

## **Capmany y de Montpalau, Antonio de, 1742-1813**

**Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona : tomo III / publicadas por disposicion y a expensas de la Real Junta y Consulado de Comercio de la misma ciudad ; y dispuestas por D. Antonio de Capmany, y de Montpalau.**

Madrid : En la Imprenta de Sancha, 1792.

Signatura: FEV-SV-M-00355

La obra reproducida forma parte de la colección de la Biblioteca del Banco de España y ha sido escaneada dentro de su proyecto de digitalización

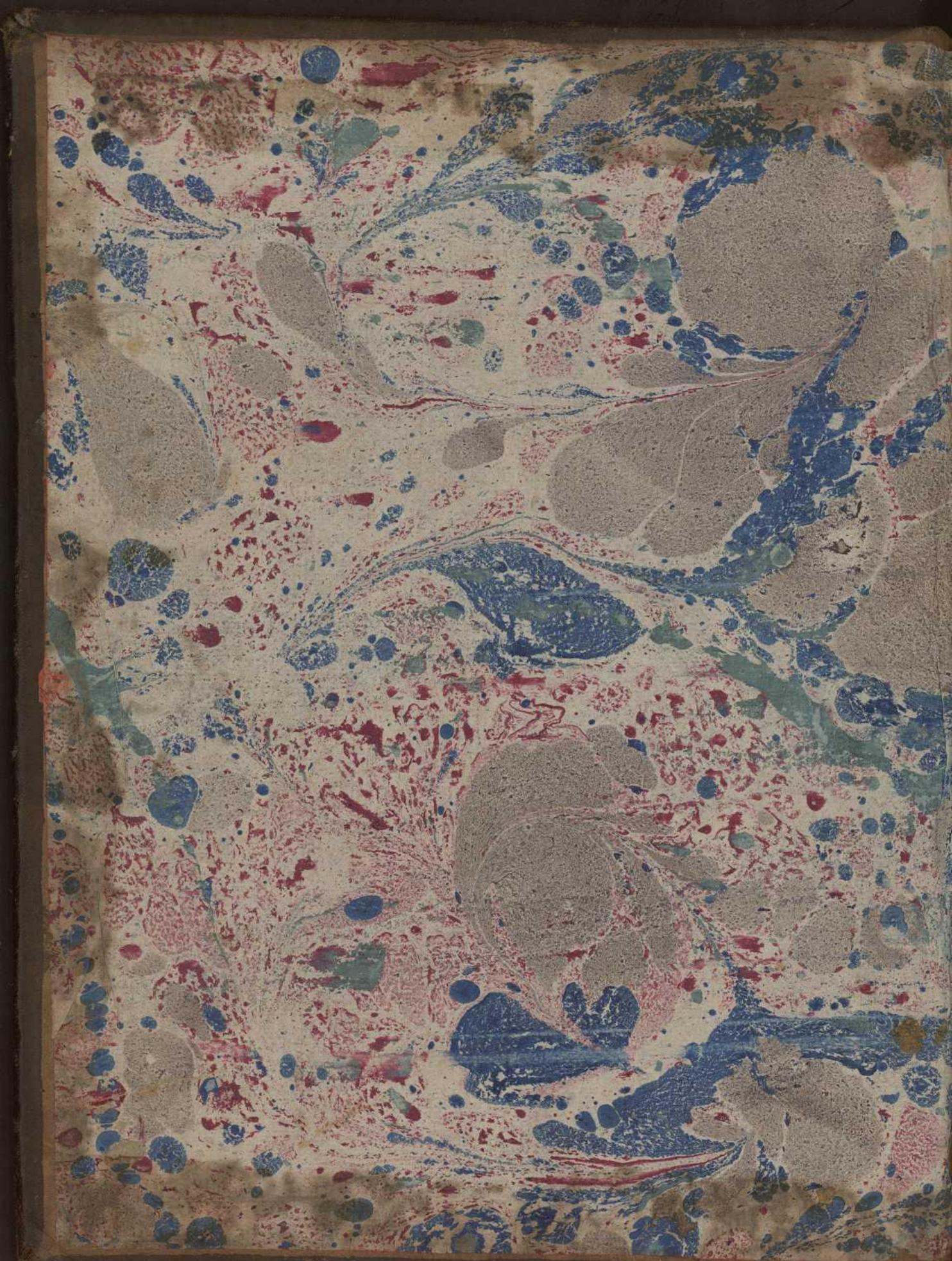
<http://www.bde.es/bde/es/secciones/servicios/Profesionales/Biblioteca/Biblioteca.html>

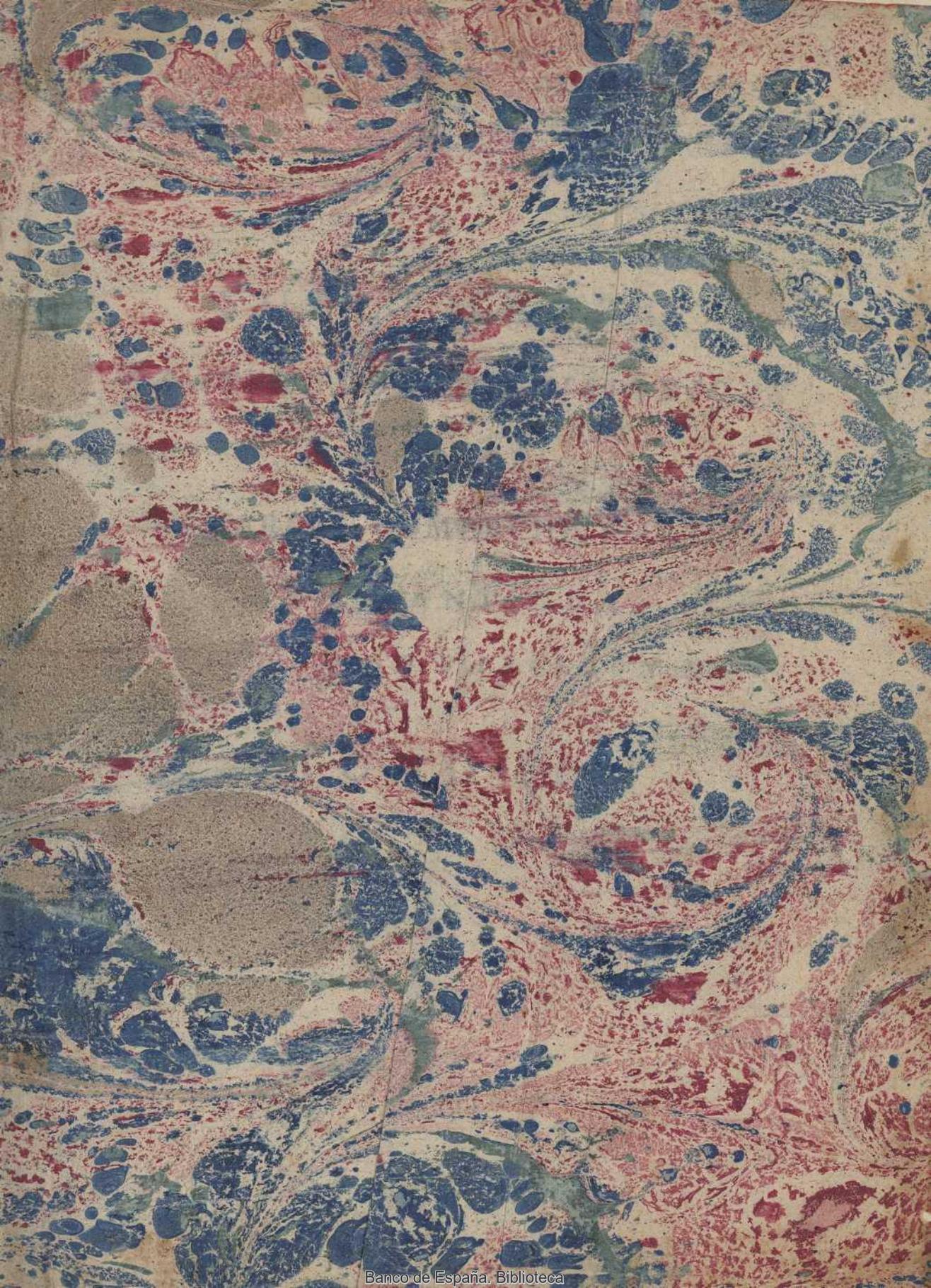
Aviso legal

*Se permite la utilización total o parcial de esta copia digital para fines sin ánimo de lucro siempre y cuando se cite la fuente*











*Rodríguez Sanja*

*Barcelona*

*1931,*

*200 f.*

*H.V.*

CB: 600000007922

FEU-SV-M-00355

12832

S U P L E M E N T O  
A LAS MEMORIAS HISTORICAS  
S O B R E  
LA MARINA, COMERCIO, Y ARTES  
DE LA ANTIGUA  
CIUDAD DE BARCELONA.  
T O M O III.

1884

S U P L E M E N T O

A LAS MEMORIAS HISTORICAS

S O B R E

LA MARINA, COMERCIO Y ARTES

DE LA ANTIGUA

CIUDAD DE BARCELONA

T O M O III

# MEMORIAS HISTORICAS

SOBRE LA MARINA, COMERCIO, Y ARTES

DE LA ANTIGUA CIUDAD DE BARCELONA.

PUBLICADAS

POR DISPOSICION Y A EXPENSAS DE LA REAL JUNTA Y CONSULADO DE COMERCIO DE LA MISMA CIUDAD.

Y DISPUESTAS

POR D. ANTONIO DE CAPMANY, Y DE MONPALAU,  
SECRETARIO PERPETUO DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA.

URBS ANTIQUA FUIT... DIVES OPUM, STUDIISQUE ASPERRIMA BELLI. *Virg. Æneid.*



*Montaña inv.*

*Molter sculp.*

MADRID.

EN LA IMPRENTA DE SANCHA.

MDCXCII.



# MEMORIAS HISTORICAS

SOBRE LA MARINA, COMERCIO, Y ARTES

DE LA ANTIGUA CIUDAD DE BARCELONA

PUBLICADAS

POR DISPOSICION Y A EXPENSAS

DE LA REAL JUNTA Y CONSEJO DE COMERCIO  
DE LA MISM CIUDAD.

Y DISUESTAS

POR D. ANTONIO DE CARMONA Y DE MONDALAN

SECRETARIO PERENNE DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

EN LA CIUDAD DE MADRID EN LA IMPRENTA DE SAN JOSE



MADRID

EN LA IMPRENTA DE SAN JOSE

MDCCLXII





## P R E F A C I O N .



**E**L mismo loable zelo y digno amor de la patria, que habia animado á la Real Junta de Comercio de Barcelona para la publicacion de los dos tomos, impresos en el año 1780 con el título de *Memorias Históricas de la Marina, Comercio, y Artes de aquella Ciudad*; muy lejos de haberse entibiado por el voluntario sacrificio de los caudales que destinó á la magnificencia de tan recomendable obra, recobró mayor espíritu habiendo entendido que yo conservaba el mismo con que entré en la empresa. Conocida ya mi buena voluntad y declarada propension á continuar este inagotable trabajo, no quiso dexar ociosas tan favorables disposiciones, para dar mayor amplitud á una obra, siempre nueva por su objeto, siempre incompleta por su materia, la qual, pues no pudo llenar mis deseos, menos satisfaria  
los

los de un Cuerpo , no menos desvelado en promover por todos los medios que le dicta su generoso ánimo , la industria y prosperidad de Cataluña , que en perpetuar la memoria de lo que adelantaron en los siglos pasados sus moradores , llevados de su propia necesidad , ó de las ventajas de su situacion , ó bien de la emulacion y rivalidad de otros pueblos navegantes.

La formacion de los tomos III y IV que nuevamente se publican , aunque se juzgue en realidad como una segunda empresa con respecto á mi trabajo , y á los auxilios con que la Junta los ha sostenido y costado , viene á ser sustancialmente la primera obra , ó si se quiere , la continuacion de ella , no tanto por haber llenado la série de los ultimos dos siglos que quedaron vacíos , quanto por las adiciones que se han hecho al objeto de cada una de las tres partes en que se dividen dichas Memorias , á la materia de cada libro , y á la narracion de cada capítulo. Por este motivo se ha guardado en estos dos ultimos volúmenes la misma distribucion y orden que en los dos primeros , y una perfecta igualdad , asi en la forma y caracter de la impresion , como en la calidad y marca del papel. Por consiguiente me abstendré de repetir en esta lo que expuse en la primera prefacion , ya sea por lo tocante al propósito , al plan , y á la extension , ó ya por lo tocante á la novedad y utilidad de la obra.

Si quando se copiaban los documentos de los archi-

VOS

vos la primera vez , y registraban crónicas y códices , asi nacionales como extrangeros , se hubiera logrado la feliz proporcion que despues he tenido , para hallar nuevos instrumentos , y muy apreciables noticias con que enriquecer la obra ; la materia que se publica separada , se hubiera refundido en el cuerpo del primer tomo , y distribuido en sus correspondientes lugares , sin necesidad de recurrir los lectores á dos volúmenes para continuar la série y narracion de un mismo asunto. Pero este inconveniente (que solo lo seria en una obra instructiva , ó en unos rigurosos anales ) no debe considerarse de algun momento en unas Memorias , que por su naturaleza admiten adiciones , ó suplementos. Además ¿quál es la obra que haya salido tan perfecta de primera mano , que no permita aumentos , ó apéndices , como lo acredita la experiencia , aun en aquellas que no dependen de los hechos , sino del discurso ó meditacion de sus autores?

En esta la materia misma era nueva , pues se tuvo que buscar , ó si se puede decir , criar : los hechos eran desconocidos , ú olvidados : su hallazgo incierto , y mas veces debido á la casualidad , que á la investigacion. Por consiguiente ninguna certeza habia de haberse apurado los materiales ; con tanta mayor desconfianza de mi parte , quanto no ignoraba yo que quedaban intactos algunos riquisimos depósitos de antiguos monumentos , que no vieron ojos humanos , mas que los de las personas que  
los

los extendieron ó trasladaron en su primitivo original.

Por otra parte esta no era una obra de ingenio ó de invencion, sino de investigacion y de diligencia: y asi me tendria por hombre de animo muy apocado, y de muy limitada intencion, si pudiendo extender y perfeccionar lo que principié con tanto afan y buen suceso, defraudase á la patria del fruto de mis tareas, y al público de tan preciosas noticias, no menos peregrinas, y acaso mas importantes, que las primeras que vieron la luz.

Estas Memorias parecerán solo interesantes á una Provincia; pero si se consideran baxo de otro aspecto, todas las de España, y muchisimas de la Europa, hallarán harta materia para calcular y combinar, en provecho suyo, un gran número de hechos, que han sido hasta aqui generalmente ignorados, de una edad poco paseada de los historiadores, y de un asunto que hasta este siglo no se ha empezado á tratar, y que por la comparacion de los tiempos antiguos con los modernos, no puede dexar de interesar á la comun ilustracion de las naciones: pudiendo servir de estímulo para que otras dediquen las tareas de alguna pluma patriótica á esta clase de memorias. De estas en qualquiera ramo que comprehendan, se ha de formar la historia general, que siempre será superior á las luces y fuerzas de un hombre, y por consiguiente siempre diminuta, informe, y sujeta á grandes errores ó equivocaciones.

Del

Del latin y del griego de la média edad se han impreso glosarios , de los poetas de aquel tiempo ensayos y memorias , de sus viageros colecciones , de sus leyes eclesiásticas y civiles cuerpos y tratados ; pero del comercio é industria de aquellos siglos , siendo los mas inmediatos al renacimiento de las letras en occidente , aun no se han escrito de propósito sino algunas generalidades y ligeras transiciones , sembradas por via de preliminar ó de erudicion , en los prólogos ó en las notas de ciertas obras modernas de economía. Tanta esterilidad ; de dónde puede proceder sino de la de documentos antiguos ? y ésta ; de dónde , sino de falta de diligencia y constancia en buscarlos ?

Asi pues me lisonjeo que el público , lejos de desaprobar el trabajo de estas adiciones , aceptará agradecido el fruto que le consagro de mis tareas , dirigidas á enriquecer mas y mas una materia de suyo original , pues se ha de sacar de monumentos originales , que equivale á sacarla del caños : materia , que por su lobreguez y aspereza quizás se ha resistido hasta aqui á los conatos de los estudiosos eruditos.

La historia de las navegaciones y del tráfico de una provincia , ó de una nacion , debe interesar á las demás ; porque por su naturaleza ha de abrazar las relaciones y correspondencias con todas las marítimas ; muy diferente de la historia civil , ó militar , la qual circunscrita al estado antiguo de las leyes , letras , ó armas de un pueblo

particular, no tiene tan inmediata y directa conexi6n con los otros, por ser artes apropiadas á las necesidades de los hombres de cierto pais, sin necesidad ni dependencia aun de los mas vecinos. Solamente la historia romana en sus diversas partes pertenece á todos los pueblos conocidos del orbe antiguo, asi á los vencidos, como á los libres, y aliados; porque la lengua, la legislacion, y el imperio de Roma penetró ó influyó en todos.

La historia mercantil, tratada con los cálculos, datos, é individualidad que conviene, seria una de las partes mas útiles de la historia universal, porque al paso que expone los principios, progresos, y decadencia de la industria de las naciones, descubre tambien las causas de su prosperidad, de sus contratiempos, ó de su ruina; y puede dar luces para su restablecimiento en los pueblos en donde floreció, y vino á perderse su memoria. Es tambien la parte de la historia, que acaso hace mas honor al genero humano, porque demuestra como pudieron el interés y el espiritu de comercio, por sí solos, conseguir lo que jamás la violencia de las armas ó la política de los tratados hubieran alcanzado tan unida y extensamente, quiero decir, un nuevo genero de sociedad y trato pacífico voluntariamente establecido entre naciones, muy lejanas unas de otras por su situacion, y mas lejanas aun por su idioma, religion, y costumbres.

De este tan curioso como importante ramo de la his-

historia, el célebre Mr. Huet Obispo de Avranches fué el primero que dió á la luz pública una idea general, recopilandola en un tomo en octavo con aquella exquisita erudicion y buen gusto que sazonan á sus demás obras. Más, como hubiese reducido su plan al comercio de los pueblos antiguos, no extendió las investigaciones sobre los hechos posteriores á la conquista de Constantinopla, executada por los Francos á fines del siglo XII. Asi pues concluye su obra precisamente en el tiempo mas interesante de la baxa edad, dexando intactos los siglos que recorren las presentes Memorias.

El Judio Benjamin de Tudela, Marco Polo, y Marino Sanuto, que andan en la Coleccion de Ramusio, Nicolás Conti en su Relacion al Papa Eugenio IV escrita por Poggio, el Geógrafo de Núbia, y los otros citados por Huet, forman mas bien la historia de los viajes que la del comercio de aquellos tiempos. Los demás autores que en este siglo han publicado historias del comercio antiguo, mas dedicados á escribir la parte política de las naciones marítimas que hoy no exísten, que los varios ramos del tráfico antiguo de las modernas; han dexado tambien vacíos los quatro ultimos siglos que mas interesan á los pueblos mercantiles de Europa.

El autor de una obrita intitlada *Essai de l'Histoire du Commerce de Venise*, impresa en 1729; sin embargo de ofrecer la continuacion de ella desde el año 1290

en que remata , hasta nuestros tiempos , no sabemos lo haya verificado : de suerte , que de las cinco partes de su historia solo completó las dos primeras , y aun en éstas , que son harto diminutas , mas se trata de las várias expediciones y guerras ocasionadas por el comercio , que de sus diferentes ramos , y artículos. Otro , que escribió en 1758 dos tomos en octavo tambien en francés , con el titulo de *Histoire du Commerce et de la Navigation des peuples anciens et modernes* (historia mas llena de reflexiones y cálculos politicos , que de hechos y datos positivos) , tampoco se extiende mas allá de la toma de Constantinopla por los Francos. Los demás autores que han tratado esta materia , han escrito de tiempos posteriores al descubrimiento del nuevo mundo : siendo la mayor parte de sus obras mas bien elementos ó tratados economicos con relacion á los intereses de las naciones , ó á la ciencia del comercio , que historia del mismo comercio.

De ahí , pues , hemos de colegir forzosamente , que los tiempos de la baxa edad estan todavia cubiertos de tinieblas : desgracia que igualmente comprehende á la historia de la milicia. Solo las republicas de Venecia y Genova , precediendo un profundo registro de sus archivos , y códices desconocidos , podrian sacar del olvido esta parte tan util de la historia general , en que cada nacion estudiaria el estado antiguo de su industria y contratacion.

cion. Aquellas dos naciones corrieron por espacio de cinco siglos todos los mares y puertos entonces conocidos con sus naves y sus flotas, y visitaron con motivo de la transportacion de los generos de oriente y de occidente diversas regiones, cuyo tráfico está hoy arruinado, ó gira por otras manos, ó por otros conductos.

A la verdad, si en aquellas dos poderosas Republicas, tan florecientes por su contratacion en los siglos pasados, se hubiesen trabajado unas Memorias á exemplo de estas, ¿qué peregrinas noticias, qué riqueza de datos no hubiera recibido la historia económica de las naciones modernas, pues las de una ciudad sola como Barcelona, que nunca pudo igualarse en la extension y poder de su tráfico marítimo con aquellas dos opulentas naciones, difunden no poca luz sobre la historia mercantil de muchas capitales de Italia, de los emporios de Ultramar, y de otros pueblos de Africa, y del Norte?

Por fortuna en Florencia, en estos ultimos años, se ha empezado á dar tan loable exemplo á las demás ciudades, con la publicacion de dos antiguos códices originales, escritos el uno á principios del siglo XIV, y el otro á mediados del XV, por dos sugetos que exercian la profesion del comercio en aquellas épocas. Del hallazgo feliz de estos monumentos deben justamente alegrarse los aficionados á este ramo de antigüedad; y yo con especial obligacion, reconocido á la cópia de noticias que me ha fran-

franqueado su lectura para ilustrar muchos puntos de la historia mercantil, que se aumentan en el presente tomo.

Aunque los referidos códigos estaban impresos en Luca desde el año 1766, en dos tomos en 4.º de marca, como suplemento á otra obra que trata de los impuestos y gabelas de la Toscana; no habian llegado á mi noticia quando emprendí la obra de las Memorias, en cuyo caso me hubieran servido grandemente para llenar varios artículos, ó añadir otros de nuevo, que tuve que dexar intactos por falta de datos, no siendome posible tratarlos con la individualidad que deseaba. Pero, ya que por casualidad han llegado á mis manos, me serviré de sus relaciones, cálculos, y estados, para puntualizar todos los que conducen á ilustrar la historia del antiguo comercio de Cataluña, y de otros puertos de España, que tenian giro y correspondencia con los extrangeros, á fin de dar á estas Memorias mayor importancia, y una utilidad mas general, asi para los patricios, como para los extraños.

Estos dos códigos, que con el título de *Práctica Mercantil*, extendieron en italiano tosco de aquel tiempo, el 1.º Francisco Balducci Pagolotti en 1339; y el 2.º Juan de Uzano en 1440, no se deben limitar á lo que ocurría en el comercio general del mundo conocido en las dos determinadas épocas: porque siendo ambos autores, personas que ejercian la profesion, y que forma-

ma-

maron aquellas relaciones de lo que cada uno habia visto y observado por sí en sus viages , suponen la experiencia de muchos años , antes de escribir sus tratados prácticos para la instruccion y direccion de los comerciantes de Toscana , de cuyo país eran ellos naturales.

En los primeros capitulos de su obra describe Balducci todo el comercio que hacian las ciudades mas célebres de Europa , y principalmente las de Florencia y Pisa , con Constantinopla , Pera , y otros puertos de la Romanía ; con la Persia , Georgia , y Natólia ; y por el Mar Negro (llamado entonces *Mar Mayor*) con el Catay.

Enumera los puertos que habia en una y otra costa del Mar de Zabache (llamado entonces *Mar de la Tana* por el Rio Tanais , hoy *Don*), entre los cuales nombra á *Porto Pisano* , que viniendo de Astrakan era el primero de la Propóntide en la Tartaria Menor , cerca de la embocadura del Don : de donde se colige el comercio antiguo de los Pisanos en aquellos remotos mares , pues dieron su nombre al puerto donde tenian establecido su ultimo empório.

El primer giro ó ruta que describe es la del Catay , que era la parte mas meridional de la China , cuya travesía se hacia entonces desde Azzof , dirigiendose por Astrakan : de aqui por Sarakan , junto al Wolga , entraban los viajeros por Organzi en el Zagatay , no muy distante del Mar Cáspio ; y por otras plazas , cuyos nombres

nó se leen ya en las cartas modernas, llegaban hasta Gambalú, ó Camaluco, á que llamaban la *Ciudad Maestra*, ó capital de la China, y cuya circunferencia, segun Balducci, era de cien millas. Asegura que este viage de ida y vuelta se hacia en poco mas de ocho meses, con toda libertad, y por caminos muy seguros, ya fuese con caravana, ó con dos intérpretes y un sirviente. Si la ruta que aqui se describe, es una de las que señalan los antiguos escritores y otros de la média edad desde Constantinopla y de Moscovia á la China; no lo dexa distinguir la diferencia, ó desfiguracion de los nombres de los pueblos y paises que refiere Balducci. Pero sean ó no estos pueblos los mismos que enumeran los autores de aquel tiempo, ó de los siglos anteriores; resulta que su tránsito era franco y seguro, y que sus moradores eran tratables y hospitalarios, ó de muy diferentes costumbres de las que han mostrado despues sus féroces sucesores.

Este comercio directo de la China, y los demás ramos que se extiendian por otras partes del Asia, formaban aquel riquísimo tráfico de las perlas y otras piedras preciosas, de las especias y aromas, de las sedas y ropas de oro y plata, que, ó por el Seno Pérsico, ó por el Mar Cáspio se conducian desde Ceylán, Java, y otros parages de la India, á los mercados del Asia, en donde se proveian los Italianos con preferencia al de Alexandria, al qual las drogas llegaban de inferior gusto y calidad.

De-

Despues de haber dado Balducci un estado geográfico y económico de los nombres, situación, distancias, derechos, gabelas, y prácticas de cada uno de los lugares que se transitaban en el viage de la China, y de los costes de la manutencion del mercader europeo, y conduccion de su persona y equipage; pasa á especificar los impuestos y gabelas que se pagaban en las plazas de la Tana, y la correspondencia de las monedas, pesos, y medidas de aquellas con las del Catay, de Tauris en Persia, de Laiazo en la Armenia, de Caffa (la antigua Theodósia) en la Crimea, de Trebizonda en el Mar Negro, de Constantinopla, y de Pera. Sigue despues haciendo la regulacion de los pesos, medidas, y monedas de estas ciudades con las demás plazas de comercio de la Europa: y con el mismo método prosigue explicando los diferentes usos y prácticas que estaban en observancia en todos los puertos ó emporios del mundo entonces freqüentado por los navegantes y mercaderes italianos.

Es de notar que en parte ninguna de estas relaciones se hace mencion una sola vez de la Rusia, Suecia, ni Dinamarca, ni de lo que hoy es Republica de Holanda: las ciudades de Brujas y de Amberes eran el término de las expediciones mercantiles de los europeos meridionales, como lo serian de los septentrionales. Aquellas dos ciudades eran el mercado general en donde se proveian los traficantes de la Hansa para repartir los ge-

neros del oriente y medio dia por el Báltico y centro de la Alemania. Tampoco en el giro de los cambios que regúla en esta obra con respecto de una plaza á otra de Europa, no se nombra ciudad alguna de la Alta Alemania, ni de las Potencias del Báltico, ni de la Escocia, ó Irlanda: sin duda entonces no habria comercio ni correspondencia directa con estos países desde Italia, por ser los mercados de Flandes y sus férias el punto de reunion en donde se executaban las ventas, las compras, y los pagamentos, en donde residian los consules, factores, y comisionistas de todas las naciones, y por medio de los banqueros Florentines y Lombardos, que exercian exclusivamente esta negociacion casi en todo el occidente, se hacian los cambios, reducciones de moneda, y anticipaciones para las compras, acopios, y otras especulaciones.

Como las relaciones de esta obra tienen una extension tan dilatada quanta era la del comercio que hacian los Toscanos, Venecianos y Genoveses en aquel siglo; se hace en ellas freqüente mencion de algunas plazas marítimas de España, que serian en las que tenian los Florentines sus factores para las compras y embarques, y su nacion gozaria de algunos privilegios para la introduccion ó extraccion de las mercaderías.

