.

AHPB. Escribanía de Marina. Pau Raurés, 18, Acta del Consejo del Gremio, 28 febrero 1796, fol. 167 y ss.

namiento y más difícil todavía es valorar si se consiguieron los objetivos que se propuso. Sin embargo, estas sucintas noticias permiten preconfigurar el modelo de escuela que se puso en marcha.

Esta escuela teórica y práctica se instituye en 1789 con la finalidad de aumentar los progresos de la Maestranza y recibe el beneplácito de las autoridades de Marina quienes declaran explícitamente que «conviene al Servicio de Su Majestad el tener en las Provincias un número de maestranza que le sea útil en los Arsenales, Astilleros y Bajeles de su Real Armada, fomento de los del Comercio y cortes de madera para los mismos fines» y que, de una escuela dedicada a la construcción naval de tales características, «se sacarán buenos artifices capaces de dirigir con perfección cualquiera suerte de obras de su profesión en que Su Majestad o los particulares quieran emplearlos».

La escuela fue dirigida desde su creación por el maestro Ramón Arévalo, de la matrícula de Barcelona y, en su primera etapa, tuvo carácter voluntario y gratuito: según se hace constar en la documentación gremial consultada, existieron unas ordenanzas de la escuela en las que se prevenía que los individuos del gremio tenían plena libertad para asistir o no a ella. Pocos años más tarde, en 1796, se consolidaría el papel de la escuela y se reconocería su utilidad, mediante el establecimiento de la obligación de aprendices y oficiales de asistir a las clases como condición *sine qua non* para acceder a la maestría estableciendo que: «[...] en adelante no pueda presentarse ningún individuo en examen que no lleve un certificado firmado por dicho maestro [Ramón Arévalo] en el que conste que ha asistido dos años en la enseñanza de ella con aplicación y la suficiencia de su instrucción en la theorica práctica de dicho arte naval». Se fijaba que uno de los cuatro años de aprendizaje y uno de los dos como oficial, debían combinar la práctica en las instalaciones del maestro con la asistencia a la escuela.

Más allá de estas breves noticias, no se encuentra en la documentación gremial información alguna sobre los métodos empleados en la enseñanza y los contenidos de los programas impartidos. Tampoco volvemos a localizar noticias referentes a su funcionamiento a partir de 1796, por lo que cabe suponer que durante los primeros años del siglo XIX, coincidiendo con el declive de la organización gremial, la escuela desapareció o, al menos, dejó de estar operativa<sup>9</sup>.

En 1829 y al amparo de la Real Junta de Comercio de Barcelona, vuelve a surgir la idea de constituir una institución dedicada a la for-

<sup>9</sup> Las noticias sobre la escuela de carpinteros de ribera que se conservan en la documentación del gremio fueron recopiladas por Francisco de Paula Colldeforns Lladó. Vid. F. P. Colldeforns Lladó, *Historial de los Gremios de Mar de Barcelona (1750-1865)* (Barcelona, 1951), 42-51.

mación de los profesionales de la construcción naval. Un documento fechado en 11 de julio de ese año, recoge la propuesta y los argumentos que defender la iniciativa, coincidentes con los que, treinta años antes, habían servido para justificar la creación de la escuela gremial. En carta dirigida al Excmo. Sr. D. Luís López Ballesteros, secretario de estado y despacho de la Real Hacienda, el Real Consulado de Comercio del Principado de Cataluña se expresaba en estos términos:

Excelentísimo señor,

Este Real Consulado de Comercio en virtud del artículo 31 del Reglamento de Puertos de Depósito en la Península, de 30 de marzo de 1818, que le faculta para invertir los sobrantes en objetos de instrucción y de utilidad común para el comercio, habiéndolos habido en el anterior, con esperanza de haberlos en adelante suficientes para dotar una cátedra, ha creído que sería de preferente y más trascendental utilidad para el Real servicio y el del comercio, la enseñanza en esta Real Casa Lonja, de la Arquitectura Naval, con que generalizándose estos conocimientos se perfeccionaría la construcción de buques y pondrían los mismos capitanes en estado de aprovecharse de ellos, en los muchos casos que les ocurre de tener que arribar para la reparación del buque en partes donde no hay construcción ni oficiales que conozcan el mecanismo de la construcción.

En el día se halla en esta ciudad don José Arévalo, hijo mayor del difunto don Ramón Arévalo, maestro mayor que fue de este puerto, quien por algún tiempo enseñó ya la construcción a expensas de su gremio en tiempos más felices, de suficiente habilidad que desempeñaría tal encargo con el módico sueldo de 6000 reales de vellón anuales, dando lección dos horas de noche a los discípulos que se presenten para que sin pérdida de su jornal puedan instruirse en ramo tan importante por lo que a Vuestra Señoría suplican su sirva hacerlo presente a Su Majestad para su Real aprobación si lo estima conducente.

Barcelona, 11 de julio de 1829<sup>10</sup>.

La Cátedra de Arquitectura Naval, propuesta por la Real Junta de Comercio de Barcelona sería pues, igual que lo fue la antigua escuela del gremio, un instrumento al servicio de la Marina del país, considerando el valor otorgado a la disponibilidad de una flota solvente al servicio del estado y del comercio; el carácter pragmático de esta instrucción, expresado claramente en la utilidad de los conocimientos sobre construcción naval, no sólo para los profesionales de este oficio, como es natural, sino también para los marinos que se vieran en la necesidad

<sup>10</sup> Biblioteca Nacional de Catalunya (BNC), Fons Junta de Comerç, Lligall CXI, 1 Arquitectura Naval 1829-1845, 26-28.

de controlar un proceso de reparación de sus buques, remite a los principios genéricos de la obra educativa de la Junta de Comercio<sup>11</sup>.

Otro vínculo con el pasado gremial se establece a través del personaje a quien se encomienda la instrucción de los alumnos de esta nueva cátedra. Efectivamente, sería José Arévalo, heredero no sólo del oficio sino también de la ocupación de su padre, el primer profesor que tuvo dicha escuela. Su nombramiento no estuvo, sin embargo, exento de ciertas dudas, derivadas de su propia formación y de una idoneidad cuestionada para ocupar el puesto al que optaba.

El acceso de Arévalo a la cátedra estaba supeditado a la superación con éxito del examen para evaluar sus conocimientos sobre la materia, que se debía celebrar en la comandancia de marina de Cartagena, como establecía la Real Orden de 20 de febrero de 1826, con la finalidad de «que acredite la necesaria suficiencia para regentarla [la cátedra]»<sup>12</sup>. Las pruebas a las que concurrió el aspirante mostraron su idoneidad para el cargo, no sin señalar ciertas debilidades: los examinadores hicieron notar en el mismo certificado que el objetivo de la evaluación era dictaminar sobre la «parte científica y práctica de la arquitectura naval» y que Arévalo manifestó abiertamente su escaso conocimiento de la primera y su formación eminentemente práctica, que mostró con considerable habilidad, lo que le permitió superar el examen<sup>13</sup>. Incluso el nombra-

<sup>11</sup> Sobre las escuelas creadas y sostenidas por la Real Junta de Comercio de Barcelona, vid J. Monés i Pujol-Busquets, *L'obra educativa de la Junta de Comerç de Barcelona, 1769-1851* (Barcelona, 1987).

Cabe destacar que tanto en esta obra como en la de Ruiz y Pablo dedicada a la historia de la Junta de Comercio, las referencias a la cátedra de Arquitectura Naval son escasas y meramente descriptivas. A. Ruiz y Pablo, *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona (1758 a 1847)* (Barcelona, 1919).

Finalmente, la publicación más reciente de Barca-Salom i Puig Pla aporta solamente una reconstrucción de la trayectoria de la cátedra a la luz de la documentación conservada por la institución promotora. VVAA, *Fàbrica, Taller i Laboratori. La Junta de Comerç de Barcelona; Ciència i Tècnica per a la indústria i el comerç (1769-1851)* (Barcelona, 2009).

<sup>12</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 33. Oficio del Sr. Luís López Ballesteros al presidente de la Real Junta de Comercio de Barcelona. Madrid, 25 octubre 1829.

<sup>13</sup> «Don José Antonio Albaladejo, segundo constructor de la Real Armada y en jefe del Arsenal de este Apostadero, y Don Antonio Moreno Duque, graduado de teniente de Brulot y maestro de Matemáticas de la distinguida Compañía de Guardias Marinas CERTIFICAMOS

Que, en virtud de orden del Excelentísimo Señor Comandante General del mismo Apostadero, comunicada por el Mayor General para examinar a Don José Arévalo en la parte científica y práctica de Arquitectura Naval, se ha presentado a dicho examen en la mañana de este día; y presidido en acto por el expresado Mayor General, el examinado expuso no estaba instruido en la parte científica de dicha facultad, que sus conocimientos eran puramente prácticos; en virtud de lo cual, hechas varias preguntas y mediciones sobre dos planos de buques, contestó y operó con bastante inteligencia y

miento expedido a su favor por el Real Consulado de Comercio, destaca esta observación, cuando señala que «fue clasificado de suficiente con seguridad en la parte práctica de arquitectura naval»<sup>14</sup>.

Dado que los impulsores de la cátedra de arquitectura naval confiaron a su director plena libertad para establecer los programas de estudios que debían impartir a los alumnos, la formación del propio profesor deviene un factor fundamental en la composición y la calidad de las materias dictadas. Por ello, cuando en 1835, a la muerte de José Arévalo, se buscaba un sustituto para ocupar la cátedra, los conocimientos de los aspirantes vuelen a ser materia de análisis y valoración.

Cuatro fueron los candidatos que se presentaron para optar a la cátedra: Serapio Ros, piloto de los mares de América y de la Matrícula de Cartagena<sup>15</sup>, José Vidal, carpintero de ribera<sup>16</sup>, José Torres y Mirabent, constructor de ribera de la maestranza y matrícula de Barcelona y, finalmente, José Barrera y Ariño<sup>17</sup>. Dejando de lado las solicitudes de los primeros, que no parecen haber recibido la atención de la Junta, dado que no aparece referencia alguna en la documentación, la valoración de los méritos de Torres y Barrera centrará las disquisiciones de la Junta.

José Torres y Mirabent había aportado como méritos en su solicitud<sup>18</sup>

hallarse con suficiente idoneidad para desempeñar el destino por haber expuesto en 1829 un plano completo de un bergantín de 22 piezas de cañón de calibre de a 12 con su correspondiente modelo y relación circunstanciada de todas las reglas prescritas para su exacta construc-

de manera tal que no dejó duda para la presente certificación en Cartagena, a 7 de diciembre de 1829.

José Antonio Albaladejo.

Antonio Moreno Duque.

Visto bueno, José Baldasano y Ros».

BNC, fons Junta de Comerç, CXI, 1, 35. Certificación del examen de José Arévalo en Cartagena. 7 diciembre 1829.

<sup>14</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 38. Nombramiento de don José Arévalo como catedrático de arquitectura naval. 31 diciembre 1829.

<sup>15</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 77. Solicitud de Serapio Ros, piloto de los mares de América y de la Matrícula de Cartagena para ocupar la cátedra de arquitectura naval. 31 diciembre 1834.

<sup>16</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 78. Solicitud de José Vidal, carpintero de ribera. 19 enero 1835.

<sup>17</sup> BCN, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 74. Solicitud de José Barrera. 18 noviembre 1834.

<sup>18</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 76. Solicitud de José Torres y Mirabent. 13 noviembre 1834. Josep Torres y Mirabent era hijo de Pere Pau Torres, carpintero de ribera del gremio de Barcelona, que fue elegido consejero de la corporación en 1804, según consta en el acta de la reunión celebrada el 23 de diciembre de 1804. AHPB, Escribanía de Marina, Pau Raurés, 23, 899-900. Acta del consejo del gremio, 23 diciembre 1804.

ción. Sólo en el presente año ha construido y botado al agua, dos bergantines corbetas, uno titulado *Gl. Llauder* y otro *Isabel segunda*.

En justa correspondencia, la Junta reconoció que «Torres es, según tiene noticia esta comisión, el único que reúne la parte o conocimientos teóricos y prácticos»<sup>19</sup>, cuestión que fue corroborada por los examinadores que, en Barcelona, valoraron los méritos del aspirante para agilizar así el funcionamiento de la cátedra, que se hubiera visto entorpecido por el obligado desplazamiento del aspirante a Cartagena. En su certificación así lo hicieron constar:

...hemos verificado su examen en primero del actual, y en él ha manifestado tener la inteligencia y conocimientos más que suficientes en la práctica de la expresada facultad, y bastantes principios en la formación y operaciones de sus planos y cálculos<sup>20</sup>.

Torres ejerció como catedrático hasta 1844, cuando enfermó y dejó vacante su puesto, y si bien surgieron diversas solicitudes para optar al puesto, la Junta de Comercio ya no plantearía su sustitución, atendiendo a los resultados poco satisfactorios que la cátedra había obtenido. En esa ocasión, y aun cuando los aspirantes no accederían a ocupar la cátedra, resulta interesante analizar las habilidades y competencias que exhiben como méritos y los argumentos sobre los que se basa la elección de las autoridades del Comercio de Barcelona que serán, en definitiva, quienes elegirán al sucesor.

A partir de 1843, cuando la enfermedad del catedrático Torres le impide asistir regularmente a clase, se abre la posibilidad de un relevo al frente de la cátedra. Aspirantes nuevos, como Carlos Geli, o ya conocidos, como José Barrera, vuelven a exponer sus méritos para optar al ansiado puesto. Pero ahora ya no son suficientes los saberes prácticos y un conocimiento superficial de la teoría de la construcción naval. Queda bien claro, a la luz de la documentación que ambos aportan en sus respectivas solicitudes.

El primero arguye

que después de haber cursado las matemáticas y haber adquirido los demás conocimientos preliminares que se necesitan para seguir la carrera de la construcción o sea Arquitectura naval, a la cual se dedicó desde

<sup>19</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 83. Dictamen de la Comisión de Depósito proponiendo a don José Torres y Mirabent para catedrático de Arquitectura Naval. 17 enero 1835.

<sup>20</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 101. Certificación de suficiencia a favor de José Torres y Mirabent, expedida por don José de Calderón y Oviedo, Comandante interino del tercio naval de Barcelona y don Simón Ferrer, capitán de fragata de la Real Armada y director de las obras de este Puerto. 5 octubre 1835.

sus más tiernos años, se vio con el sentimiento de no poder continuar por la falta de esta clase de enseñanza, no sólo en esta capital sino en las demás de la nación, por lo que se dedicó a seguir su carrera aunque fuese a costa de los mayores sacrificios, trasladándose a los departamentos de Londres y Tolón, en donde continuó por espacio de dos años los expresados estudios, habiendo sido necesario para poderlo verificar en el segundo punto una Real orden para que se le admitiese en la clase y no sólo se ocupó en la teórica, sino que trabajó personalmente en el vapor de guerra el *Orenoque*, lo que podrá justificar si fuese necesario. Y deseo de transmitir los conocimientos adquiridos en el extranjero a sus compatriotas para que éstos puedan adelantar por los suyos, aprovecha la ocasión de ofrecer sus servicios a esta Muy Ilustre Junta deseando desempeñar la Cátedra de Arquitectura Naval interin continúe imposibilitado su profesor por causa de la enfermedad que adolece<sup>21</sup>.

Por su parte, José Barrera, vuelve a presentar sus credenciales para ocupar la cátedra tan pronto como Torres empieza a ausentarse por razones de salud y el ritmo de las clases se interrumpe. En 1843 ya cursa una solicitud para sustituirlo en términos que exponen claramente los méritos que cree reunir para el cargo:

José Barrera, profesor de Arquitectura Naval y vecino de Barcelona, con el debido respeto a Vuestra Señoría expone:

Que después de haber sido uno de los primeros y más aventajados alumnos de la clase que con Real aprobación se estableció en dicha ciudad el año 1828 bajo la dirección de don José Arévalo, fue examinado y aprobado en el arte que profesa, habiendo merecido por la Junta de Comercio en 1833 le encargase la cátedra que desempeñó durante la ausencia del indicado Sr. Arévalo desde su apertura en 1833 hasta mayo de 1834. Además, su afición en el arte le impulsó a componer un método nuevo y sencillo para su enseñanza, con el cual ha logrado sacar en poco tiempo varios discípulos que le honran sobremanera con las sólidas y hermosas construcciones de buques que están haciendo en diferentes puntos de la costa de Cataluña.

[...] Las vicisitudes políticas obligaron al exponente como a otros muchos, a vivir en país extranjero, en el cual durante su emigración, no sólo ha seguido trabajando en Tolón y Marsella mereciendo la confianza y aprecio de cuantos españoles y extranjeros se han valido de sus conocimientos, si que también ha traducido al español la obra que se conoce más completa y moderna en francés para dicho arte, obra sumamente útil y cuyo estudio precedido del método elemental arreglado por el exponente, bastará para formar aventajados profesores de arquitectura

<sup>21</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 214. Petición de Carlos Geli para ocupar la cátedra de forma interina. 4 enero 1844.



naval mercante, de guerra y buques de vapor de todas clases de que tanto necesita el comercio y el Estado.

Fundado pues el exponente en la razón y justicia que notoriamente le asiste, en los méritos que deja indicados y en el amor de Vuestra Señoría por los adelantos y brillo de su Provincia y patria, Atentamente suplica se dignen concederle la cátedra de Arquitectura naval que Vuestra Señoría tiene establecida, sujetándose a oposiciones cuando tengan a bien disponerlo<sup>22</sup>.

Cabría pensar que cualquiera de los dos aspirantes, si se da crédito a los méritos expuestos, hubiera supuesto un cambio cualitativo importante en la formación impartida en la cátedra, tanto por su experiencia fuera de las fronteras del Principado como por los conocimientos adquiridos en contacto con profesionales en los países que visitaron durante sus respectivos periplos. Sin embargo, frente a estos méritos se impone el peso de las prácticas tradicionales de una cátedra que no llega a superar sus limitaciones. Así se deduce de las palabras del catedrático Torres y Mirabent, cuando tras una agria crítica a los méritos expuestos por Geli<sup>23</sup>, defiende la candidatura de Fulgencio Zulueta como su sustituto:

Sólo puedo manifestar que, ignorante del plan de enseñanza que el referido don Carlos Gely seguiría en el caso de substituirme, no puedo

<sup>22</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 206. Solicitud de José Barrera, de concesión de la cátedra de Arquitectura Naval. 1 marzo 1843.

Señalaremos que el personaje en cuestión es José Barrera y Ariño, quien con posterioridad a esta fecha desarrollaría una amplia carrera como arquitecto naval alejado ya de Barcelona, como Agregado del Cuerpo de Constructores de la Armada con destino en el arsenal de La Carraca y más tarde en el departamento de Ferrol, donde ocuparía diversos cargos.

El tratado francés al que hace referencia es el *Curso Completo y Tratado Práctico de Arquitectura Naval o exposición de los principios necesarios para la construcción de buques de guerra y mercantes, así de vela como vapores de madera y de hierro, con motor de ruedas o hélice*, escrito por M. M. Mazaudier y Combard.

Sobre la carrera y obra del personaje, vid. E. García-Torrallba Pérez, «La Colección Barrera Ariño del Museo Marítimo de Barcelona», *Drassana*, 21 (2013), 82-97.

<sup>23</sup> «[...] Y repito por lo mismo, que me sorprende muy mucho haya D. Carlos Gely hecho los largos viajes y grandes sacrificios que supone para buscar en el extranjero lo que sobradamente se podía encontrar a su Patria y hasta en la misma ciudad de su naturaleza y domicilio. No fuere extraño que hubiesen sido meramente de recreo, los viajes que califica de científicos D. Carlos Gely, quien no se limitó a visitar las ciudades de Londres y Tolón, sino que estuvo también en Marsella, Paris, Valencia, Cádiz y Madrid, según noticias que se me han dado. La rara afición de D. Carlos Gely, de buscar lejos lo que tenía cerca, me priva de poder proferir dictamen sobre su idoneidad [...]»

BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 217-218. Oficio de José Torres y Mirabet sobre la solicitud cursada por Carlos Geli para substituirlo al frente de la cátedra de Arquitectura Naval. 8 enero 1844.

responder de cuando yo estuviese restablecido, no me viera en la precisión de hacer volver atrás a mis discípulos para que olvidasen lo aprendido; al paso que si V.S. se dignase nombrar substituto mío al alumno de la misma clase D. Fulgencio Zulueta, cuyos progresos son bien conocidos, como que me ha levantado una porción de planos con la exactitud debida, y el cual conoce mi método de enseñanza y sabría llevarlo cumplidamente adelante, no serían de temer los referidos inconvenientes, y ni mi actual enfermedad ni mi futuro restablecimiento llevarían a los discípulos de la clase de arquitectura naval el más mínimo perjuicio<sup>24</sup>.

Las noticias sobre los métodos de enseñanza empleados por los titulares de la cátedra son escasas y dispersas. Como ya se ha señalado, los profesores gozaron de libertad a la hora de fijar los contenidos y la forma de trasladarlos a los alumnos, si bien la Junta de Comercio solicitó información al respecto tan pronto como se estableció la enseñanza. En oficio fechado en 11 de diciembre de 1830, la Comisión de Escuelas traslada una petición a José Arévalo para que elabore un informe sobre el método y los progresos de los alumnos<sup>25</sup>. Éste responderá al cabo de pocos días mediante una escueta descripción:

En contestación al oficio de V.M. del corriente ha pedido de la Comisión de Escuelas de esa Real Junta de Comercio debo decir: que el método que sigo en la enseñanza de Arquitectura Naval que la misma Real Junta tiene a mi cuidado, es el de Jorge Juan, empezando los alumnos por la geometría aplicable a dicha ciencia y después de ella por graduación, a la construcción de diferentes buques, dando principio por los botes y falúas y así seguida hasta los más grandes buques mercantes.

De los diez discípulos que concurren en el día, dos son los sobresalientes y los demás siguen con menos progresos adelantándose. Y no es de extrañar porque son mozos de pocos principios y jornaleros cada uno en su oficio, que es cuanto debo decir a V.S. para conocimiento de la Comisión<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 217-218. Oficio de José Torres y Mirabet sobre la solicitud cursada por Carlos Geli. 8 enero 1844.

<sup>25</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 10. Oficio de la Comisión de Escuelas solicitando a José Arévalo un informe sobre el método que sigue en la enseñanza a su cargo y cuáles son los progresos de los discípulos que concurren. 11 diciembre 1830.

<sup>26</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 11. Informe de José Arévalo sobre el método y progresos, solicitado por la Comisión de Escuelas de la Real Junta de Comercio de Barcelona. 15 diciembre 1830. Sobre las aportaciones de Jorge Juan a la ingeniería naval, vid. E. García-Torrallba Pérez, «Las líneas maestras de Jorge Juan para la construcción naval: El sistema inglés», *Revista General de Marina*, 265-2 (agosto-septiembre, 2013) y sobre todo J. M. Sánchez Carrión, *De constructores a ingenieros de marina: Salto tecnológico y profesional impulsado por Francisco Gautier* (Madrid, 2013).

Sin embargo, el propio Arévalo, en el proyecto de reglamento que redacta para la cátedra, aportará en 1834, más detalles sobre contenidos y métodos.<sup>27</sup> El texto en el que basa sus clases, dice,

es un conjunto de cuadernos mano escritos del mismo Preceptor que tratan: 1º propondremos como a base fundamental algunas definiciones de la geometría elemental y práctica figuradas solamente las que corresponden y sean útiles a nuestra idea las cuales suponemos deben tenerse en la memoria para proseguir con alguna inteligencia en los principios o reglas de dicha Arquitectura naval en cuyo primer asunto después de explicadas las figuras se exponen también demostrativamente.

Junto a estos principios de la geometría, los esfuerzos de los alumnos deben centrarse en el levantamiento de planos de buques, desde una falúa a un bergantín o una fragata, con todas las piezas mencionadas –el estudio de la nomenclatura resulta, pues, clave en la formación–, mediante el uso de plantillas, reglas y compases provistos por la propia escuela. Los ejercicios de trazado de casco, arboladura y velamen se repiten hasta que los alumnos hayan adquirido una habilidad satisfactoria al parecer del profesor. Estos conocimientos se completan con el aprendizaje del cálculo del arqueado de la nave.

Un segundo conjunto de ejercicios consiste en la clase llamada «de modelos»: aquí, los alumnos ejecutan un modelo del casco del buque trazado en el plano, práctica que se estima muy necesaria «para descubrir las faltas que no son perceptibles en la delineación porque como en el modelo se ve exteriormente, se notan más fácilmente las entradas y salidas irregulares que acaso aquellos tengan; entonces se corrige el plano bajo las faltas encontradas en el modelo».

Finalmente, se prevé una clase de «trazado en grande» o sala de gálibos, en la que «se formará la embarcación sobre un entablado por medio de unos listones delgados que, doblados, formarán todas las curvidades de la delineación»<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CVIII, 2, 360-361. Proyecto de Reglamento que debe seguirse para el régimen interior de la clase gratuita de Arquitectura Naval de la Real Junta de Comercio. José Arévalo, 30 junio 1834.

<sup>28</sup> Un año antes de la propuesta de reglamento, el propio Arévalo señala la imposibilidad de impartir esta parte de la enseñanza, que él considera fundamental, por falta de medios en la escuela. Así lo manifiesta en el certificado que extiende a favor de José Barrera: «CERTIFICO Que en virtud de disposición de dicha Real Junta he examinado de Geometría y Delineación en el papel de buques de comercio desde una falúa a una fragata, al alumno de dicha escuela José Barrera, al que le he hallado suficientemente impuesto pero ignoro si está enterado de la delineación muy esencial que es la de los buques en grande o en sala de gálibos, que no es posible enseñarse en la escuela de mi cargo por no haber pieza destinada y capaz para ello. Y para que

José Arévalo fallecería al poco de redactar dicha propuesta –en el mes de octubre de ese mismo año se daba cuenta del traspaso de diversos profesores entre los que se halla el catedrático de Arquitectura Naval–, y curiosamente, del reglamento definitivo de la cátedra, aprobado el 19 de enero de 1836, desaparecen todas las referencias relacionadas con las materias a impartir. En este nuevo reglamento, quizás el primero aprobado por la Real Junta de Comercio, ya que no consta que el anterior recibiese el visto bueno de la institución, no aparece referencia alguna sobre los contenidos de las clases y, sobre el método para impartirlas, sólo señala que «el profesor debe fundar la principal base de su método en hacer que el estímulo que produzcan en el alumno las lecciones para que estudie y se aproveche, prepondere al tiempo material que en ellas emplee»<sup>29</sup>.

Junto a la propuesta de reglamento de la cátedra, Arévalo impulsó otra iniciativa al hacerse cargo de la docencia: el establecimiento de un sistema de premios monetarios que incentivara «la concurrencia y aplicación» de los alumnos. La propuesta fue aprobada el 21 de febrero de 1831 y el articulado que regulaba el sistema de recompensas se publicó cinco días después<sup>30</sup>. Sencillamente, consistía en otorgar un premio monetario a los mejores ejercicios que los alumnos ejecutaran durante las clases bajo la dirección del profesor, de acuerdo con el programa que éste había fijado y siguiendo el calendario establecido para cada curso.

Este sistema vuelve a implantarse durante el ejercicio de Torres y Mirabent. En 1838, el catedrático indica a la Comisión de Escuelas la utilidad de establecer un sistema para recompensar las habilidades y las capacidades de los alumnos más destacados<sup>31</sup>; ésta accede rápidamente a establecer de nuevo los premios, afirmando que «no quisiera que por falta de aliciente fuese en decadencia la concurrencia en la

conste libro la presente en Barcelona a veinte de febrero de mil ochocientos treinta y tres. José Arévalo».

No se encuentran más referencias a este asunto, por lo que ignoramos si esta deficiencia fue subsanada durante los años de vida de la cátedra.

BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 122. Certificación de aptitud presentada por José Barrera. 20 febrero 1833.

<sup>29</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CVIII, 2, 366. Reglamento de la Cátedra de Arquitectura Naval, 19 enero 1836.

<sup>30</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 14. Acuerdo de aprobación de la propuesta del reglamento de premios para la escuela de arquitectura naval, presentado por su director el 19 de febrero de 1831. 21 febrero 1831.

BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 21-23. Reglamento de premios para la Cátedra de Arquitectura Naval. 26 febrero 1831.

<sup>31</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 140. Informe de Don José Torres a la Junta. 7 abril 1838.

escuela» y se publica un nuevo reglamento que observa escasas variaciones respecto al anterior: la cuantía de los premios se reduce en un 25 % aproximadamente, mientras que las obras que los alumnos deben presentar para optar a la recompensa ganan en dificultad. Así lo que en 1831 «es la delineación de una goleta con sus palos y velas, y de una fragata asimismo con su arboladura y velamen» pasa a ser en 1838,

la delineación de una goleta de guerra o de un bergantín con su arboladura y velamen, cálculo de desplazamiento o solidez, centro de gravedad por lo que respecta a su longitud, y latitud sobre la quilla más lo que se eleva; hallar el metacentro sobre el anterior, como también el lastre que necesita para navegar y para seguridad de la nave, y a más una libreta de lo que encierra el plano y arboladura a fin de que no haya necesidad de entregar el plano para la construcción de dicho buque<sup>32</sup>.

Los informes mensuales que el catedrático transmite a la Comisión de escuelas son parcos en detalles pero reflejan un éxito muy modesto de los métodos de enseñanza y un nivel de formación más bien discreto de los alumnos que acuden a clase. A la luz del análisis de la serie completa<sup>33</sup>, sólo un grupo reducido de discípulos alcanzó cierta habilidad en la profesión, si bien no hasta el punto de hacerse acreedores de los premios instituidos por la cátedra. Así se recoge en el comunicado de la Comisión de Escuelas, en el que se señala que «los peritos nombrados para calificar las obras de oposición a los premios de arquitectura naval no consideran creador al premio al único que ha hecho oposición para el superior de segundo año, pero si lo recomiendan y lo hallan merecedor de alguna recompensa»<sup>34</sup>.

También fue discreta la implantación de la cátedra entre los aspirantes a la profesión: el nivel de matriculación se mantuvo en una media de 14 alumnos por año, cifra a todas luces reducida si tenemos en cuenta no sólo la actividad en los astilleros de la costa del Principado sino también el hecho añadido de que la cátedra acogía estudiantes procedentes de todos los territorios de la corona española<sup>35</sup>. Además el grado

<sup>32</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CVIII, 2, 389-390. Reglamento de premios para la escuela gratuita de Arquitectura naval establecida en la ciudad de Barcelona a expensas de la Junta de Comercio. 1838.

<sup>33</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, XCVII. Escoles de la Junta de Comerç. Comunicats mensuals, 1825-1835 i XCVI, Escoles de la Junta de Comerç. Comunicats mensuals, 1836-1850.

<sup>34</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, JC 202. Resoluciones de la Comisión de Escuelas, 1833-1844. 9 noviembre 1839.

<sup>35</sup> El número de inscritos por curso puede consultarse mediante la documentación que contiene información respecto a las matrículas: BNC, Fons Junta de Comerç,

de absentismo debió ser siempre elevado pues constituyó una preocupación permanente de los promotores de la cátedra, desde el momento de su creación, cuando se establecía un horario que no perjudicase las obligaciones laborales de los alumnos<sup>36</sup> hasta en los últimos meses de funcionamiento, cuando en 1844, señalaban que atendiendo el largo periodo de enfermedad del catedrático y el poco o ningún resultado satisfactorio que ha dado su clase «sería más acertado suspender su reapertura en el año escolar que va a empezar en 10 de próximo octubre»<sup>37</sup>. No resulta extraño, pues, que finalmente en enero de 1845, la Comisión de Escuelas elevara un oficio proponiendo la supresión de la cátedra y su sustitución por otra que creyó «de mejores resultados»<sup>38</sup>.

\*\*\*

La cátedra de Arquitectura Naval de la Real Junta de Comercio de Barcelona constituye una experiencia ciertamente menor en el contexto de la obra educativa de dicha institución, que sostuvo escuelas de larga tradición y brillantes resultados. En este contexto, recibió siempre una atención residual y vivió en permanente vulnerabilidad, teniendo en cuenta que su mantenimiento dependió de la fragilidad financiera derivada de la existencia de fondos sobrantes del producto del Depósito del puerto de Barcelona, de acuerdo con el artículo 31 del Real Decreto de 30 de marzo de 1818<sup>39</sup>.

La cátedra desarrolló una breve trayectoria entre 1829 y 1845, a la sombra de la tradición gremial que impregnó contenidos y métodos de enseñanza, según se desprende de la personalidad, los conocimientos y la actuación de sus titulares, cuya formación teórica fue escasa aunque compensada por un conocimiento práctico del oficio atesorado en los círculos corporativos de los que procedían.

XCVIII, 10, 20. Matrícula de escuelas, 1835, Arquitectura naval; Fons Junta de Comerç, 10.2 Matricules, libro 255, Matricules de les Escoles Gratuïtes, 1824-1834 y libro 205, Matricules de les Escoles Gratuïtes, 1835-1850.

<sup>36</sup> «En el día se halla en esta ciudad don José Arévalo [...] que desempeñaría tal encargo [...] dando lección dos horas de noche a los discípulos que se presenten para que sin pérdida de su jornal puedan instruirse en ramo tan importante por lo que a Vuestra Señoría suplican su sirva hacerlo presente a Su Majestad para su Real aprobación si lo estima conducente».

BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 26. Oficio del Real Consulado de Comercio del Principado de Cataluña. 11 julio 1829.

<sup>37</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 240. Acuerdo de 28 de septiembre de 1844.

<sup>38</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 242. Dictamen de la Comisión de Escuelas, s.d. [Enero 1845].

<sup>39</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, CXI, 1, 29. 26 septiembre 1829.

La supeditación de esta escuela a las exigencias del ejercicio de la profesión, incluso entre los alumnos, cuyas habilidades se podrían equiparar a las de los aprendices, fue uno de los lastres que tuvo que afrontar durante su breve existencia. Horarios muy reducidos y absentismo, justificado en ocasiones por la incorporación al mundo laboral<sup>40</sup> fueron rémoras que en nada contribuyeron a mejorar el rendimiento de los alumnos.

No se puede obviar, por último, la escasa vinculación de la escuela con el contexto industrial del momento. La cátedra se inscribe en el panorama de la producción naval catalana de la primera mitad del siglo XIX, momento en que los astilleros del Principado observan, como mínimo hasta 1840-1841, una tendencia al crecimiento. A partir de ese momento, la tendencia se invierte, pese a las medidas gubernamentales de fomento, que resultan insuficientes para paliar el déficit estructural del sector, especialmente el atraso tecnológico, que la cátedra no ayudará a superar.

La ingeniería naval fue una disciplina que se desarrolló en paralelo en el ámbito de la Armada, mediante sucesivas instituciones –desde la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina (1772), a la escuela de ingenieros de San Fernando (Cádiz) en 1848 y posteriormente en Ferrol, 1860–, a las que tuvieron acceso no sólo los inscritos en la carrera militar sino también el personal civil. Serían estas instituciones las que impulsarían con mayor o menor fortuna según el momento, la formación de constructores navales cualificados con competencias más sólidas y actualizadas. Mientras tanto, en los astilleros de las playas y en los puertos de las grandes urbes siguieron construyéndose veleros tradicionales, ya escasamente eficientes y competitivos que difícilmente podrían haber competido en un escenario que estaba asistiendo a una transformación que conduciría inefablemente a la desaparición de la marina de vela en beneficio de la propulsión mecánica.

<sup>40</sup> BNC, Fons Junta de Comerç, XCVI, 1, 100. Comunicado de 1 marzo 1836.





Alba Alonso Mora

## El papel del mar en el desarrollo de la minería del condado de Prades y la Baronía de Entença (siglo XIV)

### ABSTRACT

Although the nature of mining involves pushing out into the depths of the Earth, it is also a science of travelling by maritime channels. This paper studies how all economic activity undertaken by Mediterranean cultures is directly influenced by the interests of the public powers. Consequently, mining is affected too. The Mediterranean Sea would allow the contact between two different coalfields in different stages of development. On the one hand, there is "la Villa de Iglesias" (Sardinia), which is well-developed in terms of techniques and technology; on the other hand there is "el condado de Prades y Entença" (Catalonia), which is not as well developed as Sardinian mining. As a consequence, Catalan mining would become an exploitation model for the rest of the Christian Kingdoms in the Iberian Peninsula during the middle of XIV century.

### *Introducción*

Debemos entender el mar Mediterráneo como medio y escenario de muchas de las actividades implicadas en el desarrollo de la civilización humana, desde el aprovechamiento de los recursos pecuarios por parte de una pequeña comunidad, hasta los enfrentamientos militares por el espacio comercial y el control de territorios. Sea cual sea la naturaleza de éstas, son claves para determinar la vida de los pueblos que habitan su cuenca. Los movimientos provocan el contacto entre las diferentes culturas, y conllevan intrínsecamente el intercambio de información y conocimientos, convirtiendo así al mar Mediterráneo en uno de los canales más relevantes del progreso científico y tecnológico.

En el siglo XIII, la Corona de Aragón inició un periodo de expansión y conquista por el Mediterráneo con el propósito de controlar las ru-

tas comerciales. A principios del siglo XIV se produjo la intervención en Cerdeña, isla conocida por sus abundantes recursos naturales, entre ellos, la minería de plata. Los catalano-aragoneses pasaron a controlar la isla y sus minas, lo que significa que el canal para la trasfusión de conocimientos mineralógicos con Cataluña, concretamente con el condado de Prades<sup>1</sup>, estaba establecido. El nexo último de unión fue el conde Pedro (1305-1380), señor de Prades y Entença desde 1342, y albacea del testamento de su hermano y rey, Alfonso III desde 1336. Dentro de sus atribuciones como albacea, estaba la de gestionar la isla de Cerdeña, y dentro de sus intereses como señor, estaba la de rentabilizar las minas de su condado, mucho menos desarrolladas que las sardas. La oportunidad fue aprovechada, y el conde Pedro pidió al capitán de la villa de Iglesias –la zona minera sarda por excelencia– la tramitación de sus ordenanzas<sup>2</sup>, un cuerpo legislativo en el que se detallaba el funcionamiento de la administración y trabajos en las minas. Además, consciente de que en Cataluña no existían expertos con las capacidades suficientes, invitó a varios mineros sardos a establecerse en su condado. Intentaremos seguir el viaje de los mineros sardos hasta Barcelona, y finalmente hasta el condado de Prades. Pretendemos saber quiénes son y qué tareas desempeñaron, y sobretodo, cuáles fueron sus aportaciones, ya que, gracias a ellos, dichas minas vivieron una de sus etapas más fructíferas: de ellas se extrajo plata de gran calidad.

Hemos estructurado el artículo de forma que podamos observar cuál era el nivel alcanzado en las minas de la Villa de Iglesias y cuál fue el impacto que causaron estos conocimientos en la minería catalana.

<sup>1</sup> El Condado de Prades y la Baronía de Entença formaban un señorío en principio indisoluble, pero al tratarse de la unión de dos antiguas posesiones separadas, contaban con dos cancillerías documentales diferenciadas. Los territorios que abarcaba cada administración son las siguientes. De Prades: las villas de Prades, Vilanova de Prades, Ulldemolins, Albarca, Cornudella, Siurana, Arbolí, Vilaplana, la Mussara, Mont-ral, la Riba, Farena, Capafonts, la Febró, l'Aleixar y Maspujols. Además el Conde tenía jurisdicción compartida con el Monasterio del Bon Repòs en la Morera y Poboleda, y con el obispo de Tortosa sobre la Bisbal de Falset, Margalef, Carbassers, la Vilella Baixa y la Figuera. De Falset, el Conde ostentaba la villa de Falset, la cual incluía parte de los territorios que hoy son Bellmunt del Priorat. También los territorios que antes habían sido de la casa Entença, entre los que destacan: Móra, Tivissa, García, Altafalla; y el dominio directo sobre: Gratallops, Torroja, Poboleda, Morera, Porrera i Vilademunt.

<sup>2</sup> Las ordenanzas reciben el nombre de *El Breve de la Villa de Iglesias*.

*La minería de la Villa de Iglesias. El Breve de la Villa de Iglesias y el nacimiento de las ordenanzas del conde Pedro*

El centro minero más importante de la isla de Cerdeña era la zona del Iglesiasiente, situada al sur de la isla, donde se documenta actividad extractiva y comercio de metales desde tiempos púnicos. Posteriormente, los romanos la explotaron intensivamente, y ya en la Edad Media, con la llegada de la familia pisana de los Donoratico<sup>3</sup>, la minería experimentó un nuevo impulso. El conde Ugolino puso en práctica una política de revitalización en toda la zona, que entonces se la conocía como Argentario del Sigerro. Cubría una zona de 500 km<sup>2</sup> aproximadamente, y escondía grandes cantidades de plata en su subsuelo. Los pisanos retomaron los trabajos romanos, que atrajeron a especialistas toscanos, bohemios y sajones. La actividad en la zona actuó como un imán para la población de la isla dedicada a las minas y al comercio, que se asentó alrededor de las mismas y crearon así la Villa di Chiesa, o Villa de Iglesias.

La minería era el pulso de la vida económica de la villa y se dotó de una regulación administrativa que pudiera normalizar los diferentes aspectos del trabajo. Así nació *El Breve de la Villa de Iglesias*<sup>4</sup>, un cuerpo legislativo dividido en cuatro libros. El texto estuvo vivo y fue modificado hasta 1327, es decir, hasta después de la conquista aragonesa. Los historiadores que lo han estudiado<sup>5</sup> consideran que la aportación aragonesa fue muy escasa o prácticamente nula, aunque en el texto se observan modificaciones sobre todo en la fiscalidad que se van repitiendo continuamente: «Li quali maestri debbiano avere sentenziato infra di dì XXVIII che la questione verrà loro dinansi; bando et pena a ciaschaduno di lloro libbre X d'alfonsini minuti a vuó' del signore re di Ragona»<sup>6</sup>. Por otro lado, sí que se aprecian influencias de los mineros bohemios y sajones en los muchos términos específicos de raíz

<sup>3</sup> Los Donoratico son una familia de origen pisano, que ostentaron el título nobiliario de Condes. Destacó la figura de Ugolino della Gherardesca, al que se le debe la creación de la Villa de Iglesias.

<sup>4</sup> «Il Breve di Villa di Chiesa è lo statutto che, per tutto il Medioevo e oltre, ne regolamentò l'attività estrattiva... Testo fundamental per la conoscenza della storia e dell'economia iglesiente, il Breve si revela di grande interesse anche per li peculiare impasto linguistico, un pisano che risente dell'influsso del sardo e se cui si innesta una componente lessicale germanica dovuta l'attività di maestranza minerarie sassoni e boeme in Italia fra il XII e il XIV secolo.» Consultado el 07/04/2014 en: <http://www.cuec.eu/index.php/2011/12/il-breve-di-villa-di-chiesa/>

<sup>5</sup> Sobre todo el libro IV, dedicado íntegramente a la minería.

<sup>6</sup> *El Breve de la Villa de Iglesias*, libro IV, capítulo I.

germana, evidenciando que implantaron conocimientos de su país de origen.

En cuanto a la rentabilidad de las minas de la Villa de Iglesias, la historiografía continúa debatiendo el peso de la minería en los factores que motivaron la intervención en la isla<sup>7</sup>. El historiador Robert Henri, dedicó una investigación a los documentos conservados, especialmente en el Archivo de la Corona de Aragón. Concluyó que las minas de la Villa de Iglesias resultaron más decisivas de lo que hasta el momento se había supuesto, aunque el debate se mantiene abierto<sup>8</sup>. Empero, para el condado de Prades y baronía de Entença, la conquista fue un elemento crucial. En el año 1349 se le requirió al capitán de la villa de Iglesias una copia de *El Breve*: «e remites nos translat dels ordenacions fets per raho de les fosses de les menes d'argent de Sardenya per tal que semblants ordinations puscham nos fer açí sobr'els crossos dels menes d'argent del loch nostre de Falceto e d'aquelles puscham pendre ço que millor para»<sup>9</sup>. Según la documentación, el conde Pedro lo utilizó para redactar sus propios capítulos normativos, dotando al condado de Prades y la baronía de Entença de un instrumento útil para mejorar la explotación, novedoso en prácticamente todo el conjunto de reinos cristianos de la península Ibérica<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Se ha calculado que las minas sardas, en el período que va desde fines del XII hasta inicios del XIV, antes de la conquista catalano-aragonesa, proporcionaron a Pisa cerca de quince toneladas anuales de plata, en el período que va desde fines del XII hasta inicios del XIV. En el período de máximo esplendor, las minas alrededor de la Villa di Chiesa llegaron a ocupar a 6.500 obreros.

<sup>8</sup> «Sabemos que el investigador francés Robert Henri ha trabajado en el Archivo de la Corona de Aragón, y en otros archivos, el tema de las minas de plata de Cerdeña, llegando a conclusiones de gran importancia. Nuestros esfuerzos por conocer si había publicado ya su estudio han sido infructuosos. Nos consta, empero, que el citado archivero francés, pudo establecer un casi geométrico crecimiento del rendimiento de la expansión durante los primeros años de la ocupación aragonesa de la isla. Sus impresiones le llevan a ver en esa riqueza la causa fundamental del interés por las tierras sardas lo mismo de Génova que de Pisa y de Aragón. En este aspecto particular creemos un poco desorbitada la afirmación, aunque indudablemente la producción argentífera dicha debió pesar no poco en todas las luchas entorno a estas tierras insulares. Por lo demás, respecto a las rentas que Cerdeña producía Pisa en los primeros años del siglo XIV, existe un documento interesante del que han hecho eco: Davidhson, *Geshichte von Florenz*, vol. III, 361 y 466; Solmi. *Studi Storici*, 130; Loddò-Canepa. *Notre Sulle condizioni*, p. 31» Vicente Salavart i Roca, *Cerdeña y la expansión Mediterránea de la Corona de Aragón (1297-1314)* (Madrid, 1956), 131. El documento al que se refiere es el texto que dejó escrito en 1314 el canciller pisano Leopardo di Marrona, en el que se cifraban las rentas totales de la República de Pisa.

<sup>9</sup> Archivo Duques de Medinaceli (ACDMC), sección Prades, legajo 16, doc.200.

<sup>10</sup> El desarrollo de la minería catalana alcanzó unos niveles superiores a los del resto de la minería de los reinos cristianos de la Península Ibérica del siglo XIV, según se hace constar en las cortes de Briviesca. Castilla, 1387. Manuel Romero Tallafigo, «Ordenanzas

*Los mineros viajeros*

La migración de técnicos<sup>11</sup> era la forma habitual de difusión de nuevas prácticas, y fueron especialmente activos entre mediados del siglo XIV y principios del XV. Normalmente, los especialistas procedían del centro y del este europeo, así como del norte de la península Itálica, y transmitían sus conocimientos de forma oral a personas seleccionadas, traspassando un bagaje cultural heredado de sus predecesores en nociones de ingeniería, geología, fundición, etc. No será hasta mediados del siglo XV y XVI que la literatura y los tratados de minería<sup>12</sup> serán más prolíficos y se difundirán ayudados por la aparición de la imprenta, reclamando así su papel en el proceso de transmisión de cultura.

Los italianos –salvando todas las distancias históricas que este gentilicio contiene– son requeridos en otros puntos de Europa por sus habilidades técnicas. Hay noticias de una compañía italiana, los Frescobaldi, que arrendaron las minas de plata de Devon, Inglaterra, las más productivas de dicho reino en los siglos XIII y XIV<sup>13</sup>.

Entre los italianos viajeros se documentan sobretodo genoveses<sup>14</sup>, pero no es habitual encontrar sardos. Ahora bien, a la luz de los documentos del fondo Medinaceli, hemos podido descubrir que llegaron al condado de Prades técnicos procedentes de Cerdeña a perfeccionar unas minas que, además de la tradicional galena (alcofoll o cofoll en la documentación) y el plomo, se intuía que podían producir plata. El valor económico de las minas y la producción total se incrementaron tras la llegada de los sardos, que consiguieron aportar las

para la explotación de la plata en el Condado de Prades y Baronía de Entenza (1343-1352)», *Historia, Instituciones y Documentos*, n.º 6. (1979): 325

<sup>11</sup> «El artesano posee una gran cantidad de habilidades que la literatura no recoge y además, los especialistas solían mantener sus conocimientos celosamente guardados y nos los ofrecían con facilidad a la difusión, con lo que solo la presencia física del trabajador daba lugar a la revelación del secreto», Sánchez, *De minería*, 179.

<sup>12</sup> En el siglo XVI nacen en Alemania manuales específicos de minero-metalurgia, los *Bergbüchlein* y los *Rustubüchlein*. En ellos se daban indicaciones básicas para encontrar las venas y luego trabajarlas, y nociones de metales. Por ejemplo, el publicado en Augsburgo en 1527 por Rüblein Von Kalbe (Calbus), oriundo de la Ciudad minera de Freiberg, «Ein Nützlich Bergbüchlein», en el que se trataba el proceso de fundición de cobre y que fue reeditado varias veces, Sánchez, *De minería*, 177.

<sup>13</sup> «Inaugurando así la tradición expansiva de los italianos, a quienes se pude encontrar en la Baja Edad Media controlando las minas en lugares tan dispares como Inglaterra, Asia Menor o España.» Sánchez, *De minería*, 92.

<sup>14</sup> Se documentan catalanes arrendando la mina de Almadén de Chillón (Ciudad Real) en 1313, y posteriormente, genoveses en 1387, Sánchez, *De minería*, 100.

directrices para una explotación eficaz y rentable, mejorando la técnica de trabajo.

*Los mineros sardos. Joan de la Seda y Leonardo Dino*

Entre 1343 y 1352, los maestros sardos llegaron en tres ocasiones al condado de Prades. El primer contingente viajó desde la Villa de Iglesias hasta Barcelona, donde fueron recibidos y acomodados por Bernat de Priamo<sup>15</sup>, y desde allí se trasladaron hasta Falset. Al menos tres de los maestros estaban autorizados a buscar minas de plata por el territorio condal, y por dicho trabajo, en el mes de marzo, recibieron un salario: 800 sueldos para Leonardo Dino –que después asumirá el cargo de ensayador–<sup>16</sup>, 600 para Simoni de Surito y 600 para Gomite Barberii. No se sabe a ciencia cierta qué tipo de trabajo específico se les encargó, pero es particularmente notable que cobraran un sueldo fijo, cuando el resto de los mineros recibían su beneficio después de vender su plata al Conde. Montserrat Flores<sup>17</sup> ha relacionado el hecho con varias posibilidades: de entrada, podría ser que se dedicaran a tareas exclusivas que sólo dominaran ellos, como la técnica de torrefacción<sup>18</sup>; o bien que enseñaran a otros mineros a trabajar según la experiencia sarda. También se ha barajado la hipótesis de que este sueldo fuera un incentivo por trabajar una mina determinada, y se les pagara una cantidad concreta. En relación con *El Breve*, en éste se destina un capítulo para los maestros de pozos, es decir, los maestros que trabajaban directamente en las aperturas y ejercían de capataces, distribuyendo el trabajo de los «laboratore» y pagándoles el sueldo cada sábado: «Ordiniamo che ogni maestro di fossa o d'altro lavoro d'argenteria, o ricoglitore di somma che à bistante, debbia pagare li suoi lavoratori lo sabbato, ragionata la fossa, et preso la somma; et se questo non facesse, et richiamo ne fusse, sia sostenuto infine che paga, et paghi per pena soldi X per ogni volta, a vuó' del signore re di Ragona»<sup>19</sup>. Quizás Dino, Surito y Barberii eran maestros de fosas y en Cataluña cobrarán un sueldo, una cantidad, por cierto, bastante elevada que ayudaba a que la oferta de instalarse en el Condado de Prades fuera más atractiva.

<sup>15</sup> ACDMC, sección Prades, legajo 9, doc 184 y 184.2

<sup>16</sup> El ensayador era la persona que se encargaba de realizar el análisis de tres o cuatro onzas de la mena (roca y mineral) y determinar el porcentaje de mineral que ésta contenía. Se valían de técnicas y conocimientos metalúrgicos más avanzados de la época.

<sup>17</sup> Montserrat Flores, «Els sards de les mines de Falset», *Cros Ric* (Bellmunt del Priorat, 2004), 1.

<sup>18</sup> Técnica que será explicada más adelante en el texto.

<sup>19</sup> *El Breve*, libro IV, capítulo LX.

Años más tarde, en 1348, cuando la peste hizo sentir sus efectos en el Condado de Prades, se recurrió de nuevo a la villa de Iglesias para solucionar el problema principal: debido a la alta mortalidad ya no quedaban picadores suficientes para laborear las minas. El conde Pedro escribió a Guillem de Alió –el capitán de la villa de Iglesias– para que enviara otro grupo de mineros sardos<sup>20</sup>. Sin embargo, parece ser que por esta vez, la llamada no obtuvo respuesta. La isla también sufría los estragos de la enfermedad. Cabía la posibilidad de recurrir a los esclavos de las minas sardas, pero no se ha podido confirmar que, efectivamente, se realizara su compra.

Habría que esperar hasta 1349 para documentar otro intento por parte de los sardos de llegar hasta Cataluña, ayudados económicamente por el conde Pedro con 1000 sueldos barceloneses, procedentes del dinero heredado de Alfonso III<sup>21</sup>. En 1350 llegaron finalmente al condado de Prades y firmaron un contrato de explotación de una mina. Los sardos se comprometían a trabajar un cros (mina) de la zona de Entença durante dos años, según dictaba su experiencia. A cambio, recibían el cros totalmente equipado de material, y quizás de personal, y en el momento de rescisión del contrato lo debían devolver en las mismas condiciones, pues la concesión primera de explotación la ostentaban Ramon Ferrer y Ramon Codines, ambos naturales de Falset. Se deduce pues, que su estancia en el condado catalán iba a ser de carácter temporal, por lo menos en un principio. La particularidad de este nuevo contrato es que los mineros no cobrarían un sueldo fijo, como había ocurrido con sus compatriotas unos años antes, sino que deberían ajustarse al sistema establecido para el resto de compañías. Esta información nos podría hacer pensar que no eran maestros o especialistas propiamente dichos. Los nombres de los mineros sardos son: Nichola de Vila, Bernardo de Vallmoll, Francesco de Vinyola, Barison de Març, Hugolino de Aguillen, Gotnar Policha, Francesco Joanne y Comitam de Penduxo<sup>22</sup>. De su productividad conocemos un dato: entregaron a Joan de la Seda –administrador de las minas– una cantidad de 1 quintal, 9 libras y 10 onzas de mena de plata, y 4 libras, 4 onzas de granalla<sup>23</sup>, por lo cual percibieron un total de 946 sueldos barceloneses y 6 dineros<sup>24</sup>. No podemos saber si una vez terminado el

<sup>20</sup> ACDMC, Sección Entença, legajo 1, documentos 45-48.

<sup>21</sup> Flores, «Els sards», 3

<sup>22</sup> ACDMC, sección Entença, legajo 1, documento 52.

<sup>23</sup> La mena es la roca con el mineral en su interior, y la granalla son partes más pequeñas de mena resultantes de los procesos de extracción y picado de mineral, que pueden contener porcentajes bastante elevados de plata.

<sup>24</sup> Como hemos apuntado anteriormente, en el Condado de Prades y Baronía de Entença se entregaba todo el mineral al Conde (primero sin afinar, y después afinado),

periodo del contrato los sardos se establecieron definitivamente o se dirigieron hacia otro lugar, porque, lamentablemente, una de las fuentes históricas principales para este cometido, los registros parroquiales, desaparecieron calcinados al incendiarse el archivo que los contenía durante la guerra Civil Española de 1936-1939.

En la documentación del siglo XIV sí que hemos podido seguir el rastro de dos de ellos: Joan de la Seda y Leonardo Dino. Es interesante destacar la figura de Joan de la Seda, quien fuera administrador de las minas entre los años 1343 y 1352. No se conoce con exactitud su procedencia, pero sí sabemos que era «argentarius» –platero– y que fue acuñaador en la villa de Iglesias antes de trabajar en el condado de Prades. Es posible que fuera un «maestro de monte», uno de los cargos más elevados en la villa de Iglesias, atendiendo a esta disposición recogida en *El Breve*: «Li maestri siano homini buoni et leali, et abbiano servita l'argentiera almeno anni V»<sup>25</sup>. Los maestros de monte cobraban un sueldo y debían acudir a la mina o «fossa» donde fueran requeridos, además de llevar el almacén común del mineral. En el capítulo de título «Del salario dei maestro del monte» se especifican las diferentes tareas del maestro de monte y las distintitas retribuciones que podía percibir por ellas como extra. «Li quali maestri possano sentenziare et diffinire et intendere tucte lite et questione che seranno in delle montagne, socterra et sopra terra; et possano sentenziare et dare ragione ad chi l'ae et ciò possano fare per loro tanto, secondo la forma del breve, senza alcuno adiuncto, o per la maggiore parte di lloro, sì che siano cinque almeno...Et se lo maestro fusse richiesto di stare tucta la septimana per alcuna fossa, che debia avere soldi XXX per suo salario»<sup>26</sup>. Esta experiencia le valió precisamente a Seda el puesto de mayor importancia dentro de la administración creada por el conde Pedro, con atribuciones muy similares a las de «maestro del monte». Su papel como tal fue esencial en el desarrollo de las ordenanzas, porque «hay acotaciones, sobre lineados y correcciones, que harían pensar en una minuta: lo cual fundamentalmente nos hace lanzar la hipótesis de que la práctica diaria y la gestión directa proporcionaba a Juan de la Seda mejoras al texto jurídico de cara a una futura ordenanza más perfecta»<sup>27</sup>.

Joan de la Seda no fue el único procedente de Cerdeña, en ocupar un cargo de alta responsabilidad, pues desde 1348, Leonardo Dino fue nombrado ensayador tras haber trabajado en las minas del condado de Prades y baronía de Entença desde su llegada en 1343 con el grupo,

por el cual los mineros recibían un porcentaje que dependía de la calidad del producto.

<sup>25</sup> *El Breve*, libro IV, capítulo I.

<sup>26</sup> *El Breve*, libro IV, capítulo II.

<sup>27</sup> Romero, «Ordenanzas para la explotación», 328.



que suponemos, era de «maestros de pozo». Aunque no era ensayador de profesión, ejerció como tal, dejando patente el alto nivel de preparación de los maestros de minas sardos que llegaron a Cataluña, ya que para ensayar se debía dominar la técnica de fundición a pequeña escala y se precisaba un alto grado en conocimientos metalúrgicos. El ensayo permitía determinar el porcentaje de metal noble que contenía la mena, que se introducía en un horno pequeño, hecho con el material más refractario posible –arcilla, habitualmente–, donde se colocaban los trozos de carbón, y encima, las mezclas de arcilla y restos de otras fundiciones, que evitaban que el fuego tocara directamente el mineral y lo perjudicara. Cuando el plomo se calentaba, se añadía la mena, y el calor hacía que la escoria –elementos no deseados de la mena, habitualmente azufre– quedaran adheridos al plomo y liberaran la plata.

### *Las aportaciones de los mineros sardos. Técnica y tecnología*

Hasta el momento nos hemos referido a las aportaciones sardas a nivel administrativo y normativo, con la clara influencia de *El Breve* en la redacción de las ordenanzas del conde Pedro. No hemos explicado en profundidad la estructura de control creada por el Conde basándose en *El Breve*, con la figura del administrador al frente. Tampoco la organización de los mineros en compañías libres ni su funcionamiento interno, ni la Casa de las Menas, el lugar donde era almacenada y pesada la mena al estilo de

La casa, in della quale denno intendire ragionare li maestri del monte»: Ordiniamo che la casa la quale è in dela corte del palasso di Villa di Chiesa, che fu diputata per la vena che si recava in Villa, debbia essere diputata, ordinata et data per corte alli maestri del monte et ad loro scrivano; et siano tenucti et debbiano li suprascripti maestri del monte per saramento, ad pena di libbre X d'alfonsini minuti<sup>28</sup>

ni la normativa estricta que se debía acatar:

«Ordiniamo che qualunqua persona segnerà o mecterà alcuno boctino o canale o cantina, debbia essere difesso dala corte per quelli che segnato l'ae giorni tre; et possasi rinfrescare una volta dal dì innansi che fie segnato<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> *El Breve*, libro IV, capítulo V.

<sup>29</sup> *El Breve*, libro IV, capítulo XI.

La razón principal porque en este artículo se obvia es porque ya existen algunos trabajos al respecto, como los de Romero Tallafigo o Martínez Elcacho, aunque, cabe añadir, que de momento ninguno comparándolos con *El Breve*. También podríamos determinar la influencia sarda en términos cuantitativos, es decir en volumen de producción<sup>30</sup>, pero debemos reconocer que es muy difícil, porque los datos que conservados son incompletos y de carácter parcial. Así pues, hemos preferido centrarnos en los aspectos cualitativos, el salto que se prevé en la ciencia y la técnica<sup>31</sup>, y que es deudor directo de los mineros sardos.

La situación en la que se encontraba la minería de Prades y Entença antes del empuje sardo consistía en aperturas de crossos o minas de dimensiones muy reducidas –como mucho cabían dos personas–, que se excavaban con pico y dependían de la fuerza física del minero. A veces se reforzaban los pozos, o las entradas, con una «eixàrcia<sup>32</sup> conuient», es decir con un tipo de estructura de soporte de madera que evitaba el derrumbe de la entrada y con todo lo necesario para trabajar dentro del pozo. Las galerías tampoco podían ser demasiado profundas, debido a las complicaciones provocadas por las inundaciones de agua, que se intentaron solventar abriendo «aubellons» o canalizaciones al exterior, muy rudimentarias. Así pues, nos encontramos con una minería muy limitada tanto por la técnica como por la tecnología, que lograba profundizar escasos metros en la tierra y que debía conformarse con la obtención del mineral de las vetas más superficiales. En lo referente a las personas que las trabajaban, no hay constancia de la presencia de ningún maestro, magíster o maestri, únicamente «piconers o caudors qui en aquell cros laourara»<sup>33</sup>. Por lo tanto, deduciremos que no había ninguno.