Entre estas plazas españolas no podia menos de ocupar el principal lugar la ciudad de Barcelona, tan conocida en aquellos tiempos de todos los pueblos del le-

vante por su tráfico, industria, y navegacion. Asi se repiten en varios capitulos del código las correspondencias que tenian los cambios, las monedas, pesos y medidas de dicha plaza con las principales de Europa; se especifican los frutos que sacaban de Cataluña los extranjeros; los articulos que introducian, y los derechos que adeudaban. Se mencionan los privilegios que gozaban los Catalanes en varios puertos y escalas de Asia, Africa, y Europa, nombrandoles entre los Venecianos, Genoveses, Pisanos, y Anconitanos, por cuyas manos circulaba todo el tráfico activo de levante, y de poniente.

Asi, pues, segun el contexto del código, frecuentaban los Catalanes la Flandes, la Andalucia, Marruecos, Berbería, Cerdeña, Napoles, Egipto, Chypre, Rhódas, la Romanía, y Constantinopla. En todos estos parages les veria Balducci exercitando el comercio á principios del siglo xiv, pues este como factor de la célebre compañía de Florencia, llamada de los *Bardos*, habia corrido todas estas tierras con graves comisiones.

Entre las otras ciudades de España de que se hace memoria, Balducci nombra á Sevilla, Málaga, Cadiz, Granada, Valencia, Tortosa, Mallorca, Menorca, Ibíza, Perpiñan: compara sus pesos, medidas, y monedas; explica los derechos y gabelas, y los estilos de cada una de estas plazas, dando razon de los articulos de extraccion de que solian hacer comercio los extranjeros, que

comunmente eran materias primeras, y segun parece no navegadas por los naturales: habla tambien de Portugal, pero solo con relacion al puerto de Lisboa. Del resto de España no nombra puerto ni ciudad alguna, ni para los cambios, ni para el tráfico marítimo ni terrestre: sin duda entonces aun no se habia empezado el de extraccion de lanas por los puertos del mar cantábrico.

En quanto al contexto del 2.º código de la *Práctica del Comercio* que escribió Juan de Uzano por los años de 1440, no se advierte variacion alguna notable en el estado y relaciones del comercio general, sin embargo de haber corrido un siglo de un autor á otro, sino es respecto al tráfico y establecimientos del Mar Negro, y del de Azzof: procediendo ambos sobre el mismo método. Solo Uzano añade algunas observaciones mas particulares, y de una utilidad mas directa á los comerciantes de su tiempo.

Se especifican los frutos y mercaderías principales de cada pais; se enseñan las precauciones para su conduccion y conservacion, las reglas para distinguir las buenas de las malas; se muestran las calidades y colores de las estofas de lana y de seda mas conocidas en cada pais, de los quales se refiere el comercio que hacian de dichas ropas; con los gastos que se causaban, las gabelas que se pagaban, y las franquicias ó privilegios que gozaban en ellos los Florentines. Se anotan además los pesos y me-

di-

didadas, asi de áridos como de líquidos, que estaban en uso en los diferentes puertos y plazas que alli se mencionan: regulando las correspondencias que tenian entre sí las de diferentes tierras. Se expresan las monedas de plata y de oro que en cada una corrian, calculando su valor y ley, asi intrínseca como extrínseca, con exâctas reducciones de un parage á otro, para instruccion de los banqueros. Se dá por ultimo una razon muy circunstanciada de los mercados y férias que se celebraban en diversas ciudades de Europa, con los estilos que se practicaban en cada una. Se señalan las estaciones de las partidas de las flotas de algunos puertos de Italia, y de otras partes con distincion de las que se destinaban á levante, y de las que salian para poniente. Trátase igualmente del giro de los cambios, de los terminos de las letras, segun la práctica de las diferentes plazas, y de los premios de los seguros marítimos y terrestres, que ya entonces eran generalmente conocidos.

Por las exâctas y copiosas noticias que presentan estas dos obras, qualquiera reconocerá, prescindiendo del método y estilo, un merito no inferior á los tratados de Savary, de Riccart, y de otros escritores modernos, sobre la práctica del comercio.

Verdad es que las observaciones, cálculos, y reglas de aquellas ráncias obras, no son aplicables al estado actual del comercio, ni á los usos de nuestros tiempos: pe-

ro ya que el particular comerciante no pueda sacar de allí utilidad alguna respecto á sus intereses; el escritor político, el económico, el geógrafo, el naturalista ¿quántas noticias no hallarán para comparar los siglos, el progreso, la decadencia, y la revolucion que experimentaron la industria, el tráfico, y la navegacion de los Européos con el nuevo paso á las Indias Orientales, y descubrimiento de las Occidentales? ¿quántos conocimientos para instruirse en las especies, calidades, y nombres de las drogas, frutos, y demás producciones naturales, y aun artificiales del Asia, que formaban el ramo principal del comercio en aquellos siglos? ¿quántas observaciones para conocer los paises en que se criaban, ó manufacturaban; los conductos por donde venian; los mercados en donde se compraban ó acopiaban; las naciones que las transportaban, y las que las consumian?

La mudanza que ha experimentado el estado y tráfico de Europa de tres siglos á esta parte, debe admirar al observador político. Si este entra á comparar los tiempos y las circunstancias; verá quán distintas son las comunicaciones, quán trocados los gustos, las modas, y las necesidades; cómo los mercados han mudado de sitio, y de rumbos las navegaciones, pasando la contratacion como de mano en mano de unos pueblos en otros, cayendo los antiguos, y levantandose otros nuevos; cómo los provechos del comercio oriental, que la situacion ventajosa de tres

na-

naciones del mediterráneo , y la rudeza ó indolencia de todas las demás habian estancado en su poder , han sido el patrimonio de las que se hicieron despues respetables en el oceano ; y cómo el espíritu mercantil y navegante , que fué por tantos siglos el móvil de la actividad de los Italianos , ha venido á ser hoy como el alma universal que anima á todas las Potencias ; quedandole á Italia la gloria , y la desgracia por compañera , de que al paso que produjo los intrepidos descubridores del nuevo mundo , estos mismos hijos , casi sin preverlo , quitaron para siempre á su patria sus riquezas y poder , pasando-las á otras naciones.

No me canso de repetir que en la lectura de estos dos códices se presenta al filosofo y al calculador político un vasto campo para reflexionar sobre las vicisitudes, asi físicas como morales, que han tenido algunos Estados, en especial con respecto al tráfico é industria. Allí se puede ver lo que era la Italia en la edad média , comparada con lo que ha sido en los dos ultimos siglos. A la verdad causa admiracion , cómo de un punto tan elevado de poder y opulencia , que supone grandes esfuerzos , repetidas tentativas , largo transcurso de años , y aventajada civilidad , cayó en breve tiempo aquella gloriosa nacion en tanta pobreza y debilidad.

Si las apreciables noticias que ofrece la lectura de estos códices de Balducci y de Uzano , facilitan á qualquiera

ra

ra observador el cotejo del estado antiguo y moderno de la Europa comerciante; las no menos peregrinas que encierra el presente tomo, unidas á las del I.º de estas Memorias, no suministrarán poca materia á los genios amantes de la historia económica, para aclarar algunos puntos oscuros, y decidir otros dudosos, en orden á la antigua industria, marina, tráfico, y legislacion mercantil, no solo de Cataluña, sino tambien de otros reynos y pueblos de España, en quanto lo permite la idea de esta obra, y el escaso caudal de hechos que hasta aqui se puede recoger de las crónicas y anales de las demás provincias.

En estas no pueden faltar zelosos patriótas, investigadores de sus antigüedades, y cuerpos publicos que les animen y protejan; á quienes ruego, por la gloria general de la nacion española, consagren sus tareas, su talento, y su corazon á la ilustracion de la historia económica de su patria. A pesar de la expresion de este deseo, no pretendo proponer mi trabajo por modelo á nadie, y mucho menos mis aciertos, si tales los juzgáre el público. Estoy tan lejos de esta idea, que buscando modos como no hacerme singular, pues soy todavia en este género el único, quisiera confundir mi nombre entre los de otros que me acompañasen en la carrera, y ocultar en alguna manera mis yerros, ya que no he podido mi laboriosidad y constancia, que es lo único que sin resábido de vanidad podría proponer por exemplo.

ME-

# EXPLICACION DE LAS ESTAMPAS ALEGÓRICAS QUE LLEVAN ESTOS DOS TOMOS.

## I.

La estampa de la portada de ambos volúmenes, representa el escudo de armas que usa y ha usado desde su primitiva creacion el Consulado de Barcelona, y son propriamente las de esta Ciudad, pero con las ondas del mar figuradas abaxo en escudete, aludiendo á ser un Magistrado marítimo.

Acompañan al referido escudo dos figuras alegóricas, sentadas la una á un lado, la otra á otro: la de la derecha representa una matrona con los atributos de la agricultura é industria, simbolizada la vigilancia de ambas en el cetro alado, y mano del remate: y la de la izquierda representa otra matrona, con los atributos de la náutica y comercio marítimo.

## II.

En la cabecera del Discurso preliminar se figura una marina ideal, con varios instrumentos náutico-astronómicos, pertrechos navales, embarco y desembarco de mercaderias á la orilla de un muelle, animado todo con dos figuras marinescas de unos muchachos con accion.

## III.

En la viñeta que corona la cabeza de las Costumbres Marítimas, que son el texto del Tomo I, se representa á Themis con los atributos de la equidad y justicia, apoyando la mano derecha sobre el escudo de Barcelona, y entregando con la otra el Libro del Consulado ó leyes marítimas de esta ciudad á Mercurio, para que las lleve á las naciones del Levante, manifestado por el nacimiento del Sol sobre las aguas. Este acto lo presencia y autoriza el supremo Numen de los mares Neptuno, que descendido de su carro ampara á Themis, en ademan de santificar las leyes á que debia sujetarse la navegacion mercantil de alli adelante.

## IV.

La cabecera de la primera pagina del texto del Tomo II, representa el puerto y ciudad de Rhodas, con su coloso del Sol tan celebrado de la antigüedad, cuyos moradores comunicaron las primeras leyes náuticas al Oriente y Occidente.

# PREFACION EXPLICACION

DE LAS ESTAMPAS ALBORGORIAS

QUE LLEVAN ESTOS DOS TOMOS

En estas no pueden faltar zelosos patriotas, que los que se ocupan de sus antigüedades, y cuerpos publicos que en la descripción del Discurso preliminar se figura una marina ideal, con varios instrumentos náuticos astronómicos, petrechos navales, embarco y desembarco de mercaderías á la orilla de un muelle, animado todo con dos figuras marinescos de unos marinescos con el escudo caudal de hechos que para el presente se ha considerado como un símbolo de la vigilancia de ambas en el comercio, y la de la industria representada una marina, con los atributos de la náutica y comercio mar-

## I

En la viñeta que corona la capera de las Costumbres Marítimas, que son el texto del Tomo I, se representa á Themis con los atributos de la equidad y justicia, apoyando la mano derecha sobre el escudo de Barcelona, y entregando con la otra el Libro del Comandante de leyes marítimas de esta ciudad á Moisés, para que las lleve á las naciones del mundo, manifestado por el nacimiento del Sol sobre las aguas. Este acto lo presencian y autoriza el supremo Numen de los mares Neptuno, que descendido de su carro ampara á Themis, en señal de santificar las leyes á que debia sujetarse la navegación mercantil de allí adelante.

## III

En la viñeta que corona la capera de las Costumbres Marítimas, que son el texto del Tomo I, se representa á Themis con los atributos de la equidad y justicia, apoyando la mano derecha sobre el escudo de Barcelona, y entregando con la otra el Libro del Comandante de leyes marítimas de esta ciudad á Moisés, para que las lleve á las naciones del mundo, manifestado por el nacimiento del Sol sobre las aguas. Este acto lo presencian y autoriza el supremo Numen de los mares Neptuno, que descendido de su carro ampara á Themis, en señal de santificar las leyes á que debia sujetarse la navegación mercantil de allí adelante.

## V

La capera de la primera pagina del texto del Tomo II, representa el puerto y ciudad de Rhodus, con su coloso del Sol tan célebre de la antigüedad, cuyos moradores comunicaron las primeras leyes náuticas al Oriente y Occidente.

MEMORIAS  
HISTORICAS  
PARTE PRIMERA.

---

---

PARTE PRIMERA.

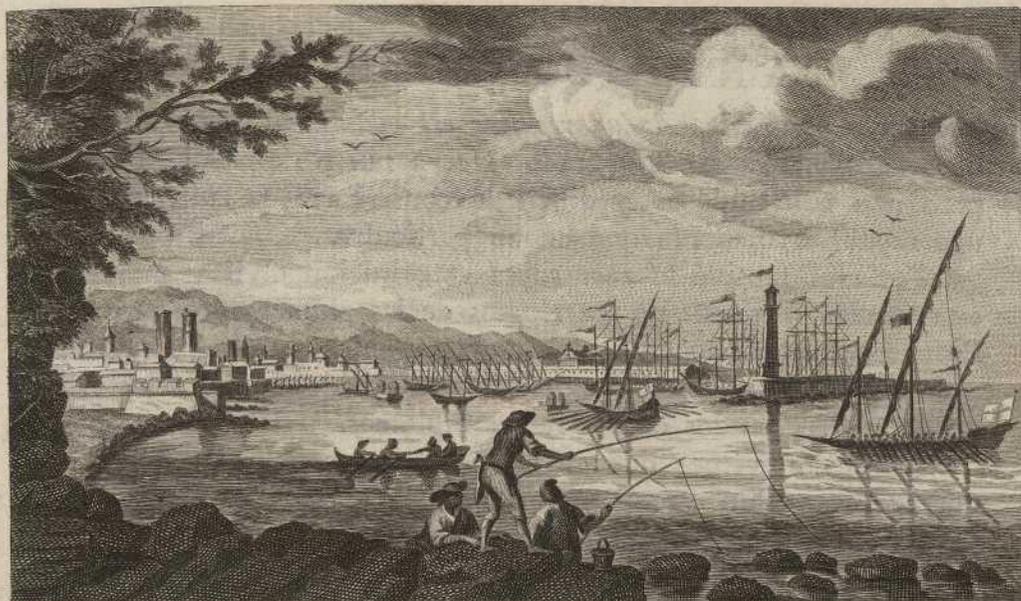
ANTIGUA MARINA DE BARCELONA.

Tom. III.

A

*Illi robur & æs triplex  
Circa pectus erat, qui fragilem truci  
Commisit pelago ratem  
Primus. . . .*

HORAT. OD. 3.



Montaña lo dibujo.

Moles lo grabó en Barcelona. 1779.

# MEMORIAS HISTORICAS.

## PARTE PRIMERA.

### ANTIGUA MARINA DE BARCELONA.



LOS progresos de la navegacion y del tráfico con las naciones extrañas, que en sentir de algunos filósofos antiguos y modernos estragan las costumbres, desterrando de las ciudades la sencillez y la parsimonia; ninguna mella hicieron en la policía pública y economía doméstica de Barcelona. Ni la comunicacion de sus ciudadanos con remotos pueblos, ni sus conquistas ultramarinas, ni sus frecuentes viages, ni la grande riqueza que su actividad mercantil acarreó á la patria, menoscabaron en el discurso de dos siglos sus loables y sábias

## ANTIGUA MARINA

bias reglas de vivir. *Ardua res hæc est opibus non tradere mores*, dixo en alabanza del Emperador Nerva nuestro español Marcial; pero mas admirable es, y difícil de conservarse, la austeridad en una república opulenta que en un particular.

Por este motivo la incorrupta constitucion civil y moral de esta Ciudad mereció, no los elogios de las plumas ponderativas ó lisongeras de los poëtas; sino los testimonios publicos de la fama derramada por todas las naciones, recogidos por los historiadores, y perpetuados en los regios diplomas.

En efecto, vemos que en el siglo XIV ya tenia Barcelona renombre de pueblo exemplar por sus leyes y policia. El Cardenal Don Jayme de Aragon, Obispo de Sabina, y Administrador del de Valencia, en una carta, fecha en esta Ciudad á 1 de Diciembre de 1395, con la que dirige y regala á los Magistrados Municipales de Barcelona el *Valerio Máximo*<sup>1</sup> traducido en idioma valenciano, les dice entre otras cosas: „ Como Nos seamos ciertos que vuestra noble Ciudad entiende en el buen regimiento „ de la cosa pública y familiar mas que otra que sepamos, tanto que se la puede llamar espejo de buen exemplo, á la qual „ Ciudad vuestra nos tenemos por muy obligados por el gran amor „ que mostró al Señor Infante Don Pedro nuestro Padre, y á Nos, „ que siendo muchacho nos criamos ahí, haciendonos muchas honras y placeres. . . “

Jayme Marquilles, Jurisconsulto, que escribia por los años de 1400, la llama: „ Ciudad felicísima por su gobierno; diligentísima „ en el castigo de los delitos; firmísima en la austeridad de costumbres; muy loable por las reglas de prudencia y sabiduría; „ enriquecida de buenos varones, y excelentes matronas; ilustrísima en actos de virtud, no menos que en la total extirpacion „ de vicios.“

Marineo Sículo, autor de principios del siglo XVI, hablando del

<sup>1</sup> Es un volumen en fóllo, con cubiertas de terciopelo, chapeteado de bronco dorado, y escrito en vitela con cabezeras y letras iniciales iluminadas primorosamente: el qual se guarda bien conser-

vado en el Archivo de la Ciudad; y en la hoja de la anteporta está copiada la carta del Cardenal, y la respuesta de gracias de los Magistrados de Barcelona, ambos documentos en lengua lemosina.

del estado político que tenia Barcelona en el Reynado de Don Alonso V, dice: „ Florecia esta Ciudad, no solo en grandes riquezas, sino en muchos varones de singular prudencia, en buenas costumbres y estatutos. Todos los ciudadanos en la administracion y acrescentamiento de la república, seguian casi la forma y estilo de los antiguos Romanos. En ella, ni las discordias, ni los pleytos, ni las rencillas, ni las parcialidades, muy frecuentes en otras ciudades, menoscababan las riquezas de sus vecinos, ni el buen orden doméstico, pues mas querian regirse por la razon y la naturaleza, que por las leyes. De aqui vino no que otras muchas ciudades imitasen sus santas reglas y orden de buen vivir, y siguiesen su buen exemplo de gobierno público, y las demás buenas artes; y que muchas personas, por la fama de tal Ciudad, no solo de toda España, sino de otras várias naciones, venian á ella haciendola de dia en dia mas rica y populosa.“

El mismo Rey Don Alonso V de Aragon, en su privilegio dado en Napoles en 1450, habia dicho: „ Nuestra Ciudad de Barcelona, ya por sus muchos servicios, ya por su gobierno político, sobresale entre las demás de nuestros dominios, y todas procuran gobernarse á imitacion de ella, y exercer su policia.“

Hernando del Pulgar, historiador de los Reyes Católicos, dice tambien: „ Esta Ciudad, en los tiempos pasados, fué tan bien regida y gobernada por los principales que tenian cargo de su regimiento, que florecia entre todas las otras de la christianidad: y todos sus moradores gozaban de la seguridad en sus personas y bienes, y de grande abundancia de las cosas necesarias á la vida: y por su buena industria y justa comunicacion y equidad con extrangeros y naturales, algunas personas de otras partes remotas, informadas de su buen regimiento, traian á ella sus bienes, á fin de vivir en paz y tranquilidad.“

Geronimo Paulo, que escribia en 1492, dice á poca diferencia lo mismo: „ Las leyes de policia de Barcelona sirvieron de dechado á muchas nobles ciudades: y á ella le acrescentaron su nombre las riquezas, la navegacion, y la libertad, no menos que la observancia de la justicia, ayudada de la loable par-

„ si-

„ simonia , y de la concordia , conservadora de todo imperio , y  
 „ principalmente la limpieza y destierro de ociosos , polilla de la  
 „ república.“

Gomez Miedes , que escribia en 1545 la vida y hechos del Rey Don Jayme I de Aragon , hablando de Barcelona , dice : „ Se  
 „ aventaja esta Ciudad á otras , principalmente en la frugalidad  
 „ y concordia de sus ciudadanos , y sobre todo en el amor de la  
 „ patria.“ El Analista de las cosas de Genova , Pedro Bizaro , que escribia en 1577 , añade : „ La Ciudad de Barcelona , en otro  
 „ tiempo pequeña , hoy es insigne por su poblacion , riquezas ,  
 „ leyes , y costumbres.“

Es cosa digna de notar , que Barcelona era á un mismo tiempo no solo plaza de comercio , sino de guerra , y residencia de la Corte : circunstancias , que á primera vista parece que debian combatir con mas fuerza á la austeridad de costumbres , y parsimonia doméstica. Pero , como la milicia no formaba entonces un estado permanente y separado del cuerpo civil , y las riquezas tampoco podian venir por otros caminos que por los del trabajo , que las junta lentamente , y las reparte entre todas las manos activas ; no padecieron las costumbres la ruina que experimentaron en otros pueblos , porque en este no era la Corte la rica , sino la nacion.

Pero esta misma situacion de la Corte en lugar marítimo , brindaba á los Reyes de Aragon á fomentar la marina y las expediciones navales. Ya hemos visto en el Tomo I de estas Memorias , como asistian personalmente á los aprestos de las esquadras , á la bendicion de las galeras , y de banderas , á los alistamientos , y á todos los actos publicos que autorizaban los armamentos y empresas de la Real Corona. Hemos visto tambien quán frecuentes fueron por espacio de dos siglos los viajes de los Reyes á las conquistas y guerras ultramarinas ; y quán ordinario era entonces que los Soberanos montasen las armadas. Esto ultimo se demuestra mas visiblemente en las peticiones que les hacian las Ciudades marítimas , y otras de sus Reynos , quando querian armar en corso ; es á saber : que sus naves y galeras navegasen exêntas de la jurisdiccion del Almirante

ó Capitan General de las Armadas, menos quando el Rey las incorporase en la esquadra que montase, ó mandase su Real persona, de que hubo bastantes exemplos.

Este exemplo de las Ciudades trascendió luego despues á los nobles y caballeros, que tenian galeras y navios propios con que servian al Rey y á la patria, como se manifiesta por algunos hechos que por fortuna se han podido entresacar de los materiales de estas <sup>2</sup> Memorias. En el año 1426 encontramos que vino de Genova á Barcelona la galera de *Luis de Abellá*: en 1432 otra de *Francisco Desplá* partió de Barcelona para Napoles con una bombardarda de la Diputacion que pesaba 40 quintales. En 1436 el Conde de Módice se embarcó en la galera de *Juan de Junient*, que salia á la guerra contra Genova. En 1438 partió una galera de *Pedro de Requesens* al socorro de Napoles: y en 1454 una carabela armada de *Juan Zaplana* para el mismo destino. En 1460 vino de aquel Reyno una galera de *Don Juan de Cardona*. En 1477 llegaron á Barcelona una galeota del *Conde de Prades*, y otra del *Maestre de Montesa*. En 1482 salió al corso una galera del *Conde de Cardona*. En 1551 entró en Barcelona la galera de *Don Antonio Doms* de Perpiñan.

Para dar todo aprecio y autoridad á la Marina, los Reyes de Aragon crearon la dignidad de Almirante, á cuyo oficio se concedieron mas adelante várias prerogativas y derechos. Este cargo empezó á ser dignidad de la Corona en el siglo XIII, y en casi todos los Reynos de Europa, con corta diferencia unos de otros. En Francia fué creada por Luis IX; en Aragon por Don Jayme I; en Inglaterra por Ricardo I; en Castilla por Fernando III; y en Napoles por Federico I.

Pero en ningun tiempo se decoraron y señalaron mas individualmente las preeminencias de los oficios de la Corona en Aragon que en el reynado de Don Pedro IV, que arregló no solo el ceremonial y etiqueta de la Corte y Palacio, sino las prerogativas de los grandes oficiales de la Corona. Entre estos se con-

<sup>2</sup> Colec. Diplom. Tomo IV. Apéndice de notas Núm. I.

taba el Almirante, título supremo de la mar, y oficio vitalicio que concedian los Reyes á vasallos de alta gerarquía de sus dominios, que ordinariamente eran de las primeras casas de Cataluña, como los Cardonas, Moncadas, y Cabrerías. Y como era este empleo mas una dignidad que un cargo de efectivo exercicio en las expediciones, pues no las podian mandar siempre los Almirantes, ó por su poca experiencia, ó por su corta edad, porque se solia conferir mas al lustre de las familias que al valor y merito personal; el Rey Don Pedro creó el cargo de Capitan General de las Armadas Reales, que si bien le dió á sugetos de la mas ilustre nobleza, siempre eran Capitanes experimentados en las acciones de mar, y debian mandar en persona las Armadas que se les confiaban en tiempo de guerra, sin sujecion al Almirante, que regularmente no se embarcaba sino en expediciones en que iba el mismo Rey, ó Persona Real.

En el nombramiento que Don Pedro hizo en 1373 de Capitan General y Lugar-teniente de Almirante de Aragon á favor de Gilaberto de Cruilles, le concedió las facultades de General con suprema potestad sobre todas las esquadras actuales, y las que se aprestasen en adelante, asi en el continente como en las islas (esto es Cerdeña y Mallorca).

Pero como las prerogativas, derechos, y emolumentos de los Almirantes eran tan altas y apreciables, estos no las delegaban á sus Lugar-tenientes sin grandes reservas, como se colige del expresado Real nombramiento, en que el Vizconde de Cardona Almirante á la sazón, se reservó el derecho del exercicio de su autoridad en qualquier lugar donde se halláre personalmente, y de que en la causa que él hubiese empezado, no pudiese el Lugar-teniente tomar conocimiento sin su beneplácito: Que si dicho Almirante queria montar una Armada, no pudiese su Teniente percibir salarios, ni derechos algunos afectos al cargo de Almirante, ni entrometerse en su mando sin su voluntad; más no montandola personalmente, podia percibirlos: Que la causa ó querrela que en primera instancia se presentase ante el Almirante, éste la podia determinar por sí; pero si le fuese preciso cometer su conocimiento, lo habia de hacer al dicho Lugar-teniente,

y

y no á otro; es á saber, quando el Almirante se hallase en el parage de la querella 3.

Como el Rey Don Pedro cuidó siempre tanto de que su marina fuese apreciada, pues á ella debió todo su poder, y los famosos hechos de su reynado; amplió quanto pudo la jurisdiccion y preeminencias del Capitan General Gilaberto de Cruilles, á fin de poner la Real Armada en mayor actividad y respeto de lo que se podia esperar de la dignidad, que las mas veces recaía en Señores, que solo aspiraban á los honores y emolumentos del oficio.

Concedióle que todos los marineros y alistados, que hubiesen sentado plaza en las Armadas Reales con él ó con sus Tenientes, podian desde el punto de ser alistados llevar espada y armas prohibidas por qualquiera ciudad ó villa de realengo, asi de dia, como de noche, sin que los Jueces ordinarios pudiesen retenerles las armas aun en sus pendencies, ántes las restituyesen al Capitan General: *pues es digno* (son palabras del Real Privilegio) *que aquellos que en los hechos de guerra, mayormente en la mar, están aparejados á servirnos, gozen de alguna especial prerogativa, á lo menos del porte de armas.*

Concedióle además: que solo el dicho Capitan General y sus Tenientes, y no Juez alguno ordinario, puedan hacer pesquisas y dar sentencias en las causas de los delitos que se cometan en los mares, puertos, ó playas de la Corona: que solo él, ó el Rey, pero ningun Ministro Real, puedan conceder licencias de armar en corso: y que los armadores que obtuvieren la licencia del Rey, debian prestar caucion en poder del dicho Capitan General ó de sus Tenientes.

Tambien incumbia al Capitan General el cuidado de las atarazanas reales; y en virtud de esto podia remover los alcaides de ellas, y demas empleados, si los hallase omisos ó ineptos; debiendose entender lo mismo respecto á los capitanes locales de los puertos y playas de los dominios del Rey 4.

El mismo Don Pedro, habiendo de despachar al Reyno de

Tom. III.

B

Cer-

3 Coleccion Diplomatica. tomo IV.  
Núm. LXXIV. pag. 145.

4 Coleccion Diplomatica. tomo IV,  
Núm. LXXVII. pag. 149.

Cerdeña para algunos negocios de la Corona, y bien de aquella Isla al noble Bernardo de Senesterra, que era del Consejo Real, le nombró capitán de dos galeras, la una llamada *La Victoria*, cuyo cómitre era Nicolas Guardiola, y otra que mandaba en aquella Isla el patron Arnaldo Aymar, concediéndole todas las prerogativas y jurisdicción alta y baxa, que pertenecía á un capitán de galeras de la Real Armada 5.

## CAPITULO I.

DEL PUERTO Y MUELLE ANTIGUO  
de la Ciudad de Barcelona.

AUNQUE en otra parte <sup>1</sup> se trató de la profundidad del antiguo surgidero de esta ciudad, del primer plan de la fábrica de su puerto, de la segunda construcción, de las vicisitudes que ésta tuvo posteriormente, de los repetidos reparos y ampliaciones que se hicieron hasta fines del siglo pasado; podremos añadir aquí algunas particularidades que antes no se tuvieron á la mano, para mayor ilustración de esta materia.

Que con el nombre de playa fuese conocido siempre y llamado el fondeadero de esta ciudad hasta 1598, es cosa indubitable; pero también lo es que, ni antes ni después de tener un puerto, fué mas ni menos frecuentado de navegantes y mercaderes extraños, ni de embarcaciones de menor porte quando era playa. Antes bien parece que en este primitivo estado era mas profundo el anclage, yá que no fuese tan seguro y resguardado.

En efecto las desgracias de las pérdidas de embarcaciones surtas eran muy frecuentes é inevitables, con grande daño del comercio. Así se expresa en una Real Cédula de 1433, en que Don Alonso V concedió perpetuamente al Ayuntamiento, yá que á expensas propias del Comun solía proveer á estas desgracias y fracasos, la libre facultad de hacer limpiar y desembarazar la playa (á

5 Colec. Diplom. Num. LXXXVI.  
pag. 163.

1 Tom. I de estas Memorias. Parte I. Cap. III. pag. 49.

(á costa suya, mas no del erario), por las personas, y medios que quisiere, y le parecieren mas oportunos. Y para que con la esperanza de algun interés se incitasen algunos á esta operacion; concedió y dió, libre de todo derecho ó registro, á la misma Ciudad y á sus operarios, todo lo que se encontrase en el fondo del mar, ó á quienes tuviese á bien aquella donarlo. Esta gracia se concedió por causa, segun expresa literalmente la cédula, de que en la playa de Barcelona, siempre que arreciaba el tiempo borrascoso, naufragaban muchas naves, porque con la agitacion que los buques sufrían del embate de las olas y rechazo de éstas por las rocas, los cables se rompian ó cortaban facilmente por el fuerte rozamiento con los fragmentos y anclas que quedaron en el fondo de los naufragios pasados <sup>2</sup>.

A la verdad era tan urgente la construccion de un buen muelle y abrigado fondeadero para evitar la frecuencia de los sobredichos desastres, que en 1439 deliberó su Ayuntamiento executar el proyecto de su fábrica imponiendo el primer derecho de anclage en ayuda de los costos de este edificio. Pero en aquel mismo año un fuerte temporal desbarató los primeros trabajos: con cuyo motivo, y para asegurar mas el buen éxito de tan importante obra, se enviaron ordenes á várias partes del Levante, como á Siracusa, Cándia, y Rhodas, para traer un buen arquitecto hidráulico.

Esta obra se continuó; bien que andando el tiempo hizo ver la experiencia los inconvenientes que acarreaba quando acaescian tormentas; pues el mar rebatía entonces con mayor fuerza contra la ciudad. Para remediar estos perjuicios, se traxo en 1474 un ingeniero de Alexandria, que formó nuevo plan para el muelle, ofreciendo darle acabado dentro de tres años. Para los costos se pidieron auxílios á las Cortes del Principado, y limosnas á los particulares con indulgencias que el Papa concedió á este fin: y en aquel mismo año se puso la primera piedra con particular solemnidad y distinguido concurso, segun se lee en el tomo 1 de estas Memorias.

B 2

Aun-

<sup>2</sup> Coleccion Diplomatica, Tomo IV. Num. CXV. pag. 223.

Aunque se prosiguió la obra, fué con algunas interrupciones, á causa de várias dudas y exámenes que se suscitaron, sobre si en la forma y parage en que se fabricaba seria con el tiempo util ó perjudicial. Sin embargo hallamos que en 1479 la Lonja del comercio instó se continuase la obra, contribuyendo con seis cazones para proseguir la escollera: que la Ciudad impuso para ayuda de gastos un dinero en libra de carne: y que sus Magistrados Municipales fueron nombrados en 1480, por el Rey y las Cortes, comisarios especiales de esta obra; y lo fueron con todo poder y facultad hasta el año 1697, en que se concluyeron todas las ampliaciones, renovaciones, y reparos que en cada siglo se tuvieron que hacer á causa de los estragos que el mar causaba en los trabajos, en las naves surtas, y en la ciudad misma, quando acaescian recios temporales por los vientos del Sur y del Este.

En efecto consta que la muralla del mar, que hoy llaman de *San Francisco*, quatro veces distintas fué derrocada ó aportillada por los embates de las olas, sin embargo de las obras del nuevo puerto: una en 1483, otra en 1487, otra en 1497, y ultimamente en 1598. Aunque el puerto estaba muy adelantado desde 1554, la riba ó andén para el embarcadero que se habia proyectado en aquel año, no se principió hasta 1590, para cuya obra contribuyó con subsidios la Lonja y Consulado, y tambien el Estado Eclesiástico <sup>3</sup>.

Admira siempre, cómo una ciudad sin puerto, ni fondeadero seguro por tantos siglos, pudo sostener el papel de comerciante, y de escala general de las expediciones navales, y ser tan frecuentada de extraños y españoles en las empresas militares y mercantiles.

Solo la situacion de esta capital, su misma grandeza, el esplendor de sus servicios y de sus riquezas, la importancia de su arsenal, y el estado de Corte antigua de sus Reyes, pudieron sostener la concurrencia de los navegantes, los aprestos para las empresas navales, y la afluencia continua de las esquadras reales que

to-

<sup>3</sup> Para mayor instruccion léanse las Memorias en los Apend. Num. X. p. 78.

tocaban en ella; más de ningún modo la capacidad y seguridad de un puerto cómodo de que siempre ha carecido, y mucho menos desde que se abandonaron las armadas de galeras, y se han substituido las de navios de alto bordo. Bien podríamos decir, que así como á otras ciudades su puerto las ha hecho famosas; Barcelona, al contrario, ha dado siempre su fama al puerto.

Sea el motivo que sea, lo cierto es que de ninguna otra ciudad de España, y de muy pocas de Europa se podrá contar antes del presente siglo, tanto número y aparato de aprestos, expediciones, y viages de armadas de guerra. En el tomo I de estas Memorias constan las expediciones, así de la Corona, como de la Provincia y Ciudad, que salieron de ella; el aparato triunfal con que regresaban las armadas; la solemnidad con que se alistaban, y las repetidas invasiones y bloqueos de mar que tuvo que resistir en los siglos XIII y XIV.

Pero desde el año 1415 las noticias de los sucesos navales siguen con mas individualidad y orden, yá por medio de los diarios que guarda la Ciudad, yá por los que guarda la antigua Diputación del Principado: loable costumbre, que si hubiese empezado algunos siglos antes, recibiera la historia, así en este ramo como en otros, una luz mas extensa, y una fé mas fundada.

De los referidos diarios se saca una série cronológica de los embarcos y desembarcos de Reyes y Príncipes, yá españoles, yá extraños, de Papas, Cardenales, Embaxadores, Generales, y grandes Señores en los tres ultimos siglos; de los aprestos y expediciones, así para facciones de guerra, como para la escolta de Príncipes y Soberanos que salían de España, ó volvían á ella; de los bloqueos por esquadras enemigas; de la llegada de las aliadas, ó nacionales; y de otras funciones pomposas de armamentos.

Por medio de estas relaciones circunstanciadas se dan á conocer hechos hasta aquí ignorados en el todo, ó en sus circunstancias: unas veces de armamentos de corso y de defensa que aprestaba y costeaba la Ciudad: otras de los viages y nombres de personages y caudillos, con lo qual se pueden puntualizar ciertos datos en la historia marítima. En fin por ellas se prueba la importancia con que en todos tiempos se ha considerado el puerto (ó fue-

fuese playa) de Barcelona, la fama que habia adquirido dentro y fuera de España, y el frecuente uso que de él hacia la Corona para la comunicacion en aquellos tiempos tan necesaria entre España é Italia : de modo que bien se puede asegurar que , excepto el de Genova, no habrá habido en el Mediterraneo puerto tan visitado de Reyes , Reynas , Príncipes , y otros Potentados , con numerosas esquadras de veinte , de treinta , y hasta de quarenta y tres galeras 4.

## CAPITULO II.

### TESTIMONIOS DE LA MARINA REAL *de la Corona de Aragon.*

**D**E las victorias y conquistas que alcanzó la marina aragonesa en el siglo XIII, serán eternos monumentos los Reynos de Mallorca, de Valencia, de Sicilia, é Isla de Malta, como queda ampliamente referido en el tomo I de estas Memorias, donde se cuentan los repetidos triunfos del pabellon aragonés contra las armadas francesas y napolitanas de la Real Casa Anjovina, de sus valedores y aliados. Al poder de tan esforzada y bien servida marina se debe que las naciones africanas, que hasta hoy han sido nuestro azote, fuesen entonces nuestras tributarias, y que con el vínculo de los tratados y alianzas, y la política de fomentar las divisiones entre aquellos Príncipes infieles, se sujetase su orgullo y pirateria. Sin el respeto que se habian adquirido en la mar, ¿cómo hubieran los Reyes de Aragon conseguido tan ventajosas treguas y conciertos con los Soldanes de Egipto, y Reyes de Túnez, Bugía, Tremecen, Fez, Marruecos y Granada?

A los Reyes de Aragon, podemos decir, que les sobraba todo menos el dinero : sus esquadras, armas, soldados, marineros, experimentados capitanes de mar y tierra, y el valor y buena voluntad de sus subditos, eran bien conocidos en Europa de las demás

4 Para certificarse de esto, se pueden leer en el tomo IV de estas Memorias, los hechos que trae el Num. I de los Apéndices de notas várias.

más naciones. Así lo referia el Rey Don Jayme II quando encargó á sus Embaxadores, en la instruccion que les dió en 1292 para sentar paces con el Soldan de Egipto, le expusiesen entre otras cosas: „ Que su Rey teniendo tantas galeras, tantos cabal-  
 „ ros é infantes muy valientes y diestros en las armas, como po-  
 „ dia haber oido y conocido el Soldan por los grandes hechos y  
 „ victorias que el Rey habia ganado de sus enemigos, debido to-  
 „ do al buen animo y valor de sus gentes; siempre que tuviese  
 „ bastante moneda, daria tanto que hacer á sus contrarios, que  
 „ les llevaria debaxo, y les tendria enfrenados <sup>1</sup>. “

Este es un hecho de tanta verdad, y de tanta gloria para la gente catalana, que sobrandole valor y espíritu para nuevas hazañas, al paso que á sus Príncipes faltaban empresas en que emplearla, y medios con que remunerarla; por no haber sus corazones en los estrechos límites de las conquistas pasadas, fué á buscarlas á tierras remotas, y surcando el mar Egéo con sus galeras penetró el Helesponto en 1304 á ofrecer las armas y pechos aragoneses al servicio y socorro del Imperio de Oriente <sup>2</sup>. De esta famosa expedicion, sostenida con tantos afanes, mucha sangre, y vária fortuna en la Natólia contra la ferocidad de los turcos, y en la Thracia, Achaya y Macedonia contra la perfidia de los griegos, quedó por testimonio la fundacion del Ducado de Athenas y Neopatria, poseido por Príncipes de la real sangre de Aragon hasta 1424: título que se reunió desde entonces á la Corona, y que no ha muchos años andaba aun en los dictados de los Reyes de España, ignorandose el motivo porque se ha omitido tan glorioso timbre y memoria.

Entrado el siglo xiv, y enseñoreada de la Cerdeña la Corona de Aragon, no solo fué necesaria la marina para guardar lo conquistado contra los pueblos rivales ó rebeldes, sino para hacer frente á nuevos enemigos que suscitó contra los catalanes la extension de su poder, y la prosperidad de su comercio. Estos

<sup>1</sup> Colec. Diplom. tomo IV, Num. VIII. pag. 17. goneses contra Turcos y Griegos: por Don Francisco de Moncada, un tomo

<sup>2</sup> Expedicion de Catalanes y Ara- en octavo, Bruselas 1625.

rivales fueron principalmente los genoveses, que les hicieron la guerra de muchas maneras, yá sublevandoles los pueblos sujetos, yá auxiliando á los otros que estaban enemistados con la nacion aragonesa, yá fomentandó la discordia con los Estados mahometanos ó christianos, en donde tenian los catalanes tráfico y contratacion. En aquellos tiempos los genoveses gozaban en todos los mercados de Africa y de Andalucia singulares privilegios; y asi estos servian de regla para casi todos los tratados y convenios que proponian los Reyes de Aragon á los sarracenos.

Como por otra parte la nacion genovesa forzosamente debia de gozar de una gran influencia en las Cortes en donde tenia sus Consulados, factorias, y franquicias; trabajaria de continuo por encender desavenencias entre aquellas y los demás pueblos navegantes que podian partir con ella los beneficios de la industria mercantil. Acaso no fué otra la primera causa de la enemistad de los Reyes de Castilla y de Aragon que rompió tan declaradamente en 1356 por quejas de algunas presas é insultos hechos por los catalanes al pabellon castellano en el rio de Sevilla, en cuya ciudad sabemos tenian los genoveses gran tráfico, consideracion, y preferencias sobre todas las demás naciones. Verdad es que de ellos habia recibido muchos auxilios la Corona en las pasadas guerras de mar contra los moros en tiempo de los Fernandos y Alfonsos, que se sirvieron de la pericia de sus Almirantes Bonifazes, Zaccarias, Bocanegras, Tenorios y otros expertos mareantes, y de sus esquadras estipendiarias del Comun de Genova.

GUERRAS EN-  
TRE LOS REYES  
DE CASTILLA Y  
DE ARAGON.

Como la guerra marítima que se encendió entre el Rey Don Pedro de Castilla, y el de Aragon, fué una de las mas bravas y reñidas que tuvieron que sostener los catalanes; no será fuera de propósito aclarar aqui, en quanto se pueda rastrear por la historia, las causas y origen de ella.

En una carta de requerimiento que el expresado Don Pedro dirigió al de Aragon en 1356, consta: que un patron vizcaino de Berméo, llamado Juan Perez Yuaga, habia tomado una nave de Ramon Frexenet, mercader de Mallorca con toda la gente, y el cargo de hierro y otros generos; que en consecuencia

cia el de Aragon le habia requerido mandase restituir el buque y todos los efectos, ó bien su valor, con los intereses y costas. El de Castilla contestó á este oficio, diciendo: que no podia dar la satisfaccion de este daño, por quanto á la sazón que esto sucedió, el Condado de Vizcaya estaba levantado contra él, y le hacian guerra aquellos naturales; y por consiguiente que no era responsable á reparar los daños que se cometian sin culpa suya: que muy al contrario, las galeras aragonesas andaban entonces por los puertos de la Corona de Castilla haciendole guerra como pudieran enemigos, tomando los navios de los puertos que iban cargados de granos y otros mantenimientos para Sevilla y demás lugares de la Frontera, que estuvieron en peligro en todo este tiempo por la penuria de granos: que en vez de recibir por estos daños satisfaccion, sucedió al fin todo lo contrario, pues estando el Rey en Cadiz, adonde habia ido para recorrer sus villas y castillos, llegaron nueve galeras aragonesas armadas; y su gente tomó los mercaderes vecinos de Sevilla que se habian de algun tiempo establecido allí, apoderóse de sus efectos y de quanto tenian en dicho puerto, y cometió iguales robos en otros de la bahía á vista suya, arrojando al mar lo que no podian llevarse: &c.

En la contestacion que dió á estas quejas el Rey de Aragon, alegaba: que los vasallos de Castilla otros muchos daños habian antes hecho á él y á sus subditos: que el hecho de las galeras no se habia cometido con su acuerdo, ni por su orden; y que quando se hicieron estas hostilidades que exponia, tampoco le dió quejas, por lo que no llegaron á su noticia con oficio formal, á fin de que proveyese de remedio, como debiera haberse hecho para fundar despues su razon: que además, si el Rey de Castilla quisiese acordarse de los insultos que los genoveses, enemigos de su Corona, habian hecho á sus subditos en puertos de los dominios de Castilla, mayor razon tendria que él para querellarse: que si gentes y oficiales suyos de Mallorca tomaron naves castellanas con muerte de algunos de su tripulacion, haciendo pública almoneda de sus mercaderias y haberes (como se querelló el Rey de Castilla en otro oficio); tambien los castellanos, por via de indemnizacion y re-

presália, cometieron varios daños en tierras de Aragon, en lo qual se habia procedido sin justicia ni razon : porque el patron de la nave castellana que se apresó en Mallorca seguia un pleyto ante el Gobernador de aquella Isla, y en el entretanto se hizo á la vela ocultamente, llevandose quatro mercaderes de dicha ciudad con los efectos que les habia robado en el puerto ; y á los ministros que se le despacharon para detenerle, correspondió resistiendose con tiros de saetas : y que para castigar tal atentado é iniquidad, mandó armar una nave que alcanzó á la del agresor, y no queriendo éste soltar los referidos mercaderes y sus haberes, se trabó un combate, en el qual murieron dicho patron y algunos de su gente : y rendida su nave, se confiscaron el buque y los caudales del patron para la real cámara : por lo tanto, que no era creible que los subditos de Castilla, por el agravio de este hecho particular, hubiesen por sí armado doce galeras y quatro naves para ir á hostilizar á Mallorca, pues constaba que llevaban pabellon real y Almirante, y se habian armado en puertos de la Corona : en lo qual se manifestaba el intento y mala voluntad del Rey Don Pedro, que no usaba de las formalidades y buena fé que deben reynar entre Príncipes amigos antes de romper una guerra <sup>3</sup>.

A la verdad esta esquadra la habia aprestado en Sevilla Don Pedro aquel mismo año, con destino á los mares de Mallorca, para vengar esta pretendida hostilidad ; ó mas bien pretextando la injuria recibida en San Lucar de Barrameda de unas galeras aragonesas, que habian quebrantado el fuero y salvaguardia del territorio por hacer daño á los genoveses, con quienes tenian á la sazón cruel guerra los catalanes. Cuentan las Crónicas de Castilla y de Aragon, que habiendo ido el Rey Don Pedro desde Sevilla á San Lucar en una galera que mandó armar, para divertirse en la pesca de los atunes ; encontró allí diez galeras y un leño de Cataluña al mando de Francisco Perellós, que iban á Normandia por orden del Rey de Aragon en auxilio del de Francia, que tenia guerra con los ingleses.

Es-

<sup>3</sup> Memorias del Rey Don Pedro *de España* del archivero Pedro Miguel Carbonell. Lib. VI.

Estas galeras tocaron en San Lucar, bien fuese para tomar refrescos como dicen unos, ó siguiendo una galeota de genoveses como refieren otros, llamada la *Estovalina*, la que apresaron á la vista del Rey, no obstante de requerirles que la soltasen. Estando allí, hallaron surtos en aquel puerto dos baxeles de Placentines cargados de aceyte de cuenta de genoveses, que iban á Alexandria, de los cuales se apoderaron tambien con el pretexto de pertenecer á nacion enemiga.

El Rey Don Pedro, resentido de este quebrantamiento de la inmunidad territorial, y del desacato hecho á su presencia, sin desistir Perellós de pasar á la venta de dichos dos baxeles, el uno por quinientas doblas, y el otro por doscientas; mandó prender todos los mercaderes catalanes residentes á la sazón en Sevilla, y confiscarles sus bienes.

Vuelto á Sevilla con grande enojo, mandó armar siete galeras y seis naves, creyendo que hallarian en la costa de Portugal á las de Aragon. Embarcóse el Rey en aquella esquadra, y habiendo llegado hasta Tabíra, allí supo como el capitan Perellós habia ya doblado algunos dias antes el Cabo de San Vicente: en efecto llegó al puerto de Harfleur en Normandia, pero sus galeras no volvieron mas á Cataluña.

Habiendose restituido á Sevilla el Rey, fué quando envió la mencionada esquadra de doce galeras y quatro naves á hacer guerra á los mares de Mallorca, en donde tuvieron un combate cerca de la Isla de Ibíza, al mismo tiempo que enviaba un mensajero suyo á requerir al Rey de Aragon para que hiciese justicia de Perellós, y se lo enviase preso; y de no hacerlo asi, que el mensajero le desafiase de su parte, y le declarase la guerra. El de Aragon, que se hallaba entonces en Barcelona, oyó el mensaje con gran admiracion, respondiendo: que le pesaba mucho que un vasallo suyo hubiese cometido tal hecho sin su orden ni noticia; pero que no era conforme á derecho ni á razon que un Rey entregase á otro un caballero; bien que le haria comparecer, y averiguada la verdad del hecho, y hallandole reo, haria de él justicia á satisfaccion del de Castilla, á quien acusaba ante Dios por haberle desafiado sin razon.

Este fué el origen de la reñida y porfiada guerra que duró once años por tierra y por mar entre las dos Coronas. Y como por los hechos hasta aquí mencionados se descubren intereses de genoveses envueltos en todos los movimientos y querellas; se confirma mas y mas la presuncion de que su envidia y codicia exclusiva fomentaba los disgustos del Rey de Castilla: á que se añade el favor y ayuda que en lo sucesivo le dieron con galeras y marinería de su propia nacion.

En 1358 vuelto el Rey Don Pedro de Toledo á Sevilla, llegaron allá seis galeras genovesas, las que tomó á su sueldo, ajustandose con el Comandante; á las cuales agregó otras doce que se acababan de armar en las atarazanas. Embarcóse el Rey en esta esquadra combinada: llegó á la costa del Reyno de Valencia, y el día 18 de Agosto embistió y tomó la villa de Guardamar con la fuerza de su ballestería. Pero como el castillo adonde se habian recogido los vecinos se defendiese; mientras le combatia, levantóse un viento recio de medio día, que hizo dar las galeras al través en la costa, en donde fracasaron todas, menos una del Rey, y otra de Genova, que arribaron á Cartagena. En este conflicto mandó el Rey pegar fuego á las diez y seis galeras baradas, para que el enemigo no se aprovechase de ellas; y él partió por tierra á Cartagena con toda su gente de armas.

Desde esta ciudad, mientras tanto que buscaba navios para conducir á Genova las tripulaciones de las galeras perdidas, y bagages para irse con las gentes de las suyas á Sevilla; envió orden á Martin Yañez, Alcayde de las atarazanas de aquella ciudad, para que se construyesen quantas galeras fuese posible. Asi se executó, porque tenian en aquel arsenal acopiada mucha madera y aprestos de los montes de Aroche, Constantina, y otros de aquella comarca, segun refiere Zuñiga en sus anales.

En ocho meses se fabricaron doce galeras nuevas, se recompusieron quince que estaban en las atarazanas, y se acopiaron muchas municiones y armas para la campaña del año siguiente en que queria el Rey repetir otra expedicion marítima contra Aragon. Asimismo despachó ordenes á todas las villas de las costas de Galicia, Asturias, Vizcaya, y Guipúzcoa, que se embarga-

sen

sen todos los navios mercantes para la armada proyectada, como en efecto se cumplió.

Estando Don Pedro en Almazan disponiendo sus tropas en la frontera para entrar en Aragon, partió para Sevilla á concluir el apresto de su armada, que á los dos meses de su llegada quedó pertrechada y lista para navegar: y así pudo á 15 de Abril del año 1359 hacerse á la mar, llevando al mismo Rey, acompañado de muchos ilustres caballeros que mandaban las galeras gruesas. Estas eran veinte y una, las sutiles siete, las galeotas dos, los leños quatro, y ochenta naves encastilladas de proa, que se habian armado en los puertos del Océano. Además llevaba tres galeras auxiliares del Rey Mahomad de Granada; y llegado que hubo á los Alfaques de Tortosa, se le agregaron otras diez de Portugal al mando de Lanceroto Pesano, genovés. Con este refuerzo se componia su armada desde entonces de ciento y veinte y ocho velas, baxo el mando de Micer Gil Bocanegra, tambien genovés, Almirante entonces de Castilla.

El Rey Don Pedro, despues de haberse detenido quince dias en Algecira aguardando la esquadra portuguesa; pasó á Cartagena, desde cuyo puerto despachó siete galeras á descubrir y á correr las costas de Aragon para hacer algunas presas. Pero, como en Aragon, con la noticia de la venida de la armada castellana, se habian tomado providencias para librar el comercio de todo daño, nada encontraron los enemigos; y al volverse tomaron una galeaza de Venecia ricamente cargada, que se llevaron á Cartagena, sin embargo de que estaba aquella Señoria en paz con Castilla: atentado que bien pudieron sugerirlo los genoveses, enemigos entonces de los venecianos que eran aliados del Rey Don Pedro de Aragon.

Desde allí partió Don Pedro con su armada, y de paso combatió y tomó la villa y castillo de Guardamar en la costa de Valencia, en la qual hizo varios daños y desembarcos. Habiendo reunido en las bocas del Ebro todas sus fuerzas, como queda arriba dicho; se hizo á la vela para Barcelona, en donde se hallaba el Rey de Aragon. Llegado á su rada, bloqueó la ciudad para embestirla; pero halló en su puerto doce galeras que no pu-  
do

do tomarlas , porque además de estar bien pertrechadas , se pusieron atravesadas delante de la ciudad , y atracadas á la tierra , de modo que la gente armada del pueblo las defendia ; y para impedir qualquiera abordage de los sitiadores , se habian colocado de noche delante de ellas muchas anclas con que topasen los buques de los enemigos.

Viendo el Rey de Castilla estos estorbos , y la resistencia que los de la ciudad hacian con la gran ballesteria y truenos que tenían en tierra , y los tiros de bombardas que disparaba una nave real que defendia el puerto , y habia ya maltratado una encastillada de los castellanos ; al cabo de tres dias levantó el bloqueo , y retiróse á Ibíza , cuyo castillo y villa combatió . Y estando en esto , le llegó noticia de que su contrario el Rey de Aragon habia salido de Barcelona con quarenta galeras , y llegado á Mallorca , para pelear con él y sus aliados.

Con esta nueva el Rey Don Pedro , viendo que toda la suma de la guerra se habia de librar en aquella accion en que iban á pelear los dos Reyes ; se hizo á la mar , y vino para la villa de Calpe en la costa de Valencia , desde donde hizo combatir varios lugares de la comarca que no pudo tomar . La armada aragonesa , que dexó al Rey en Mallorca por consejo de los Generales que le disuadieron el aventurar su persona ; llegaron á Calpe á la vista de sus enemigos , esto es , á dos leguas de tierra ; y habiendo sabido que la armada castellana estaba surta y guardada de un peñon , entraron en el rio de Dénia á ampararse con la gente armada de la ribera que salia á defenderlas.

El Rey de Castilla , aunque queria salir á pelear en persona ; su Almirante , y los demás magnates que llevaba en su compañía , se lo disuadieron , respecto de no llevar la armada de Aragon á su Rey , pues ellos darian la batalla sin exponer á su real persona ; y mas estando el mar en calma , por cuyo motivo no podrian valerse de sus naves , de las cuales , como buques de fuerza , esperaban la principal ventaja , pues los enemigos ninguna llevaban en su esquadra , compuesta solo de galeras.

Asi estuvo el Rey Don Pedro en el lugar de Calpe dos dias , esperando viento ; y la esquadra de Aragon , que temia el poder  
de

de las naves castellanas , no salió de Dénia , en donde se hallaba bien defendida y segura por la estrechura del rio , guardada la tierra de mucha tropa aragonesa. Y viendo que no se podía empuñar la batalla , retiróse el Rey con toda su armada á Alicante á tomar refrescos , y refuerzos de gente de armas. Luego que la armada castellana dexó á Calpe , la aragonesa ocupó aquel lugar y fondeadero , sin moverse de allí , hasta que la de Castilla , no viendo venir la contraria al cabo de seis dias de estar en Alicante , se licenció á causa de que las galeras portuguesas se partian por haberse cumplido el plazo de los tres meses que habia ajustado el Rey de Portugal. El de Castilla entonces dexó su armada , partiendose para Castilla , y ordenó fuesen las galeras á desarmar en Sevilla ; y que las naves , asi que llegasen á Malaga , ó á Cadiz , volviesen á sus puertos de Galicia , Asturias , Vizcaya , y Guipúzcoa.

La armada de Aragon con esta novedad volvió á desarmar treinta galeras en Barcelona , por quanto no habian embarcado víveres mas que para quince dias , creyendo que se vendria pronto á batalla quando salieron de Mallorca : y asi solo quedaron diez galeras , que el Almirante Don Bernardo de Cabrera destacó hácia Portugal , por si encontraban navios castellanos y portugueses : como en efecto encontraron algunos que apresaron.