Al igual que en Prades y Entença, la morfología que presentaban la gran mayoría de las minas del continente europeo en estas fechas, era la de pozos poco profundos y estrechos, que contaban con algún tipo de aparejado de madera, en los cuales trabajaban dos o tres hombres. Aunque desde el siglo XIII se había incrementado la producción y se habían introducido algunas innovaciones relacionadas con la aplicación de la energía hidráulica, la «extracción sigue ligada a las técnicas

<sup>30</sup> Cabe considerar la siguiente afirmación: «la producción metálica anterior al siglo XV, a pesar del interés que le prestan los poderes públicos, será siempre mediocre en comparación con otras actividades Industriales, por ejemplo, la industria textil». Sánchez, *De minería*, 95.

<sup>31</sup> Entiéndase tecnología como instrumentos o maquinaria, y técnica como la capacidad para utilizarlos.

<sup>32</sup> Del gr. bizantino exártia, pl. de exártion «aparejos náuticos», der. del gr. cl. exartízo «equipar, aparejar una embarcación».

<sup>33</sup> Romero, «Ordenanzas para la explotación», 328.

ancestrales y frenada a pocos metros de la superficie del suelo»<sup>34</sup> y «la capacidad de cavar cientos de metros bajo la tierra se había perdido desde tiempos romanos»<sup>35</sup>. Las explotaciones eran pequeñas y se trabajaban esporádicamente, luego se abandonaban.

El año 1343 marcará el punto de inflexión para el condado de Prades. Llegaron los sardos y perfeccionaron la extracción. En cuanto a tecnología y herramientas se refiere, usaban el «mall»<sup>36</sup> para trabajos en el interior y exterior, la «esclusa»<sup>37</sup> para la separación mecánica de la mena y la ganga (roca inservible), el torno y la cuerda para subir y bajar tanto el agua como al personal, y la bomba, que servía para renovar el aire y extraer el viciado. También era necesaria la bomba para avivar el fuego de la técnica de torrefacción. En la documentación se continua hablando de la «eixàrcia coniuent»<sup>38</sup>.

En cuanto a la técnica, la minería de la segunda mitad del siglo XIV tenía que dar repuesta a los principales problemas endémicos: las inundaciones y el aire viciado. Para resolverlos, se aplicaron en Prades y Entença los sistemas más avanzados que se conocían en la época.

El aire de la mina podía ser obstruido por dos factores: el humo que producía la técnica de torrefacción y el polvo que generaba la propia excavación. En las minas de cierta envergadura, el problema quedaba resuelto mediante la creación de un pozo paralelo, o a veces construyendo chimeneas que comunicase con el exterior, permitiendo así la circulación del aire. Normalmente estas aberturas aprovechaban la propia orografía del terreno, pero en ocasiones la corriente de aire debía impulsarse desde el exterior.

Existían varios sistemas:

- A través de pequeños muros de piedra seca ubicados en la boca de galería que reconducían el aire que circulaba en sentido contrario.
- El uso de «bótes»<sup>39</sup> con una apertura lateral que giraba en dirección del viento y lo canalizaba.
- El uso de bombas o fuelles.

<sup>34</sup> Sánchez, *De minería*, 93.

<sup>35</sup> Harry A. Miskimin, *La economía del Alto Renacimiento 1300-1410* (Madrid, 1980), 115.

<sup>36</sup> Mazo. Martillo grande. De mango largo, que usaban principalmente los herreros, forjadores y picapedreros.

<sup>37</sup> Yunque donde se golpeaba la mena del resto de elementos.

<sup>38</sup> La estructura que soportara las aperturas era vital. Está mandado que así se proceda en *El Breve* de la Villa de Iglesias, Libro IV, capítulo CIII. «Di mandare bando infra uno mese, che li maestri di fosse et botittini abbiano canapi».

<sup>39</sup> El significado preciso aún está por confirmarse. Pensamos en una bota o tonel abierto que gira sobre un eje y hace de pantalla para redirigir el aire.

En *El Breve* se habla prolijamente del viento:

Di dare vento alli fosse: Ordiniamo che se alcuna fossa o altro lavoro d'argentiera abisognasse vento, che lo debbia et possa avere dal pió proximo vicino ch'elli avesse, alle espese di colui che adimanda lo vento, a provvedimento deli maestri del monte. Et la fossa che porgerà lo vento debbia avere viva la via che si mettesse dal suo lato per porgere lo dicto vento; et la vena che vi si trovasse et lo monte et vena che si lavorasse in dela suprascripta via si debbia cavare al die ale espese di colui che dimanda lo vento; la quale vena sia et essere debbia dela fossa che porgie lo vento. Et la via che si mettesse dal lacto dela fossa che addimandasse lo vento, et la vena che vi si trova lavorando et metcendo la via, quella vena sia dela fossa che dimanda lo vento. Et la via sia morta avuto lo vento o non avuto, et che tucte li lavoriere che di quella via morta si cavasseno siano morte; et così s'intenda di tucte vie morte, le quali fuseno dati per morte per li maestri del monte. Et se alcuna lavoriera si cavasse d'alcuna dele lavoriere morte, bando infine in libbre X d'alfoncini minuti a vuo' del signore re; et neentedimeno le lavoriere siano morte, salvo che per dare vento tanto vi possano lavorare; lo quale vento s'assegni a providimento delli maestri, o per alcuno di loro; et di queste cose lo possa accusare lo maestro dela fossa che stae con lui a riveduta, et non altra persona. Et che contra facesse, paghi pena infine in marchi X d'ariento a vuo' del signore re di Ragona. Et lo lavoro che vi si facesse sia morto, sì veramente che si bisognassi di dare vento dala dicta via morta, che si possa dare tante volte quante abisognasse, a providimento deli maestri del monte<sup>40</sup>.

La evacuación del agua era una tarea mucho más ardua, porque construir un sistema de drenaje implicaba una mayor inversión monetaria e implicar un importante número de trabajadores durante largo tiempo. Aun así, en 1349 la compañía minera formada por Guillem Borrell, Bertran de Revell, Vial Rojals, Antoni Roda, Gregori Aragonés, Leonardo Dino (sardo), Bernat Pedroso y Bernat Vilar, comenzaron la construcción de un sumidero -canal para la evacuación del agua- en la Bassa Bas d'en Bou, el cual debía permitir conectar todas las galerías de la zonas al mismo canal. Los trabajos estuvieron paralizados durante tres años y cuando se reemprendieron de nuevo, el Conde obligó a pagar una tasa a los productores que quisieran conectarse.

Por último, comentaremos el método de torrefacción, al que nos hemos ido refiriendo durante el desarrollo del artículo. Se refiere a una técnica derivada de la minería romana para extraer el mineral de la pared, conocida y dominada por los sardos. En Prades y Entença será utilizada en estas fechas, pero también en los siglos posteriores. Con-

<sup>40</sup> *El Breve*, libro IV, capítulo XX.

siste en calentar con fuego las paredes de las galerías dónde se ubica el mineral, para después rociarlas con agua y hacer que la roca se parta. El método facilitaba el proceso de extracción pero entrañaba grandes riesgos si no se conocía con precisión como llevarlo a cabo. Como era una operación delicada, en la Villa de Iglesias era supervisada por el «maestro de monte»: «Questo adiuncto, che le fosse che mecteno fuocho possano mectere le homini a tirari monte et mectire ligna così tosto come li fosse sono sfomate, cioè quelli fosse che stessino a reviduta la meçedima maitina a tersa; inperciocchè li maestri del monte rendino le revedute meçedima a sera tanto, è grandi danno a coloro che pagano li lavoraturi»<sup>41</sup>.

Todo este conjunto de medidas resultaron revitalizantes para la minería del Condado, y suponían una mejora sustancial de las condiciones en las que se trabajaba anteriormente. De hecho, a partir de ellas, se podrá mantener el ritmo de explotación y serán el pilar para el desarrollo de la técnica y la tecnología de los siglos posteriores: «Les continuades relacions amb Sardenya van aportar a la mineria del comtat de Prades unes tècniques i una organització que estaven entre les més avançades d'Europa en aquells moments»<sup>42</sup>.

Arqueológicamente es difícil estudiar las minas del Condado, porque la explotación de muchas de ellas se ha prolongado hasta el siglo XX, y lo que había sido una mina en época Medieval se convirtió en una galería superior de las más modernas y profundas. Por ello la documentación conservada en el archivo de los Duques de Medinaceli se considera imprescindible.

### Conclusiones

Después de consultar la documentación del Archivo de los Duques de Medinaceli y la bibliografía, contrastándola con el Libro IV de *El Breve* de la villa de Iglesias, podemos corroborar la hipótesis sobre al que partía este artículo: la aplicación en el condado de Prades y la Baronía de Entença en el siglo XIV de algunas de las técnicas mineras más avanzadas de Europa, las cuales no serían ampliamente conocidas hasta el siglo XV. Todo ello gracias a la llegada de los conocimientos procedentes de Cerdeña, aportados por los mineros que se instalaron en el Condado y por la tramitación de la copia de *El Breve de la Villa de Iglesias*. Es posible que la historiografía no le haya dado la suficiente importancia a *El Breve*, teniendo en cuenta que se trata de un cuerpo legislativo regula-

<sup>41</sup> *El Breve*, libro IV, capítulo I.

<sup>42</sup> Flores, «Els sards», 3.

dor de una actividad económica que se empezó a redactar en el siglo XII y, que lo hace, como mínimo «singular» en la Europa Medieval.

La minería sarda, heredera de la romana, había mantenido el desarrollo y la actividad extractiva de forma prácticamente ininterrumpida, nutriéndose de todas las habilidades que Roma aportó a la minería –no sería superada hasta muchos siglos después–, pero también de todas las tradiciones centroeuropeas aportadas por mineros bohemios y sajones.

El resultado colocó a la técnica y tecnología sarda entre las mejores de la Europa trecentista, y raramente la encontramos utilizándose en otras minas. El reflejo de su aplicación en Prades y Entença daría como resultado una de las etapas más fructíferas de la minería catalana en cuanto a la calidad de los minerales extraídos –plata– y a la calidad técnica. En el reino de Castilla también hubo eco de los triunfos de la minería catalana, cuando el rey Juan I, en las cortes de Briviesca de 1387, aludió al incremento que experimentaron las rentas del conde Pedro tras regular la minería. Juan I decidió adoptar algunas de las disposiciones recogidas en las ordenanzas catalanas para crear su propio marco legal, considerado uno de los hitos legislativos de la minería castellana y la primera ley de minas propiamente dicha en el citado reino.

Sin embargo, el tiempo en que las minas de Prades y Entença vieron cantidades de plata considerables, acabó al cabo de unos cincuenta años. A partir de entonces, durante el siglo XV no se menciona en los libros de cuentas la entrada de plata. Los filones más puros de plata eran muy escasos, y en muchos casos estaban agotados. La técnica y la tecnología, que otrora había conseguido extraerlos y rentabilizarlos, se manifestaba incapaz. Además confluyeron una serie de factores ajenos a la minería, de carácter político y social, que contribuyeron a su debilitamiento<sup>43</sup>. A mediados del siglo XIV estalló una crisis que sacudiría el equilibrio económico de Europa occidental, sumiéndola en lo que los historiadores han denominado como un periodo de depresión. El impacto de la peste provocó un descenso en la curva demográfica, y por consiguiente, falta de mano de obra. La producción agrícola era deficiente, los capitales comerciales quedaron inmovilizados y se estancó el mercado financiero. La monarquía aragonesa cayó en una crisis de insolvencia. Las guerras constantes, libradas tanto en tierra como en mar, a las que hay que sumar –a partir del siglo XV– la amenaza ejercida por los turcos otomanos desde oriente, harían trastabillar el mundo mediterráneo y bascularían el eje comercial hacia el Atlántico, favoreciendo el crecimiento de potencias como Castilla o Francia.

Además, la minería contaba con sus propios lastres internos, no únicamente en Prades y Entença, sino en el resto de Europa, lo que ha condu-

<sup>43</sup> Concretamente, la crisis sería especialmente insidiosa en Cataluña entre 1380 y 1420.

cido a hablar también de crisis minera<sup>44</sup>. Hacia finales del siglo XIV e inicios del XV se alcanzó el techo productivo, debido a la incapacidad del sistema tradicional de explotación de dar respuesta a los nuevos retos, teniendo en cuenta que los filones quedaban cada vez más hondos en la tierra. Era necesaria una gran inversión que apoyara los inventos experimentales del siglo XIII con nuevos artilugios y técnicas que se habían llevado a cabo de forma puntual en algunas explotaciones, pero que aún no habían llegado a generalizarse debido, básicamente, a la falta de crédito. Irrumpieron así en la minería los grandes capitales, normalmente pertenecientes a grandes comerciantes que se sentían atraídos por la minería tras el cambio global que sufría el comercio tradicional ante la aparición de nuevas rutas. Se abrió una brecha productiva y organizativa entre las explotaciones que continuaron con el antiguo sistema, y aquellas que recibieron la inyección económica. El foco de la minería se instaló en la zona germana y en el centro de Europa<sup>45</sup>, donde se pondrían en explotación minas de plata de excepcional riqueza: Kutna Hora (Pilsen, Bohemia), y otras en Trento, Mansfeld y Goslar. Por el contrario, decayeron las de Inglaterra (Devon), Sajonia y Poitou, de explotación más antigua.

La respuesta de la minería de Prades y Entença a la crisis fue un viraje de la producción hacia la galena y el plomo<sup>46</sup>, ambos con una demanda sólida en el mercado y rentables. También se explotaron otros minerales, como el manganeso, pero en menores cantidades. Ha-

<sup>44</sup> Se podría incluir algún matiz, porque no todos los minerales sufrieron la crisis de la misma manera. Por ejemplo, se abrieron las minas de Tolfá, en Turquía, productoras de alumbre y controladas por el Vaticano. El alumbre era un producto esencial en tintorería, pues ejercía como mordiente para que determinados tintes se adhirieran al tejido. Otro caso es el de las minas de hierro, más sencillo de extraer y más abundante. El nuevo interés hacia los llamados metales útiles o Industriales será uno de los factores clave en el proceso de desarrollo tecnológico del siglo XV y XVI; al resultar necesarios para la industria armamentística. Los metales nobles, por el contrario, se verían muy perjudicados por las ingentes cantidades que inundarían Europa, a partir del descubrimiento del Nuevo Mundo.

<sup>45</sup> Por ejemplo, se introducirían norias de gran tamaño conectadas entre sí en los diferentes niveles de las galerías, que drenarían el agua y el material a mucha más profundidad y más eficazmente. Serían accionadas por fuerza animal o hidráulica. En la zona germana también se inventó el alto horno, Stuckhofen, que fundía el hierro mucho mejor que la forja.

<sup>46</sup> En el estudio de la documentación de los siglos posteriores, se advierte una recuperación de la minería al centrar el interés en el mineral de «cofol» o «alcofol», es decir la galena o sulfuro de plomo. Debido a su extraordinaria pureza, era explotado en cantidades considerables y exportado fuera del Condado hacia puertos fluviales por el Ebro hasta Zaragoza, y hacia los puertos marítimos hasta Barcelona y Mallorca. Algunos historiadores hablan de la salida del «cofol» del Condado de Prades fuera de territorio catalán, hacia zonas mediterráneas, como Rodas.

cia el siglo XVI y XVII volveremos a hablar de plata, pero ese tema será el objeto de estudios posteriores.

Aún así, el éxito de las minas catalanas del siglo XIV es más que evidente<sup>47</sup>. Es interesante comprobar el asombro que causaban los restos de explotaciones del Condado de Prades y de la Baronía de Entença al padre Pere Gil<sup>48</sup>, jesuita y natural de Reus, hacia el año 1600. En su *Geografia de Cathalunya* escribió:

També vuy en dia se mostra una grandísima mina en las montanyas de Prades, la qual, per espay de molts anys se creu va durar, y d'ella se presum creu que.s tragueren antiguament molts milions de lliures, se-gons vuy en dia se monstren las senyals de moltíssimas y profundísimas covas, y tan llargar y grans que espantan als qui las veuan.<sup>49</sup>

Por último, y como colofón de la conclusión, introducir dos ideas. La primera es que queda demostrada la estrecha relación y dependencia profunda entre el éxito de la explotación minera y la evolución de la ciencia, estableciéndose una especie de simbiosis<sup>50</sup>. Y la segunda idea tiene que ver con la influencia del momento político y económico en el desarrollo de una actividad económica. En el supuesto de que la Corona de Aragón no hubiera continuado su expansión mediterránea, y no hubiera conquistado la isla de Cerdeña, resultaría difícil pensar que dichos mineros hubieran llegado a territorio catalán. Es precisamente el Mar Mediterráneo el que despliega todo su potencial como el canal que permite conectar los intereses de distintos pueblos. Y es el escenario por el que viajan las personas, y con ellas sus conocimientos e ideas, de la misma manera que lo habían estado haciendo durante miles de años antes.

<sup>47</sup> Las minas fueron uno de los factores más importantes, sino el principal, del desarrollo económico del Condado de Prades y Baronía de Entença.

<sup>48</sup> Pere Gil i Estalella (1551-1622), oriundo de Reus. Fue sacerdote jesuita, geógrafo, historiador y profesor de teología en las universidades de Barcelona y Mallorca. Entre otras obras destaca el *Libre primer de la Historia Catalana en lo qual es tracta de Historia o descripció natural, ço es de cosas naturales de Cataluña*. Escrita en 1600 e inédita hasta 1949, es considerada como la primera obra de geografía moderna de Cataluña.

<sup>49</sup> «Josep Iglesias i Fort, Pere Gil, S. I. (1551-1622) i la seva *Geografia de Catalunya*. Seguit de la transcripció del *Libre primer de la Historia Catalana en lo qual es tracta de Historia o descripció natural, ço es de cosas naturales de Cataluña*», (Barcelona, 2002), 64.

<sup>50</sup> «*Varios autores han llamado la atención sobre el papel de la tecnología minera en los primeros contactos ciencia-técnica, prelude de la amplia relación que más tarde se establecería entre ambas ramas del saber*», Julio Sánchez Gómez, *De minería, metalurgia y comercio de metales: la minería no férrea en el reino de Castilla: 1450-1610*, vol. I (Madrid, 1989), 169.



*Bibliografía*

- CALDERÓN BERROCAL, M.<sup>a</sup> Carmen; ROMERO MACÍAS, Emilio M. «La minería en la Historia. Sobre el Derecho de los Reyes en las minas de oro, plata y otros metales, aguas y pozos de sal». En *Hastial, Revista digital de Patrimonio Minero Ibérico*, I, 2011.
- FLORES, Montserrat, «Els sards de les mines de Falset». En *Cros Ric*. Bellmunt del Priorat, 2004.
- GUAL CAMARENA, Miguel, «El hierro en el Medievo hispano». En *VI Congreso Internacional de Minería, Coloquio Internacional sobre Historia de la Minería*. León, 1970.
- IGLESIAS I FONT, Josep; GIL, Pere, S. I. *Geografia de Catalunya (1551-1622) seguit de la transcripció del llibre primer de la Història Catalana en lo qual se tracta de Història o descripció natural, ço es de coses naturals de Catalunya*. Barcelona, 2002.
- MARTÍNEZ ELCACHO, Albert, «La explotación de la plata en el condado de las montañas de Prades (Tarragona) durante la Baja Edad Media». En *Minería y Metalurgia en el sudeste europeo*, O. Puche Riart; M. Ayarzagüena Sanz. Madrid, 2005.
- MISKIMIN, Harry A. *La economía del Alto Renacimiento 1300-1400*. Madrid, 1890.
- ROMERO TALLAFIGO, Manuel, «Ordenanzas para la explotación de la plata en el condado de Prades y Baronía de Entença (1343-1352)». En *Historia, Instituciones y Documentos*, n.º 6. 1979.
- SALAVERT I ROCA, Vicente, *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón, 1279-1314*. Madrid, 1956.
- SÁNCHEZ GÓMEZ, Julio, *De minería, metalurgia y comercio de metales: la minería no férrea en el reino de Castilla: 1450-1610*, vol. I. Salamanca, 1979.



## RELATIONS BETWEEN REGIONS



Sabine Florence Fabijanec

## Le rôle économique des îles croates médiévales\*

### ABSTRACT

The 1.246 islands, small islands and reefs from the Croatian Adriatic coast have a very dynamical economical life during the Middle Ages. It is obviously impossible to list each activity for all of them, but the paper try to stress an overview of the most significant economical branches. There are six kinds of activities: 1) agriculture (wine-growing, arboriculture); 2) livestock (cattle, sericulture, wild animals); 3) raw materials (timber, wood derivatives and mineral resources); 4) seafood (fish, coral, shells) with technical improvement of sailing and fishing; 5) shipbuilding and arsenal; 6) as a stage in the maritime trade route. Their economic importance is even reinforced in the fifteenth century, as they are better preserved from the Ottoman threats by their isolation, and because it is the great period of monumental construction sites.

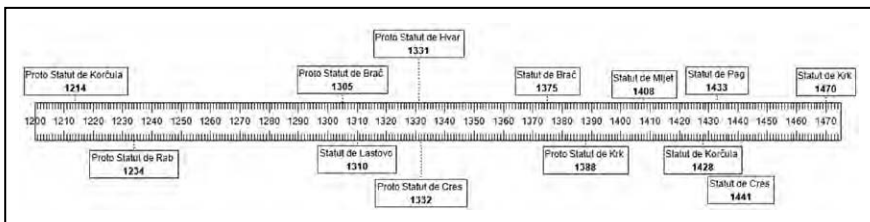
Le littoral croate comprend 79 îles habitables, 525 îlots et 642 récifs<sup>1</sup>. Certaines îles sont intégrées au territoire d'une commune en terre ferme. Pag (284,18 km<sup>2</sup>), Dugi otok (113,30 km<sup>2</sup>), Molat (22,18 km<sup>2</sup>), Iž (16,51 km<sup>2</sup>), Ist (9,73 km<sup>2</sup>), Premuda (8,66 km<sup>2</sup>) Škarda (3,78 km<sup>2</sup>), Pašman (60,11 km<sup>2</sup>), Ugljan (51,04 km<sup>2</sup>), Olib (26,14 km<sup>2</sup>) et Silba (14,27 km<sup>2</sup>) composent l'espace maritime de Zadar. Le territoire de Trogir est complété par Čiovo (28,12 km<sup>2</sup>) et celui de Split par Šolta (58,17 km<sup>2</sup>). L'archipel de Šibenik contient quarante îlots dont Žirje (15,07 km<sup>2</sup>), Prvić (12,75 km<sup>2</sup>), Zlarin (8,05 km<sup>2</sup>) et Kaprije (7,11 km<sup>2</sup>). D'autres îles sont autonomes ou chaperonnées par un seigneur local, avant d'être absor-

\* This work has been supported in part by Croatian Science Foundation under the project 6547 (sources, manuals and studies for Croatian History from the Middle Ages to the end of the long nineteenth century).

<sup>1</sup> Tea Duplančić Leder, Tin Ujević, Mendi Čala, « Coastline lengths and areas of islands in the Croatian part of the Adriatic sea determined from the topographic maps at the scale of 1:25 000 », *Geoadria*, IX/1 (2004) : 5-32.

bées par une puissance extérieure au XV<sup>e</sup> siècle. Lastovo (40,82 km<sup>2</sup>) est autonome jusqu'en 1272, puis incluse au territoire communal ragusain, tout comme les îles élaphtes (Šipan, Lopud et Koločep). Mljet (98,01 km<sup>2</sup>) est autonome jusqu'en 1410, puis intégrée au district de Dubrovnik. Cres (405,70 km<sup>2</sup>) est autonome jusqu'en 1409, tandis qu'à Lošinj (74,37 km<sup>2</sup>) des périodes d'autonomie alternent avec celles sous la Hongrie-Croatie ou Venise. A Krk (405,21 km<sup>2</sup>), le gouvernement de Venise (1243-1260, 1480) succède à celui des comtes de Frankapan. Autonome jusqu'en 1420, Rab (86,11 km<sup>2</sup>) étend son pouvoir sur les îlots environnants atteignant une superficie totale de 110,7 km<sup>2</sup>. Brač (395,43 km<sup>2</sup>) est autonome jusqu'en 1420, ainsi que Hvar (297,37 km<sup>2</sup>), qui incorpore l'île de Vis (89,72 km<sup>2</sup>) et son archipel. Korčula (271,46 km<sup>2</sup>) est d'abord rattachée à Dubrovnik, puis intégrée à Venise (1420)<sup>2</sup>.

Graphique 1. Chronologie des Statuts (et leurs prototypes) insulaires entre les XIII<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles



Les communes sont administrées par les membres du Conseil qui votent les lois. Au XIII<sup>e</sup> siècle, les coutumes locales commencent à être retranscrites sous la forme de Statuts. Leur émergence suit la chronologie de la formation d'une société civile sur une île donnée (Ill. 1) : Korčula publie son premier Statut en 1214, Cres en 1440. Rab conclue même plusieurs accords commerciaux avec des partenaires économiques entre 1190 et 1240<sup>3</sup>.

A partir du XV<sup>e</sup> siècle les îles jouent un rôle accru en tant que réserve d'hommes et de réceptacle humain suite à l'accélération de la menace ottomane. En 1420, des soldats sont enrôlés à Vis pour approvisionner

<sup>2</sup> Josip Kolanović, *Šibenik u kasnom srednjem vijeku* (Zagreb, 1995), 21. Lujo Margetić, Petar Strčić, *Krčki (Vrbanski) statut iz 1388.* (Krk 1988), 16, 18. Vjekoslav Klaić, *Krčki knezovi Frankapani* (Zagreb 1901), 146-149. Lucijan Kos, « Pomorstvo Raba: nekad i danas », *Rapski zbornik*, I (1987): 251. Josip Lučić, « Iz srednjovjekovne prošlosti otoka Lastova », *Radovi sveučilišta u Zagrebu*, VI (1974) : 33-34.

<sup>3</sup> Lujo Margetić, « Osnove obveznog prava srednjovjekovne Hrvatske », *RAD, CCCCLXI/31* (1992), 73. Kos, « Pomorstvo », 254. Neven Budak, « Neki elementi demografsko-ekonomskog razvoja i prostorne organizacije otoka Raba od XI. do kraja XIII. st. », *Rapski zbornik*, I (1987) : 197.

en vivres l'armée vénitienne <sup>4</sup>. Dès 1463, Venise organise la migration des populations de l'intérieur vers des îles. En 1476, l'une des plus grandes vagues d'immigration à partir de la Zagora dalmate submerge les îles de Zadar et de Šibenik. Les flux les plus marqués se déroulent au XVI<sup>e</sup> siècle : Pag accueille des réfugiés en 1520 et 1525, Ugljan dès 1520. Ces mouvements créent des déséquilibres : en 1527, la surpopulation (1.451 habitants) provoque famines et épidémies sur l'île, qui est au contraire réduite cinquante ans plus tard à 1.210 habitants <sup>5</sup>.

### 1. La production agricole

La terre est la principale source de travail des espaces insulaires : les îles représentent 22,5 % des surfaces fertiles de Šibenik <sup>6</sup>. Les plantations sont mixtes : à Ugljan, l'olivier est cultivé avec la vigne. A Šipan, les figuiers poussent sur les vignobles pour que la vigne puisse grimper dessus. Les biens agricoles sont jalousement gardés et réglementés par la population locale. A Lastovo, la vente d'un bien immobilier aux étrangers est prohibée, de même que les legs de terres à l'Église. A Korčula, les îlots alentours sont la propriété de la commune dès le XIII<sup>e</sup> siècle. Ils sont cédés en bail par vente aux enchères à des particuliers. Les revenus sont partagés le plus souvent au quart <sup>7</sup>.

Pour protéger la production locale, il est interdit d'importer du vin étranger à Hvar, à Vis, ou encore à Korčula, excepté l'importation d'un tonneau à usage privé. A Pag, les vignes sont plantées sur les coteaux au nord-est de la zone calcaire insulaire <sup>8</sup>. A la fin du XV<sup>e</sup> siècle, un voyageur note que Vis « ne fournit que du vin ». Le bail de la taxe sur le vin est mis aux enchères début août, avec l'échéance du paiement le 11 novembre. Le bailleur perçoit un quart du vin ou du moût. Au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, Korčula produit 7.290 hl de vin, Hvar plus de 16.664 hl, puis 18.466 tonneaux en 1585 <sup>9</sup>. Des déclarations de douane

<sup>4</sup> Grga Novak, « Otok Vis u srednjem vijeku », *Starohrvatska prosvjeta*, III/3 (1954) : 120.

<sup>5</sup> Josip Faričić, « Otok Pag na starim kartografskim prikazima », *Geoadria*, VIII/1 (2003) : 58-59. Damir Magaš, Josip Faričić, « Geografske osnove razvitka otoka Ugljana », *Geoadria*, V (2000) : 49-92.

<sup>6</sup> Kolanović, *Šibenik*, 21.

<sup>7</sup> Magaš, Faričić, « Geografske », 49-92. Josip Lučić, « Prošlost elafitskog otoka Šipana (do 1300. godine) », *Starohrvatska prosvjeta*, III/10 (1968) : 149. Gregor Čremošnik, « Notarske listine sa Lastova », *Spomenik SAN*, XCII/70 (1939) : 3-61. Vinko Foretić, *Otok Korčula u srednjem vijeku do g. 1420*. (Zagreb, 1940), 268, 271-272, 274.

<sup>8</sup> Novak, « Otok Vis », 122. Foretić, *Otok Korčula*, 287-288. Faričić, « Otok Pag », 61.

<sup>9</sup> Novak, « Otok Vis », 117. Tomislav Raukar, « Venecija i ekonomski razvoj Dalmacije u XV. i XVI. stoljeću », *Radovi ZPPFFZ*, X (1977) : 222.

de Korčula (1469-1475) témoignent d'un trafic vinicole dynamique, en particulier du vin local (*vino curzolano*). Les exportations sont les plus denses en octobre et un peu en avril en direction de Venise et des cités du Kvarner en périodes de foire. Du vinaigre du crû (*acetto corzulano*) est aussi exporté vers Venise. De nombreux tonneliers font écho à cette forte production : en 1572, ils fabriquent plus de 5.000 tonneaux de vin d'une valeur d'environ 6.000 ducats <sup>10</sup>. En 1554, Krk est couverte de vignobles produisant « du très bon vin », dont la population abuse parfois. Lastovo produit du *vino blanco* et du *vino vermello* <sup>11</sup>. L'organisation du travail sur le terrain est standard. A Korčula, en 1359, un propriétaire cède à un viticulteur environ 14,22 m<sup>2</sup> de terre à Blato, à condition que le terrain soit défriché et la vigne plantée dans les deux ans. En 1358-1361, la commune cède un îlot à deux viticulteurs pour qu'ils plantent la vigne sur de 190 m<sup>2</sup> en six ans, en échange d'un sixième de la production pour la ville <sup>12</sup>.

Concernant l'arboriculture fruitière, à Šipan, les figues (*figus*) sont séchées après la cueillette sur des claies en roseau (*gradičia de ficubus*). L'île cultive aussi la grenade (*malum granatum*), l'amande (*amigdalum*), le coing (*mala cotana, cydonium malum*) et la pastèque (*melone*). Lastovo est couverte de fruits (*pomeria, pomi*) : figuiers (*terra cum ficulneis*), poiriers (*arbor piri*), pêchers (*persige*), pommiers (*perē*), oliviers (*arbor olive*), cerisiers (*cerase amarine*) – dont les cerises sont séchées, et cognassiers (*mele cotogne*) <sup>13</sup>. A Korčula, un terrain est donné à fructifier en décembre 1376 avec devoir de planter en une année des melons, des pêchers, des grenadiers et des figuiers, plus des plants de vigne, en échange d'un quart des fruits. Entre 1469 et 1478, d'importantes quantités de figues sont exportées vers Venise, Manfredonia, Trano, la Dalmatie et le Frioul. Les plus gros transports de figues séchées ont lieu en janvier-mars, puis en octobre-novembre. Les exportations des poires, raisins secs (*uve sicce*), amandes et citron (*limnus*) sont plus épisodiques <sup>14</sup>.

<sup>10</sup> HR-DAZD-0011, Općina Korčula, Korčulanski knezovi, Andrea Corner, boîte 21, *Contralittere*, B. 37, F. 11 ; Pietro Nani, boîte 25, *Contralitere*, B. 48, F. XIV. Nevenka Bežić-Božanić, « Zanati na otocima Hvaru i Visu u XVI. stoljeću », *Radovi ZPPFZ*, X (1977) : 471, 482.

<sup>11</sup> *Commissiones et relationes venetae* II, in Šime Ljubić, MSHSM, XI (Zagreb, 1880), doc. VII: 1554, 60. Čremošnik, « Notarske », doc. 59, 36.

<sup>12</sup> Foretić, *Otok Korčula*, 268, 271-272, 274.

<sup>13</sup> Lučić, « Prošlost », 149. Lučić, « Iz srednjovjekovne », 16, 21-22.

<sup>14</sup> Foretić, *Otok Korčula*, 268, 271, 274, 276, 279. HR-DAZD-0011, Korčulanski knezovi.



## 2. L'élevage

L'élevage insulaire est vivace. A Brač, 19 % des décrets statutaires concernent les animaux (vols, dégâts), à Korčula 12 % et à Hvar 14 %<sup>15</sup>. Des contrats à Cres, Krk ou Rab spécifient l'organisation des troupeaux, la répartition des profits et des produits dérivés. A Cres, le berger doit traire vingt brebis par jour. En 1525, un rapport vénitien considère que l'île n'est « adaptée qu'au pâturage » et un autre déclare en 1553 qu'elle contient 120.000 brebis et chèvres. Jusqu'à 102.000 m de laine sont produits par an, assurant de bons revenus à la caisse communale<sup>16</sup>. Les îles périphériques accueillent souvent les troupeaux de leur centre administratif. Dès 1226, les éleveurs de Hvar mènent leurs bêtes s'abreuver en hiver sur Vis jusqu'au Carnaval. En 1328, un berger de Lastovo reçoit d'un Ragusain du bétail qu'il doit garder selon l'usage de Korčula (*ad tenendum, pascendum et nutriendum secundum usum Curçole*)<sup>17</sup>. Vis est davantage peuplée de chèvres que de brebis. Au XVI<sup>e</sup> siècle, l'éleveur doit donner une livre par fromage et un chevreau sur dix chèvres. Mais en raison des dégâts que les chèvres créent dans les bois, leur élevage se restreint un siècle plus tard<sup>18</sup>. A Rab, l'élevage est prospère. Les entrepreneurs des autres îles s'y approvisionnent en laine locale (*lana insulana*), au prix de 2 à 3 livres le quintal (4,77 kg) dans les années 1463-1474. Le commerce du cuir et de la rasse (tissu en laine fruste) fleurit également<sup>19</sup>. A Lošinj, la population se tourne vers l'élevage d'ovins. A Lastovo, le bétail est très varié et tous les pâturages sont une propriété de la commune mise à la disposition des locaux. A partir de 1472, des bergers, âgés de 12 ans et plus, sont désignés à la tête des troupeaux. Les îlots sont parcellisés et loués aux enchères. L'îlot de Zaklopatica sert d'abattoir communal (*beccharia del comun*)<sup>20</sup>. A Rab, le Statut stipule que les chevaux et les ânes sont nécessaires pour l'équitation (*pro equitando*). A Korčula, il est interdit de

<sup>15</sup> Goran Ravančić, « Životinje u statutarnim odredbama i svakodnevnici srednjovjekovnih dalmatinskih komuna », *Animalia, bestiae, ferae ... : o životinjama u povijesti na jadranskom prostoru*, 6. Istarski povijesni biennale (Poreč, 2015), 103.

<sup>16</sup> Novak, « Otok Vis », 122-123. *Commissiones* II, doc. I : 1525, 9, doc. XXXVII : 1553, 269.

<sup>17</sup> Novak, « Otok Vis », 106-108. Foretić, *Otok Korčula*, 289-290, 296.

<sup>18</sup> Šime Peričić, « Razvitak gospodarstva otoka Visa u prošlosti », *Radovi ZPZ HAZU u Zadru*, XLI (1999), 82.

<sup>19</sup> HR-DAZD-0014 Općina Rab, Spisi rapskih bilježnika, Andrea Faieta, boîte 1, F. IV, f. 18', 19 ; F. V, f. 8', f. 40, 45' ; F. VI, f. 24-25, f. 39', 50 ; F. VII, f. 20 ; F. IX, f. 13, 37, 40' ; F. X, f. 13', f. 67', f. 76.

<sup>20</sup> Marko Jurjako, « Razvoj Lošinja od 16. do kraja 18. stoljeća », *Klepsidra*, III-IV (2008) : 8. Lučić, « Iz srednjovjekovne », 17, 20.

couper la queue ou la crinière du cheval et Šipan a un gardien de chevaux (*pastor equorum*)<sup>21</sup>.

Le marché de la peausserie est dynamique avec une vaste palette de peaux (*pelle*) : *agneline* (agneau), *bechine* (caprin), *bovine* et *vacua* (bœuf et vache), *capretine* (chèvre), *castrone* (béliet castré), *ircine* (bouc), *manze* (génisse), *montonine* (béliet), *pecudine* (brebis), *porcine* (porc), de cuir (*coramina*) et de cordouan (*cordouan*). A Korčula, entre 1469 et 1478<sup>22</sup>, les peaux d'agneaux dominent le marché d'exportation (de 83 à 94 %), dont 25.553 pièces en 1475. Elles partent pour le Kvarner en période de foires et la Dalmatie. Les *castrone* sont exportées en 1476 (2.120 pièces) et en 1477 (2.209 pièces) en direction de Venise, de la Dalmatie et des Marches.

Des moines bénédictins introduisent la sériciculture à Rab à la fin du X<sup>e</sup> siècle. Occupée par Venise en 1018, ses habitants fournissent 10 livres de soie en tribut. Cette production, dont on ne connaît pas les détails, se poursuit au moins jusqu'au XIII<sup>e</sup> siècle, lorsque les bénédictines du couvent de Saint-André apprennent aux femmes locales la culture du vers à soie. A Krk, les données sont encore plus réduites : en 1554, un rapporteur vénitien déclare que « Nell'isola si fa buona quantità di seda »<sup>23</sup>. Ce texte du XVI<sup>e</sup> siècle atteste de la continuité d'un savoir faire en sériciculture dans la zone insulaire du Kvarner.

Deux îles sont réputées pour leur peuplement de rapaces. A Vis, les faucons (*falcones*) nidifient sur l'île et ses îlots, dont Biševo. En 1289, la commune organise la vente aux enchères des éperviers pour les acheteurs de Hvar. Les enchères pour le bail des rapaces se déroulent du 1<sup>er</sup> au 8 avril et le paiement est conclu jusqu'au 7 mai. Les îlots alentour abritent des lapins sauvages et dans les prés de Lastovo sautent de multiples lièvres et lapins, chassés pour la viande (*carnes de ducentis conillis, coniglos, de cunilis*). Lastovo fait l'élevage de faucons et d'éperviers (*terciolos*) exercés à la chasse et destinés à l'exportation. En 1280 éclate une affaire en justice, car une bande locale a vendu à Korčula les six faucons destinés au comte de Dubrovnik en guise de taxe. Ils doivent lui payer 30 perpères d'argent de dédommagement pour vol<sup>24</sup>. Le trafic des fourrures à Korčula révèle les produits de la chasse : le cerf (*cervine*), le renard (*fuine, lixica*), la loutre (*vidre*), le loup cervier (*vulpine*) et la martre (*martor*). Néanmoins, les quantités sont

<sup>21</sup> SabineFlorenceFabijanec, « Uloga životinja u gospodarskome životusrednjovjekovnih dalmatinskih komuna », *Animalia, bestiae, ferae...*, 92-93. Lučić, « Prošlost », 159. L'historien ne précise pas de date.

<sup>22</sup> HR-DAZD-0011, *Andrea Corner, Contraliterre ; Pietro Nani, Contralitere*.

<sup>23</sup> Giuseppe Praga, « Scuole e maestri in Arbe nel medioevo e nel rinascimento », in *Scritti sulla Dalmazia, I* (Rovigno 2014), 93-94. *Commissiones II*, doc. VII : 1554, 61.

<sup>24</sup> Novak, « Otok Vis », 110, 118. Lučić, « Iz srednjovjekovne », 18, 37, 40-41.

négligeables : 35 peaux de cerf en 1477, quelques fourrures de loutres en 1470 et 282 peaux de loup cervier en 1469 <sup>25</sup>.

### 3. Les matières premières

Les ressources naturelles sont étroitement légiférées par les autorités. La commune de Korčula contrôle la coupe du bois et la fabrication du goudron <sup>26</sup>. Un archipel de 21 îlots au sud de Hvar porte le nom de Paklinski otoci. « Paklina » désigne le bitume naturel et des filons à ciel ouvert y ont été identifiés <sup>27</sup>, mais leur exploitation à l'époque médiévale est méconnue.

Sur les îles la couverture végétale est luxuriante, en particulier en chênes verts, comme en témoignent de nombreux toponymes slaves du *quercus ilex* (Črnika à Krk et à Rab, Čarnika à Silba, l'îlot de Čarnikovac près de Molat, Crnike à Pašman) <sup>28</sup>. Essentiel pour chauffer les foyers, le bois joue aussi une fonction de premier ordre sur les chantiers navals. Le Grand conseil de Korčula délivre les autorisations de coupes du bois de construction et interdit la taille des forêts en bord de mer. L'insulaire paye 1/12<sup>e</sup> du prix à la douane pour exporter du bois, l'étranger 1 ducat. Les troncs sont tirés par des bœufs et des chevaux jusqu'à la rive pour être embarqués. Néanmoins, le bois pour l'obtention du goudron est interdit d'exportation. Sa fabrication est limitée de la mi-juillet à la mi-août <sup>29</sup>. En 1409, Venise prend possession des vastes chênaies de Rab, puis les restitue en 1414 à la commune en échange d'une location de 3.000 livres par an. Toutefois, Venise décide des règles d'exploitation et de protection des forêts <sup>30</sup>. La végétation de Lastovo est constituée de forêts denses de chênes. Au XIV<sup>e</sup> siècle, la population exporte du bois vers Šibenik, Trogir et Drijeva. Néanmoins, la taille du bois prenant des proportions trop importantes, la commune crée des zones d'interdiction de coupe en 1410 et en 1496. Le bois de chauffage est exclusivement consommé sur place, sans exporta-

<sup>25</sup> HR-DAZD-0011, Korčulanski knezovi.

<sup>26</sup> Foretić, *Otok Korčula*, 284, 289.

<sup>27</sup> Berislav Šebečić, « Povijet istraživanja i eksploatacije bituminoznih i kerogenih nalazišta Hrvatske », *Rudarsko-geološko-naftni zbornik*, VII (1995), 98.

<sup>28</sup> Srećko Lorger, « Krmes, crvac – i još neka crvena bojila », *Anali Dubrovnik*, XLIX (2011) : 28.

<sup>29</sup> Foretić, *Otok Korčula*, 284, 289.

<sup>30</sup> Đuro Rauš, Slavko Matić, « Gospodarenje i namjena rapskih šuma u prošlosti, sadašnjosti i budućnosti », *Rapski zbornik*, I (1987) : 100-102. Ivan Pederin, « Rapske šume, fontik, universitas i banke s osvrtom na odgovarajuće ustanove u Zadru », *Rapski zbornik*, I (1987) : 135.

tion. La forêt ne peut être éclaircie que si la terre est ensemencée ou transformée en vignes <sup>31</sup>.

Les îles sont des lieux propices à la fabrication de chaux. Elle entre dans la composition du mortier et de la fumure en agriculture, elle peut être utilisée pour la peinture, pour désinfecter des tonneaux et assainir le vin. Elle aurait même des vertus curatives <sup>32</sup>. Dans le district ragusain, le maître Juraj de Gruž signe plusieurs contrats de 1318 à 1341. Il se rend à Koločep afin de *cremare unam calcinam*, et à Lopud pour *facere unam calcinariis de lapidubus*. La production sur le territoire de Dubrovnik ne suffisant pas, il faut importer de la chaux de Korčula, qui contient du carbonate de calcaire très pur <sup>33</sup>. Près de Šibenik, l'île verdoyante de Žirje abrite des chauffours, notamment pour la production du ciment de bauxite présent au sol. En 1418, la construction d'un chauffour y coûte 50 muids de sel. L'île de Tihat est aussi propice à l'édification de chauffours. En 1421, l'évêque de Šibenik fait construire un four en prévision de l'érection de l'église du chapitre, puis il en commande un autre en 1434 sur l'île de Prvić. A Vis, des fours à chaux se construisent à Stomorsko brdo <sup>34</sup>, ceux de Šolta pourvoient Split. Le bois ne s'exporte plus hors de l'île à partir de 1312, mais de nouveaux chauffours sont construits dans ses zones boisées. Un four communal fonctionne depuis 1342, administré par quatre fonctionnaires (les *gastalds*), puis des fours privés sont construits et gérés par des sociétés. Des tuiliers (*cupparius*) y sont également actifs : en 1442 deux tuiliers signent un contrat sur cinq ans avec obligation de rester sur l'île pour la fabrication de tuiles. Un autre tuilier installé à Šolta vend la moitié d'un four à chaux pour 160 livres en 1445. L'association entre les chauffourniers et les tuiliers est courante. Un même artisan peut être engagé pour livrer l'ensemble des chantiers. Pour construire le palais du comte de Hvar en 1538, les bâtisseurs acquièrent la chaux auprès des maçons de Šolta <sup>35</sup>. A Hvar, les chauffours sont surtout édifiés sur les baies boisées au nord de la côte. Les artisans creusent un foyer au centre d'un monticule circulaire de pierres et alimentent le feu avec des branches de pinèdes et des buissons jusqu'à

<sup>31</sup> Lučić, « Iz srednjovjekovne », 16, 18, 20, 25.

<sup>32</sup> Radoslav Karleuša, « Proizvodnja i primjena vapna (I) », *Građevinar*, LIX (2007) : 55-59.

<sup>33</sup> Radoslav Karleuša, « Proizvodnja i primjena vapna (II) », *Građevinar*, LIX (2007) : 149-156. Foretić, *Otok Korčula*, 288.

<sup>34</sup> Ivan Pederin, « Kamenarstvo i proizvodnja građevinskog materijala u Splitu i Šibeniku (XIV-XV. st.) », *Klesarstvo i graditeljstvo*, II/1 (1990) : 4-10. Novak, « Otok Vis », 124.

<sup>35</sup> Pederin, « Kamenarstvo », 4-10. Jacques Thiriot, « Les fours à chaux à deux foyers superposés du XIII<sup>e</sup> siècle de Saint-Blaise-de-Bauzon à Bollène (Vaucluse) : une autre façon de cuire la pierre », *Archéologie du Midi médiéval*, XXXIII-XXXIV (2005-2006) : 247. Bežić-Božanić, *Zanati*, 476.

l'obtention d'une pâte de couleur gris jaune. La même surface végétale peut servir dix ans, selon le climat et la pluviométrie. Les incendies sont évités puisque cet espace est dégagé des plantes sèches. Krk dispose d'une grande quantité de pierre brute (*gran copia de saxi*), de bois à faire de la chaux et de pierres (*et legne de far calcare et pietre*), dont elle se sert en 1527 pour ériger un nouveau fort de défense contre les Turcs. A Korčula, la résine et la chaux sont uniquement travaillées de la mi-juillet à la mi-août <sup>36</sup>. Les déclarations de douanes de l'île en 1469-1478 révèlent des transports de poix (*picis*). Le volume est variable : 12 à 13 t. en 1469-1470, 5 à 6 t. en 1471-1476, puis une nette augmentation en 1477, + 21 t. Exportée en partie vers Venise, la majorité de la poix sert directement à bord (« per usu et aptatione sui nauigii ») pour le calfatage.

Tout un siècle durant, fin XIV<sup>e</sup> - fin XV<sup>e</sup> siècle, la construction de la pierre connaît un essor formidable en Dalmatie <sup>37</sup>. L'exploitation des carrières insulaires d'appoint pour les constructions courantes se distingue de l'extraction en masse à Korčula et à Brač pour les grands chantiers.

### 3.1. L'organisation

Les délais de livraison varient de 3,5 mois – sept et huit mois à plus d'un an et demi. En décembre 1437, Tomas Radojević de Brač vend à ser Zanic Nikole de Split 5 milles pierres taillées et carrées. Tomas promet de livrer les pierres de Brač à Split d'ici le mois d'août prochain, au prix de 40 livres par millier de pierre. En février 1438 à Šibenik, le maître Disin Goniribić promet à la veuve Dobrica Cagnuvić de se rendre dans les carrières (*petraciam*) et d'y apprêter les pierres (*parare lapides*) pour la construction d'un mur au prix de 7 livres par pas (*passus*). Les frais de transports, les ouvriers et la chaux sont à la charge de Dobrica. Dans un contrat de janvier 1438, il y a deux temps de livraison : à Pâques (4 mois) et à l'Ascension (8 mois). En septembre 1447, une commande de pierre est passée à Šibenik et le tailleur promet d'apporter les blocs de l'île de Kaprije en avril (7 mois). En octobre 1469, le tailleur Ivan Hreljić s'engage à livrer des pierres blanches pour la construction d'une église à Fermo d'ici août 1470 (10 mois). Deux contrats sont signés en 1441 et 1444 pour une livraison de pierres taillées à Korčula en un an et demi à destination de la cathédrale de Šibenik. Or, les maîtres tailleurs ne sont payés qu'au printemps 1447, soit

<sup>36</sup> Karleuša, « Proizvodnja (II) », 153-154. *Commissions II*, doc. II : 1527, 40-41. Antun Cvitanić, *Korčulanski Statut* (Zagreb-Korčula 1987), 81.

<sup>37</sup> Pederin, « Kamenarstvo », 4-10.

plus de trois ans après<sup>38</sup>. La saison d'extraction des carrières commence à partir de la Saint-Marc (25 avril). Les tailleurs se rendent dans les carrières durant un mois au moins pour conclure les contrats et embaucher la main-d'œuvre. A Korčula, des familles entières sont consacrées à la pierre. Les sculpteurs et tailleurs exercent toutes les activités liées au travail de la pierre : l'extraction de la roche, le transport jusqu'au chantier, le dégrossissage, la taille plus précise des blocs et la sculpture des pièces ouvragées. De multiples ouvriers, associés et apprentis s'affairent autour d'eux et tous vivent dans des *barache* sur les chantiers, la majorité des opérations se déroulant dans la carrière même. En 1456, le tailleur d'origine albanaise, Alessio de Zadar, séjourne à Hvar pour préparer des pièces pour la loggia des marchands d'Ancône. Les coûts des transactions sont rarement précisés. A Šibenik, une livraison de pierres (*quantitatem bonorum lapidum magnorum et smaratorum*) des îles de Site, Žuta ou Kamenar est prévue en 1455 au prix de 5 livres/pas et en 1447, de la pierre de Kaprije est livrée au prix de 7 livres 10 sous/pas<sup>39</sup>.

### 3.2. La fourniture d'appoint

Šibenik entreprend au XV<sup>e</sup> siècle le grand chantier de sa cathédrale. Les matières premières sont acheminées de partout. Une livraison de *lapidibus plancastris smaratis* d'Oruta est conclue en janvier 1438 : cinq voiliers sont chargés à Pâques et trois autres à l'Assomption. En 1443, Juraj le Dalmate acquiert de la brèche (roche à l'aspect marbré) de Rab pour les parties basses des absides. A Kaprije, en septembre 1447, un contremaître tailleur (*protomagister lapicide*) de Šibenik s'engage à creuser et préparer des pierres avec son fils sur l'île pour édifier un mur. Il doit livrer les pièces juste après Pâques (sept mois)<sup>40</sup>. Šolta approvisionne Split et exporte ailleurs. En 1342, quatre insulaires concluent avec un Splitois le transport en vingt jours de plaques de pierre (*unum carcum de plancis lapideis*) du port de Sainte-Marie à Šolta jusqu'à Zadar pour six ducats. En janvier 1424, un maître charpentier organise treize

<sup>38</sup> Pederin, « Kamenarstvo », 3, 5, 7-9. Emil Hilje, « Šibenski graditelj i klesar Ivan Hreljić u svjetlu arhivske građe », *Ars Adriatica*, III (2013), 141. Emil Hilje, « Juraj Dalmatinac i Korčula - prilog za kronologiju gradnje šibenske katedrale », *Radovi Instituta za povijesti umjetnosti*, XXV (2001) : 59, 66-67.

<sup>39</sup> Hilje, « Juraj Dalmatinac », 54-55. Igor Fisković, « Životna priča jednog renesansnog kipa », *Klesarstvo i graditeljstvo*, XX/1-2 (2009) : 33-34, 50. Hilje, « Šibenski graditelj », 138. Pederin, « Kamenarstvo », 9-10.

<sup>40</sup> Pederin, « Kamenarstvo », 8-10. Hilje, « Šibenski graditelj », 146, 151. Hilje, « Juraj Dalmatinac », 55. Rab contient des gisements de bauxite à ciel ouvert et une carrière de pierre de roche décorative ; *Tumač osnovne geološke karte* (Beograd, 1966), 29.

voyages pour le transport de pierre blanche (*quadronis albis*) de Dugi otok à Zadar au prix de 11 ducats <sup>41</sup>.

### 3.3. Les tailleurs de pierre de Korčula sont les plus réputés

De jeunes apprentis viennent de la région de la Krajina (entre les fleuves de la Neretva et de la Cetina) et des professionnels sont même originaires de Vienne, tels maître Johannes et son père Antonius au XIV<sup>e</sup> siècle. La majorité des carrières existent sur les îlots environnants. Une grande partie des pierres (brutes ou ouvragées) est exportée à Dubrovnik une fois délivrée l'autorisation de la chancellerie communale. Aux XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles, la pierre de Korčula sert à paver les rues de Dubrovnik et à orner Šibenik, Zadar et Ancône. En avril 1444, Juraj le Dalmate prend commande à Korčula auprès du sculpteur Marko Karlič de 51 pièces de pierres taillées, à destination de la cathédrale de Šibenik. Marko s'engage à livrer les pierres au lieu de production (l'îlot de Kamenjak), d'ici le 15 août (3,5 mois plus tard) au prix de 31 livres. La même année un filon de qualité est trouvé. Il permet la taille de gros blocs compacts facilitant la sculpture de grands ensembles architecturaux ornementés. Afin d'avantager les travaux sur la cathédrale de Korčula, les autorités communales se précipitent pour contrôler son exploitation ; les artisans de Šibenik n'ont le droit qu'à seize blocs de pierre. La carrière est propriété du chapitre cathédral de l'île et elle est concédée en bail aux tailleurs : en 1447, le bail de la carrière à Kamenjak est signé sur dix ans. Un riche vocabulaire est associé au travail de la pierre. L'extraction des roches se dit : *cavare et rumpere saxa sive lapides* ou *fodere et preparara tot lapides bonosi*. La carrière s'écrit : *petraria*, la pierre brute : *saxa* et le filon à ciel ouvert : *descohopertum – ab vena siue rupa apud ipsum saxum*. Au XVI<sup>e</sup> siècle, les carrières sont encore actives : en 1553, des pierres sont exportées vers la Dalmatie, Kotor et au-delà <sup>42</sup>.

### 3.4. A Brač et son archipel, la pierre est omniprésente

Les trois carrières les plus connues sont celles au nord-ouest de l'île au lieu-dit de Škripa : Plate, Rasohe et Stražišće. La pierre est de couleur

<sup>41</sup> HR-DAZD-0016 Općina Split, Albertol, F. I, f. 11', 1342. Emil Hilje, « Zadarski graditelj Vuk Ivanov i njegovi sinovi », *Radovi ZPZ HAZU u Zadru*, XLVII (2005) : 149-190.

<sup>42</sup> Foretić, *Otok Korčula*, 285-286, 288. Hilje, « Juraj Dalmatinac », 53-54, 67. Pederin, « Kamenarstvo », 8-9. *Commissiones II*, doc. XXXVII : 1553, 252.

beige brun, propice à l'ornementation. La renaissance des carrières de l'île a lieu au XV<sup>e</sup> siècle dans la mouvance des constructions monumentales dans la région. A la fin du siècle, des sculpteurs originaires de Brač, et anciens élèves de Nicolo le Florentin, font carrière à Budapest à la cour de Mathias Corvin. En 1451 est fondée une société entre le Zadarois Juraj le Dalmate et l'Italien Giovanni Brasula. Ils taillent la pierre sur l'île puis l'exportent semi taillée vers Ancône et Rimini, pour le compte des Malatesta. Juraj organise l'exportation et Giovanni recrute les ouvriers. Encore en 1553, le sculpteur Franjo de Brač apporte à Hvar de la pierre pour la construction du clocher de l'église de Pitvame <sup>43</sup>.

Korčula dispose de salines gérées par les particuliers ayant obtenu une autorisation de la commune. Les toponymes sont typiques : *Soline*, ou *Salinae*, au sud de la ville, sur la *Valle salinarum*. Selon la production, les insulaires importent encore du sel pour leur consommation ou l'exportent vers la Krajina et la Bosnie. A la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, la tentative d'aménager des salines près de la vallée de Starigrad à Hvar échoue. Dans l'archipel de Zadar, des activités salinières sont documentées dès le XII<sup>e</sup> siècle : il existe des salines à Veli otok en 1196 et en 1370 trois sauniers de Trieste sont engagés pour y restaurer 51 salines. Molat et Ugljan en possèdent aussi, mais au XV<sup>e</sup> siècle la qualité de leur sel est qualifiée de *bruttissima* et répond à une économie de subsistance <sup>44</sup>.

### 3.5. L'extraction du sel est la principale branche économique de Pag

Ses débuts remonteraient au VIII<sup>e</sup> siècle. Les salines sont données en bail : 2/3 du sel revient au propriétaire et 1/3 au locataire. Trois zones sont propices à l'exploitation. A la baie au nord-ouest de Dinjiške, la quantité d'évaporation (1.800 mm) est presque deux fois supérieure aux précipitations annuelles moyennes (1.000 mm), le vent et le soleil étant facteurs d'évaporation. Au XIII<sup>e</sup> siècle, Dinjiške compte 26 salines. La plus petite localité, Vlašići, abrite 17 salines. Le lieu le plus productif est

<sup>43</sup> Davor Domančić, « Kamen i brački spomenici kulture », *Klesarstvo i graditeljstvo*, I/1 (1990) : 21-25. Kristina Jelinčić, Ljubica Perinić-Muratović, « New archaeological finds from Postira on the island od Brač », *Prilozi instituta arheologije u Zagrebu*, XXVII (2010) : 177-216. Cvito Fisković, « Istaknuti kipari Brača 16. i 17. stoljeća u domovini i svijetu », *Klesarstvo i graditeljstvo*, I/1 (1990) : 19-20. Juraj le Dalmate (qualifié par *de Sebenico*) signe un contrat avec les conseillers d'Ancône le 22 octobre 1451. Il doit orner la loge du Conseil en échange de 900 ducats d'or; Archivio di Stato di Ancona, ACAN n° 70, Atti consiglierii n° 20, B. II, f. 68'-69. Pederin, « Kamenarstvo », 4-10. Bežić-Božanić, « Zanati », 477.

<sup>44</sup> Foretić, *Otok Korčula*, 293. En 1394, le Conseil de Hvar autorise un patricien à créer des salines ; Jean-Claude Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, I : *Production et monopole* (Lille, 1978), 83-86, 87.



situé dans le golfe enfoncé et peu profond de la commune de Pag, avec 46 salines, puis 136 un siècle plus tard. La plus ancienne représentation cartographique des *Soline* date de 1525 œuvre de Mateo Pagano (*Tuto el contado di Zara e Sebenicho*). Six paragraphes du Statut de Pag légifèrent l'administration des salines. Les entrepôts de sel sont donnés en bail, mais en raison des disputes entre les propriétaires des entrepôts et leurs bailleurs, la commune détermine un prix fixe annuel du bail de 40 sous par 100 muids de sel (§ 22). La date butoir de validité du dépôt est l'Assomption. Une fois le sel déchargé, l'entrepôt demeure aux mains du propriétaire (§ 23) : pour éviter les conflits, la commune ordonne que le bailleur vide l'entrepôt en entier un peu avant le terme. Pour contrer les fraudes (§ 53), aucun propriétaire de salines, ni aucun saunier, ne doit récolter le sel sans l'accord préalable du propriétaire / saunier. Il est interdit aux sauniers de refuser le travail sur la saline d'un particulier (§ 54), hormis du 1<sup>er</sup> au 30 septembre. Les sauniers étant payés à l'avance, dans le cas où l'un d'eux refuse de travailler sur les salines de son commanditaire en septembre, il doit restituer dans les huit jours tout l'argent avancé pour que son refus soit recevable (§ 56). Une fois la récolte de septembre passée, les propriétaires et les sauniers s'attardent dans les salines pour cause de négligences. La commune décide donc que l'une des deux parties peut exiger la pesée de la quantité de sel restée dans les salines, puis chaque partie peut extraire sa part (§ 57). Le sel récolté est embarqué au port de « Kremenac » après paiement de la taxe d'exportation (§ 37). Avec la politique fiscale désastreuse de Venise la production du sel périclité au cours du XV<sup>e</sup> siècle. Les salines implantées en terre ferme sont détruites ou abandonnées. Seules subsistent celles de Pag, quoiqu'avec le temps, certaines sont délaissées. Toute la production doit être déclarée à Zadar d'ici la fin octobre de chaque année. Avec la menace ottomane tout au long du XVI<sup>e</sup> siècle, certains habitants quittent l'île, d'autres se terrent dans les remparts, délaissant la production, ce qui dégrade davantage les salines. Dans les années 1410, la production annuelle varie entre 114.480 et 119.250 t., à la fin des années 1420 entre 23.066 et 27.602 t. et dans les années 1450, elle tourne autour de 3.815 t. Au XVI<sup>e</sup> siècle, la production oscille encore : en 1576 la récolte est de 4.290 t., en 1589 de 2.860 t. puis en 1592 de 8.580 t. L'amélioration de la production à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle pourrait s'expliquer par l'introduction de techniques plus modernes de culture et par l'accalmie des menaces ottomanes. L'Etat vénitien récupère entre 40.000-150.000 ducats par an sur la vente du sel, tandis que les montants gagnés par les propriétaires de salines sont nettement moins importants <sup>45</sup>.