Recelandose el Rey Don Pedro algun tiempo despues , que los venecianos , resentidos de la galeaza que el año antes les habia tomado en las aguas de Mallorca , pudiesen ayudar á los catalanes en la guerra actual , y que en este supuesto era mejor hacerles todo el daño posible ; á persuasiones de algunos mandó salir de Sevilla veinte galeras de las que habian llegado de la campaña de Aragon , al mando de Garci Alvarez de Toledo , y de Martin Yañez , á apostarse en Algeciras para interceptar doce galeazas de Venecia que debian pasar de vuelta de Flandes cargadas de mercaderías. Pero se frustró este intento , por haber las dichas galeazas embocado el Estrecho de Gibraltar en un dia de viento deshecho , que las arrimó á la costa de Africa sin ser vistas de la esquadra de Castilla , la qual luego se retiró á Sevilla á desarmar.

Ha-

Hallandose el año siguiente de 1360 el Rey en Sevilla, supo que quatro galeras del de Aragon, mandadas por Matheo Mercer, caballero valenciano, andaban al corso contra las naves de Castilla. Envió contra ellas una esquadra de cinco galeras, que habia mandado armar en Sevilla, baxo el mando de su Ballestero Mayor llamado *Zorzo*, oriundo de Tartaria, y criado entre genoveses. Habiendose encontrado en la costa de Berberia entre Mazarquivir y Chafarinas ambas esquadras; despues de una larga pelea apresó la de Castilla á la de Aragon, cuyas galeras fueron llevadas á Sevilla, en donde el Rey mandó dar muerte al Comandante, y á muchas de sus gentes.

En el principio del año 1364 entró Don Pedro en Aragon por el Reyno de Valencia, y ganó á Alicante, Xijona, Gandía, Oliya, y otros lugares hasta Murviedro. Quando llegó cerca de Burriana, vió doce galeras del Rey de Aragon, y otros navios que traian mantenimientos á la ciudad de Valencia, que padecia gran escasez; y para interceptarlos, puso sus reales en el Grao. Aquí estuvo algunos dias esperando la esquadra que habia mandado armar en Sevilla, que eran veinte galeras, y quarenta naves, y otras diez galeras de Portugal que le venian á auxíliar. Aunque toda esta armada se habia reunido en Cartagena, tardaba mucho en llegar, cuya demora tenia al Rey muy apesarado. Finalmente llegó al cabo de doce dias; pero ya Valencia estaba socorrida por mar y por tierra.

Las galeras del Rey de Aragon, avistadas que fueron las de Castilla, se retiraron á Cullera, en donde se abrigaron de suerte que no pudieron ser ofendidas de la esquadra de sus contrarios que las tenia bloqueadas; bien que ésta nunca pudo entrar en la boca del rio por su estrechura. Pero un temporal que se levantó la puso á peligro de perecer, en particular á la galera en que iba el Rey de Castilla, quien levantó luego el campo, y mandó desarmar su malograda armada.

Luego que el Rey llegó á Sevilla, que fué á principios de 1365, supo como una esquadra de galeras suyas, que mandaba su capitán Martin Yañez, habia apresado á cinco de Aragon, y traíndolas á Cartagena: adonde vino el Rey de allí á poco, y mandó dar

dar muerte á todas las tripulaciones prisioneras, menos á los remolares por no haber á la sazón en Sevilla todos los que se necesitaban.

Como las fuerzas marítimas de este Rey Don Pedro se hicieron tan respetables con motivo de la guerra de Aragon; el poder naval de la Corona de Castilla sería en aquel siglo mayor de lo que dexan presumir sus historias: diminutas, y bastante estériles en esta materia, en que siempre los hechos de mar, ó se callan, ó se apuntan con mucha ligereza, ó como incidentes del peso de las guerras.

Para la construcción y apresto de las armadas de galeras y demás buques sutiles, tenían los Reyes de Castilla las atarazanas de la gran Sevilla, de donde salían casi todas las expediciones; así como, para las de naves gruesas que defendían á los bastimentos de remos en los combates, recurrían á los puertos de Galicia, Asturias, Castilla, y Vizcaya, que las armaban y tripulaban, y aun las alquilaban á otras naciones: como sucedió en 1353 en la gran batalla de Alguér en Cerdeña, que se dió entre la armada de Genova y la de Aragon, en la qual, dice la Cronica del Rey Don Pedro de Castilla (cap. VIII.): „Había dos naos de Castilla, é la „una era de Castro de Urdiales, que decían la *Rosa de Castro*, „que era de doscientos toneles, é venían al sueldo de los catalanes: é desde que ovo viento, llegó una nao destas á la batalla, „é pasaba por cima las galeas de genoveses; é la galea que fallaba, anegábala.“

DE LAS FUERZAS  
NAVALES  
DE LA CORONA  
DE CASTILLA.

Por aquel tiempo hacían gran comercio las villas marítimas de Cantabria en los puertos de Francia, como Nantes, Ruán, y en la Rochela y Burdeos, que fueron después del Rey de Inglaterra; y así mismo en Flandes, en cuyos países tenían los mercaderes y navegantes españoles sus establecimientos y factorías.

Estas navegaciones y tratos suscitaron debates y rivalidades entre ellos y los ingleses: y de aquí por consecuencia se originaron repetidas hostilidades é incursiones de una y otra parte. Estas tomaron el principal fomento con motivo del comercio de Gascuña en 1350, quando los vizcainos, usando de las libertades de su tierra, y de la ocasión de estar ésta alzada contra el Rey

TOM. III.

D

Don

Don Pedro de Castilla, hacian cruel corso sobre los ingleses, á pesar de haber treguas á la sazón entre los dos Reynos.

El Rey Eduardo III, para remediar tantos daños, y contener las invasiones que estos navegantes españoles hacian en las tierras de sus dominios; temiendo no señoreasen el mar, como lo intentaban, aprestó una poderosa armada en que se embarcó con dos hijos suyos mozos; y navegando para las costas de sus enemigos, encontró junto á Winchensey á la española, compuesta de muchas naos gruesas, excelentemente armadas y tripuladas. Después de un porfiado y sangriento combate, se declaró la victoria por los ingleses, que apresaron veinte y seis naos; de las demás unas huyeron y otras fueron echadas á pique. Pero fué tan reñida la defensa de los vencidos, que las tripulaciones de veinte y quatro naves, antes quisieron morir que rendirse, segun cuenta Walsingham; y aun añade el Doctor Findal, que Eduardo mandó acuñar una medalla en memoria de este suceso.

Los cántabros, á pesar de esta derrota, continuarían su enemistad y corso contra los ingleses, pues en el siguiente año el mismo Eduardo, deseando concertar paces con ellos, despachó quatro negociadores al puerto de Swyne, y á otros de la Flandes, donde residian vizcainos, para tratar de los medios de asegurar una perpetua amistad.

En efecto, de estas diligencias resultó el concluirse en Londres en 1 de agosto de 1351, un convenio entre el Rey de Inglaterra y los Diputados de las villas marítimas de Castilla y Condado de Vizcaya, que fueron Juan Lopez de Salcedo, Diego Sanchez de Loparda, y Martin Perez Galindo. Por él se estipuló una tregua de veinte años, por mar y tierra, entre los castellanos y vizcainos, y los vasallos de Inglaterra; excepto los de Bayona y de Bearritz, que la habian ya ajustado por quatro años.

Sin embargo de esta tregua, parece que se renovaron después algunas hostilidades, porque en 29 de Octubre de 1353 fué necesario ajustar otro convenio de pacificación entre los Diputados de Bayona y de Bearritz, y los de Castro de Urdiales, San Sebastian, Guetaria, Fuenterrabía, Motrío, y Larédo; y otro en 21 de Diciembre del propio año, con otros Diputados del Con-

do

do de Vizcaya, es á saber, de Berméo, Placencia, Bilbao, Lequeytio, y Ondarroa. Estas paces las confirmó el Rey de Inglaterra en 9 de Julio de 1354 4.

La marina no estaba en menos buen estado en los puertos de Galicia: pues, además de lo que habian contribuido yá en el reynado de Don Pedro para sus expediciones contra Aragon, y en el de sus antecesores contra los moros, se lee que en 1366 teniendo el referido Rey Don Pedro que abandonar á Castilla, y refugiarse á Bayona, se fué de Santiago á la Coruña, de cuyo puerto partió con veinte y dos naves, y una carraca que tomó en la costa: llevando además una galera bien armada, y un panfil que embargó á los genoveses.

Aunque la marina castellana habia ya hecho algunos progresos en los reynados anteriores al Rey Don Pedro; nunca como en este se vieron tantos esfuerzos, así de naves de alto bordo, como de bastimentos de remos. El armamento de galeras, que en aquellos tiempos eran los buques especialmente destinados á la guerra en todas las naciones, y los que componian la marina real, hizo famosas las atarazanas de Sevilla; de cuya ciudad salian las esquadras freqüentemente, desde que el Rey Don Alonso el Sabio estableció y arregló aquel arsenal, tan necesario para conservar las fuerzas navales contra los moros de Andalucia y de Marruecos.

Con este motivo no será fuera de propósito, por via de ilustracion á la antigua marina de España, el resumir todos los hechos de mar, y los armamentos de la Corona de Castilla, que en diversos tiempos se hicieron contra sus enemigos, ó en favor de sus aliados.

EXPEDICIONES  
MARITIMAS DE  
LOS REYES DE  
CASTILLA.

Estando el Rey San Fernando en Jaén, vino un rico-hombre de Burgos, llamado Ramon Bonifaz, á besarle las manos: de cuya venida se holgó mucho el Rey, porque era Bonifaz muy diestro para gobernar una armada, y al presente convenia fabricar una muy grande para asegurar el mar en la conquista que se proyectaba de Sevilla. Despues de haber conferenciado larga-

D 2

men-

4 Véase á Tomás Rymer *Acta et Fœdera Anglia.*

mente los dos, mandóle el Rey que luego se volviese á Castilla á disponer con toda la presteza posible una esquadra de naos y galeras, la mayor que se pudiese hacer, y con ella se viniese para dicha ciudad de Sevilla. Estaba Don Fernando en Alcalá del Rio, que acababan de entregarle los moros, quando le llegó la noticia como venia Ramon Bonifaz con una armada de trece galeras y muchas naos tripuladas de muy buena gente, y bien pertrechadas de víveres, y municiones. Los moros de Tánjer y de Ceuta que acudieron con sus galeras, auxiliados de las que sacaron los de Sevilla, quisieron impedir el paso al Almirante de Castilla; pero éste en la pelea que se trabó con los infieles, les ganó tres galeras, quemó una, y echó á fondo otras tres, siendo asi que las fuerzas de los enemigos eran dobles. Las demás acciones de ardidés y esfuerzo que obró Bonifaz en el Guadalquivir con sus naos y galeras contra los moros, fueron muchas, cuyos felices sucesos mucha parte tuvieron para la conquista de la gran ciudad de Sevilla 5.

Corria el año de 1269 en que se hallaba el Rey Don Alonso X en Sevilla, y habiendo sabido que la villa de Cadiz estaba con poca guarnicion de moros, y mal custodiada; mandó que Juan Garcia, y Pedro Martinez de Fé su Almirante, acompañados de muchos caballeros y escuderos entrasen en la armada que estaba aprestada, y partiesen para Cadiz: á la qual sorprendieron, y saquearon por espacio de quatro dias, llevandose á sus naos y galeras toda la rica presa de mercaderías, oro, y plata, y alhajas de valor 6. No se dice quanto era el número de buques de la esquadra, ni el de la gente.

Vuelto Don Alonso de su viage al Imperio por los años de 1277; para atajar los daños y osadia de Abenjucef, Rey de Marruecos, que en su ausencia habia acometido la Andalucia con grande ejército, pasó á Sevilla en donde mandó fabricar y aprestar una fuerte armada, en que se contaban ochenta galeras, y veinte y quatro naves, sin las galeotas y leños, y otros barcos

5 Crónica del Santo Rey Don Fernando. Cap. XLII. XLIV, y siguientes.

6 Crónica del Rey Don Alonso el Sabio. Cap. XVIII.

cos menores, muy bien pertrechadas de ballesteria, y de muchos ingenios. Dió el mando de esta armada á Pedro Martinez de Santa Fé, acompañado de un rico-hombre de Portugal, llamado Don Melendo, de Gonzalo Morante, y de Don Guillen de Savanaque, con muchas gentes de armas. Partió esta grande armada de Sevilla por Octubre, y llegado que hubo al estrecho, bloqueó á Algecira, cortando el paso de los socorros de Africa, hasta Abril del año siguiente, en que fué aquella plaza cercada por tierra, y combatida poderosamente. Pero la falta de paga y de provision causó tales enfermedades y descaecimiento en la armada, que las galeras y naves quedaron desamparadas y surtas en la isla verde, y las tripulaciones dolientes alojadas en tierra en barracas, en donde se fundó despues Algecira la nueva. Noticioso Abenjucef, que estaba en Tánjer, de esta flaqueza y descuido de los christianos; mandó armar catorce galeras, de las quales, quatro embistieron á las de Castilla fondeadas en la isla, y quemáronlas todas; y las diez restantes fueron á quemar las otras que quedaban de la armada de Castilla. Visto este desastre por los christianos que estaban en las naves, considerando las pocas fuerzas para resistir á las de los moros, y la falta de viento para largarse, las barrenaron todas, menos tres en que se embarcaron el Almirante, Gonzalo Morante, y Don Guillen de Savanaque, quienes habiendose hecho á la mar tuvieron que defenderse de seis galeras de moros á la vista de Tánjer, á donde las habia aterrado la fuerza del viento 7.

Corria el año de 1292 quando llegó noticia al Rey Don Sancho el Bravo, de como el Rey de Fez Abenjacob se hallaba en Tánjer con 120 ginetes, y veinte y siete galeras para pasar á España, de las quales rindió en un combate trece Micer Benito Zacarías, Almirante de la armada de Castilla. Llegado que hubo la nueva esquadra de naves que habia mandado Don Sancho armar en Castilla, Asturias, y Galicia, en la que venian once ingenios de batir; salió de Sevilla con sus fuerzas de mar y tierra á poner sitio á Tarifa, que se rindió á las armas de los

chris-

christianos. Para conservar esta conquista, tuvo que tener el Rey continúa guardia de galeras contra los convoyes de los moros de Africa que pasaban gentes y socorros. A este fin despachó á su privado Fernan Perez Maymon á la Corte de Aragon á armar once galeras, al mismo tiempo que disponía se aprestasen otras once en los puertos de sus dominios <sup>8</sup>.

De Don Fernando el IV no refiere su Crónica mas hecho de mar, que el de la flota que mandó aprestar en Sevilla en 1307 estando en el sitio de Algecira, para que fuesen á socorrerle en aquella obstinada empresa.

Antes que el Rey Don Alonso XI fuese á la conquista de Olvera en 1325 contra el de Granada, habia enviado desde Sevilla á Alfonso Jofre Tenorio su Almirante con seis galeras, ocho naves, y seis leños para guardar el paso del estrecho de Gibraltar, y hacer guerra á los moros. El Rey de Granada sin embargo recibió socorro de galeras del de Tremecén, y así pudo juntar hasta veinte y dos entre las suyas y las de su aliado, las que envió á pelear con la esquadra de Castilla. Luego que ésta vió venir la de los enemigos, se hizo á lo largo para encontrarlos: y habiendose luego trabado la batalla, fueron derrotados los moros, á quienes tomaron los christianos tres galeras, y echaron á fondo quatro, con pérdida de 20200 personas entre muertos y cautivos <sup>9</sup>.

Por los años de 1335 tenian guerra los dos Reyes de Castilla y Portugal, y andaba la armada del Almirante Tenorio haciendo mucho daño á los portugueses. Para oponerse á estas incursiones se armó en Lisboa una esquadra, que salió á la mar baxo las ordenes de Manuel Pezano genovés y Almirante de aquella Corona. Habiendose encontrado estas dos armadas en la costa de Lisboa, empezaron una muy recia pelea, que remató con la entera derrota de los portugueses, que perdieron catorce galeras, las seis sumergidas, las ocho apresadas, y entre estas la capitana con Pezano, en cuya accion los castellanos solo perdieron dos <sup>10</sup>.

En

8 Cron. de D. Sancho el Bravo. c. XI. Onceno Capitulo 62.

9 Cronica del Rey Don Alonso el 10 Cron. idem. Cap. 184.

En 1339, estando el Rey Don Alonso en Sevilla, recibió aviso de su Almirante Tenorio que estaba á la guardia del estrecho con veinte y siete galeras, que la esquadra de Alboacen de Marruecos habia pasado de Ceuta á Gibraltar con sesenta galeras, y otros buques, que componian en todo doscientas cincuenta velas. Como se hallaba Tenorio sin competentes fuerzas para pelear con las de los moros, el Rey le envió de Sevilla las seis galeras nuevas que se acababan de construir. Con este refuerzo, y picado de su propio pundonor, por habersele en la Corte sospechado de infidelidad ó cobardía, aventuró el combate tan precipitadamente, que fué en busca de los enemigos sin aguardar que se reuniese toda su armada, la que tuvo el fin tan desastrado como se podia temer, pues veinte y ocho galeras fueron apresadas, con la del Almirante que murió con las armas en la mano <sup>11</sup>.

Estaba el Rey Don Alonso en Sevilla á fines del sobredicho año dando prisa al armamento de quince galeras, doce navés, y quatro leños, que iba á enviar á la guardia del estrecho y defensa de Tarifa que tenian cercada los moros, cuyo mando dió al Prior de San Juan Don Alonso Ortiz Calderon. Estando una noche la armada castellana en la mar, se levantó tan recia borrasca en aquella travesía, que perecieron doce galeras fracasando en la costa de Africa, en cuya desgracia murieron muchos christianos, y quedaron los demás cautivos. Pero las navés, no pudiendo aguantar, corrieron la borrasca, unas hasta Cartagena, y otras hasta Valencia: habiendose salvado el Prior en una galera en conserva de otras dos <sup>12</sup>.

En 1342 estando apostado en Xetáres á la guardia del estrecho el Almirante de Castilla Micer Gil Bocanegra; supo como el Rey Alboacen de Marruecos habia aprestado una armada combinada con la del Rey de Granada, que podia subir hasta ochenta galeras, sin contar otros bastimentos de guerra. Entretanto, sabiendo dicho Almirante que en el puerto de Bullones de allende habia á la sazón doce galeras de moros para ir á juntarse con otras en Ceuta, de cuyo puerto habia de salir la grande

<sup>11</sup> Cronica Idem Cap. 211.

<sup>12</sup> Cronica Idem Cap. 245.

de armada contra los christianos; destacó diez de sus galeras, que pelearon con las doce de Marruecos, quemando quatro, echando á fondo dos, y apresando las seis restantes. El Rey, luego de haber recibido en Segovia esta infausta noticia; mandó orden á Sevilla para que se armasen todas las galeras que allí hubiese.

En esta ocasion, para oponerse al paso de la armada de Alboacen, envió el Rey de Portugal diez galeras auxiliares al de Castilla mandadas por su Almirante Cárlos Pezano. Habiendo pasado la esquadra de Marruecos y apostadose en la boca del rio Guadamecil, las dos combinadas castellana y portuguesa la tenian cercada; quando los moros de Algecira enviaron en socorro de los suyos trece galeras, contra las cuales el Almirante de Castilla Gil Bocanegra destacó diez de su armada, y en el combate quedaron dos de los enemigos apresadas, quatro anegadas, y las restantes siete, acosadas quebraron en tierra con gran mortandad de sus gentes.

Como la armada de los moros estaba atracada á tierra, y tenia la mar la de Castilla; luego que aquella quiso mover costeando para acogerse á Algecira, se largaron algunas galeras de ella para desviar la de los christianos; pero las naves castellanas dieron velas para acometerlas con el viento fresco, é hiriendo en algunas, echaron á pique seis; y con el impetu y rapidez que llevaban para alcanzar las restantes, quedaron tres de ellas en seco, las que luego fueron acometidas y combatidas por los moros de la playa. Las galeras de los christianos queriendo socorrerlas, se atracaron tanto, que viniendo la menguante de la marea, quedaron en seco tambien dos de ellas que eran genovesas.

En este peligroso estado tuvieron que sostener recia pelea, hasta que pudo zafarse una galera, quedando la otra barada de proa, y así encallada hizo una fuerte defensa, remudando la gente muerta ó herida con la que le enviaban de refresco por su turno las otras galeras zafas, hasta que viniendo la creciente pudo desabarrancarse, y salir á fuera. Las naves por su mayor magnitud y peso no pudieron desencallarse; y viendolas yá perdidas

das, la gran mortandad que hacian en su gente los moros, sacaron los christianos la poca que habia viva, y pegaronles fuego, el que se comunicó á algunas galeras de los enemigos que estaban cercanas.

Libres de los christianos los dos Almirantes del Rey de Marruecos y del de Granada, y seguidos de un gran número de galeras se largaron, y ambos aferraron con la del Almirante de Castilla, y la del de Portugal, á las quales vinieron luego á socorrer las otras galeras de sus respectivas esquadras. La pelea fue muy trabajada y cruel, porque en las armadas christiana y mora habia mucha gente con gran gana de vencer ó morir, de suerte que duró la accion gran parte de aquel dia.

Ayudados los christianos de sus naves, aunque no las hacia mucho viento, ganaron la victoria, rindiendo á las dos galeras capitanas de los moros, en las quales murieron sus dos Almirantes. Perdieron estos además veinte y seis galeras entre sumergidas, apresadas, y quemadas, huyendo las restantes á Ceuta: y las esquadras vencedoras volvieron á Xetáres, adonde solian acogerse.

Quatro dias despues de esta victoria llegó á Xetáres la esquadra auxiliár de Aragon, compuesta de veinte galeras á las ordenes del Almirante Don Pedro de Moncada: la qual, antes de embocar el estrecho, encontró con trece galeras de moros que pasaban de Africa. Peleó con ellas, tomó quatro cargadas de viveres, y en el alcance hizo abarrancar dos en la playa de Estepona; y las demás huyeron á recogerse al puerto de Velez 13.

Mientras el Rey Don Alonso estrechaba el sitio de Algecira, la esquadra de Castilla que guardaba el estrecho, tomaba muchos cárabos, leños, y barcas de los moros que pasaban de Africa. El Rey, conociendo los parages de Berberia de donde podian venir socorros y fuerzas á la costa de Granada, que corre desde Algecira hasta Almeria; mandó á su Almirante destacase algunas galeras para recorrer los puertos de los moros. El Almirante despachó diez galeras, que freqüentemente apresaban en la travesia

*To m. III.*

E

bas-

bastimentos de remos y de vela , que á la desfilada pasaban gentes y vituallas.

Estando en este crucero se encontraron con ocho galeras de los moros que pasaban de Africa : y habiendolas dado caza hasta el puerto de Almuñecar , se trabó pelea con ellos. Pero , aunque hubo bastante descalabro en los christianos , pudieron estos tomarles una galera , y quemarles otra.

Volvieron pocos dias despues los christianos á perseguir y acometer á la misma esquadra que se iba acogiendo de puerto en puerto ; pero la resistencia y defensa de los moros costó muy cara á sus enemigos. Estos volvieron á dar caza mas adelante á las galeras de la misma esquadra mora que pasaba de Africa , hasta obligarlas á guarecerse en un puerto tan estrecho , que las de los christianos no osaron entrar en él á quemarlas. Pero á fin de inutilizarlas para siempre , cerraron el boquete con dos naves cargadas de piedra que echaron á fondo : de suerte que los moros , no pudiendolas sacar á fuera , tuvieron que desbaratarlas , y con sus deshechos fabricar otras en otra parte <sup>14</sup>.

Habiendose juntado las esquadras combinadas de los moros en Ceuta para ir á Tánjer ; el Almirante Gil Bocanegra , aumentó con otras diez galeras las diez de Castilla que guardaban el paso del estrecho. Y como las de los moros , viendose cercadas de las de los christianos , se hubiesen atracado demasiado á la tierra ; un recio temporal que se levantó aquella noche , hizo fracasar algunas en las peñas , y quebrarse otras con el encuentro de los buques : de modo que perdieron allí los moros veinte galeras , pudiendose escapar las restantes , que eran en mayor número que las christianas , haciendose á la mar , y recogendose á Velez en Berberia. Llegado que hubieron aqui las esquadras combinadas de Castilla y Aragon , solo encontraron cinco galeras que los moros reparaban de los daños de la tormenta pasada , y les pegaron fuego al instante.

Mas adelante volvieron dichas dos esquadras á encontrarse con la armada combinada de los moros marroquies y granadinos hácia Ve-

<sup>14</sup> Cron. Idem. Cap. 318 y 319.

Velez. Los christianos, que contaban quarenta galeras y treinta naves, ivan á empeñar el combate; pero un viento fuerte, y la marejada las separó de tal manera, que algunas de los christianos corrieron la borrasca hasta Cartagena, y otras hasta Valencia, quedando otras desarboladas, y á pique de zozobrar en la costa de Berberia <sup>15</sup>.

Luego que los moros vieron el mar desembarazado de enemigos, y calmado el temporal, y supieron la tormenta que habian padecido los christianos; pasaron á Gibraltar con sesenta galeras, y muchos cárabos, que traian cada uno cincuenta, y sesenta caballos, sin que sus enemigos pudiesen estorbarselo, porque aunque estos se reunieron despues de aquel descalabro, no volvieron hasta al cabo de algunos dias á Algecira á socorrer al Rey Don Alonso, que continuaba el cerco de esta plaza. <sup>16</sup>.

Hemos visto por lo arriba referido las fuerzas navales con que el Rey Don Alonso hizo frente al poder de los moros, hasta la toma de Algecira. Estos continuos armamentos habian exercitado los marinos, y aumentado los aprestos y construccion naval de Castilla, pues su sucesor el Rey Don Pedro pudo hacerse tan poderoso en la mar como hemos visto mas arriba, tratando de sus expediciones contra Aragon, movido de odios personales, quando debiera haberlas empleado con mas gloria y utilidad de su Corona y daño de los moros.

Del tiempo del Rey Don Enrique, su rival y sucesor, se mencionan menos expediciones de mar, por quanto sus guerras tuvieron por objeto unicamente las batallas de tierra para recobrar el trono, y asegurarse en él. Y como Portugal fuese el único Reyno, con quien tuvo que medir sus fuerzas, no solo por tierra sino por mar; á este fin refiere la Cronica algunos hechos navales de aquel tiempo.

Habiendo llegado á Sevilla el Rey Don Enrique en 1370, hallóla consternada á causa de la armada de Portugal, compuesta de diez y seis galeras y veinte y quatro naos, que estaba cerrando el Guadalquivir, despues de haber destruido toda la isla de

E 2

Ca-

<sup>15</sup> Cron. Idem. Cap. 320.

<sup>16</sup> Cron. Idem. Cap. 323.

Cádiz; y hacia muchos daños en toda aquella comarca, así por mar como por tierra, contra cuyas excursiones mandó armar al punto veinte galeras.

Pero, por quanto el Rey Don Pedro habia llevado todos los remos de aquellas atarazanas á Carmona, que á la sazón estaba alzada; no pudieron salir pertrechadas de toda la dotación de sus remos, y así no pasaron de San Lucar, ni se hicieron á la mar, en donde las aguardaban los portugueses <sup>17</sup>.

En el mismo año, como seguía la guerra de Portugal, habiendo el Rey llegado á San Lúcar, ordenó se armasen dichas veinte galeras cumplidamente, siete de ellas con toda la dotación de remos. Con estas, que partieron de noche para no ser vistas, envió á su Almirante Ambrosio Bocanegra á Vizcaya para apresar naves, acopiar remos, y todos los demás pertrechos para su armada. Volvióse el Rey á Sevilla con las restantes trece galeras al favor de las mareas.

La esquadra portuguesa, que se habia hecho fuera á la mar, volvió á apostarse en el Guadalquivir sin oposición alguna, hasta que viniesen las referidas siete galeras, y otras dos que se armaron, la una en Santander, y la otra en Castro de Urdiales, con las naves que se habian pedido á los puertos de Galicia, Asturias, Vizcaya, y Guipúzcoa.

Estando el Rey en el cerco de Carmona, llegaron dichas nueve galeras y las naves, viniendo de comandante de estas un caballero de Trasmiera, llamado Pedro Gonzalez de Agüero. Al embocar por el Guadalquivir se encontró la esquadra castellana con la de Portugal, á la que tomó tres galeras, y dos naos, por haberse las demás desviado á causa de ser la canal mas ancha. Desde entonces quedó desembarazado el rio y el mar para Sevilla y toda su tierra, en donde habian hecho grandes daños los enemigos.

Al siguiente año de 1371 tuvo noticia el Rey como su Almirante, Ambrosio Bocanegra, con doce galeras castellanas que llevó en auxilio del Rey de Francia, estando cerca de la Roche-  
la

<sup>17</sup> Cron. del Rey Don Enrique II Cap. 15,

la, entonces poseida de los ingleses, peleó con la armada del Conde de Pembrock, que venia por Gobernador de la Guiena con treinta y seis naves, tropas, y dinero para hacer la guerra á la Francia. Del combate quedó derrotada la esquadra inglesa, y prisionero el mismo Conde de Pembrock: de cuyas resultas la Rochela se entregó á los franceses.