<sup>45</sup> Faričić, « Otok Pag », 61-62. Šime Peričić, « Proizvodnja i prodaja paške soli u prošlosti », *Radovi ZPZ HAZU u Zadru*, XLIII (2001) : 46-51. Robert Lejčak, Nella Lonza,

#### 4. Les produits de la mer

Les espaces insulaires sont bordées de zones poissonneuses. Les pêcheurs de Dubrovnik se rendent autour de Korčula et de Lastovo, une fois payée la taxe sur la pêche décrétée par Statut en 1272. Des associations de pêcheurs insulaires et Ragusains s'organisent pour le partage des barques et des profits. A Lastovo, la population est exemptée de taxes sur les poissonneries et les poissons (frais ou salés). Puis en 1516, tous doivent payer la taxe sur le poisson vendu hors de l'île. La salaison des poissons en grandes quantités favorise l'exportation vers Dubrovnik dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Venise tente d'organiser la concentration des produits de la pêche sur Sušac au début du XVI<sup>e</sup> siècle pour récupérer une partie de la richesse des fonds marins de Lastovo au profit des insulaires de Hvar et Korčula. Les eaux du canal de Zadar et du canal médian qui enlacent Ugljan sont riches en poissons, céphalopodes et coquillages, ce qui stimule l'activité de pêche. Le bassin de Kornati est parmi les plus productifs, tandis que les baies de Sakarun et Telašćica (Dugi otok) et de Molašćica (Molat) sont les plus fertiles en maquereaux et sardines. Leur exploitation est connue entre 1440 et 1501. Les pêcheurs des îles environnantes ont l'habitude de pêcher ensemble dans ces deux zones. En été, ils passent jusqu'à vingt jours en mer. En additionnant la production de la baie de Novigrad et celle des îles de Rab et de Pag, ils peuvent pêcher jusqu'à 15 t. de poissons par an. Le district maritime de Šibenik est qualifié en 1487 de zone « riche en poissons », en particulier les détroits. Les aires de pêche (*pischerie*) sont données par la commune en bail à des privés. Dans les années 1470, les îles de Zlarin et Prvić ont une pêcherie développée. En plus d'approvisionner la ville, les pêcheurs exportent les surplus vers les Marches anconitaines et leur territoire continental. A la fin du XV<sup>e</sup>, la pêche aux poissons à chaire bleue s'étend encore à d'autres zones insulaires, notamment Žirje (*peschiera di Zuri*), qui devient au début du XVI<sup>e</sup> siècle le centre principal de salaison et d'exportation des poissons. Rab et son archipel est un ensemble réputé propice à une pêche très diversifiée d'animaux des profondeurs de la mer <sup>46</sup>.

*Statut Paške općine* (Pag-Zagreb, 2011).

<sup>46</sup> Foretić, *Otok Korčula*, 294-295. Bernard Stulli, *Povijest dubrovačke Republike* (Zagreb-Dubrovnik, 1989), 70. Magaš, Faričić, « Geografske », 49-92. Petar Starešina, *Pomorstvo Silbe* (Zadar, 1971), 11. Alexandar Piasevoli, « Fragmenti iz ekonomskog života Zadra od XIII. do XVIII st. », *Zbornik Zadra*, XXXVIII (1964) : 40-41. Kolanović, *Šibenik*, 228-230. Josip Basioli, « Ribarstvo otoka Raba u prošlosti », *Rapski zbornik*, I (1987) : 269.

#### 4.1. Vis et le progrès technologique

L'île est environnée par des îlots poissonneux et ses zones de pêche sont données en bail annuellement. Les pêcheurs de Komiza sont exemptés de la taxe sur la pêche. Suite à la dévastation en 1483 par les Catalans à la solde de la Couronne de Naples du bourg de Velo Selo, installé à l'intérieur des terres, la population s'implante vers les deux ports les plus importants, Sv. Juraj et Komiza, ce qui stimule la pêche. Chaque année, les pêcheurs attrapent de grosses quantités de sardines en mai. Selon un rapport de 1553, les pêcheurs attrapent en un seul jour trois millions de sardines. Cela assure à la Chambre 20 % des recettes issues du trafic commercial de l'île. La possibilité de pêcher près de 120 tonnes de sardines en une fois vient sans doute des caractéristiques techniques du voilier de pêche construit sur l'île. La « *gajeta falkuša* » est un bateau traditionnel de pêche à rames et à voiles équipé de filets à traite pour les sardines (les *vojge* ou *budele*). Il est manœuvré le plus souvent par cinq membres d'équipage. Grâce à l'emploi d'un montant amovible (la *folka* qui donne son nom au navire), il peut naviguer en mer ouverte et atteindre Palagruža par vent favorable en cinq heures au départ de Komiza. On peut y charger jusqu'à 90 tonnes de sardines en saumure. La *gajeta falkuša*, longue 8,50 à 9,50 m, peut avoir jusqu'à trois voiles et tire jusqu'à 120 nœuds. Le séjour des pêcheurs sur Palagruža est animé par la salaison des sardines. Avant d'embarquer pour une vingtaine de jours en pleine mer, la compagnie acquiert le sel, les barils et la *rujota*. Cette saumure couleur vert foncé est préparée à base de gros sel frappé au bat en bois ou tamisé (les grains trop gros perceraient la sardine) et de genévrier (feuilles et branches) broyé, le tout étant trempé dans l'eau de mer chauffée. L'autre préparation, la *kōrka*, est un liquide brun foncé obtenu en chauffant des écorces de pin dans l'eau de mer. Il sert à la coloration des filets et des cordes pour que les poissons soient moins effrayés et pour préserver le matériel. Une fois le poisson salé entassé dans des barils, un couvercle en bois (la *fraka*) pressurise les poissons pour en faire tenir la plus grande quantité possible, ainsi que pour expurger l'eau, le sang et l'huile. La salaison se déroule dans les *barāka*, un petit espace couvert de branchages ou d'une toile de voile pour l'ombrage<sup>47</sup>.

A l'ouest de Lastovo s'égrainent plusieurs îlots, dont Sušac, qui abondent en langoustes. A Vis, les pêcheurs utilisent le filet à traite *kucinōra*, cousu avec de grosses mailles, particulièrement efficace pour

<sup>47</sup> Peričić, « Razvitak », 74, 82, 87. *Commissiones* II, doc. XXXVII : 1553, 220, 222. Joško Božanić, « Doba srebra: Prilog istraživanju halieutičkog leksika falkuše », *Čakavska rič*, XLI/1-2 (2013) : 9-11.

la pêche aux langoustes. Bistrina est une enclave du golfe de Ston où l'ostréiculture est documentée depuis 1573, lorsqu'un pêcheur atteste avoir reçu 10 sous de gros de dédommagement pour des huîtres volées. La corbeille d'huîtres vaut entre 8 et 12 sous de gros. Otok Života protège cette baie du vent et des vagues ; l'eau y abonde en planctons, propices aux huîtres. Des récifs coralliens entre 30 et 200 mètres de profondeur sont installés dans les eaux de l'archipel de Šibenik, mais seuls les habitants de Zlarin sont spécialisés dans la pêche au corail rouge. Au XIV<sup>e</sup> siècle, des pêcheurs de poissons réclament l'interdiction de cueillir des coraux sous prétexte que la technique utilisée fait peur aux sardines. Au XVI<sup>e</sup> siècle, la pêche, qui se déroule de mai à septembre, suscite un regain d'intérêt avec l'engagement d'étrangers pour financer le bail. Le corail est surtout utilisé en bijouterie : à Zadar au XV<sup>e</sup> siècle, il est d'abord inséré dans les rosaires, puis son emploi croit au XVI<sup>e</sup> siècle, avec même l'apparition de colliers en faux corail (*corali falsi*). En avril 1470 deux corbeilles (*capstrus* et *zanistra*) de coraux sont exportées de Korčula vers Senj. Au XVI<sup>e</sup> siècle, des coraux blancs et noirs sont pêchés près de Lastovo, au nord-ouest de Sušac<sup>48</sup>.

##### 5. La construction navale et l'arsenal

Chaque commune le long de l'Adriatique orientale possède une zone de chantier naval où s'affairent les calfats. Ceux de Rab (III. 2) construisent notamment au chantier de Varoš des marcilianes, des frégates et des *zoppa* (barque bâtie à partir d'un tronc en son entier). Ils ont leur corporation : la *Scuola di Calafai, Schola Sancte Marie calafatorum*.

La richesse naturelle forestière de Korčula permet l'essor de son chantier naval – voire une exportation de bâches de navire (*zeliga, zeliga, celegas*) dans les années 1469-1478 (37 pièces en 1476 et 26 pièces en 1477-1478), vers l'ouest. En 1499, les calfats obtiennent de Venise le droit de construire des navires d'une capacité maximum de trente tonneaux, avec vente exclusive aux chrétiens. En 1525, le port abrite dix navires de 100 à 400 bottes, une multitude de voiliers plus petits et des barques de pêche. La capacité totale de sa flotte s'élève à 3.250 tonneaux au milieu du siècle. Toutefois, en 1596 Korčula ne compte plus que neuf

<sup>48</sup> Stulli, *Povijest*, 70. Božanić, « Doba srebra », 9-11. Sanja Tomšić, Josip Lovrić, « Povijesni pregled uzgoja kamenica u malostonskom zaljevu », *Naše more*, LI/1-2 (2004), 17-23. Jelka Perić, « Lov koralja i spužava u Dalmaciji », *Zbornik za narodni život i običaje*, XXXII/1 (1939) : 157-160, 171. Ivna Anzulović, « Nakit na zadarskom području u povijesnim izvorima od 13. do konca 16. st. », *Radovi ZPZ HAZU u Zadru*, XLVIII (2006) : 200, 209, 212. HR-DAZD-0011, Korčulanski knezovi. Lučić, « Iz srednjovjekovne », 15, 21-23.

calfats, car les 160 autres se sont installés à Dubrovnik, attirés par son chantier naval en plein essor <sup>49</sup>.



Image 1. Pierre tombale à Rab du calfat Mrganic originaire de Senj avec représentation de ses outils

La date de la première construction de l'arsenal de Hvar est floue : en 1292, un décret vénitien ordonne sa construction pour que les navires aient un toit. Mais en 1317, Venise promet deux voiliers à Hvar et à Brač, à condition qu'elles construisent un arsenal ... L'artisanat local lié à la construction navale est d'autant plus développé qu'en 1416, le roi de Hongrie-Croatie requiert l'envoi de calfats pour la fabrication de galères, de brigantins et de galiots. A Hvar, sur les 180 artisans recensés au XV<sup>e</sup> siècle, quatorze calfats, huit charpentiers et un fabricant de rames sont actifs. Dans les années 1420, la fonction de l'arsenal de Hvar devient militaire et Venise réorganise le port et ses bâtiments : les chantiers sont déplacés, un puit est construit (1425), une nouvelle rive d'accostage est murée avec sa digue (1455) pour l'ancrage des galères et des navires d'approvisionnement, des entrepôts et des ateliers sont construits pour le montage des pièces et le stockage du matériel. En 1454, une nouvelle porte est percée dans les remparts pour permettre un accès direct à la place de la cathédrale et éviter l'arsenal. Hvar sert à l'entretien des galères chargées du contrôle de l'Adriatique et fournit la flotte de guerre lors des batailles. L'approvisionnement en rames et pièces de rechange vient de Senj, mais les importations cessent avec l'arrivée des Uscoques. Entre 1547 et 1556, l'arsenal est agrandi et

<sup>49</sup> HR-DAZD-0011, Korčulanski knezovi. Dušan Kalogjera, *Shipbuilding in Korčula* (Zagreb, 1998), 61. Foretić, *Otok Korčula*, 303; *Commissiones* II, doc. I : 1525, 18. Josip Vrandečić, « Regio maritima: Dalmacija i Dubrovnik u ranome novom vijeku (1420.-1797.) », in Miroslav Bertosa, Josip Vrandečić, *Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranome novom vijeku* (Zagreb, 2007), 31.

rénové, mais il subit de graves dégâts durant une incursion turque en 1571 et une explosion de poudre en 1579<sup>50</sup>.

## 6. Les étapes d'un circuit maritime commercial

Les îles de la côte adriatique orientale servent de points de repères, d'ancrages sont aussi les étapes d'un cabotage journalier. Des cartes maritimes du XIV<sup>e</sup> siècle identifient une cinquantaine d'îles près des rives adriatiques, du Lido vénitien à Saint-Nicolas de Budva. La période optimale pour naviguer s'étend de la mi-printemps à la mi-automne, les vents dominants étant la bora (nord-est) et le sirocco (sud est). De toutes petites îles peuvent jouer un rôle sur ces circuits. Saint-Clément, à une mille nautique au sud-ouest de Zadar, sert de station d'arrêt pour les voiliers de passage afin de se rafraîchir. Ce sont des navires de guerre étrangers, dont l'accès au port zadarois est interdit. Le cap de Ploče est réputé être l'un des plus dangereux pour la navigation dès l'Antiquité. La baie du Vieux Trogir à proximité est fermée à l'ouest par les îlots d'Arkandel et de Merara et elle abrite la station de route *Loranum*, citée par la Table de Peutinger (XIII<sup>e</sup> s.). Les amphores à vin médiévales exhumées à Merara viennent de la Pouille et du Péloponnèse. Elles attestent de la continuité des échanges entre les provinces byzantines au sud de l'Italie et le Péloponnèse à travers cet espace de l'Antiquité au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>51</sup>. Après 1409, la Monarchie des Habsbourg se positionne en rivale, ce qui accentue le rôle frontalier des îles du Kvarner. Un navire vénitien assure une permanence à Cres pour y contrôler et réprimer la contrebande. Il est pourtant attaqué par des brigands de Rijeka en 1479. Hvar est aussi à la croisée des routes maritimes. Son port est protégé des vents et il est suffisamment profond pour accueillir des navires de grande taille. Korčula sert d'étape sur le trajet reliant Dubrovnik à la Pouille et Vis est fréquentée par des marchands italiens dès le XIII<sup>e</sup> siècle. Lastovo est

<sup>50</sup> Andrej Žmegač, « Hvarski Arsenal u kontekstu ostalih mletačkih arsenala », *Ars Adriatica*, II (2012) : 157-158. Marinko Petrić, « Obrti, usluge i službe na Hvaru u 15. stoljeću », Božić-Bužančić zbornik (Split, 1996), 215, 249-250. Nives Likošek, « Hvarski arsenal. Brodograditeljska djelatnost mletačkog vojnopomorskog arsenala u povijesti », Tiré à part du Symposium *More - Hrvatsko blago* (avril 2008), 6-7, 9. Bežić-Božanić, « Zanati », 471, 482.

<sup>51</sup> Mithad Kozličić, « Adriatic sea routes from the Antiquity to the early Modern age », *Histria Antiqua*, XXI (2012) : 28-29. Giuseppe Praga, « L'itinerario dalmata di Amedeo VI di Savoia, il conte verde (1366-1367), in *Scritti sulla Dalmazia*, II (Rovigno, 2014), 659. Vesna Zmaić, Igor Miholjek, « Srednjovjekovne amfore 13. i 14. stoljeća na istočnom Jadranu », *Portal*, III (2012), 157-170.

sur un site stratégique pour contrôler la navigation entre la Dalmatie méridionale et centrale. Les navires ne passent que rarement par l'île elle-même, hormis pour rejoindre Monte Gargano ou s'ancrent sur les rives sud et ouest <sup>52</sup>.

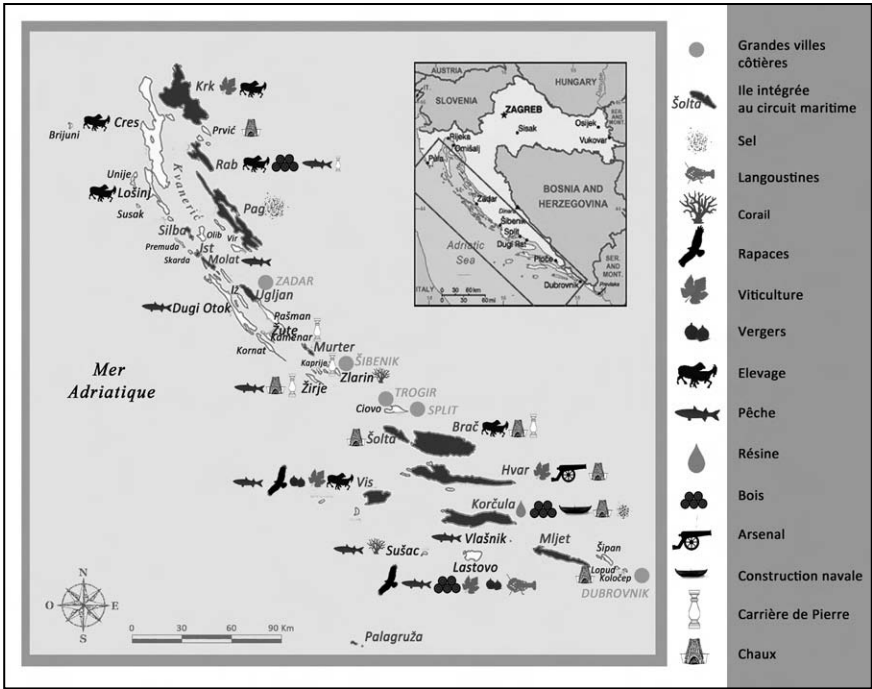
Quelques mots enfin sur le commerce transitaire avec le cas de Korčula. L'île facilite le trafic des esclaves. Au XIV<sup>e</sup> siècle, Siciliens, Catalans et Vénitiens se fournissent sur l'île et à Drijeva. A la fin du XV<sup>e</sup> siècle, des hommes, des femmes et des enfants originaires de *Lezhë*, *Shkodër* ou de l'estuaire de la Buna sont transportés à partir de Kotor, Budva, Ulcinj, Bari et Drivast jusqu'à Korčula pour être envoyés à Venise (dont 307 esclaves en 1470 et 189 en 1477). L'île est un intermédiaire sur le circuit des métaux (plomb, cuivre et étain) bosniaques chargés auparavant à Dubrovnik. Ils sont tous dirigés vers Venise, de février à août. Les épices (poivre, safran, mandragore, sucre) et les produits de luxe (damas, soie, fils d'or, camelot, pourpre, ambre jaune) sont aussi en transit. Le poivre vient de *Jamuta* (d'Égypte ?) à destination de l'Italie. Du safran va vers Trano et de la soie de Nauplie vers Split, Senj et Venise. Des fils d'or et des vestes en damas vont vers Senj. La mandragore, l'ambre, le pourpre, le sucre de Messine et des draps flamands sont transportés vers Venise. Le camelot est destiné à Senj <sup>53</sup>.

En Adriatique orientale, es îles croates ont leur propre identité économique, réglée par leurs Statuts communaux. Elles jouent un rôle essentiel dans des domaines économiques très divers (Ill. 3). Certaines tirent avantage de leur emplacement en mer pour développer la pêche ou le transport maritime. D'autres se retranchent vers leurs richesses intérieures au sol, agricoles ou minières. Même si à partir du XV<sup>e</sup> siècle une grande majorité des îles se retrouvent sous la coupe du Stato del Mare de Venise, elles n'ont pas à souffrir – sauf exception, Pag – d'une ponction économique trop prégnante. Etant les seules zones à peu près préservées des menaces ottomanes, il s'agit de garantir leurs libertés. Grâce à leurs activités spécialisées (pêche en haute mer, artisanat de la pierre, construction navale), elles bénéficient d'une dynamique commerciale de premier plan.

<sup>52</sup> Jurjako, « Razvoj », 9-12. Stjepan Antoljak, « Veze između Zadra i Rijeke u Srednjem vijeku », *Vjesnik DAR*, II (1954) : 9. Žmegač, « Hvarski », 157. Foretić, *Otok Korčula*, 296. Tadija Smičiklas, *Codex diplomaticus*, VII (Zagreb, 1909), doc. 275, 318-319. Lučić, « Iz srednjovjekovne », 14-15.

<sup>53</sup> *Commissiones* II, doc. XXXVII : 1553, 220, 222. Foretić, *Otok Korčula*, 284, 289, 298-301. HR-DAZD-0011, Korčulanski knezovi. Le commerce de Korčula des années 1470 sera l'objet d'une étude à part entière.

Graphique 2. Caractéristiques économiques des îles croates médiévales, carte réalisée par Aurélie Fabijanec





Onofre Vaquer Bennasar

## El comercio marítimo de Mallorca, 1448-1650

### ABSTRACT

#### **Maritime Trade In Mallorca, 1448-1650**

We have investigated Majorcan maritime trade between 1448 and 1650 from notarial protocols in the absence of tax sources, except for the years 1635-36. We have documented 4,560 departures from the port of Mallorca that would be the tip of the iceberg of ongoing trade. The goods were mainly insured in the port of departure rather than on arrival, so we only have notice of 1,091 arrivals. The main import was wheat, while the main export were wool fabrics at the beginning and oil by the end. The main destination ports vary over time: in the mid-fifteenth century were the Barbary, in 1460s was Naples and in the first third of the XVI century Palermo and then Valencia. We also analyze the types of ships and the origin of the captains and sailors.

Hemos investigado el comercio marítimo de Mallorca entre 1448 y 1650 a partir, principalmente, de protocolos notariales ante la falta de fuentes fiscales, excepto para el año 1635-36. Las fuentes solo nos permiten ver la punta del iceberg del comercio existente. Las mercancías se aseguraban principalmente en el puerto de partida más que en el de llegada. Aparte de comunicaciones a congresos y artículos en revistas históricas he publicado los libros *El comerç marítim de Mallorca, 1448-1531* (Palma: El Tall, 2001, de 457 páginas) con presentación de Alberto Tenenti, y *El comerç marítim de Mallorca a la segona meitat del segle XVI* (Palma: El Tall, 2007, 470 páginas), y estoy a punto de publicar on-line *El comerç marítim de Mallorca a la primera meitat del segle XVII* (Edicions UIB).

Entre los protocolos notariales hallamos fletes de naves donde uno o varios mercaderes fletan una nave para un determinado viaje indicando la ruta con sus escalas, las mercancías que cargan y descargan en

cada puerto y los días que permanecen en él<sup>1</sup>. En el xv hallamos comandas mercantiles en las que un comanditario avanza a un mercader itinerante el capital necesario para un viaje de negocios compartiendo los riesgos y los beneficios<sup>2</sup>. En el xvi las comandas desaparecen, los mercaderes no se embarcan en las naves, envían las mercancías a factores que tienen en los distintos puertos pidiendo ciertos productos y enviándoles otros. Son interesantes las cartas en el siglo xvii de un mercader catalán establecido en Mallorca, Llorenç Busquets para ver como operaba un mercader, informando de los precios y de las necesidades<sup>3</sup>.

En los protocolos notariales de la segunda mitad del siglo xv hemos hallado 1.562 contratos de seguro en que se aseguran mercancías por valor de 138.586 libras. Para el año 1524 conocemos 800 contratos por valor de 27.096 libras y para el 1531 los contratos son 1.320 por valor de 62.457 libras. Una misma mercancía se asegura en varias partidas por aseguradores distintos. No serían la totalidad de los contratos efectuados en Mallorca, además de que se aseguraban más las exportaciones que las importaciones, estas se aseguraban más en el puerto de salida. En Mallorca no hallamos seguros con Barcelona pero sí en el archivo de protocolos de Barcelona donde se asegura sobre todo aceite cargado en el puerto de Sóller. De la segunda mitad del xvi conocemos 9.847 contratos por un valor total de 378.221 libras. En la primera mitad del xvii sólo hemos hallado 3.216 seguros por un total de 310.070 libras con una media de 96,4 libras por seguro. Sabemos que en el xvii el aceite que se exporta de Mallorca a Poniente se asegura en Londres y que en la segunda mitad del xvii los aseguradores forman compañías, estudiadas por Jerònia Pons, y los contratos no aparecen en los protocolos.

A partir de los seguros, fletamientos, comandas, reconocimientos de deudas de productos importados y patentes de sanidad hemos podido reconstruir una parte del movimiento del puerto de Palma (denominado Mallorca en la época). El número de viajes documentados es el siguiente:

<sup>1</sup> Podemos ver algunos de estos fletes en Vaquer «Navegació i comerç a Mallorca», *Fontes Rerum Balearium* (Palma, 1990), 96-109, Vaquer, 2001, 183-204, Vaquer, 2007, 121-151.

<sup>2</sup> Vaquer, 1990, 118-133, Vaquer, 2001, 327-336.

<sup>3</sup> Arxiu Diocesà de Mallorca, MSL/346: *Cartes i lletres de canvi de Llorenç Busquets*. Podrán verse al publicarse on-line *El comerç marítim de Mallorca a la primera meitat del segle xvii*.

Años	Salidas de Mallorca	Llegadas a Mallorca
1448-1500	730	140
1501-1521	78	35
1524-1531	147	63
1549-1599	2.578	348
1600-1650	1.027	505
Total	4.560	1.091

Los viajes documentados son sólo la punta del iceberg de los existentes, tenemos medias anuales de 14 salidas para el período 1448-1500, 51 para el 1549-1599 o 20 el 1600-1650, cuando para el año fiscal de 1635-1636 conocemos 104 salidas y 90 llegadas. La documentación conservada no es indicativa del volumen del comercio existente. De cuatro años del siglo XIV tenemos el impuesto del *ancoratge* que nos da el total de embarcaciones que entran en el puerto de Mallorca que da una media de 937. De todas formas parece que el comercio ha decrecido considerablemente en la Edad Moderna. El *victigal de la mercaderia* nos da la recaudación de este impuesto en libras y podemos ver un gran bajón en el XVI:

#### Victigal

Año	Libras	Índice
1444	6.601	100
1466	4.011	61
1467	4.011	61
1511	3.902	59
1524	4.092	62
1525	4.206	64
1536	2.807	42
1537	2.236	34
1540	3.252	49
1541	3.906	59
1554	4.112	62
1560	4.271	64
1561	4.301	65
1586	5.008	76
1587	1.098	17

La recaudación se subastaba al mejor postor por lo que las oscilaciones no se corresponden matemáticamente con las subidas o bajadas del comercio real. Además no refleja la subida de precios que se dio en el XVI.

Los contemporáneos tenían consciencia del descenso del volumen del comercio. El 1477 en los interrogatorios de los procesos entre *forans* y *ciutadans*, Antoni Colom, ciudadano que comerciaba, dice que la mer-

cadería ha decaído por «la superbia de nosaltres qui cascun ha volgut pujar de stament, ço es que los mercaders se son fets ciutadans e cavallers, e los ciutadans cavallers, e axi los uns se son destíuits, los altres se son mesos en censals e en conraments» (ARM, AH-4120). Muchos mercaderes dejaron la mercadería, invirtieron el capital, con el cual antes comerciaban, en la compra de censales para vivir de rentas o en la compra de fincas. A esto, cabe añadir que cuando empieza a funcionar la Inquisición, el 1488, muchos mercaderes conversos abandonan la isla, entre ellos los más ricos y activos como los Vidal y los Pardo.

La recaudación del dinero de la mercadería (se pagaba un dinero por libra), que conocemos desde 1555, era inferior al del *victigal*. En 1560 el *victigal* da 4.271 libras y el dinero 1.354 y para el año 1586 tenemos 5.008 y 1.636.

La evolución del dinero de la mercadería fue:

Año	Libras	Índice	Índice
1555	1.104	100	
1556	1.150	104	
1560	1.354	123	
1583	1.506	136	
1586	1.636	148	
1589	1.518	138	
1590	1.602	145	
1591	1.902	172	
1692	1.602	145	
1593	1.851	168	
1594	1.602	145	
1595	1.701	154	
1596	1.603	145	
1597	1.776	161	
1598	2.564	232	
1599	1.903	172	
1600	2.218	201	100
1601	2.101	190	95
1602	2.312	209	104
1603	2.000	181	90
1606	2.131	193	96
1605	2.090	189	94
1604	2.200	199	99
1605	2.099	190	95
1606	2.130	193	96
1607	1.500	136	68
1608	1.750	159	79
1629	2.151	195	97
1630	1.950	177	88

Año	Libras	Índice	Índice
1631	1.803	163	81
1632	1.501	136	68
1633	1.653	150	75
1634	1.653	150	75
1635	1.201	109	54
1636	1.503	136	68
1637	1.001	91	45
1638	1.401	127	63
1639	1.433	130	65
1640	1.103	100	50
1641	1.501	136	68
1642	1.552	141	70
1643	1.526	138	69
1644	1.526	138	69
1646	1.530	139	69
1648	1.500	136	68
1650	1.552	141	70
1651	1.697	154	77

El 1607 la recaudación baja un 30 %. El 30-7-1607 en el consejo los *Defenedors de la Mercaderia* dicen que los tejidos están a muy bajo precio, no se tenía esperanza de «collir molt d'oli i no venen tants vaixells de fora com acostumaven carregats de teles, especieria i altres». Hay que recordar que las cosechas de aceite, principal producto de exportación, varían mucho de un año a otro. Parece que hay una recuperación el 1629 para volver a bajar los años siguientes. El 1635 empieza la guerra con Francia, año en que sólo es recaudan 1.201 ll. y en los años posteriores no se llega a las 1.600 ll.

En caso de guerra se prohibía el comercio con los países enemigos, pero había subterfugios que permitían que el comercio no se paralizara del todo. El 8-8-1635 el *Col·legi de la Mercaderia* pide que se dé guíaje a toda embarcación que aportara provisiones (AH-792: 100). La declaración de guerra de Francia de 1635 fue acompañada de la prohibición del comercio. Pero las prohibiciones no se aplicaban *estricto sensu*. El virrey de Mallorca concedía licencia a embarcaciones francesas, sobretodo para importar trigo. Las mercancías francesas podían llegar en naves de otras nacionalidades como las genovesas. Además se permitía el contrabando pagando un impuesto del 10 % con autorización del rey.

**Los puertos de destino.** Entre 1448 i 1500, las naves que salen del puerto de Mallorca, que hemos podido documentar, entre destinos finales i puertos de escala, en la documentación que hemos hallado, se distribuyen de la siguiente manera:

Destino	Final	%	Escala	Origen	Total	%
Berbería	201	27,5	35	11	247	23,11
Reino de Valencia	95	13	15	18	128	11,97
Cataluña	78	10,7	26	35	139	13,00
Rosellón	14	1,9			14	1,31
Menorca	13	1,8	3	1	17	1,59
Ibiza	16	2,2	30	16	6	0,56
Puertos mallorquines	1	0,1	6	15	22	2,06
Puerto franceses	13	1,8		1	14	1,31
Reino de Granada	13	1,8	3		16	1,50
Andalucía	6	0,8	1		7	0,65
Flandes	10	1,3		1	11	1,03
Inglaterra					2	0,19
Cerdeña	47	6,4	22	33	101	9,45
Sicilia	46	6,3	23	3	72	6,74
Nápoles	85	11,6	17		102	9,54
Rodas	24	3,3	13	3	40	3,74
Alejandro	12	1,6		1	13	1,22
Romania (Bizancio)	6	0,8	1		7	0,65
Oriente	10	1,3	1		11	1,03
Beirut			1		1	0,09
Chio	1	0,1	1		2	0,19
Génova	32	4,4			32	2,99
Venecia	1	0,1			1	0,09
Talamone (Italia)	6	0,8	2		8	0,75
TOTAL	730		199	140	1.069	100

A mediados del siglo xv (años 1450-1451) el 40, 81 % de las naves documentadas que salen de Mallorca se dirigen a Berbería, un 8,16 % al reino de Valencia, un 7,14 % al Imperio Bizantino y un 7,14 % a Cerdeña. En 1465-1468 el principal puerto de destino es Nápoles, aunque el conjunto de puertos del reino de Valencia lo superan, y en el primer tercio del xvi será Palermo. Hay que tener en cuenta que el número de naves no indica el volumen de mercancías porque hay naves con más capacidad de carga como las galeras que iban a Alejandría. Mallorca era un depósito de mercancías norteafricanas y orientales (procedentes de Constantinopla y de Alejandría) que reexportará y que serán adquiridas por naves en tránsito. Cuando Constantinopla cae en poder de los turcos en 1453 se deja de ir y cuando cae Rodas en 1522 se acaba la ruta de Levante hasta que se reanuda a fines de siglo.

Si incluimos en la ruta de Levante las escalas de Cerdeña y Sicilia, un 29,3 % de las naves que salen del puerto de Mallorca van por esta ruta en el período 1448-1468 y en el de 1469-1499 serán un 36,24 %. De Sicilia las embarcaciones iban a Rodas desde dónde podían tomar tres

rutas distintas: Alejandría, Bizancio o Beirut. Por esta ruta se exportaban sobretodo tejidos de lana y en menor medida aceite. Alejandría era la principal plaza para los mallorquines, incluso antes de que Constantinopla cayera en manos de los turcos, puesto que allí tenían que competir con genoveses y venecianos.

Para el primer tercio del XVI los destinos que hallamos en dos libros de seguro para los años 1524 y 1531 son:

	1524 Núm.	1531 Núm.
Berbería	7	-
Barcelona	7	9
Flandes	2	-
Génova	3	2
Livorno	2	-
Nápoles	4	-
Francia	4	6
Cerdeña	7	9
Sicilia	17	19
Valencia	15	13
Cádiz	-	1
Ibiza	-	3
Menorca	-	1
Puertos de Mallorca	-	1
Total	68	64

Hay que decir que de la primera mitad del XVI hay protocolos notariales en muy mal estado que no se pueden consultar. En ocasiones conocemos la salida de naves pero no su destino final.

En la segunda mitad del XVI las naves documentadas que salen de los puertos de Mallorca según el destino se distribuyen así:

	Viajes	Porcentaje
Reino de Valencia	1.133	48,71
Sicilia	188	8,08
Cataluña	335	14,40
Cerdeña	138	5,93
Génova	126	5,42
Castilla	129	5,55
Francia	119	5,12
Nápoles	47	2,02
Berbería	45	1,93
Niza	30	1,29
Venecia	23	0,99
Poniente	13	0,56
Total	2.326	100

Otras naves van a otros puertos de Baleares: 182 a Ibiza, 70 a Menorca, 13 a Ciudadela, 11 a Sóller...

Para la primera mitad del siglo XVII el destino de las naves que salen del puerto de Mallorca fue:

Puertos	Siglo XVII	1635-1636	Total
Alicante	50	10	60
Denia	1		1
Gandía	3		3
Peñíscola	6		6
Valencia	153	6	159
Vinaròs	6		6
<b>Total Reino de Valencia</b>	<b>219</b>	<b>16</b>	<b>235</b>
Alcudia	6		6
Andratx	1		1
Mallorca (Palma)	449	104	553
Sóller	1		1
<b>Total Mallorca</b>	<b>457</b>	<b>104</b>	<b>561</b>
Argel	14		14
Bastión de Francia	6		6
Cabo Negro	1		1
Berbería	9		9
Orán	4		4
Túnez	1		1
Chafarinas	1		1
<b>Total Berbería</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>37</b>
Barcelona	86	13	99
Blanes	2	2	4
Canet	1		1
Catalunya (s.e.)	6	2	8
Mataró	1		1
Sitges	1		1
Sant Feliu de Guixols	1		1
Tarragona	19		19
Tortosa	1	1	2
<b>Total Cataluña</b>	<b>118</b>	<b>18</b>	<b>136</b>
Arlés	1		1
Cotlliure	1		1
Francia (s.e.)	18		18
Marsella	45		45
Carbona	1		1
Niza	2		2
Provenza	2		2
Sifos (Six-fours)	1		1
Tolón	3		3
<b>Total Francia Mediterránea</b>	<b>74</b>		<b>74</b>



Puertos	Siglo XVII	1635-1636	Total
Cádiz	4		4
Canarias	1		1
Cartagena	21		21
Costa de España	9		9
Málaga	1		1
Sevilla	4		4
<b>Total Castilla</b>	<b>40</b>		<b>40</b>
Cagliari	57	3	60
Cerdeña (s.e.)	4		4
<b>Total Cerdeña</b>	<b>61</b>	<b>3</b>	<b>64</b>
Génova	139	16	155
Livorno	16	1	17
Civitavecchia	2		2
Nápoles	3		3
Palermo	78	1	79
Sicilia (s.e.)	3		3
<b>Total Sicilia</b>	<b>81</b>	<b>1</b>	<b>82</b>
Venecia	2		2
Alejandro	2		2
Malta	5		5
Alemania	1		1
Ámsterdam	1		1
Inglaterra	5		5
Escocia	1		1
Islandia		1	1
Poniente (s.e.)	17		17
Portugal	1		1
Saint-Malo	5		5
<b>Total Poniente</b>	<b>29</b>	<b>9</b>	<b>38</b>
Ciudadela	2		2
Menorca (s.e.)	19		19
<b>Total Menorca</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>33</b>
Ibiza	43	14	57

Para el año 1635-1636, por una fuente fiscal, conocemos la totalidad de los viajes: 24 van a Valencia, 19 a Barcelona, 18 a Génova, 16 vienen de Génova, 14 de Ibiza, 13 de Barcelona, 12 de Menorca. Para la primera mitad del XVII conocemos menos seguros pero hay cartas de mercaderes que nos dan mucha información.

Si excluimos Mallorca como origen, podemos ver de dónde vienen las naves documentadas que llegan a la isla

	Siglo XVII	1635-1636	Total	Porcentaje
Reino de Valencia	53	18	71	14,06
Berbería	36	1	37	7,33
Cataluña	57	18	75	14,85
Francia Mediterránea	57	0	57	11,29
Castilla	12	1	13	2,57
Cerdeña	48	3	51	10,10
Génova	46	16	62	12,28
Liorna (Livorno)	8	1	9	1,78
Nápoles	4	0	4	0,79
Sicilia	21	1	22	4,36
Venecia	1	0	1	0,20
Alejandrodría	7	0	7	1,39
Malta	4	0	4	0,79
Poniente	12	10	22	4,36
Menorca	15	12	27	5,35
Ibiza	29	14	43	8,51
Total	410	95	505	100,00

**Los productos de intercambio.** En la segunda mitad del xv la principal exportación mallorquina eran los tejidos de lana, que representaban el 50 % del valor de las mercancías aseguradas, seguida por el aceite con solo el 6,51 %, la lana con el 2,33 y el queso con el 1,73 %. El resto eran reexportaciones: cueros (4,55 %), pimienta (3,98 %), sal de Ibiza (3,34 %), algodón (32 %), laca (2,66), azúcar (2,36), cera (2,23), baladí (1,91) y alumbre (1,79 %). Los tejidos iban principalmente a Nápoles, Palermo, Cagliari y Rodas. En el primer tercio del xvi los tejidos son el 60 % del valor de las exportaciones y el aceite alcanza el 15 %.

De Levante importaran especies (pimienta, canela, jengibre...), lino, algodón, alumbre y esclavos. Antes de la caída de Constantinopla allí se cargaban la mayoría de esclavos que llegan a la isla y que procedían del este de Europa. En los años 1448-1457 el 81 % de los esclavos existentes en Mallorca procedían de la Europa oriental, eran rusos, circasianos, abcasos, tártaros o de Mingrelia, que en el período 1478-99 se reducen al 8,41 %, mientras que los moros pasan del 10 % al 41 % y los negros pasan del 5 % al 33 % (Vaquer, *L'esclavitud*, 1997: 12). Los negros se cargaban en Muntdebarques (Libia) pero a fines del xv llegaron de Guinea.

En Cerdeña se cargaba trigo, cueros bovinos, queso, lana (de baja calidad) y carne salada. De Nápoles se importaba vino (calabrés, griego y francés), lino, cáñamo, algodón, botas, trigo, algunos de estos productos eran reexportaciones, mientras que allí se exportaban sobre todo tejidos y sal de Ibiza. En el norte de África (Berbería) los mallorquines venderán tejidos, aceite, sal, mientras que adquieren cereales,

pieles, lana, cera, dátiles y coral (producto que se pescaba en la bahía de Alcudia y se vendía a los genoveses).

La ruta de Poniente cruzando el estrecho de Gibraltar llegaba a Flandes y a Inglaterra. Iban a Flandes a vender especies de Oriente y adquirirían telas de lujo y obras de arte. Si bien algunas veces se fletan naves para ir a Flandes era más frecuente que los mercaderes se embarcaran con sus mercancías en galeras venecianas que pasaban por la isla.

A Valencia los mallorquines reexportaban productos orientales como especias, alumbre, algodón, quesos de Cerdeña, coral, trigo de Sicilia, mientras los productos propios eran aceite y sobrasadas mallorquinas. En el reino de Valencia se cargaba vino, higos, frutos secos y esparto. En Cataluña se cargaban para Mallorca tejidos, azafrán, armas, ruedas de molino, frutos secos, miel, hierro, madera y lana (la aragonesa se carga en Tortosa) y la principal exportación mallorquina será el aceite. De Niza se importará madera. Los mercaderes genoveses al pasar por Mallorca dejaban especies y cargaban productos norteafricanos, en Ibiza cargaban sal (como también hacían los venecianos) y en Mallorca y Menorca lana.

El trigo era la principal importación, en 1531 representaba el 57 %, procedente sobre todo de Sicilia (66 %), seguido de Cataluña (16,35 %), Francia (5,4 %), Berbería y Cerdeña. El pescado se cargaba sobretodo en Sevilla y Cádiz. A pesar de que Mallorca exportaba lana a Italia, importaba lana aragonesa de peor calidad. Los tejidos mallorquines llevaban 2/3 de lana extranjera (aragonesa) y 1/3 de la tierra.

En la segunda mitad del XVI el aceite representa el 42,28 % de las mercancías aseguradas exportadas, los tejidos un 18,9 %, el queso el 13,58 y las mantas el 6,73 %. De las mercancías aseguradas un 23,21 % va a Valencia, un 18,14 a Alicante, un 14,75 % a Cáller y un 14,75 % a Palermo. Mallorca y Menorca siguen exportando lana y *anyins* (pieles ovinas con lana) a Génova. El aceite y el queso siguen siendo los principales productos que se exportan al reino de Valencia, no se reexportan productos orientales pero sí de Cerdeña. Cobra fuerza el puerto de Alicante que recibe aceite mallorquín que será cargado por naves atlánticas que hacen escala en la ciudad. A Sicilia se exportaran tejidos, mantas y aceite, y a Cerdeña aceite, telas, mantas, sombreros, zapatos, limones, azafrán, higos, limones y aguardiente. A Marsella llegará el aceite mallorquín, utilizado para fabricar jabón, junto a coral, pieles curtidas, escobas. La sal de Ibiza seguirá llegando a Niza. A Génova seguirá llegando lana de Baleares junto a aceite, quesos, mantas y telas. A Nápoles se llevaran tejidos, jabón, mantas, sal y queso.

Aunque el trigo sigue siendo la principal importación, los principales productos importados asegurados son las pieles y el pescado salado. Los cueros suponen el 40 % del valor de las mercancías aseguradas

y el pescado el 19%. La isla importaba cueros de buey de las Indias desde Sevilla o Cádiz, en el xv procedían de Berbería, los curtidores les adobaban y las reexportaban a Valencia, Alicante, Francia y otras partes. Continuaban llegando cueros de Berbería, Cerdeña y Castilla. También se importaban pieles, sobretodo de cabras. Hallamos curtidores mallorquines en Sevilla que compran cueros y los aseguran en Mallorca. De Cataluña se importará trigo, pescado salado, armas, piedras de molino, hierro, madera y legumbres. De Cerdeña, aparte de trigo y cueros, llegaron queso, fideos, cerdos en salazón y *alcofol*. De Génova se exportan a Mallorca telas, papel, cerámica (alguna de Pisa), muebles, cobre turco, hierro, pastel de Lombardía. Del reino de Valencia llegará vino (de Peñíscola y Benicarló), pasas, barilla, arroz, cerámica, esparto, seda, azúcar y telas de seda. De Nápoles se importaba trigo, lino, algodón, botas. Llega pescado del sur de Portugal y telas de Flandes e Inglaterra.

No conocemos muy bien las importaciones de Francia y de Génova porque no se aseguran en la isla, pero la importancia presencia de mercaderes franceses y genoveses revela que habría un comercio intenso.

En el xvii el aceite es la principal exportación, lo sacan mercaderes de fuera que no aseguran en la isla (lo hacen en Londres, Ámsterdam, Marsella i Génova). El aceite representa el 42,28 % de las mercancías aseguradas, los tejidos un 18,9 %, el queso el 13,58 y las mantas el 6,73 %. Aunque el trigo sigue siendo la principal importación, los principales productos importados asegurados son las pieles y el pescado salado.

El trigo era con diferencia la importación más importante debido a las insuficientes cosechas. Entre 1600 y 1635 hay 20 años en que es necesario importar trigo. Se necesitaban 350.000 cuarteras anuales de trigo para proveer la isla. J. Juan Vidal afirma que entre 1604 y 1608 salieron de la isla más de un millón de ducados para comprar trigo. Ubaldo de Casanova considera que fueron 1.033.504 libras, unos 646.002 ducados. Del trigo que se importa, un 33 % procede de Sicilia, un 25 % de Cerdeña, un 11 % de Berbería (sobre todo de Cabo Negro y Bastión de Francia), un 9 % de Francia, un 7 % de Poniente (atlántico). Naves flamencas e inglesas llegan a Mallorca con productos atlánticos (pescado, tabaco) y se llevan aceite, la isla es escala de estas naves entre Alicante y Livorno.

En el xvii Mallorca ha dejado de ser un depósito de mercancías norteafricanas y los mallorquines han dejado de ser redistribuidores de estas, incluso las adquieren a mercaderes franceses, ingleses y holandeses que serán lo más activos en los puertos norteafricanos. Los puertos de Marsella, Génova y Livorno serán redistribuidores de productos de Berbería y de Levante, función que en la Edad Media tenía el puerto de Mallorca.

El puerto de Génova ha cobrado importancia, allí envían aceite, lana, tejidos y queso, y como curiosidad almendras, y reciben tejidos de calidad, lino, agujas, cerámica, papel, pastel, atún, especias y productos de ferretería y mercería, incluso tabaco.

**Las naves.** Podemos observar como evolucionan los diferentes tipos de embarcaciones en tres periodos:

Tipo	1448-1500		1548-1600		1600-1650	
	Número	%	Número	%	Número	%
Nave	224	23,04	614	22,75	306	21,25
Carabela	178	18,36	17	0,6		
Balenero	166	17,07	-	-		
Galera	109	11,2	-	-	92	6,39
Barca	72	7,4	278	10,29	166	11,53
Coca	45	4,63	-	-		
Laud	59	6,07	-	-		
Leño	41	4,21	-	-		
Saetía	22	2,26	928	34,37	517	35,9
Bergantín	19	1,95	402	14,88	182	12,64
Galeón	13	1,33	160	5,91	10	0,7
Galeota	14	1,43	5	0,18	5	0,35
<i>Fusta</i>	6	0,61	8	0,29		
<i>Navili</i>	3	0,3	129	4,77	5	0,35
Birreme	1	0,1	6	0,22		
Tartana	-	-	-	-	48	3,33
Urca	-	-	10	0,37	3	0,21
Londro	-	-	21	0,77	3	0,21
Fragata	-	-	36	1,33	22	1,53
Polacra	-	-	45	1,66	51	3,54
Naveta	-	-	23	0,85	4	0,28
Pinco	-	-	-	-	8	0,55
Otros	-	-	18	0,66	18	1,25
Total	972	100	2.700	100	1.440	100

Algunos tipos de embarcaciones van desapareciendo como la coca y la carabela, otros se mantienen en el mismo porcentaje como la nave, otros van a más como la saetía que será el tipo más usado en el XVII. La saetía era una especie de galera más pequeña y más rápida a la que en el XVI le ponen tres palos con velas que desplazarán a los remos como principal fuerza motriz.

**Patrones y marineros.** Veamos por períodos la procedencia de los patrones documentados, de los que conocemos su lugar de origen, que frecuentaban el puerto de Mallorca:

De la segunda mitad del XV de 875 viajes de naves sólo conocemos la nacionalidad de 399 patrones distribuidos de esta manera:

	Número	Porcentaje
Mallorca	177	44'36
Cataluña	73	18'29
Valencia	19	4'76
Rossellón	8	2'00
Castilla	32	8'02
Venecia	39	9'77
Génova	20	5,01
Sicilia	14	3'51
Cerdeña	6	1'50
Florenca	5	1'25
Francia	6	1'50

De los 32 de la Corona de Castilla, 25 son de Vizcaya, y de los que no conocemos el lugar de origen muchos tienen apellidos que parecen catalanes. Hay que tener presente que la nacionalidad del patrón no es el de la operación comercial. El siglo xv las naves vascas se encargan de buena parte del tráfico del Mediterráneo occidental, pero no trabajan para mercaderes vascos.

Para la segunda mitad del xvi tenemos:

Lugar de origen o residencia	Número de Patrones	Residentes en Mallorca	Número de viajes	Porcentaje viajes
Francia	294	51	606	27,32
Cataluña	204	75	508	22,90
Mallorca	131	131	450	20,29
Ragusa	125	25	194	8,75
Génova	89	21	134	6,04
Venecia	39	9	59	2,66
Niza	27	1	32	1,44
Valencia (Reino)	20	8	31	1,40
Nápoles	18	4	32	1,44
Flandes	17	1	17	0,77
Ibiza	11	1	22	0,99
Portugal	11	3	31	1,40
Rossellón	11	3	21	0,95
Cerdeña (Cáller)	8	3	14	0,63
Castilla	7		10	0,45
Toscana	7		7	0,32
Inglaterra	6		6	0,27
Alemania	6		6	0,27
Menorca	4		5	0,23
Grecia	3		30	1,35
Sicilia	3		3	0,14
Total	1.041	336	2.218	100

En la primera mitad del XVII hallamos:

Origen	Núm. Patronos	Porcentaje	h.M.
Alemania	5	0,92	
Inglaterra	50	9,21	
Aragón	1	0,18	
Berbería	1	0,18	
Castilla	2	0,36	
Cataluña	57	10,50	4
Córcega	1	0,18	
Ibiza	4	0,73	1
Flandes	27	4,97	
Francia	186	34,25	3
Génova	71	13,07	2
h.M.	17	3,13	
Mallorca	54	9,94	
Malta	10	1,84	
Menorca	6	1,10	
Nápoles	4	0,73	
Niza	5	0,92	
Ragusa	2	0,36	
Cerdeña	1	0,18	
Sicilia	11	2,02	1
Toscana	7	1,29	
Valencia	17	3,31	
Venecia	3	0,55	
Total	542	100	

Es de destacar que en la segunda mitad del XVI y primera del XVII los patronos franceses, sobretodo de Provenza, son el grupo mayoritario, los catalanes lo eran en el XV, serán los segundos en el XVI y en el XVII. En el XVI los de Ragusa serán el tercer grupo y en el XVII lo serán los genoveses. Muchos patronos de fuera se casaran en Mallorca y fijaran en la isla su domicilio.

Muchos marineros que habitaban en Mallorca eran inmigrantes. A partir de los Concesos matrimoniales, para la primera mitad del siglo XVII hemos documentado 946 marineros inmigrantes de los que conocemos su lugar de origen, 241 eran franceses, siguen los catalanes (231), los sicilianos (163) y los genoveses (84). De Nápoles hay 63, de Valencia 36, de Castilla 23, de Ibiza 18, de Menorca 17, de Venecia 11... La mayoría de los franceses eran de Provenza, de 33 no sabemos el lugar de origen, 47 eran de Marsella, 20 de Tolón, 18 de La Ciutat, 14 de Casis, 13 de Sifos (Six-Fours), 10 de Martigues, 8 de Saint-Tropez, 8 d'Oliulas, 5 d'Antíbol (Antibes), no faltando algunos de la Francia

atlántica de puertos como Saint-Malo o La Rochela. De los sicilianos 40 son de Messina. Podemos ver el trayecto vital de los marineros inmigrantes en nuestra web [www.llinatgesdemallorca.com](http://www.llinatgesdemallorca.com). Se embarcaban a los 10 o 12 años. Muchos marineros y patronos fueron apresados por corsarios berberiscos y llevados a Argel o Túnez donde estuvieron años cautivos. Algunos renegaron y se hicieron musulmanes pero muchos de ellos yendo en corso huyeron en Formentera al bajar a buscar leña y se presentan ante la Inquisición diciendo que renegaron de boca pero no de corazón y son perdonados<sup>4</sup>.

#### SIGLAS

AGC	Actes del Gran i General Consell (ARM)
AH	Arxiu Històric (serie del ARM)
ARM	Arxiu del Regne de Mallorca
EU	Extraordinaris d'Universitat (ARM)
h	habitador
ll	libras
LR	Lletres Reials (ARM)
M	Mallorca
s.e	sin especificar

#### Bibliografía

- BIBILONI AMENGUAL, Andreu. *El comerç exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d'intercanvi (1650-1720)*. Palma, 1995.
- JUAN VIDAL, J. «El comercio de trigo entre Mallorca y África del Norte en los siglos XVI y XVII». En *Mayurqa*, n.º 15. Palma, 1969, 73-92.
- PONS PONS, Jerònia. *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*. Palma, 1996.
- VAQUER BENNASAR, Onofre. *El comerç marítim de Mallorca (1448-1531)*. Palma, 2001.
- *El comerç marítim de Mallorca a la segona meitat del segle XVI*. Palma, 2007.
- *El comerç marítim de Mallorca a la primera meitat del segle XVII*. Publicació en línia. Edicions UIB, Palma, 2014 (en preparació).
- *L'esclavitud a Mallorca. 1448-1500*. Institut d'Estudis Baleàrics-CIM, Palma, 1997.
- VAQUER, *Llinatges de Mallorca*. <<http://llinatgesdemallorca.com>>

<sup>4</sup> Antes de acabar este año de 2014 saldrá nuestro libro *Captius i renegats al segle XVII. Captius mallorquins a Barbaria. Renegats davant la Inquisició de Mallorca* (El Tall Editorial).



Klemens Kaps

## Looking West: transnational merchant networks between Trieste and Barcelona, 1750-1820<sup>1</sup>

### ABSTRACT

The commercial history of port of Trieste, in the Adriatic, in the 18th century, has been interpreted sometimes as a failure, as an imperial aspiration poorly developed and supported by the Imperial Court in Vienna. The goal of this paper is to review this misinterpretation of Trieste's "peripherality," described by analysing some examples of Trieste's Western commerce. This view will be studied by focusing on merchants and their networks.

The commercial history of the Adriatic harbour of Trieste in the 18<sup>th</sup> century is often described as a failure, as a commercial project unilaterally proposed and poorly developed by the Imperial Court in Vienna. This article aims to reconsider this narrative, which seems to have contributed to the perception of Trieste's "peripherality" in the international trading system<sup>2</sup>. For this, I shall examine Trieste's trade relations with Barcelona, one of the most expansive harbours in the Western Mediterranean in the second half of the 18<sup>th</sup> century.

"Looking West" from the north-eastern corner of the Adriatic is a twofold task. First, it necessitates a fundamental change in spatial perspective: traditionally, historiography has focused on Trieste's Eastern Mediterranean maritime links. Indeed, the breakdown of the commercial domination exerted by the Ottoman Empire and Venice in the

<sup>1</sup> This article presents research results from the project 'Trade between Spain and the Habsburg Monarchy, 1725-1815: Merchant Networks between the Mediterranean and the Atlantic', which was funded by Marie Curie PEOPLE Intra-European Fellowship, VII Framework Program of the European Commission, UE PIEF-GA-2011-299469.

<sup>2</sup> Daniele Andreozzi, "Il peso del parole. Linguaggi di esclusione e linguaggi di inclusione nella storia di Trieste," in Roberto Scarciglia (ed.), *Trieste multiculturale. Comunità e linguaggi di integrazione* (Bologna, 2011), 19-38, 14-15.

18<sup>th</sup> century was seen as an opportunity for Trieste to step in and occupy the open gap, but this perception has resulted in the neglect of the city's significant Western commerce<sup>3</sup>. This historiographical focus is probably a result of Trieste's commercial expansion towards the Eastern Mediterranean in the 19<sup>th</sup> century, during which the Austrian Adriatic port played an important role, spurred on by the foundation of the Lloyd in 1832/36<sup>4</sup>.

Secondly, Trieste's ties with the Western Mediterranean will be studied by focusing on merchants and their networks. Specific attention will be paid to the transnational character of this commercial web; instead of claiming the superiority of the Western over the Eastern Mediterranean spheres, their mutual connectivity will be stressed<sup>5</sup>. This approach raises methodological issues, which have hitherto contributed to obscuring trade relations with the Western Mediterranean and which will be duly addressed.

*From local harbour to international maritime centre: Trieste and the Adriatic coast between the War of the Spanish Succession and the Napoleonic Wars*

Transnationality is a relatively new concept in the study of early modern trade history, which aims to stress the cross-cultural aspect of international commercial interaction<sup>6</sup>. In this sense, Trieste constitutes an idiosyncratic case. As the arrival of a steady flow of immigrants formed the town's commercial bourgeoisie, its trade networks could

<sup>3</sup> Peter Gasser, "Triest und Marseille. Merkantilmaritime Beziehungen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts," *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 25 (1972): 270-276, here: 278. *Idem.*, "Triests Handelsversuche mit Spanien und die Probleme der Österreichischen Schifffahrt in den Jahren 1750-1800, Teil 2," *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs* (1984), 172-197, here: 197. *Idem.*, "Österreichs Levantehandel über Triest 1740 bis 1790," *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 7 (1954): 120-130. Erceg, Ivan, "Außenhandel der Nordadriatischen Seestädte als Faktor im Entstehen der kapitalistischen Beziehungen in Österreich im 18. und 19. Jahrhundert," *Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 55 (1968): 464-480, here: 464.

<sup>4</sup> Othmar Pickl, "Österreichs Stellung im West-Ost-Handel vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts," *Publikationen aus dem Archiv der Universität Graz* 4 (1975), 43-55, here: 51. Daniele Andreozzi, "Gli 'urti necessari'. Dalla manifattura all'industria (1718-1914)," in Roberto Finzi, Loredana Panariti and Giovanni Panjek (eds.), *La città dei traffici 1719-1918. Storia economica e sociale di Trieste* (Trieste, 2003), 541-640, here: 608.

<sup>5</sup> Peregrine Horden and Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History* (Oxford, 2000).

<sup>6</sup> Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period* (New Haven, London 2009). Crespo Solana, Ana (ed.) *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico (1500-1830)* (Madrid, 2010).

only have been transnational. As Trieste's trade grew, Jews, Croats, Slovenians, Hungarians and Ottoman subjects, including Serbians and Greeks, settled in the harbour and notably contributed to the growth of the city's population. The *corpo d'università*, an official corporation that represented Triestinian Jews, was founded in 1746. Orthodox Greeks established their own self-governing body in 1752, and the Armenians followed suit in 1775. Most of these corporations were created decades before the Jews were granted privileges in 1771. These privileges guaranteed their religious and professional freedom, and went even beyond Emperor Joseph II's policy of religious tolerance for Orthodox Greeks (1779) and Jews (1781-83) within the Habsburg dominions at large<sup>7</sup>. Equally, it is worth underlining that the most important cultural minorities in the city established formal organisations even before the foundation of the merchant guild (*borsa dei mercanti*) in 1755. This corporate organism included all of the city's wholesale merchants who met certain criteria: they had to be registered with Trieste's Mercantile and Exchange Tribunal (*Merkantil- und Wechselgericht*), possess a reputable firm and, from 1794, capital of 20,000 Austrian florins or more<sup>8</sup>. The merchant guild, or *borsa*, represented 24 firms and single traders in 1758, 21 in 1765, and 31 in 1775<sup>9</sup>.

The fact that Trieste's links with the Western Mediterranean and the Atlantic trade networks have received little historiographical attention, with the exception of general references to its trade links with

<sup>7</sup> Lois C. Dubin, *The Port Jews of Habsburg Trieste. Absolutist Politics and Enlightenment Culture* (Stanford/California, 1999), 22, 43-63. Eva Faber, *Litorale Austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland* (Trondheim-Graz, 1995), 11. Loredana Panariti, "Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (secc. XVIII-XIX)," in Roberto Finzi, Loredana Panariti and Giovanni Panjek (eds.), *La città' dei traffici 1719-1918. Storia economica e sociale di Trieste* (Trieste, 2003), 369-458, here: 391. "Catalan, Tullia, Cenni sulla presenza armena a Trieste tra fine Settecento e primo Ottocento," in Roberto Finzi, Loredana Panariti and Giovanni Panjek (eds.), *La città' dei gruppi 1719-1918* (Trieste, 2003), 603-611, here: 605.

<sup>8</sup> Marina Cattaruzza, "Cittadinanza e ceto mercantile a Trieste (1749-1850)," in Brigitte Mazohl-Wallnig and Marco Meriggi (eds.), *Österreichisches Italien - Italianisches Österreich. Interkulturelle Gemeinsamkeiten und nationale Differenzen vom 18. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges* (Wien, 1999), 113-137, here: 121. Ugo Tucci, "Die Triestiner Kaufmannschaft im 18. Jahrhundert. Ihre Ausrichtung, ihre Gutachten," in Paul W. Roth (ed.) *Beiträge zur Handels- und Verkehrsgeschichte* (Graz, 1978), 121-133, here: 124.

<sup>9</sup> Ivan Erceg, *Trst i bivše habsburške zemlje u međunarodnom prometu. Merkantilizam u drugoj polovici 18. stoljeća* (Zagreb, 1970), 14, reference 24. Aldo Vascotto, "La popolazione di Trieste nel censimento del 1765," in Daniele - Carlo Gatti Andreozzi (ed.), *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti* (Trieste, 2005), 73-98, here: 98. Andrea Sponza, "La popolazione di Trieste nel censimento del 1775," in Daniele Andreozzi and Carlo Gatti (eds.), *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti* (Trieste, 2005), 99-121, here: 119.

Genoa, Marseille or Hamburg<sup>10</sup>, is a result of Trieste's generally accepted role as a "latecomer" to international long-distance maritime trade<sup>11</sup>. Before Emperor Charles VI enacted the Decree on The Free and Secure Navigation in the Adriatic Sea in 1717, which was followed two years later by the Free Port Decrees for Trieste and nearby Fiume (modern Rijeka in Croatia), harbours at the so-called Austrian and Croatian Littoral, including Buccari (Bakar), Porto Ré (Kraljevica) and Zengg (Senj), had merely played the small-scale role of connecting local economies on the north-eastern edge of the Adriatic region with the western shore of the Adriatic in the Italian Peninsula, as well as with Venetian Dalmatia or Ragusa. In Over the course of the 18<sup>th</sup> century, these harbours became the main connectors of the Croatian, Hungarian and Austrian provinces with maritime trade in the Mediterranean and the Atlantic<sup>12</sup>.

According to Daniele Andreozzi, Triestinian merchants began to enter networks of long-distance trade only in the early decades of the 18<sup>th</sup> century<sup>13</sup>. This process of demographic and commercial growth was supported by the imperial government, but cannot be regarded as complete until the 1770s, when Trieste's leading international mercantile position among all the Adriatic ports under the Habsburgs became clear<sup>14</sup>. By then, Trieste's population had grown to 15,784 inhabitants (1773), up from 5,000 in 1720 and 7,250 in 1735. Between the 1770s and the end of the century, it doubled again, reaching 30,000 in 1798. During the Napoleonic Wars and Trieste's occupation by French troops between 1808 and 1813, the number of inhabitants continued to increase rapidly, and by 1815 the city had 45,000 inhabitants<sup>15</sup>. The volume of trade also rose spectacularly from 3.2 million Austrian florins in 1746 to 13.3 million in 1776 and to 44.5 million in 1794<sup>16</sup>.

<sup>10</sup> Gasser, "Triest und Marseille. Merkantilmaritime Beziehungen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts," Wilhelm Kaltenstadler, "Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert," *Teil 2, Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 56 (1969): 1-104.

<sup>11</sup> Daniele Andreozzi, "Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700," in Daniele Andreozzi and Carlo Gatti (eds.), *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti* (Trieste, 2005), 153-201, here: 184.

<sup>12</sup> Erceg, "Außenhandel der Nordadriatischen Seestädte," 464-465. Faber, *Litorale Austriaco*, 9-11.

<sup>13</sup> Andreozzi, *Canapa*, 95.

<sup>14</sup> Faber, *Litorale Austriaco*, 95.

<sup>15</sup> *Ibid.*, 13. Cattaruzza, "Cittadinanza e ceto mercantile a Trieste (1749-1850)," here: 118. Ivan Erceg provides different numbers that seem to include only the new town and the port: Erceg, "Außenhandel der Nordadriatischen Seestädte," 466.

<sup>16</sup> Erceg, "Außenhandel der Nordadriatischen Seestädte," 471.

The 18<sup>th</sup> century can thus be regarded as a formative period for commercial capital engaged in long-distance trade. Trieste's rise was part of a broader and deeper transformation of the whole Adriatic Sea in the second half of the 18<sup>th</sup> century, which involved the gradual demise of Venice and the involvement of the Viennese Court in maritime trade. As a consequence, a reshuffle of the spatial relations of political power and maritime trade took place in the region<sup>17</sup>, giving the north-eastern Adriatic Habsburg ports the chance to leave behind their role as local ports and increase their participation in long-distance maritime trade. From the 1760s onwards, Trieste took the lead and gradually expanded the scope of its trade links, which laid down the basis for its prosperous trade with the Eastern Mediterranean during the 19<sup>th</sup> century. Trieste's demographic growth stands in sharp contrast to the demographic stagnation of most of the Venetian dominions, and it stresses the shifting spatial economic hierarchies within the Adriatic system. This process also led to the growth of other harbours, such as Ancona and Chioggia, which were located in Venice's hinterland. All in all, these changes in the commercial geography of the Adriatic offer clear proof of the Serenissima's gradual loss of control over coastal shipping and commercial routes in its immediate surroundings<sup>18</sup>. This created new opportunities for Trieste. During the key period, alongside with an increase in the volume of trade, the main evidence for Trieste's ascendancy was the growing number of ships docking at the harbour. While in 1750 the port authorities registered the entry of 890 ships to Trieste, a decade later the numbers had grown dramatically: 3,616 in 1766, 4,920 in 1768, 4,804 in 1775 and 4,605 in 1781. The mean value for the following years (1782-85) was 5,719 ships thus proofing the consolidation of Trieste's commercial growth<sup>19</sup>. Although the differences in ship size must be taken into account before this expansion in shipping can be translated into trade volume, these figures, along with those concerning the increase in the monetary value of total transactions (see above), speak volumes about Trieste's rapid growth.

However, these figures do not provide information concerning the spatial dimension of the port's trade, nor do they indicate at first glance whether long-distance commerce grew more than regional trade or vice versa. In this case, the flags under which the ships sailed are of little help, as most ships flew the Venetian flag – which

<sup>17</sup> Andreozzi, Canapa, 160.

<sup>18</sup> *Ibid.*, 157.

<sup>19</sup> *Ibid.*, 187. Kaltenstadler, "Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert," *Teil 2*: 95-96.

proves that the Serenissima still carried significant weight in shipping and trade<sup>20</sup> – and the second most common flag was the Austrian one. In the 1760s the second most common ships oscillated between the French, the British or the Ragusean. The statistics also suggest that, during certain years, trade with both Genoa and Livorno was intense, whereas Spain is mentioned only in 1760/61 (Cartagena de Levante)<sup>21</sup> and in 1764 as a destination for linen and grain. These transactions (which amounted to 62,946 and 76,508 florins respectively), however, were listed together with other countries in the statistic so that Spain's weight for Trieste's commerce cannot be assessed with accuracy<sup>22</sup>. A decade later, in 1775, Spain is even not mentioned in the statistic, but probably hidden behind port cities such as Genoa and Livorno, where shipments from Trieste were either reloaded or at least experienced a stop-over on their way to the Iberian Peninsula alongside with merchandise from a range of different destinations<sup>23</sup>. Altogether clear Western destinations, reaching out to England, Holland and Hamburg, made up to 14% of Trieste's import and 24.9% of exports. The latter figure was far beyond exports to the Levant and North African coasts (13.1%), whereas imports demonstrated precisely an invert relation (14% to 25.3%). In between, destinations such as Venice, Naples and Sicily absorbed nearly the half of overall trade volume (46 of imports % and 42% of exports), but leave quite unclear to which proportions the corresponding figures reflect regional trade or again stop-over places on the way to the Eastern or Western Mediterranean<sup>24</sup>.

While these figures prove the importance of Western trade, the complex reality of Trieste's trade links, as demonstrated by this example, seems to demand an actor-network approach that incorporates merchants, their families and other dimensions of their social interaction into the narrative. To date, these factors have been neglected and research has mostly focused on the structural aspects of Trieste's maritime trade. The Viennese Court's mercantilist policies, which

<sup>20</sup> Pickl, "Österreichs Stellung im West-Ost-Handel vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts," 46.

<sup>21</sup> Erceg, "Außenhandel der Nordadriatischen Seestädte," 472.

<sup>22</sup> Wilhelm Kaltenstadler, "Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert," *Teil 2, Ibid.* 56 (1969): 1-104, here: 15, 17. ÖStA, FHKA, NHK, Kommerz Litorale Nr.856, fol. 533.

<sup>23</sup> Carmel Vassallo, *Corsairing to commerce. Maltese merchants in XVIII century Spain* (Malta, 1997), 30-31.

<sup>24</sup> Kaltenstadler, "Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert" *Teil 2*: 97-98.

aimed to attract foreign merchants to the Adriatic coast, included a wide range of privileges, such as exemptions from custom- and harbour-duties, religious tolerance and the right to purchase real estate<sup>25</sup>. These incentives contributed to maintaining the steady inflow of merchants from Italy (Genoa, Milan, Venice and Ferrara) and also the Ottoman Empire, who were attracted by the promises of religious tolerance and extended self-government through local corporate bodies. In addition, both Christian and Jewish traders from the southern Austrian regions, as well as Flemish merchants, also settled in Trieste, turning the already multicultural city – it was located on the linguistic border between the German, Italian and Slavic languages – into a truly cosmopolitan commercial node<sup>26</sup>.

The change of the spatial hierarchies within the Adriatic system, therefore, also came about as a result of the reshuffling of the social composition of trade networks. The first step is easy to describe: traders who were part of well-established trade networks which operated in both the Eastern and the Western Mediterranean migrated to the city. New possibilities emerged, and the pre-existing networks soon incorporated traders from other regions – mostly the southern Austrian provinces, Croatia, Slovenia and Bosnia – into their far-reaching Mediterranean and Atlantic links. Hereby, Trieste was transformed into a mercantile centre which played a crucial role between the Eastern and Western Mediterranean, a part that Livorno had played for centuries<sup>27</sup>. In fact, the Viennese Court and the newly founded Triestinian authorities, in particular the influential councillor of the Supreme Commercial Intendency (*Suprema Intendenza Commerciale*) Giuseppe Ricci aimed to reshape Trieste as an international harbour based on Livorno's model, albeit on a much more modest scale. First and foremost, this involved adopting a policy of religious and cultural tolerance as the basic principle of commercial cosmopolitanism<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Giovanni Panjek, "Una 'commercial officina' fra vie di mare e di terra," in Roberto Finzi, Loredana Panariti and Giovanni Panjek (eds.), *La città dei traffici 1719-1918. Storia economica e sociale di Trieste* (Trieste, 2003), 235-348, here: 238-241.

<sup>26</sup> Marco Dogo, Merchants Between "Two Empires. The Ottoman colonies of Trieste in the XVIIIth century," *Études balkaniques* (1997): 85-96.

<sup>27</sup> Trivellato, *Familiarity of Strangers*, 74-84. Francisco Zamora Rodríguez, *La 'Pupilla dell'occhio della Toscana' y la posición hispánica en el mediterráneo occidental (1677-1717)* (Madrid, 2013), 43-44.

<sup>28</sup> Panariti, *Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino* (secc. XVIII-XIX). 377-378.

*From the north-eastern Adriatic to the Western Mediterranean: networks between Triestinian and Catalan merchants (1750-1815)*

In contrast to the traditional notion, trade between the north-eastern corner of the Adriatic and Barcelona was firmly in place by the mid-18<sup>th</sup> century. By that time the Catalan main port had left its marginal place within Spain's trading system behind and experienced steady commercial growth, but also an increasing involvement in colonial trade with Spanish America, first through Cádiz and since 1756 also directly, by the means of the newly funded Royal Privileged Company of Barcelona. Only after the second "Free Trade" Decree of 1778 could Barcelona trade completely directly with the American possession and stroke a great benefit from this measure<sup>29</sup>. Within Barcelona's far-woven ties, Trieste entered as well. As noted by Jesús Pradells Nadal in his book on Spanish maritime consulates in the 18<sup>th</sup> century, the Spanish consul in Trieste, Francisco Paulò, shipped wheat, Bohemian glass and Silesian linen to Pedro Recaséns in Barcelona in 1759<sup>30</sup>. Paulò had been appointed as consul in 1753 in order to foster trade between the Habsburg Monarchy and Spain, thus reviving a much older project initiated in the late 1720s by the Spanish Secretary for the Navy, the Indies and Foreign Affairs, José Patiño. The Spanish consulate on the Habsburg Adriatic coast was, however, a rather short-lived and apparently unsuccessful attempt to foster bilateral trade relations between Spain and Habsburg Central Europe. After Paulò's death and the short-term takeover by his son José, the consulate was dissolved in 1760 and not re-established until 1792<sup>31</sup>. However, this did not imply an interruption of trade relations between Barcelona and Trieste. The appointment of a Catalan as the first Spanish consul on the Habsburg Adriatic coast underlines the interest of the Catalan mercantile community in the Adriatic and, beyond that, the Eastern Mediterranean. Paulò had worked as an employee of the powerful Miláns trading company, which main-

<sup>29</sup> Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756* (Barcelona, 1981), 14, 17. Martínez Shaw y Roberto Fernández Díaz, "La respuesta del mediterráneo al Atlántico. Los puertos mediterráneos y el comercio colonial en el siglo XVIII," en: *Desigualdad y Dependencia. La periferización del mediterráneo occidental, s. XII-XIX*, M. T. Pérez Picazo, G. Lemeunier, P. Segura (eds.) (Murcia, 1986), 150-155.

<sup>30</sup> Jesús Pradells Nadal, *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII* (Alicante, 1992), 416.

<sup>31</sup> Pradells Nadal, *Diplomacia y comercio*, 417. Ana Crespo Solana, *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe* (Córdoba, 2009), 63-73.



tained a wide scope of commercial interests in the Mediterranean, the Atlantic and the Baltic Sea<sup>32</sup>.

Simultaneously with Trieste's incorporation into Barcelona-based Catalan trade networks in the Mediterranean, Triestinian trading houses started to send their own correspondents and representatives to Barcelona. Roughly two decades after José Paulò left Trieste for the consulate in Gdańsk/Danzig, the powerful company of José and Onofre Gloria had commercial relations with both Trieste and Fiume. The transactions were small in comparison with the firm's total activity, according to the firm's accounts, analyzed by Roberto Fernández: the goods exported to and imported from the Habsburg Adriatic coast amounted to 21,455 catalan *lliures* in the case of Trieste and another 47,985 *lliures* in the case of Fiume, which amounts to 2.4% of the company's total turnover for the years 1778-82. Even within the Mediterranean, Trieste and Fiume did not amount to more than 4.2% of the Glorias' trade, which was far behind nearby Ancona (16.6%) but clearly ahead of Venice (1.87%). Other Mediterranean ports, such as Livorno (5.5%) and Marseille (2.4%), were more or less on the same level as the Habsburg Adriatic ports as far as the Glorias were concerned<sup>33</sup>. The Glorias operated a Barcelona-based essentially Mediterranean network; the weight of Trieste and Fiume in this network – which reached no further east than these two Adriatic ports – certainly appears to have been second-rate, but it must be taken into consideration that the Mediterranean was, after the Spanish market, the most important business area for this important company, well ahead of Spanish America. An analysis of the accounts provides more information on the commodities transacted: for instance, in 1778, the Gloria Company ordered potash and steel from Giuseppe Bellusco, one of the *borsa* merchants<sup>34</sup>.

Another example may be useful in underlining the interest of members of the upper strata of Barcelona's commercial bourgeoisie in trade with the Habsburg Adriatic coast: the Triestinian house Henrie Joseph François & Co was represented in Barcelona by the Catalan merchant Josep Molins in 1768 and 1769, during which period it was involved in a lawsuit at the Commercial Tribunal of the Merchant Guild of Barce-

<sup>32</sup> Carme-Eulàlia Bencomo Mora, *La Familia Miláns. Comercio y nobleza en la Catalunya del siglo XVIII* (Barcelona, 1983), 91-92, 116, 125-126. AGS, SSH 9, 409: Francisco Milans, San Peterburgo, reintegro de dinero.

<sup>33</sup> Roberto Fernández Díaz, "La burguesía barcelonesa en el siglo XVIII: la familia Gloria," in Pedro Tedde (ed.) *La economía española al final del Antiguo Régimen* (Madrid, 1982), 1-130.

<sup>34</sup> Arxiu de la Ciutat de Barcelona (AHCB), Fondo Commercial, A-212.

lona. Molins was authorised to manage the forced sale of a cargo of 1,200 quintals and 50 casks of stockfish that François had ordered from an English consigner in Bergen, Alex Wallace & Son. The operation failed when François's bill of exchange drawee, Henry Hope from Amsterdam, refused to pay, claiming that François was bankrupt. After the Triestinian firm urged the Bergen consigner's representative in Barcelona, the firm Roberto Harries & Co, to send the cargo of stockfish to them at Trieste, they put Josep Molins in charge of collecting the sum of 4,831 florins which resulted from the forced sale of the cargo. However, the money stayed in Barcelona, probably for good, as François's bankruptcy put an end to the year-long lawsuit with Harries, who, from his position as Prussian consul in Denmark<sup>35</sup>, represented Wallace in Bergen<sup>36</sup>.

Leaving aside the failure of the company, the court files, which are stored in the *Real Audiencia* section of the Archivo de la Corona de Aragón in Barcelona, reveal the network in which a leading, albeit ultimately unsuccessful, Triestinian trading house was enmeshed in the late 1760s, when Trieste's commercial star was on the rise. The contact with Molins also exposes the social dimension of Triestinian networks in Barcelona: Molins was a member of the Royal Privileged Company of Barcelona (*Real Compañía de Comercio de Barcelona*) and acted as its director between 1777 and 1780<sup>37</sup>. In later years, after Barcelona had been included in the second Free Trade Decree (1778)<sup>38</sup>, Molins traded directly with Cuba. In 1804, he requested a license from Barcelona's Court of Port Entry (*Juzgado de Arribadas*) to sail for Cuba in order to settle accounts with some of his clients<sup>39</sup>.

It is important to note that all of these Catalan merchants who maintained relations with Trieste between the 1750s and 1770s were part of Barcelona's mercantile elite. Segismundo and Buenventura Miláns, for instance, were, according to Barcelona's cadastre, the city's largest

<sup>35</sup> Driesch, Wilhelm von den, *Die ausländischen Kaufleute während des 18. Jahrhunderts in Spanien und ihre Beteiligung am Kolonialhandel* (Köln-Wien, 1972), 350.

<sup>36</sup> ACA, TRCC RA 7049, Pedro y Antonio Garibaldi (Genova) a Francisco Ponte (Barcelona). *Idem.*, TRCC RA 1788, 16-18: Auto del Tribunal Real del Consulado de Comercio de Barcelona con respecto a la solicitud del capitán Thies Petersen Clemente.

<sup>37</sup> Oliva Melgar, José María, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII: la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias* (Barcelona, 1987), 81-82.

<sup>38</sup> Martínez Shaw, Carlos, "Bourbon Reformism and Spanish Colonial Trade, 1717-1778," in Horst Pietschmann (ed.), *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580-1830* (Vandenhoeck and Ruprecht, Göttingen, 2002), 375-386, here: 382.

<sup>39</sup> Delgado Ribas, Josep Maria, "El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana," in Josep Fontana (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias* (Madrid, 1982), 97-169, here: 155.

payers of commercial profit-based taxes between 1724 and 1752 (32,023 *reales de árdite*). Bernardo Gloria, José's father, occupies a somewhat lower, but still remarkable, position (number 10) with 9,597 *reales de árdite*<sup>40</sup>. Also, Bonaventura and Francesc Miláns, and Molins and Bernat Gloria were all stockholders in the Royal Privileged Company of Barcelona and took part in its governance between 1756 and 1759<sup>41</sup>.

The example posed by François demonstrates that Triestinian merchants were able to rub shoulders with the upper strata of Barcelona's mercantile community. At the same time, the example also underlines that the geographical range of Trieste's trade networks reached far beyond Barcelona: the cargo of stockfish was consigned from a British trading company in Bergen, was to be paid for by Henry Hope & Company of Amsterdam, and was brought to the Mediterranean by a Danish skipper. Another lawsuit concerning François's activities in Barcelona, a year later, mentions Genoese consigners, who were members of the Garibaldi family, as François's clients<sup>42</sup>. Thus, a transnational network connected a Triestinian firm to Europe's most important mercantile centres in the Mediterranean, the Atlantic and the Northern Sea.

### *From foreign correspondents to Habsburg migrants*

Apart from relying on the cooperation of Catalan merchants, Triestinian trading houses also made use of foreign correspondents in Barcelona. One example is Giovanni Bacigalupi, who was active in Barcelona at least from the late 1770s. In 1793, he ordered grain from Hungary through the Jewish trading house Grassin Vita Levi, which at that time was being run by Marco Levi in Trieste. During transportation, the grain was captured by an English privateer on its way to Barcelona, near Toulon<sup>43</sup>. In 1799, Bacigalupi features in the record as the representative of the Greek Triestinian firms of Polisó Juan Lascari<sup>44</sup>. As Eloy Martín Corrales has demonstrated<sup>45</sup>, Spanish merchants, including those from Barcelona, frequently used the services of Greek

<sup>40</sup> Fernández Díaz, "La burguesía barcelonesa en el siglo XVIII: la familia Gloria," 111.

<sup>41</sup> José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII: la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, 80.

<sup>42</sup> ACA, TRCC RA 7049, Auto del Tribunal Real del Consulado de Comercio de Barcelona.

<sup>43</sup> Gasser, "Triests Handelsversuche," *Teil 2*: 193-194.

<sup>44</sup> ACA, TRCC RA C,8125, 14-16: Poder de Poliso Juan Lascari a Juan Bassigalupi.

<sup>45</sup> Eloy Martín Corrales, "Greek-Ottoman captains in the service of Spanish commerce. In the late Eighteenth Century," in *Trade and cultural exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's maritime legacy*, Maria Fusaro, Colin Heywood and Mohamed-Salah Omri (eds.) (Tauris Academic Studies, London-New York, 2010), 203-222.

skippers in the late 18<sup>th</sup> century, which may indicate a social as well as a geographical trade pattern. Greek migrant families played a significant role in connecting trade spheres in the Western Mediterranean with the Ottoman Mediterranean through voyages which often included stopovers in Trieste and Barcelona.

This general pattern finds further confirmation in Bacigalupi's example: lawsuits before the Merchant Guild's Commercial Tribunal (*Tribunal Real del Consulado de Cataluña*), reveal that Bacigalupi's contacts with the Italian Peninsula and the Adriatic Sea were far more regular than this unsuccessful operation suggests. He also traded with Livorno, Venice and Mesola, whence he imported grain and hemp. Obviously, he also had clients in Cadiz<sup>46</sup>. Traditionally, grain was among the most popular Iberian imports from the Northern Adriatic. Ports such as Venice and Trieste facilitated access to Central European, but also south-eastern European, grain producers<sup>47</sup>. It was not uncommon for Ottoman skippers to take grain across the Black Sea, which was open to international shipping following the Peace Treaty of Küçük Kaynarca (1774), from the rich grain regions of the Russian Empire, Moldavia and Wallachia to the Spanish Mediterranean and the Atlantic<sup>48</sup>. Thus, Trieste was one node within the web of integrated grain markets between the interior of Central and Eastern Europe and the Iberian Peninsula.

In addition to these Catalan-Triestinian networks, Triestinian merchants also migrated to Catalonia, for example Josef Platner, who began his career in 1798 as an employee of a transnational French-English company in Barcelona, Arabet Manning Gautier, of which he later became a partner<sup>49</sup>. The Platner family was one of the big players within the Triestinian commercial arena<sup>50</sup>, while Arabet Manning Gautier, of which Josef was now a part, was active in London, Barcelona and Alicante and undertook commercial transactions that connected the Western Mediterranean with the Atlantic and the Northern Sea. The company's link with Trieste was reinforced by the fact that the main partner, the French-born Jean-Pierre Arabet, was imperial

<sup>46</sup> ACA, TRCC RA C,3680, Contrata fra Gaetano Janni e Giovanni Bacigalupi.

<sup>47</sup> Andreozzi, Canapa, 160, 184.

<sup>48</sup> Eloy Martin Corrales, "Cereales y capitanes greco-otomanos en la Málaga de fines del siglo XVIII," *Estudis d'Historia Económica*, 2 (1989): 89-114. Cristian Luca, "Greek-Levantine Merchants in the Black Sea Harbors in the Early Eighteenth Century. New Sources," *Transylvanian Review*, XIX (2010): 112-120, 113.

<sup>49</sup> Marcella Aglietti, *L'istituto consolare tra Sette e Ottocento. Funzioni istituzionali, profilo giuridico e percorsi professionali nella Toscana granducale* (Pisa, 2012), 139, reference 318.

<sup>50</sup> Cattaruzza, *Cittadinanza e ceto mercantile a Trieste (1749-1850)*, 129.

consul in Alicante between 1779 and 1798, after obtaining naturalization by the Imperial Court. In 1789, he was even made a baron in Bohemia<sup>51</sup>. This demonstrates that traders did not limit themselves to links solely with Trieste, but also fostered their contacts with the interior of the Habsburg dominions, and that their identities were constantly being reformulated. In addition, Arabet had very early contacts with Josep Molins, who testified for him before the Catalan Consulate's Commercial Tribunal in 1767<sup>52</sup>. This demonstrates that networks between Trieste, Barcelona and Alicante neatly overlapped.

Even if we focus on the bilateral trade relations between Trieste and Barcelona, it is impossible not to see that these networks were part of a complex, wide-ranging web of trade connections that included the Western Mediterranean, the Ottoman Levant and the Atlantic. In Cadiz, for instance, they connected merchant communities that were engaged in commercial exchange with European regions on the coasts of the Atlantic, the Northern Sea and the Baltic Sea, as well as with the transatlantic colonial trade with Spanish America. As early as the mid-1760s, the powerful Triestinian merchant Giacomo Balletti founded a specific company for Spanish trade, which was probably based on a commercial agreement with the Genoese-born businessman Giorgio Fedriani<sup>53</sup>. In the 1780s, Milanese traders from the powerful Cadiz-based company Pablo Greppi Agazzino Marliani y Compañía ordered in Trieste cargoes of timber, nails and ironware from merchants of both Austrian and Italian descent<sup>54</sup>. They also invested in shipping, together with the Rossetti family, who were involved in Atlantic networks reaching as far as Bordeaux, Oostende and Brussels, including the firm of Friedrich Romberg, a German merchant at Brussels who was involved in Slave trade<sup>55</sup>. In any case, these examples refute asser-

<sup>51</sup> Gasser, "Triests Handelsversuche," *Teil 2*: 188-189.

<sup>52</sup> ACA, TRCC RA C,5150, Declaración de Joseph Molins en favor de Pedro Arabet.

<sup>53</sup> Lutman, Tadeusz, *Handel "Triestu w 1775 r. w świetle memorjału Paskwala Ricciego," Studia z historii społecznej i gospodarczej poświęcone prof. dr. Franciszekowi Bujakowi (1931)*: 317-345, 332. Faber, *Litorale Austriaco*, ÖStA/HHStA, DK StAbt Spanien 105/5, 467: L.S. ad litteras an Herrn F. August von Lobkowitz mit dem Curier vom 1ten April bis Paris, 1 April 1775: Wolle des Herrn Balletti an einen gewissen Fedriani machende Forderung nach Thunlichkeit unterstützen. Erceg, *Trst i bioše habsburške zemlje u međunarodnom prometu. Merkantilizam u drugoj polovici 18. stoljeća*, 15, reference 27.

<sup>54</sup> Giovanni Liva, *L'Archivio Greppi e l'attività della filiale di P. G. a Cadice nella corrispondenza commerciale (1769-1799)*, *Archivio Storica Lombardo*, CXXII (1995), 431-487, here: 465. AHPC, PN Cádiz 21/5115, 7-8: Carta de pago y Abandono: Los Aseguradores del Navio nombrado La Carinthiana Contra Pablo Greppi Marliani y Compañía.

<sup>55</sup> Ugo Cova, "Uomini, capitali e iniziative dei Paesi Bassi austriaci per lo sviluppo economico di Trieste e Fiume nella seconda metà del Settecento," in *Trieste, Austria, Italia tra settecento e novecento. Studi in onore di Elio Apih*, Marina Cattaruzza (ed.) (Udine,

tions according to which trade between Trieste and Spain was characterized by obstacles and problems and thus rather negligible.<sup>56</sup>

Without denying initial difficulties and failures within Trieste's relationship with the Spanish ports of Barcelona and Cádiz, the examples demonstrate that Triestinian merchants were part of the upper tier of commercial networks connecting the Mediterranean with the Atlantic. It may be suggested that the Triestinian links with Barcelona were denser and had developed at an earlier date than the Atlantic ones, for instance with Cádiz or Oostende, owing to geographical reasons and the different character of Barcelona as a regional centre and intermediary port for other parts of the Spanish Empire, and despite the fact that Barcelona was, in general, less important than Cádiz, which was one of the leading global maritime trade centres during this period. This is not to say that Trieste had not participated in Atlantic trade at an earlier date. In 1723, the state-run Second Oriental Company (*Zweite Orientalische Kompanie*) consigned Silesian linen, Inner Austrian iron and steel produce, wax from Rijeka and Hungarian salt meat to Lisbon and imported a range of colonial products such as coffee, sugar, cacao and dyestuffs<sup>57</sup>. And, according to a report by Trieste's Supreme Commercial Intendancy, from 1757, the already mentioned Giacomo Balletti, together with his partner Rocci, consigned stockings to the Canarian Islands in 1746<sup>58</sup>. This demonstrates that the construction of networks took a longer period of time and included initial difficulties and failures until they could work smoothly.

Apart from these examples concerning the top layer of the commercial bourgeoisie, many small-scale Habsburg subjects moved to Barcelona in order to build their own, mainly family-based, networks along the Spanish Mediterranean coast and even the Atlantic. Two regions – Bohemia, in the north-west of the Habsburg territories, and

1996), Del Bianco, 153-180, here: 169-170. Lutman, *Handel Triestu*, 332. AHPC, PN Cádiz 31/5935, 88-90: Venta de Bergantín Josef Caminaty y Antonio Rossety contra las dos Escuadras combinadas de S.M.M. catolica y christianissima. *Idem.*, PN Cádiz 21/5113, 754-756: Venta de Fragata: Los Señores Don Pablo Greppi Marliani y Compañía contra Don Domingo Colombo.

<sup>56</sup> Adolf Beer, "Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II.," *Archiv für Österreichische Geschichte*, 86 (1899): 1-204, 75. Lutman, *Handel Triestu*, 332. Gasser, *Triests Handelsversuche*, Teil 2, 183-184.

<sup>57</sup> Heinrich Benedikt, "Finanzen und Wirtschaft unter Karl VI.," *Der Donauraum*, 9 (1964): 42-58, 48.

<sup>58</sup> AST, C.R.S. Intendenza Commerciale 479, 22-33: Dimostrazione del Commercio Che diverse Nazioni fanno con l'America spagnola per mezzo dell'Isole Canarie, e di quello che potrebbe introdurvisi da felicissimi Stati Austriaci, fol.25.

Tyrol, in the south-west, near to the Mediterranean ports – were particularly active in this regard. Although Bohemian traders, who specialised in glass products, traded mainly via Hamburg and the North Sea to reach Cadiz following the Atlantic route, as Klaus Weber has demonstrated<sup>59</sup>, they also reached out to the Mediterranean ports, where they opened small-scale warehouses from which to distribute their merchandise to the local markets and retailers. The Bohemian Johann Koterba, for instance, was active in Barcelona in the late 1760s, and was appointed Danish vice-consul alongside the previously mentioned consul Roberto Harries. In 1773, the Viennese court tried to appoint Koterba, who was engaged in the sale of Bohemian linen<sup>60</sup>, as consul, but in the end the plan fell through and the consulate opened not before the early 19<sup>th</sup> century<sup>61</sup>. By then, Juan Wenceslao Ulrich features in the records as the owner of a shop, where he sold dishes and other articles. Ulrich's business depended on a complex network of consigners and payees that operated between his region of origin in Central Europe and the Bohemian networks in both Cadiz and Valencia<sup>62</sup>. His example demonstrates the important role played by traders from Bohemia – one of the leading proto-industrial regions in Habsburg Central Europe – in the opening of distribution channels for regional products in the Western Mediterranean, where they were sold at local markets, although some degree of re-exportation can also be attested.

Similarly, Tyrolean traders also managed to create trade networks along the Mediterranean coast that reached as far as Cadiz. One example is the company founded by Johann Baptist Ynson, Joseph Baptist Finaser and Joseph Runggaldier in Barcelona in 1785. Ynson and Runggaldier had family connections in Cadiz<sup>63</sup> and traded with both southern Germany and Latin America<sup>64</sup>. For his part, Giovanni Domenico Rungaldier (or Runcaldier), from Gardena Valley, ran a Tri-

<sup>59</sup> Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830: Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux* (München, 2004), 133-145.

<sup>60</sup> Driesch, *Kaufleute*, 353.

<sup>61</sup> ACA, TRCC RA 1788, 10-12: Auto de embargo. Gasser, *Triests Handelsversuche*, Teil 2, 176.

<sup>62</sup> ACA, Consulado y Tribunal de Comercio Real Audiencia Pleitos Civiles, 1475, 5-9, 19: Causa de Jorge Viderman (o Biderman), maestro ebanista residente en Barcelona, contra su mujer Isabel Viderman y Juan Wenceslao Ulbrich, natural de Bohemia, Hungría, del comercio de la misma ciudad.

<sup>63</sup> Weber, *Deutsche Kaufleute*, 145, 360.

<sup>64</sup> AHPC, PN Cádiz 21/5118, 60: Protesto de no pago: Don Pablo Greppi Marliani y Compañía Contra Don Josef Ynson. *Idem.*, PN Cádiz 1/52, 751-752: Poder: Don Juan Bautista Murio a Don Josef Ynson.

este-based trade house in the early 1800s, which specialised in domestic decorative objects<sup>65</sup>; the Barcelona shop of his relative traded mainly in textiles, dishes and religious devotional items. Eventually, they dissolved the company because the main partner, Ynson, had spent much of its capital on useless transactions when Runggaldier travelled to his home province to buy ironware<sup>66</sup>. It is unclear whether this means that the company was rearranged after Ynson's exit or that its activities ceased altogether. In any case, it demonstrates that Tyrolean retail traders connected proto-industrial Austrian regions with consumer markets in the Spanish north-eastern Mediterranean. Their pattern here was immigration and steady settlement at the commercial places in question, so that a family-based network between Trieste, Barcelona and Cadiz evolved, whereas other groups, most famously Maltese traders, practised a pattern of high mobility where settlement played a minor role<sup>67</sup>.

### *Conclusions*

As we have demonstrated, different kinds of networks emerged in order to manage the increasing trade flow between Trieste and Barcelona in the second half of the 18<sup>th</sup> century. These growing commercial contacts amounted to much more than a bilateral relationship; they were part of the integration process that incorporated the Adriatic port into a wide-ranging commercial world in the Mediterranean and the Atlantic. Family relations and cultural affinity were important factors, but were far from being the only important variables in the construction of trust-based commercial networks. The interaction of Jewish, Greek, Italian, Austrian and Catalan traders demonstrates that mercantile contacts transcended cultural boundaries and facilitated access to different networks. This contributed to promoting exchange between Catalonia and the northern edge of the Adriatic system. The transnational character of Trieste's mercantile networks was, in fact, even more pronounced than usual, because of the particularly cosmopolitan character of Trieste's merchant class, but it also reflected a generalised trend towards the increase of long-distance trade from the late 18<sup>th</sup> century onwards. It is also true that cultural identities were

<sup>65</sup> ASTr, Testamenti 10, 1141/2, Testamento Segreto del Signore Giovanni Domenico Runcaldier.

<sup>66</sup> ACA, REAL AUDIENCIA, Consulado y Tribunal de Comercio, C,11247, Causa de Puiggaldier, José, y otros, contra Inson, Juan Bautista.

<sup>67</sup> Vassallo, *Corsairing*.



not fixed, but rather were fluid categories that could be reformulated at any time. Most of the Triestinian merchants were migrants and, therefore, the descendants of a strongly transnational and multicultural mercantile bourgeoisie, which was also favoured by an institutional arrangement that rested on local governance.

As a result of immigration, the Triestinian mercantile networks changed in terms of geographical hierarchies and social configuration. On this basis, they gradually developed their own identity, which was constructed around mutual trust and shared values and practices; but this reconceptualisation of identities reached far beyond the Habsburg Adriatic Littoral and also affected merchants in Barcelona and Alicante, as the Arabet example demonstrates. This demonstrates that the links between the Habsburg dominions and maritime trade in general, and the Mediterranean and Atlantic trade networks in particular, were of far greater importance than generally believed. Apart from the tale of failure or marginalisation that still haunts Triestinian history, the idea of a land-locked economy with little access to maritime trade nodes is quite questionable and difficult to maintain.

Not only were Triestinian merchants embedded in networks that reached from top members of the Catalan commercial bourgeoisie in Barcelona to frontline correspondents in Cádiz, Bordeaux and Oostende, but they also built their own networks by sending Triestinian merchants abroad, as the examples of Josef Platner and the Bohemian and Tyrolean merchants demonstrate. The latter examples underline the direct link of the interior territories of Habsburg Central Europe with maritime trade. These merchants were engaged in retail trade and based their operation in networks which retained a strong familial and cultural character.

Generally, networks specialised in products from their regions of origin: Tyroleans traded textiles, dishes and devotional objects, the Bohemians traded linen and glass, and the Triestinians traded iron products from nearby Carinthia and Styria, as well as grain grown in the dominions of the Crown of Hungary. Barcelona was not only an important consumer market but also a springboard to other harbours, as the François example clearly demonstrates. In conclusion, the bilateral commercial relations between Trieste and Barcelona are in fact a reflection of the wide geographical and social range of the mercantile networks in which Triestinian merchants took part in the second half of the 18<sup>th</sup> century. This whole idea supports the notion that, before its undeniable success in the 19<sup>th</sup> century, Trieste underwent a long formative period as a major commercial centre that included failures and processes of social and organizational learning.

## Bibliography

### Archival Sources

- Archivo General de Simancas (AGS)*, Subsecretaría de Hacienda (SSH), 9, 409.  
*Arxiu de la Ciutat de Barcelona (AHCB)*, Fondo Comercial, A-212.  
*Österreichisches Staatsarchiv, Wien (ÖStA)*, Finanz- und Hofkammerarchiv (FHKA), Neue Hofkammer (NHK), Kommerz Litorale Akten No. 856.  
*Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona (ACA)*.  
 ACA, RA, TRCC, C,5150.  
 ACA, RA, TRCC, 1788, 10-12.  
 ACA, RA, TRCC, 1788, 16-18.  
 ACA, RA, TRCC, 7049.  
 ACA, RA, TRCC, 7049.  
 ACA, RA, TRCC, C,3680.  
 ACA, RA, TRCC, C,8125, 14-16.  
 ACA, Real Audiencia, Consulado y Tribunal de Comercio, Pleitos Civiles, 1475, 5-9, 19.  
*Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC)*  
 AHPC, Cádiz, PN (Protocolos notariales), 31/5935, 88-90.  
 AHPC, Cádiz, PN, 21/5113, 754-756.  
 AHPC, Cádiz, PN, 21/5115, 7-8.  
 AHPC, Cádiz, PN, 21/5118, 60.  
 AHPC, Cádiz, PN, 1/52, 751-752.  
*Archivio di Stato di Trieste (ASTr)*, Commerciale, C.R.S. Intendenza, 479, 22-33, Testamenti, 10, 1141/2.

### Articles and Books

- AGLIETTI, Marcella. *L'istituto consolare tra Sette e Ottocento. Funzioni istituzionali, profilo giuridico e percorsi professionali nella Toscana granducale*. Pisa, 2012.
- ANDREOZZI, Daniele. "Gli «urti necessari». Dalla manifattura all'industria (1718-1914)." En *La città' dei traffici "1719-1918." Storia economica e sociale di Trieste*, Roberto Finzi, Loredana Panariti y Giovanni Panjek (eds.). Trieste, 2003, 541-640.
- ANDREOZZI, Daniele. "Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700." *A Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, Daniele Andreozzi y Carlo Gatti (eds.). Trieste, 2005, 153-201.
- "Il peso del parole. Linguaggi di esclusione e linguaggi di inclusione nella storia di Trieste." *A Trieste multiculturale. Comunità e linguaggi di integrazione*, Roberto Scarciglia (ed.). Bologna, 2011, 19-38.

- BEER, Adolf. "Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Joseph II." In *Archiv für Österreichische Geschichte*, 86. 1899, 1-204.
- BENCOMO MORA, Carme-Eulàlia. *La Familia Miláns. Comercio y nobleza en la Catalunya del siglo XVIII*. 1983.
- BENEDIKT, Heinrich. "Finanzen und Wirtschaft unter Karl VI." *Der Donauraum*, 9. 1964, 42-58.
- CATALAN, Tullia. "Cenni sulla presenza armena a Trieste tra fine Settecento e primo Ottocento". En *La citta' dei gruppi 1719-1918*, Roberto Finzi, Loredana Panariti y Giovanni Panjek (ed.). Trieste, 2003, 603-611.
- CATTARUZZA, Marina. "Cittadinanza e ceti mercantile a Trieste (1749-1850)." En *Österreichisches Italien – Italienisches Österreich. Interkulturelle Gemeinsamkeiten und nationale Differenzen vom 18. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges*, Brigitte Mazohl-Wallnig y Marco Meriggi (eds.). Wien, 1999, 113-137.
- COVA, Ugo. "Uomini, capitali e iniziative dei Paesi Bassi austriaci per lo sviluppo economico di Trieste e Fiume nella seconda metà del Settecento." *A Trieste, Austria, Italia tra settecento e novecento. Studi in onore di Elio Apih*, Marina Cattaruzza (ed.). Del Bianco, Udine, 1996, 153-180.
- CRESPO SOLANA, Ana. *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*. Universidad de Córdoba, 2009.
- (ed.). *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico (1500-1830)*. Doce Calles, Madrid, 2010.
- DELGADO RIBAS, Josep Maria. "El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana." En *La economía española al final del Antiguo Régimen. Comercio y colonias*, Josep Fontana (ed.). Madrid, 1982, 97-169.
- DOGO, Marco. "Merchants Between Two Empires. The Ottoman colonies of Trieste in the XVIIIth century," *Études balkaniques*. 1997, 85-96.
- DRIESCH, Wilhelm Von Den. *Die ausländischen Kaufleute während des 18. Jahrhunderts in Spanien und ihre Beteiligung am Kolonialhandel*. Böhlau, Köln-Wien, 1972.
- DUBIN, Lois C. *The Port Jews of Habsburg Trieste. Absolutist Politics and Enlightenment Culture*. Stanford, California, 1999.
- ERCEG, Ivan. "Außenhandel der Nordadriatischen Seestädte als Faktor im Entstehen der kapitalistischen Beziehungen in Österreich im 18. und 19. Jahrhundert," *Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 55, 1968, 464-480.
- *Trst i bivše habsburške zemlje u međunarodnom prometu. Merkantilizam u drugoj polovici 18. stoljeća*. Zagreb, 1970.
- FABER, Eva. *Litorale Austriaco. Das österreichische und kroatische Küstenland*. Trondheim-Graz, Universitetet i Trondheim, Steiermärkisches Landesarchiv, 1995.

- FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto. "La burguesía barcelonesa en el siglo XVIII: la familia Gloria." En *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Pedro Tedde (ed.). Madrid, 1982, 1-130.
- GASSER, Peter, Österreichs. "Levantehandel über Triest 1740 bis 1790." In *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 7. 1954, 120-130.
- "Triest und Marseille. Merkantilmaritime Beziehungen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts." In *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 25. 1972, 270-276.
- "Triests Handelsversuche mit Spanien und die Probleme der Österreichischen Schifffahrt in den Jahren 1750-1800," *Teil 2, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*. 1984, 172-197.
- HORDEN, Peregrine & PURCELL, Nicholas. *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*. Blackwell, Oxford, 2000.
- KALTENSTADLER, Wilhelm. "Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert," *Teil 2, Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 56. 1969, 1-104.
- LIVA, Giovanni. "L'Archivio Greppi e l'attività della filiale di P. G. a Cadice nella corrispondenza commerciale (1769-1799)," *Archivio Storica Lombardo*, CXXII. 1995, 431-487.
- LUCA, Cristian. "Greek-Levantine Merchants in the Black Sea Harbors in the Early Eighteenth Century. New Sources," *Transylvanian Review*, XIX. 2010, 112-120.
- LUTMAN, Tadeusz. "Handel Triestu w 1775 r. w świetle memoriału Paskwala Ricciogo." En: *Studia z historii społecznej i gospodarczej poświęcone prof. dr. Franciszekowi Bujakowi*. 1931, 317-345.
- MARTIN CORRALES, Eloy. "Cereales y capitanes greco-otomanos en la Málaga de fines del siglo XVIII." A *Estudis d'Historia Económica*, 2. 1989, 89-114.
- "Greek-Ottoman captains in the service of spanish commerce. In the late Eighteenth Century." In *Trade and cultural exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's maritime legacy*, Maria Fusaro, Colin Heywood y Mohamed-Salah Omri (eds.), Tauris Academic Studies, London-New York, 2010, 203-222.
- MARTÍNEZ SHAW, C. y FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto. "La respuesta del mediterráneo al Atlántico. Los puertos mediterráneos y el comercio colonial en el siglo XVIII." En *Desigualdad y Dependencia. La periferización del mediterráneo occidental*, s. XII-XIX, María Teresa Pérez Picazo, G. Lemeunier y P. Segura (ed.). Murcia, 1986, 150-155.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos. *Cataluña en la carrera de Indias, 1680-1756*. Crítica, Barcelona, 1981.
- "Bourbon Reformism and Spanish Colonial Trade, 1717-1778." En: *Atlantic History. History of the Atlantic System 1580-1830*, Horst

- Pietschmann (ed.). Vandenhoeck and Ruprecht, Göttingen, 2002, 375-386.
- OLIVA MELGAR, José María. *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII: la Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona, 1987.
- ÖSTA/HHSTA, StAbt Spanien, DK, 105/5, 467
- PANARITI, Loredana. "Assicurazione e banca. Il sistema finanziario triestino (secc. XVIII-XIX)." A *La citta' dei traffici 1719-1918. Storia economica e sociale di Trieste*, Roberto Finzi, Loredana Panariti & Giovanni Panjek (eds.). Trieste, 2003, 369-458.
- PANJEK, Giovanni. "Una 'commercial officina' fra vie di mare e di terra." A *La citta' dei traffici 1719-1918. Storia economica e sociale di Trieste*, Roberto Finzi, Loredana Panariti & Giovanni Panjek (eds.). Trieste, 2003, 235-348.
- PICKL, Othmar. "Österreichs Stellung im West-Ost-Handel vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts," *Publikationen aus dem Archiv der Universität Graz* 4. 1975, 43-55.
- PRADELLS NADAL, Jesús. *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*. Universidad Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, 1992.
- SPONZA, Andrea. "La popolazione di Trieste nel censimento del 1775." En: *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, Daniele Andreozzi y Carlo Gatti (ed.). Trieste, 2005, 99-121.
- TRIVELLATO, Francesca. *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*. Yale University Press, New Haven, London, 2009.
- TUCCI, Ugo. "Die Triestiner Kaufmannschaft im 18. Jahrhundert. Ihre Ausrichtung, ihre Gutachten." In *Beiträge zur Handels- und Verkehrsgeschichte*, Paul W. Roth (ed.). Graz, 1978, 121-133.
- VASCOTTO, Aldo. "La popolazione di Trieste nel censimento del 1765." A *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, Daniele Andreozzi y Carlo Gatti (ed.). Trieste, 2005, 73-98.
- VASSALLO, Carmel. *Corsairing to commerce. Maltese merchants in XVIII century Spain*. Univ. Publ., Malta, 1997.
- WEBER, Klaus. *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1680-1830: Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*. C. H: Beck, München, 2004.
- ZAMORA RODRÍGUEZ, Francisco. *La 'Pupilla dell'occhio della Toscana' y la posición hispánica en el mediterráneo occidental (1677-1717)*. Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2013.



Alida Clemente

## The contested maritime border: the “right of visit” in the 18th century Kingdom of Naples

### ABSTRACT

During the Eighteenth century the Kingdom of Naples engaged a bitter dispute with its more powerful commercial partners, in order to strengthen the consistency of its maritime border as a fiscal barrier by redefining the rules of ships' landing. The aim of the new independent monarchy was to re-examine the exemption of foreign flags by the so-called “right of visit,” that the European monarchies claimed as a result of the Ancient Spanish treaties. The quarrel was never solved through formal agreements and the rules of ships' landing remained fluid and undefined because of the legal pluralism which dominated the realm of trade and customs. While the conflict resolution was negotiated according to circumstances, smuggling was considered a normal practice by traders and mariners. The question is emblematic not only of the weakness of the Neapolitan sovereignty, but also of the very ambiguous and transnational nature of commercial interests, which were hardly reducible to a mercantilist logic of national interests.

In the 18<sup>th</sup> century the growth of Mediterranean trade outlined and consolidated a commercial supranational space which came to be governed by its own logic and rules, often indifferent to the reason of State and to national borders. At the same time, Mediterranean nations favoured the development of trade in order to strengthen their own sovereignty, according to a mercantilist logic borrowed from the Atlantic powers. In order to connect the interests of commerce with those of the nation, a dense regulation made of written positive laws, tried to impose new rules on the traditional autonomy of trade dynamics<sup>1</sup>. The space in which the conflict between rules, practices and actors more clearly arose

<sup>1</sup> See Biagio Salvemini and Roberto Zaugg, “‘Premessa’, Frodi marittime tra norme e istituzioni (XVII-XIX secc.),” *Quaderni storici*, CXLIII, No. 2 (2013): 311-332.

was the maritime border. Borders were a fundamental requirement of sovereignty, and, at the same time, they were permeable lines and hubs of supranational trade networks<sup>2</sup>. Indeed, the border was the symbolic place in which two distinct approaches clashed: on the one hand fiscal control, on the other the resistance of commerce to regulation.

As a requirement of sovereignty, the consistency of the maritime border as a fiscal barrier directly depended upon its strength. The story we're going to examine is that of the conflict the Kingdom of Naples engaged with its more powerful commercial partners, as a result of its attempt to redefine the rules on its maritime borders. The inability of Neapolitan authorities to exercise their right to visit on ships landing in the ports of the Kingdom in order to fight smuggling, as it was prevented by a custom inherited by the Spanish rule, is emblematic not only of the Neapolitan sovereignty weakness, but also of the very ambiguous and transnational nature of commercial interests which were hardly reducible to a logic of political contrast<sup>3</sup>.

### *Commercial growth and "active trade" policies*

After the plague of Provence crisis in 1720, an important increase of traffics occurred in the Mediterranean. As a result of a strong mercantilist attitude dated back to the Austrian viceroys and then to the Bourbons, The Kingdom of Naples participated in this development, already from its foundation as an independent monarchy in 1734<sup>4</sup>.

Mediterranean commercial space was progressively characterized by a double configuration. On the one hand we had a prevalence of small vessels and small harbours, a boom of local economies stimulated by a capillary demand expressed by ship owners and family-run businesses, and a plethora of players who based their fluctuating fortunes on a very flexible organization of maritime enterprises (the Genoese, the Raguseis, the Venetians, etc.)<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> About this double nature of borders, as regards to maritime ports as "borders," see Catia Antunes and Louis Sicking, "Ports on the Border of the State, 1200-1800: An Introduction," *International Journal of Maritime History*, XIX, No. 2 (December 2007): 273-286.

<sup>3</sup> I have exposed more extensively on this issue by dealing with practices of smuggling in the Kingdom of Naples; see Alida Clemente, "Quando il reato non è «peccato». Il contrabbando nel Regno di Napoli tra conflitti diplomatici, pluralismo istituzionale e quotidianità degli scambi (xviii secolo)," *Quaderni storici*, XLVIII, No. 2 (2013): 359-394.

<sup>4</sup> See Ruggiero Romano, *Napoli, dal vicereame al regno. Storia economica* (Turin, 1976).

<sup>5</sup> See Biagio Salvemini, "Innovazione spaziale, innovazione sociale: traffici, mercanti e poteri nel Tirreno del secondo Settecento," en *Lo spazio tirrenico nella 'grande trasformazione'. Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento* (Bari, 2009), V-XXX.



On the other hand, especially in the second half of the century, trade flows were progressively dominated by commercial hierarchies of powerful industrial and commercial countries, such as France and Great Britain, searching for primary commodities and semi-finished products. As a matter of fact, the competition between powers over the control of strategic routes stood out more clearly, and trade "*in dirittura*" became much more important<sup>6</sup>.

In this context, the position of the Kingdom of Naples was certainly uneasy. Its attempts to carve out an independent role in the Mediterranean maritime trades were hampered mainly on two fronts: the first was the Barbary piracy, which made the commercial routes uncertain and the harbour insurance higher<sup>7</sup>; the second was the French hegemony in the Levant, which reduced the spaces available to the Neapolitan flag<sup>8</sup>. On the background, there was a structural trend towards the consolidation of an international order based on the division of labour in which the Kingdom played the role of a semi-peripheral area<sup>9</sup>.

From this position, the Kingdom experienced an inherent contradiction between the policies of foreign trade promotion, that is the aspiration to an "active trade"<sup>10</sup>, and the political ambition to consolidate central sovereignty through a tightening control of the maritime bor-

<sup>6</sup> For more evidences of the concentration of traffics and routes in the western Mediterranean, see Silvia Marzagalli and Christian Pfister-Langanay, "La navigation des ports français en Méditerranée au XXVIII<sup>e</sup> siècle: premiers aperçus à partir d'une source inexploitée," *Cahiers de la Méditerranée*, 83 (2011): 273-295.

<sup>7</sup> Teobaldo Filesi, "Un interessante capitolo delle relazioni tra Napoli e Tripoli: 1734-1747," *Clio*, 2 (1971): 205-252.

<sup>8</sup> Antonio Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVIII* (Napoli, 1979). Gilbert Buti, "Aller en caravane: le cabotage lointain en Méditerranée, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles," *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1 (2005): 7-38.

<sup>9</sup> About "commercial dependence" of the Kingdom of Naples as it was perceived and elaborated by Neapolitan intellectuals, see Alessandro Tuccillo, "La frontière de la civilisation. Royaume de Naples et Méditerranée dans les écrits des *illuministi* méridionaux," *Rives méditerranéennes*, No. 49 (2014): 160-173. See also Biagio Salvemini, "The arrogance of the market. The economy of the kingdom between the Mediterranean and Europe," in Girolamo Imbruglia, *Naples in the Eighteenth Century: The Birth and Death of a Nation State* (Cambridge, 2000), 44-69. As to the consequences of this dependence of the trends of lasting consumption, Alida Clemente, *Il lusso "cattivo."* *Dinamiche del consumo nella Napoli del Settecento* (Rome, 2011).

<sup>10</sup> Annastella Carrino, Biagio Salvemini, "Come si costruisce uno spazio mercantile: il Tirreno nel Settecento," *Studi storici*, No. 53 (2012): 47-74. Salvemini and Carrino stress the "immense normative production" which challenged the "universalistic dimension somehow present in the big *places marchandes* of the medieval and early modern commercial revolution." *Ibid.*, 61.

der as well as through the affirmation of royal fiscal interests over the interests of “specific” merchants and of private collectors<sup>11</sup>.

As it is generally understood, “active trade” indicates both the aspiration to a positive trade balance, and direct management of traffic. Like other semi-peripheral areas, the Kingdom of Naples tried to embrace a late emulative mercantilism in an international framework already marked by the hegemony of the Atlantic powers. Nevertheless, its commercial and Customs policies appeared to the late 18<sup>th</sup> century observers – mainly reformers – absolutely irrational, as they encouraged luxury imports and discouraged the export of local manufactured goods<sup>12</sup>. However, this “reversed mercantilism” had its own rationality in the Neapolitan perspective: promoting foreign trade could mean favouring the export of food and raw materials to the manufacturing developing powers, as well as consolidating foreign merchant nations present in Naples<sup>13</sup>. Yet, encouraging supranational trade flows collided with the demands by tax authorities and with the control of maritime borders: the construction of sovereignty, indeed, clashed with the aim of fostering trade. As a result, we witness to an ongoing negotiation of rules over concrete transactions, and to an ambivalent central management of frauds and smuggling<sup>14</sup>.

### *Flag privileges and the right of visit*

The central control over the maritime border became an important political issue since the early years of the new Bourbon rule. In fact, it was made impossible by a norm that exempted the ships belonging to the “most-favoured-nations” from the visit on board of the Customs’ inspectors. This habit was established – with some forcing on interpretation – by the Treaties signed by Spain during the 17<sup>th</sup> century. Indeed, it permitted a kind of “right to smuggling,” already granted to Britain by the Treaty of Madrid in 1667, and extended to the Nether-

<sup>11</sup> About the reform attempts of the fiscal system aimed at a centralization of the tax collection, mostly sold and outsourced to private collectors, see Luigi De Rosa, “La contrastata riforma della finanza pubblica,” in *Conflitti e squilibri nel Mezzogiorno tra Cinque e Ottocento* (Rome, 1999), 159-80.

<sup>12</sup> Clemente, *Il lusso*, 184-85

<sup>13</sup> About merchant nations in Naples see Roberto Zaugg, *Stranieri di antico regime: mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento* (Rome, 2011) and Roberto Zaugg, “Mercanti stranieri e giudici napoletani. La gestione dei conflitti in Antico Regime,” *Quaderni storici*, CXIII, No. 1 (2010): 139-169.

<sup>14</sup> Clemente, “Quando il reato.”

lands and France through the Peace of the Pyrenees (1659) and the Treaty of Utrecht (1713) as a result of the most-favoured-nation clause.

The attempt to renegotiate these flag privileges by the newborn Bourbon Kingdom became a leitmotif of long diplomatic negotiations doomed to last till the age of Restoration<sup>15</sup>. All negotiations between Naples and Paris and between Naples and London for the signing of a commercial Treaty almost always failed because of the reluctance of both foreign powers to rediscuss the "right of visit"<sup>16</sup>. Therefore, it remained a formally unresolved issue, suspended in the irreconcilable distance between the mutual political positions, and assumed by historians as the very symbol of subordination of the Kingdom in the international balance of power<sup>17</sup>.

The political and diplomatic aspects of this unsolved story are already reported by historians in broader terms: the attempt of the new born monarchy to carve out its own dignity in the international arena was accompanied by the assertion that Charles of Bourbon had conquered its Kingdom and not inherited it from Spain. Therefore, he

<sup>15</sup> During the rule of Gioacchino Murat, the privilege of exemption was finally cancelled. The issue of flag privileges was discussed again during the negotiations between the Kingdom of Naples and France, Spain and Britain in 1816-'17; The new commercial agreements definitely abolished the old privileges, but established new tax exemptions for French, British and Spanish maritime navies. About Murat's abolition of privileges see Archivio di Stato di Napoli (ASN), Ministero degli Affari Esteri, 5393/1011, 1807. About new commercial agreements in 1816-17, Mario Di Gianfrancesco, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale. L'unificazione del mercato e la crisi del Mezzogiorno* (L'Aquila, 1979), 152-153; Luigi De Matteo, *Politica doganale e industrializzazione nel Mezzogiorno (1845-1849)* (Napoli, 1982), and Alida Clemente, "La marina mercantile napoletana dalla Restaurazione all'Unità. Flotta, tecniche e rotte tra navigazione di lungo corso e cabotaggio," *Storia economica*, No. 2 (2011): 216.

<sup>16</sup> For details about negotiations see Furio Diaz, "L'Abate Galiani consigliere di commercio estero del Regno di Napoli," *Rivista storica italiana*, LXXX, No. 4 (1968): 854-909. Anna Vittoria Migliorini, "I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766)," *Rivista storica italiana*, XCI, No. 1 (1979): 180-209. The first negotiation was opened by Montealegre in 1740-42, and it failed both because of the disagreement about the visit matter, and of the embarrassment of France as regards the Neapolitan negotiations with Tunisi. The second attempt was pursued by Fogliani in 1753-55; yet at this time France wasn't interested in the Kingdom, as it was engaging a negotiation with the Austrian empire. During Tanucci's Regence in 1776, negotiations started again. In any case, Neapolitan began to doubt about the convenience to stipulate an agreement. See Antonietta Cancellò, "Le relazioni anglo napoletane a metà Settecento attraverso la corrispondenza diplomatica inglese," *Economia e storia*, XXV, No. 2 (1978): 238-261.

<sup>17</sup> «Naples held old trade Treaties with England, France, and also old practices with Spain [...] Naples accorded countless advantages to the three flags, without rewards nor goods, just like servitude to lordship». Pietro Colletta, *Storia del Reame di Napoli* (Firenze, 1962 [1834]), 643.

held to be unbound on the instructions of the 17<sup>th</sup> century Treaties stipulated by Spain, while the French, the British and the Dutch claimed them as the normative basis for their flag privileges<sup>18</sup>.

In particular, the French claim appealed to article X of the Peace of Madrid Treaty (1667) between England and Spain, which established that «Spanish or English ships, sailing in their respective countries cannot be visited by the smuggling judges, nor by any other person. No one can go on board, neither soldier nor officer, until the master has not unloaded the merchandise he would declare of landing»<sup>19</sup>.