Estos al año siguiente, sabiendo que los ingleses venian á atacar dicha plaza, pidieron nuevos socorros maritimos á Castilla. El Rey Don Enrique, para efectuar la empresa, partió de Burgos á Santander, en donde hizo armar quarenta naves, cuyo mando dió á Rui Diaz de Roxas Merino de Guipúzcoa. En la Rochela se juntó con la esquadra francesa, compuesta de veinte barcas, en las cuales iba un Señor ingles expatriado, llamado Juan de Gáles, que servia al Rey de Francia.

En el año 1374 seguia la guerra con los ingleses, y Don Enrique envió á la Francia una esquadra de quince galeras y muchas naves en su ayuda, la qual abordó á la Isla de Wigth, siendo su Almirante Don Fernando Sanchez de Tobar. Esta armada de Castilla combinada con la de Francia, que tambien era numerosa, mandada por Mr. Juan de Viana, hizo mucho daño en las costas de Inglaterra.

Aunque habia muerto ya Don Enrique, su sucesor el Rey Don Juan el I continuó la alianza ofensiva y defensiva con la Francia, y contra los ingleses: asi, luego que en 1379 entró á reynar, despachó en ayuda de Carlos V ocho galeras, que se habian reunido en Santander con cinco que el Rey de Portugal le enviaba tambien de auxilio; pero luego que éste supo la muerte del Rey Don Enrique, que habia concertado este subsidio en Lisboa, las galeras portuguesas se retiraron, separandose de la esquadra de Castilla, que fué sola á su expedicion.

Los apuros de la Francia cada día eran mayores con las repetidas invasiones de los ingleses, y por consiguiente los socorros de Castilla mas necesarios. Llegado que hubo el Rey Don Juan de Toledo á Sevilla en 1380, mandó armar en esta ciudad veinte galeras que envió con su Almirante Fernando Sanchez de Tobar en ayuda del Rey Carlos; quien costeó el armamen-

to, por haberse así concertado el socorro. Esta escuadra hizo cruel guerra aquel año á los ingleses, entrando por el Támesis hasta Londres, á donde nunca habian penetrado naves enemigas.

En el año 1381, estando Don Juan en el cerco de Almeyda en Portugal, llegaronle nuevas de como su Almirante Don Fernando Sanchez de Tobar con diez y siete galeras, que se habian armado en Sevilla, peleó cerca de Saltes con la armada de Portugal, que constaba de veinte y tres galeras, mandadas por el Conde de Barcelos : á la qual desbarató, quedando apresadas veinte con el mismo Almirante, despues de haber muerto en batalla ó quedado prisioneras todas las tripulaciones y caballeros : y los buques apresados se llevaron á Sevilla.

En 1384 el Rey Don Juan habia estrechado de tal manera por tierra y por mar el sitio que tenia puesto sobre Lisboa, para cortarla los víveres y socorros ; que los sitiados, hallandose sin comunicacion por agua, que se la impedia la armada de Castilla de trece galeras, seis naves, y seis barcas, enviaron á Oporto á pedir una escuadra que fuese á socorrerles. El Conde D. Gonzalo, habiendo partido para Oporto, armó alli con gran celeridad diez y ocho galeras y seis naves, que con mucha presteza vinieron á Lisboa, á la qual socorrieron al favor de la marea, y de un viento fresco : lo que no pudo impedir la escuadra de Castilla, bien que tomó tres naves del convoy de los enemigos.

Por la gran pestilencia que habia en Lisboa volvióse el Rey Don Juan á Sevilla, executando lo mismo su armada que padecia gran mortandad. Pero reparados estos descalabros, al año siguiente de 1385 hizo armar doce galeras, y veinte naves para volver á la guerra de Portugal, las que partieron contra Lisboa.

En el reynado de Don Enrique III sucesor del Rey Don Juan, no faltaron tampoco motivos para varios armamentos navales, ya por la guerra contra Portugal, ya por la alianza con la Francia y contra la Inglaterra.

En 1397 pelearon por el mes de Mayo cinco galeras de Castilla con siete de Portugal. De estas fueron apresadas quatro, dos huyeron, y una encalló : y habiendo los castellanos matado unos quatrocientos chamorros que traian, los echaron al mar, y traxeron

ron

ron á San Lucar las galeras apresadas de los enemigos.

Año de 1403 el Rey Don Enrique, deseoso de reprimir la osadia y daños de algunos corsarios naturales de sus dominios que andaban por el mar de Levante robando á españoles y extrangeros; mandó aprestar dos galeras en Sevilla, cuyo mando entregó á Pero Niño esforzado caballero de Castilla, y una nave armada tambien de cuenta del Rey, su capitan Pedro Sanchez de Laredo. Llevaba Pero Niño por patron de su galera y consejero á Micer Nicolao Bonel, marino genovés muy experimentado, y por cómitre á Juan Bueno de Sevilla, el mas diestro mareante para gobernar galeras que habia entonces en toda la Corona <sup>18</sup>.

Entre los corsarios que persiguió Niño aquel verano, fué un Juan de Castrillo, que mandaba una galera que le habia dado Juan Gonzalez de Moranza, caballero de Castilla, que vivia á la sazón en Nápoles; el qual solia correr las costas de Cataluña y Valencia en conserva de otra galera de un corsario llamado Armaynar. El otro corsario castellano era Diego de Barrasa, que mandaba tres naves, que bararon junto á Tolon huyendo de una esquadra genovesa. El otro corsario llamábase Nicolás Ximenez de Cádiz que navegaba con tres naves bien armadas por el mar de Cerdeña haciendo grandes daños.

Vuelto Don Pero Niño de su expedicion á Sevilla; el Rey queriendo dar ayuda al de Francia contra los ingleses, mandó luego armar una esquadra en aquella ciudad, que debia pasar á los puertos de Castilla á unirse con las naves que se aprestaban para el subsidio. Y como las galeras de Sevilla tardaban en llegar; para que no se malograra la buena estacion, se armaron á toda prisa tres en Santander, á las quales se juntaron en el puerto de Santoña quarenta naves que se habian aprestado en los de Laredo, Castro de Urdiales, y San Vicente de la Barquera, siendo Comandante de todas ellas Martin Ruiz de Avendaño.

Esta fuerte armada de naves no auxilió como se esperaba á Pero Niño para la expedicion que éste emprendió contra la Inglaterra desde Brest en Bretaña; porque ni Avendaño, ni sus gentes

<sup>18</sup> Crónica de Don Pero Niño, edicion de Madrid de 1787.

tes tenian mas deseo que el de ganar con las mercaderias que llevaban, segun se queixa el Cronista Gámez testigo de vista, y compañero de Pero Niño en sus viages : á lo qual añade estas reflexiones diciendo : „ Las mas de las veces que el Rey arma flo- „ ta le acontece, que despues que los capitanes al Rey non ven, „ non han cuidado si non de ganar : é si van en ayuda de otro „ Reyno, reciben paga de ambas partes, è ponense en tal lugar „ donde no vean los enemigos, é roban la tierra de los amigos, „ diciendo que non tienen que comer. E si fallan navios de Cas- „ tilla mercantes, tomanles de lo que llevan, diciendo que non es „ bien que perezcan las gentes, é que lo digan al Rey, que él „ se lo mandará pagar ; é vase el mezquino del mercader robado. Non le roban los enemigos, é robanle los amigos : asi que „ non facen bien ninguno robando reynos, è tornanse dexando la „ gente muerta, è los otros malcontentos ; ellos ricos, è el Rey „ despechado, è disfamado. Esto contece al Rey por non enviar „ è dar el cargo á tales homes que él entienda que non han cob- „ dicia de allegar grand riqueza, mas honra è buena fama de su „ Rey è suya, porque ende pueda galordonar el Rey è facer bien „ á quien bien le sirve sin arte. Aquella es buena riqueza, ganada justamente è sin tacha. “

En 1407, estando en Córdoba el Infante de Castilla Don Fernando, llamado despues el de Antequera, llegó de Sevilla el Almirante Don Alonso Enriquez que se hallaba allí para aprestar su armada. Dixole al Infante que tenia botadas al agua cinco galeras, pero que no podia haber gente para armarlas : y que asi le suplicaba le mandase dar gente de la que él traía para guarnecer asi aquellas cinco, como otras ocho mas que era preciso armar. El Infante, enojado de esta tardanza, pasó á Sevilla ; y al tiempo que daba gran prisa en disponer los pertrechos y artillerias de tierra para la guerra de Granada, no la daba menos en el apresto de la armada naval en que trabajaba el Almirante quanto podia. Para efectuar esta expedicion, Mosen Rubin de Bracamonte, Fernan Lopez de Zuñiga, y Juan Rodriguez Sarmiento, fueron en diligencia á Vizcaya á traer algunas naves armadas para la guardia del estrecho de Gibraltar.

Po-

Poco despues de haberse reunido ya hasta trece galeras en el estrecho, llegaronle seis naves vizcainas con muy buena gente; pero á causa de la calma no pudieron incorporarse con las galeras. Viendo, pues, el Almirante que no podia valerse de las naves, mandó sacar tripulacion de estas para equipar mejor sus galeras, á fin de pelear con la armada de Tremecen y Túnez, que estaba en Gibraltar, y se componia de veinte y tres galeras. Los moros, creyendo á los christianos desayudados de sus naves, y por consiguiente inferiores en fuerzas; salieron á presentar batalla á los castellanos. Pero el Almirante, y los capitanes de sus galeras pelearon tan esforzadamente, que los moros fueron vencidos, con pérdida de ocho galeras apresadas, y algunas echadas á fondo, habiendo huido las demás. El Almirante dexó en la mar por lugarteniente á un hijo suyo bastardo, llamado Juan Enriquez, mozo muy valiente, y se vino á Sevilla con las galeras apresadas.

Los capitanes de las galeras de Castilla eran: Rodrigo Alvarez Osorio, yerno del Almirante; Gomez Diaz de Isla; Juan Rodriguez de Veyra; Alonso Arias de Corvela; Fernando Yañez de Mendoza; Diego Diaz de Aguirre; Pedro Barba de Campos; Alvar Nuñez Cabeza de Vaca; Fernando de Medina; Pedro de Pineda; y Micer Nicolao, genovés <sup>19</sup>.

### CAPITULO III.

#### DE L SISTEMA Y ORDENANZA de la guerra de mar en la baxa edad.

**D**E lo que dexamos referido en el tomo I de estas Memorias (página 57 y siguientes) acerca del renombre que ganaron los catalanes en los hechos de la guerra de mar, se puede colegir con cuántos afanes, trabajos y riesgos lo habrian merecido, y cuán importante y recomendable seria el servicio militar en las expediciones navales, puesto que con tanta largueza y munificencia lo remuneraron los Reyes de Aragon, ensalzan-

TOM. III.

F

do-

<sup>19</sup> Cronica de Don Juan II Rey de Castilla. Cap. 25, y 28.

dole sobre el servicio de tierra con reiterados elogios que leemos en sus reales privilegios. No por esto dexaban de reconocer los actos bizarros de los exercitos en las batallas, en los reencuentros, en los sitios y asaltos de plazas y de castillos; pero consideraron siempre, al comparar los dos generos de guerra, además del generoso sacrificio de la vida en ambos, la dureza y penalidad del marino, que lucha con mas peligros y angustias antes de perderla, ó de quitarla al enemigo.

ALABANZAS  
DEL SERVICIO  
DE MAR EN LA  
GUERRA.

Esto mismo ponderó el Rey Don Alonso el Sabio <sup>1</sup>, quando dice: „ Ardimiento muy grande facen aquellos que aventuran sus „ cuerpos andando en guerra por tierra; más mucho es mayor de „ los otros que guerrean en la mar: cá la guerra de la tierra non „ es peligrosa si non de los enemigos tan solamente; más en la „ mar es desos mismos, é demás del agua é de los vientos.“ Des- „ pues de haber acumulado todos los trabajos y peligros de los ma- „ rinos en su navegacion, y el desamparo en los abordages y com- „ bates trabados entre naves aferradas, concluye: „ Por todas estas „ razones que havemos dicho, deben los que se aventuran á guer- „ rear por mar ser esforzados, é juiciosos para saber escapar de „ los peligros de la mar, é de los enemigos: é quando atales fue- „ ren, deben ser conservados é guardados.“ Por esto mismo ha- „ bia ya asentado antes (Ley I del mismo título), como si fuese un principio práctico en aquellos tiempos, esta proposicion: „ La „ guerra de mar es como cosa desamparada é de mayor peligro „ que la de tierra, por las grandes desaventuras que pueden y ve- „ nir é acaescer.“ Y en este concepto manda: que en los lances de mar no haya demoras ni omision, porque asi como el mar es apresurado y repentino en sus movimientos, asi los marinos deben serlo en sus obras para no perder los buenos momentos, antes bien los aprovechen: que vayan los baxeles de una esquadra muy subordinados al general, y en buena conserva para no enflaquecer su fuerza desmandandose, pues el que fuese inobediente debia perder la cabeza, segun prescribieron los antiguos, atendiendo á que provendria mayor daño y peligro de esta inobediencia que en la guerra terrestre.

Sin

<sup>1</sup> Partida II. Ley X. título XXIV.

Sin embargo, quando Job compara la vida del varon justo á una guerra, la llama pelea terrestre, y no naval, y con mucha razon; no tanto por la calidad y número de los peligros, sino porque en la tierra son estos continuos, de día, de noche, á todas horas, en todas estaciones, en todos terrenos y puestos. En efecto en el mar no hay emboscadas, como en la tierra: la mar es llana y desembarazada: los enemigos se ven desde grandes distancias: uno de los dos contrarios puede empeñar ó evitar un combate; ó un temporal los dispersa, ó no les dexa acercarse: los puertos abrigan y acogen al descalabrado, y los hinbiernos los dexan descansar, y tomar aliento y reposo. Estos dos ultimos recursos del combate naval eran mas usados y necesarios en los tiempos antiguos que en los modernos, por la forma y mayor pequenez de los buques de guerra, como eran galeras, y otros baxeles ligeros y de remos, que se acogian á qualquier puerto, cala, ó ensenada, y que no salian á campaña sino en los veranos. Pero tambien, yá que en nuestros tiempos las esquadras no tienen estas dos ventajas sobre las antiguas, para dar treguas tan frecuentes ó tan largas á las operaciones de la guerra; por otra parte las batallas, desde el uso de la artilleria en navios de alto bordo, son menos mortíferas que las de tierra, en igual número de combatientes: asi lo tienen acreditado las historias de dos siglos á esta parte.

En efecto, el modo de pelear segun la táctica naval y armada de los antiguos antes del uso de la pólvora, era horroroso y sangriento: las galeras se atracaban y aferraban por las proas, sin que los combatientes pudiesen retirarse, ni apartarse del choque; la pelea se hacia cuerpo á cuerpo, y de poder á poder, con todas las armas ofensivas y defensivas que cada uno llevaba: por consiguiente era grande el peligro y el desamparo, pues no habia entre unos y otros combatientes sino las manos, y la lanza ó espada con que se herian, y debaxo de los pies el agua, que se tragaba á los armados que caian, ó heridos, ó empujados en los fieros encuentros.

Yo no pretendo comparar la gloria de las dos clases de guerra y de combates, esto es, navales y terrestres: si en ambos se re-

querian bizarría y desprecio de la muerte, acaso en los primeros la valentia y el esfuerzo personal tenian mas parte, y quedaba menos dudoso el suceso á favor del vencedor. Dígolo esto, porque he observado que en las batallas de mar no cuentan los historiadores los portentos y apariciones de patronos celestiales, que leemos tan freqüentes en las de tierra: de modo que en las grandes victorias de los exércitos, diríamos, no tenian parte el esfuerzo y el arte militar. A la verdad se conoce que en la guerra de mar el valor seria entonces la primera virtud: y por esto leemos aquel rigor grande en los castigos contra los cobardes, y sobre todo contra los xefes, de cuyas faltas pendia la suerte de un baxel, ó de una esquadra.

Parece que el guerrero embarcado, ó por mejor decir, encerrado en un castillo flotante, tenia menos recursos entre el vencer ó el morir: y acaso será este el motivo porque los historiadores antiguos tampoco nos han referido ó inventado harengas de los capitanes á sus gentes para inspirarles intrepidez y confianza.

Aunque en mar y en tierra es igualmente necesario el valor, podriamos decir que antiguamente un General tenia menos confianza de sus soldados que un Almirante de sus marinos: á aquellos solia prepararles, antes de venir á las manos, con vehementes alocuciones, excitandoles con algun incentivo de interés, ó de gloria, que les empeñase á despreciar al enemigo. Esto podia provenir de que los soldados en tierra solian desmandarse facilmente, y con su desorden, fuga, ó confusion desordenar la formacion del cuerpo, columna, ó batallon en que se hallaban, y perderse una accion, por mas que los otros cuerpos de la linea mostrasen firmeza, subordinacion, y bizarría. En la mar la formacion es de buques en que van embarcados los hombres, cuya cobardía personal no puede valerse de los pies, ni descomponer un plan de ataque, ni de batalla, pues el mas bisoño ó tímido es conducido á ella, como el mas diestro y valiente, á voluntad del xefe de la nave. En la mar se puede perder un navio ó dos, ó salirse de combate, sin que se desordene la formacion, ni se pierda la accion, porque cada baxel tiene menos relacion con el de su costado ó retaguardia, que un esquadron con otro en un exército.

Pe-

Pero la experiencia nos enseña, que así en los ejércitos como en las armadas, mas se puede contar con la disciplina de las tropas que con el valor individual de los combatientes: para infundirlo se usaban las harengas en la tierra, y para acalararlo y sacudir el miedo podía mucho la gritería, y el toque marcial de las trompetas y atabales en la mar y en la tierra. *El miedo es común á todas gentes*, dixo Camöens, *mas saberlo vencer es de valientes*. Para conseguirlo en todos tiempos, y en todas las naciones barbaras y cultas antes de la invencion de las armas de fuego, se ha usado de la vocería en los acometimientos, á fin de excitar la cólera ó la desesperacion á los combatientes, aturdiendoles en algun modo los sentidos con el mismo esfuerzo y ruido de la grita, para que no viesen el peligro, que la serenidad y el sosiego abultan siempre. Los mismos musulmanes, sin embargo del fuerte estímulo de su religion y de su orgullo nacional, son los que mas han usado de la algazára en las peleas; y todavía, no confiados de estos móviles tan poderosos, han apelado muchas veces al brebage del ópio para enfurecer los animos, ó entorpecerlos contra el peligro. Tan cierto es que la gritería no procede del valor, ántes se recurre á ella para infundirlo. Así vemos que quanto mas cobarde es el hombre, mas levanta la voz en una pendencia; y que las personas medrosas, en un parage obscuro hablan alto y recio para ocultarse el peligro y sacudirse la importuna imaginacion, creyendo infundir respeto al ladron, ó sea enemigo, ó fantasma, que se les representa escondido. Aun en las mismas riñas de la calle, el que quiera hacer esta experiencia, podrá desde su casa adivinar quién es entre los contendientes el mas cobarde, que suele ser siempre el que se desentona y descompone, queriendo esforzar su voz, porque en los gritos tira á desvanecerse el miedo, y atemorizar á su contrario, llamando socorro y ayuda para libertarse del peligro.

La atrocidad es casi siempre hija del miedo en los trances apurados, porque el que se reconoce inferior en fuerzas ó destreza, tira á imposibilitar ó rematar á su contrario lo mas pronto que pueda, y por todos los medios feos ó legitimos, á fin de quitarse de delante el peligro ó ruina que teme, antes de medir las fuer-

fuerzas y espíritu con su competidor. De aquí habrá provenido la cruel y horrorosa carnicería en los combates de los tiempos pasados entre las naciones civilizadas que usaban de la vocería, y en los tiempos modernos entre las barbaras que todavía la usan.

ORDENANZAS  
PENALES DE  
LAS ARMADAS.

En el tomo I de estas Memorias se citan muchos testimonios del furor con que se hacia la guerra de mar en los siglos XIII y XIV, del rigor con que trataba el vencedor á los vencidos, de la ordenanza con que peleaban las esquadras, del género de bastimentos y armas con que se decidían los combates entre todas las naciones marítimas del mediterraneo. Sin embargo añadiremos en este lugar nuevos documentos que ilustrarán estos puntos, hasta aquí no conocidos, ni explicados por los historiadores.

El Rey Don Pedro IV de Aragon habia fundado toda la gloria de sus armas, la felicidad de sus conquistas, la defensa de sus dominios ultramarinos, el resguardo de sus costas, y los progresos del comercio naval en el poder y disciplina de sus armadas, y pericia de sus hombres de mar, que le suministraban Cataluña, Valencia, y Mallorca. Pero no contento con el respeto que se habian adquirido hasta entonces de sus enemigos; ó porque estos se habian adelantado ó igualado yá en la disciplina, ó porque reconociese que las reglas y el servicio adolecian de algunos defectos; para aventajar á las demás naciones, encargó la reforma de las leyes náuticas hasta allí seguidas á Bernardo de Cabrera, consumado Almirante, cuya práctica y ciencia habia adquirido peleando y viendo pelear: persona tan señalada por la nobleza de sus hechos, como por la de su linage.

No es de estrañar que los Reyes de Aragon procurasen con tanto zelo la perfeccion de su marina; porque, sobre tener costumbre ó necesidad de embarcarse para sus expediciones, que eran repetidas, vivian lo mas del tiempo en Barcelona, esto es, á la vista del mar, del astillero, y de los freqüentes armamentos, con que habian llegado á familiarizarse.

Cabrera preveía que el pabellon aragonés no tenia que hacer frente á esquadras de naciones cobardes ó indisciplinadas: en aquel siglo competia sobre el dominio del mediterraneo con los genoveses, entonces poderosos, y diestros navegantes; y que además de

te-

tener á raya los insultos de los Príncipes africanos en los quebrantamientos de las treguas y tratados, habia de resistir á las empresas que preparaba el ánimo belicoso y esforzado del Rey Don Pedro de Castilla, temible con los auxilios de los moros y portugueses, y con el poder marítimo de sus provincias.

Con estas grandes miras, y guiado de su experiencia el Almirante, pues se habia hallado en tres batallas, y acababa de vencer la ultima contra el poder de Genova; formó un nuevo código (ó llámese quaderno por su brevedad) de ordenanzas penales para la marina real, extendido en lengua catalana, cuyo título dice: *Ordinacions sobre lo feyt de la mar, fetes per lo molt noble Bernat de Cabrera, Capitá General del Senyor Rey, com veng de Sardenya, è hag vençuts los Genovesos en 1554* <sup>2</sup>.

Consta este quaderno de solos XXXIV capítulos, tan laconicos como severos, dictados con aquella brevedad y claridad, propia de unos marinos que enseñaban mas con el exemplo que con las palabras. En ellos están señaladas las principales penas en que podian incurrir todos los individuos de una armada desde el capitán de la galera hasta el ultimo grumete durante la expedicion ó campaña.

Para los casos que pedian valor, la obligacion estrechaba con el mismo rigor al General, como al mas ínfimo alistado: la ordenanza manda vencer, ó á lo menos nunca quedar vencido.

En ningun capítulo se trata de defensa, sino en el caso de ser superior en número de buques el enemigo; porque en el de igualdad, siempre se ordena acometer: no reconociendo por buena defensa sino la que era ofensiva.

Tampoco se habla de retirarse del combate, de capitular, ni de rendirse en ningun caso: el General debia morir con las armas en la mano antes que arriar la bandera, cuya guardia de empavesados debia hacer el mismo sacrificio.

No solo se impone castigo á los cobardes, sino tambien á los que no se mostraban valientes. Y como se graduaba de delito deshonesto la falta de valor; la pena afrentosa de ser ahorcados

y

<sup>2</sup> Estas ordenanzas con el original ron en 1787 en Madrid en la Impren-  
y la traduccion castellana, se publica- ta Real en un volúmen en 4 marquilla.

y arrastrados comprendia á todos desde el capitan de la galera hasta el remero raso.

Estas leyes á la verdad parecian hechas para hombres, que no debian conocer el miedo, sino para infundirlo á sus enemigos.

En ningun capítulo se señala castigo al xefe ó cómitre que perdiese un buque persiguiendo ó resistiendo al contrario, sino al que lo perdiese por descuido ó impericia, ó por bararlo huyendo de su enemigo : porque, tan solamente quando este tenia fuerzas dobladas, se permitia evitarle, ó retirarse. Por esto en el capítulo xxiv se manda que dos galeras debian pelear con tres enemigas, tres con quatro, cinco con siete, baxo pena de muerte al cómitre. Si lo hacia por orden del capitan, éste debia morir : y si algun proel, ó popel, ú otro individuo ponía estorbo en la execucion, se le daba igual castigo. En el expresado capítulo se asienta por principio general, y hecho ordinario : que dos galeras escapan de tres que les dan caza ; y que dos, esperando á tres que las acometen, se defienden de ellas.

El General, armado de punta en blanco, debia estar durante el combate en la popa de su galera, sentado entre dos consejeros practicos de su eleccion para dar las providencias : y debian cercarle diez hombres empavesados, y otros diez guardar el estandarte real á muerte ó á vida, adonde debia acogerse el General quando veía entrada su galera para defenderlo, ó morir al pie del asta.

Los Vice-Almirantes debian tomar del General las órdenes así de navegar como de combatir, y éstas comunicarlas á los cómitres para su execucion. A este fin seguian á la galera capitana galeotas y otros buques sutiles, para distribuir las órdenes y socorros por toda la línea de batalla.

El capitan, que era hombre meramente de guerra, tenia el mando inmediato sobre los ballesteros y lanzeros, que componian la guarnicion de la galera ; y como tal debia amaestrarlos en el exercicio, cuidar de su disciplina y buen estado de sus armas, dirigir los desembarcos, y por esto llevaba una quarta parte de la presa que hiciese su tropa.

El cómitre, como primer oficial de mar, tenia á su cargo el pi-

pilotage, la maniobra, y el gobierno de la galera; pero con subordinacion al capitan, que en los casos de combate disponia la pelea, la colocacion de la gente, y el momento y modo de la arremetida y abordage.

Tenia, además, á su cargo la policia del buque, su buen estado y conservacion, y la custodia y obediencia de la tripulacion, y chusma; y de la presa que ésta hiciese en la mar, debia él tomar la quarta parte.

Para cómitre debia elegirse un mareante de buena conducta y notoria pericia; sin que pudiese solicitar el empleo por sí, ni por recomendacion de otra persona, pues por este solo hecho debia quedar excluido.

El cómitre que perdiese su galera entregandola al enemigo por capitulacion, ó abarrancandola sin quedar hecho prisionero en el combate; debia ser ahorcado y arrastrado. Pero quedaba libre, si la barase, no pudiendose hacer otra cosa, para zafarse de los enemigos en caso de ser estos dos contra uno. Esta libertad se le concedia quando navegaba escotero; pero quando andaba unido á una esquadra, debia hacer lo que executase el comandante.

El cómitre que no arremetiere en un combate con su galera al tiempo que lo executase el General de la esquadra, era ahorcado y arrastrado, *porque, dice la ordenanza, es un traydor, que abandona á su Xefe en el peligro, y quita á sus gentes la ocasion de mostrar su obediencia y valor.* Pero si el capitan se lo mandáre, éste debia sufrir la pena, y el cómitre quedar libre.

La materia de los demás capitulos se reduce al gobierno interior y económico de las galeras, y á la obediencia y buen orden de las tripulaciones. Por esto el cómitre no podia dormir fuera de bordo sin licencia del General, ó del Vice-Almirante.

A qualquiera de la tripulacion que injuriáre al cómitre de palabra, podia éste prenderle y presentarle al Comandante para su castigo, y para esta prision debian todos auxiliarle. Si la injuria era sediciosa, el reo perdia la lengua; y si de obra, debia morir ahorcado.

Si la tripulacion se amotináre contra los Xefes obligandoles á retirarse del combate, ó de la conserva de la esquadra, para lle-

varlos con la galera á otra parte; todos debian ser ahorcados sin remision alguna.

Si el capitán ó el cómitre cometiesen esta desercion, sin forzarles á ella la chusma; caían ambos en el mismo castigo. Pero si era por fuerza de un temporal, y no se retiraban á desarmar, ántes buscaban al General para incorporarse, ó el lugar que éste hubiese señalado para la reunion, quedaban libres; y no haciendolo, incurrian ambos xefes en la expresada pena. Y si por oposicion de la chusma no se podia executar, ésta debia morir toda sin remision.