The political issue raised by Charles of Bourbon, however, came in strong contradiction with the actual habits of maritime trade. Smuggling was a common practice, especially in French Neapolitan relations, and it came to be the condition on which the resumption of trade occurred after the decline between the 17<sup>th</sup> and the 18<sup>th</sup> centuries<sup>20</sup>. The practice of clandestine landing of cargoes, which was facilitated in the Kingdom of Naples by the long and suitable shape of its coastline, was largely known to authorities, and the invocation by the French and the British of the “old Treaties” looked like an instrumental use of some legal source in order to legitimate a quite illegal practice<sup>21</sup>.

In fact, diplomatic quarrels and negotiations directly referred to the complex relationship between trade rules and factual practices, which eventually succeeded in escaping state control, and finally imposed their own unwritten rules. Despite the political importance of this issue for the Crown of Naples, the management of the many disputes which arose resulted in a continuous compromise aimed at favouring commercial growth by both sides.

### *French sailors and Neapolitan merchants*

The first episode which raised a dispute<sup>22</sup> was in April 1737, with the landing in Naples of the French ship-owner “*patron Mony*” carrying a large batch of Havana tobacco. In May, another French sailor, Anton

<sup>18</sup> About the privileges allowed to foreign merchants in the Kingdom of Naples, see Roberto Zaugg, *Stranieri di antico regime. Mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento* (Roma, 2011), 59-95.

<sup>19</sup> *Dizionario del cittadino, o sia ristretto storico teorico e pratico del commercio* (Bassano, 1781), Vol. I, 91.

<sup>20</sup> Romano, *Napoli: dal viceregno al regno*, 70.

<sup>21</sup> Zaugg, *Stranieri*, 62.

<sup>22</sup> The incident is documented by a rich folder in ASN, Segreteria d’Azienda, s.n., 1737-1739.

Augier, landed his cargo "below the mouth of the cannon of the pier... almost under the King's eyes"<sup>23</sup>, and violently resisted to the block of the Customs' guards<sup>24</sup>. The Prince of Torella, Plenipotentiary of Charles of Bourbon in Paris, was entrusted by the King and by the Prime Minister Montealegre, for submitting the question to Cardinal Fleury. The decision to talk directly with the Parisian Court came after the unsuccessful Neapolitan attempts to contact the French ambassador in Naples, Marquis of Puizieulx, and the French Minister Amelot. The two men, by stalling and asking for new evidence of crimes committed by their sailors, looked rather indifferent to the demands from Naples. Although formally promising punishment for the two smugglers<sup>25</sup>, they actually showed a tough opposition against any assertion of sovereignty by the King of Naples: when the latter decided to punish the smugglers by forbidding them to access Neapolitan ports, the French accused the King of Naples of attacking their overall privileges and the general freedom of navigation<sup>26</sup>.

As to Puizieulx, he could not but reaffirm the Treaties of 1667 and 1713, insisting upon the argument that the regular habit held in the Customs of Naples had been to acknowledge the French flag immunity from the visit on board. The Prince of Torella didn't resign in front of his interlocutors' obstinacy, and after many complaints about the damages that widespread smuggling of French ships was causing to the Royal Revenue, he obtained by Cardinal Fleury an agreement: in order to punish smugglers, Neapolitans might have used the remedies provided by Article X of the Treaty of Utrecht between Spain and Britain, which allowed a visit on suspected ships at the presence of the Consul. Moreover, he showed the French Government availability to respect the interests of His Catholic Majesty, by punishing the two captains with their removal from the book of maritime trade<sup>27</sup>. The closing of this first quarrel was an extremely ambiguous compromise: France punished its smugglers, but did not yield to Naples on the issue of the Treaties. And the Ambassador pragmatically advised: «for the sake of commerce let's leave things as they are and have always been...»<sup>28</sup>.

It would be simplistic to read the episode as a capitulation without any response by the Neapolitan Crown. If it was quite a diplomatic

<sup>23</sup> *Ibid.*, The Prince of Torella to the Secretary of Azienda, 24 June 1737.

<sup>24</sup> *Ibid.*, The Secretary of Azienda to the Prince of Torella, 23 April 1737 and 28 May 1737.

<sup>25</sup> *Ibid.*, D'Amelot to the Prince of Torella, 29 May 1737

<sup>26</sup> *Ibid.*, D'Amelot, 19 maggio 1737. The Prince of Torella to the Secretary of State, 24 June 1737.

<sup>27</sup> *Ibid.*, The Secretary of state to the Prince of Torella, 27 August 1737.

<sup>28</sup> *Ibid.*, The Marquis of Puizieulx, 5 September 1739. (my underlining)

incident, nevertheless there were commercial balances to protect – for the sake of commerce – which somehow explained the outcome of the affair. These balances were directly related to the role of the Neapolitan merchants, who after being informed about the novelties incurred between the two governments, they communicated to their correspondents in the ports of Genoa, Livorno, and Civitavecchia, that they could no longer make use of French flags for the transportation of goods.

The news, arrived at the Marquis of Puizieulx from the French Consuls in those ports, caused him to require to Charles of Bourbon that the measures taken to avoid smuggling should be extended to all other flags, unless Naples wanted to commit a discrimination against France. This request embarrassed Montealegre<sup>29</sup>, who had no choice but to play along, and submitted the same issue to England in 1738<sup>30</sup>. It was clear, however, that the reasons of trade and reasons of State did not coincide with regard to England. The interest of Naples to fight against smuggling seemed only to address France, for the very negative perception of the commercial relationship in the early years of the Bourbon rule<sup>31</sup>.

Diplomatic and commercial needs prevented Naples to persist in a formal resolution of the “right of visit” matter, despite the formal objective legitimacy of its reasons. Even the wording of the Treaties invoked by France and England, supposing that their validity would be accepted by the Neapolitan crown, did not contemplate an outright exemption of privileged flags from Customs’ control. Montealegre was well aware of this. In 1740, he began to make researches in the central archives about the case in point, and found two memoirs dat-

<sup>29</sup> *Ibid.*, The Marquis of Puizieulx to Montealegre, 25 November 1737.

<sup>30</sup> Montealegre was searching for cases of British smuggling which could strengthen his claim for provisions against frauds in front of the British court. The list of cases was sent to Thomas Geraldine, plenipotentiary of the Kingdom in London. Geraldine, anyway, seemed to oppose to Montealegre’s strategy, and insisted in requiring more evidence of frauds committed by British. *Ibid.*, Thomas Geraldine to the Secretary of state, 27 March 1738; 15 April 1738.

<sup>31</sup> Trade relation between the Kingdom and France was a passive trade in the first half of the century. In a memoir of 1736 by Francesco Ventura, he stressed the difference between the commercial advantages the Kingdom could receive from Britain compared to the disadvantages from France. Britain, in fact, was buying a lot of Neapolitan products, while France was exporting without importing anything, because of its natural richness. ASN, Segreteria di Stato degli Affari Esteri, 4863/1, 25 July 1736. On French-Neapolitan trade see Romano, *Il commercio*. Biagio Salvemini and Maria Antonietta Visceglia, “Marsiglia e il Mezzogiorno d’Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarietà economiche,” *M.E.F.R.I.M.*, 103, No. 1 (1991): 103-163. About textiles Daniela Ciccolella, “Il commercio franco-meridionale di fibre tessili tra Sette e Ottocento. I dati e le dinamiche,” in *Lo spazio tirrenico*, Salvemini (ed.), 87-115.

ed 1715 and 1716 of the Chamber of the Somamaria – the old Court in charge of Public Finance – in which it was asserted that the “style” of foreign sailors of not displaying cargoes was nothing else than an abuse “born from having them always refused to be visited with the said false pretext of being immune”<sup>32</sup> and that this “shameful practice” was contrary both to the laws of the Kingdom<sup>33</sup> and to the “general law of the sailors”<sup>34</sup>. Finally, the Sommaria acknowledged that it had become a customary rule, by virtue of a wide tolerating attitude during the age of the viceroyalty, maybe due to external but now impenetrable reasons.

In brief, once left out any legitimate foundation for the exemption from visit, or rather for its extensive interpretation established in trade practice, the only real reason for its survival was that it was a good tool for business. The exemption, indeed, whether usurped or not, was not just a resource for privileged nations<sup>35</sup>. In the second memoir the same Sommaria declared:

the mentioned vessels that sail and traffic with French flag in our Kingdom are of three types: first, French ships with French sailors; second, either Italians but not subjects of our Kingdom that thanks to Consul’s or Admiral’s licence, or with the presence of French sailors on board, traffic in our harbours; third, our subjects that thanks to one or more French sailors on board they hoist the French flag<sup>36</sup>.

<sup>32</sup> According to the Sommaria, Spanish treaties established exemption from the visit just in case of transit and in absence of any suspect of smuggling. Anyway they didn’t abolish the ship’s obligation to display merchandises. The treaty of Madrid, disposed that: «once landed, the English vessels are obliged to declare if they want to load, and also declare what goods are they unloading»; Customs’ officers could not visit them, but they could send three guards on board in order to control the disembarked goods. After disembarking, Customs’ officers could visit the ship. ASN, Segreteria d’Azienda, I inv., 10/14, 22 February 1715.

<sup>33</sup> The royal order (“*Prammatica*”) *De extratione seu exportatione* disposed that every ship master who arrived at the port must send original list of goods to the *Regio Credenziere di mare*. This rule was universal and was established in the Kingdom in 1635; it couldn’t be abolished by any international treaty. *Ibid.*

<sup>34</sup> Universal rule was that ship masters must respect customs and laws of the ports in which they landed by displaying their goods in 24 hours. *Ibid.*

<sup>35</sup> Also the Spanish flag was exempted by virtue of a Rescritto 2 april 1740. *Codice delle leggi del Regno di Napoli di Alessio de Sarsiis. Libro VIII. Del pubblico commercio interiore per terra e per mare, e della pubblica sanità*, Napoli MDCCXCV, 133. In practice Ottoman, Swedish, Danish and Dutch flags were exempted too, as a result of treaties of 1740, 1742, 1748 e 1753, which made them enter among the “more favoured nations.”

<sup>36</sup> ASN, Segreteria d’Azienda, I inv., 10, 19 June 1716. Many archival sources show the abuse of “privileged” flag by mariners ASN, Segreteria d’Azienda, I inv., 44/27, 25 May 1748. About Genoese and their fraudulent customs, see Annastella Carrino,

As it has been noted, national identities seemed to make sense only in the political discourses and in the mutual governments' complaints, but not in the practices of sailing and commerce, whose actors considered legal to hoist a foreign flag in their own Kingdom in order to escape the law of their own ruler<sup>37</sup>.

Therefore, French authorities didn't hesitate to defend with obstinacy the "rights" and the abuses of their own country.

In March 1740 the Minister of the French Navy, Count of Maurepas, responded to the complaints of the Sicilian viceroy, Prince Corsini, about smuggling perpetrated by French ships in Sicily, by arguing that French masters were often unaware instruments of the fraud perpetrated by their customers: French sailors were not smugglers, while merchants who commissioned tobacco, the people from Naples, Sicily, Livorno and Genoa<sup>38</sup>, and the officers and employees of the Royal Secretary of Azienda were<sup>39</sup>.

In the same year Puizieulx plead for two boats carrying merchandise arrived at the port of Messina from Marseille, which refused to pay the fees provided for vessels proceeding from France to the Port Captain, on the pretext that they had already touched the ports of Livorno, Naples, and Palermo<sup>40</sup>. In 1741 the French Consul, Devant, wrote to the Secretary of Foreign Affairs to charge the Customs guards of Castellammare, a port near Naples, with offence to the French flag and violation of its privileges, as they had attempted to visit a French boat suspected of hiding smuggled goods<sup>41</sup>.

Ultimately, in everyday trading the force of the habit, constantly invoked by the French authorities, prevented the Neapolitan institutions from effectively redefining the conditions for the supervision of ships. Charles of Bourbon, for whom the victory of the praxis upon his sovereignty meant a personal and political defeat, tried to solve the question when he became King of Spain: in 1766, after moving to Spain, as L. Bianchini reported, he issued an edict that tried to shed definite

"Fra nazioni e piccole patrie. 'Padroni' e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento," *Società e Storia*, 131 (2011): 36-67.

<sup>37</sup> About the so-called flag opportunism see Emmanuele Beri, "Contrabbandieri, pirati e ladri di mare. Bonifacini e napoletani nella marina di Pasquale Paoli (1756-1768)," *Società e storia*, 132 (2011): 259-260.

<sup>38</sup> Other Italian states tried to claim the same privileges with other nations. *Cfr.* ASN, Segreteria D'Azienda, 41/73, 21 August 1747.

<sup>39</sup> ASN, Segreteria d'Azienda, 10/135, 19 March 1740.

<sup>40</sup> ASN, Segreteria d'Azienda, 10/ 66, 16 March 1739.

<sup>41</sup> ASN, Segreteria di Stato degli Affari Esteri, 4863, 9 February 1741.



light on the supposed flag privileges inherited by foreign countries from the Treaties of the Pyrenees and Madrid<sup>42</sup>.

In the same period, Bernardo Tanucci, Head of the Regency Council since 1759, pushed for a tightening-up of controls<sup>43</sup>; since the beginning of his charge as Minister of Foreign Affairs, he had never hidden his impatience towards the French diplomacy for the support that it granted to the fraudulent practices of its merchant navy. The regularity of the fraud, therefore, appeared to the Tuscan statesman the most clamorous refutation of a common cliché of the century, that is that trade was beneficial to the States, while actually it was governed by a structural immorality<sup>44</sup>.

Despite Tanucci did not harbour different feelings towards the British<sup>45</sup>, at this stage the ill-concealed aspirations of the Kingdom of Naples to get away from the Family Pact, in order to independently cultivate the commercial friendship with Britain, produced ongoing attempts to stipulate agreements with the British. As we already mentioned before, the attempts were equally doomed to be sunk because of the analogous British refusal to discuss privileges coming from Spanish Treaties<sup>46</sup>, although Tanucci himself had reassured the British on the anti-French nature of the Neapolitan provisions about the right of visit<sup>47</sup>.

<sup>42</sup> Luigi Bianchini, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli: libri 7*, Vol. III, Book VII (1839), 606. Anyway there are contrasting information about this provision. Some authors retain that a similar edict was promulgated in 1756. F. Lucchesi Palli, "Riflessioni sul commercio interno ed esterno del Regno delle Due Sicilie," *Annali universali di statistica, economia pubblica, storia, viaggi e commercio*, XLVII, No. 141 (March 1836): 249. A 1807 memoir in ASN, Ministero Affari Esteri, 3593/1011, attributes to Ferdinando IV an order of 1766, which allowed the visit to the privileged flags, but it remained ineffective.

<sup>43</sup> Tanucci was indeed obsessed by French frauds. He defined the French ships a "plague of our marinas" and he plauded to the attempts by Charles III to redefine flag privileges in Spanish ports. See Bernardo Tanucci, *Epistolario*, IX, 1760-1761, ed. by Maria Grazia Maiorini (Rome, 1985), 295, 410,707, 844. In 1761 Goyzueta was preparing an edict «according to King's decrees». Bernardo Tanucci, *Epistolario*, X, ed. by Maria Grazia Maiorini (Rome, 1988), 53-54, 75.

<sup>44</sup> "All the world claims for commerce... This fanatic world doesn't know the meaning of the word; we see many poor people who enrich through commerce, and what we think commerce is nothing but thievery; after all, the merchant is a thief." Cited by Francesco Barbagallo, "Discussioni e progetti sul commercio tra Napoli e Costantinopoli nel '700," *Rivista storica italiana*, LXXXIII, No. 2 (1971): 291.

<sup>45</sup> "(English) people, made up of merchants, have all the vices of this kind of people, which are the worst, and they should be fought like a plague: thieves, forgers, liars, treacherous men, unhuman..." Tanucci to Losada, 10 febbraio 1767, cited in Migliorini, "I problemi," 204n.

<sup>46</sup> Ettore Losardo, *Napoli e Londra nel XVIII secolo. Le relazioni economiche* (Napoli, 1991), 180-197. Cfr. also Cancellò, "Le relazioni," 238-261.

<sup>47</sup> Losardo, *Napoli e Londra*, 197.

The different attitude towards England is meaningful, however, of the fact that the right of visit was an eminently political issue, while the public authority was resigned to close an eye on commercial frauds, although in a selective way, in order to not compromise the course of trade: the small Customs' skirmishes were rather a way to select the appreciated partners, with the objective of an "active trade," while the British acknowledgement of the right was only a matter of international prestige of the Bourbon Crown in their view. After all, the Neapolitan will to deal for the definition of written conditions of trade faded more and more, not only as a result of the intransigence of its interlocutors, but also because Neapolitans realized that every negotiation on rules in an asymmetric power relation could become a damage for themselves. Such was the sharp position of Ferdinando Galiani, who considered commercial Treaties incoherent with the principle of commercial freedom. Referring to the relation between Naples and Britain, he wrote: «...it will be always better to live in indecision and uncertainty which safeguards our freedom, rather than coming to a ruinous and fatal definition»<sup>48</sup>. "Freedom" could mean resolution of singular cases according to different political and commercial circumstances.

To the formal hardening in repressing smuggling during the Sixties, it didn't seem to correspond an equal rigour in the practice after all. The episodes proved by archival sources are countless. In 1773, the representative of French businesses abroad, informed by the Consul of the arrest of a French sailor picked in flagrancy of smuggling tobacco on board of a sloop, still opposed "the exemption of the French flag," and complained about the different treatment reserved to the British and the Dutch. He even asked not only for the immediate release of the sailor and the arrest of the Customs inspectors, but also a compensation for the offence, and "a public amends for the violation of the privileges of the French nation." Tanucci, in spite of forcing the initial intransigence with which he claimed the right and the duty of every State to punish smugglers, finally arranged the remission of the penalty for the arrested sailor. Nevertheless, the French Consul reacted with irritation, for Tanucci had not openly acknowledged the rights of the nation, and "it would be a scandal if in the ports of the Sicilies the visit of the French ships was afforded..."<sup>49</sup>.

Other similar episodes show practical resistance to rigour, and the politically instrumental use by the parts involved. In 1775 the same French diplomat demanded to release a sailor arrested for smuggling

<sup>48</sup> Diaz, "L'Abate," 860.

<sup>49</sup> ASN, Segreteria di Stato degli Affari Esteri, 4864, 1 Settembre 1775.

on board of a sloop; in this case the Neapolitan Committee for tobacco argued that the sloop could be visited as lacking the flag, by implicitly legitimating its privileges. The sailor was released because he was declared unaware of the Law<sup>50</sup>. In another similar case, among the many, the solution to the diplomatic impasse directly came from the King's grace: in 1777 the King disposed the release of a French sailor who had been picked in smuggling coffee and the restitution of the sloop and its cargo, in order to show the "constant and perfect friendship, and sincere correspondence to S.M. Cristianissima"<sup>51</sup>. In another contemporary and quite similar case the King handed over an arrested sailor to the Ambassador, but without restitution of the smuggled goods<sup>52</sup>. In 1783, an umpteenth diplomatic issue rose for the imposition from the French part of the tonnage right (*fret*) on the Neapolitan ships, used like a tit-for-tat response against the decision of Naples of not adhering to the new "Family Pact"<sup>53</sup>.

Finally, the absence of an accurate rule and of a clear hierarchy of legal sources was the condition of a continuous and pragmatic negotiation of norms: this situation implied an easiness in the "government" of the maritime trade that ultimately could not but favour its own interests. Even if sometimes the reason of State demanded the sacrifice of unaware sailors and masters, as a pretext for diplomatic quarrels on big political issues, actually it didn't compromise the renewal of a pragmatic and tacit pact of mutual tolerance over small and large frauds as a necessary price to pay for the increasing vitality of trade.

<sup>50</sup> ASN, Segreteria di Stato degli Affari Esteri, 4865, 1 December 1775.

<sup>51</sup> ASN, Soprintendenza generale della Real Azienda e delle Regie Dogane (aa.1777-1782), 1339, 12 May 1777.

<sup>52</sup> ASN, Soprintendenza, 1340.

<sup>53</sup> ASN, Segreteria di Stato degli Affari Esteri, 4866, 26 August 1783.



HEALTH



Josep Fàbregas Roig<sup>1</sup>

## Las Juntas de Sanidad y la difusión de epidemias en 1820: La demarcación del Camp de Tarragona

### ABSTRACT

In this study, we will refer to the legislation which, at state level, was applied in the early nineteenth century to fight the spread of epidemics. The area of study focuses on the measures that, by order of the authorities, were activated in the Camp de Tarragona, on the occasion of the infection episodes that took place in 1820 in southern Spain, the Roussillon and the Majorcan town of Son Servera. We specifically analyse the precautions that, concerning surveillance, were taken by the Municipal Board of Health of Vila-seca –as the district main town– and other towns within its district.

### 1. Introducción

Cien años antes de la época que estudiamos, en julio de 1721, el Marqués de Castel Rodrigo, primer Gobernador y Capitán General del Ejército de Cataluña<sup>2</sup>, había tomado medidas sanitarias para preservar al Principado de Cataluña de un contagio que por entonces asolaba la región de Provenza. Destacaban la especial atención en la vigilancia de la costa con la presencia de embarcaciones para patrullar el litoral y la instalación de puestos de observación, con tropa de caballería rondando entre ellos. Se trataba de impedir el desembarco de mercancías de contrabando, que pudieran provocar el contagio. Los bar-

<sup>1</sup> Miembro del Grupo de Investigación Consolidado de la Universidad Rovira i Virgili, *Ideologies i Societat en la Catalunya Contemporània* (ISOCAC). Investigador en el proyecto CSO2012-31206 *Relaciones dinámicas entre mortalidad y fecundidad en las primeras fases de la Transición Demográfica*.

<sup>2</sup> Sebastià Solé Cot, *El gobierno del Principado de Cataluña por el Capitán General y la Real Audiencia –el real acuerdo– bajo el régimen de Nueva Planta (1716-1808)* (Barcelona, 2008), 807. Felipe V nombró al Príncipe Pío, Marqués de Castel Rodrigo, gobernador del Principado de Cataluña el 5 de junio de 1715.

cos debían poseer la boleta sanitaria, que certificara su *estado de salud*. Podemos decir que las autoridades del Corregimiento de Tarragona, dada la ubicación del territorio en la zona litoral, cumplieron estrictamente las órdenes de la superioridad. Las localidades acondicionaron las instalaciones que lo requerían, contribuyeron con los gastos y aportaron vigilantes para el cordón sanitario<sup>3</sup>.

En 1757, a través de una información del Marqués de la Mina, Capitán general de Cataluña, las autoridades de Tarragona tuvieron conocimiento que la peste hacía estragos en Argel y se exhortaba a tomar las prevenciones convenientes<sup>4</sup>. En 1784 el médico Josep Masdevall, con motivo de habersele encomendado el tratamiento de una epidemia que el año anterior se había manifestado en diversas localidades catalanas, a petición del conde de Floridablanca, elaboró un memorial de los contagios que habían ocurrido en Cataluña desde 1764<sup>5</sup>.

Los primeros años del siglo XIX fueron complicados en la Península, con respecto a la difusión de enfermedades. Las epidemias propagadas por el sur encontraron un campo abonado en las crisis de subsistencia y en la guerra de la Independencia. A lo largo del siglo, la peste fue reemplazada por la fiebre amarilla, el cólera, el paludismo, el tifus o la viruela.

A comienzos del siglo XIX la fiebre amarilla se propagó por Cádiz y otras localidades andaluzas; Juan Manuel de Aréjula, médico de cámara de Carlos IV, se encargó de describirla<sup>6</sup>. En 1810, después de un período de tranquilidad, la enfermedad reapareció en la localidad gaditana, sin duda la aglomeración de refugiados a causa de la guerra con Francia contribuyó a ello; en otoño de 1813, los diputados de las Cortes Ordinarias se vieron obligados a trasladarse a San Fernando<sup>7</sup>.

En setiembre de 1804 la epidemia había alcanzado la zona de levante, el día 13 el gobernador de Alicante reconocía la presencia de ciertas enfermedades, que los médicos identificaron como *amarillas*, por lo que se reconoció oficialmente la existencia de la epidemia. En días

<sup>3</sup> Antonio de Bofarull y Brocá, *Anales históricos de Reus desde su fundación hasta nuestros días*, vol. 2. (Reus, 1846), 83.

<sup>4</sup> Arxiu Històric Ciutat de Tarragona (AHCT), Acords Municipals, Acta 5 octubre de 1757.

<sup>5</sup> Josep Masdevall, *Relación de las epidemias de calenturas pútridas y malignas* (Madrid, 1786), 26-39.

<sup>6</sup> Juan Manuel de Aréjula, *Breve descripción de la fiebre amarilla padecida en Cádiz y pueblos comarcanos en 1800, en Medinasidonia en 1801, en Málaga en 1803 y en esta misma plaza y varias otras del Reyno en 1804* (Madrid, 1806), 138-139.

<sup>7</sup> Bartolomé Mellado, *Historia de la epidemia padecida en Cádiz el año 1810, y providencias tomadas para su extinción por las Juntas de Sanidad suprema del Reyno y superior de esta ciudad* (Cádiz, 1811), 5-12.



anteriores se divulgó la noticia de que algunos tripulantes de buques guardacostas estaban enfermos; la reacción inmediata del gobernador fue publicar un bando tranquilizador. Es importante señalar que a finales de agosto las autoridades habían ratificado el perfecto estado de salud de la ciudad, incluso el 11 de setiembre, dos días antes del inevitable comunicado, habían reunido a los médicos, quienes corroboraron aquel dictamen. Para evitar la expansión de la enfermedad, la ciudad fue aislada mediante un cordón sanitario supervisado por militares y civiles; asimismo se ordenó la instalación de lazaretos, uno de los más activos fue el del convento de San Francisco<sup>8</sup>.

En 1803, Barcelona habría sufrido un brote de fiebre amarilla, incidente que había pasado desapercibido hasta que en 1821, con motivo de una nueva epidemia, una comisión enviada desde Francia descubrió su existencia<sup>9</sup>. En esta época no se conoce ninguna epidemia en el *Camp de Tarragona*, aunque Reus padecía intensas sequías. En la primavera de 1808, se trasladó en procesión a la Virgen de Misericordia, patrona de la ciudad, en demanda de lluvia. Un año después, el Consejo Municipal de 29 de abril acordó que, la mañana del 3 de mayo, el predicador franciscano Ramón Giol oficiara un solemne oficio con música y sermón; por la tarde se celebraría una procesión con salida y llegada a la iglesia Prioral, que contaría con la participación de todas las comunidades religiosas y las congregaciones de la Purísima Sangre y de Jesús Nazareno. También se rezaría una novena y el Santísimo estaría expuesto durante tres días seguidos<sup>10</sup>.

Al llegar la fecha indicada para celebrar los citados actos, a las seis de la tarde estaba lloviendo de forma continuada y la previsión –según la nubosidad que cubría el cielo– era de que la lluvia persistiera, como la imagen de la Virgen aún no había salido de la iglesia, los regidores decidieron aplazar la procesión hasta que lo permitiera la climatología<sup>11</sup>.

La imagen permaneció en la Iglesia Prioral hasta el 30 de junio de 1815 –el día anterior se había celebrado la festividad de San Pedro–, compatrono de la población; como se habían obtenido los beneficios de su intercesión, se decidió retornarla a su santuario, también en procesión<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> Mercedes Pascual Artiaga, «Las reacciones de la población alicantina frente a la epidemia de fiebre amarilla de 1804», *Revista de Historia Moderna*, n.º 17 (1998-1999): 167-192.

<sup>9</sup> José Danón Bretos, «Un brote de epidemia amarilla en el puerto de Barcelona en 1803», en *Actas V Congreso Nacional Historia de la Medicina*, vol. I (Madrid, 1977): 119-125.

<sup>10</sup> Arxiu Comarcal Baix Camp (ACBC), Acords Municipals, Acta 29 abril de 1809, 14.

<sup>11</sup> ACBC, Acords Municipals, Acta 3 de mayo de 1809, 19.

<sup>12</sup> ACBC, Acords Municioals, Acta 12 marzo de 1815, 38, y 3 abril de 1815.

Hasta 1819, en Reus, no hubo novedades sanitarias significativas, sin embargo al llegar el otoño los avisos de propagación de fiebre amarilla en Andalucía, de nuevo fueron motivo de preocupación para el consejo reusense; la intranquilidad se justificaba por la posible llegada de personas o mercancías procedentes de aquellos lugares<sup>13</sup>.

## 2. Instituciones y reglamentos de sanidad a comienzos del siglo XIX

El primero de enero de 1820 el coronel Rafael de Riego se sublevaba en Cabezas de San Juan proclamando la Constitución de Cádiz, sin embargo no fue hasta el 7 de marzo, después de que la revolución se extendió por todo el país, cuando Fernando VII juró la Carta Magna y comenzaba la etapa conocida como Trienio Liberal. Un decreto del 30 de marzo restableció las diputaciones provinciales con los diputados que subsistieran de 1814 y en mayo se creó la Diputación Provincial de Cataluña. José de Castellar, brigadier del ejército, además de presidente fue Jefe Político Superior de Cataluña y de la Junta Superior de Sanidad.

Después del restablecimiento del absolutismo en 1814, hasta el comienzo del Trienio Liberal, se intentaron diversos planes para reformar la sanidad española, aunque todos fracasaron. Uno de los más considerados fue el Reglamento de Sanidad Marítima y Terrestre, que en 1815 había redactado una comisión dirigida por Ignacio Jáuregui, médico de SM.; esta era la opinión de la junta nombrada el 20 de junio de 1820, que tuvo la misión de redactar un proyecto de Ley de Sanidad Pública. Además del documento de Jáuregui, dicha junta consultó otros memoriales redactados en España, así como las ordenanzas aplicadas en diversas naciones<sup>14</sup>.

El apartado primero del artículo 321 de la Constitución de Cádiz, confiaba a los ayuntamientos la *policía de salubridad y comodidad*. En los artículos primero y tercero y cuarto del capítulo primero del Decreto CCLXIX de 23 de junio de 1813, relativo a la *Instrucción para el gobierno económico-político de las provincias* se insistía:

Art. I. ...deberán cuidar la limpieza de las calles, mercados, plazas públicas y la de los hospitales, cárceles y casas de caridad ó de beneficencia: velar sobre la calidad de los alimentos...: cuidar de que en cada pueblo haya un cementerio convenientemente situado:... remover todo lo que en el pueblo ó en su término pueda alterar la salud pública ó la de los ganados.

<sup>13</sup> ACBC. Acords Municipals, Acta 9 octubre de 1815, 76.

<sup>14</sup> Proyecto de Ley Orgánica de Sanidad Pública de la Monarquía Española (Madrid, 1822), 3.

Art. III. Si se manifestase en el pueblo alguna enfermedad epidémica, dará el Ayuntamiento inmediatamente cuenta al Gefe político para que se tomen todas las correspondientes medidas, à fin de cortar los progresos del mal, y auxiliar al pueblo con los medicamentos y demás socorros que pueda necesitar...

Art. IV. Para cuidar en cada pueblo de la salud publica... se formará cada año por el Ayuntamiento, una junta de sanidad compuesta del alcalde 1º... del cura párroco mas antiguo, donde hubiese mas de uno, de uno ó mas facultativos, de uno ó mas regidores, y de uno ó mas vecinos...

El artículo XI del Capítulo II determinaba como se organizarían las Juntas de Sanidad:

La Diputacion provincial auxiliará al Gefe político cuando ocurriere en algun pueblo de la provincia cualquier enfermedad contagiosa ó epidémica. En la capital de cada provincia habrá una junta de sanidad, compuesta del Gefe político, del intendente del R. Obispo, ó su Vicario general,... y del numero de facultativos y vecinos que esta estime conveniente<sup>15</sup>.

En virtud de este artículo, en la capital de provincia, además de la Junta Municipal de Sanidad se establecería una Junta Provincial. La comisión formada en 1820, que debía redactar el proyecto de sanidad, concretaba que dicha junta estaría integrada por tres profesores de medicina y dos vecinos de probada solvencia humana. Las juntas municipales de localidades marítimas se denominarían litorales, tendrían la misión de prevenir la entrada en su demarcación de enfermedades exóticas, contagiosas, así como aliviar y eliminar las existentes. Dependían directamente de las juntas provinciales y estas, a su vez, de la Dirección General. Cada seis meses, las juntas provinciales estaban obligadas a enviar a aquella, un informe del estado sanitario en que se encontraba su demarcación<sup>16</sup>.

La Real Orden de 3 de junio de 1817 regulaba las cuarentenas y la práctica del expurgo y ventilación de los enseres. Un decreto de 25 de agosto establecía el protocolo, en caso de presentarse una enfermedad

<sup>15</sup> Decreto CCLXIX, 23 junio de 1813. Instrucción para el gobierno económico-político de las provincias. Colección de los Decretos y Órdenes que han expedido las Cortes Generales y Extraordinarias desde 24 de febrero de 1813 hasta 14 de setiembre del mismo año, en que terminaron sus sesiones. Vol. IV (Madrid, 1820), 106, 107, 116. Consultado el 16/04/2014 en: [http://books.google.es/books?id=5xIrrjuq-MkIC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.es/books?id=5xIrrjuq-MkIC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

<sup>16</sup> Proyecto de Ley Orgánica de Sanidad Pública de la Monarquía Española (Madrid, 1822), 12-16.

contagiosa en algún punto de la costa; de ser así, cada 15 días, las juntas provinciales informarían de su evolución a la Junta de Madrid<sup>17</sup>.

### 3. La Junta de Vila-seca en el contexto sanitario del Camp de Tarragona

La Junta Municipal de Vila-seca había sido designada cabeza de distrito, por lo que tuvo un papel relevante en la supervisión de la salud pública. Convocaba a los representantes de sanidad de las diferentes localidades; recibía la normativa que desde Barcelona emanaba la Junta Superior, tenía la responsabilidad de remitirla a los pueblos incluidos en su demarcación, cuidaba de su cumplimiento y enviaba a la capital del Principado los informes pertinentes.

Su zona de influencia alcanzaba hasta el límite con el corregimiento de Tortosa. Las autoridades de las villas costeras tenían orden de extremar la vigilancia y notificar cualquier novedad. A comienzos de junio, Justo Carreras Ossio, gobernador interino de Salou, recibió un aviso para esmerarse en las tareas de control, aunque contaba con poca guarnición. Según la circular de 14 de setiembre de 1817, todas las poblaciones, cada sábado, debían remitir a la Junta de Vila-seca, un informe del estado de salud de su municipio, el incumplimiento se notificaba al Jefe de la Junta Superior<sup>18</sup>.

El 28 de marzo de 1820, José de Castellar, como prevención, notificaba a la Junta de Vila-seca haber recibido un aviso del comandante del Campo de Gibraltar informándole de la existencia, en el norte de África, de vestigios de una enfermedad contagiosa producida hacía algún tiempo. Añadía que las embarcaciones procedentes de aquellas costas, arribadas a la Isla de León, eran admitidas sin restricciones y era preciso tomar precauciones con los barcos originarios del sur Peninsular<sup>19</sup>. Pocos días después, un comunicado de la Junta Superior del Reino –que Castellar reenvió a Vila-seca–, a pesar de confirmar la presencia de peste en Marruecos, desmentía que la localidad de San Fernando hubiera mantenido algún contacto directo con dicho litoral, ni que una embarcación procedente de Mogador, para refugiarse

<sup>17</sup> José de Posada Herrera, *Lecciones de administración* (Madrid, 1988), 433-434, Reedición.

<sup>18</sup> Arxiu Històric Municipal de Vila-seca (AHMV), Sanidad, Oficio del gobernador de Salou, 4 junio de 1820 y de la Junta Municipal de Sanidad de Vila-seca (JMSV), a las localidades de su distrito, 7 junio de 1820.

<sup>19</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de José de Castellar a la (JMSV), Barcelona, 28 marzo de 1820.

de una tormenta, penetrara en el río Sancti Petri y descargara una partida de cera<sup>20</sup>.

En Barcelona, a comienzos de abril, se había notificado que en Leucate, playa situada al oeste del puerto de Novella, en el Rosellón, habían fallecido unas 20 personas y podría haber entre 20 y 28 enfermos más. La enfermedad parecía controlada, quedando a salvo las localidades cercanas; al parecer el contagio se había producido porque los enfermeros no habían adoptado suficientes medidas de protección, o quizás habían vestido ropas supuestamente infectadas, aunque la causa principal se atribuía a la gran miseria que padecía aquella localidad. El 75 % de sus habitantes moría de hambre y, a no ser por la ayuda de Perpiñán, Carcasona, Narbona y otras ciudades, habrían fallecido todos. Los médicos calificaron la enfermedad como de catarro maligno y consideraron que no era contagiosa. Sin embargo, Castellar decidió que las embarcaciones procedentes de la costa rosellonesa quedaran en observación durante 15 días, en tanto que la Junta Suprema no ordenara otra cosa<sup>21</sup>. A mediados de mayo el cónsul español en *Cette* informaba del cese de la enfermedad y levantaba parcialmente la cuarentena, quedando establecida en cuatro días<sup>22</sup>.

Durante los primeros días de abril, la máxima autoridad militar y sanitaria de Cataluña ordenó vigilar el litoral catalán, desde el cabo de Creus hasta San Carlos de la Rápita. Se trataba de los mismos puntos que, por ser de fácil acceso o por la importancia de las comunicaciones, se habían indicado en el último cordón sanitario. Por este medio, con todos los recursos disponibles, se debía atender a la seguridad de los caminos y perseguir los malhechores<sup>23</sup>.

Estas directrices eran la respuesta a la presencia de algunas embarcaciones sospechosas de intentar introducir mercancías ilegales. Antonio Galindo, jefe del cordón sanitario del *distrito de la derecha de Poniente*, destacado en Cambrils, a mediados de abril fue avisado de la presencia en la playa de Rifà -cercana a Mont-roig del Camp-, de un grupo de personas que, con algunos caballos, estaban dispuestas a recoger los productos, supuestamente de contrabando, que conducían tres naves fondeadas allí cerca. Hacia la una de la madrugada, Galindo acudió al lugar con el capitán, la tropa disponible y el encargado del resguardo<sup>24</sup>. La gente que aguardaba en la playa y los botes que acercaban las mercancías a tierra intentaron huir al ver la tropa;

<sup>20</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Castellar a la JMSV, Barcelona, 11 abril 1820.

<sup>21</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Castellar a la JMSV, Barcelona, 10 abril de 1820.

<sup>22</sup> AHMV, Sanidad, Oficios de Castellar a la JMSV, Barcelona, 18 y 23 mayo de 1820.

<sup>23</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Castellar a la JMSV, Barcelona, 6 abril de 1820.

<sup>24</sup> Funcionario que tenía la responsabilidad de controlar el contrabando.

por ser época lluviosa y haber muchos barrancos, algunos de los fugitivos fueron capturados. Sometidos a interrogatorio confesaron que iban a buscar sal, pero los sacos que llevaban les delataron. Mientras se sucedían estos hechos, dos de las embarcaciones se marcharon, pero la tercera, un bergantín goleta –que no se percató de lo que sucedía– envió una lancha a tierra. Una de las mujeres detenidas la alertó, impidiendo que también fuera apresada. La Junta de Sanidad de Cambrils practicó las diligencias oportunas y, por si hubiera habido contacto entre marineros y detenidos, puso a personas y caballerías en cuarentena. De haberse probado que no hubo roce alguno, después de haber enviado el correspondiente informe a Vila-seca, habrían sido liberados<sup>25</sup>.

Entre los detenidos figuraban Maria Cabré, Francesc Mas, Manuela Mas, Josep Navarro y Antonia Claveguera, vecinos de Riudoms, los cuales fueron conducidos a una casa cercana a Cambrils, donde quedaron bajo custodia. Como era día de mercado, algunos conocidos suyos fueron a visitarles, quienes aprovechando la aglomeración –como la puerta estaba cerrada–, rompieron una de las ventanas y los liberaron. Inmediatamente la Junta de Cambrils avisó al alcalde de Riudoms, para proceder a su captura. Enterada, la Junta de Vila-seca ordenó que tanto los caballos como las personas cumplieran la cuarentena y amonestó a la junta cambrilense, para que en el futuro informara con mayor prontitud y así evitar las fugas<sup>26</sup>.

La normativa también impedía la actividad pesquera nocturna, por lo cual los pescadores atravesaban una situación de crisis, sobre todo cuando por estas fechas pescaban sardina. Sensible a esta situación, la Junta de Barcelona accedió a que los pescadores pudieran faenar en dos franjas horarias: entre las cuatro de la madrugada y las diez de la mañana, o bien entre las cuatro de la tarde y las diez de la noche. Poco después, el 27 de abril, José Castellar ampliaba la autorización y permitía que la actividad pesquera pudiera realizarse en una sola banda horaria, entre las cuatro de la madrugada y las diez de la noche. Siguiendo las leyes de sanidad, la junta de Vila-seca ordenaba a los comandantes de las patrullas del cordón inspeccionar las embarcaciones y comprobar que tenían las boletas perfectamente diligenciadas<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Josep Ribas, alcalde de Cambrils a la JMSV, 18 abril de 1820 y respuesta de la Junta del 19 abril de 1820.

<sup>26</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de la JMSV a la Junta de Cambrils, 12 mayo de 1820.

<sup>27</sup> AHMV, Sanidad, Oficios de Castellar a la JMSV, Barcelona, 21 y 27 abril de 1820.

#### 4. La epidemia de Son Servera y la demarcación de Tarragona

El 2 de junio de 1820 ancló en el puerto de Salou el jabeque *Espíritu Santo* patroneado por el mallorquín Josep Escat, con siete tripulantes. La embarcación solo transportaba valija de correspondencia, con diversas copias de la información que el Jefe Político de Mallorca enviaba a las autoridades de la Península, dando cuenta del contagio detectado en el municipio de Son Servera. La citada documentación debía entregarse a los Secretarios de los Despachos de Gobernación, Guerra y Hacienda, al Tesorero General y a los Jefes Políticos de Cataluña y Valencia. La embarcación no fue admitida «a libre práctica», por lo que una vez cumplida su misión fue despachada. La Junta de Vila-seca informó inmediatamente de los hechos al resto de alcaldes de las localidades costeras, tanto de Levante como de Poniente; así como a los responsables de las partidas de vigilancia del cordón sanitario. El objetivo era que, a través de dichas villas, se fuera difundiendo el mensaje hasta llegar a Barcelona. Para tener la certeza de que la noticia iba avanzando, la junta de cada población debía firmar la notificación y la última se ocuparía de devolver el documento al punto de origen. Naturalmente también se informó a la Junta Suprema de Sanidad<sup>28</sup>.

José de Castellar ya había sido informado de lo que estaba sucediendo en Son Servera y a pesar que todavía no se podía asegurar que se tratara de una epidemia de peste bubónica las posibles funestas consecuencias obligaban a extremar la vigilancia. El primero de junio envió un oficio a todas las poblaciones del Partido, en unos términos que no dejaban duda de la gran importancia que tenía respetar la normativa de sanidad enviada: «[...] bajo la severísima responsabilidad que imponen las leyes sanitarias vigile, persiga, y castigue a todo el que en la menor parte las infrinja exigiendo esta misma responsabilidad de toda persona que no auxilie enérgicamente las providencias que tome sobre este importantísimo asunto».

El escrito contenía un bando que, analizando la firmeza, el rigor y el tono amenazador con que se expresaba, denotaba la honda preocupación:

El menor disimulo en cumplir lo que en él se prevenga será tratado por mi como un crimen atroz cometido contra lo que hay mas respetable y sagrado en la sociedad. Todo el rigor de la ley se empleará contra el que no persiga, denuncie y descubra a los Enemigos de la humanidad; y el golpe terrible de la justicia descargara sobre los malvados que por

<sup>28</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de la JMSV al Jefe Superior Político de la Provincia, 2 junio de 1820.

indecente codicia o por cualquiera otro motivo siempre indigno y perverso quiera hacer daño a su Patria, a sus conciudadanos y a sus propios hijos victimas del azote mas horroroso que puede afligir a los hombres<sup>29</sup>.

Entre mayo y agosto de 1820, los municipios mallorquines de Son Servera, Artà, Sant Llorenç de Cardassar y Capdepera, se vieron gravemente afectados por la peste. En Son Servera las tasas de mortalidad fueron del 650 ‰. El triple cordón sanitario establecido por las autoridades impidió que la enfermedad se propagara al resto de la isla<sup>30</sup>. La primera víctima que se produjo en Son Servera fue una mujer que falleció el 9 de mayo, en principio su defunción se atribuyó a la caída de un árbol. Una semana más tarde también murió su marido y en pocos días aumentaron los enfermos en la misma calle, muriendo ocho o nueve personas más. El día 21, diversos médicos diagnosticaron la malignidad de la enfermedad, pero sin peligro de contagio. Pronto se dieron cuenta que los síntomas eran muy parecidos a los de la peste bubónica, a comienzos de junio se manifestaba con toda virulencia, entre el 15 de mayo y el 8 de junio podrían haber fallecido hasta unas 400 personas<sup>31</sup>.

A pesar de que los pueblos afectados estaban incomunicados, la urgencia del caso hizo que la Junta Superior de Sanidad de Cataluña se reuniera a las doce de la noche del día 10 de junio y redactara una orden dirigida a las juntas municipales:

todos los paisanos honrados de este pueblo y de los comarcanos formen un cordón por toda la costa colocándose en número competente de mil en mil varas armados para impedir que ninguna persona se introduzca en esta Provincia advirtiéndoles que este servicio debe ser personal sin excepción alguna de clase ni fuero... a la mayor brevedad posible se remitirá el plan para que los pueblos marítimos a la distancia de 4 leguas de la costa hagan este servicio con igualdad y en unión con la tropa<sup>32</sup>.

Además, se prohibió la circulación de personas que carecieran del pasaporte y de la papeleta de sanidad. El visado debía ser refrendado

<sup>29</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Castellar a la JMSV, 1 junio de 1820.

<sup>30</sup> Pere Salas Vives, «Cordons Sanitaris. (Mallorca 1787-1799)», en *Gimberbat* (2002), 55-82. Jaume Alzina Mestre, *Població, terra i propietat a la comarca de llevant de Mallorca (segles XVII/XIX-XX)* (Artà, 1993), también en Joana Sureda Trujillo, *La pesta de 1820 a Son Servera, Artà i Capdepera* (Palma de Mallorca, 1993).

<sup>31</sup> Juan Lliteras, *Breves apuntes sobre las enfermedades que se manifestaron en Son Servera a principios de mayo de 1820* (Palma, 1821), 5-10.

<sup>32</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Castellar a la JMSV, 10 junio de 1820.



en el lugar de pernocta, en caso de no hacerlo la multa podía ser de seis libras. En el supuesto de no disponer de ellos, los afectados, en tanto no se aclarase su situación serían incomunicados y sancionados.

También se advertía que los pueblos que acogieran a personas procedentes de Mallorca, serían acordonados y sometidos a rigurosa incomunicación. La Junta Superior acordó recuperar algunas de las disposiciones, con relación a la pesca, adoptadas en ocasiones anteriores, permitía pescar mientras hubiera luz natural y para facilitar su actividad a los pescadores se les facilitaría la tramitación de las boletas sin ningún coste. Se redujeron a cuatro los puertos catalanes autorizados para ejercer la actividad comercial: Palamós, Barcelona, Tarragona y Alfaques, permaneciendo el resto cerrados. Las embarcaciones procedentes de Mallorca se consideraban de «patente sucia» y no se admitía ninguna. Las que puntualmente pudieran llegar a las costas catalanas se enviaban al lazareto de Mahón. En cambio las originarias de Ibiza y Mahón permanecerían en cuarentena durante 10 días. Poco después, el 9 de junio, posiblemente a causa de algunas reclamaciones, la Junta de Barcelona puntualizaba que la habilitación de los cuatro puertos afectaba solamente a les importaciones, es decir a los barcos procedentes de fuera de Cataluña, por tanto sospechosos de contagio. Con respecto a las exportaciones todos los puertos del litoral podían mantener su actividad<sup>33</sup>.

El 3 de junio, Reus ya tenía conocimiento de la difícil situación que atravesaba Mallorca. El consistorio propuso crear una junta que se ocupara de seguir las noticias de la evolución de la enfermedad<sup>34</sup>.

El servicio de vigilancia del cordón empezaría inmediatamente. Las patrullas estaban integradas por militares y civiles, para refugio y protección de los guardias los ayuntamientos se comprometían a construir barracones. En cada barraca se situarían dos o tres paisanos, dos militares y un representante o dos del resguardo; día y noche habría por los menos un centinela, indistintamente que fuera militar o civil. Durante la noche dos miembros de cada puesto patrullarían entre una y otra barraca; previamente habrían acordado unas señales de aviso, para que en la oscuridad pudieran identificarse. La zona comprendida entre los ríos Llobregat y Ebro estaba al mando del Mariscal de Campo Salvador de Moxó, quien tenía a sus órdenes los coroneles, instalados en Villanueva y en Cambrils, quienes a su vez dirigirían a los capitanes y subalternos de los diferentes puntos de la costa. Los comandantes militares se coordinaban con las juntas de

<sup>33</sup> AHMV, Sanidad, Oficios de Castellar a la JMSV, 3 y 9 junio de 1820.

<sup>34</sup> ACBC, Acords Municipals, Acta 3 de junio 1820, 388.

sanidad y estas con los pueblos, así cada localidad estaría informada de los puestos a cubrir, los hombres que debía aportar y en que fechas.

Las instrucciones insistían en no tener compasión alguna con quienes intentaran introducirse por mar, ni con los contrabandistas que, con los géneros, pudieran causar el contagio. Las mercancías serían quemadas inmediatamente y si los traficantes se resistieran o embarcados intentarían desembarcar, se les dispararía; los detenidos serían tratados «como indignos de vivir en la sociedad por atentadores a la salud pública». Los confidentes que denunciaran alguna de estas prácticas serían recompensados y su nombre registrado, para ser recomendados en el futuro. En estas circunstancias, los informes y las circulares redactadas por las diferentes juntas se multiplicaron. La diligencia en las comunicaciones era una cuestión prioritaria; para que la correspondencia circulara con celeridad, los alcaldes de cada pueblo dispondrían al menos de dos mensajeros que permanecerían en la casa de los mismos ediles, con prohibición de alejarse, para no perder tiempo en caso de urgencia. Los pescadores vieron como su actividad volvía a quedar limitada, pues mientras persistiera el peligro no podían alejarse del puerto más de tres millas o una legua de la costa<sup>35</sup>.

Para dar cumplimiento a las órdenes, Josep de Castellar solicitó a la Junta de Vila-seca dos relaciones de poblaciones: una con las pertenecientes a su demarcación y otra con las localidades situadas a una distancia de cuatro leguas. La finalidad era poder conocer qué grado de participación correspondía a cada una en el reparto de las guardias. En el primer grupo, además de Vila-seca, se encontraban Cambrils, Mont-roig y Vandellòs. La segunda lista, abarcaba 33 poblaciones, incluidas en el espacio comprendido desde el barranco de Quart (término de Vila-seca) hasta el *coll de la Teixeta*<sup>36</sup> y con el límite del Corregimiento de Tortosa: Almofter, Aleixar, Alforja, Arbolí, l'Arbocet, Argentera, Botarell, Cambrils, Castellvell, Colldejou, Duesaigües, Falset, Els Guiamets, Maspujols, Montbrió, Mont-roig, Les Irlles, Les Voltes, Pradell, Pratedip, Reus, Riudecanyes, Riudecols, Riudoms, la Torre de Fontaubella, Marsà, Porrera, Tivissa, Vandellòs, Vilanova d'Escornalbou, Vilaplana, Vila-seca i Vinyols. A pesar de que quedaban fuera de los límites señalados, la junta de Vila-seca consideró que los vecinos de Cornudella, La Morera del Montsant, Gratallops y Pobolella, también podían contribuir<sup>37</sup>.

La participación de las localidades en la prestación de servicios: construcción de barracas y asignación de guardias, no fue fácil. A pe-

<sup>35</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Castellar a la JMSV, Barcelona, 11 junio de 1820.

<sup>36</sup> Puerto de montaña situado entre las comarcas del Baix Camp y del Priorat.

<sup>37</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de la JMSV a la Junta Superior, 8 junio de 1820.

sar que la Junta de Vila-seca, para proceder a un reparto equitativo, reunió a los comisionados de las diferentes localidades, la edificación de los barracones comportaba unos gastos que no todos los ayuntamientos aceptaron de buen grado; por otra parte disponer de la ciudadanía, para atender los puestos de vigilancia, significaba abandonar las actividades laborales. El ayuntamiento de Tivissa, para evitar contribuir en la construcción de las barracas, no tardó en informar a la Junta de Vila-seca que, desde 1818, Vandellós se había segregado de su municipio controlaba la zona litoral que antes le pertenecía<sup>38</sup>.

La orden que regulaba el servicio de guardia consideraba que era una prestación pública, para beneficio de toda la comunidad, por ello debía de realizarse personalmente, sin excepción ninguna de clase ni condición, por tanto no se admitían sustitutos y a quienes correspondía debían realizarlo por turno, a no ser que una causa de fuerza mayor lo impidiera<sup>39</sup>. La orden no debió respetarse demasiado, si tenemos en cuenta el oficio de Salvador de Moxó, en el que expresaba que los pueblos enviaban muchachos y viejos pobres, nunca gente acomodada, sospechaba que las localidades admitían sustitutos; como prueba de ello el 12 de julio se presentó en el *puerto* de Miramar (Mont-roig) un hombre de 68 años, destinado durante ocho días por la localidad de Arbolí, práctica que también habían utilizado Alforja, Mont-roig o Tivissa, entre otras. Parecía evidente que las personas acomodadas, que les correspondía hacer guardia, enviaban en su lugar a jornaleros. En consecuencia solicitaba la sustitución de estos vigilantes, para que no quedaran abandonados los puestos. Igualmente, Moxó manifestaba que, a pesar de las gestiones practicadas para aprovisionar las barracas de municiones, nada se había conseguido. Algunos pueblos habían enviado unos cuantos cartuchos, otros un puñado de pólvora y otros balas sueltas<sup>40</sup>.

Reus, de acuerdo con su demografía, en el apartado de vigilancia le correspondía concurrir con 32 civiles armados; ocho ciudadanos respetables ejercían la función de jefes. El servicio comenzaba a partir del 16 de junio, diariamente acudirían a las 5 de la mañana al ayuntamiento de Vila-seca donde se les indicarían los puntos que les correspondían custodiar<sup>41</sup>.

<sup>38</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Joan de Alerney, alcalde de Tivissa, a la JMSV, 13 junio de 1820.

<sup>39</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Castellar a la JMSV, 15 junio de 1820.

<sup>40</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Salvador de Moxó a la JMSV, 14 julio de 1820.

<sup>41</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de la JMSV al Comandante Principal de Rentas de Reus y Salou, 14 junio de 1820.

Las quejas por la falta de armamento fueron frecuentes, la misma Junta de Vila-seca, el 13 de junio, se dirigía a la Junta Superior para reclamar municiones y cartuchos suficientes para los ocho puntos que cubrían las guardias de su competencia. Dos días más tarde, a raíz de un incidente que se produjo en la playa de Rifà, se insistía en la petición. Hacia la una de la madrugada se presentaron en dicha playa dos embarcaciones con pasajeros prestos a desembarcar; para impedirlo salió una patrulla de Cambrils, la cual avisó al patrón de la barca *Escampavías*, anclada en Salou, para que ayudara en la operación; a pesar de la urgencia, a las siete de la mañana no se había movido. La conclusión era que si en cualquier lugar de esta costa se intentase algún desembarco con violencia, por carecer de proyectiles, no se podría impedir<sup>42</sup>.

José de Castellar nombró a Salvador de Moxó Comandante General del cordón de Sanidad de la Costa de Poniente, el cual designó al coronel Francisco Struch para controlar la costa comprendida entre Tarragona y el *coll de Balaguer*, mientras que la zona comprendida entre este punto y el límite con Valencia quedó al cuidado del sargento mayor Antonio Galindo<sup>43</sup>.

Struch quedaba como responsable de las Juntas Municipales de Sanidad de Tarragona y Vila-seca. Una de las primeras misiones que se les encomendó fue inspeccionar todo del distrito y, a la conclusión, realizar un informe. Debían prestar atención a la correcta ubicación de las barracas, entre 1000 y 1000 varas, según se había ordenado; contabilizar el número de puestos de vigilancia que se encontraban en sus respectivos territorios, número de militares, civiles y guardias que hacían el servicio y distribución de los oficiales. Moxó les exhortaba a informarle de aquellos lugares más propensos a la entrada de contrabando y de cualquier incidencia que ocurriera. El distrito de Vila-seca contaba con 37 puntos de guardia, distribuidos de la manera siguiente: 9 de su jurisdicción, 8 en la de Cambrils, 10 en Mont-roig y otros tantos en Vandellós. El estado de las barracas no era el más idóneo y ante la falta de fondos para adecantarlas se requirió la ayuda de personas pudientes, a cuenta de la contribución<sup>44</sup>.

La insistencia en el cumplimiento de las órdenes se justifica porque el cordón sanitario dejaba mucho que desear. La inadecuada instalación y la incomodidad de los barracones, la falta de suministros o el armamento en mal estado eran cuestiones redundantes. A mediados de julio Reus consideraba excesiva su aportación de 40 guardias dia-

<sup>42</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de la JMSV a la Junta Superior, 13 junio de 1820.

<sup>43</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Salvador de Moxó a JMSV, 15 junio de 1820.

<sup>44</sup> AHMV, Sanidad, Oficios de Salvador de Moxó a Francisco Struch, Vendrell, 15 junio de 1820 y de la JMSV, 19 junio 1820.

rios, Alforja protestaba por tener que aportar ocho. Desde el 3 de septiembre los centinelas reusenses abandonaron el servicio; según el cabo de la guardia n.º 4 el sargento y dos soldados pasaron por su puesto y le avisaron que aquella misma noche podían dejar la guardia sin esperar el relevo y, no habiendo hecho caso, a la mañana siguiente se presentó uno de los soldados con la orden de que se fueran a sus casas llevándose consigo los fusiles, cerró la barraca y se llevó la llave; los encargados de los puestos números 3, 5, 7 y 10 hicieron lo mismo. Aunque desde el 1 de octubre la prestación se había reducido a la mitad, los reusenses no habían vuelto, sentando un mal precedente entre los integrantes de las otras localidades<sup>45</sup>.

## 5. Conclusiones

La difusión de la peste en Marsella en 1720 significó la aparición de una serie de decretos para regular las medidas a adoptar en caso de epidemia. Si en épocas anteriores eran los municipios quienes establecían las prevenciones, desde este momento las órdenes procederán de la máxima jerarquía del Principado.

A partir de la Constitución de Cádiz, en materia de sanidad, el primer cuarto del siglo XIX será testigo de una intensa actividad legislativa. El Art. 321 encomendaba a los ayuntamientos la «policía de salubridad y comodidad». El decreto 269, de 23 de junio de 1813, de la *Instrucción para el gobierno económico-político de las provincias*, establecía medidas de higiene e instaba la creación de Juntas Municipales y Provinciales de Sanidad, subordinadas a la Junta Superior.

Las demarcaciones provinciales se organizaron en distritos y, en el Camp de Tarragona, el de Vila-seca tuvo una especial relevancia. A la Junta de Vila-seca llegaron los avisos de difusión de epidemias desde puntos tan dispares como el norte de África, Leucate o Mallorca, estas nefastas noticias determinaron la aplicación de prevenciones que, con relación a las que se habían instaurado en otras épocas, no variaban en demasía. Se situaba vigilancia a lo largo del litoral, con embarcaciones y establecimiento de un cordón, construcción de barracones para refugio de los guardias, se limitaba la actividad pesquera y comercial, obligación de poseer la boleta sanitaria. Esta compleja organización tenía un coste, que sufragaron las localidades de la demarcación, no sin que hubiera reclamaciones.

<sup>45</sup> AHMV, Sanidad, Oficio de Francisco Struch a JMSV, 23 de junio 1820 y de la JMSV, 10 septiembre.

### Bibliografía

- ALZINA MESTRE, Jaume. *Població, terra i propietat a la comarca de llevant de Mallorca (segles XVII/XIX-XX)*. Artà, 1993.
- ARDÉVOL CABRÉ, Jaime. *Memoria acerca la fiebre amarilla observada en Gibraltar en 1828*. Barcelona, 1846.
- DANÓN BRETOS, José. «Un brote de epidemia amarilla en el puerto de Barcelona en 1803». En *Actas V Congreso Nacional Historia de la Medicina*. Vol. I. Madrid, 1977, 119-125.
- DE ARÉJULA, Juan Manuel. *Breve descripción de la fiebre amarilla padecida en Cádiz y pueblos comarcanos en 1800, en Medinasidonia en 1801, en Málaga en 1803 y en esta misma plaza y varias otras del Reyno en 1804*. Madrid, 1806.
- DE BOFARULL Y BROCA, Antonio. *Anales históricos de Reus desde su fundación hasta nuestros días*. Vol. 2. Reus, 1846.
- DE POSADA HERRERA, José. *Lecciones de administración*. Madrid, 1988. Reedición.
- LLITERAS, Juan. *Breves apuntes sobre las enfermedades que se manifestaron en Son Servera a principios de mayo de 1820*. Palma, 1821.
- MASDEVALL, Joseph. *Relación de las epidemias de calenturas pútridas y malignas*. Madrid, 1786.
- MELLADO, Bartolomé. *Historia de la epidemia padecida en Cádiz el año 1810, y providencias tomadas para su extinción por las Juntas de Sanidad suprema del Reyno y superior de esta ciudad*. Cádiz, 1811.
- PASCUAL ARTIAGA, Mercedes. «Las reacciones de la población alicantina frente a la epidemia de fiebre amarilla de 1804». *Revista de Historia Moderna*, n.º 17 (1998-1999): 167-192.
- SALAS VIVES, Pere. «Cordons Sanitaris. (Mallorca 1787-1799)». *Gimbernat*. 2002, 55-82.
- SUREDA TRUJILLO, Joana. *La pesta de 1820 a Son Servera, Artà i Capdepera*. Palma de Mallorca, 1993.
- SOLÉ COT, Sebastià. *El gobierno del Principado de Cataluña por el Capitán General y la Real Audiencia –el Real Acuerdo– bajo el régimen de Nueva Planta (1716-1808)*. Barcelona, 2008.

Alexandra Esteves

## When the disease arrives by sea: the development of maritime sanitarium in the 19<sup>th</sup>, in Portugal

### **ABSTRACT:**

The 19<sup>th</sup> century, among other events, was marked by the outbreak of epidemics that reached a global dimension. In this century it was recognized that large epidemic outbreaks that had swept Portugal, such as cholera, the yellow fever, diphtheria or smallpox could be prevented through the application of sanitary measures. Among these measures, we highlight those that aimed the development of a sanitary system which aimed to monitor the movement of maritime vessels responsible for the circulation of people and merchants, preventing them from becoming transmitting diseases vehicles, when coming from suspicious countries. Regarding Portugal, this control happened during the epidemics of cholera and yellow fever. Accordingly, our goal is to consider the measures taken at the maritime sanitarium and its economic implications, reporting our analysis to the North of Portugal, more specifically to the Viana do Castelo and Caminha's seaports.

The nineteenth century was marked by several events, namely, industrialization, urbanization, advances in the transport sector, among many others, which contributed to a set of changes that were reflected in the daily lives of people. The distances were shortened, cities grew, often chaotically, becoming spaces promoters of poverty and exclusion, clearly evident in the suburbs that were emerging and where proliferated disease, poverty and crime.

The disease was connoted with the misery: the poor, along with the places they inhabited and frequented, were blamed for the emergence and spread of diseases. On the other hand, the image of the poor also changed: it was no longer the simple beggar or bum with no means to ensure their livelihood, but also including those who worked but did not were receiving enough income to have a decent life. From the perspective of contemporary theorists, this situation contributed to the

emergence of all kinds of problems that threatened public order and tranquility. After all, we are in a time that lives up to the title of the work of Louis Chevalier: *Classes laborieuses et classes dangereuses*<sup>1</sup>. The new concept of poverty, therefore, encompassed a set of risks that were associated with it, one being the spread of diseases<sup>2</sup>.

The improvements registered in maritime transport and its expansion will also contribute to "exotic diseases" such as cholera and yellow fever, they would get out of their niches and spread to other areas of the globe<sup>3</sup>. Despite the progress made in medicine and the collapse of the hippocratic humoral theory, that made the disease something unique, specific and individual, the miasmatic doctrine prevailed when cholera reached the West in the nineteenth century. It arrived in a terrifying way, leaving a trail of death and horror, as has happened with the plague of 1348. If in the medieval times, the scapegoat to justify the ills that affected populations were mainly the Jews, the Arabs and the lepers, from 1817, when the cholera landed in Europe, the blame fell on the poorer classes. Presumably, the putrid air emanating from unhealthy environments, occupied predominantly by poor people, in other words, prisons, hospitals and factories, and also their own homes, were the main causes of the spread of the disease.

The nineteenth century is marked not only by the arrival of cholera in the West, but also by fear of the yellow fever, also known as black vomit. This fear grows as they intensify communications with the American continent. Known since the seventeenth century, this disease became endemic in many parts of Brazil, the country with which Portugal had, for historical and economic reasons, a very close relationship, as well as other regions of Central and South America and even Western and Southern Africa. In the case of Brazil, the presence and the effects of yellow fever were particularly felt in Rio de Janeiro, where during the nineteenth century, it especially attacked the white population, as the black population may have developed a greater natural resistance to this disease, long known in the African continent<sup>4</sup>. In fact, it is believed that it may have been brought to the New World by ships carrying African slaves. From Central America, more specifically the Antilles, went to Cadiz and from there to other ports in

<sup>1</sup> We refer to the work *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, published in 1858.

<sup>2</sup> See Esteban Rodríguez Ocaña, *Por la salud de las naciones. Higiene, microbiología y medicina social* (Madrid, 1993), 25-26.

<sup>3</sup> Read Mark Harrison, *Disease and the Modern World. 1500 to the present day* (Cambridge, 2009), 97.

<sup>4</sup> Jaime Larry Benchimol, "Fiebre amarilla: miasmas, microbios y mosquitos. Una historia a vuelo de pájaro vista desde Brasil," *Revista Biomédica*, No. 21 (2010), 248.



Spain. The Iberian Peninsula seems to have been the part of Europe more buffeted by the epidemic, whereas in the other countries of the European continent only occurred individual cases<sup>5</sup>.

Since the late sixteenth century, Brazil was the land of destination of Portuguese emigration, which was felt mainly in the northwest of Portugal, and which intensified from the late eighteenth century. In the mid-nineteenth century, the migratory flow has reached such proportions that the authorities tried to discourage people from leaving the country and put the same restrictions on national output, due to the dire consequences that would have for the kingdom. Even so, in the absence of alternatives to ensure a decent life and even survival, many were left with no other solution than leave and go in search of a better future, and perhaps fortune.

One of the ploys used to dissuade potential emigrants was to tarnish the image of the land of opportunities that Brazil was, citing the danger of yellow fever, endemic in this country since 1849<sup>6</sup>. It was alluded to the presence of this disease in Rio de Janeiro, Pernambuco and Bahia. Other diseases, such as cholera, were also frequently mentioned, due to its high incidence. However, this strategy was not enough to prevent the outflow of people, mostly male. If some left respecting the laws in force, others, particularly young recruits and criminals escaped justice, sought to leave the country illegally. To combat illegal immigration, officials bet on inspection of vessels, to verify that the amount of food stored was consistent with the number of passengers and if illegal immigrants were aboard.

The emigration of people of the Alto Minho, region of northern Portugal, towards Brazilian land was triggered, in part, as a response to the disproportion between the population growth and the livelihood then available<sup>7</sup>. The diaspora to Brazil remained and even intensified in the nineteenth century, following the agricultural crisis that was felt in the first half of this century, as well as the fall in prices of cereals and pests that affected the culture of the vine<sup>8</sup>. The political instability, chronic poverty and unemployment that affected the urban and rural population, led many to leave. On the other hand, the laws relat-

<sup>5</sup> José María López Piñero, *Breve Historia de la Medicina* (Madrid, 2000), 27-28.

<sup>6</sup> Read Jorge Fernandes Alves, "Emigração e Sanitarismo - Porto e Brasil no século XIX," *Ler História*, 48 (2005): 141-156.

<sup>7</sup> It was precisely in the forties of the sixteenth century that the first *Misericórdias* were created in Brazil. Read Sá, Isabel dos Guimarães, "Misericórdias, Portuguese and Brazilian," in *Os Brasileiros de Torna-Viagem no Noroeste de Portugal* (Lisbon, 2000), 117-133.

<sup>8</sup> Regarding the emigration of the people of Alto Minho to Brazil, read Henrique Rodrigues, *Emigração e Alfabetização. O Alto Minho e a Miragem do Brasil* (Viana do Castelo, 1995).

ing to the heirs and offspring also forced non firstborn sons to emigrate in search of better opportunities in life<sup>9</sup>. Besides those already mentioned, other reasons helped fuel migratory flows, such as the avoidance of military service or the clutches of justice. Many managed to escape, obtaining false passports tampered with documents or invented names<sup>10</sup>. Others, who were not granted passport to leave the kingdom because they were in recruitment age, reached an agreement with the captains of the ships that included them in the enrolled and thus could escape military service<sup>11</sup>.

At the time, Brazil was the preferred destination of the migratory movement, which contributed the linguistic affinity, the similarity of manners and even the existence of family ties<sup>12</sup>. The exodus of the first members of a particular community, or family members, had sometimes a trawler effect, leading others to follow the same steps, moved by the sense of belonging and identity. The presence of relatives in the land of emigration, besides serving as a calling, also functioned as a link between the land of departure and destination, facilitating the integration of newcomers<sup>13</sup>.

The consequences of this intense migratory movement were noted in the high levels of femininity that prevailed in the Alto Minho population. The men, married and single, departed and in the absence of the male element, it was the woman who was taking charge of the education of the children and management of the family heritage, having, therefore, a more public experience<sup>14</sup>.

<sup>9</sup> On the causes of emigration towards Brazil check up A. J. R. Russell-Wood, "A emigração: fluxos e destinos," en *História da Expansão Portuguesa*, Vol. 3, Francisco Bethencourt y Kirti Chaudhuri (dir.). (Lisbon, 1997): 158-168.

<sup>10</sup> Arquivo Histórico do Governo Civil de Viana do Castelo (AHGCVC), *Portarias e Ofícios do Ministério do Reino*, No. 1.13.4.5-6, unpagued. On illegal immigration see Miriam Halpern Pereira, *Das Revoluções Liberais ao Estado Novo* (Lisbon, 1994), 205-206.

<sup>11</sup> AHGCVC, *Correspondência com várias autoridades - Dezembro de 1852 a Maio de 1854*, No. 1.8.3.14, unpagued.

<sup>12</sup> On the reasons for the attraction, that throughout the nineteenth century, the portuguese felt by Brazil as the main destination of emigration, read Herbert S. Klein, "A integração social e económica dos imigrantes portugueses no Brasil nos finais do século XIX e no século XX," *Análise Social*, Vol. XXVIII (121) (1993): 242.

<sup>13</sup> On the causes of emigration see also Maria Antonieta Cruz, "Agruras dos emigrantes portugueses no Brasil," *Revista de História*, Vol. 7 (1986/1987): 12-13.

<sup>14</sup> On the women's role in the economy of the Minho's home read Margarida Durães, "Qualidade de vida e sobrevivência económica da família camponesa minhota, o papel das herdeiras (sécs. XVIII-XIX)," *Cadernos do Noroeste. Olhares sobre mulheres*, Vol. 17 (2) (2002): 125-144. In September of 1854, the council administrator of Vila Nova de Cerveira informed of the intention of a large number of young men and some complete families, a total that would be around the 80 people, to embark to Brazil. AHGCVC, Administrators, No. 1.21.5.4-4, unpagued.

The authorities' efforts to stop the exodus of the population didn't have the desired result, since the migratory movement toward Brazil continued despite the invocation of the dangers that *morbus cholera* and yellow fever represented. Besides, it was installed the idea that this disease mainly attacked foreigners, for having difficulty adapting to climate conditions in that country<sup>15</sup>. However, it is appropriate to ask the question: what sense did it make for Portugal to use these arguments to avoid migration, when these diseases, namely cholera and yellow fever also affected the country?

The development of these epidemics in various parts of the world led to the organization of international conferences, in which Portugal also participated, from which came out decisions on the policy to carry out in the maritime sanitarium domain. However, not all countries were taking preventive measures which were needed to prevent the entry and spread of diseases and on the other hand, the existent varied from country to country, making it difficult to establish concerted actions to combat them.

The boats, alongside the land transports have turned into vehicles propagators of endemic diseases. The fear of the entry of diseases, either by land or by sea, forced the states to take an increasingly active role in public health. In Portugal, steps were taken to protect the land and sea borders and its ports, from threats to the public health, namely, through the imposition of sanitary cordons and quarantines and even creating lazarettos. The quarantine regime had been applied for a very long time to prevent the penetration of diseases by sea and also this system had been criticized because of the damage it caused in the countries' economies, causing inconvenience to the lives of people and the corruption it gave<sup>16</sup>. Despite microbial discoveries, it seems that it wasn't easy to abandon those measures which were debated in the international sanitary conferences. Portugal was one of the countries that resisted change while maintaining their health policies until the eve of the twentieth century<sup>17</sup>. Until the late nineteenth century misconceptions persisted about the origin and spread of yellow fever, cholera and other diseases<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> Karen Macknow Lisboa, "Insalubridade, doenças e imigração: visões alemãs sobre o Brasil," *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Vol. 20, No. 1 (jan.-mar. 2013): 126.

<sup>16</sup> Harrison, *Disease and the Modern World. 1500 to the present day*, 97.

<sup>17</sup> Maria Rita Lino Garnel, "Portugal e as Conferências Sanitárias Internacionais (Em torno das epidemias oitocentistas de cholera-morbus)," *Revista de História da Sociedade e Cultura*, No. 9 (2009): 237.

<sup>18</sup> Mateos Jiménez, "Nacimiento de la Sanidad Internacional," *See. Sp. Salud Pública*, No. 6 (2006): 647-656.

In Portugal, installed the new liberal order, was created by decree of January 3, 1837, the Public Health Council, which competed, among other duties, supervise the health visits to vessels and passengers in seaports, inspect quarantines and inventory infected or suspected ports, touting their degree of contamination. Should also assess the state of conservation of food and decide on doubtful cases that could put public health at risk. According to the ranking established in that body, to the health sub-delegate competed the visits to the ports existent in the respective counties. The regulation at the time, foresaw the possibility for health visits to be made with the presence of police forces. In 1837, the Public Health Council expressed its intention to develop rules that included a set of sanitary measures to prevent the entry and spread of diseases and that regulated the functioning of lazarettos. According to the same document, it was verified some sloppiness in the fulfillment of the given in the § 10 of the Regulation from August 5, 1824, wherein was mandatory for all ships take pilot previously examined<sup>19</sup>.

In 1848 and 1849, cholera attacked Europe again, prompting the authorities to take preventive actions, not always well accepted by the local population. In 1848, the Public Health Council sent to the civil governor of the district of Viana do Castelo a circular addressed to the *Mores Heath Guards of the Kingdom and Adjacent Islands*, with the list of the ports contaminated with *cholera morbus* and the lazarettos accredited by that entity<sup>20</sup>. In 1850, he took a series of decisions aimed at controlling the access of vessels coming from infected or suspected ports, which were subject to quarantine regimes of observation and rigor, which determined the entry of passengers and goods in lazarettos.

Cholera was present in the countries of northern and southern Europe. Therefore, there were infected ports from St Petersburg and Riga to Constantinople. Moreover, the Mediterranean basin was a particularly affected zone, which led to the imposition of restrictions on the entry of vessels from various ports infected from the north coast of the African continent. The Customs and Tobacco Contract employees should also take health functions, assisting health officials in the exercise of their inspection activity<sup>21</sup>. The Public Health Council recognized the following lazarettos accredited in Europe: Brest, Vigo, Genoa, Marseille, Mahon and Malta. Thus, vessels from these places were considered safe.

<sup>19</sup> *Collecção de leis e outros documentos officiais publicados no 1.º semestre de 1837. Primeira parte* (Lisbon, 1837), 28.

<sup>20</sup> AHGCVC, *Cholera Morbus*, No. 1.13.5.9-4, unpagued.

<sup>21</sup> AHGCVC, *Cholera Morbus*, No. 1.13.5.9-4, unpagued.

In 1850, new measures were taken in the maritime sanitarium field. In the Lisbon Lazaretto, the only recognized in the country, was installed a eating house and a guest house, having been open tender for exploitation, being immediately imposed the condition that the winner pledge to guarantee lunch and dinner for those in quarantine<sup>22</sup>. However, even working in the new facilities since 1869, the lazaretto did not get rid of much criticism, as made by, for example Rafael Bordallo Pinheiro. Upon returning to Portugal after a trip to Brazil, this portuguese artist and the remaining passengers were sent to that institution, because of fear of contagion of yellow fever. In his book, *The Lazaretto*, is patent a clear censorship to the way they were treated and the conditions of operation of the institution<sup>23</sup>.

That same year, taking into account the foreseen in several legal documents, it was decided that, to avoid misunderstandings, the vessels that had dead or sick aboard were subject to quarantine. It was through the health cards that it was testified that the vessels were "clean," in other words, not carrying corpses or sick. However, those documents had to be authenticated by the Portuguese consul in the country of origin. Were not considered valid the health cards passed by physicians or surgeons who were on board, except if they were military vessels. In case of doubt, the vessels should be quarantined and the passengers could stay on board or be referred to the lazaretto<sup>24</sup>. The city of Porto came to have a provisional lazaretto, but as conditions did not offer sufficient security to ensure public health, it was decided that the Port of Foz do Douro would no longer receive vessels coming from infected or suspected places<sup>25</sup>.

In 1853, cholera returned to the country, forcing once again, the taking of health measures to control the situation. During the year of 1854, the administrator of the municipality of Viana do Castelo took a wide range of precautions against the threat of cholera: the guard chief of health of the harbor was informed about contaminated or suspected ports; the directors of the *Misericórdia* hospitals and Charity, as well as the military hospital, were alerted to the care of the cleanliness of the premises and the sick and received instructions on the procedures to follow if a patient was detected with cholera, in all the par-

<sup>22</sup> *Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida por José Máximo de Castro Neto Leite e Vasconcellos, do Conselho de Sua Magestade e Juiz da Relação de Lisboa, Anno de 1850* (Lisboa 1851), 178.

<sup>23</sup> Rafael Bordalo Pinheiro, *No Lazareto de Lisboa* (Lisbon, 1881).

<sup>24</sup> *Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida por José Máximo de Castro Neto Leite e Vasconcellos, do Conselho de Sua Magestade e Juiz da Relação de Lisboa*, 841-842.

<sup>25</sup> *Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida por José Máximo de Castro Neto Leite e Vasconcellos, do Conselho de Sua Magestade e Juiz da Relação de Lisboa*, 843.

ishes of the county committees of aid were created with the goal of promoting public collections to collect clothing and medicine for the needy; it was ordained to the physicians that they should communicate the appearance of new cases of disease, especially cholera, and sensitized their patients for the care of cleansing the body and housing; the city of Viana do Castelo and its rural parishes were divided into health districts according to the number of existing facultatives; apothecaries were warned of the need to be permanently available to fill prescriptions from drugs and special medicines for the treatment of cholera; leaflets were distributed by populations with instructions on precautions to take to prevent and treat the disease.

Thus, we can consider that the fear of cholera, in the case of city of Viana do Castelo, served as a pretext for the authorities to unleash a set of actions to raise awareness, that fall within the area of not only public health, but also private. Being the lack of cleanliness and accumulation of filth, namely the presence of human waste in water and food, the factors of the emergence and spread of infectious diseases, the administrator of the county, the city hall, doctors, magistrates and police cables were given the task of instilling the habits of cleansing the body and the housing in the populations<sup>26</sup>.

In August of 1860, before the fear of a new epidemic of yellow fever, Portugal was closed to vessels coming from infected or suspected ports without first had passed by the Lisbon lazaretto, the only one in the country, or Vigo in neighboring Spanish province Galicia, to check its sanitary condition. In that same year, it was published a list of suspicious vessels. Boats coming from Brazil were subject to close scrutiny, as elsewhere in this country were referred cases of yellow fever. The Port of Rio de Janeiro, classified as infected since December 1863, was finally declared clean in February 1864. This year, yellow fever returned again and several ports were considered contaminated, forcing the imposition of restrictions on the ships that came from them. The ports of Ceará, Luanda, Bermuda, Quebec and Haiti were on that list. In Brazil, the yellow fever seems to have risen in 1849 in the port of Salvador, where it spread to the provinces of Rio de Janeiro and São Paulo, harshly attacking the port cities and eventually extending to the interior of the country<sup>27</sup>.

Cholera also determined the restrictions on ships coming from Macau, Hong Kong and any Chinese port. In 1848, the fear of yellow fever had restricted access for boats coming from Gran Canaria, Tenerife,

<sup>26</sup> AHGCVC, *Cholera Morbus*, No. 1.13.6.12-6, unpagged.

<sup>27</sup> Read Daniela da Silva Santos Krogh, *A Reconfiguração urbana de campinas no contexto das epidemias de febre-amarela no final do século XIX (1880-1900)* (Campinas, 2012), 15-16.

Rio de Janeiro, Bahia and New Orleans. Note that, since the beginning of the 60s of the nineteenth century, several ports in the American, Asian and African continents are being classified as contaminated or infected by yellow fever or cholera. In addition to Rio de Janeiro, Bahia and Pernambuco, Para was also considered a dirty port, so ships coming from this port had to go through the lazaretto of Vigo or Lisbon.

In 1860, were imposed restrictions on the Mediterranean ports, including those in neighboring Spain, in particular, Malaga and Valencia, as well as Turkey and Morocco, due to the spread of cholera in this region<sup>28</sup>. The Portuguese authorities considered that the disease was spreading more easily by sea than land. It was therefore essential to respect the provisions of the decree of January 3, 1837, which stated that the quarantine of boats coming from infected lands with *cholera morbus* was to last five days, whereas if from suspected ports would have a duration of three. To epidemics that threatened populations then, it was also added the bubonic plague. In 1860, the ports of European and Asian Turkey were considered contaminated, precisely because of the presence of this disease<sup>29</sup>.

The *Regulation of Quarantines*, dated 1864, is inscribed in the political fight against the entrance of cholera, yellow fever and plague by sea. It determined that no ship could enter the national ports without having been inspected by the officials of the health station, with the captain of the vessel remain incommunicable until he received further notice. The pilot, from he's entry into the vessel, was considered guard health. In health stations where there were private health guards, the pilot and customs officers had no longer sanitary functions as soon as one of those guards entered the ship.

The *health visit* should take place immediately after the vessel had anchored in its intended place. At the beginning of the *visit*, the captains of the ships were required to submit a health card and other documentation that was requested to them, as well as information regarding the number of passengers and their health status. The vessels that submitted a "clean" and regular health card, without any ill passenger, were admitted, while those who were suffering from "dirty" health cards or presented some type of sickness on board should be retained for application of adequate sanitary conditions. On the other hand, vessels coming from ports suspected of cholera would have a quarantine of observation of five days, not being counted for this pur-

<sup>28</sup> AHCVC, Health Delegation of Viana do Castelo, *Providências acerca dos navios*, No. 1.14.4.11.1, unpagged.

<sup>29</sup> AHCVC, Health Delegation of Viana do Castelo, *Providências acerca dos navios*, No. 1.14.4.11.1, unpagged.

pose travel days. The vessels from ports suspected of yellow fever would have a quarantine of the same duration and requirements. The same measures were applied to the plague-infected ports.

It was also determined that vessels coming from ports declared contaminated without any suspected occurrence on board, would be subject to a rigorous quarantine, lasting five days in case of cholera and eight days if proceed from a yellow fever infected port. In case of sickness, quarantine of rigor would be twelve days. In more serious cases, involving ships from an infected port, with patients on board or suspicious deaths, apart from the procedures above, would also be applied other health measures deemed necessary to ensure the control of the situation and safeguard public health.

According to the *Regulation of Quarantines*, a port was considered "clean" when thirty days had elapsed since the last case of plague and twenty days for yellow fever and cholera, without any observed occurrence, during that period of time.

As can be seen, the quarantine was either observation or rigor. The observation did not involve unloading of cargo to the lazaretto and the application of sanitary measures took place after the entry aboard of the guard health. The quarantine of rigor, on the other hand, forced landing of all goods including luggage, and its transportation to the lazaretto, starting the quarantine from the moment the load was withdrawn and disinfection measures would begin. The people that were either on board, or in the lazaretto, could receive groceries and other goods if they needed. If they wished to talk to the quarantined, would have to ask permission to the health guards, who were on board of the ship or to the lazaretto's inspector. The quarantined did not always gladly accept their entrance in the lazaretto. When the threat of cholera occurred in 1854, some of those who were admitted in Lisbon's lazaretto left the premises and caused various disorders<sup>30</sup>. The space was guarded by two sentinels and there was also an ordinance to inform the lazaretto's inspector of the arrival of boats. A year earlier, in 1853, it had already sought to clarify some doubts about the procedure to follow regarding the navigation during periods of health insecurity, determining that under the circumstances, the ships entering Portugal without a health card could receive, under the system of quarantine, food and aid<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> *Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida por José Máximo de Castro Neto Leite Vasconcellos, 1854* (Lisbon, 1855), 24.

<sup>31</sup> *Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida por José Máximo de Castro Neto Leite e Vasconcellos, do Conselho de Sua Magestade e Juiz da Relação de Lisboa* (Lisbon, 1854), 70.



The threat of cholera disappeared in 1855, but returned in the 60s of this century. Also in the 50s were felt the effects of yellow fever in Portugal, making his last appearance in 1860. The bubonic plague, on the other hand, hit the city of Porto in the last year of the century. It should be noted that not only were these three diseases (cholera, yellow fever and bubonic plague) that forced the action in the field of maritime sanitarium, therefore similar precautions were taken in case of typhus and smallpox.

Apart from some changes, lazarettos, quarantines and sanitary cordons remained the measures to combat the entrance and spreading of epidemics in the country, despite the negative consequences that these measures had on the economy. In Portugal, only the port of Lisbon had lazaretto, which forced the vessels from infected ports to travel to the Portuguese capital, before disembarking the passengers or goods at their destination port. Meanwhile, other countries such as England, dealing with the damage that these measures created, opted for different strategies, focusing particularly on preventive measures.

In northern Portugal, there was one factor that facilitated the entrance and spreading of epidemics such as cholera: the incomprehension of populations towards the measures taken by health and administrative authorities in order to protect them. The revolting actions took place in various locations in the north of Portugal, in particular close to the borders, when there were imposing restrictions on contacts with the Spanish province of Galicia to try to prevent the spread of diseases

The quarantine measures, lazarettos and sanitary cordons, lasted until very late in southern Europe and were subject to harsh criticism in the press, especially coming from groups linked to the commercial activity, whose interests were seriously hampered<sup>32</sup>. The persistence of these measures can be explained by the maintenance of the idea of contagion associated with cholera and yellow fever. This conception was, however, dropped in several countries in northern Europe, where hygienists and preventive measures were imposed earlier, following the progress of science and by virtue of economic interests.

<sup>32</sup> On the criticism shaped in the press read Maria Antónia Pires de Almeida, "A epidemia de cólera de 1853-1856 na imprensa portuguesa," *História, Ciências, Saúde - Manguinhos*, 18, No. 4 (August-December 2011): 1057-1071.



## CONSULAR NETWORKS



C. I. Chessell<sup>1</sup>

## Britain's Ionian Consul: Spiridion Foresti - British Protection to Greek Revolution (1810-1822)

### ABSTRACT

British Forces captured Corfu on behalf of the Allies in 1814 on the defeat of Napoleon. For the Ionian Inhabitants, this transition marked the end of a rapid series of change in the circumstances of the Islands from the ending of the 400-year-old Venetian rule in 1797. This paper considers the impact of these changes from 1810 through an examination of the changing role played by Spiridion Foresti, Britain's long serving Resident Minister to the Ionian Islands in what were the final years of his life and which marked the start of the long struggle for "enosis" with the emerging Greek State.

### *Introduction*

The year 2014 marked the two hundredth anniversary of the surrender of Corfu to British forces on behalf of the Allies on the defeat of Napoleon. The decade from 1810 saw the consolidation of the British occupation in the Ionian Islands; the Treaty of Paris in 1815 which determined the future for the Islands under British protection; the appointment of a Lord High Commissioner and the establishment of a new constitution for the "United States of the Ionian Islands" in 1817; the cession of Parga to the Ottoman Porte in 1819 and the start of the Greek War of Independence in 1821. These changes took place in the context of a Europe undergoing momentous change with the final defeat of Napoleon, the definition of a new Europe at the Congress of Vienna, and the continuing struggle between the major powers for maintaining interests in what was perceived as a declining Ottoman Empire.

<sup>1</sup> PO Box 347, Kensington Park, SA, 5086, Australia.

For the Ionian Inhabitants, this transition marked the end of a rapid series of change in the circumstances of the Islands from the ending of the 400-year-old Venetian rule in 1797. But also the start of a long struggle for “*enosis*” with the emerging Greek State.

This paper considers this decade of change through an examination of the changing role played by Spiridion Foresti, Britain’s long serving Resident Minister to the Ionian Islands in what were the final years of his life. Previous papers<sup>2</sup> and <sup>3</sup> have outlined his career as Consul at Zakynthos and later as Minister to the Islands, bringing out his support to the British Government and British Military Commanders in the Mediterranean; his role in intelligence collection; his actions to protect British trading interests; his management of relations with Ali Pasha, Vizir of Epirus and his conciliatory role in improving Russian relations with the Porte and his exile in Malta in 1807.

On his return to the Islands with the British Forces in 1809 Foresti resumed his role of British Minister, advising the military commanders on the establishment of the interim governance arrangements. Foresti’s ultimate goal for his Country was a full and lasting independence and he begins to have doubts about British protection delivering the promised independence and he begins to work against British interests. The personal consequences of this change are disastrous as he encounters in Sir Thomas Maitland, the first Lord High Commissioner, a ruthless opponent who uses every power at his command to sideline Foresti and ties up his family in court actions for 10 years and forces his financial ruin, probably contributing to Foresti’s death in 1822.

### *Foresti’s Strategy for the Islands*

Foresti was a long-term servant of Britain acting in her interests as Vice-Consul and Consul since 1783 whilst acting in his own interest as a trader and also as a Prize Agent for both the Russian and British Navies. He knew personally a number of European enlightenment thinkers and was well aware of the excitement sweeping the Continent arising from the revolution in France. His own Country, the Ionian Islands had been under foreign domination for almost 400 years and he shared with many Ionians the dream of freedom and inde-

<sup>2</sup> C. I. Chessell, “Britain’s Ionian Consul: Spiridion Foresti and Intelligence Collection,” *Journal of Mediterranean Studies*, XVI (2006): 45-61.

<sup>3</sup> Chessell, “Britain’s Ionian Consul: Spiridion Foresti and the Return to the Islands 1807-1810,” *Journal of Mediterranean Studies*, XIX (2010): 201-218.

pendence. Many upper class Ionians seemed to agree that an intermediate step to independence would most likely be necessary under the benevolent protection of a Great Power whilst the locals learnt the practice of self government. This belief had been reinforced in 1800 from the chaos which ensued when the Russian Government gave the Islanders the opportunity to establish themselves as an independent republic and withdrew its armed forces. The Country quickly degenerated into internal conflict and had to be rescued, firstly by the British Navy restoring order and then by the return of a Russian administration backed by military force. Foresti believed that the Power most likely to assist the Ionians move to independence would be Britain, it was the supreme maritime power and thus well suited to supporting an Island Republic, and it was more likely to be disinterested in holding on to territory than those powers with direct territorial interests in the region. Foresti's long time friend Capodistria had similar beliefs but generally preferred Russia as the protecting power based on her commonality of religion with orthodox Greece and her demonstrated interest in the Islander's welfare and to this end he sought employment in the Russian service in 1808.

An insight into Foresti's views on independence is provided by a confidential letter he wrote from Malta, dated 12 June 1809, to Antonio Martinengo at Zakynthos<sup>4</sup>. Martinengo was a leading member of one of the most powerful and wealthy noble families who later was politically active against Britain. Foresti states his desire, shared with Martinengo to see "that the Standard of our fallen Republic may again be hoisted." He encourages the Island leader to take the opportunity of British naval support Foresti believes can be obtained for the local inhabitants moving against the French.

Foresti's strategy of independence under British protection directed his decisions in the next several years included :

- Resisting protection by other powers and worked tirelessly to oppose the French,
- Lobbying both local Commanders and the London Government to take the Islands from the French,
- Attempting to tighten the engagement of Britain with the Ionian Islands,
- Pointing out to Government Ministers at every opportunity the potential value of the Ionian Islands to Britain,
- Acting to limit the powers of Ali Pasha of Epirus over the Islands.

<sup>4</sup> National Archives London (NA), CO 136/17, Foresti to Martinengo, 16 June, 1809.

This strategy directs his approach to setting up new governance arrangements for the Islands following British possession.

### *Initial Governance of the Islands*

British Forces under Brig. General Oswald and (naval) Captain Spranger sailed from Messina on 29<sup>th</sup> September 1809 and drove the French from Zakynthos, Kefalonia, Ithaki and Kythira in a few days meeting little resistance from the garrisons. In each case the French forces retired to their Fortress but soon surrendered when faced with serious attack. Spiridion Foresti travelled with Oswald and took part in each landing, providing valuable local information and contacts with the principal inhabitants. General Oswald noted to Stuart the major contribution made by Foresti to the success of the expedition:

Our success was accelerated and our subsequent political arrangements facilitated by the personal exertion and the judicious councils of Mr Foresti, H.M. Minister to the Septinsular Republic, and we greatly profited in being accompanied by a Gentleman so loved and esteemed by the Inhabitants of these Isles. Mr Foresti's distinguished merits have received the commendation of the most illustrious of our Countrymen, to add my humble tribute would be presumptuous, were it not called for by feelings of gratitude and respect towards so worthy a servant of our Sovereign<sup>5</sup>.

Oswald's orders from Lt. General Stuart regarding the principles to be adopted with the Islanders once in possession were to "present yourselves as liberators to the Inhabitants and not in the character of invaders," to exercise military authority as necessary, but to "adhere as much as possible to local institutions – and leave to the Inhabitants the exercise of their legal rights in all questions amongst themselves"; and "the Septinsular Flag is of course that which you will display on removing that of the Enemy." Oswald was also ordered to "use his own discretion and judgement where unforeseen circumstances should arise" and to issue a Proclamation to notify the Inhabitants of his views of the future.

Before issuing this Proclamation Oswald consulted Foresti who argued for a free and independent state but with British protection. British protection was a vital point for Foresti, and to many of the leading property owners, there was little appetite for a return to an independence where the Inhabitants were left to work it out for themselves.

<sup>5</sup> NA, CO 136/295, Oswald to Stuart, 16 October, 1809.



Oswald also consulted with the senior patrician on Zakynthos, Prince Comuto, former head of the Septinsular Republic established by the Russian Government in 1803. Comuto, who though more senior was actually the son-in-law of Foresti, supported his position and also argued that it was essential that a military commander be placed as head of Government in each Island supported by a council two or more of the most respectable proprietors of the Island, and who were favourable to the British cause.

Although Oswald was of the opinion it would be best if the Islands were put under the dominion of Britain, he followed all the recommendations of Foresti and Comuto, his Proclamation issued on 2 October, 1809, stated that he would give such aid as was required "to expel their present oppressors and re-establish a free and independent Government, with the uncontrolled exercise of their religious, civil and Commercial rights"<sup>6</sup>. This promise for a long-term independent government was to have profound impact down the years as Britain was continually challenged to meet this promise when they increasingly had no intention so to do. Foresti further persuaded Oswald to fly the British Flag alongside the Septinsular Flag at each of the Islands to give the Inhabitants greater assurance of British intentions, and of course to tie Britain more closely to the Islands' future. Although Oswald also told them that the protection could only be assured in the continued presence of a British Garrison which he could not at this stage guarantee<sup>7</sup>.

Foresti travelled to each of the Islands and established the new Government arrangements with a military commander and a supporting Council for which he selected anglophile aristocrats that were to handle all local matters<sup>8</sup>.

Foresti's contribution was recognized by Oswald writing to Stuart:

I cannot conclude this dispatch without in the strongest manner expressing my sense of the great advantages which His Majesty's Service has derived from the exertions of Mr Foresti. They have been unremitting, and the high esteem the persons of these Islands bears to his Person and Character has rendered them eminently useful<sup>9</sup>.

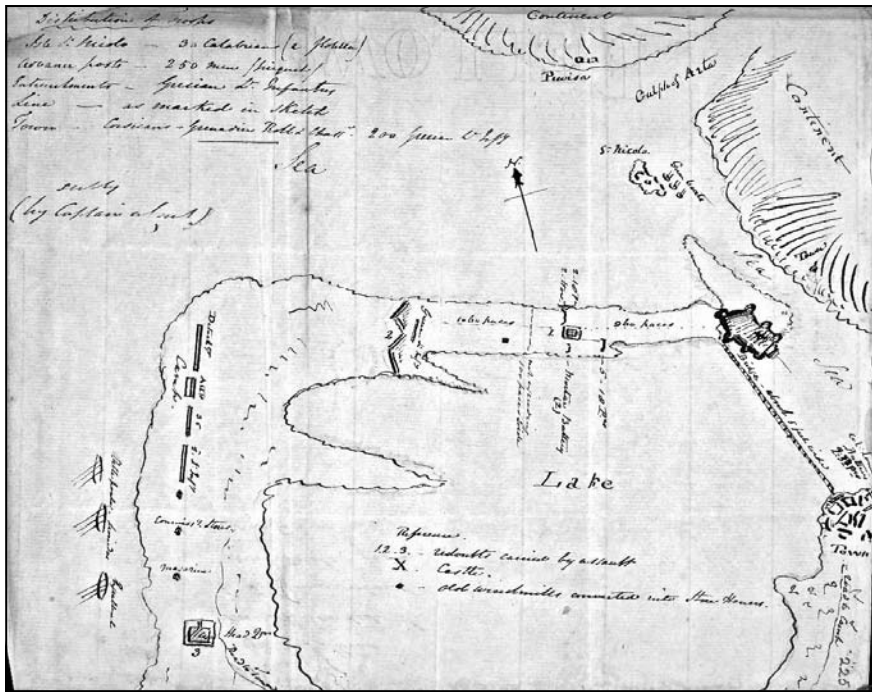
<sup>6</sup> NA, WO 1/307, Proclamation, 2 October, 1809.

<sup>7</sup> NA, CO 136/295 Oswald to Stuart, 6 October, 1809.

<sup>8</sup> NA, FO 42/11, Foresti to Canning, 17 October, 1809.

<sup>9</sup> NA, CO 136/295, Oswald to Stuart, 5 October, 1809.

Figure 1. Map of northern tip of Lefkada showing the force dispositions on the approaches to the Fort<sup>10</sup>



### *Foresti and Colocotronis at the Siege of Lefkada*

Lefkada was the last of the southern Ionian Islands to be attacked by General Oswald in his campaign to eject the French and it was not until March 1810 that plans were completed. The approach to the Fort was difficult, being along a three-mile long narrow isthmus with several well constructed and well manned obstacles, as shown in Figure 1.

This map of the approaches to the Fort was prepared for Colonel Hudson Lowe, who commanded the forces holding the Town. At the critical moment he led elements of these forces directly along the aqueduct to attack the French from the rear, despite considerable loss of the lives through soldiers falling from the narrow aqueduct and drowning. One of the keys to the success of the operation was the shift in allegiance of about 800 Greek soldiers from France to Britain

<sup>10</sup> British Library (BL), Add 37050, 225.

at the last minute. The circumstances are reported by Lt Colonel Richard Church, who commanded the Greek Light Infantry in Oswald's Force, and who later became Commander-in-Chief of the Greek Army in the later stages of the War of Independence:

Previous to the attack on the Island of Santa Maura in 1810, it was ascertained that the famous Greek Chieftain Colocotronis was there, with about 7 or 800 men, that he was treating with the French General Camus to be taken into French Service, as he was outlawed in Turkey and obliged to seek service abroad. General Camus offered to make him a full Colonel upon the French Establishment. Mr Foresti, His Majesty's Resident and others represented the necessity of bringing this Man over to us and preventing him accepting Service with the Enemy, with this view a Confidential Person was sent to him by order of Major General Oswald, and as soon as this Person (Colocotronis) found the British wished his Services (a Nation he had always been attached to) he came to Zante immediately depending upon our faith and not making any stipulation whatever about himself. His leaving Santa Maura was the signal for his Men to do the same, and they not only left that Island, but attacked the neighbouring Island of Meganisi from whence they dispossessed the French garrison and hoisted the English Flag, writing at the same time to Zante for Orders. Thus the Enemy at one blow were deprived of near 800 Men, the greater part of which number together with their Chief, accompanied the British Troops to the attack on Santa Maura shortly after and where Colocotronis behaved most gallantly<sup>11</sup>.

Foresti would have known Colocotronis well as he had been resident at Zakynthos since 1806 when he fled from Turkish forces attempting to capture him as a robber and tormentor of Greek and Turk alike in the Morea. General Oswald attributes the idea of recruiting the Greeks into British service to Foresti in his report to the Mediterranean Commander General Stuart and also the idea of flying a Greek flag which caused further defections from the French Force in the Fort<sup>12</sup>. Oswald concludes "During the whole service in this Island, Mr Foresti has remained in the field, sharing with me the toils of the campaign." The capture of the Islands had been sanctioned and planned by the Mediterranean Commanders (Collingwood and Stuart) independent of London and when the news reached Cabinet it received a luke-warm response at best, the major concern being that it represented a distraction to the policy priority of support to Wellington in Spain.

<sup>11</sup> NA, CO 136/296, Lt. Col. Church, *Report on the Morea*, 1 October, 1812.

<sup>12</sup> *Edinburgh Annual Register*, Oswald to Stuart, 17 April, 1810, 292-4.

### *Managing Ali Pasha*

The occupation of the southern Islands brought Britain in direct contact with Ali Pasha, the Vizir of Epirus, within the complexities of the relationship with the Porte. Britain's overall strategy in the Levant was to maintain good relations with the Porte as it believed that Government stood as an impediment to any nation intending an attack India.

*Military Cooperation.* Soon after Foresti's arrival at Lefkada and the successful ejection of French Forces was completed, he notifies Foreign Minister Wellesley<sup>13</sup> that Ali Pasha has written to him from Prevesa reiterating his warm feelings towards Britain and his (pretended) pleasure at their taking Lefkada. The Pasha advises he had to withstand great pressure from France to allow them to send troops overland from Corfu to the reinforcement of Lefkada which the British would have been incapable of preventing, and that he withstood these proposals because of his loyalty to Britain, even though they accompanied their demands with important concessions to him, Parga and Lefkada. Further, he invites Foresti to a conference with him at Prevesa.

This meeting took place on the 23<sup>rd</sup> April 1810 at Prevesa with General Oswald, Captain Mowbray, the senior naval officer in the British force at Zante, and Foresti with the latter translating. Foresti later reports to the Minister Wellesley<sup>14</sup> the main points of the discussions:

- The Vizir is pleased to see the Island of Lefkada in English hands,
- He believes it is possible that under French influence the Government in Constantinople may act contrary to his interests, and in that case he will consider separating his interest from the Porte and wishes to know if Britain will make common cause with him along an agreed plan of operations and give assurances of their intentions.
- His most ardent wish is to see Britain in possession of Corfu as his maritime frontier will be safe and he can then give all his attention to countering the French in Dalmatia. He believes with a strong blockade Corfu can be easily taken and he would assist with this.
- He wishes to urgently possess Parga with British assistance, stating it is a Turkish possession given illegally by Russia to France in 1807.

Having no authorisation from London on these requests Oswald and Foresti assured him of their general support, said they could not act at this time against Parga for fear of offending the Porte but prom-

<sup>13</sup> NA, FO 42/12, Foresti to Wellesley, 17 April, 1810.

<sup>14</sup> NA, FO 42/12, Foresti to Wellesley, 1 May, 1810.

ised to advise London at once of the Vizir's wishes. As a result of these discussions diplomatic relations were strengthened with the Vizir and assistance was provided by the fitting out of two of his ships at Malta. These measures served to increase confidence between the Vizir and the new occupiers of the Ionian Islands.

*Protection of "Robbers."* Despite this a second and what proved to be a long running dispute soon developed with the Vizir over the issue of dealing with Greeks persecuted by Ali and who took refuge in the Ionian Islands, particularly Lefkada. Ali Pasha demanded of the new British Administration within a few weeks of their first arrival that these men, variously called brigands, robbers or murderers, should be returned directly to him for punishment. He continued to put pressure on Oswald through Foresti's son George, now Consul at Ioannina, and in his meetings with British Commanders. The tendency of the Administration was to comply with these demands within limits in the interests of keeping his good will and George Foresti, captured by the charm of the Vizir, strongly encouraged this. The matter was confused by misunderstandings as to the exact nature of these people and the "crimes" they were accused of. The British had walked into the middle of a time-honoured activity of men going over to the Morea and attacking Turkish (and sometimes Greek) settlements and travellers and then seeking refuge on the Islands. It was partly a way of making a living but also one of the few ways Greeks could take action against the long Turkish oppression.

The matter rumbled on for a further year when in October, 1811, Ali sent a detailed set of charges to Colonel Lowe, Governor at Lefkada, accusing him of protecting a number of named brigands and their families on the Island and even of allowing them to join the Greek Regiments there. A meeting was then held with the Vizir attended by the Commander in Chief from Malta, General Stuart, the new acting Ionian Commander Colonel Smith, Colonel Lowe and Foresti who again interpreted. At this meeting the Vizir again complained about the protection of robbers and demanded their handover and specifically mentioned several leaders including Colocotronos. At the meeting General Stuart promised "that no steps would be wanting to assist in getting rid of the evil of the robbers"<sup>15</sup>.

At this direct threat to his Greek colleagues Foresti wrote a detailed rebuttal<sup>16</sup> of the idea of giving up any persons to the Vizir, he could see the danger and he acted firmly to influence the British approach. He began from the position of Ali being a cruel despot and that many legitimately seek refuge from his oppressions, that the Islands are a very

<sup>15</sup> BL, Add 20191, Lowe to Smith, 24 October, 1811.

<sup>16</sup> BL, Add 20173, Foresti to Lowe, 5 November, 1811.

convenient refuge and have been so for many years and that previous administrations have not followed the practice of giving up people to the Vizir's demands. He states that Ali does not provide any evidence in each case but just makes demands for individuals and their families, that there is no treaty covering such actions between the Islands and Turkey and that such actions will turn Greeks in the Islands and the mainland against Britain and into the influence of the French. And Ali's demands if agreed to would only lead to further more aggressive demands on the Island Administration, "there will be no end to his applications." Smith sums up Foresti's position as "We never give up people." Foresti's arguments are largely accepted, Smith and Lowe eventually adopting a middle ground where existing refugees were not surrendered but for future refugees, action could be taken if they proved to be "criminals'.

Foresti maintains his contacts and influence in the Morea to counter French intrigues, a message from Napoleon is intercepted with assistance from Colocotronis, who has numerous contacts and is considered a useful ally of the Island Government. Oswald writing to Bentinck in Sicily sums up Foresti's contribution:

The Maniottes, a nearly independent Tribe, descending and inheriting the ancient territory of the Spartans, give us the strongest proofs of attachment. At various times the French have endeavoured to create an interest amongst them but without success. Mr Foresti maintains these relations successfully, his character is held in high estimation by the Turks and Greeks of Albania and Morea<sup>17</sup>.

### *The Last Years of War*

Major General George Airey, who replaced Col. Smith in command in the Islands in December 1811, relied on Foresti to provide a wide range of advice. He placed such dependence on him that Brigadier General Oswald, now in Portugal, advises the Colonial Office his correspondents have complained to him concerning Airey:

Airey's great fault is his having manifestly become the Tool of Foresti and Siguro [Head of another leading Family supporting independence] instead of making them what they are calculated for useful Instruments, he has joined in their party views instead of being completely Superior to such a feeling... In short [Foresti] is a Greek and therefore ought not to direct amongst the Greeks<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Nottingham University, PwJd 4422, Oswald to Bentinck, 28 May, 1811.

<sup>18</sup> NA, CO 136/295, Oswald to Bunbury, 9 December, 1812.

It is clear that Foresti has now moving his focus from leadership of the British party in the Islands, a position he has held for over thirty years, to playing a role in the determination of the Island's future where Greek interests will be paramount.

Major General James Campbell takes the joint role of Civil Commissioner and Commander-in-Chief in April, 1813. In November Foresti is advised by Castlereagh that his services as Minister the Islands are no longer required as Campbell has total responsibility for the affairs of Government. But he accompanies Campbell to Corfu and assists in the negotiation of the surrender of the Island to the Allies. Once Campbell has no further use for Foresti relations between the two men cool rapidly. Foresti plans to travel to London where he has been told informally that he is to receive a knighthood and he also wants to sort out expenses he believes are owed to him from the Government and to visit his many friends. However Campbell refuses a passport on the basis of a legal action by a third party currently in court. This refusal seems to have been totally un-necessary as Foresti had put up a bond to cover the amount involved if it was decided against him while he was away. In the opinion of Foresti and of his friends in London, this is just a trumped up excuse to prevent Foresti going to London and reporting on the actions of Campbell to those in authority. Campbell's supposed cruel actions are coming to be questioned in Government and Parliament. He has had a "please explain" from the Secretary's Office already. The French Consul at Corfu for example reports to Paris in July 1814 "but what has even more angered [the Islanders] is the military execution of an individual Corfiote who was paraded on an ass, flogged in the streets and squares of the city, guilty of an offense without judgment"<sup>19</sup>. Other travelers have reported on the number of gibbets erected in very public places complete with tarred bodies to keep the threat in evidence for years. Following the final defeat of Napoleon, Campbell is replaced in early 1816 by Sir Thomas Maitland who is appointed Lord High Commissioner of the Ionian Islands.

### *Confrontation with Maitland*

Maitland's first task was to propose a new Constitution for the Islands to reflect the terms agreed by the Allied Powers as expressed in the Treaty of Paris of 1815. Maitland took advantage of the ambiguities in these terms to propose a Constitution which effectively placed all

<sup>19</sup> D. Anoyatis-Pele, *Inventaire de la Correspondance des Consuls Français a Corfou de 1713 a 1901* (Universite Ionienne, Corfou, 1993), 132-133.

power in his own hands. Under its provisions the Lord High Commissioner controls the political process, the courts, the police and the treasury in addition to controlling the military forces that enforce law and order. Maitland was clearly very agitated at the possibility of Foresti interfering in his plans by using his extensive network of influential contacts in England. From his actions he appears to consider Foresti as the second highest threat to him after Capodistria. He ensured Foresti's trip to London was delayed for more than 12 months and he only reaches London in July 1816. Maitland is there at the same time and he makes sure that Foresti is not allowed any serious interaction with Ministers. Maitland attempts to belittle Foresti's lifetime contributions and accuses him of being on the side of the Russian Party at Corfu, and a supporter of Capodistria. He claims that Foresti is working against the British Government. He accuses him of placing a spy in the office of the Commissioner's Secretary. He arranges for Foresti's correspondence to be officially intercepted. He actively works to ensure Foresti is not awarded one of the knighthoods in a new order Maitland has caused to be established to reward his favourites in the Islands with himself as Grand Master (Order of St Michael and St George).

Foresti remains in London for a further twelve months before he is dubbed a Knight Bachelor by the Prince Regent at a Levee on 1 July 1817, at which he is supported by Lord Bathurst<sup>20</sup>. He returns to Corfu where he finds that Maitland has adopted a strategy of locking him up in court actions which in the old Venetian legal system in operation at Corfu, could last many years. These actions are based on the circumstances that eventuated when the French suddenly arrived at Corfu in 1807 and Foresti had to flee at short notice. At this time he was involved in the sale on behalf of the Captains, of several prizes captured by the British Fleet in the Adriatic and also at the Maltese Government request, in the purchase of corn for that Island. These transactions were conducted by Foresti as part of his official role as British Minister at the Islands and he stood to make no personal gain by them. Foresti was in possession of certain sums at the arrival of the French and as he could not take them with him when fleeing in a small boat, he left them in the charge of a "trusted" friend, a wealthy merchant who was Consul of Denmark. Part of the proceeds were confiscated by the French and the balance was held by this Consul, but by 1815 he unfortunately could not pay them back. Maitland orchestrated the agents for the Naval captains and the Università at Malta to take action in the courts at Corfu to recover these funds although it was clear given the evidence, Foresti could not be held accountable

<sup>20</sup> *Gazetta Jonia*, No. 166, 30 August 1817: 2.



in the circumstances. He had for example been effectively cleared of any fault by Admiral Ball, the Governor of Malta in 1808 in the matter of the corn purchase. These actions wound through the legal system until 1823, throughout the last years of Foresti's life and beyond. In the opinion of his friends in London this battle was a major cause of his demise in March 1822. After Foresti's death Maitland sequestered all his property, goods and papers, leaving Foresti's widow without a home and sustenance. It was only after Maitland's death in January 1823 that the cases were quickly settled in Foresti's heirs favour by the British Government in London, who had clearly been reluctant to countermand Maitland's vindictive behaviour until he was no longer alive. The Judge in the Admiralty High Court observed in summarising his findings:

... that Sir Spiridion Foresti performed his duty to the captors with great fidelity, in circumstances of a very trying and difficult nature. It is clear that he did everything that was proper and just for the benefit of the parties as far as he could, in the hazardous state of public events. I am therefore anxious to give protection to this gentleman, who appears to have acted with perfect propriety as a prize agent, - with due attention to the interest of his principals, and with unimpeachable honesty.

### *Summary*

Through a lifetime of public service Foresti had made major contributions to the well being of his countrymen in the Islands in the most difficult and turbulent times of war and invasion by the major foreign powers. He was a devoted servant to Britain and to his Country as long as he saw these interests coincided. His dream of independence for the Islands through a strategy of first establishing a British Protectorate had proved largely unsuccessful with the dictatorial governance established by Maitland, and his hopes for independence now must have shifted to the developing revolution on the Mainland. He no doubt saw the first Constitution of the new Greece Nation which was brought to Corfu in early 1822 and would probably been satisfied for the future of his Country.



Pierre-Yves Beaurepaire and Silvia Marzagalli

The consul, a maritime observer in the  
Mediterranean: The case of François Philip Fölsch,  
Swedish consul in Marseille (1780-1807)

**ABSTRACT**

This paper addresses the importance of maritime issues in eighteenth-century consular correspondence. It scrutinizes approximately 300 letters that the consul of Sweden in Marseille, François Philip Fölsch, wrote to his superiors in Stockholm between 1780 and 1807. While his discourse aimed at presenting himself as a useful and zealous state servant, the choice of topics he reported and his wording enable us to reconstruct his mental universe. Although at first sight his correspondence mentions a vast array of issues, this case study shows that Fölsch linked the vast majority of the information he provided to Stockholm to the promotion of Swedish shipping and maritime trade.

*Introduction*

Consuls and consular systems have been attracting growing scholarly interest over the past decade. Historians have outlined the institutional and political dimensions of the office and its transformation over time as consuls over the course of the nineteenth century became the exclusive state agents abroad, within internationally defined limits<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Among an extremely rich recent bibliography, see Jörg Ulbert and Gérard Le Bouëdec, eds., *La fonction consulaire à l'époque moderne* (Rennes 2006); Jörg Ulbert and Lukian Prijac (eds.), *Consuls et services consulaires au XIX<sup>e</sup> siècle* (Hamburg, 2010); Marcella Aglietti, *L'istituto consolare tra Sette e Ottocento. Funzioni istituzionali, profilo giuridico e percorsi professionali nella toscana granducale* (Pisa, 2012); Marcella Aglietti, Manuel Herrero Sánchez and Francisco Zamora Rodríguez (eds.), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea* (Aranjuez 2013); Frey de Groy, *Consuls and the Institutions of Global Capitalism, 1783-1914* (London, 2014); Silvia Marzagalli, ed., *Les consuls en Méditerranée, agents d'information, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles* (Paris,

If, since the seminal work of Christian Windler<sup>2</sup>, we are familiar with the role consuls played as intermediaries between different juridical and cultural contexts in the early modern period, the increasing number of case studies has enriched our comprehension of these agents' polyvalence and the complexity of the institution. Up to the late eighteenth century, it was not uncommon for consuls to serve different states at the same time. Most were deeply rooted in the city they lived in and their family passed the consular office from one generation to the next. Before the relative uniformity of the nineteenth century, consular systems differed over time and space, and the logic of the institution is not always evident to us, as for instance when we observe that a consulate in a major port-city could remain vacant for decades after the death of a consul. It is therefore still risky to outline an overall interpretative frame to account for the great variety of early modern situations amid this lively historiographical production, which often uses welcomed comparative perspectives.

By the eighteenth century, consuls were expected to protect the interests of the state they represented, to assist ship-captains and to inform their superiors on a regular basis. But how far are maritime issues a central part of the information they delivered? We have chosen to closely examine the words of a consul in order to reconstruct his mental universe and the way he conceived of his role, without falling into the trap of taking his prose as the direct reflect of his thought: in writing to his superiors, he expected protection and favors. Under such circumstances, his discourse reveals the horizons of expectations that the consul assumed to be those of the state he represented. Our paper relies on an ongoing editorial project of the correspondence of the Swedish consul in Marseille, François Philip Fölsch<sup>3</sup>. The annotated edition of his letters is not an end in itself; rather, it provides us with the opportunity to work on the consul's activities as revealed by his day-to-day correspondence with the central administration in Stockholm.

2015); Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Jörg Ulbert (eds.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)* (Rome-Madrid, forthcoming). *Cahiers de la Méditerranée* in December 2016 will issue an exhaustive bibliography on consulates before 1914.

<sup>2</sup> Christian Windler, *La diplomatie comme expérience de l'Autre. Consuls français au Maghreb (1700-1840)* (Geneva 2002).

<sup>3</sup> Pierre-Yves Beaurepaire, Gustaf Fryksén, Silvia Marzagalli and Fredrik Thomasson, eds., *Un consul suédois en Méditerranée. La correspondance de François Philip Fölsch, consul à Marseille (1780-1807)*, 2 Vol. (Paris, forthcoming).

*The correspondence of François Philip Fölsch, Swedish consul in the Mediterranean, and its characteristics*

Fölsch was born in Marseille in 1755. In 1780 he succeeded his father as Swedish consul in Marseille and he held this office until he died in 1832, when his son took over. The Swedish consulate in Marseille was created in 1732, at a time when Sweden was revising its international ambitions after its defeat in the Great Northern War (1700-1721) and orienting its politics in order to support Swedish economic interests abroad. Marseille was the third Swedish consulate to open in the Mediterranean, after Leghorn (1720) and Algiers (1729). The opening of consulates was parallel to other decisions aiming at protecting Swedish shipping and trade, notably the Navigation Act in 1724 and a policy of neutrality with regard to the Barbary regencies, which led to the ratification of peace treaties with them (Algiers in 1729, Tunis in 1736, Tripoli in 1741).

The Swedish consular network in the Mediterranean relied mainly on merchants, and only the consuls in the Barbary regencies received a salary. Consuls were expected to assist Swedish captains. Through this protection, Swedish ships could engage with Southern Europe and the Mediterranean –a trade consisting of iron exports and salt imports– and respond to the increasing demand for inter-Mediterranean tramping, where freight might produce more substantial profits than Swedish export-import trade<sup>4</sup>.

Our collection of letters starts with Fölsch taking office and ends on 10 March 1807<sup>5</sup>. The correspondence is incomplete, notably at the end of the period. Part of these gaps can be filled through Fölsch's letter-books<sup>6</sup>. Altogether, we have 313 letters from him, of different length, which we transcribed in their entirety. The total exceeds 210,000 words. The vast majority of these letters were addressed to the Swedish chancellors who succeeded each other over this time period, although some of them were to the president or the chief secretary of the royal council –in this case, the letters are in Swedish, rather than in French–, to the king's cabinet, and one, in 1804, to the king himself.

<sup>4</sup> On all these issues, see Leos Müller, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815* (Uppsala, 2004).

<sup>5</sup> Riksarkivet Stockholm; *Diplomatica Gallica*; 511 (1780-1786) and 512 (1787-1807). All citations in this paper are contained in letters kept in these two boxes. Fölsch's subsequent correspondence is kept in another archival series: Riksarkivet Stockholm; Kabinettet Huduvarket; E2\_FA-58 (1810-1811, 1814-1832).

<sup>6</sup> Riksarkivet Arninge; Konsulatarkiv Marseille; B1-2, Vol. 9 (1784-1786); Vol. 11 (1787-1790); Vol. 12 (1790-1796, with gaps).

In contrast with the model of diplomatic correspondence which permeated in the nineteenth century consular milieus<sup>7</sup>, Fölsch's letters are not mechanical or neutral transcriptions of his activities. The letter is not a simple activity report sent at regular intervals, and although in the 1800s Fölsch produced a monthly report, the "I" of the consul is present in all his letters. The correspondence connected the consul to the power he represented. It wove connections, Fölsch recalled, not only over space, from the Mediterranean to the Baltic, from the port of Marseille to the offices of Stockholm, but also over time: these were linkages kept by a consular dynasty which succeeded through five generations for over a century and a half in the service of the Swedish crown<sup>8</sup>.

Under such circumstances, the consul did not limit himself to transmitting pieces of information: he rewrote his acts. He presented them sometimes as a plot, such as when he related his interventions in critical issues without omitting the positive results of his actions. He used information to put forward his role and to assert his utility for the state he represented, but also to promote his own interests in a relationship between powerful patron and protégé, with the latter zealously serving the former. Fölsch's correspondence makes it possible to analyze the fields which the Swedish consul considered it his duty to cover so as to meet his superiors' expectations. The maritime dimension is, as we will show, preponderant.

### *The content of Fölsch's correspondence*

As Stockholm's vigilant eyes and ears in one of the most important French ports at the end of the eighteenth century, Fölsch was a hub for the Swedish consular network in the Mediterranean. Part of his correspondence does not contain any particular information; rather, the consul confined himself to forwarding letters between the Southern Mediterranean and Stockholm. This relay represented in some instances the unique object of his letter: "deprived of sufficiently interesting news [...] this letter is solely to have the honor of accompanying

<sup>7</sup> Sivane Cohen-Wiesenfeld, "L'inscription de la subjectivité dans le discours diplomatique," *Semen* 17 (2004). <http://semen.revues.org/2310>.

<sup>8</sup> The Butini-Fölsch dynasty occupied the office of Swedish consul in Marseille continuously between 1734 and 1881. See Johan Axel Almquist, *Kommerskollegium och Rikens Ständers Manufakturkontor samt konsulsstaten 1651-1910: administrativa och biografiska anteckningar* (Stockholm, 1912-1915), 384.

the included letter of M. Tulin, His Majesty's consul in Tunis, which I have just received" (12 November 1781)<sup>9</sup>.