El alistado que en la galera gritáre tumultuariamente paga que se le debiese, ó puerto para desarmar antes de haber licenciado el General la esquadra, debia perder la lengua. Y si el cómitre lo disimulaba, ó no arrestaba al sedicioso; era separado de su oficio, y castigado al arbitrio del General, más el sedicioso siempre sufría la pena. Las quejas de qualquiera vexacion ó injusticia debian darse al General por solos tres ó quatro individuos.

Todo el que despues de haber tomado paga desértáre; era ahorcado, sin poderle valer indulto alguno, ni el salvo conducto del mismo Rey, pues para no ser engañado, y darlo de cierta ciencia, podia pedir informe ántes al General: á cuyo fin hay una muy notable cláusula en este capítulo, que dice: *pero sea de su real beneplácito no hacerlo, si desea el honor y conservacion de sus armadas.*

Siempre que la esquadra estaba armada, debian apostarse fuera del puerto, playa, ó tenedero dos galeras de guardia.

La galera capitana, siendo la esquadra de quarenta vasos arriba, llevaba sobre la carroza un estandarte, además de la bandera mayor; y las de los Vice-Almirantes solo llevaban una bandera real.

Ignoramos quáles eran las leyes anteriores á esta reforma; pero por los hechos que nos han conservado las Crónicas, era muy estrecha la obligacion de los xefes, y grandes los peligros á que habian de hacer rostro por su oficio: pues se ha observado generalmente que á las galeras capitanas las acometian y combatian con mas fuerzas y poder los enemigos. De ahí venia que

no se perdía batalla sin que se perdiese el navio del Almirante, ó sin morir éste en el combate; y esto en aquellos tiempos era comun á todas las naciones beligerantes.

Por no salir de la historia de España, leemos: que en la batalla que se dió entre la armada de los moros y la de Castilla en el estrecho de Gibraltar en 1339, quatro galeras tenían aferada la del Almirante Jufre Tenorio, y dos naves la combatian con tiros: que tres veces los moros la entraron, teniendo el Almirante una mano en el estandarte real; y quando veía venir los suyos vencidos, iba á socorrerles en persona, y echaba otra vez á los enemigos, y volviase luego al pie del estandarte: pero que tanto fué el ímpetu con que cargaban los moros, y tantos los que morian de los christianos, que quedandole pocos combatientes, la galera fué entrada: y desde que vió que no tenia gentes para defenderla, ni socorro de nadie, abrazó con una mano el estandarte, y con la otra peleaba, esforzando á los suyos quanto podia, mandandoles no se apartasen de su guardia: y que tanto fué el denuedo de estos, que murieron todos al lado del Almirante; el qual siguió defendiendose solo, abrazado con el estandarte, hasta que cayó muerto al pie del asta 3. Esto mismo prescribe la ordenanza del Rey Don Pedro al General de una armada.

Añade la Crónica en la relacion de este reñido combate, un vivo y lastimoso pasage, en que no brilla menos el espíritu y confianza del General, que la obediencia y firmeza de sus súbditos: y dexandole en su language y sencillez del idioma original, dice: *E tanto amaban al Almirante è le preciaban sus gentes, que quando alguno se sentia ferido de muerte, venia á él, è besábale la mano, è él dábale muy grand esfuerzo; è con las feridas tornaban á morir en la pelea.*

La guerra de mar preciso es que haya sido tan fiera y denodada como es duro y arriesgado el oficio del navegante; y si la temeridad puede tener parte alguna vez en los combates, ha de ser en los navales. El famoso caballero Don Pedro Niño, comandante de dos galeras que se armaron en Sevilla en

G 2

1403

3 Crón. del Rey D. Alonso el XI. de Castilla. Cap. 212. ed. de Madrid de 1787.

en 1403 por orden de Don Enrique III contra piratas y malhechores, mostró en sus hechos de armas cuánto podía el valor en aquellos tiempos en un ánimo caballeresco, y cuánto valía su exemplo para hacer arrostrar los mayores riesgos con pocas fuerzas. En el curso de su expedicion cuenta su historiador y compañero de armas varios dichos y sentencias con que esforzaba, ó reprehendia á sus gentes en los combates. *Los homes, decia, deben acometer sus fechos con la ayuda de Dios, è con buena ordenanza: ca el que todas las cosas ha de recelarse, mejor le fuera non salir de su casa.* Aconsejandole una vez sus tripulaciones que era arriesgado hacer frente con dos galeras á cinco de corsarios que salian de Marsella: *¿En que se verá,* les dixo, *que somos mejores, ó para mas que ellos?*

Ya hemos visto la gran responsabilidad que tenia el supremo cargo de Capitan General de la mar en la Corona de Aragon. Veamos ahora las calidades, que en las Leyes de las Partidas 4, exígia el Rey de Castilla Don Alonso el Sabio, es á saber, cerca de cien años antes que el Rey Don Pedro de Aragon hubiese promulgado la nueva ordenanza. Prescríbese: que sea de buen nacimiento para obrar con pundonor: perito en las peleas de mar y tierra: valiente para hacerse temer de los enemigos, y obedecer de los suyos: generoso para repartir las presas y las ganancias entre sus gentes: leal para con su príncipe, y los que sirven baxo de su conducta.

Escogido con todos estos requisitos, para recibir el oficio de Almirante debia velar en la iglesia como para armarse caballero, presentandose al Rey en el siguiente dia, vestido de ricas ropas de seda. En aquel acto el Rey le ponía una sortija en la mano derecha en señal de honor, y le daba una espada en señal de la potestad que le concedia, y en la izquierda le entregaba un estandarte con las armas reales, en señal del mando que le delegaba. El Almirante luego de recibir de la real mano estas cosas,

4 Me inclino á creer que todo el título *De la guerra que se hace por mar* se aplicó á la marinería de las costas cantábricas, ó que fue hecho por viz-

cainos, por quanto entre las provisiones de boca que se embarcaban, se encarga la bebida de la *sidra*, que solo se fabrica y bebe en Asturias y Vizcaya.

debía prometerle morir por defender la fé, acrescentar la honra y soberanía del Rey, y el bien comun de la patria.

Tratando la Ley IV del mismo titulo de las calidades y eleccion del cómitre, dice: „ Los cómitres son oficiales de mar, baxo las ordenes del Almirante; pero cada uno en su navio tiene tanto mando como aquel en toda la armada; bien que los subditos podian apelar al Almirante de sus sentencias, más no al Rey; á menos que éste anduviese en la esquadra, ó se hallase en parage donde pudiese el apelante ir y volver en el mismo dia.

Los cómitres eran elegidos solo por el Rey, ó por su orden; y sin ésta el Almirante no podia penarles en sus personas ó bienes raices, bien que podia prenderles, y multarles en sus haberes muebles.

Para cómitre se exígia que fuese sugeto bien nacido, inteligente en el marinage, esforzado, generoso, y leal. Con estas calidades el pretendiente debía presentarse al Rey, hallandose en el puerto del armamento, y si no al Almirante. Allí el Rey, y si no el Almirante por su mandado, llamaba doce mareantes peritos en el arte, para que jurasen si el pretendiente tenia los requisitos; y declarando que sí, se le vestian paños encarnados, poníasele en la mano un pendon con las armas reales, y se le conducia al embarco á son de trompetas y añafiles, y se le colocaba en la galera en el puesto que le pertenecia: desde cuyo punto era reconocido con el título y mando de cómitre.

No se habla en todas las leyes de Partida de otros xefes y oficiales de mar, como *Vice-Almirantes*, *Capitanes*, ó *Patrones*, *Sota-Cómitres*, y otros que eran de la dotacion de una galera armada á estilo de esquadra real; ni tampoco del número de plazas, asi de las de guarnicion, como de la chusma, aunque se especifican las clases, y su armadura, como veremos mas abaxo.

Pero para dar una idea individual de los xefes, subalternos, armamento y tripulacion de las galeras que se usaban á mediados del siglo XIV (que á corta diferencia serian de igual fuerza y dotacion las de Castilla, y de otras naciones européas); se trasladará una noticia sacada de la Ordenanza de armamentos del Rey Don Pedro de Aragon promulgada en el año de 1354.

To-

Toda esquadra llevaba *Almirante*, que era oficio perpétuo de la Corona, ó bien *Capitan General*, que era mando supremo temporal por nombramiento especial del Rey, y á veces por eleccion de las Cortes: los *Vice-Almirantes*, que eran los oficiales mayores que mandaban las divisiones de una armada real, que se componia de las esquadras de Cataluña, de Valencia, y de Mallorca: el *Patron*, que era el capitan militar de cada galera: el *Cómitre* que era el primer oficial de ella, como cabo de la tripulacion, y comandante de la maniobra y marinage: y el *Sota-Cómitre* que era su teniente. Además cada armada llevaba su *Escribano mayor* (ó sea Contador general), y su *Alguacil mayor*.

Fuera del patron, cómitre, y sota-comitre, llevaba cada galera por fixa dotacion de plazas ocho *nocheros*, ó sean *popeles*, incluso un carpintero, un calafate, y un remolar; ocho *proeles*; quarenta *ballesteros* si era galera gruesa, y treinta si era sutil, incluso los dos escuderos del patron, y maestro de armar ballestas; seis *alieves*; seis *corulleles*; seis *espaldeles*; ciento cincuenta y quatro *remeros*; dos *palomeres*; y un *senescal*; y si la galera era de veinte y nueve bancos, contaba ciento y sesenta remeros. Iban además un *contador*, un *alguacil*, un *cirujano*, y un *trompeta*; pero no se habla de plaza, ni de dotacion de capellan. Por esta cuenta, en cada galera iban embarcadas doscientas quarenta personas; pero la capitana llevaba además quatro ó seis mareantes practicos para consejeros del General, dos *trompetas*, un *clarinero*, un *cornamusa*, y un *tambor*.

A este lugar corresponde aplicar, por lo tocante á la Corona de Castilla, lo que previno el Rey Don Alonso el Sabio en la Partida II (ley II. tit. xxiv.), en la qual señala á cada galera los oficios y destinos, bien que sin expresar todas las clases, ni el número de plazas de cada una. Nómbralos con la explicacion de su cargo y servicio respectivo, por este orden: el *cómitre*, que es como xefe; los *nocheros*, que entienden de vientos, de los puertos, y pasos para guiar los navios; los *marineros*, que han de servir y obedecer en las maniobras; los *sobresalientes*, cuyo oficio es señaladamente lidiar, como son los *ballesteros*, y otros hombres de armas; los *proeles*, que son los que van en la proa de la galera,

cu-

cuyo oficio es herir en las primeras arremetidas quando se pelea; los *alieles*, que van cerca de los proeles en los costados, que son como alas del navio, de donde toman su denominacion 5. Señala despues otros oficios, pero sin darles nombre particular, que eran los destinados á echar el ancla y levarla, á amarrar la nave, y á guardar las armas, los víveres, la xárcia, &c. Tampoco se mencionan las plazas y empleos de sota-comitre, de capellan, de cirujano, de escribano, ni de alguacil.

Volviendo ahora al estado del sistema de la guerra naval de Aragon, segun el reglamento de sueldos y demás gastos de las Ordenanzas del Rey Don Pedro, las campañas no pasaban de quatro meses, pues ordinariamente los salarios y pagas se ajustaban á este respecto, y á este mismo se hacian las provisiones de vino, agua, bizcocho, y menestras, que las costeaba el erario; además que ningun alistamiento se hacia por mas tiempo, cuya práctica se seguia tambien en los armamentos de las ciudades y comunes de Cataluña, como consta de los asientos y concordias entre el Rey y los armadores.

En la referida Ordenanza se observa que toda la gente que servia en una galera, llevaba armas ofensivas y defensivas hasta los simples remeros: porque, además de la dotacion de municiones y aprestos de guerra que llevaba cada buque, todos los individuos de plaza sentada, desde el General hasta el trompeta, debian embarcar sus respectivas armas á costa propia.

DE LAS ARMADURAS DE LA GENTE DE MAR.

El *Almirante* y el *Vice-Almirante* no tenian señalado el número ni la calidad de las armas, ni el de escuderos, por dexarlo la ordenanza á su discrecion y honor. El *capitan*, ó sea *patron*, de la galera, debia llevar á su costa dos escuderos diestros, cada uno con su ballesta, cuchillo, coraza completa, y doscientos

vi-

En el transcurso de tiempo que medió desde el año 1266, época de las Partidas, hasta 1403 en que á Don Pedro Niño le encomendó D. Enrique III, dos galeras contra corsarios, se halla alguna novedad en la individualizacion de algunos oficios. Dice la Cronica: „Man-

„dó el Rey aparejar en Sevilla dos galeras de buenos *remeros*, *ballesteros*, *armadores*, y *punteros*, que fuesen probados de armar á cinto, y además de *alieles*, *espaldeles*, y *corulleles*, vecinos de aquella tierra.“ Pero no se especifican los nombres de otros oficios.

viratones, los ciento de prueba, y los demás de munición; el *cómitre* y el *sota-cómitre*, coraza completa, espada, y demás armas, y á costa de ambos un escudero; el *nochero* ó *popel*, coraza completa, un paves, y espada, ó en lugar de ésta una ballesta, y además una alabarda, y cien viratones; el *ballestero* coraza completa, dos ballestas, dos alabardas, la una de dos ganchos, con doscientos viratones, los ciento de prueba y los otros de munición; el *alier*, el *coruller*, y el *espaldel*, coraza completa cada uno, y un paves; el *remero raso* espada, estrobo, y un puntapié; el *alguacil* armas, y fornituras de ballesta; el *escribano* coraza, capacete, ballesta, alabarda, con doscientos viratones de prueba; y el *trompeta* coraza completa, y espada.

En las primitivas ordenanzas de corso, compiladas en Barcelona á mediados del siglo XIII<sup>6</sup>, é insertas en el *Libro del Consulado del Mar*, se prescribe: que cada ballestero llevase dos ballestas, una de dos pies, y otra de estribera; trescientas saetas, ó sean viratones; perpunte ó cosalete; muslera, capacete de fierro, cuchillo, y dos garfios.

Para enganchar la marinería en las esquadras reales de Aragon, prevenia una ordenanza del Rey Don Pedro hecha en 1359, hubiese alistadores que ponian en el puerto del armamento mesas públicas de alistamientos, llamadas *taulas de acordar*: en estas se adelantaba señal ó paga al que daba su nombre para sentar plaza: y este juraba, al engancharse, servir bien y lealmente al Rey en la esquadra, obedecer al General de ella, y embarcar las armas que le tocaba llevar.

6 Por aquel mismo tiempo el Rey Don Alonso X de Castilla, despues de haber concluido las Atarazanas de Sevilla, que fué en 1252, y construido una armada de diez galeras contínuas, baxo la direccion del Almirante Don Rui Lopez de Mendoza, heredó en el repartimiento de aquella ciudad á los cómitres de dichas galeras, con obligacion, que estos firmaron, de que en cada siete años las habian de rehacer, poniendo á su costa en cada una *cinco omes*

Los *guarnecidos de fierro*, é *quatro ballestas de estribera*, é *quatro ballestas de dos pies*, é *mil quadrillos*, é *cinquenta lanzas*, é *diez guardabrazos*, é *diez escudos*, é *diez capiellos de fierro*.

Estos son los artículos de las municiones de guerra que alli se especifican segun los pactos de la escritura, de que posee una copia Don Miguel de Manuel y Rodriguez, Bibliotecario primero de los Reales Estudios de San Isidro en Madrid.

Los alistados debian dar fiadores de la señal ó paga que se les anticipaba , porque no se embarcaban hasta el día del *bando*, que llamaba á recoger. Recogida á bordo la gente , y en el mismo día ó antes del *saludo* , como si hoy dixesemos de la *pieza de leva* , el comisario real del alistamiento pasaba revista general de todas las plazas. Además de esta revista , sin cuyo requisito no podia salir á la mar ningun baxel ni esquadra , cada mes se pasaba otra á bordo por el escribano real de la armada con nota de los muertos , ó desertores ; y por falta suya la pasaba en cada buque su respectivo capitan , cómitre , ó escribano , entregando á la vuelta de la campaña las listas á los escribanos de las mesas del alistamiento ; y á estos se les abonaban las señales ó pagas anticipadas de los muertos ó desertores durante la campaña ; pero si se desertaban antes de partir la esquadra , se repetia contra los fiadores.

Después de haber dado una noticia del método de los enganchamientos y soldadas , señala la misma ordenanza los arbitrios y recursos para facilitar y completar la recluta , en un tiempo en que no se conocia la moderna matrícula de marina , pues todas las gentes se embarcaban voluntarias ; ni tampoco se usaba la leva , ni el servicio por condena judicial , porque hasta la faena del remo era libre , no infamada por las leyes , ni deshonrada por esclavos infieles : uso que empezó en el reynado de los Reyes Católicos en Aragon y Castilla , de que habia antes dado la Francia el exemplo en el reynado de Cárlos VI. No pretendo entrar ahora en representar los inconvenientes que pueden hallarse en el servicio de forzados y esclavos , quando son muchos los casos fatales que se han experimentado de levantamientos en los puertos , y de traiciones en los combates. Acaso los felices sucesos de las expediciones marítimas de Aragon en otros tiempos dependieron de no llevar las galeras reos galeótes : práctica que se miraria entonces como peligrosa. Solamente se practicaba para el completo de las tripulaciones publicar indultos por bando real á favor de los reos fugitivos de las justicias , para que se presentasen á las mesas de alistamientos , baxo de ciertos plazos , condiciones y restricciones ; pero con exclusion de los reos de delitos excep-

tuados, como eran los incendiarios, los violadores de lugares sagrados, forzadores de mugeres honestas, asesinos, y traydores al Rey y á la patria.

Para facilitar con un nuevo aliciente la recluta, los alistados yá para una armada no estaban sujetos á los jueces ordinarios; menos en los delitos atroces, en cuyo caso podian prenderles, más debian remitirlos con todo lo suyo á los capitanes de las galeras, ó á su alguacil: los quales, oidas las razones de las partes, debian hacer justicia sin escrito ni proceso.

Si los alistados tenian creditos que repetir contra paisanos, los capitanes y alguacil requerian á estos que se compusiesen con sus acreedores dentro de un plazo; y no lo haciendo, pedian á los jueces, á cuyo fuero correspondian los deudores, para que incontinenti, sin proceso ni escritos, oidas las partes hiciesen justicia, removiendo toda apelacion, atendida la urgencia del tiempo para el embarque. Y siempre que dichos jueces faltasen á administrar justicia, la debian hacer el capitán ó su alguacil. Pero si la cuestión fuese entre alistados de armada y patrones de buques mercantes, sobre fletes, soldadas, ú otros intereses; los capitanes, ó su alguacil, conocian privativamente del hecho segun costumbre; más si fuese sobre bienes raices, el conocimiento tocaba al juez ordinario local.

HONOR DEL  
SERVICIO DE  
LA MARINA.

El servicio de la marina no era entonces menos honorífico que el de tierra, pues hallamos capitaneando las esquadras y galeras desde el siglo XIII personas de las mas ilustres de Cataluña, como lo manifiestan los esclarecidos nombres de los *Cardonas*, *Moncadas*, *Cabrer*as, *Centellas*, *Boxadors*, *Cruilles*, y *Cervellones*, &c. En las sobredichas ordenanzas del Rey Don Pedro se descubre quán distinguida seria la clase de personas que mandaban las galeras, pues el capítulo xxxiii ordena que en la armada montada por Capitan General, Almirante, ó Vice-Almirante, nadie; no siendo *Noble*, ó *Rico-hombre Señor de pendon*, podia llevar bandera con divisa propia, sino con las armas del Rey, y del General; más sí banderolas quadras en la proa, quantas quisiere.

El aprecio y distincion del servicio de la marina continuó

en la Corona de Aragon en los siguientes siglos xv, y xvi, pues entre los capitanes que mandaban las galeras de Don Alonso V en 1419, quando pasó á Napoles desde Barcelona, se lee: que la *Galera Real* la mandaba Pedro de Esplúgues: la de *los Canes* Ramon de Xammar: la *San Juan* Gabriel de Suñer: la *San Nicolás* Bernardo de Centellas: *el Halcon* Gilaberto de Cruilles: la *Victoria*, Bernardo de Vilaragut: *San Pablo* Juan Martinez de Lana: *San Jorge* Juan de Vallterra: *Santo Tomás* Juan Pardo: *San Vicente* Pedro de Centellas: *San Juan Bautista* Miguel de Pejó, Comendador de Gibert: balanero llamado *el Moro* Juan de Bardaxí. Tambien se colige la distinguida calidad de los capitanes de galeras por los nombres de los que acompañaron al Rey Católico desde Barcelona á Napoles en 1506, y á Cárlos V á la conquista de Tunez en 1535 7.

La solemnidad con que antiguamente se convocaban los alistamientos y aprestos para las armadas reales, es digna de conservarse en la posteridad, en memoria del honor é importancia que daban los Reyes de Aragon á la marina. El mismo soberano en persona presenciaba el acto con toda su corte, subiendo al tablado de la convocacion, colocado frente de la Lonja del mar de Barcelona á vista de la playa, al tiempo de enarbolar el real estandarte, y de abrirse las mesas de los alistamientos: en cuya funcion el Almirante, que estaba al lado del Rey, arrojaba dinero al pueblo por las quatro caras del tablado. Inmediatamente se hacia la proclamacion con los *Vivas* para el Rey, que decia tres veces un voceador al pie del estandarte con esta fórmula: *En nombre del Padre, del Hijo, y del Espíritu Santo: amen. Por muchos años la vida y honor grande del muy alto y poderoso Príncipe y Señor N... por la gracia de Dios Rey de Aragon, Dios guarde y mantenga.* Despues decia los vivas para el Almirante, ó Capitan General, pero sola una vez, en estos terminos: *En el nombre del &c. La victoria y el grande honor del muy noble N... Capitan General del muy alto y muy poderoso Príncipe y Señor, el Rey de Aragon, Dios guarde y mantenga.* A este acto seguia un coro de trom-

H 2

pe-

7 Ordenanzas navales de Aragon: véase en los Apéndice pag. 4, 28, y 36.

CONVOCACION  
Y ALISTAMIENTOS  
PARA LAS  
ARMADAS.

petas, chirimías, y otros ministriles, que quedaban tocando al redor del tablado desde el punto que se tremolaban los estandartes.

Tres eran las banderas que se enarbolaban allí, la Real, llamada *Oriflama*, la del Almirante ó Capitan General, y la de San Jorge, patron del Reyno. Estas se bendecian en la iglesia catedral el dia antes por el Obispo, con misa solemne, á que concurría el Rey con toda su corte: y al siguiente con lucida procesion del cabildo y clerecia, á que asistía el Rey tambien, acompañado del Almirante, del Capitan General, del Vice-Almirante, del Gobernador de Cataluña, y de los magnates de su corte, y nobles de la provincia, eran conducidas las expresadas banderas á la marina, y llevábanlas desplegadas otros tantos ilustres Señores, menos la Real que la llevaba el mismo General de la armada. Despues que la Sicilia se incorporó á la Corona de Aragon, se añadió la bandera de aquel Reyno, que la acostumbraba llevar siempre un Señor siciliano de alta gerarquía <sup>8</sup>.

DEL ARMAMEN-  
TO Y MUNICIO-  
NES DE GUER-  
RA DE LAS GA-  
LERAS, Y OTROS  
BUQUES DE  
CORSO.

Estas esquadras no solo iban competentemente tripuladas, y mandadas por hábiles marinos, y buenos soldados; sino excelentemente provistas de armas ofensivas y defensivas, segun la dotacion de cada nave. En las referidas ordenanzas, que publicó en 1354 Don Pedro IV, consta: que cada galera armada de las que llamaban *gruesas*, llevaba 100 dardos, 60 saetas, 120 paveses, 120 corazas completas, con sus gorgueras y capacetes: 500 lanzas, 24 lanzas romañolas, 6 ronzólas, 10 hachas, 24 guadañas, y otros catorce generos de armas ofensivas y defensivas; bien que quando se aprestaba esquadra, éstas municiones se aumentaban al arbitrio del General. Las municiones de la segunda clase de galeras, es á saber, *bastardas*, y *sutiles*, eran en razon de una sexta parte menos en todos los articulos.

En ninguna de las listas de pertrechos para estos baxeles, se encuentran armas, máquinas, ni utensilios para uso de la pólvora: todas las armas eran blancas, es á saber; ó arrojadizas, como dardos, saetas, viratones, y lanzas de mano; ó defensivas como co-

8. Ordenanzas Navales de Aragon. en donde se pueden leer extensamente Véanse los Apendices pag. 26 y 27, las ceremonias de estos actos publicos.

razas, pavese, lanzas, chuzos, guadañas, rompecuellos &c. Cada galera gruesa llevaba tres banderas reales, una larga y dos quadras: pero la capitana llevaba además otras tres banderas iguales con las armas del Almirante, ó Capitan General: prerogativa muy señalada de estos dos oficios en la marina antigua.

Los demás buques de guerra y armados en corso no iban menos provistos de municiones en el siglo XIV, pues entre las máquinas bélicas, y armas ofensivas y defensivas que contaba la coca *San Clemente* 9. que se aprestó en Barcelona en 1331 contra los genoveses, llevaba tres castillos falcados, y en los costados unas alas falcadas ó armadas de guadañas que corrian toda la banda; 500 hombres á bordo, y de estos, 350 de armas; 3166 dardos; 357 lanzas largas; 40 de mano; 16 harpónes para aferrar; 300 ballestas; 68 pavese; 106 yelmos cerrados; 107 corazas completas; 7520 saetas, unas de vigote, y otras de punta aguda; un trabuco, ó ingenio, para disparar piedras, pero no se nombra la pólvora; 20 espuestas de abrojos para arrojar al enemigo; 2 timones; 14 anclas; 6 banderas; y 9 faroles <sup>10</sup>.

No debe admirarnos tanta cantidad y prevencion de armas defensivas como llevaban los buques de guerra, ni la fuerte armadura de las gentes que los tripulaban, quando vemos que en las naves mercantes (tal era entonces el riesgo de pirátas y malhechores) se obligaba á la marinería á embarcar lo que hoy no llevaria la tropa. En las ordenanzas *De la Ribera*, que promulgaron los Prohombres de Barcelona en 1258, se ordena: que todo ma-

9 Colec. Diplom. Tom. II. p. 408.

10 En la Partida Segunda, L. VII, hablando del armamento que debian llevar las naves de guerra, se nombran: *lorigas*, y *lorigones*, *perpunte*, *corazas*, *escudos*, y *yelmos*: otrosi, *cuchillos*, *puñales*, *serraniles*, *espadas*, *hachas*, *porras*, y *lanzas*, y éstas con garabato para trabar y derribar los enemigos: otrosi *trancas con cadenas* para aferrar los buques no se huyan: otrosi *ballestas con estriberas*, y otras de dos

*pies*, otras de torno, *dardos*, *piedras*, y *saetas*: otrosi *terrazos con cal* para cegar á los enemigos; y otros con *xabon* para hacerles caer: y *fuego de alquitran* para quemar los navios.

Pero en esta ley no se especifica, ni el número de cada genero de armas, ni la dotacion que correspondia á cada clase de embarcaciones, ni si la tripulacion embarcaba armas de cuenta propia, ó si usaba de las de la provision comun, esto es, de municion.

rineró lleve *loriga, capacete, ó gorra marisca, escudo, dos lanzas, espada, ó cuchillo*, como armas puramente defensivas: y que el destinado á ballestero embarque *dos ballestas de dos pies, y otra de estribera, 500 saetas, yelmo de hierro, perpunte ó coraza, espada, ó cuchillo.*

En las leyes marítimas del *Libro del Consulado* se lee el capítulo CLXXVII que prescribe: que el marinero embarque las armas que hubiese ajustado con el patron; y si no, éste se las compré de su soldada. Y en el capítulo CLXXI se previene: que el marinero no pueda venderlas, hasta haber concluido su viage; y si lo hiciere, el patron le puede penar á su arbitrio.

En las ordenanzas penales para el servicio tambien de la marina mercantil, promulgadas en Barcelona por el Rey Don Pedro en 1340, se obliga á todo marinero, ó ballestero que tome soldada de nave, á embarcar *buena coraza, gorguera, capacete de hierro, espada, cuchillo, dos ballestas, un gárfio, y doscientos pasadores ó viratones*, para servirse de ello á bordo quando se lo mande el patron. En el edicto sobre las reglas de navegar en tiempo de guerra, ordenado por el mismo soberano en 1354, manda: que en toda nave mercante de tres cubiertas vayan quarenta ballesteros, y que las menores lleven veinte <sup>11</sup>.