Above all, however, Fölsch ensured a broad-spectrum survey and consciously sorted information. It was up to him to cross-check it and produce a synthesis of what he read in public papers and what he collected as information from travelers landing at or passing through the port, from other foreign consuls in Marseille, from French representatives of both local and central authorities, not to mention the information that the direct and indirect links between his merchant house and other firms in Leghorn, Alicante, Genoa, and the Southern rim might produce –an element that he hastened to stress: "My particular relations enable me to well serve Your Excellency" (11 July 1785)<sup>10</sup>. Fölsch played a key role in selecting and validating information, culturally decoding Maghrebi realities, a function he was perfectly aware of and highlighted in his letters<sup>11</sup>.

What matters here is that it is possible to connect almost all the information he provided to his superiors to commercial and maritime issues. All his actions, unsurprisingly, are aimed at promoting Swedish economic interests. When writing to his superiors, Fölsch seems to have perfectly internalized his mission, which led him to state his "great satisfaction in seeing the fruits of the efforts and care I have always deployed for the success and the growth of the trade of His Majesty's subjects here" (31 January 1795)<sup>12</sup>.

Some issues recurred regularly during the twenty-five years of correspondence under analysis. Having experienced two major international conflicts during his career –the American War of Independence and the French Revolutionary and Napoleonic wars– Fölsch strove to assist Swedish captains who were victims of privateering. He was particularly attentive to Swedish neutrality, a necessary condition for maintaining demand for transport services, which were very profitable for the captains of Swedish ships in the Mediterranean. Thus, he deplored the fact that "Swedish navigation, as well, continues to be at

<sup>9</sup> "dépourvu de nouvelles assez intéressantes [...] la présente sera uniquement pour avoir l'honneur d'accompagner ci-joint une lettre de M. Tulin consul de Sa Majesté à Tunis que je viens de recevoir dans cet instant."

<sup>10</sup> "mes liaisons particulières me mettent à même de bien servir Votre Excellence."

<sup>11</sup> On these aspects, see Pierre-Yves Beaurepaire and Silvia Marzagalli, "Pour les nouvelles les plus fraîches et les plus certaines". La correspondance du consul suédois à Marseille à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle comme instrument d'information et d'autopromotion," in Marzagalli, *Les consuls en Méditerranée*.

<sup>12</sup> "vive satisfaction de voir prospérer les peines et soins que je me suis toujours donnés pour le succès et l'augmentation du commerce des sujets de Sa Majesté sur cette place."

a standstill in the Mediterranean” because of harassment by “English frigates and privateers which are out in force in this region and on the coast of Italy” (2 July 1801). A few years before, he welcomed a decree of the French Committee of Public Safety imposing respect for neutral shipping, not without expressing fears: “since its enactment no Swedish ship or any other neutral ship has been taken here or to Toulon [...]. Swedish and Turkish flags distinguish themselves particularly among the neutrals that supply these southern ports [...] in grains, [...] unfortunately one fears that such lucrative navigation for our Swedish trade will be disturbed by [...] Spanish frigates [which] travel close to the Kingdom of Algiers [...] and which] have received order to intercept all neutrals carrying food for France” (26 June 1795)<sup>13</sup>.

Fölsch provided, more generally, a true geopolitical survey covering the whole of the Mediterranean basin and beyond, including any event in international relations likely to alter navigation conditions in the Mediterranean. On 22 November 1790 he reported, for instance: “in the past days we have received news of arrangements between the courts of Spain and England. They have exerted their influence on trade and provoked a decrease in insurance rates.”<sup>14</sup> He also acted to prevent incidents from becoming a *casus belli*, as in 1781, when the crew of a Neapolitan ship in the port of Marseille, sword in hand, attacked Moorish sailors that the Swedish consul in Algiers had provided to a Swedish captain to complete his crew. The consul intervened to avoid a diplomatic incident, arranged for the four injured to be treated, then asked the port authorities to arrest the responsible persons, before recurring to the “longer way of justice.” He managed finally to have the Neapolitan ship seized, even if it proved impossible to get a hold of the crew (26 November 1781). According to Fölsch, who still recalled the issue four years later, his “efforts and care” made it possible to obtain “justice and ample satisfaction” which

<sup>13</sup> “depuis sa promulgation aucun navire suédois ni aucun autre neutre n’a été conduit ici ni à Toulon [...]. Les pavillons suédois et turc se distinguent particulièrement parmi les neutres qui approvisionnent ces ports méridionaux [...] en bled, [...] malheureusement il est à craindre que cette navigation lucrative pour notre commerce suédois, ne soit troublée par les [...] frégates espagnoles [qui] croisaient sur les parages du Royaume d’Alger [...] et qui] avaient ordre d’intercepter tous les neutres chargés de comestibles pour la France.” On Swedish neutrality during the French Revolutionary wars, see “In apparent disagreement with all law of nations in the world’: negotiating neutrality for shipping and trade during the French Revolutionary Wars,” forum ed. by Silvia Marzagalli and Leos Müller and submitted to the *International Journal of Maritime History*.

<sup>14</sup> “Les nouvelles des arrangements entre les cours d’Espagne et d’Angleterre nous sont parvenues depuis quelques jours par les papiers publics, elles ont eu l’influence dans le commerce d’opérer une diminution dans le cours des assurances.”



“undoubtedly contributed to increase the esteem for our nation” in Algiers (4 July 1785)<sup>15</sup>.

As an element of a broader state device, Fölsch interacted regularly with other Swedish consuls as well as with commanders of Swedish warships crossing the Mediterranean. On 15 December 1780, in writing that he was expecting two Swedish frigates to arrive soon in Marseille, Fölsch assured his superiors that “upon the arrival of these frigates here I will be pleased to offer to the commanding officers all the services that they are entitled to require from me”<sup>16</sup>. This is not just a formal statement: in 1802, for instance, Fölsch placed an order for repairs of three Swedish frigates in the Mediterranean, which had been doubled with copper without changing the iron bolts of the rudder, resulting in their rapid corrosion (12 October 1802).

Furthermore, the consul acted as a diplomatic representative on the occasion of the presence of important personalities in Marseille, and he was sometimes obliged to assist them. With regard to the ambassador from Tripoli, the consul said he “felt obliged to render him [...] all services that depend on me, and I kept him company as much as my business allowed me to” (8 January 1781). A few months later, upon the arrival of two ambassadors sent by the Emperor of Morocco, he looked for a surgeon to treat the eye of one of them (18 May 1781), then mentioned having “lots of troubles” because of the war to freight a ship for his passage to Malta (3 August 1781). These stays sometimes produced considerable charges –5,869 *livres tournois* in 1781, for the two Moroccan ambassadors– which Fölsch had to advance, before requesting reimbursement from the Court of Sweden, noting that, on such occasions, he had not charged “the commission for my efforts, nor compensation for the particular expenditures I incurred for my courtesies to these Moors”<sup>17</sup>.

More generally, the correspondence enables us to track some of the newsworthy events of the time: plagues, epidemics, military expeditions, crimes and other news. Many of them, however, are linked to maritime issues.

<sup>15</sup> “la voie plus longue de la justice”; “peines et soins”; “justice et ample satisfaction” et ont “sans doute contribué à faire estimer davantage notre nation.”

<sup>16</sup> “à l’arrivée ici de ces frégates je m’empresserai de rendre aux officiers-commandants tous les services qu’ils ont droit d’exiger de moi.”

<sup>17</sup> “cru obligé de lui rendre [...] tous les services qui dépendent de moi et je lui ai tenu compagnie autant que mes affaires me le permettent”; “beaucoup de peine”; “de droit de commission sur ce compte pour mes peines, non plus qu’aucun dédommagement, de mes dépenses particulières pour les politesses que j’ai dû faire à ces Maures.”

*A maritime perspective in Fölsch's observations*

In order to move from an impressionistic perception of the topics covered in a more than 400-page transcription of his correspondence, we analyzed in detail, the contents of the fourteen preserved letters Fölsch sent to his superiors in 1787 and listed every single piece of information he delivered. The content of four missing letters is partially known from his references in subsequent missives. The selected year is average with respect to the number of letters, and it corresponds to a period of peace. The following table summarizes the topics mentioned in this year according to a few –and obviously arbitrary– categories.

Date	Pleague	Toulon	Peace treaties & conflicts with Barbary States or the Ottoman Empire	Swedish Shipping conditions and trade	Problems in Marseille for Swedes	Polical events in France	Forwarding correspondence to consuls in Maghreb / Ottoman Empire	Other events (passage of important persons)
08 Jan.	X	X	X	X			X	
17 Jan.							X	
16 Jan.	X		X					
20 Jan.	X		X				X	X
07 April	X							X
10 April	(X)	X						
17 April		X	X-X			X		
Missing : 13, 17 and 24 July		X						
14 August		X-X			X			
Missing: 29 Sept.		X						
02 Oct.	(X)	X	X-X					
06 Oct.		X						
09 Oct.		X					X	
23 Oct.		X		X				
27 Oct.		X	X				X	
06 Nov.		X						

X = single piece of information mentioned in the letter; X-X = two different pieces of information pertaining to the same category.

The maritime dimension does not clearly pop up at first sight. One could easily consider that information on international relations or on arrangements for a naval expedition in Toulon belongs to diplo-

macy or military affairs. A more careful analysis, however, confirms that the maritime dimension is constantly present and in fact constitutes the consul's main concern. Almost all information can be linked to this aspect.

The plague raging on the Barbary coasts is mentioned from the perspective of the contagion risk, the extension of the quarantine time, or, eventually, the potential threat of a paralysis of traffic. At the same time, Fölsch reassures the recipient about the quality of the sanitary measures taken by the health office in Marseille, which prevented a decrease in Swedish traffic in the port, of which the consul was one of the main beneficiaries.

As far as the royal shipyards of Toulon are concerned, the correspondence mentions a devastating fire on a warship and the resultant danger to two Swedish vessels in the harbour. The rest of the correspondence deals largely with rumors, contradictory news and preparations for an important naval expedition from Toulon, about which the consul sought to discover the destination and objectives. India or America, then Crete –in the context of the growing tensions between the Ottoman Empire and Russia– are stated in turn as possible targets. Fölsch obviously ignored the issues at stake and the national dimension of the naval mobilization –the French naval minister in May ordered all the royal shipyards of the kingdom to arm themselves after the Prussian military intervention in the United Provinces– but once France finally gave up the expedition, Fölsch commented: “trade business will resume its ordinary course in this place” (6 November 1787) –which enables us to better interpret the information he had previously provided. Strict application of the so-called “system of classes” (the recruitment of sailors for the Navy being based on a life-conscription every three or four years) which deprived French shipowners of their crews (“all those who come to the bureau of the classes to embark on merchant ships receive instead of this permission an order from the king to stay here waiting for further orders that the Commissioners of the bureau of the classes give them their service,” 2 October 1787) entails enticing hiring opportunities for Swedish sailors, who can be induced to desert (“French merchant ships get permission to leave only if they have foreign sailors; only the officers are French,” 6 October 1787)<sup>18</sup>. Fölsch reported these

<sup>18</sup> “tous ceux qui se présentent au bureau des classes, pour s'embarquer avec les navires marchands au lieu d'y obtenir cette permission, reçoivent un de par le Roi qui leur enjoint de rester ici à attendre les ordres que les commissaires des classes leur donneront pour son service”; “les navires marchands français n'obtiennent que la permission de partir montés par des matelots étrangers, les officiers seuls sont français.”

events from the perspective of the effects of this expedition on the demand for maritime labour and on the theatre of war.

Relations between European countries, the Barbary States and the Ottoman Empire occupy a consistent part of the 1787 correspondence, whether to report conflicts or their solutions. In turn, the reader sees tensions between Tunis and Venice arising from the difficulties in delivering the rewards; persistent frictions between Algiers and Spain on the peace treaty; quibbles raised by the Emperor of Morocco toward the consuls of Sweden, Denmark, the United Provinces and Venice – a piece of information that Fölsch decided to hide in Marseille, while informing Stockholm, to prevent harming demand for Swedish freight-. If this is more explicitly mentioned in the correspondence of other years, it is indeed the systemic effects of bilateral conflicts for Swedish interests that are at the heart of Fölsch's concerns. On 13 January 1797, in relation with the war between Algiers and Venice, he explained: "So, since the Algerians have declared war on the Venetians, our flag is the only one which enjoys perfect neutrality in this sea together with the Americans, the Ragusans [i.e. of Ragusa, present-day Dubrovnik] and the Ottoman flag"<sup>19</sup>.

Tensions between Russia and the Ottoman Empire, and then the inevitability of the conflict and Austrian hostility (Austria joined the war in 1788) also appear in these pages. This had beneficial effects from Fölsch's point of view since it eliminated Russian competition against the Swedes: "The favorable circumstances for Sweden's trade continue here thanks to the high prices of almost all products, particularly iron, which has become even more important now that there is no competition from Russian iron, which has not arrived this year due to the considerable increase in Russia" (23 October 1787)<sup>20</sup>.

Direct information on Swedish trade and navigation in the Mediterranean actually occupies only a minor part of the correspondence. When Fölsch reported that sixty-four Swedish ships came to Marseille in 1786 (8 January 1787), he noted that this number was exceptional. It should be stressed in passing that such quantitative information is very rare in Fölsch's correspondence. He never mentions sending bi-annual lists of Swedish ships entered and cleared –despite it being a

<sup>19</sup> "Ainsi depuis que les Algériens ont déclaré la guerre aux Vénitiens, notre pavillon est le seul qui partage une neutralité parfaite dans cette mer avec les Américains, les Ragusois et le pavillon ottoman."

<sup>20</sup> "Les circonstances favorables pour le commerce de la Suède continuent sur cette place, par les prix élevés auxquels se soutiennent presque toutes les productions particulièrement le fer dont le débouché devient d'autant plus conséquent qu'il n'a plus la concurrence de celui de Russie, dont il n'a point pu venir cette année par la forte augmentation en Russie."

common practice at that time for consular services— although he clearly kept records of them. In order to understand why Swedish masters came to Marseille and the strategies they implemented in the Mediterranean, this consular correspondence is of little use, whereas records of the health office prove more helpful. Out of the fifty-seven Swedish ships entering Marseille in 1787, eleven arrived from another Mediterranean port, two from the Americas, four from the Atlantic coast of the Iberian Peninsula, and the others from Northern Europe. The latter systematically called at Gibraltar. Marseille was obviously, above all, an important market for Swedish products, where captains sold their cargo before looking for freight to take to other ports in the Mediterranean or elsewhere. Fölsch reported on the high demand for Swedish ships (“good opportunities for our Swedish ships have kept on pretty well”)<sup>21</sup>, even for distant destinations such as Bengal and the United States (16 March 1787).

Finally, the consul mentioned a conflict with the Swedish language interpreter in Marseille who wanted to make his mediation mandatory for all Swedish captains arriving in Marseille. The issue induced Fölsch to request the intervention of the ambassador of Sweden in Versailles and to submit a report to the French minister of the Navy, all to avoid extra costs for Swedish trade. These kinds of observations and interventions are quite infrequent in the quarter-century covered by Fölsch’s correspondence, but they testify to his vigilance as soon as a threat was on the horizon that might prejudice Swedish shipping.

French political vicissitudes are largely absent from Fölsch’s correspondence —he obviously assumed that useful information was relayed more quickly to Stockholm by the ambassador or the consuls of Sweden in Northern France. If he mentioned Calonne, this was only to better highlight the advantage of his dismissal for Swedish trade:

The news of the disgrace of his Excellency the Controller-General of Finance de Calonne has produced in the public of this city, especially among merchants, a display of most sincere joy [...] Trade, to which he had done great damage by establishing a small and sickly [East] Indian Company, expects to retrieve its freedom of action in these remote regions. The port of Marseille alone shipped 8 to 10 vessels of 250 to 300 lasts to India each year, but when the company was established, it ceased its speculations. Now, as many Swedish products are used both as cargo and for the fitting out of these ships, if the India

<sup>21</sup> “les bons emplois pour nos navires suédois ont assez continué.”

trade resumes here, trade relationships with Sweden can only become more and more significant.<sup>22</sup> (17 April 1787)

Some of the correspondence concerns the reception and reshipment of letters between Stockholm and the Swedish consuls in the Barbary regencies or with the Swedish ambassador to Constantinople. Fölsch had to deliver their letters and ensure their safety –even if this meant sending them under cover so as to elude the vigilance of the *cabinets noirs*–. If sending them was subject to the vagaries of the departure of merchant ships (“as there will not be any direct opportunity for Tripoli for a long time, I am going to send this letter to Tunis, where mail to Tripoli is quite frequent; relations between Marseille and Tunis being consistent, there is at least one ship per week to this city, while this place fits out no more than 4 or 5 ships per year to Tripoli, with which there is almost no trade,” 17 January 1787), the forwarding of correspondence in itself was only indirectly related to maritime issues.

### *Conclusion*

The overall impression that emerges when assessing Fölsch’s entire correspondence, as well as when analyzing in detail his letters in 1787, is that the maritime dimension is clearly ubiquitous, provided this notion is taken in a broad sense. Fölsch’s correspondence reveals very little about the realities of Swedish shipping as such, except in cases of specific problems of a political nature. However, it conceals a wealth of information, on a daily basis, on the general conditions (political, health, economic –including competition from other flags) in which navigation could flourish or be impeded. The function of the consul consisted, then, in relaying this information after selecting it: in this sense, the consul was undeniably a maritime observer in the Mediterranean.

<sup>22</sup> “La nouvelle de la disgrâce de Monseigneur le contrôleur général, de Calonne a produit dans le public de cette ville surtout parmi les commerçants, les transports de joie les plus vifs, [...] le commerce auquel il avait fait le plus grand tort par l’établissement d’une petite et chétive compagnie des Indes, espère de recouvrer la liberté de tourner son industrie vers ces contrées éloignées, le port de Marseille expédiait seul 8 à 10 vaisseaux de 250 à 300 lasts pour l’Inde chaque année, lorsque la compagnie fut érigée et termina ses spéculations, or comme il s’emploie en quantité de productions suédoises pour les cargaisons aussi bien que pour l’armement même de ces navires si le commerce des Indes reprend ici, les relations de celui de Suède ne peuvent qu’y devenir de plus en plus conséquentes.”

He was, however, more than that, because he also was expected to act in situations requiring intervention (such as ships' prizes or threats affecting Swedish trade), and because all the information he delivered was inseparable from his desire to promote his own interests and those of his family. Personal interests were pursued by keeping the office, which provided him with some advantages; obtaining a promotion -he solicited the title of general consul for two years, starting in December 1781, before obtaining it- and procuring the legacy of the office for his son, stressing the fact that his family had been serving Sweden for eighty years (9 January 1804). He insistently sought the favour of the king, and even more, that of the chancellor and the presidents of the royal Colleges with whom he corresponded. Fölsch systematically put forward his zeal, his usefulness, and his ability to manage information flows and chains. It was as a protégé that Fölsch conceived his relationship with his superior: a patron to whom he told everything likely to promote or threaten the maritime interests of Sweden in the Mediterranean.





## CULTURE AND IDEOLOGY



Irini Apostolou

## Images de îles de la Méditerranée occidentale dans la revue *Le Tour du monde : journal des voyages* (1860-1914)

### ABSTRACT

This article examines French travellers' accounts and visual representations of Islands situated in the western Mediterranean Sea (Sicily, Corsica, Sardinia, Malta, Balearic Islands). The analyzed narratives were published in the French periodical *Le Tour du monde : nouveau journal des voyages* within the context of the popularization of the science at the turn of the nineteenth century. These lavishly illustrated articles, mostly written by the artist traveller Gaston Vuillier, report diverse topics in topography, society and history. Moreover travellers provide valuable information on the encountered culture through their individual experiences and the documentation collected. Landscape and local inhabitants images direct the viewer's attention to a picturesque vision of the islands. Focused on the local traditions and customs of the islanders, travels narratives and illustrations based on drawings and photographs also present the traveller's perception of the life in the island and its particularities.

La représentation visuelle et textuelle de l'île passe à travers la perception de son insularité par les savants, les voyageurs et les artistes, qui ont voulu rendre ses traits caractéristiques ou simplement reproduire leurs impressions suscitées par son contact. L'attrait de l'île, dû à son isolement, à son autosuffisance et à sa spécificité culturelle, a été à l'origine d'une importante production littéraire, artistique et savante. La vogue de *l'Isolario* ou *Insulaire* (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles), qui est un atlas composé des cartes d'îles, est révélatrice de la fascination que l'univers insulaire a exercé durant la Renaissance <sup>1</sup>. De l'imagerie des îles flot-

<sup>1</sup> Frank Lestringant, *Le livre des îles: atlas et récits insulaires de la Genèse à Jules Verne* (Genève, 2002).

tantes et des îles utopiques <sup>2</sup> aux îles réelles de la Méditerranée <sup>3</sup>, l'approche des savants, des hommes de lettres <sup>4</sup> et des artistes oscille souvent entre une vision symbolique et fantasmée et une image, plus proche de la réalité, riche en renseignements sur la géographie, la topographie, les monuments et les populations insulaires.

Objet de crainte et de répulsion à cause de son éloignement et de son étrangeté ou ouverte et accessible, l'île, dont l'image peut également varier entre l'« île-prison » et l'« île-carrefour » <sup>5</sup>, est devenue, grâce à l'amélioration des transports maritimes, plus facilement accessible au XIX<sup>e</sup> siècle.

À une époque où Jules Verne, qui se servait des îles de cadre pour mettre en scène ses modèles de sociétés, la revue *Le Tour du monde : journal des voyages (TdM)* (1860-1914), leur consacrait plusieurs longs articles. Abondamment illustrés, les articles portant sur les îles Méditerranée occidentale que nous proposons d'analyser dans la présente étude, constituent une source importante pour la connaissance de leur géographie humaine et pour la perception de leur insularité.

Dans l'esprit de vulgarisation du savoir scientifique du XIX<sup>e</sup> siècle <sup>6</sup>, le *TdM*, qui n'était destiné « à aucune classe spéciale des lecteurs », traitait des pays exotiques et lointains ainsi que des contrées de l'espace européen s'intéressant particulièrement aux îles méditerranéennes.

Profitant du réseau de la Société de Géographie de Paris <sup>7</sup>, dont il devint membre en 1859, son fondateur Edouard Charton <sup>8</sup> réunit des relations de diplomates, de journalistes, d'archéologues, d'anthropologues, de religieux et des artistes, qui sans être de grands écrivains, communiquent souvent à travers leurs observations une image originale de l'espace décrit.

À l'instar du *Magasin pittoresque* également lancé par Charton, le *TdM* a été illustré par « nos plus célèbres artistes » comme la page du titre de ses livraisons annonçait. Convaincu de la nécessité d'y inclure

<sup>2</sup> François Moureau (dir.), *L'Île, territoire mythique* (Paris, 1989).

<sup>3</sup> Eric Fougère, *Les voyages et l'ancrage: représentation de l'espace insulaire à l'Âge classique et aux Lumières, 1615-1797* (Paris, 1995).

<sup>4</sup> La thématique de l'insularité a été traitée par Jean-Claude Marimoutou, Jean-Michel Racault (dir.), *L'insularité, thématique et représentations* (Paris, 1995).

<sup>5</sup> Lucien Febvre, *La Terre et l'évolution humaine : introduction géographique à l'histoire*. (Paris, 1949), 270.

<sup>6</sup> Bernadette Bensaude-Vincent, Anne Rasmusse (dir.), *La science populaire dans la presse et l'édition: XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles* (Paris, 1997).

<sup>7</sup> Alfred Fierro, *La Société de géographie (1821-1946)* (Genève/Paris, 1983).

<sup>8</sup> Sur l'œuvre de Charton consulter Annie Lagarde-Fouquet et Christian Lagarde, *Édouard Charton (1807-1890) et le combat contre l'ignorance* (Rennes, 2006).

des illustrations Charton explique dans sa préface longuement à son lectorat les raisons pour lesquelles leur présence y a été privilégiée <sup>9</sup> :

si dans les œuvres poétiques ou romanesques, les gravures ne sont qu'un ornement, dans les relations de voyage, elles sont une nécessité. Beaucoup de choses, soit inanimées, soit animées, échappent à toute description : les plus rares habiletés de style ne parviennent à en communiquer à l'esprit des lecteurs qu'un sentiment vague et fugitif. Mais que le voyageur laisse la plume, saisisse le crayon, et aussitôt, en quelques traits, il fait apparaître aux yeux la réalité elle-même qui ne s'effacera plus du souvenir.

Dans la volonté de rendre le lecteur également spectateur, Charton, qui manifestait une préférence pour les textes inédits, a publié plusieurs récits des artistes-voyageurs, dont les dessins agrémentaient leurs descriptions fournissant des informations supplémentaires. De plus, dans les cas où le texte viatique n'était pas accompagné de matière iconographique, il faisait appel à des dessinateurs réputés afin de traduire en images leur récit. Chargés de la préparation des dessins finaux destinés à la gravure ou de la préparation des compositions, qui s'appuyaient sur les descriptions des auteurs, ses illustrateurs créaient des œuvres, qui associaient la qualité esthétique à la qualité documentaire.

Ainsi, publié initialement sans illustrations en 1848 par Garnier frères, le récit du voyage en Sicile de Bourquelot, qui pratiquait néanmoins l'aquarelle et la lithographie, a paru dans le *TdM* en 1860, fut agrémenté de huit gravures réalisés par Rouargue <sup>10</sup>.

Reconnaissant la photographie comme un moyen de reproduction fidèle de la réalité, Charton a également publié dans le *TdM* des récits accompagnés de reproductions photographiques, dont certaines présentaient des qualités esthétiques. Le lancement des appareils photographiques portables au maniement facile et l'adoption de la pratique photographique ont été à l'origine de la généralisation de leur reproduction dans les articles du *TdM*. Ainsi les illustrations de « L'île d'Elbe » de Gruyer étaient réalisées « d'après les photographies de l'auteur ».

Riches en informations historiques, géographiques, topographiques et socio-culturelles, les articles traitant des îles de la Méditerranée publiés dans le *TdM* constituent un corpus hétérogène tant du point de vue de la qualité de leur contenu et de leurs illustrations que des intérêts et des objectifs des voyageurs. Parmi les auteurs de ses articles

<sup>9</sup> Édouard Charton, « Préface », *Le Tour du monde*, I (1860), VI.

<sup>10</sup> Marie-Laure Aurenche, *Édouard Charton et l'invention du « Magasin pittoresque », 1833-1870* (Paris, 2002), 396.

traitant des îles méditerranéennes figurent l'archéologue-paléographe Felix Bourquelot (La Sicile), le traducteur et historien Paul Gruyer (L'Elbe) et l'artiste Gaston Vuillier (1845-1915) (Les Baléares, la Corse, la Sardaigne, la Sicile, Malte)<sup>11</sup>, dont le parcours professionnel est représentatif de la carrière des illustrateurs du *TdM*. Travaillant depuis 1880 comme redessinateur, il a notamment réalisé des compositions à partir des photos pour les « Explorations aux isthmes de Panama et de Darien » (1880) d'Armand Reclus, et des « Six mois en Australie » (1880) d'après les dessins de Désiré Charnay. Devenu un illustrateur réputé, Vuillier a été sollicité par le *TdM* pour « écrire les textes encadrant ses dessins »<sup>12</sup>. Durant ses pérégrinations dans les îles de la Méditerranée occidentale, il a réalisé des reportages picturaux, qui combinaient la qualité esthétique à la qualité documentaire. Contrairement à Vuillier, dont les articles s'échelonnaient dès la fin des années 1880 au début du XX<sup>e</sup> siècle présentant une vision discontinue, Louis Trotignon, réunit ses impressions dans un seul ouvrage, fournissant une image globale<sup>13</sup>.

Qualifié de « prestigieux dessinateur doublé d'un érudit voyageur »<sup>14</sup>, Vuillier a écrit des récits particulièrement vifs qu'il a accompagné de dessins<sup>15</sup>, dont la qualité esthétique garantissait leur succès auprès d'un large public. Parus d'abord sous forme d'article au *TdM*, ils ont été également publiés par Hachette, la maison d'édition du *TdM*, sous forme de monographies associant le texte à l'image, ce qui a été particulièrement appréciée dans le journal *Le Temps*<sup>16</sup> :

M. Gaston Vuillier, qui fait paraître à la librairie Hachette, un si beau volume sur les îles oubliées, a vraiment de la chance de pouvoir illustrer lui-même ses récits. Je ne sais si beaucoup de lecteurs ont éprouvé cette impression d'une sorte de divorce trop fréquent entre la plume et le crayon qui collaborent à des récits de voyage, mais cette gêne est bien connue. Or, ce que M. Gaston Vuillier nous décrit, il l'a noté deux fois, par la narration et par l'image. Aussi, quelle sécurité ! il n'est be-

<sup>11</sup> Sur l'œuvre artistique de Vuillier, consulter le catalogue d'exposition coordonné par Daniel Fabre et Anna Iuso, *Gaston Vuillier ou le trait du voyageur* (Carcassonne, 2002).

<sup>12</sup> Marie Hénriot, « Les peintres de la Haute-Vienne et du Corrèze », *Bulletin de la Société scientifique, historique et archéologique de la Corrèze* (1935) : 171.

<sup>13</sup> Louis Trotignon, *En Méditerranée (notes et impressions) : Sicile, Corse, Malte, Corfou, Les Baléares* (Paris, 1895).

<sup>14</sup> Édouard Alfred Martel, « Les Cascades de Gimel », *La Nature*, n° 1576 (1903), 145.

<sup>15</sup> Certains de ses œuvres étaient vendues lors de la vente à Paris du 3 avril 1903 : *Gaston Vuillier : types et paysages de l'île Majorque (Baléares), aquarelles, dessins teintés*, S.I., s.n., [1903].

<sup>16</sup> « Les îles oubliées », *Bulletin de la Société de géographie de Rochefort-sur-Mer*, XIV (1892) : 266.

soin d'aucun effort pour interpréter la grande quantité d'aimables dessins et de jolis tableaux qui sont insérés dans les chapitres. Ils sont vraiment « dans le texte » et se présentent avec un à-propos reposant.

Après *Les Îles oubliées : les Baléares, La Corse et La Sardaigne* (1893) Hachette a également édité *La Sicile : impressions du présent et du passé* (1896) dont les dessins « dus également à M. Vuillier, sont d'un véritable artiste »<sup>17</sup>. De même, le *TdM* a présenté un premier aperçu de l'étude de Paul Gruyer sur l'île de l'Elbe et le séjour de Napoléon avant qu'elle fasse l'objet d'une publication autonome<sup>18</sup>, qui « tient à la fois de la relation de voyage et de l'étude d'histoire »<sup>19</sup>.

### *Position géographique et aperçus lointains des îles*

Dans leurs récits, les auteurs présentent en général la situation géographique des îles orientant ainsi leur lectorat sur la carte. Souvent, c'est la première image de l'île vue de loin qui est décrite et reproduite dans l'article. Après avoir montré une vue photographique de l'île d'Elbe, qui est accompagnée de la légende « L'île d'Elbe se découpe sur l'horizon, abrupte, montagneuse et violâtre », Paul Gruyer renseigne ses lecteurs sur sa position et sur sa distance du continent<sup>20</sup> :

Elle est située dans la mer Méditerranée entre la Corse et l'Italie et fait partie avec les autres îles de Pianosa, Gorgona et Monte Christo de l'archipel tyrrhénien. Elle est aujourd'hui en express un jour et demi de Paris par Modène, Turin, Gênes et Pise et seulement à une demi-journée de Rome.

Comme la mer isole l'île du reste du monde, le voyage par bateau est le seul moyen pour y accéder. Le voyage maritime matérialise la distance entre le continent et l'espace insulaire. Dans leurs récits, la première image d'une terre inconnue est révélatrice de leur état d'humeur et de leur impatience d'arriver à leur destination. En général, les voyageurs du *TdM* insistent sur la première image de l'île telle qu'elle se présentait au large. Leurs descriptions sont souvent accompagnées des vues des côtes dont les silhouettes se profilent au fond et des vues de ports. Quoique moins prestigieuses que les peintures de marine,

<sup>17</sup> J. B., « Les livres d'Étrennes », *Revue des Deux Mondes*, t. CXXXII (1895): 945.

<sup>18</sup> Paul Gruyer, *Napoléon, roi de l'île d'Elbe*. (Paris, 1906).

<sup>19</sup> TY, « Paul Gruyer, *Napoléon, roi de l'île d'Elbe* », *Revue critique d'histoire et de littérature* (1906) : 497.

<sup>20</sup> Paul Gruyer, « L'île d'Elbe », *Le Tour du monde*, XI, 1905, 97.

dont la vogue a été lancée avec la série des « Vues des ports de France »<sup>21</sup> de Joseph Vernet, les vues des îles publiées dans le *TdM*, reprenaient le principe de la description associé à l'image déjà présente dans les *Vues des côtes de France dans l'Océan et dans la Méditerranée* par M. Louis Garneray (1823-1832), qui étaient qualifiées de « magnifique ouvrage qui appartient à la peinture par les tableaux, et à la littérature par la description des mœurs »<sup>22</sup>.

S'approchant des côtes de la Sicile en 1843, Bourquelot annonce que « Palerme est devant nous », ajoutant qu' « à travers la pure transparence de l'atmosphère, nous contemplons la capitale de la Sicile se déroulant avec grâce au fond de son golfe arrondi »<sup>23</sup>. Le départ de l'île signale également la fin du périple, qui se termine par son embarquement pour Naples sur un bateau de vapeur. Au cours de son voyage du retour, avant d'aborder sa rade, il s'aperçoit sur le large des îles de Lipari « dont le principal s'annonce au loin par les flammes ou les fumées de son volcan »<sup>24</sup>.

Impressionné par l'apparition du port de la Valette, Gaston Vuillier communique à son lectorat, dans un style poétique, sa première image, précisant qu'il flottait « au dessus de la mer en vapoureux mirage. Des buées, vaguement irisées voilaient les canons alignés »<sup>25</sup>. Un peu plus loin, il poursuit sa rêverie affirmant que la ville se dégageait de ses voiles pour se montrer monstrueuse. Néanmoins, à Minorque, il devient plus critique estimant, après le premier aperçu de son port que: « c'est un espace de canal étroit bordé des rochers dont l'entrée est très difficile. Il ne peut pas recevoir que des bâtiments d'un faible tonnage »<sup>26</sup>.

Dans « Malte et l'ordre de Malte », dont les images textuelles sont reprises dans l'iconographie de l'île, Vuillier aborde brièvement la circulation de son port se référant aux bateliers, qui tournaient autour du navire afin d'attirer des clients. Perçu d'une hauteur, *Le grand port de Malte* représente l'entrée du port de la Valette avec les navires amarés. La composition, révélatrice du talent de Vuillier, qui s'adaptait aux

<sup>21</sup> Sur ce sujet consulter le catalogue de l'exposition réalisé sous la direction Virginie Alliot-Duchêne : *Joseph Vernet, 1714-1789 : « Vues des ports de France »*, Musée national de la marine (Paris, 2011).

<sup>22</sup> « Vues des Côtes des France, dans l'Océan et dans la Méditerranée, peintes et gravées par L. Garneray décrites par M. Jouy, de l'Académie française », *Le Mercure de France au XIX<sup>e</sup> siècle*, 461.

<sup>23</sup> Félix Bourquelot, « Un mois à Sicile », II (1860) II, 1.

<sup>24</sup> *Ibid.*, 16.

<sup>25</sup> Gaston Vuillier, « Malte et l'ordre de Malte », *Le Tour du Monde*, XII (1906) I, 85-120.

<sup>26</sup> Vuillier « Voyage aux Baléares, Minorque et Cabrera », *Le Tour du Monde* XLI (1890) I, 225-288.



exigences des différents genres, s'inscrit dans la tradition des vues des ports, dont l'importance maritime était attestée par la présence de nombreux navires. Choissant une vue plongeante sur les navires réunis, l'artiste relègue la ville au fond privilégiant son aspect maritime. Séduit par le passé de Malte, Vuillier présente longuement son histoire, ses monuments et ses cathédrales entraînant ses lecteurs dans une visite culturelle de l'île.

Si le premier aperçu de l'île et de son littoral <sup>27</sup> fait naître des émotions, les voyageurs de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle voulaient également, présenter son patrimoine culturel et explorer son intérieur dont l'accès était parfois difficile.

Dans un récit, qui alterne informations et impressions personnelles, Vuillier après avoir décrit l'ambiance du port de Marsala rapportant que « Les bateliers envahissent le port, s'emparant vivement des bagages, qu'ils précipitent dans leurs barques pêle-mêle » <sup>28</sup>, emmène son lecteur à la visite des antiquités et des monuments de l'île. Adoptant une thématique chère aux voyageurs <sup>29</sup>, Vuillier décrit et représente les cathédrales, les temples et les villes siciliennes <sup>30</sup> traçant le portrait du passé et du présent de l'île. Fonctionnant comme un guide touristique, qui invite le lecteur à la rencontre de la Sicile, le récit, richement illustré de Vuillier lui permet de découvrir l'image précise des sites et des monuments à visiter.

Artiste-voyageur, Vuillier a surtout voulu rendre dans ses compositions la couleur locale des îles. Néanmoins, malgré son aspect pittoresque, Ajaccio, qualifiée de ville peu cosmopolite, n'impressionne pas Vuillier, qui a hâte de la quitter pour « retrouver la vraie Corse dans son individualité en prenant la direction du massif du Coscione, pays sauvage primitif » <sup>31</sup>. Dominée par l'élevage et l'agriculture, l'économie corse n'était pas tournée vers les activités maritimes c'est pourquoi elles étaient peu traitées par les voyageurs qui s'intéressaient plus à la Corse pastorale qu'à la Corse maritime. Lors de son séjour à Ajaccio, Vuillier représente le paysage animé les *Pêcheurs retirant la reta (le filet)*, qui reproduit par la gravure, accompagne sa description textuelle per-

<sup>27</sup> Gérard Le Bouëdec, François Chappé (dir.), *Représentations et images du littoral* (Rennes, 1998).

<sup>28</sup> Vuillier, « La Sicile », *Le Tour du Monde*, LXVII (1894) I, 4.

<sup>29</sup> Sur les récits des voyageurs français en Sicile consulter Hélène Tuzet, *La Sicile au XVIII<sup>e</sup> siècle vue par les voyageurs étrangers* (Strasbourg, 1955) et *Voyageurs français en Sicile au temps du Romantisme (1802-1848)* (Paris, 1945).

<sup>30</sup> Enrico Iachello *Immagine della città. Idee della città: città nella Sicilia (XVIII-XIX secolo)* (Catania 1999).

<sup>31</sup> Vuillier, « La Corse », *Le Tour du Monde*, LXI (1891) I, 215.

mettant à son lecteur-spectateur d'avoir une image vivante du travail journalier des insulaires.

Séduit par la beauté sauvage de l'arrière-pays corse, Vuillier, dont les descriptions et les vues de Zicavo, de Taravo et du Monte d'Oro offrent un aperçu de son talent de paysagiste, considère que « Pour retrouver l'individualité de ce pays, il est nécessaire de pénétrer dans la montagne, de s'enfoncer même dans les forêts monumentales du Coscione, de San Pietro di Verde, de gravir des sommets comme l'Incudine, le monte Cintho ou le San Angelo »<sup>32</sup>.

### *La société insulaire*

Coupée du reste du pays et formant un univers clos, l'île présente des particularités géographiques, historiques, sociales et économiques. Notons que Lucien Febvre a néanmoins dénoncé la théorie de l'insularité en géographie humaine considérant que « ici encore on chercherait une nécessité, une " loi des îles " pesant sur les hommes, sur les sociétés humaines : on ne trouverait que variété et diversité »<sup>33</sup>.

Dans les articles du *TdM*, les voyageurs présentent la géographie et l'histoire de l'île avant d'aborder des sujets relatifs à sa société et essayer d'analyser les mentalités insulaires. L'isolement des îles, dont les populations « sont les plus intéressantes à étudier car elles sont d'une étonnante diversité »<sup>34</sup>, favorise le développement des sociétés fermées aux mœurs rudes et sévères, qui fascinent les voyageurs. Au cours de leurs pérégrinations, ils sont confrontés directement à l'altérité insulaire, ce qui permet une meilleure conscience de soi. Si en général, selon la théorie de l'imagologie<sup>35</sup>, le discours sur l'autre est révélateur du soi, le contact des voyageurs avec les insulaires permet de corroborer ou de réfuter les observations anciennes et les stéréotypes véhiculés par leurs prédécesseurs.

À une époque où l'ethnographie et de l'anthropologie se développent en tant que disciplines spécifiques au XIX<sup>e</sup> siècle, les articles du *TdM* traitent des sociétés insulaires de la Méditerranée. Notons néanmoins que, quoique les descriptions et images publiées dans le *TdM* fournissent des informations intéressantes sur la vie quotidienne, les

<sup>32</sup> *Ibid.*, 234.

<sup>33</sup> Febvre, *La Terre*, 272.

<sup>34</sup> Aubert de La Rüe, *L'Homme et les îles* (Paris, 1935), introduction s.p.

<sup>35</sup> Sur la théorie de l'imagologie qui traite de l'ensemble d'idées sur l'étranger prises dans un processus de « littérisation et de socialisation » se référer à Daniel-Henri Pageaux, *La Littérature générale et comparée* (Paris, 1994), 60.

mœurs et les coutumes des habitants, elles ne sont pas le résultat d'une enquête scientifique. Conformément aux recherches de Holland et Huggan, on pourrait qualifier leurs récits de « pseudoethnographiques » puisqu'elles décrivent et analysent les caractéristiques physiques, morales et sociales des habitants des contrées parcourues, qui peuvent servir « d'arrière plan pour les propres recherches de l'auteur »<sup>36</sup>. De même, les représentations des artistes-voyageurs obéissent souvent plus aux règles esthétiques de l'époque qu'à un souci purement documentaire à une époque où les œuvres des artistes, qui sont « indissociables des recherches et systèmes de l'anthropologie contemporaine », s'inscrivent « dans une évolution esthétique et témoignent de leur liberté d'interprétation »<sup>37</sup>.

Réalisées d'après des croquis faits sur place ou des photographies, les images des insulaires gravées dans le *TdM* agrémentent leur récit tout en fournissant des informations supplémentaires.

Le temps réduit du séjour des voyageurs dans les îles ne leur permettait pas d'approfondir leurs observations sur les mœurs et les coutumes de la population ce qui conduisait à des jugements superficiels. Exploitant les informations fournies par les écrivains et les historiens, ils s'appuyaient également sur des témoignages des natifs, qui leur servaient souvent de guide. Chargé de faire un reportage des îles de la Méditerranée occidentale, Vuillier a sollicité l'aide de leurs habitants, qui devenaient des médiateurs de l'altérité. À Majorque, il est accompagné du *señor* Sellares et à Malte il profite de l'assistance du négociant Ribot. De même, le médecin Giuseppe Pitrè, auteur d'*Usi E Costumi Credenze E Pregiuidizi Del Popolo Siciliano* (1889), qui lui « révéla la Sicile » a été un guide précieux.

À la recherche de l'exotisme ou simplement attirés par le pittoresque, ses auteurs communiquent leurs observations sur le physique des insulaires insistant sur les traits particuliers de leur société et de leur culture.

Malgré le manque de formation scientifique, Vuillier n'hésite pas à exposer ses observations anthropologiques, assez superficielles par ailleurs, considérant que « les Minorquais n'ont aucun type propre ou ils plutôt ils en ont plusieurs »<sup>38</sup>.

<sup>36</sup> Patrick Holland, Graham Huggan, *Tourists with typewriters : critical reflections on contemporary travel writing* (Ann Arbor, 1998), 11-12.

<sup>37</sup> Christine Peltre, « Les " géographies " de l'art : physiologies, races et mythes dans la peinture " ethnographique " », *Romantisme*, CXXX (2005-4) : 67-79.

<sup>38</sup> Vuillier, « Voyage aux Baléares, Minorque et Cabrera », *Le Tour du monde*, LIX (1890), 242.

Lors de son séjour dans les *Baléares*, il porte son attention sur les coutumes anciennes et à la vie quotidienne de la population, dont celle de Majorque est qualifiée de douce et de policée<sup>39</sup>. Ses descriptions sont en dialectique avec les illustrations de ses articles, qui reproduisent une image vivante de la société des Baléares. De même, à Sardaigne, il décrit longuement la vie de la population, dont les costumes sont minutieusement représentés. Des scènes quotidiennes, qui permettent au lecteur de s'immerger dans la société sarde, viennent au éclaircissent son récit, témoignant son goût pour le pittoresque.

Fasciné par l'histoire de Malte, il préfère reprendre les observations par Ribot tout en ajoutant qu' « À Malte, dans les villages de l'intérieur, la vie familiale se ressent des antiques usages orientaux, les hommes ont gardé toute la jalousie des Maures. Les femmes y vivent en recluses »<sup>40</sup>. Sa recherche d'un modèle féminin lui a notamment permis de constater la sévérité es mœurs maltaises puisque, malgré l'intervention de Ribot, « il ne se trouva point une famille qui autorisât une des femmes à poser devant un peintre »<sup>41</sup>. Il a pu néanmoins apprécier le charme des Maltaises qu'on retrouve dans un portrait séduisant à mi-corps (**fig.1**), qu'il a réalisé conformément aux conventions picturales de l'époque.

Cadre de nouvelles et de romans<sup>42</sup>, l'image de la Corse continue à inspirer les écrivains et les artistes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>43</sup>. Appréciant les Corses pour leur droiture et leurs sentiments d'honneur, Vuillier perpétue néanmoins une image stéréotypée<sup>44</sup> :

les hommes y sont graves, réservés ; les femmes, aux yeux profonds, passent leur existence vêtues de noir ; les enfants qui ne jouent pas, sinon à quelques jeux violents au bandit ou au soldat.

Dans son récit, l'accentuation des spécificités de l'apparence et du caractère des insulaires comme la rudesse de leurs mœurs corses,

<sup>39</sup> Vuillier, « Voyage aux Baléares, Minorque et Cabrera », 275. Pour une étude comparative du voyage à Majorque consulter Isabelle Bes Hoghton, « Ré-écrire le voyage. La fonction de l'intertextualité dans les récits de voyage à Majorque au XIX<sup>e</sup> siècle », *Çédille, revista de estudios franceses*, 9 (2013) : 53-67.

<sup>40</sup> Vuillier, « Malte et l'ordre de Malte », 92.

<sup>41</sup> *Ibid.*, 92.

<sup>42</sup> Pierrette Jeoffroy-Faggianelli, *L'Image de la Corse dans la littérature romantique française: le mythe corse* (Paris, 1978).

<sup>43</sup> Pour en savoir plus sur les artistes-voyageurs en Corse consulter Pierre Claude Giansily, *Histoire de la peinture en Corse aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles et Dictionnaire des peintres* (Alata, 2010) et Jean-Marc Olivesi, *Voyages d'artistes en Corse aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles* (Ajaccio, 1993).

<sup>44</sup> Vuillier, « La Corse », 209-210.

qui est perçue comme un signe de force, permet de mieux définir leur altérité <sup>45</sup>:

La race corse est une race aux mœurs pures trempée par de longs siècles de combats héroïques, préservée par l'amollissement, pratiquant les vertus antiques, fidèle aux traditions, fidèle aux amitiés mais par contre vindicative et susceptible à l'excès.

Fig. 1. Types et costumes siciliens



Félix Bourquelot, « Un mois à Sicile », *Le Tour du monde*, II 1860 II, 4.

Des personnes représentatives de la société corse apparaissent dans son récit afin de renseigner le lecteur sur leurs mœurs, dont l'austérité y est exposée. Néanmoins, malgré son intérêt pour les Corses, Vuillier évite de procéder à des considérations sur leurs mœurs, puisque des études comme celui de Paul Bourde <sup>46</sup> « ne sont point l'affaire d'un artiste venu en voyageur pour voir, sentir et essayer d'exprimer la beauté et le caractère de la nature ou des hommes » <sup>47</sup>. Une galerie de portraits conventionnels comme celui du *Corse de Zicavo*, du *Vieux de*

<sup>45</sup> *Ibid.*, 210.

<sup>46</sup> Paul Bourde, *En Corse. L'esprit de clan, les mœurs politiques, les vendettas, le banditisme. Correspondances adressées au « Temps »* (Paris, 1887).

<sup>47</sup> Vuillier, « La Corse », 226.

*Calasima* et du *Pope de Cargèse*, permet au lecteur d'avoir une image plus précise de types caractéristiques de l'île. Plus expressif, le portrait de *La veuve*, qui était « très gracieuse », rend sa physionomie et les traits de son caractère sans laisser deviner qu'elle portait un poignard afin d'accomplir sa vengeance <sup>48</sup>. L'insertion dans son récit des scènes lugubres comme le *Transport du cadavre* et *Le Vocéro*, qui communique l'émotion du chant funèbre des femmes corses, témoignent de l'intérêt ethnographique de l'artiste.

À Sicile, les voyageurs ont l'occasion d'étudier les mœurs et les coutumes des habitants. Bourquelot, qui s'attarde sur l'histoire de Palerme dont il décrit les monuments, traite également de ses habitants. Reprenant des stéréotypes traditionnels sur leur dévotion, il dresse leur portrait précisant qu'ils sont « d'une nature facile et engouée : ils ont beaucoup de vivacité dans le geste ; ils paraissent fiers, querelleurs et méfiants, avant de conclure que " la physionomie de presque tous les habitants est spirituelle " » <sup>49</sup>. Sollicité afin de créer des images, qui accompagneraient les propos du voyageur, Rouargue, qui était également un illustrateur régulier du *Magasin pittoresque*, a composé les *Types et costumes siciliens* (fig. 1) sans toutefois y exprimer un souci réel pour leur physionomie. Conformément aux principes des recueils de « types et costumes », qui étaient censés représenter les types ethniques du pays et leurs habitudes vestimentaires, il a composé une scène de genre réunissant des hommes et des femmes devant un fond de paysage.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, menant une enquête sur le terrain, Vuillier a essayé de rendre une image plus réaliste de la population sicilienne. Riche en rencontres anecdotiques, son récit est illustré de compositions artistiques, qui ne s'éloignent pas de l'esthétique classique comme la *fillette portant un amphore*, conçue dans le modèle de la femme à la cruche. Sa démarche dépasse en fait la simple représentation artistique, puisqu'il traite aussi bien les enfants du peuple, que les mineurs de souffre. Réalisée à partir des dessins de Vuillier, la gravure *Types de mineurs des Solfatares. Les calcaroni* présente dans sa partie supérieure une galerie de mineurs d'âges différents, dont le dur travail est mis en scène dans sa partie inférieure. Suivie de deux gravures, qui se focalisent sur les conditions pénibles du travail des mineurs, la composition de Vuillier associe l'art à l'ethnologie.

Au tournant du siècle, la photographie a progressivement supplanté le dessin dans l'illustration du *TdM*. Paul Gruyer fournit un aperçu général de l'île de l'Elbe qu'il agrémente des vues paysagères et des portraits photographiques de sa population avant de présenter un tableau vivant

<sup>48</sup> *Ibid.*, 228.

<sup>49</sup> Bourquelot, « Un mois à Sicile », 2.

du séjour elbois de Napoléon. La *paysanne elboise avec son vaste chapeau qui la protège du soleil* atteste du caractère rural de l'île, qui devint célèbre grâce à la présence de Napoléon. Constatant que « grâce à la cristallisation de la vie dans cette petite île, toutes ces pièces tous ces objets ne sont jamais sortis des familles qui les détiennent »<sup>50</sup>, Gruyer a photographié *La signorina Squari dans la robe de satin blanc que son aïeule portait à la cour des mulini* et *le vieil aveugle soldani, fils d'un soldat de Waterloo, chauffait, à un petit brasero de terre jaune, ses mains osseuses, dont les portraits permettent au lecteur d'établir le lien entre le présent et le passé.*

Fig. 2. *Le visage des Maltaises semble avoir emprunté à la lumière de leur rocher des transparences ivoirines*



Gaston Vuillier, « Malte et l'ordre de Malte », *Le Tour du Monde*, XII, 1906 I, 91.

<sup>50</sup> Gruyer, « L'île d'Elbe », 129.

## Conclusion

Source d'imaginaires, l'île enchante les voyageurs, qui viennent à sa rencontre. La présentation des îles de la Méditerranée occidentale par le *TdM*, dans le cadre de la vulgarisation scientifique, est révélatrice de l'importance accordée à l'espace insulaire et à ses populations. Accompagnées des observations personnelles, leurs descriptions du paysage et de ses habitants, constituent une précieuse contribution à l'étude des îles de la Méditerranée occidentale. Voyageur-artiste par excellence des îles de la Méditerranée occidentale, Gaston Vuillier, a présenté une image charmante et séduisante des îles de la méditerranée occidentale bien avant l'arrivée des artistes comme Henri Matisse en Corse et Raoul Dufy à Sicile. Ancrées dans l'histoire, leurs mentalités sont longuement traitées par les voyageurs, qui fonctionnent comme médiateurs entre les sociétés insulaires et les lecteurs du *TdM*, dont la richesse iconographique vient au secours du récit viatique. La dialectique établie entre le texte et les images permet par ailleurs une meilleure compréhension des sujets abordés.

## Bibliographie

### Sources

- BOURQUELOT, Félix. « Un mois à Sicile ». En *Le Tour du monde*, II. 1860, 1-16.
- GRUYER, Paul. « L'île d'Elbe », *Le Tour du monde*, XI. 1905, 97-132.
- GRUYER, Paul. *Napoléon, roi de l'île d'Elbe*. Hachette, Paris, 1906.
- TROTIGNON Louis, *En Méditerranée (notes et impressions) : Sicile, Corse, Malte, Corfou, Les Baléares*. E. Dentu, Paris, 1895.
- VUILLIER Gaston, « La Sicile, impressions du présent et du passé », *Le Tour du Monde*, LXVIII, 1894 I, 1-64 et LXVIII, 1894 II, 289-336, LXIX, 1895, 133-140, 145-152, 157-164, 169-176, 181-188, 265-272, 277-284, 293-300, 305-312, 457-464, 469-476, 481-488, 493-500, 505-512, 517-524, 529-536, 541-548, 553-560.
- « La Corse », *Le Tour du monde*, LXI, I. 1891, 209-288.
  - « La Sardaigne », *Le Tour du Monde*, LXII, II. 1891, 145-224.
  - *La Sicile, Impressions du présent et du passé, illustrées par l'auteur*. Hachette, Paris, 1896.
  - « Malte et l'ordre de Malte », *Le Tour du Monde*, XII, I, 85-120. 1906.
  - « Voyage aux Baléares, Majorque », *Le Tour du Monde*, LVIII, II, 1-64. 1889.
  - « Voyage aux Baléares, Minorque et Cabrera », « Les Pityuses, Ibiza et Formentera », *Le Tour du Monde*, XLI, I, 225-288. 1890.



## Bibliographie études

- ALLIOT-DUCHÊNE, Virginie. *Joseph Vernet, 1714-1789 : « Vues des ports de France »*, exposition Musée national de la Marine [Paris]. Musée national de la Marine, 2011.
- AURENCHÉ, Marie-Laure. *Édouard Charton et l'invention du « Magasin pittoresque », 1833-1870*. H. Champion, Paris, 2002.
- BENSAUDE-VINCENT, Bernadette. Rasmusse Anne (dir.), *La science populaire dans la presse et l'édition: XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*. CNRS éd. Paris, 1997.
- BES HOGHTON, Isabelle. « Ré-écrire le voyage. La fonction de l'intertextualité dans les récits de voyage à Majorque au XIX<sup>e</sup> siècle », *Çédille, revista de estudios franceses*, IX (2013): 53-67.
- DE LA RÛE, Aubert. *L'Homme et les îles*. Gallimard, Paris, 1935.
- E. « Vues des Côtes des France, dans l'Océan et dans la Méditerranée, peintes et gravées par L. Garnerey décrites par M. Jouy, de l'Académie française », *Le Mercure de France au XIX<sup>e</sup> siècle*. 1823, 461-467.
- FABRE, Daniel, IUSO Anna (dir.), *Gaston Vuillier ou le trait du voyageur. Garae Hésiode*, Carcassonne, 2002.
- FEBVRE, Lucien. *La Terre et l'évolution humaine: introduction géographique à l'histoire*. Albin Michel, Paris, 1949 (éo. 1922).
- FIERRO, Alfred, *La Société de géographie (1821-1946)*. Droz, Genève; H. Champion, Paris, 1983.
- FOUGÈRE, Eric. *Les voyages et l'ancre : représentation de l'espace insulaire à l'Âge classique et aux Lumières, 1615-1797*. Ed. l'Harmattan, Paris, 1995.
- GIANSILY, Pierre Claude. *Histoire de la peinture en Corse aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles et Dictionnaire des peintres*. Alata, Colonna, 2010.
- HÉNRIOT, Marie. « Les peintres de la Haute-Vienne et du Corrèze », *Bulletin de la Société scientifique, historique et archéologique de la Corrèze* (1935): 160-172.
- HOLLAND, Patrick. HUGGAN, Graham. *Tourists with typewriters : critical reflections on contemporary travel writing*. University of Michigan Press, Ann Arbor, 1998.
- J. B. « Les livres d'Étrennes », *Revue des Deux Mondes*, CXXXII. 1895, 945.
- JEOFFROY-FAGGIANELLI, Pierrette. *L'image de la Corse dans la littérature romantique française: le mythe corse*. Presses universitaires de France, Paris, 1978.
- IACHELLO, Enrico. *Immagini della città. Idee della città: città nella Sicilia (XVIII-XIX secolo)*. G. Maimone, Catania, 1999.
- LAGARDE-FOUQUET, Annie. LAGARDE, Christian. *Édouard Charton (1807-1890) et le combat contre l'ignorance*. Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2006.

- LE BOUËDEC, Gérard., CHAPPÉ, François (dir.). *Représentations et images du littoral, Actes de la journée d'études de Lorient, 22 mars 1997*. Presses universitaires de Rennes, Rennes, 1998.
- LESTRINGANT, Frank, *Le livre des îles : atlas et récits insulaires de la Genèse à Jules Verne*. Droz, Genève, 2002.
- MARIMOUTOU, Jean-Claude, RACAULT, Jean-Michel. *L'insularité, thématique et représentations, Actes du colloque international de Saint-Denis de la Réunion (avril 1992)*. L'Harmattan, Paris, 1995.
- MARTEL, Édouard Alfred. « Les Cascades de Gimel », *La Nature*, n° 1576 (1903): 145-146.
- MOUREAU, François (dir.), *L'Île, territoire mythique*. Aux Amateurs de Livres, Paris, 1989.
- OLIVESI, Jean-Marc. *Voyages d'artistes en Corse aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*. Ajaccio, la Marge, 1993.
- PAGEAUX, Daniel-Henri. *La Littérature générale et comparée*. Armand. Colin, Paris, 1994.
- PELTRE, Christine. « Les géographies de l'art : physionomies, races et mythes dans la peinture ethnographique », *Romantisme*, n° 130 (2005): 67-79.
- TUZET, Hélène. *La Sicile au XVIII<sup>e</sup> siècle vue par les voyageurs étrangers*. Heitz, Strasbourg, 1955.
- *Voyageurs français en Sicile au temps du Romantisme (1802-1848)*. Boivin, Paris, 1945.
- TY, « Paul Gruyer, Napoléon, roi de l'île d'Elbe », *Revue critique d'histoire et de littérature* (1906): 497-498.

Emanuel Buttigieg

## The Order of St John and Power-Projection through Rituals in the Harbour of Malta<sup>1</sup>

### ABSTRACT

Between 1530 and 1798 the Order of St John was based on the central-Mediterranean island of Malta; its seat of power therein was the area surrounding the Harbour of Malta, one of the deepest natural harbours in the Mediterranean. Over the years the presence of the Order instigated a fundamental transformation of the harbour landscape from one of barren emptiness, save for the small medieval outpost of Birgu, to a mighty fortified conurbation. The amalgamation of the natural and the man-made landscape created an impressive “floating stage” upon which the Order could put up shows of power and magnificence. This chapter will seek to explore how splendid rituals and a language of incessant war against Islam came together on occasions like the funerals of grand masters or the launching of new sea vessels to create set-pieces which reinforced the Order’s confidence in its own purpose and impressed onlookers.

### 1. Introduction

On 26 June 1624, Grand Master Antoine de Paule ceremoniously took possession of the maritime town of Birgu (Vittoriosa) in the harbour of Malta. This ritual was known as a *possesso*. Previous Grand Masters had staged entries into Malta’s old city, Mdina; de Paule, apart from entering Mdina opted to invent and add a new tradition, a ceremonial entry of the Grand Master into Vittoriosa. He crossed over from Valletta (the new city) to Vittoriosa accompanied by many boats; upon landing he mounted a horse and proceeded to enter through the

<sup>1</sup> This chapter draws on material in Emanuel Buttigieg, “The Hospitallers and the Grand Harbour of Malta: Culture and Conflict,” in Jochen Schenk and Mike Carr, *The Military Orders: Culture and Conflict*, Vol. 6 (Farnham forthcoming).

gate of the city. All the while, the thunder of artillery could be heard in the air and happy, animated people “men, women and young women” ran into the streets, windows and terraces to greet him. A spectacular triumphal arch was erected in Vittoriosa’s main square for the Grand Master to pass under; poems in praise of de Paule were read out and music was played on a variety of instruments. He then proceeded down to the quay where he was greeted by soldiers firing their muskets and all galleys and vessels in the harbour fired their artillery which was an “amazing and joyful thing” to behold. He then embarked on his gondola (*gundula*) to return to Valletta amid the joyful expressions of the population. De Paule felt so happy on that day that his skin was flushed and given that his hair and beard were white, this was even more visible<sup>2</sup>.

This was a triumphal event captured in an equally triumphant account of de Paule’s *possesso*: all proceedings were centred on his person and it was a largely land-based event, even if always within close proximity to the sea. The magisterial *possesso* of Vittoriosa became a fixture in the calendar of Grand Masters who followed de Paule. It continued to evolve, becoming more sea-focused in later times and a key ritualistic nexus connecting the two sides of the Harbour. The account of this event contained within it various elements which captured the centrality of culture and conflict to Hospitaller lives through sights, sounds, touch and smells. In other words, a sensual experience which was meant to engross participant and spectator in the very widest possible of ways.

## 2. A Conceptual Framework

When the Hospitallers settled in Malta in 1530, they brought with them the legal tools, experiences, practices and ideas that had underscored their “island order state” on Rhodes since 1306-1309<sup>3</sup>. They must have also brought with them ideas about rituals, performances and spectacles. For instance, the theatrical dimension of the island order state on Rhodes is evident in Pierre d’Aubusson’s funeral (1503): the sword stained with the blood of the 1480 siege was placed upon his bier, his cadaver was carried into the Palace and people flocked to

<sup>2</sup> The account of de Paule’s *possesso* of Vittoriosa, including the quotes in the text, is found in National Library of Malta (NLM), Archive of the Order of Malta (AOM) 218, ff.38<sup>r</sup>-39<sup>r</sup>, 9 June 1624.

<sup>3</sup> Anthony Luttrell, “The Island Order State on Rhodes,” in Emanuel Buttigieg and Simon Phillips, *Islands and Military Orders, c. 1291 - c. 1798* (Farnham, 2013), 19-28.

see him<sup>4</sup>. The word “theatrical” is used on purpose; it is not the theatre in the sense of going to see a play on stage, but the state as theatre where a variety of spaces function as stages for the performance of spectacles which calibrated the relationship between rulers and subjects in the island order state of the Hospitallers<sup>5</sup>.

Various historiographical threads need to be brought together to weave the conceptual framework for this study. On one level, there is an attempt here to understand the connection between water and political power; exploring the complex interrelationship between the bodies of water that constitute the Harbour and the human populations that lived alongside them. In this vein, it is worth noting that today most Maltese and visitors to Malta approach Valletta and the Harbour from the land side, which in a sense is the wrong side. When you step ashore at the Harbour you are approaching Valletta and Malta in the way originally intended: from the sea. In 1777, the French artist Jean Hoüel wrote “The entrance to the harbour of Malta resembles a wide road<sup>6</sup>.” The landward gate of Valletta may have been called *Porta Reale*, but it was the *Porta Marina* and its environs on the shore of the Harbour which constituted the pulsating heart of the city<sup>7</sup>. Hoüel witnessed a Valletta and harbour which would be fairly familiar to a modern eye; it must be borne in mind that this was a site of continuous development and evolution. The prominence of the harbour in maps and paintings over the whole of the early modern period witnesses the sustained centrality of this region.

On another level, this study looks at ideas about rituals, the early modern courts and the study of the senses. In his classic and much-debated work about nineteenth-century Bali, the anthropologist Clifford Geertz outlined a model where the state was not concerned with government as such, but where its main preoccupation was to maintain a show of power, hence the term “theatre state” where “power served pomp, not pomp power<sup>8</sup>.” While the model of the “theatre state” cannot be transposed to Hospitaller Malta, it provides some interesting bearings within which to formulate ideas. Malta as the Hospitallers’

<sup>4</sup> Ann Williams, “Sad stories of the death of kings: Last illnesses and funerary rites of the Grand Master of the Order of St John from Aubusson to the Cottoners,” in Victor Mallia-Milanes, *The Military Orders: History and Heritage*, Vol. 3 (Aldershot, 2008), 57.

<sup>5</sup> Cf. Vicki Ann Cremona, “Spectacle and ‘Civil liturgies’ in Malta during the time of the Knights of St John,” in Christopher Cairns, *The Renaissance theatre, texts performance and design*, Vol.2, *Design, image and acting* (Aldershot, 1999), 41-60.

<sup>6</sup> Thomas Freller, *The Observing Eye: The French artist Jean Hoüel in Malta* (Malta, 2013), 54-56.

<sup>7</sup> Cf. Michael Ellul, *Valletta. Porta Reale and its Environs* (Malta, 2013), Ch.2 and 3.

<sup>8</sup> Clifford Geertz, *Negara. The theatre state in nineteenth-century Bali* (Princeton, 1980).

island order state had – and was perceived to have – the naval-military capability for both offensive and defensive actions, even if on a small scale. Nevertheless, the Order of St John clearly felt that splendid rituals and imposing settings for these were essential to its sustenance. Hence, it is possible to apply here what Peter Burke has called the “dramaturgical perspective” that is, adopting a broad view of how the Order operated which considers ritual as a key element of the island order state<sup>9</sup>. To do so, one must attempt to reconstruct the sensory environment of participants and observers alike.

Events like the *possessi* offered delights for the eye: fluttering banners, colourful clothes, fireworks, elaborate architectural features (temporary and permanent), as well as delights for the ear, in particular through music and the thunder of guns and artillery. Appeal was also made to other senses, including touch and taste. The Order sought to use the urban-maritime space of the Harbour to engage with large-scale audiences; hence, we need to connect the performative impact of such events to a particular mode of spectatorship. Moreover, the spectacles organised at sea were set against the constant transformation and embellishment of the littoral: fortifications most obviously, but also gardens, loggias, churches, villas, storehouses and so on<sup>10</sup>. There was no coronation ceremony for a Grand Master, so other events, such as the *possessi*, made up for it.

Many pageants, festivals and spectacles that might normally be overlooked in studies about the Order had in fact important political implications. Instilling an element of “sensory discipline” – consisting of a mixture of repression and stimulation – was a key dimension in such public events where the ultimate aim was to persuade onlookers about the greatness of the state as embodied in the Grand Master<sup>11</sup>. At the same time, it should be noted that not all rituals were about politics; an element of entertainment as well as the notion of personal glory, particularly as articulated by Louis XIV from the second half of the seventeenth century onwards, were also important<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> Peter Burke, *The Fabrication of Louis XIV* (New Haven, 1992), 7-83.

<sup>10</sup> J. F. Darmanin, “The British naval hospitals at Malta with particular reference to Bighi, and the adjacent Church of SSo Salvatore,” *Archivum Melitense*, X, No. 4 (1939): 153-83.

<sup>11</sup> Cf. Wietse de Boer, “The Counter-Reformation of the senses,” Alex Bamji, Geert H. Janssen and Mary Laven *The Ashgate Research Companion to the Counter-Reformation* (Farnham, 2013), 254.

<sup>12</sup> Cf. Burke, *The Fabrication*, 7-83.

### 3. *Infrastructure: The Harbour as a Stage for Rituals*

A theatre state needs a stage wherein to operate and for the Hospitallers the Harbour of Malta – with its deep waters and various creeks – offered the perfect setting. Indeed, it was one of the few positive points noted in the otherwise negative report of the Hospitaller commission sent to evaluate Malta in 1524<sup>13</sup>. This chapter will now focus on two elements in particular within the harbour area: the Birgu quayside, where the main Arsenal of the Order was located and the Valletta quayside, in particular the area around the Neptune Fountain. The Birgu quayside, known as the *Molo di S. Lorenzo* and later as the *Marina Grande*, consisted of a stretch of land from Fort St Angelo to the Church of St Lawrence. This is where the Hospitallers developed their first arsenal, so that already in 1535 they were able to launch a new galley. Once Valletta was built, a number of attempts were made to have an arsenal adjoining Valletta: these included the Fossa Arsenal (1570), the Salvago Arsenal (1652) and the Calcara Arsenal (1667), all located along various stretches of the Valletta waterfront. None functioned for more than a few years. In this one respect at least, Valletta was not able to fulfil the needs of the Order and the Vittoriosa arsenal remained the main one. In 1689, Grand Master Adrien de Wignacourt replaced the old arsenal building with a new structure, equipped with three slipways covered by barrel-vaulted ceilings and with three huge arches on the façade. Adjoining the arsenal were various maritime-related and often impressive buildings, such as the Palace of the Captain General of the Galleys<sup>14</sup>. What is significant here is that the slipways of the arsenal meant that one – including the Grand Master – could not walk in front of the arsenal, but had instead to go through the narrow paths which linked the shore to St Lawrence Street and hence led to the Church of St Lawrence. When performing their *possesso* of Vittoriosa, Grand Masters would have had to follow this path when they departed from the Vittoriosa waterfront (the landing generally took place a few metres further up to allow the Grand Master to enter the city via its landward gate).

<sup>13</sup> Joseph Muscat, *Maltese Ports (1400-1800)* (Malta, 2002), 2-5.

<sup>14</sup> Denis De Lucca, "Waterfronts of Valletta and of Birgu: Projects by the Order of St John," *Treasures of Malta*, IV, No. 3 (1998): 43-91. Philip MacDougall, "The naval arsenals of the Knights of St John," in Toni Cortis and Timmy Gambin, *De Triremibus: Festschrift in honour of Joseph Muscat* (Malta, 2005), 496. Josette Calleja, Timmy Gambin, and Emmanuel Magro Conti, "Merchant and trade facilities in Malta's Grand Harbour," in Lorenza de Maria and Angela Toro, *Atlas Mercator. Merchants routes and trade cities in the Mediterranean* (Rome, 2008), 19-74.

On the other side, on the Valletta waterfront, there was a hub of activity centred around the Neptune Fountain, inaugurated in 1615 by Grand Master Alof de Wignacourt. As originally conceived, the fortifications of Valletta had no opening onto the Harbour; the Grand Master who followed de Valette, Pietro del Monte (1568-72) was just as committed to Valletta and he oversaw, in 1571, the transfer of the Convent from Vittoriosa to Valletta, in a lavish waterborne pageant. Grand Master del Monte ordered the opening of a gateway in the fortifications that would create a direct link between Valletta's heart and its waterfront; hence it became known as *Porte del Monte* or *Porta della Marina*, names reflecting its originator and its function. The fountain, which was added in 1615, provided an easily accessible source of drinking water to ships. The third key element was an extensive project by Grand Master Lascaris (1636-57) who carried out major works by creating a sumptuous garden on the fortifications (hence the "Sultan's Garden") and driving a tunnel through the stone in order to connect Valletta with the Floriana and Marsa waterfronts. There were of course other developments in the area both before and after Lascaris' intervention<sup>15</sup>. Various accounts and images attest to the centrality this tunnel-fountain-gate node. It was from here that Grand Masters embarked and disembarked.

A virtual nexus developed between Valletta and Vittoriosa, the new and the old cities of the harbour. Waterborne events and rituals were statements of interdependence between the two neighbouring cities. There is a feeling – particularly up to 1617 – that going from Vittoriosa to Valletta was more prestigious than the other way round. In 1568, black-draped barges with muffled oars carried the cadaver of de Valette from Vittoriosa to Valletta to be buried in the Church of Our Lady of Victory. At some later point, the cadavers of earlier Grand Masters, such as l'Isle Adam, were also moved from Vittoriosa to Valletta, to be reburied in the new conventual church<sup>16</sup>. In 1571, the convent ceremoniously migrated from Vittoriosa – in this instance in galleys and vessels richly adorned with silks, damasks, olive branches and so on – to Valletta<sup>17</sup>. While in 1617, two highly regarded images, one of St Anthony the Abbot and the other of St Anthony of Padua, were removed from Vittoriosa on board the magisterial gondola to their new home

<sup>15</sup> Joseph Bonnici and Michael Cassar, *The Malta Grand Harbour and its dockyard* (Malta 1994), 16-17. De Lucca, *Waterfronts*, 43-91.

<sup>16</sup> Williams, "Sad stories," 62.

<sup>17</sup> Giacomo Bosio, *Dell'Istoria della Sacra Religione di San Giovanni Gerosolimitano*, Vol. 3 (Rome, 1594-1602; 2<sup>nd</sup> ed. 1629), 872.



in Valletta, thereby formally establishing a Hospitaller parish centred on the Church of Our Lady of Victory<sup>18</sup>.

Vittoriosa was, in a sense, divested of its Hospitaller historical and religious items. Moreover, when, in 1581, Grand Master la Cassière was deposed from power by a group of rebellious Hospitallers, he was made to undergo a reverse journey, from Valletta to Vittoriosa to be a prisoner in Fort St Angelo<sup>19</sup>. It was clearly seen as a gesture that would indicate la Cassière's loss of authority. On the other hand, one annalist of the Order noted how when la Cassière neared the shore of Vittoriosa, the women of that city and of Senglea came down and cried and bewailed the Grand Master as if they had lost someone dear to them<sup>20</sup>. In this manner, a contrast was created between the prostitutes of Valletta who supported the rebels and the good women of Vittoriosa and Senglea, who supported la Cassière<sup>21</sup>. Yet the loss of status which Vittoriosa may have suffered was made up for in two ways: first, the squadrons of the Order followed an established routine, whereby upon leaving Vittoriosa's galley creek, they would stop at Valletta's fountain to collect water prior to proceeding out of the harbour<sup>22</sup>. This served as a regular reminder of how the naval activities of the Order – so critical to its early modern existence – remained based in Vittoriosa. Second, the introduction of the *possesso* of Vittoriosa by de Paule was a powerful restatement of unity between Valletta and Vittoriosa. Some Grand Masters chose – very significantly – to have their *possesso* coincide with the parish feast of St Lawrence (10<sup>th</sup> August), thereby honouring Vittoriosa at the moment when it was most resplendent<sup>23</sup>. Moreover, by the time that Grand Master Marc'Antonio Zondadari carried out his *possesso* of Vittoriosa in 1720, the symbolic silver and gold-plated keys to Vittoriosa were described as indicating his possession not just of Vittoriosa, but of all the harbour towns<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> NLM AOM 106, ff.41<sup>v</sup>, 21 June 1617. Stephen Degiorgio, "The Hospitaller Church of Our Lady of Victory" (Unpublished MA dissertation, University of Malta, 2011), 31-33.

<sup>19</sup> Bartolomeo dal Pozzo, *Historia della Sacra Religione Militare di S. Giovanni Gerosolimitano detta di Malta* (Verona, 1703-1715), 186.

<sup>20</sup> NLM, Library Manuscript 5, Mifsud: Stromata containing Imbroli's history of the Order, as quoted in Carmel Testa, *Romegas* (Malta, 2002), 188-189.

<sup>21</sup> Emanuel Buttigieg, *Nobility, Faith and Masculinity. The Hospitaller Knights of Malta c.1580-c.1700* (London and New York, 2011), 149.

<sup>22</sup> Bonnici and Cassar, *The Malta Grand Harbour*, 20-1.

<sup>23</sup> NLM AOM 264, f.149<sup>r</sup>, August 1697. NLM AOM 267, f.91<sup>r</sup>, August 1720.

<sup>24</sup> NLM AOM 267, f.91<sup>r</sup>, August 1720.

#### 4. *Three Examples*

Having sketched the physical and conceptual frameworks that provide the bearings for this study, it is now appropriate to turn to some examples of the ways the Order used the harbour waters for rituals. The first instance comes from the very early years of the Order in Malta, therefore a moment when the harbour was still largely unchanged by the Hospitaller presence. In 1534, Grand Master l'Isle Adam died in Mdina. His cadaver was embalmed, with his heart placed in an urn and deposited in a church in Rabat, outside Mdina. In the early hours of the morning, his cadaver was taken down to a small chapel in Marsa, commonly referred to as Ta' Ceppuna Chapel. From the chapel the cadaver was then taken to Birgu. The boat was all draped in black material and when it reached Birgu's quay it was welcomed by a multitude of lit torches. From there he was solemnly taken along the quay into St Angelo where people could pay their final respects. Mass was celebrated in St Lawrence Church while the cadaver was buried in St Angelo<sup>25</sup>. Though the surviving description of this event is short, we can infer that the choice to transport the deceased Grand Master by boat rather than by land for the last part of the trip was intentional and intended to make the occasion as grand as possible. The black-clad boat arriving at the break of dawn at the Birgu quay alight with torches must have been a spectacle witnessed by many from the various vantage points available. This episode is also a reminder of just how much landscapes can change. Ceppuna chapel is today almost a kilometre from the sea. By 1534, siltation of the area had already been underway for some time but clearly there was still a navigable canal which was at least 1m deep<sup>26</sup>.

In 1587, the much-venerated icon of Our Lady of Damascus was moved from the Greek Church in Birgu to the new Greek Church in Valletta. This icon has a long and colourful history. It was said to have originally been in Damascus but feeling threatened by the growing danger from Muslim forces, it departed, floating on the sea preceded by a lighted taper until it came to rest on Rhodes. There the Hospitallers treasured it; it also accompanied them – by sea – on their exile from Rhodes to Malta. And so it was that in 1587, as the new Greek parish church was being established in Valletta, it was decided to move the icon – very appropriately – by sea. The icon was

<sup>25</sup> Bosio, *Dell'Istoria*, 34.

<sup>26</sup> Timothy Gambin, "Islands of the Middle Sea: An archaeology of a coastline," in Lorenza De Maria and Rita Turchetti, *Evolución paleoambiental de los puertos y fondeaderos antiguos en el Mediterráneo occidental* (Alicante, 2003), 139.

taken down to St Angelo and placed on one of the galleys of the Order which for the occasion was richly bedecked with red damask and flags. Church bells rang and ships fired their guns while boats accompanied the galley as it made its voyage from Vittoriosa to Valletta, where the Grand Master and all the highest dignitaries of the Order welcomed the icon and escorted her into Valletta. In the eighteenth century, the priest-painter Don Luigi Buhagiar commemorated this event with a painting, which used to hang next to the icon in the Valletta church. The church was destroyed during the Second World War as was the painting, though a 1930s picture of it survives. The icon, fortunately, also survived<sup>27</sup>. The painting, though not very clear, does bring out key elements: the richly-adorned galley with flags unfurled, oars and a great baldachin over the icon floating majestically in the middle of the harbour; the Grand Master and his entourage on the Valletta quay waiting to greet the icon to its new home; the mighty St Angelo in the background saluting the icon. The painter also chose to introduce two elements which were not there in 1587; the Neptune Fountain and the Sultan's Garden, both of which came later. Their inclusion –together with other elements depicted– are an important testimonial to the ritualistic language that had become a common currency of the Harbour of the Hospitallers' island order state. These elements would seem, by the eighteenth century, to have come to be considered as timeless.

Seventy years after the joyous event of the icon's transfer, the Hospitaller island order state needed to prepare itself for a different transfer, this time of newly-elected Grand Master Martin de Redin. At the time of his election, he was Viceroy in Sicily, so now he had to come to the Convent in Malta. Several folios in the Council of State section of the archive are dedicated to this procedure. A commission was specifically set-up on 18 August 1657 to look into the matter and establish the required procedure. It was not the first time in the Order's history that an individual had been elected while absent from the Convent, necessitating his travel to the Convent<sup>28</sup>. But in this instance certain factors had to be taken into account: including that he was the outgoing Viceroy of Sicily and that he was going to be accompanied not only

<sup>27</sup> Francesco Chetta-Schirò, *Memorie u le Chiese e il Rito Greco in Malta* (Malta, 1930, 2<sup>nd</sup> ed.), 56-57, 88-89. Francesco Chetta-Schirò, *Solenne incoronazione della SS. Vergine Damascena nel IV centenario del Suo arrivo in Malta e celebrandosi il XV centenario dal Concilio di Efeso* (Malta, 1932), opposite page 16. Vito Borgia, *Our Lady of Damascus: The story of an Icon* (London, 1992).

<sup>28</sup> Just to cite two examples from the Malta period, Frà Pierino del Ponte and Frà Juan de Homedes. Bosio, *Dell'Istoria*, 138, 166.

by the navy of the Order but also by that of the Papacy. The documentation makes it clear that a “dialogue” went on between the Council in Malta and De Redin in Sicily, with proposals and counter-proposals about the minutiae of the Sicily-Malta voyage and the entry into the Harbour. In the end it was a magnificent affair on both land and sea, as richly bedecked vessels, artillery fire, choirs, colours, rich fabrics, shouting and fireworks assailed the senses<sup>29</sup>. The protracted discussions about these rituals and the splendour of the occasion gain more meaning when one considers the controversial nature of De Redin’s election to the magistracy. Many Hospitallers, together with the Inquisitor-Apostolic Delegate asserted that De Redin had used money to buy votes<sup>30</sup>. De Redin clearly wanted to use his arrival in Malta as a tool to address this conflict within the Order. Ritual here was a way of conducting politics through other means.

### 5. Conclusion

The *Porto Generale* of Hospitaller Malta was a hive of naval-military and economic activity. This chapter has sought to look at a further aspect of the Harbour: its use as a space for rituals. In Malta, the Hospitallers’ island order state which had been transferred from Rhodes, reached new levels of sophistication where rituals were a vital part of it. Splendid rituals and a language of incessant war against Islam came together on occasions like the launching of new sea vessels to create set-pieces which reinforced the Order’s confidence in its own purpose and impressed onlookers. At the same time, it needs to be re-iterated that not all display had to do with power – or exclusively so – but that other elements such as entertainment and glory were also important. It must also be borne in mind that alongside the colour of spectacle there existed an underbelly of dirt, smell and disease, encapsulated in such locations as *porto pidocchio*, that spot in the harbour earmarked for delousing by crews and slaves prior to disembarkation. This underscores the recurrent theme running through this chapter, that is, a first attempt at reconstructing the sensory environment of the Hospitaller island order state.

<sup>29</sup> NLM AOM 260, ff.9<sup>v</sup>-17<sup>r</sup>, 1657.

<sup>30</sup> Buttigieg, *Nobility*, 55.

## Bibliography

- ADAMSON, J. "Introduction: The making of the ancien-regime court 1500-1700." En *The Princely Courts of Europe 1500-1750*, ed. Adamson, J. London, 2000, 7-41.
- BOER, W. de. "The Counter-Reformation of the senses." In *The Ashgate research companion to the Counter-Reformation*, Bamji, A., Janssen, G. H. and Laven, M. (eds.). Farnham, 2013, 243-260.
- BONNICI, J. and CASSAR, M. *The Malta Grand Harbour and its dockyard*. Malta, 1994.
- BORGIA, V. *Our Lady of Damascus: The story of an Icon*. London, 1992.
- BOSIO, G. *Dell'istoria della Sacra Religione di San Giovanni Gerosolimitano*, 3 vols, Rome, 1594-1602; 2nd ed. 1629.
- BURKE, P. *The fabrication of Louis XIV*, New Haven, 1992.
- BUTTIGIEG, E. "Politics and power in Grand Master Verdalle's *Statuta Hospitalis Hierusalem* (1588)." En *The Military Orders: Politics and Power*, Edbury, P. (ed.). Farnham, 2012, 153-164.
- BUTTIGIEG, E. *Nobility, Faith and Masculinity. The Hospitaller Knights of Malta c.1580-c.1700*, London and New York, 2011.
- CALLEJA, J., GAMBIN, T. and MAGRO CONTI, E. "Merchant and trade facilities in Malta's Grand Harbour." in *Atlas Mercator. Merchants routes and trade cities in the Mediterranean*, eds. Maria, L. de and Toro, A.). Rome, 2008, 19-74.
- CHETTA-SCHIRÒ, F. *Memorie u le Chiese e il Rito Greco in Malta*. Malta, 1930, 2<sup>nd</sup> ed.
- *Solenne incoronazione della SS. Vergine Damascena nel IV centenario del Suo arrivo in Malta e celebrandosi il XV centenario dal Concilio di Efeso*. Malta, 1932.
- CREMONA, V. A. "Spectacle and 'Civil liturgies' in Malta during the time of the Knights of St John." En *The Renaissance theatre, texts performance and design*, Vol. 2, *Design, image and acting*, ed. Cairns, C.. Aldersho, 1999, 41-60.
- DARMANIN, J. F. "The British naval hospitals at Malta with particular reference to Bighi, and the adjacent Church of SSo Salvatore." *Archivum Melitense*, X:4. 1939, 153-183.
- DE LUCCA, D. "Waterfronts of Valletta and of Birgu: Projects by the Order of St John." *Treasures of Malta*, 4:3. 1998, 43-91.
- DEGIORGIO, S. "The Hospitaller Church of Our Lady of Victory." Unpublished MA dissertation, University of Malta, 2011.
- ELLUL, M. *Valletta. Porta Reale and its Environs*. Malta, 2013.
- FELLER, T. *The Observing Eye: The French artist Jean Houël in Malta*. Malta, 2013.

- FENLON, I. *The ceremonial city: History, memory and myth in Renaissance Venice*. New Haven, 2007.
- GAMBIN, T. "Islands of the Middle Sea: An archaeology of a coastline." En *Evolución paleoambiental de los puertos y fondeaderos antiguos en el Mediterráneo occidental*, eds. De Maria, L. and Turchetti, R.. Alicante, 2003, 127-146.
- GEERTZ, C. *Negara. The theatre state in nineteenth-century Bali*. Princeton, 1980.
- MACDOUGALL, P. "The naval arsenals of the Knights of St John," in *De Triremibus: Festschrift in honour of Joseph Muscat*, eds. Cortis, T. and Gambin, T. (eds.). Malta, 2005, 489-501.
- MAGRO CONTI, E. "Seventeenth and eighteenth century seaside estates in the Grand Harbour region, Malta." Unpublished M. A. dissertation, University of Malta, 2002.
- MUSCAT, J. *Maltese Ports (1400-1800)*. Malta, 2002.
- POZZO, B. dal, *Historia della Sacra Religione Militare di S. Giovanni Gerosolimitano detta di Malta*. Verona, 1703-1715.
- TESTA, C. *Romegas*. Malta, 2002.
- WILLIAMS, A. "Sad Stories of the Death of Kings: Last Illnesses and Funerary Rites of the Grand Masters of the Order of St John from Aubusson to the Cottoners." En *The Military Orders: History and Heritage*, ed. Mallia-Milanes, V. Aldershot, 2008, 5-62.

Andrés Díaz Borrás<sup>1</sup>, Vicente López García<sup>2</sup>  
and Luisa Tolosa Robledo<sup>3</sup>

Study of *Portulano de Mare* of Gio Gentile:  
Mediterranean Landscapes in the XVII Century.  
The graphic illustration of the lighthouses,  
as example<sup>4</sup>

**ABSTRACT**

*Portulano de Mare* of Gio Gentile is an unique and peerless nautical book. It was written in 1689 by certain skilled sailor called Gio Gentile *filiu napoletaneu* and illustrated with handmade draughts made by the enigmatic characters Salomone and Bernardino Muti. We do not know any other nautical book like this, from the XVII Century and from the sailing class of the time. Sailors relied on lanterns and lighthouses which were the best warnings for shallow waters. Salomone was aware of it and he pointed out the many lighthouses found along the Mediterranean shores. The knowledge of these towers, disposition, mechanisms and shape were aspects that the sailors easily recognised, due to their own experience of seeing them in ports and roadstead or just because they had a theoretical illustration in a *portulano*.

The middle years of the Spanish Viceroy in Naples during the seventeenth century are troublous<sup>5</sup>. Neapolitans, and three other characters that appear to have signed the nautical book (*Portulano*), were subject-

<sup>1</sup> IES Benlliure, Valencia.

<sup>2</sup> Degree in History. University of Valencia.

<sup>3</sup> Polytechnic University of Valencia.

<sup>4</sup> Andrés Díaz Borrás and Vicente López García, "El Portulano de mare de Gio Gentile y la 'instrucción para cruzar por delante del faro de Mesina' (siglo xvii)," *Revista de Historia Naval*, Suplemento No. 20, Year XXXIII, No. 126 (2014).

<sup>5</sup> Massimi Ganci and Ruggiero Romano, *Governare il mondo. L'impero spagnolo dal xv al xix secolo* (Palermo, 1991). G. Sigismondo, *L'Italia degli Austriaci: Monarchia cattolica e domini italiani nei secoli xvi e xvii* (Mantua, 1993). Aurelio MUSI, "Integration and

ed to periodic and endless social upheavals. There was the idea that the state of prostration and decay of the Parthenopean Kingdom was due to the Spanish rulers.

The important political, social and economic powers were taken away from the Neapolitans and were exercised by the Spaniards<sup>6</sup>. The nobility and highborn favoured the Spanish in order to dampen the uprising amongst the lower classes. However, this assertion of control/power was not the only reason for the kingdom's decline.

On the other hand, the clergy and nobility protective of their privileges, fearful of the Spanish power, but despisers of the underprivileged classes (who financed the kingdom and its infrastructure) chaired much of the dreams of freedom. Therefore, the proliferation of plots, conspiracies and overthrowing attempts left the Hispanic administrators suspicious of the Neapolitan attitude instigated by the dominant groups of the time. The Spanish government was conciliatory but ready to strike and give the appropriate punishment to those who attempted to slow down the function of the viceroy<sup>7</sup>.

The Neapolitans built their own world. A world that was difficult for outsiders to colonise. The Neapolitans were content in their world but conversely it was a world where foreigners found it difficult to understand their exclusion. The Neapolitans felt a perpetual need to write guides on their "welcoming and homely" city for foreigners<sup>8</sup> but at the same time rejected them from many parts of their society. Naples will become aware of its identity, exclusive, baroque, and even apart from the rest of the Italians Kingdoms.

Significant is the role of the sea, which is fully integrated into the day-to-day routines. The sea represents the City and its power. Naples will show its appreciation for the sea through civic processions. When the viceroy arrived at the port, the city welcomed him with a procession that was a symbol of civic pride.

Resistance in Spanish Italy, 1500-1800," in *Resistance, Representation and Community* (Oxford, 1997), 305-319. Marino, *Early Modern Italy, 1550-1796* (Oxford, 2002).

<sup>6</sup> Giuseppe Galasso. *Napoli spagnola dopo Masaniello. Politica, cultura, società*, 207-208. (Firenze, 1982) [orig. ed. 1972].

<sup>7</sup> Eustaquio Fernández de Navarrete, *Libro donde se trata de los virreyes lugartenientes del reino de Nápoles y de las cosas tocantes a su grandeza. Compilado por José Raneó, año 1634* (Madrid, 1853). Giuseppe Galasso, *Alla periferia dell'impero. Il Regno di Napoli nel periodo spagnolo, secoli XVI-XVII* (Torino, 1994).

<sup>8</sup> Giorgio Alberto Pinton, "La Nápoles de Vico," *Cuadernos sobre Vico*, 7/8 (1997): 115-139. Giuseppe Galasso, *Napoli capitale. Identità politica e identità cittadina. Studi e ricerche, 1266-1860* (Napoli, 1998).



In addition, the Neapolitans appreciated the “unveiled” pleasure for the contemplation of maps, atlases and maritime books (*portulanos*<sup>9</sup>). Only these objects, mysterious and enlightening at the same time, could detract attention from the secular complaint against the foreign government. Also, it is seen on them, the taste for relaxed conversation in the streets, away from the overwhelming working environment.

To complete this frame we must mention some dramatic facts that hit Naples in the middle of the seventeenth century. We do refer to the impoverishment, the economic depression and the large population loss resulting from the dreadful Black Death of 1656<sup>10</sup>. From the middle of the seventeenth century the crisis is undeniable.

Unfortunately, our perspectives are discouraging, when we try to find out who were Gio Gentile and his companions. It seems clear that the name of Gio Gentile is to be awarded with the honour of having written the Portulano in 1689 if we believe the preliminary indication of the manuscript<sup>11</sup>. We have not found any cartographer that matches the name of our protagonist in directories or lists of specialists in this field<sup>12</sup>. That is why our first conclusion, is that although he was not a technical professional in the field, he would have the sufficient knowledge to understand maritime issues. He could have been a sailor with some proficiency, a skilled pilot or an officer who knew his craft. That would explain also, the fact that the structure of the work, a real *portulano* for marine guide, with few concessions to luxury, but not without picturesque and colourful details. In fact, we should consider that the compilers of the knowledge were not cartographers but marines with experience and cartographic skills. Gentile certainly was one. If what we know of Gio is little we can only guess about the other characters. From Bernardino Muti, author of the maps of the inside covers is even less. He just said that he was Neapolitanean, *fili neapolitani*<sup>13</sup>. All in all, we can consider these two characters whom we have detailed informa-

<sup>9</sup> Diana Carrió-Invernizzi, “Los virreyes de Nápoles bajo la sombra de Neptuno. El mar en la representación del poder en el siglo XVII,” in *El mar en los siglos modernos*, 2, M. R. García Hurtado, D. Gonzalo Lopo and E. Martínez Rodríguez (eds.) (Santiago de Compostela, 2009), 511-521.

<sup>10</sup> Cesare de Seta, *Le città nella storia d'Italia. Napoli. Rome* (1984). The population declined from 450,000 before 1656 to the 240,000 or 270,000 after the plague, even some authors exaggerate the loss till 140,000, 160.

<sup>11</sup> *Portolano di mare fatto in luce da me Giovanni Gentile*, Archivo Municipal de Valencia (AMV), Biblioteca Serrano Morales, desde ahora AMV-BSM. MS. 7225, *Portulano di mare*, p. 1 r.

<sup>12</sup> Ronald Vere Tooley, *Map and map-makers*, (London, 1970). *Vid.*, also *Tooley's Dictionary of mapmakers*, (New York, 1979).

<sup>13</sup> We know that certain Muto Mutii, from Terano, wrote some books about his town. Nicolo Toppi, *Biblioteca napoletana...*, Vol. I, 217. *Vid.*, also Carlo de Lellis, *Discorsi delle*

tion compared with the third and enigmatic Salomone, we know nothing about him: just a surname or a Jewish name. It should be noted that some of the best of all time Chartists they were Jews. In this connection we must not forget that Gentile can be considered a surname of Hebrew provenance<sup>14</sup>. Thereby may be explained their mutual knowledge.

The manuscript is kept in the Library of Valencia Serrano Morales. However, we do not know anything about how the text has come to the private library of a local scholar. Unluckily no memory remains in the library of the way purchases were made by the notary based in Valencia. But we can go back to liberal library policy in the first half of the nineteenth century to explain some oddities<sup>15</sup>.

Not until the availability of nautical maps, with detailed listing of ports and black spots and wind patterns, did Mediterranean sailors have anything to relay on than their own experience. There is no doubt that the bravest and most experienced sailors compiled valuable information which enabled nautical maps to be drawn. They recorded manoeuvres required in order to enter ports, as well as keeping detailed information about berthing, procedures, shapes of the ports and seasons. Most of those *ad hoc* materials were intended to be used by the crew, sons, mates and comrades of the sailors. We do not have any doubt about their existence, but it believed that these valuable materials have been lost. However, there is an explanation for this, they were lost because they were not created to be conserved in libraries or museums or to be kept in the private library of the gentry. They were made to be practical, helpful and in the process, be worn away through usage. Nautical maps before the XVII Century are not common and others appear a bit adapted to serve the bureaucracy of the absolutist monarchies. As a matter of fact, they were testaments to the glory of the kings, who financed them, to benefit and help the royal navy or the national traders. But at least, one book written by a sailor has survived. Due to its remarkable condition, it is exceptional and singular artefact from the XVII Century.

We consider this to be a novel idea for several reasons. We do not know any other nautical book like this. It is likely that others will be found, but for now, there is no other study of similar manuscripts,

*famiglie nobili del regno di Napoli. Parte prima (Napoli, 1654), 248,256. Parte terza (Napoli, 1671), 80,119.*

<sup>14</sup> Angelo Bongioanni. *Nomi e cognomi...*, 113. When it refers about Salomone, it says: *Nome ebraico, equivalente al germanico Federico, al greco Ireneod al latino Pacifico. Intorno a lui si formò nel medio evo un vasto ciclo di leggende. Cognome in Piemonte e nell'Italia meridionale*, 201.

<sup>15</sup> Miguel C. Muñoz Feliu, "Liberalismo, desamortización y política bibliotecaria. El caso valenciano," *Anales de documentación*, 9 (2006): 133-141.

from the XVII Century. The fresh contributions brought by the authors, especially Gentile, who wrote the texts, will give us a lively view that we could never have imagined. The graphic illustration of Salomone, on other hand, gives us a view of the daily life of Mediterranean cities. This slice of daily life is filled with lots of details noticeable only to a baroque eye.

The sailors, who consulted the *portulano* of Gentile, had a lot of technical information, due to written texts and visual representations of about forty-five ports. The best places to dock, prevailing winds and the information of the lords and the type of boat or riding crop which frequented the docks' facilities. The illustrations still give us a lot more information regarding to three basic aspects. The images of the Mediterranean ports, drawn by the enigmatic Salomone, tell us which fortresses, bastions, towers and castles dominate each place. For certain, it cannot be considered as strictly scientific information however, it is artistic. It is a recreation of life as it was.

The first question is whether the captains of the boats, ship pilots, etc., would need to know this information. If they were in troubles, they just had to look at the *portulano*. Ultimately all they were aware of the randomness of the maritime journeys and the convenience of having at least basic information about which sites were heavily defended. Where they could escape to, protect them from ground fire; find a castle's shelter to defend against enemies or pirates. Moreover, it was good to have warnings about lighthouses, shipyards and other port facilities, to complement the defensive character of other structures.

Secondly the author recreates a general yet impossible vision of the cities. The purpose of this initiative was the opportunity to have a panoramic view of the city, its size, disposition and morphology for those who had to use the *portulano*. Sometimes, we need to guess why Gentile was especially meticulous, in some cases, in specific big cities that were well-known to him but not necessary to other people. He paid even more attention when reproducing special buildings that served as identification from offshore. The churches and towers, cathedrals, palaces, streets with significant buildings, windmills, all were mandatory milestones that verified if they had reached their destination.

To conclude, the drawings of the cities and the settlements provide us with endless illustrations, panoramas of cities and anecdotal circumstances, the description of trees and birds accounted for the deep understanding of the whole text. Gentile even depicted humour and drama in the scenes. In others, in the view of the city there's everything we can expect to find: fountains, women carrying baskets, hanging men in public squares. Nevertheless, we also find relaxed fishermen enjoying their hobby and representations of deep religious signifi-

cance such as the Christ of some of the ports. Salomone gives us a vivid look of the seventeenth century Mediterranean ports.

### *The lighthouses in the Portulano of Gentile*

The knowledge of a good port was as crucial as the skill to make repairs. This was for all the sailors in the XVII Century and 'reckoning' sailing was still widely practiced. They relied on lanterns and lighthouses which were the best warnings for shallow waters. Salomone, was aware of it and he pointed out the many lighthouses found along the Mediterranean shores. In the XVII Century, the Mediterranean was full of lanterns. The knowledge of these towers was an aspect that the sailors easily recognised, due to their own experience of seeing them in ports and roadstead or just because they had a theoretical illustration in a *portulano*.

Whiting the *portulano*, we can identify three types. The first type was the mobile or semi-mobile lighthouses, which were built precariously, generally smaller and often set on a wooden structure. These headlights would have a lower range because of its smaller size and were less efficient. They would be set essentially in harbour mouths to be the signal of the reefs or the place where to land. The second type would be the tower lighthouse, circular or square, relatively high, crowned by a surface where it could burn combustible materials. Its structure was useful for the purpose that they had to accomplish. Usually dry bushes were burned, which provided a good light intensity. They were cheap, easy to find and provided a good fire. Thus, the light from the tower of the lighthouse would be spotted from a greater distance but they still would suffer from some drawbacks such as the necessity of frequent recharging to avoid shutdown or reduction in strength of the light. That is why, since the sixteenth century, perhaps earlier, there was a need for a new innovation, The Oil Lantern. Generally, this would be a large amount of candles or small oil lamps with a shaft, enclosed between large windows, which prevented them being "switched off" and the flames could be spotted from a greater distance. The headlights of this type of lighthouse amply met the function for which they were created but also did not require an amount as large as the solid fuel. That is why, most modern lighthouses, which were built from the sixteenth century, will have a beacon of oil lamps at the top. This invention was improved with optics procedures which survived up until the nineteenth century.

The third type of lighthouses is the lighthouse of Alicante. We think that it has a genuine uniqueness. Alicante's lighthouse, as shown in

the picture, is provisional, not with solid foundations. It is something ephemeral, but useful enough to light the mouth of the port. It was rudimentary, probably made of a simple wooden structure, and had a protected cauldron (on the top) to burn the material. We know that current lighthouse in Alicante was not constructed until the middle of the XIX century, but we also know that throughout the XVIII century there was a temporary wooden installation.

The interest and attention of Salomone was provide information regarding the ports' lighthouses. Up to twelve illustrations appear with references to lighthouses. Also, he records the existence of two lighthouses on the same port which shows us the intention of the authorities to improve the safety of navigation and the access to the cities and at the same time, talks about the increasingly frequent night navigation which was less secure for "reckoning" sailors Mediterranean.

Existing lighthouses in the *portulano* in order of seniority

1303	Livorno
1318	Collioure
1549	Genova
1551	La Ciotat
1555	Messina
1590	Barcelona
1592	Palermo
1613	Palma de Mallorca
1616	Civitavecchia
1626	Napoles
1678	Sète
XVII	Alicante

We can appreciate that there were three groups of lighthouses active in times of Gentile's *portulano*. The first group, the smallest, consisting of Livorno and Collioure.

Livorno, the port of the Tuscan mainland, in where was built an exemplary lighthouse in 1303 or 1304 during the Pisan domination. The lighthouse had a beacon of colossal proportions and appearance. It was defended by an artificial breakwater and built to replace the old luminaire of 1157. After the Pisan tutelage on Livorno, the Grand Duke of Tuscany, in 1406, took control of the port, making some modifications (as shown in Gentile's drawing) to the tower by adding a beacon on its top<sup>16</sup>. See picture No. 1.

<sup>16</sup> Antonello Marchese, Annamaria "Lilla" Mariotti and Laura Jelmini, *Fari di Toscana* (Pisa, 2011).

Collioure's lighthouse is an old lighthouse raised during the reign of King Sancho of Majorca in 1318, which was used over the entire period until the city was occupied by the French, who in 1677 decided to modify and transform the lighthouse into a prison. For this purpose the church was rebuilt attached to the tower, in 1684. Salomone and Gentile probably were unaware that the French monarchy was doing the defensive set of Rosselló and therefore showed the lighthouse as it was known, then added a lantern on top of the tower<sup>17</sup>. See picture No. 2.

The first lighthouse of the second group is Genova. It had been built in ancient times. There is evidence of its existence around 1128. The first lighthouse lasted for a long time, being refurbished and upgraded in 1326. However, in 1549 the new beacon was built, with features and technology adapted to the changing times, which replaced the previous obsolete structure. This new lantern of Genova survives today<sup>18</sup>. In the design that Salomone shows us, the lighthouse tower is very high, plus a glass lantern on top. It has the typical elements of signal towers, which are usually more common in traditional lighthouses. See picture No. 3.

The lighthouse of La Ciotat is from the same time. This French settlement was founded fairly recently. La Ciotat did not have a tradition of lanterns before the construction of this lighthouse, which was erected in the mid-sixteenth century. Thereby from 1551 the port's stronghold was magnified to make way for a real fort or castle which was concluded, approximately in 1572. A signal tower was also built and acted as a beacon for the city<sup>19</sup>. In this case, as in Genova, the lighting procedure used was the most modern of its time, the beacon worked with oil candles and crystals. It had protection to prevent shutdowns and reflect more light. It should be mentioned that these crystals did not constitute a closed room. In this way the increasing temperature on top of the tower was avoided and the smoke had a way to escape. For this reason, the lighthouses would have removable glass that was perhaps fixed to mobile structures, which allowed vertical wind circulation, therefore preventing the "switching off" of the lights - due to the lack of oxygen. See picture No. 4.

Messina's lantern was built in 1555 by the Florentine architect Giovanni Montorsoli<sup>20</sup>. It was built on the promontory of San Raineri Pen-

<sup>17</sup> Dominique-Marie-Joseph Henry, *Histoire du Roussillon, comprenant l'histoire du Royaume de Majorque*, 2<sup>nd</sup> part (Paris, 1835).

<sup>18</sup> *La lanterna, storie e leggere del faro più famoso del mondo*, (Editrice "il Golfo," Genova, 2000).

<sup>19</sup> Marius Deider, *Histoire de La Ciotat: des origines à nos jours*, (La Ciotat, 1965).

<sup>20</sup> Francesca Fatta, *Luci del Mediterraneo: i fari di Calabria e Sicilia: disegni, rilievi e carte storiche*, (Messina, 2002).

insula. We know of the existence of towers with luminaries from the Norman and Arabic ages. We believe that during the twelfth century, at least the hermits who inhabited the area set fire in a tower that presided over the promontory to guide ships. Thus, they eventually formed a community that resulted in the establishment of a monastery. It is unclear the task of the architect of San Raineri. Salomone establishes a beacon on the tower, but he draws it as if it were an addition, probably because in reality it was. Perhaps Montorsoli's efforts were made merely to improve the structural conditions on top of the traditional tower lighthouse. He made it flat and constructed a beacon, which was fitted to the body of the tower. See picture No. 5.

In other places however, it was preferred to separate the old lighthouse from the new one. The authorities therefore left the city with two lighthouses which is a bit quirky. This is the case of Barcelona. Apparently in the top of Montjuïc there was a lighthouse which would warn not only the population in the capital but also for the sailors at sea since 1092. This primitive lighthouse was not replaced until 1590, when the construction of the great dam, that was entering the Mediterranean in front of the Barceloneta area, was almost concluded. The culmination of that work was the construction of a new lighthouse, served solely as warning to navigators, using the most appropriate and advanced innovations at the time<sup>21</sup>. See picture No. 6.

The works in the port of Barcelona terminated with the construction of the lighthouse of Barceloneta. However, at the same time in Palermo, a new lighthouse rose. During the government of the Count of Olivares, the Viceroy was concerned about his ambitious defence policy which was the walling of Palermo's port, culminating in the rise of the lighthouse. It was built in 1592 with the intention of guiding sailors. It was probably protected by military forces that were either based in the same building or nearby<sup>22</sup>. However, Salomone does not seem to acknowledge their existence in the drawing that he has left us. Certainly, there are buildings around the lighthouse but in any case it is thought that it is the fortification, built during the seventh century, is proven to exist. But it is also true that the location of the artillery batteries were set at the base of the lighthouse, at the sea level. What appears in Salomone's drawings, is a circular shaped base, built on the ground as a defence against the waves, the lighthouse at its centre crowned with a

<sup>21</sup> Jerónimo Pujades, *Crónica Universal del Principado de Cataluña, escrita a principios del siglo XVII*, 3, vol. VIII (Barcelona, 1832). *Vid.* also Joan Alemany i Llovera, *El puerto de Barcelona* (Barcelona, 1998).

<sup>22</sup> Pipo Lo Cascio, *Comunicazioni e trasmissioni. La lunga storia della comunicazione umana dai fanali al telegrafo* (Catanzaro, 2001).

large and stylish lantern. It is likely that Palermo had a much older lighthouse than the one built in 1592. Yet, it is not reflected in the drawing of Salomone, nor spoken about by the various sources of the time. Therefore it should be understood, that the previous that the older “lighthouse” would have been an old tower that was used as a lighthouse. When Salomone visited the city, the lighthouse on top of this tower no longer existed. This is therefore the antipodes of the case of Barcelona with its two active lighthouses. See picture No. 7.

The next port is similar to Barcelona, though the two towers are one next to the other. Although it is the port of Palma de Mallorca, it is set in Cala de Porto Pi, in the entrance to the bay of Palma. We know of the existence of a tower at the entrance of the harbour, practically since the time of the Christian conquest, back in the thirteenth century. This tower sent signals using flags, fire or another procedure. This tower was effective for a long time, although in the XVII century the tower was almost obsolete. Worst of all was that the tower was badly positioned in the bay of Porto Pi, leaving the side nearest to the coast unprotected from the open sea. The fear of a Turkish landing in Porto Pi and the modernisation of the signals system pushed the authorities to build a new lighthouse, with a modern beacon on the top. Its new role was to transmitting information and marine and coastal warnings to people of Mallorca<sup>23</sup>. See picture No. 8.

The port of Civitavecchia was perhaps the greatest work of art in terms of ports, built during the modernity. Bernini arsenals are simply the corollary to all the work of renowned architects such as Sangallo or Leonardo da Vinci. Nevertheless the Civitavecchia’s lighthouse does not detract, but is equal to the other works of this port. As a matter of fact, since Roman times, the population had enjoyed lighthouses that illuminated the road from the seaport to Rome. When Pope Pius V in 1608 decided to build this stylish and elegant lighthouse, he ensured that it did not detract from the assembly of buildings which (at this time) was still only present in the heads of the architects and perhaps the authorities who wanted to provide the city’s, the status of maritime capital of the papacy. It had to be designed within prevailing canons of modernity. In 1616 the lighthouse was completed with a stylised beacon that was disproportionately large for the body and had few angular edges. Salomone captured the

<sup>23</sup> Miguel Ángel Sánchez Terry, *Faros españoles del Mediterráneo* (Madrid, 1993). Also Francisco Sevillano Colom, *Historia del Puerto de Palma de Mallorca* (Palma de Mallorca, 1974).



stylisation of the work in line with the fashion of the moment<sup>24</sup>. See picture No. 9.

The third example of two towers very close at the entrance of the port is in Naples, the hometown of Gentile and perhaps his friends. We know that the modern lighthouse, which held up until the late nineteenth century, was commissioned by the Duke of Alba, viceroy of that territory when he ordered the construction of harbour fortifications as the bastion gave access to the inner dock. We also know that the works were practically completed in 1624 but had to be redone in 1626. We also know that a simple building had existed there before the lighthouse. This is why when talking about the old lighthouse; we have to refer to another tower, which was probably near to the Angevin port. In 1307 there was already a lighthouse that had been expanded, improved and strengthened in 1487. Finally in front of the Angevin lighthouse, in time of Salomone and Gentile, there was a splendid round tower of great stature that may have been assigned, by the early seventeenth century, the functions of lighthouse<sup>25</sup>. See picture No. 10.

Sète played a similar role on border ports with the Spanish monarchy. Sète could be considered as a recent urban construction, emerging around a new port, built in the middle of seventeenth century. Actually, the construction of Saint Louis' dock started in 1669, by Clerville. Only when the dock was completed, a stronghold stood in the farthest part of port with a tower, which was designed by the engineer Delafeuille Morges. This tower was rebuilt in 1690 by Nickel after demolition. We need to highlight that Salomone provides illustrations of ports of the French monarchy that are not as important as the most important cities of the Kingdom at that time. It would seem that he was trying to show us peculiarities of each new site or building. It was not common to find a lighthouse built, albeit not very large in size, inside a fortress, like the one shown in the drawing. This lighthouse had a modern beacon, a circular shape base and was integrated into a fortress with similar characteristics<sup>26</sup>. See picture No. 11.

The last of the lighthouses, is the lighthouse of Alicante. We think that it has a genuine uniqueness, compared to all those which we have been looking at. We have seen that there were three types of lighthouses: the most basic of which we have not seen any in this study, the stone towers crowned by more or less a flat surface, which correspond with medieval and ancient lighthouses. Finally Lighthouses in general

<sup>24</sup> Vincenzo Annovazzi, *Storia de Cititavecchia, dalla origine fino all'anno 1848* (Roma, 1853).

<sup>25</sup> Francesco Ceva Grimaldo, *De la città di Napoli dal tempo della sua fundazione ne sino presente* (Napoli, 1857).

<sup>26</sup> Louis Dermigny, *Sète: de 1666 à 1880, esquisse de l'histoire d'un port* (Sète, 1955).

had lanterns made from glass of varying size, according to the technical capabilities of the architect as well as the budget of those who are financing its construction.

In seventeenth century Alicante, as attested by Salomone, there was a lighthouse. It was rudimentary, probably made of a simple wooden structure, and had a protected cauldron (on the top) to burn the material. We know that current lighthouse in Alicante was not constructed until the middle of the XIX century, but we also know that throughout the XVIII century there was a temporary wooden installation, fulfilling this role. It seems clear that if Salomone knew of this lighthouse, it would be testament of its earlier existence sometime prior to the seventies of the seventeenth century<sup>27</sup>. See picture No. 12.

### Pictures

No. 1. Livorno, 1303. Gio GENTILE.  
*Portulano di mare, 1689*



No. 2. Collioure, 1318. Gio GENTILE.  
*Portulano di mare, 1689*



No. 3. Genova, 1549. Gio GENTILE.  
*Portulano di mare, 1689*



No. 4. La Ciotat, 1551. Gio GENTILE.  
*Portulano di mare, 1689*



<sup>27</sup> Ildefonso Antonio Bermejo, *Recuerdos de un viaje por España, Aragón, Cataluña, Valencia, Andalucía, Estremadura (sic), Castilla la Nueva* (Madrid, 1863).

No. 5. Messina, 1555. Gio GENTILE.  
*Portulano di mare, 1689*



No. 6. Barcelona, 1590. Gio GENTILE.  
*Portulano di mare, 1689*



No. 7. Palermo, 1592. Gio GENTILE.  
*Portulano di mare, 1689*



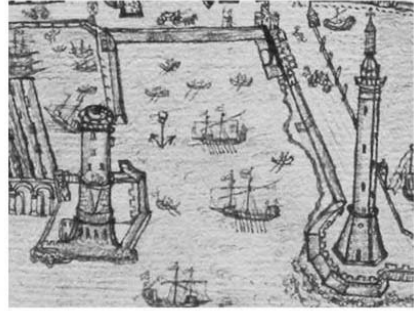
No. 8. Palma de Mallorca. Gio GENTILE. *Portulano di mare, 1689*



No. 9. Civitavecchia, 1616. Gio GENTILE. *Portulano di mare*, 1689



No. 10. Napoles, 1626. Gio GENTILE. *Portulano di mare*, 1689



No. 11. Sète, 1678. Gio GENTILE. *Portulano di mare*, 1689



No. 12. Alicante, S, XVII. Gio GENTILE. *Portulano di mare*, 1689



Senén Florensa

## El momento actual de la cooperación mediterránea

### ABSTRACT

In recent years, there have been a series of popular uprisings and riots in several countries of the Southern Mediterranean shore, in which the society demands fast democratic reforms. This tensions had been generated due to dissociation between citizenship (especially a modern and well-trained youth, with wide access to information), and the reality of some authoritarian and despotic governments, based on old parameters. A strong European policy for economic and social development of the southern Mediterranean is needed in this context. In this paper we will review the creation process of the Union for the Mediterranean (UfM), its early development, as well as the future expectations of this international organization created to carry out these development policies.

Las revueltas que estallaron en Túnez en enero de 2010 han llevado consigo una oleada de cambio a diversos países del sur del Mediterráneo. Después de Túnez, fueron los ciudadanos de Egipto los que consiguieron hacer caer el régimen de Mubarak. En otros países como Yemen, Libia, Bahrein, Siria, Marruecos o Argelia sus ciudadanos emprendieron también manifestaciones que reclamaban reformas democráticas y el fin de los regímenes autoritarios.

Es evidente que las revueltas han supuesto un desafío a las narrativas que han dominado el lenguaje político sobre Oriente Medio a lo largo de las últimas décadas. Así, el punto fundamental a destacar en los cambios que se están produciendo en los países árabes, es que cae la premisa de la *anomalía del mundo árabe*. A menudo, sin saber muy bien por qué o, por el contrario, debido a una extensa lista de razones, se argumentaba que en el mundo árabe no era posible establecer unos sistemas democráticos, representativos, con unos gobiernos que no fueran ni corruptos ni autoritarios. Parecía haber una contradicción entre lo que llamaríamos «cultura» del mundo árabe, es decir, la ma-

nera de pensar, de hacer, de ver los valores, etc., y la democracia representativa, tal y como se entiende en Occidente.

El hecho es que todos estos países cuentan hoy en día con una sociedad bastante modernizada, con unas clases medias modestas pero bastante amplias. Un segmento de población que, con la gran escolarización que tuvo lugar desde finales de los años 50, ha accedido incluso a estudios universitarios. Sin embargo, luego no ha conseguido encontrar empleo porque el crecimiento económico no ha sido suficiente. A pesar del crecimiento que se ha generado, los gobernantes resultaron ser despóticos y se aprovecharon de ello. Se entró en un ciclo vicioso de despotismo y corrupción hasta unos límites que, como en el caso de Túnez, fueron extraordinariamente exagerados. Así es como se genera una disociación entre una población, especialmente la juventud, moderna, con acceso a la información, y la realidad del despotismo y la corrupción.

Junto con la educación, el tema del acceso a la información es también importantísimo para entender lo que está sucediendo. No es solo *twitter* o *facebook*. Lo más importante es Al Yazira, un canal de televisión que ven todas o casi todas las familias en el mundo árabe. Mientras que la guerra del Golfo de 1991 significó la gran eclosión de la CNN en todo el mundo y el monopolio occidental de la información. En la siguiente guerra del Golfo, el panorama ya había cambiado. Ya no había un monopolio occidental de la información, porque la gente en el mundo árabe lo que veía era Al Yazira o Al Arabiya. Hoy por hoy, desde cualquier ordenador con acceso a Internet uno puede conectarse a Al Yazira y obtener la información sobre lo que está sucediendo desde una fuente que se percibe como próxima y creíble porque es una cadena de televisión árabe.

En definitiva, es la contradicción entre una sociedad modernizada, formada, y unos gobiernos autoritarios basados en parámetros antiguos, lo que hace que estallen las revueltas en el mundo árabe. Mohamed Buazizi, el chico que se inmoló en Túnez, era un chico con estudios de informática, que se ganaba la vida con la venta ambulante de fruta porque no tenía otra forma de mantener a su familia. Pero no se inmoló por ser pobre y verse forzado a ganarse la vida así, sino que se inmoló en un gesto de rabia y dignidad cuando le destruyeron el carrito donde vendía la fruta, le llevaron detenido, le insultaron, le abofetearon y le prohibieron continuar con su medio de vida. Mientras, sabía lo que estaba sucediendo con la familia gobernante, cuyas propiedades controlaban la producción del 40 % del PIB del país.

Se trata pues de una rebelión de la gente joven, que ha tenido acceso a la educación, que tiene una manera distinta de ver el mundo y que tiene acceso a la información. Lo que nadie esperaba era que estos jó-

venes tuvieran la valentía de plantar cara al régimen, a todos esos regímenes, policiales y represivos, y arriesgar su vida, he ahí la increíble realidad, para acabar derribando al régimen.

En definitiva, se trata de una revolución genuina democrática de ciudadanos –no solamente una revuelta del pan– que piden tener unos regímenes normales, democráticos, representativos. Es una gran revuelta de la dignidad, que seguro que continuará. Estamos viviendo un período de ajuste. Se hace difícil predecir lo que sucederá mañana en estos países, pero seguramente dentro de 15 o 20 años, en todos ellos habrá unas formas de organización política que se corresponderán con las sociedades que se están configurando en el mundo árabe.

En este contexto pues, más que nunca, se necesita una gran política europea a favor del desarrollo económico y social del Sur de Mediterráneo. Esta fue la idea de partida del proceso de Barcelona en 1995, con un enfoque amplio, muy en este sentido, que enfatizaba el respeto de los derechos humanos, la democracia y un desarrollo económico y social y el diálogo intercultural y la participación de la sociedad civil. El Proceso de Barcelona dio lugar por una parte desde 2005 a la política de vecindad, que se desgajó de ahí y que abarca la relación bilateral de la Unión Europea con los países vecinos, y, por otra desde 2008, a la idea lanzada por Sarkozy de crear una Unión por el Mediterráneo, que nació con defectos de estructura y organización graves. Sobre todo porque, en gran medida, el planteamiento francés era renacionalizar y descomunitarizar la política europea hacia el Mediterráneo.

Esto ha tenido como consecuencia que esa dimensión de la política mediterránea se ha sustraído en gran parte la competencia de la Comisión Europea al crearse la Secretaría de la UpM como un organismo internacional específico. La Comisión limita sus recursos, que gestiona más directamente a través de la política de vecindad. Además, se vincula a la Liga Árabe que, hasta la fecha, vivía el proceso euromediterráneo desde fuera y que no ha sido tradicionalmente partidaria de esta política de Europa hacia el Mediterráneo. Por otra parte, la decisión de establecer una copresidencia ha sido inicialmente un elemento conflictivo para los Estados del Sur, con graves tensiones entre ellos que, por el contrario, se habían podido sortear mejor en el marco del proceso de Barcelona. En éste, aunque hubiera ausencias en algún momento, las reuniones se desarrollaban, se adoptaban decisiones y se avanzaba. Visto que al final se lograba ir avanzando, todos los países miembros querían al final participar. Frente a esta flexibilidad, con la UpM hemos creado una estructura intergubernamental que tiene que funcionar por consenso y en la que votan todos los Estados parte, convirtiendo todos los conflictos que acechan a la región en grandes retos que bloquean el funcionamiento.

Pero la UpM existe, es lo que tenemos y hay que saberlo aprovechar. Necesitamos una política hacia el Mediterráneo. Habrá que intentar sustraer la Secretaría de la UpM a la lógica de los conflictos y hacer cambios importantes porque hoy, como decíamos, está más claro que nunca que es necesaria una gran política europea hacia el sur, y la Unión por el Mediterráneo es el organismo internacional creado para hacerlo.

SENÉN FLORENSA  
*Presidente Ejecutivo*  
*Instituto Europeo del Mediterráneo*



This publication is funded by:

FUNDACIÓ SUPORT  
MUSEU MARÍTIM  
I DRASSANES REIALS  
DE BARCELONA



ISBN 978-84-945397-2-5



9 788494 539725