Hemos visto como el uso de las ballestas, paveses, corazas, dardos &c. continuó por mas tiempo de lo que parece debia de permitir el uso de la artilleria en las naves, pues no extinguió de todo punto las antiguas armas. Estas se usaban en las galeas de Carlos V, despues de un siglo largo que se conocia la pólvora en la mar, y de mas de treinta años que se usaban otros instrumentos de fuego, como las serbatanas, pasabolantes &c. Acaso el modo de pelear de los bastimentos de remos, y la necesidad de abordarse y aferrarse, que siguió en todo el siglo XVI, hizo necesario por mas tiempo el servicio de las lanzas, dardos, puñales, y escudos. Lo cierto es que antes del uso de la pólvora, las municiones de guerra eran mas complicadas y variadas, los ardides y los artificios incendiarios mas conocidos y adelantados,

<sup>11</sup> Ordenanzas Navales de la Corona de Aragon. pag. 58.

y asimismo lo eran los defensivos, como hemos visto hasta aquí por lo que se ha referido de los anteriores siglos.

Explicada ya la forniture de una galera completamente equipada, será muy conveniente se conozcan las tres especies en que se distinguían estos buques, es á saber, por su porte, por su capacidad, y por su fortaleza. Dicha ordenanza las divide en tres clases: en galera *gruesa*, en galera *bastarda*, y en galera *sutíl*. Todas eran de tres palos, que llamaban al primero *lobo de proa* (hoy trinquete); al segundo *artimon* (hoy mayor); y al tercero *mesana*, que aun se conserva. Cada una llevaba dos timones, uno de respeto, dos cartas de marear, tres anclas, y dos rezones.

DE LA MAGNITUD Y PERTRECHOS DE LAS GALERAS, Y DE SUS TRES CLASES.

Hemos dicho mas arriba que llevaba cada una sobre doscientas y treinta y dos plazas de dotacion: falta ahora fixar el número de bancos y remos que correspondian á cada clase. La *capitana*, y las llamadas *gruesas*, eran de 28 bancos por banda, esto es, de 56 remos en boga; las *bastardas* de 26 bancos; y las *sutíles* de 24: llevando todas dos mudas de remos de respeto, y tres remeros en cada banco.

Comparando estas galeras con las modernas, no hallamos diferencia en el número de bancos: pues hablando de España, la *capitana* llevaba 28 á estribor, y 27 á babor; la *patrona* 27 á estribor, y 26 á babor; la *sencilla* 26 á estribor, y 25 á babor, por quitarse siempre un remo para el lugar del fogon. Las de Malta llevaban, 25 la *capitana*, y 23 las demás: solo en Francia llevaba la *real* 32 remos, 28 la *patrona*, y 26 la *sencilla*.

En la Crónica del Rey Don Enrique II de Castilla, dice Don Pedro Lopez de Ayala: que el Rey en 1370 hizo armar en Sevilla veinte galeras para salir á oponerse á la armada de Portugal, que guardaba la boca del Guadalquivir: que no pudo por entonces dar á cada una sino cien remos, correspondiéndoles ciento y ochenta para gobernarse, y llegar con las mareas hasta San Lucar; y que de allí no pudieron salir á la mar á pelear con las portuguesas, por causa de la mengua de remos, pues no se podían gobernar con ellos.

La confusion con que se explica el cronista, inclina á creer que bogaban todos en una galera, siendo de este modo noventa por ban-

banda, lo qual es falso; y ha hecho equivocar á algunos, que al paso que no conceden mas que veinte y nueve ó treinta bancos, para conciliar lo que dice la Crónica han imaginado tres remos por banco, suponiendo que todos los ciento y ochenta bogaban, segun lo da á entender la expresion de Ayala.

Es constante que todos los remos que pasaban de sesenta en aquel tiempo, eran de respeto: luego las galeras de Don Enrique llevaban quarenta ó mas de repuesto; bien que no era la dotacion, que siempre solia ser doble de los que estaban en boga, para remudar, ó reponerlos en un combate ó temporal. Sin duda la expresion de Ayala *no se podian gobernar*, debe entenderse para empeñar un combate, y no meramente para navegar, pues llevaban cada una los suficientes, y les sobraban á lo menos quarenta de prevencion, como se ha advertido mas arriba.

Desde 1354 hasta 1418, en que pasó la primera vez á Italia Don Alonso V de Aragon con una fuerte esquadra, no se halla variedad en las galeras de una y otra época, en orden á sus tres clases y nombres, á su magnitud, número de bancos y de remos, ni tamaño de las velas: pues en ambas épocas vemos que la vela mayor de una galera constaba de 40 paños, la del trinquete de 30, y la de mesana de 22: solo que en la *Real* de 1418 hallamos los paños interpolados de los colores encarnado, y blanco.

Solo en los aprestos de municiones para el armamento hallamos la novedad, que las galeras de Don Alonso llevaban entre los paveses unos llamados *de talla real*, y otros *de posta ó barrera*, todos con divisas; que entre las saetas se especifican las *de carabana*, las *de dos vigotes*, las de uno, y las *de punta aguda*: tambien se nombran dos *tornos de armar ballestas*, y dos *bombardas de hierro* con que se disparaban piedras, y cinco arrobas de pólvora de prevencion.

En las galeras del Rey Don Fernando el Católico que le conduxeron á Nápoles desde Barcelona en 1506, se halla de nuevo: que la galera *Real* llevaba dos timones *de rueda*, y dos *de caxa*; cinco anclas con una mayor de respeto; que la vela mayor era de 47 paños, y la de trinquete de 37; los remos el mismo nú-

me-

mero ; cadenas y grilletes para los galeótes forzados ; una bomba gruesa de hierro, toda de una pieza de 43 quintales de peso ; 12 bombardas serbatanas ; 12 pasavolantes, y 12 quintales y dos arrobas de pólvora. Se nota que todas estas armas de fuego disparaban piedras, y no municion de plomo, ni de hierro.

Aunque se usaba ya la artillería, la provision del armamento seguia aun con las armas antiguas de las anteriores galeras que quedan referidas : asi se cuentan para esta galera *Real*, además de lo sobredicho, 8 ballestas gruesas de pasar con 5 martinetes y carranquines, y eran diferentes de las ballestas comunes ; 24 tablas con armas reales ; 34 rodelas con las mismas ; 125 lanzas manesgas, 12 de hierro para la proa ; 4 partesanas para la popa ; 86 lanzas largas entre *glarvis* y *romañolas* ; 6 rajavelas ; 12 docenas de dardos *garbuses* ; y 136 corazas.

Por el inventario de la armada que salió de Barcelona con Carlos V para Italia en 1529, consta : que, aunque no habia diferencia de las sobredichas galeras á estas en quanto á la magnitud de los buques, ni de las velas, ni de las anclas, ni en el número de remos ; la habia en el número y clase de algunos aprestos de guerra, y de pilotage. Todas las velas de la *Real*, que era de veinte y siete bancos, tenian paños blancos, encarnados, y amarillos interpolados, y la mayor pintadas las armas reales. Llevaba tres brúxulas, quatro anclas de cinco quintales, y un rezon de seis, cincuenta arcabuzes, y diez escopetas con municion de plomo ; un cañon á proa, que llevaban todas las demás, sin especificarse el calibre : la pólvora era un quintal para los arcabuzes, y veinte y quatro para el cañon. Entre los artificios de combustibles arrojadizos contaba la *Real* 19 trompas de fuego, y 724 ollas de barro para arrojar, llenas de mixtos de azufre, pez griega, y aceyte de linaza.

De todo lo referido hasta aqui se dexa colegir : que desde el año 1354 hasta 1535 la magnitud de las galeras era á muy corta diferencia la misma, asi por lo que respeta al buque, como al velamén, tripulacion, clases de aprestos, y número de remos, y aun en esto ultimo acaso hubo mas ventaja en tiempos atrasados. En el tomo I de esta obra, yá se hace mencion de que en

1356 se botaron al mar en la atarazana de Barcelona quatro galeras para la guerra de Cerdeña; las dos de treinta bancos, y las otras de veinte y nueve; y que en el siglo anterior se habian visto galeras de sesenta hasta ochenta remos, esto es, de treinta hasta quarenta bancos por costado, unas con doscientos, y otras con trescientos hombres.

Solo hallamos esta diferencia, y es que las galeras antiguas hasta el año 1535 llevaban no mas que tres remeros por banco; quando despues se han ido aumentando hasta quatro y cinco, y aun hasta seis.<sup>12</sup> Esta diferencia no parece que provenga tanto de la mayor longitud de los remos, por la mayor grandeza de los buques modernos, quanto de la diferencia de los remeros, que antiguamente eran gente libre, y posteriormente forzados, esto es, moros cautivos, y reos sentenciados, que para toda faena son remisos y flojos, obligando á multiplicar los brazos.

Sin embargo no podemos negar que las galeras modernas, sin llevar ventaja á las antiguas en el número de remos, la llevan muy grande, además de la del número de remeros, en la magnitud de las velas, y de las anclas, lo qual indica ser buques, si no mayores en dimensiones, mayores en fortaleza, peso, y resistencia con motivo de la artilleria gruesa de que usan<sup>13</sup>.

Mas no por esto se debe sacar una regla de proporcion aritmética á favor de la magnitud de las galeras modernas respecto á la de las antiguas: porque por esta razon saldrian aquellas de triple grandeza por el peso de las anclas, y número de remeros; y de doble por la dimension de las velas, y número de gente embarcada: lo qual es falso en geometría y mecánica.

Gran

12 En las galeras modernas los dos remos popeles, ó espaldeles tienen 10 hombres cada uno; los segundos 7; y desde éstos se cuentan 11 remos de á 6 hombres, y los 14 restantes á 5.

13 La vela mayor de las galeras modernas es de 65 paños, y la de trinquete de 62, casi dobles que las usadas hasta principios del siglo xvi: las anclas, ó rezones, son de 16 á 18 quintales de

peso, quando ninguna en las antiguas pesaba de seis. Por otra parte la chusma de las galeras modernas se compone de 324 plazas, de 56 entre artilleros, marineros, grumetes y pages: de 2 pilotos, 6 alguaciles, 2 conserges, 4 oficiales de mar: 10 artilleros de Brigada, 60 soldados, 2 cirujanos, 2 capellanes, y 6 oficiales de guerra. Esta noticia se debe á un oficial del Departamento de Cartagena.

Gran hallazgo sería fixar el tiempo ó época cierta del uso de la artillería en las galeras. Por lo que consta de las armadas de Aragon, no hallamos el uso de las bombardas hasta el año 1418; no porque no fuese conocido antes, pues quedan muchos documentos mas antiguos que ver y registrar desde las ordenanzas del Rey Don Pedro de 1354 hasta el reynado de Don Alonso V. Y es muy presumible se conoceria antes en la marina de aquella Corona, quando hallamos que yá en 1403 se usaba en las galeras de Castilla. En la Crónica de D. Pedro Niño (cap. xiv.) se dice: que quando sus galeras, que habia aprestado en Sevilla, se pusieron delante de Orán, *en la mayor parte de la noche non cesaron de lanzar truenos en la villa, è viratones con alquitran.* En el capítulo xxxvii, hablando del encuentro que tuvo este capitán castellano con una flota inglesa delante de Calais en 1405, se dice: *Las galeras, è los balleneres fueron á ellos, è dieronles una muy recia batalla de saetas è dardos, è truenos, è piedras. Levaba el capitán unos viratones enderezados con alquitran con que les quemaban las velas. E lanzaban los de la villa muy fuertes bombardas que llegaban á la mar muy lejos.* Y en el capítulo xxiv, en que se refiere como las galeras castellanas y las francesas aliadas cercaron á Plimouth, se lee: *Que lanzaron tantas lombardas è truenos de la villa, que los de las galeras cuidaron ser anegados. Piedra ovo que pasó mas alta que dos torres, è fué á la mar bien media legua.*

Verdad es que yá en 1359 refiere el Rey Don Pedro de Aragon en las memorias que dexó escritas de su vida: que en el ataque que dieron las galeras del de Castilla al puerto de Barcelona, una nao de esta ciudad de las que defendian su entrada con los tiros de una bombardas derrotó los castillos de otra castellana, llevandole un pedazo del mástil mayor. Pero ignoramos si era bombardas que llevase la nao en sus navegaciones, ó si para aquella ocasion la colocaron en su cubierta, sacandola de la artillería de tierra, como hoy se practica con los morteros en las lanchas bombarderas, que no navegan con ellos. Sería máquina muy poco usada entonces, pues no se hace mencion sino de una en tanto aprieto, y ésta la pondrian en la nao para que alcan-

zase á los enemigos. 14. Si no fuese así, podríamos asegurar que fué la primera nave en toda Europa que llevó artillería después del uso de la pólvora; pues la bombardá no se puede confundir con otra máquina mas antigua llamada *trabuco*, porque era éste un ingenio de resorte, usado de muy antiguo en mar y tierra para disparar piedras grandes sin el agente de la pólvora.

Pero la falta de la artillería en la mar habia obligado á inventar máquinas y armas incendiarias en las peleas, segun la provision de ingredientes combustibles que, como hemos leído, llevaban las naves de guerra, yá de frascos de alquitrán inflamado, yá de dardos con copos encendidos de cañamo embreado y preparado con mixtos de pez griega, azufre, y aceyte de linaza: armas que se disparaban con ballestas de torno, ó de estribo.

De aqui nacieron tantas prevenciones para los defensivos, encorando los buques con pieles mojadas, y con parabandas de paveses. Además los frascos de cal, de xabon, y de abrojos, obligaban al enemigo á exquisitas precauciones; y los raja-velas, harpones, y guadañas para inutilizar la xárcia y velamen, ó aferrar los buques debian multiplicar las maniobras. Entonces los baxeles mas elevados de costado, ó de alcázar, tenian una gran ventaja para ofender y defenderse.

No porque veamos usadas las bombardas en la mar desde fines

14. Por este hecho se destruye la general opinion de que el uso de la artillería no sube del año 1366 en el sitio de Chiozza por los venecianos. Además consta que en la batalla de Crecy de 1346 se oyeron los tiros de bombardas en el exercito inglés; bien que en la crónica de Don Alonso XI de Castilla, consta que quatro años antes, esto es, en 1342, en el sitio de Algecira los moros que estaban dentro de la plaza, tiraban muchas pelotas de fierro, que con mucho daño llegaban al campo de los christianos.

Este hecho auténtico y otros precisan á creer que los Arabes fueron los primeros que introduxeron la artillería en

Europa, pues Abu Abdalla en su crónica de España (cuya noticia se debe á la diligencia del Doctor Don Miguel Cassiri) refiere: que en 1312 el Rey de Granada Abulualid, llevó consigo al sitio de Baza una gruesa máquina, que cargada con mixtura de azufre, y dandola fuego, despedia con estrépito globos contra el alcázar de la ciudad. Zurita, en sus Anales de Aragon, cuenta el terror que causó la noticia del sitio que en 1331 intentaba poner á Alicante el Rey moro de Granada, quien entre otras máquinas, dice, llevaba una nueva invencion de combate, y eran unas pelotas de fierro que se lanzaban con fuego y ponian grande espanto.

nes del siglo XIV y principios del siguiente, hemos de suponer que disparaban pelotas de hierro ó de plomo, pues nunca se menciona otra munición sino las piedras, que indubitablemente serian esféricas debiendose ajustar á la boca de la máquina, cuyo tiro no era horizontal sino curvo. Las primeras bombardas, dicen, que eran de hierro, y de várias piezas enroscadas, y que luego se introduxo la fundicion á molde, y que á fines del siglo XV se fabricaron de bronce y de una sola pieza. Pero, por las cuentas de los gastos de la artillería que embarcó en Barcelona Don Alonso V, quando pasó á Cerdeña en 1419, consta: que las bombardas eran ya de bronce, y fundidas de una sola pieza, de peso de cinco quintales cada una, y que disparaban piedras de siete libras unas, y otras de once; y que las galeras llevaban bombardas del mismo tamaño, y fundicion de hierro, con piedras en lugar de balas. Por otras cuentas de la misma especie consta: que las galeras que conduxeron á Don Fernando el Católico desde Barcelona á Napoles, llevaban una bombardas de hierro de peso de quarenta y tres quintales, que aun disparaba piedras, y no hierro.

Como los Reyes por la forma y constitucion de sus estados no eran dueños de disponer de los subsidios de sus vasallos como de un fondo permanente de su erario, carecian de medios para mantener de continuo una armada real. Por consiguiente el corso de los particulares, atraidos de la esperanza de las presas, y los armamentos temporales de los comunes y ciudades, suplian la falta de una fuerza pública para resistir ú ofender constantemente á los enemigos de la Corona.

LICENCIAS Y  
REGLAMENTOS  
DEL CORSO.

El corso, ó este oficio de rapiña, quando el derecho de gentes era menos ilustrado, y la guerra se hacia con desembarcos, talas, y robos, mas funestos que las batallas, no es de estrañar fuese autorizado por los gobiernos de aquellos tiempos, pues lo vemos reglamentado por los modernos, continuando este uso vándálico aun las potencias cultas, que mantienen una poderosa marina de guerra para vengar los insultos, ó defender sus posesiones. Ya se ha dado razon en el tomo I de estas Memorias de las primitivas ordenanzas de corso insertas en el *Libro del Consulado*. Por tanto es escusado repetir aqui el análisis de aquel có-  
di-

digo gótico de presas, y de ganancias entre los armadores, los capitanes, y las tripulaciones.

Los Reyes de Aragon acostumbraron desde los primeros tiempos conceder á los corsarios de sus dominios patentes y licencias para navegar en guerra, en que no se interesaba mas la política de destruir las fuerzas de los enemigos, que el arbitrio de beneficiar al fisco. Yá se ha tratado en el tomo I de la proteccion y gracias reales que desde el año 1288 se habian dispensado á los armadores, asi privados como comunes, que expendian sus caudales en este género de expediciones; como asimismo de los edictos repetidos de buena policía para cortar los abusos de la piratería, en que era facil degenerasen aquellas licencias.

En Barcelona el Rey Don Pedro promulgó en 1356 una ordenanza<sup>15</sup> general de corso para todos sus dominios, en especial contra genoveses, con quienes estaba actualmente en guerra. En ella prescribe várias reglas y condiciones que debian guardar los armadores particulares. Para fomentarles les prestaba de sus atarazanas galeras carenadas, aparejadas, y listas, con todas las armas, y pertrechos, yendo todas éstas fornituras de cuenta y riesgo del Rey; y anticipábales la paga de un mes, y los víveres para quatro si los quisiesen. Les daba licencia para abrir almoneda de las presas donde quisieren, y tomar refrescos libres de derechos. Concedíales toda jurisdiccion civil y criminal, asi en la mar como en la tierra, sobre las gentes de las tripulaciones durante la campaña: dispensandoles asi á los armadores, como á todos los alistados, los privilegios, salvos conductos, é indultos<sup>16</sup> que se solian conceder para la reclúta de las armadas reales.

Pero ordena que á los quatro meses, ó á los cinco lo mas, despues de salir del puerto, habian de volver los buques con todos sus pertrechos, segun se les entregaron, desarmando en el lugar donde se hizo el armamento: que dichos armadores habian de

<sup>15</sup> Ordenanzas Navales de la Corona de Aragon. pag. 62.

<sup>16</sup> Es de advertir que los indultados de delitos no exceptuados, debian cumplir todo el tiempo de la campaña

para que les valiese el salvo conducto: y por eso los armadores debian antes jurar que no darian licencia á ningun alistado de los comprendidos en indultos, durante la expedicion, ó campaña.

de dar al Rey la parte del valor de las presas á prorata de la panática y paga que les hubiese suministrado: así que de la masa comun de las ganancias, rebaxado el capital, y los gastos (entrando en estos la recomposicion de los buques antes de restituirlos, su extraccion del agua, y el acarreo de los pertrechos), el sobrante se debía repartir con el Rey á sueldo y á libra. Más si no se ganaba, los armadores solo estaban obligados á sacar á su costa los buques del mar, y á recoger los pertrechos, pero no á componerlos.

A los que querian salir á corso con baxeles propios, el Rey les proveía de víveres para quatro meses, y de un mes de paga á sueldo de nave armada; con la condicion de darle á prorata la ganancia que hicieren, yendo á cuenta y riesgo del real fisco lo que éste pusiere. Si no tomaren vituallas ni sueldo del Rey, no debian darle ganancia, ni pagarle derecho alguno; pero habian de desarmar dentro de ocho meses de su salida en el parage en donde armaron.

Las naves debian pasar de mil salmas de porte (esto es de quatro mil quintales), y llevar ciento y veinte combatientes. Mas no podian embarcar efectos algunos, de que tomasen flete, sin licencia del Rey, so pena de perder el buque y los generos, y de otras arbitrarias en la persona del patron y cargadores.

El Rey y su Consejo juraron no llamar ni embargar dichas galeras y naos, ni sus tripulaciones y hombres de armas, mientras navegasen armadas: y que para hacerlo, antes les pagarian en dinero de contado el valor de todo, y los gastos causados hasta aquel dia.

Para remediar los daños que los corsarios y armadores habian representado que padecian por causa de las freqüentes deserciones de los que despues de haberse alistado se huían con la paga ó señal; mandó el Rey Don Pedro, por su cédula 17 de 28 de Julio de 1366: que los que hicieren fuga, fuesen multados en doscientos sueldos, huyendo con la paga entera, ó la mayor parte de ella; y si con la señal, que se suele dar al tiempo de sentar plaza,

za, en cien sueldos: aplicaderos la mitad al fisco, y la otra á los armadores. Y no teniendo el fugitivo con que pagar, debía sufrir azotes públicos en el lugar en donde fuese aprendido.

#### CAPITULO IV.

### DE LA INVENCION DE LA BRUXULA

*y de su primer uso en la navegacion.*

**N**O ha sido menos controvertida la invencion de la brúxula que el descubrimiento de la pólvora, y el origen de la imprenta. Unos autores por sistema, ó por singularidad, y otros por amor nacional, han levantado quèstiones y opiniones, obscureciendo cada vez mas la verdad. Y no han faltado quienes, para cortar la quèstion, han tomado un camino mas breve, y no por eso mas cierto, atribuyendo estos tres famosos inventos á los chinos, comunicados despues por los sarracenos al continente de Europa, es á saber, en quanto á los dos primeros.

Quizás á falta de la luz de los hechos, estos criticos han apelado á las congeturas. La historia de la edad média (repito lo que he dicho muchas veces) ha sido tratada con poca diligencia por los modernos; bien que debemos tener presente que los autores contemporaneos fueron muy escasos y diminutos en la noticia ó descripcion de ciertas cosas, que hoy miramos por importantes, y en el tiempo en que ellos vivian no lo parecian, ó por comunes, ó por muy sabidas. Esto no es de estrañar, porque generalmente ningun historiador descende á explicar ni ilustrar los artes que son notorios y usuales, á menos de tratar de ellos facultativamente. Por exemplo, un historiador de estos tiempos describirá una batalla, un sitio de una plaza, ponderando los tiros de artillería que se han disparado; más no especificará si las balas eran de cobre, de hierro, ú de plomo: de suerte que dexaria una nueva quèstion para los siglos venideros, si no hubiesen de pasar á ellos mas escritos que los historiales. Esto mismo podemos aplicar á la noticia ó descripcion de la brúxula.

Aunque de tiempo muy antiguo fué conocida la virtud del  
Imán

imán para atraer el hierro; la direccion del polo que guarda la aguja ó flechilla tocada en dicha piedra, no se observó hasta fin del siglo XIII, ó principio del siguiente: pues es un hecho generalmente sentado, que un tal Flavio Gioia, natural de la ciudad de Amálfi, descubrió este secreto por los años 1302; ó que, á lo menos por este tiempo, lo aplicó para guiar en sus rumbos á los navegantes, que hasta entonces se habian servido para gobernarse unicamente del aspecto de la estrella polar: medio que solo podia socorrerles de noche, y aun con la contingencia de esconderseles esta guía con las nubes.

Pero hasta ahora ningun autor de los que sostienen la certeza y tiempo de esta feliz y memorable invencion, ha determinado el año, ó la embarcacion, ó el piloto, ó la nacion que empezó á hacer uso de la aguja de marear; ni tampoco ha señalado el documento autentico por el qual conste la verdadera época del descubrimiento, ó el nombre y patria del descubridor.

Tal vez se han confundido en una misma cosa y persona, la observacion de la aguja imantada, y el uso de ella para la navegacion: pudiendo haber sucedido con esto lo propio que con la pólvora, que descubierta por una casual tentativa á fines del siglo XIII, no se empleó para la artillería hasta mediados del siguiente entre los europeos. Y por haberse dudado de esta última época, han promovido los mas sensatos críticos la opinion de que los moros precedieron á los christianos en el servicio de este ingrediente para las máquinas bélicas.

Lo cierto es que por las noticias que nos han conservado las crónicas hasta aquí conocidas, no hallamos usada la pólvora en la guerra antes del año 1342, en cuya época leemos que los moros en la expugnacion de la plaza de Algecira disparaban truenos con grandes pellas de hierro contra la hueste de los christianos y sus reparos; y la segunda vez que las historias extranjeras hacen mencion de máquinas bélicas con tronido, es en la famosa batalla de Crecy, que ganaron los ingleses en Francia en el año 1346<sup>1</sup>.

TOM. III.

K

Pe-

<sup>1</sup> Sin embargo, hemos visto en el capitulo III, segun la fé de dos historiadores, que en el año 1312 un Rey de Granada usó de pólvora para batir á Baza,

y

Pero de que los arabes conociesen la pólvora antes que los europeos, como opinan algunos con razon, no se concluye que la hubiesen usado para la guerra en su tormentaria antes del siglo XIV: asi como, de que los chinos conociesen los efectos de este ingrediente, con anterioridad á los arabes, á quienes se pretende comunicaron el secreto, tampoco se infiere que les comunicasen su uso para tiros de artillería; porque estos mismos chinos que pasan por inventores de la pólvora, no se sirvieron de ella para la guerra hasta fines del siglo XV<sup>2</sup>.

Casi lo mismo sucedió con la imprenta, pues ha estado tan sujeto á disputa el nombre de su primero y legítimo inventor, como el de la patria y año señalado, sin duda por haber confundido al estampador con el impresor. Qualquiera conocerá que no es lo mismo inventar el grabado de los caractéres en planas de madera de una sola pieza, como vemos los moldes para pintar indianas, que perfeccionar esta misma invencion fundiendo las letras movibles de metal, para lo que mediaron algunos años: debiéndose este último artificio considerar como la fundamental invencion de la imprenta que conocemos y usamos.

Pero sea lo que fuere del descubrimiento de la direccion polar que el imán comunica á la lengüeta de hierro de la rosa náutica, y de la invencion de este artificio en 1302, yá sea por Gioia, ó por otro; hallamos, segun ha observado el Padre Don Raymundo Pasqual<sup>3</sup>, que el famoso Raymundo Lulio en su obra *De Contemplatione*, que empezó á escribir en el año 1272, dice (cap. CXVII. n. 13.): *Videmus marinarios se dirigere per stellam polarem;* mas adelante (cap. CXXIX. n. 19.) se explica por esta comparacion: *Sicut acus per naturam vertitur ad septentrionem dum sit tacta á magnete; ita &c.* Pero despues (cap. CCXCI. n. 17.) se explica yá mas clara y positivamente, suponiendo que esta maravillosa virtud del imán en la aguja, servia para la navegacion, dici-

y que otro en 1331 llevaba para batir á Alicante otra máquina que disparaba globos de fierro.

<sup>2</sup> Véanse *les Recherches sur les Chinois et les Egyptiens par Mr. Pav.*

<sup>3</sup> Descubrimiento de la aguja náutica, de la situacion de la América, y del arte de navegar, un tomo en quarto año 1789, en la imprenta de Sancha, en Madrid.

ciendo : *Sicut acus nautica dirigit marinarios in sua navigatione , ita , &c.*

A la verdad Lulio , aunque aplicase metafóricamente á sus consideraciones místicas estos objetos puramente físicos, no parece creíble sacase los terminos de su comparacion de cosas que no fuesen ciertas , sabidas , muy notorias á sus contemporaneos , y confirmadas por la experiencia , pues su expresion es afirmativa y absoluta. Tampoco debia de ser muy reciente el descubrimiento de la direccion de la aguja cebada con el imán , porque (cap. CLXXI. n. 23.) dexaba dicho : que no habia hombre capaz de percibir y comprehender toda la propiedad y relacion que en la naturaleza tienen el imán y la aguja. Esta proposicion demuestra que el tal fenómeno habia ocupado la reflexiõn , y excitado la curiosidad de algunos entendimientos , ó por lo menos el del autor.

Si Lulio no fué el inventor de la aguja náutica , como se inclina á creerlo el P. Pasqual , porque habló tantas veces de ella , y dió á entender haber estudiado y meditado mucho acerca de su virtud ; á lo menos , ningun otro autor antes de él , ni coetáneo , trató esta rara materia con razones claras , y científicas , pues son muy posteriores los que escribieron de ella. Tampoco del célebre Rogerio Bacón , aunque contemporaneo de Lulio , se alega doctrina clara y expresa sobre la aguja de marear , porque solo trató del imán y del hierro.

El mismo Lulio en su *Arte general* , que escribió en 1308 en el convento de Santo Domingo de Pisa , y se imprimió en Mallorca en 1643 , vuelve á tratar de la navegacion (parte x. cap. 14. art. 96.) Y aunque en esta habla del imán y del hierro , no entra en quæstion *por causa* (dice) *de la experiencia que tenemos* ; pero nada habla de la brúxula , ni de la rosa náutica de los vientos , descrita segun se pretende por Flavio Gioia en el año 1302 , sin embargo de escribir en Pisa , en donde florecia tanto la navegacion en aquel tiempo.

Este silencio de un autor contemporáneo como Lulio , pudo inclinar á Robertson , Lediard , y otros , á sospechar que de la aguja náutica no se hizo uso hasta cien años despues , es á saber , quando los portugueses , hácia el año 1415 , empezaron los descu-

brimientos en las costas de Africa. Sin embargo, si estos dos autores hubiesen podido ver la crónica de Don Pedro Niño, Conde de Buelna, famoso caballero castellano, halláran al capitulo XIV un hecho que decide la anterioridad del uso de la aguja de marear, pues cae dentro del año 1403: „ Partieron (dice) las gale-  
 „ ras del Conde de la Isla de la Alhavina en Berberia. . . „ Los  
 „ mareantes concertaron sus brúxulas cebadas con la piedra imán,  
 „ abrieron las cartas de navegar; é comenzaron á puntar é com-  
 „ pasar. “

Este es el primer hecho, que hasta ahora acaso se podrá citar positivo y autentico del uso de la brúxula en las embarcaciones; sin que de ahí se pueda concluir su verdadero descubrimiento, ó la época de su uso, ó el pueblo que primero se sirvió de esta tan util industria: quedando unicamente demostrado que no es inferior al año de 1402.

Como yo me he propuesto caminar en estas Memorias sobre hechos positivos, y con ellos solamente apoyar las opiniones quando las sostienen, ó combatirlas quando las contradicen; me serviré de documentos autenticos para demostrar que, sea lo que fuere del descubrimiento del amalfitano Gioia, y de lo que opinen los escritores sistematicos; antes del año 1364 no debía de estar en uso la aguja de marear en los bastimentos de comercio, quando aun no se servian de ella los de guerra, y de armadas reales.

En el inventario de todos los pertrechos y utensilios que llevaba una nave de tres puentes que se armó en Barcelona en 1331 contra genoveses, no se hace mencion, ni de brúxula, ni de aguja náutica, ni de cosa que tenga relacion con este artificio 4. Tampoco se menciona en los inventarios de las galeras del Rey Don Pedro IV de Aragon del 1364, en donde se especifican con individualidad los utensilios de cada una, siendo asi que se enumeran cosas de muy poca cuenta 5.

Si estos buques armados en guerra hubiesen usado de la brúxula, se hubiera expresado en los artículos de dotacion, como se prac-

4 Coleccion Diplomatica, tomo II.  
 Núm. CCLXXX. pag. 408.

5 Ordenanzas Navales de la Corona de Aragon. Apendice, pag. 1.

practicó en los que llevaron al Rey D. Alonso V á Italia en 1419, en cuyos inventarios originales, que he visto, se anota la brúxula; lo mismo en los que he reconocido de las galeras con que pasó Don Fernando el Católico á Nápoles en 1506, y en los de la grande armada que se aprestó tambien en Barcelona para la conquista de Túnez en 1534.

A la verdad no parece verosímil que, si el uso de la brúxula fuera tan conocido y comun como se ha querido suponer desde principios del siglo XIV, los baxeles de la real marina de una nacion tan adelantada en la ciencia náutica como la catalana, careciesen aun de este auxílio tan necesario, á los sesenta años de servirse de él los navegantes del mediterraneo. Por otra parte ¿cómo conciliarémos los lugares arriba citados de las obras de Lulio, que suponen este uso anterior de un siglo en el mismo mar, con la demostracion de las pruebas que se acaban de presentar? Hasta que salgan otras que desvanezcan esta contradiccion, las nuestras aunque negativas tendrán toda la fuerza positiva contra quanto digan las opiniones particulares, ó las obras impresas, porque al fin en estas puede caber superchería de los editores; más no en M.SS. auténticos como los que dexo citados, pues son los libros originales de cuenta y razon de la contaduría de los Reyes de Aragon.

De todo lo expuesto hasta aquí solo resulta que la primera vez que hallamos nombrada la brúxula en naves de Castilla fué en el año 1403, y en las de Aragon en 1419, sin poder asegurar la verdadera época en que la empezaron á usar una y otra nacion; más no por esto se niega absolutamente lo que asegura Lulio, ni lo que se atribuye á Gioia por los mas, y á los franceses por algunos.

La materia es intrincada así por un lado como por otro, hasta que se registren los archivos <sup>6</sup> de algunos pueblos marítimos

CO-

6 En los M.SS. del P. Mro. Ribera que dexó en su Convento de la Merced de Barcelona, y se guardan en su archivo, en el tomo V *Notularum*, (núm. 26, 65, 162. armario 13, caxon

de letra G) se lee el Índice de la librería del Rey Don Martin de Aragon que murió en 1410, y ascendia á unos seiscientos volúmenes, entre los cuales se hace mencion de uno intitulado: *Libre*

como Marsella, Genova, Venecia &c. que es el unico medio de hallar la verdad, ó de desvanecer tantas dudas. Aunque yo no puedo señalar la época, ni el nombre, ni la patria del descubridor; me inclino á creer que vino de Italia este artificio de la brúxula.

Es cierto que la voz brúxula, ó búxola, que generalmente han adoptado todas las naciones, viene de la antiquada italiana *bós-sola* que significa caja, tomando el continente por el contenido, pues en ella se guardaba la aguja de marear con su rosa náutica, como se guarda en el dia. La fuerza de la etimología está á favor de que se descubrió en Italia primero que en otra parte el uso de la aguja para las navegaciones, ó la *rosa* que llaman *amalfitana* en el ultimo estado en que la dispuso Gioia.

Pero como otros críticos han observado el uso constante de la flor de lis labrada en la punta de la flechilla, pues asi se representa en todas las rosas y cartas de marear; han querido inferir de aqui, que traia el origen de algun astrónomo ó piloto francés, suponiendo que el inventor quiso perpetuar la honra de su patria con el blason de la Real Casa de Francia.

Pero esto no seria por sí solo una prueba suficiente, aun quando no se pudiese desvanecer con una conjetura crítica, sacada de la misma historia. Pudo Gioia, siendo napolitano, aplicar con igual fin de honrar á su nacion la misma flor, porque en la Corona de Nápoles reynaba desde el año 1266 la rama Anjovina de Francia que usaba de las lises.

Esto es quanto puede aclarar la crítica conjetural sobre una materia tan problemática, hasta que se descubran nuevos hechos que la pongan en toda su luz y evidencia, disipando dudas, y vagas opiniones. Lo cierto es que el uso y auxilio de la brúxula,

*fuere sobre la carta de navegar* en catalán, escrito en papel de Xátiva; de otro llamado *De les Naus*, escrito tambien en catalan en papel, con cubiertas de pergamino: y de otro con el título de *Llibre de la ordinació de la mar*, en romance, y escrito en pergamino con cubiertas de badana encarnada.

Estos libros pasaron á la Reyna Doña Margarita su muger; pero no consta de su paradero. ¿Quién sabe lo que contenian los referidos tres volúmenes acerca de la cosmografía y marinage de aquel tiempo, ó de otro muy anterior? y si en ellos se hacia mencion de la brúxula?

fuese quien fuese su inventor, preparó el famoso descubrimiento del nuevo mundo por los europeos, porque con este socorro se habia yá adelantado la ciencia náutico-astronómica, y con ella se criaron mas osados los animos de los navegantes. Si fué italiano el primero que descubrió la América, podrá la Europa tributarle eterna memoria y reconocimiento; más no así su patria, que desde entonces vió, con pesar y perjuicio suyo, como se eclipsaba aquel rico tráfico de la India, que por tantos siglos habia seguido por las escalas y mercados del Levante; y podriamos decir que, como en pena de haber sido la primera tierra que produjo hijos tan célebres y alentados, también recibió antes que otras los terribles efectos de la lúe venérea envuelta con el primer oro de las Indias occidentales.

Ya que en el mundo político, como en el físico, siguen sus fenómenos un natural encadenamiento y dependencia; tocaremos en este lugar, con algunas reflexiones nuevas, la otra cuestión, tan controvertida en estos últimos tiempos, de la aparición del mal venéreo en Europa, debido á la osadía de los navegantes.

DEL ORIGEN  
DEL MAL VENE-  
REO.

Muy sólidas deben de parecer las razones que traen el célebre profesor Astruc, y otros modernos, para probar que el mal gálico vino á Europa con los descubridores de la América: mayormente, si atendemos á la repentina aparición de este contagio en el tiempo preciso de la vuelta del primer viage de Colon; á la novedad con que la refieren los autores contemporaneos; á las circunstancias con que lo pintan los facultativos; á los primeros remedios que se aplicaron á la enfermedad sacados de simples de aquellas remotas regiones; y finalmente al silencio de los autores físicos griegos y romanos y de la edad média hasta el año 1492. Pero yo á esta última prueba negativa me atrevo añadir otras de no menos valor, que no alega Astruc, ó porque no las tuvo presentes, ó porque le parecieron supérfluas, confiado en la fuerza de las positivas.

Los

7 Geronimo Fracastoro, escribiendo á Juan Bautista Rannucio, en su carta fecha en Verona en 16 de Febrero de 1539, le dice al fin: *Dimandate a ques-*

*to gentil' huomo della Spagnuola delle malatie peculiari di lá, massime delle contagione, et se hanno il guaiaco.*

Los que defienden la opinion de que era una enfermedad conocida antes en Europa, debian haber averiguado si en las fundaciones y reglamentos de hospitales anteriores al citado año de 1492 se halla alguna cláusula exclusiva para la admision de galicados, como las he visto en las de otros posteriores, por las quales se nombran y excluyen ciertas dolencias contagiosas y asquerosas, y entre estas la de las *bubas*. Esta voz castellana en su primitiva acepcion denotaba no una enfermedad específica, sino qualquiera buba ó pupa en la periferia del cuerpo humano; pero habiendo los primeros españoles que llegaron á las Indias aplicádola genericamente á las señales ó tumorcillos con que se manifestaba el mal, quedó en los primeros tiempos aplicada peculiarmente al mismo mal. Desde entonces vemos algunos hospitales, ó salas separadas en los antiguos, destinados especialmente para su curacion: y otros en que por estatuto no se reciben los infectos de semejante enfermedad.

Quiero prescindir de los nombres que sucesivamente tuvo esta enfermedad en Europa, achacandosela una nacion á otra; yá de *mal napolitano*, porque se descubrió la primera vez en aquel Reyno; yá de *mal francés*, porque, dicese, fueron sus primeras victimas los soldados franceses del ejército que guerreaba en dicho país; yá de *mal español*<sup>8</sup>, por haberselo comunicado los españoles que militaron contra ellos en Italia baxo la conducta del Gran Capitan en 1494, suponiendo que algunos habrian pasado desde España yá contagiados.

Lo cierto es, que si no hubiese sido una enfermedad nueva en Europa, no se hubiera titubeado entonces tanto tiempo en darle un nombre, pues lo hubiera tenido especificado, al modo que lo

8 El Doctor Garcia de Orto, médico portugués, en su libro *De las Drogas y Simples*, que imprimió en Goa en su lengua vulgar en 1542, y traduxo en latin Carlos Clusio, dice, hablando de la *raiz de china*, cap. 38: „*La lue vene-*  
„*rea*, que unos llaman *napolitana*, otros  
„*galica*, los nuestros *española*, y los  
„*Persas bade frangi*, que suena mal

„francés, de tiempo inmemorial tenia  
„infestado el Nuevo Mundo: y los es-  
„pañoles habiendolo contraido allí, en  
„1493 lo traxeron á Europa; y lo co-  
„municaron á las demás naciones.“ Aña-  
de Orto, que él fué el primero que lle-  
vó á la India el palo del *guayaco* para  
curar el gálico, que se habia propagado  
allá despues del año 1535.

lo tenían las otras enfermedades comunes, y con mayor razon las epidémicas, ó endémicas, conocidas muchos siglos antes, como la lepra, el fuego sacro, y la elefantíada.

¿Cómo podria haber carecido de un nombre particular y característico la lúe venérea, si hubiese existido de tiempo antiguo en nuestro continente, siendo un mal tan temible quanto es mas facil y grato de contraer? un mal que no respeta clima, edad, sexô, ni estado de personas, ricos, pobres, ni poderosos? Si en lo antiguo, como quieren otros, tuvo éste varios nombres, lo cierto es que por sus síntomas ó efectos, si los facultativos lo hubiesen descubierto como lo hicieron de otras dolencias, se hubiera venido en conocimiento de la naturaleza de ésta: y si hubiese ésta existido antes ¿podian los médicos haber callado sus causas y origen, los medios por donde se contraia, los efectos que ocasionaba en el cuerpo del paciente; y los remedios curativos ó preservativos?

Si el mal venéreo hubiese existido ¿cómo se hubieran libertado de su infestacion los exércitos de los romanos y griegos? Y cómo se podía prescribir por ordenanza á los soldados, sudados y acalorados en las evoluciones del campo de Marte, que se desnudasen, y echandose al Tyber se exercitasen al nado?

Al silencio de los facultativos debe añadirse el de los autores satiricos y poetas, que no perdonaron persona, ni vicio conocido en ambos sexôs, ni género alguno de intemperancia, describiendo sus efectos en los poderosos y ricazos de su tiempo. Un Petrónio, un Juvenal, un Propércio, y otros ¿podian callar tan fea enfermedad, hija del vicio que zaherian en los obscenos y disolutos personajes de la corrompida Roma? El mismo Ovidio en sus dos artes ¿no hubiera hablado de los efectos de la venus vaga, de las precauciones contra una dolencia que debia retraer del amor estragado, y de sus peligrosas aventuras? En Roma, en el tiempo del mayor luxo, regalo, y rotura de costumbres, ¿podian desconocerse los efectos de una enfermedad nacida de la fuente misma del deleyte? De ningun personage de los disolutos de aquellos tiempos, á quienes no perdonaron los escritores género alguno de achaque, sea moral, sea corporal, ha quedado noticia de que pa-

deciese accidente alguno, adquirido del comercio con mugeres infestadas. Escritas han quedado las muertes de todos los Emperadores de Roma, y de todos los Tiranos de las republicas, esto es, como unos murieron con veneno, otros á hierro, otros de apoplexía, otros de hidropesía, &c. pero ninguno de la lúe venérea, ó bien, llámese con otro nombre, de las travesuras de la mocedad como hoy decimos.

Ni frases, ni figuras alusivas á esta enfermedad se leen en los autores satiricos ni dramaticos de la antigüedad, que no perdieron ocasion de sembrar en sus escritos alusiones picantes, ó pullas mordaces. ¿Se le hubiera escapado al agudo Marcial, y al festivo Ausonio? Si esta enfermedad se contraxese con la continencia, bien podia suceder que no se hubiese hablado de ella, porque no era una gran virtud para los gentiles; pero adquirida en los brazos del amor sensual, en que estaban encenagados los mayores hombres de Roma y de Athenas, y todos los tiranos de Sicilia y de Oriente, no podia dexar de ser ponderada y pintada de mil maneras por los escritores que se exercitaron en representarnos todas las monstruosidades del vicio y de los hombres viciosos.

Asi, pues, si alguna vez los satiricos, ó los facultativos hablan de las enfermedades del amor, es con respeto á los efectos de la incontinencia, y del abuso de la sensualidad; más de ningun modo de la infeccion contagiosa en la masa de la sangre y de los humores.

## CAPITULO V.

### DEL PORTE Y MAGNITUD DE LAS NAVES

*de la baxa edad, y de sus nombres.*

**A** CERCA del porte y capacidad de las antiguas embarcaciones, tanto de guerra como de comercio, se traen no pocos exemplos en el tomo I de esta obra. Sin embargo, como á esfuerzos de posteriores diligencias se han adquirido nuevos datos y un mayor número de hechos; los juntaremos en este lugar, para acabar de desvanecer la opinion comun de los escritores modernos, de que

que las naves, así de vela como de remo, anteriores al uso de la artillería, no pueden sufrir comparación en su magnitud y porte con las de nuestros tiempos.

Por lo que respeta al buque y dimensiones de las galeras, podemos afirmar que en el discurso de tres siglos no hemos hallado diferencia notable; y aun comparándolas con las del presente, no es tanta como se quiere ponderar. En el siglo XIII y en el XIV hubo galeras de treinta y de quarenta remos por banda, y de doscientos y más hombres de armas sin la chusma, que es decir, de más de quatrocientas personas. En las galeras modernas apenas habrá alguna que lleve mayor dotación de plazas.

En quanto á los baxeles de vela y de alto bordo de aquellos tiempos, se nombran también en el citado tomo con bastante frecuencia *naos*, *cocas*, y *baleneres* de dos cubiertas, y no pocas de tres; algunas de 20 hasta 30 botas de porte<sup>1</sup>; y otras armadas en guerra con quinientos hombres entre tripulación y gente de armas.

En el año 1331 se armó en Barcelona una *coca*, denominada *San Clemente*, que debía salir contra los genoveses. El Ayuntamiento ponía el buque y el armamento, y trece armadores la gente y su manutención. Era nave de tres cubiertas con quinientos hombres de tripulación<sup>2</sup>: la que hoy corresponde á un navio de línea de cincuenta cañones.

En el bando que mandó publicar en Barcelona D. Pedro IV en 1354 sobre las reglas de navegar que debían observarse en todos los puertos de Cataluña, para preservar el comercio de los in-

## L 2

sul-

1 Parece que cada bota se la puede regular sobre 8 á 10 quintales. Consta por un libro de la Contratación de Sevilla, intitulado *Despacho de Armadas* de 1496: que 5 botas hacían 3 toneles machos, y dos pipas un tonel en la cabida: y en el peso, un tonel hacía veinte y dos quintales y medio; de bizcocho quince quintales; y de trigo y cebada dos cahizes.

Juan Escalante de Mendoza, en su *Itinerario de navegación* escrito en 1575 (M. SS. en la Biblioteca Real de Madrid)

dice: „ Los vizcainos se dan á entender „ por *toneles*, y los sevillanos por *tone-* „ *ladas* para la carrera de Indias; pero „ no son una misma cosa, pues doce de „ estas toneladas hacen diez toneles de „ Vizcaya. El tamaño y medida de una „ tonelada son dos pipas de vino ú de „ agua, de veinte y siete arrobas y me- „ dia; y á la misma medida y volumen „ estan reducidas todas las toneladas de „ mercaderías de qualquiera suerte y ge- „ nero que sean.“

2 Colec. Diplom. tom. II. p. 408.

sultos de los corsarios, se lee en los artículos IV, V, y VI: que tenían los catalanes naves mercantes de dos y de tres cubiertas, de 20 y de 30 salmas, es decir, de porte de 80, y de 120 quintales: y que, por la fuerte dotacion que se las señala, debían navegar en corso y mercancía, las mayores con ciento y cincuenta plazas, y las menores con ciento 3.

Andando siete galeras del Rey de Castilla, en 1359, corseando en las aguas de Mallorca, apresaron en la isla de Cabrera una *carraca* de venecianos de tres cubiertas, y llevaronla á Cartagena 4. Añade la crónica que aquel Rey tenía en su armada, quando salió á pelear con el de Aragon frente de Ibiza, una galera muy grande que llamaban *uxel* (era un *uxer*) que habia sido de moros, y se ganó entre otras en tiempo del Rey D. Alonso XI su padre en el cerco de Algecira en 1342; porque los moros, dice, hacían estas galeras tan grandes para pasar muchas armadas de Ceuta á Gibraltar y Algecira, trayendo además baxo escotilla quarenta caballos. El Rey habia hecho construir en ella tres castillos, uno en la proa, otro en la popa, y otro en medio; y puso para defenderlos, á Garci Alvarez de Toledo en el primero, á Arias Gonzalez de Valdés en el segundo, y á Pedro Lopez de Ayála en el tercero: pues iba guarnecida con doscientos y ochenta hombres de armas, sin los remeros ni marinería. Tambien dice (cap. xv.) que en la armada contraria del Rey de Aragon habia dos galeras gruesas, que traían igualmente castillos: la primera la montaba D. Bernardo de Cabrera Almirante, y la otra el Vizconde de Cardona. En 1373 leemos que fueron al viage de Flandes dos naves mallorquinas de comercio, cada una de 100 quintales de porte, y 63 hombres de tripulacion 5.

Para la primera expedicion que hizo el Rey de Aragon Don Alonso en 1419 desde Barcelona á Italia, además de la esquadra de galeras y naves de guerra, juntó un gran número de naos mercantes que habia fletado para transportar la artillería y los caballos de sus tropas. La magnitud de estos buques se puede colegir del

3 Colec. Dip. tom. IV. n. 57. p. 18.

5 Coleccion Diplomática, tomo IV.

4 Cron. del Rey D. Pedro Cap. XI. núm. 88. pag. 77.

del número de estancias que llevaba cada uno para conducir los caballos. De las siete naos fletadas, las seis eran catalanas, y una siciliana: entre ellas, se contaban dos que llevaban cada una ciento y veinte caballos; otra setenta; otra sesenta y seis; y la menor quarenta y seis.

Formandose una idea del sitio que ocupa cada estancia para un caballo embarcado con su separacion para los balances, para pensarle, y cuidarle; se podrá calcular la capacidad que debia tener cada una de estas embarcaciones. Segun el sentir de los que tienen experiencia en este género de embarcos y transportes, pedía la colocacion de ciento y veinte caballos un buque de seis-cientas toneladas lo menos, y así á proporcion. Véase si hoy suelen ser mayores los navios mercantes que navegan por la Europa, excepto los de grueso porte que se expiden para la América, y la India Oriental. No se podrá replicar que aquellas naos se habrían construido de propósito para este destino, porque eran de particulares patrones que se embargaron; además de que el transporte de solos quinientos caballos que se embarcaron, no exígia el enorme costo de la fábrica de siete buques mayores de cuenta del Rey: siendo gasto que jamás se hace en ninguna expedicion para solo este objeto, pues se buscan y fletan buques mercantes <sup>6</sup>

En lo restante de aquel siglo continuó la construccion de naves de muy grueso porte para el comercio, no solo entre los catalanes, sino entre otras naciones. En 1463 aportó á Barcelona una nao veneciana procedente de Inglaterra, de porte de mil y quinientas botas, que descargó 1500 quarteras de trigo, esto es, unas 1800 hanegas: refierese que llegó en catorce dias, y que este viage maravilló <sup>7</sup>. Podríamos regular cada bota por diez quin-

6 En el cerco que tenia puesto á Algecira en 1342 el Rey Don Alonso XI, hace mencion su crónica de unas naves de los moros que llamaban *Cárabos*, en que pasaban desde Africa 50 y 60 caballos á la vez. Pero no debian de tener comparacion con las de Don

Alonso V de Aragon, que llevaban hasta 120 caballos, no para la breve travesía del estrecho de Gibraltar, sino para navegar seis, siete, ó diez dias continuos.

7 Colec. Diplom. tomo IV. Apend. núm. 1. pag. 9.

quintales á esta proporcion. En 1472 entraron en la playa de Barcelona dos naos gruesas de genoveses; la una de dos mil y quinientas botas, y la otra de mil y doscientas. <sup>8</sup>

Siguiendo el orden cronológico de las listas del derecho de ancorage de Barcelona desde fines del siglo xv hasta mediados del siguiente; señalaremos aqui las embarcaciones de mayor porte que fondearon en dicha ciudad en este transcurso de tiempo. Desde el año 1497 hasta 1500 se cuentan: una nave castellana de 120 quintales; otra catalana de 170; otra genovesa de 120; otra nizarda de idem; y otra vizcaina de 60.

Desde el año 1500 hasta 1508 se cuentan: una nave catalana de 170; una genovesa de 90; otra vizcaina de 50; otra castellana de 130; otra portuguesa de 110; dos gallegas de los mismos 110; y dos galeazas venecianas de 70 cada una.

Desde el año 1508 hasta el 1526 se cuentan: una nave catalana de 170 quintales; otra gallega de 70250; otra vizcaina de 170500; otra raguséa de 60; otra napolitana de 50; y otra siciliana de los mismos.

Desde el año 1527 hasta 1530 se cuentan: una nave catalana de 60 quintales; otra vizcaina de 70300; otra raguséa de 80; otra genovesa de 70500; otra napolitana de 80; y otra siciliana de 70.

Desde el año 1531 hasta 1539 se cuentan: una nave catalana de 70 quintales; otra vizcaina de 60; otra siciliana de 70; otra raguséa de los mismos; otra sarda de 50; y otra gaditana de los mismos.

Desde el año 1540 hasta 1546 se cuentan; una nave catalana de diez mil quintales; otra vizcaina de seis mil; otra marselesa de los mismos; otra siciliana de siete mil y quinientos; otra raguséa de los mismos.

Desde aquella época en adelante no quedan mas memorias auténticas del porte de las embarcaciones, que hayan llegado á nuestras manos, sino la de haber naufragado en el puerto de Barcelona en 1594 por un recio temporal una nave catalana de 40 salmas, que correspondian á 160 quintales <sup>9</sup>.

Con-

<sup>8</sup> Ibid. p. 11. <sup>9</sup> Colec. Diplom. tom. iv. apend. núm. III. p. 22.

Continuando el otro cálculo no menos curioso del coste de la fábrica y apresto de las galeras, y de su manutención después de armadas y tripuladas, consta en el tomo I de esta obra: que una galera *sutíl* completamente aparejada y pertrechada se regulaba en el año 1356 por mil ciento y cincuenta libras barcelonesas: que en 1392 una galera *gruesa* se estimó pertrechada y corriente en quatro mil y seiscientos florines de oro de Aragon.

Añadiendo lo que se ha podido investigar en esta materia de tiempos posteriores, se halla, por las cuentas de la Atarazana de Barcelona del año 1506, que cada galera de las que llevó desde aquel puerto Don Fernando el Católico en su viage al Reyno de Nápoles, costaba de construcción, aparejo, y armamento quatro mil ciento y setenta libras barcelonesas; que en 1529 se reguló el buque ó casco de otra galera del Emperador D. Carlos que se entregó á la referida atarazana en mil ducados, es á saber, sin contar arboladura, velamen, xárcia, ni demás pertrechos, cuyo valor debía de ser triplicado.

Este corto valor por lo correspondiente á la construcción y aparejo de las armadas sutíles en una y otra época, se puede atribuir, no solo al baxo precio de los jornales y materiales, comparado con el menor valor que tiene hoy la plata, sino tambien á la proporcion y abundancia que tenia Cataluña de material para los aprestos navales. En efecto la pez, el alquitran, el hierro, el cañamo, y las maderas de todas especies, las proveía la Provincia, sin necesidad de acudir al extranjero, ni de acarrearlos de tierras lejanas.

Consta, que para la grande armada de cincuenta galeras <sup>10</sup>, que mandó fabricar el Emperador Carlos V en la atarazana de Barcelona en 1533, toda la arboladura para mástiles, entenas, vergas, espigones &c. correspondientes á los sobredichos buques, baxaron de las faldas y valles de los Pirineos por el Segre y Cinca al Ebro, haciendose el acopio en Tortosa, desde donde se conduxo en balsas por mar hasta Barcelona: que los parages de la corta fueron los montes de *Andorra*, de *Insa*, valle de *Gistau*, termino de Ce-

10 Ordenanzas Navales de Aragon, Apend. núm. IV y V.

ramello, y bosques de *Losparets*, y *Lamasarts*, que están á una legua de la frontera de Gascuña: que toda la demás madera de pino, roble, encina, olmo, y fresno, se cortó en los lugares de la veguería de Barcelona y vizcondado de Cabrera, es decir, desde dos hasta ocho leguas de distancia: que el cáñamo se acopió en el campo de Tarragona, Lérida, y Balaguér; que las hastillas para 50600 remos se sacaron de Monseny; sin contar 1900 que se traxeron de Sicilia para completar la dotacion de los cincuenta buques de la armada: que el hierro baxó de Camprodon y Cerdaña: que toda la xárcia, herrage, y clavazon se fabricó en Barcelona; y asimismo los dos tercios de las lonas (porque vino lo restante de Genova), toda la artilleria, armas, pólvora, y municiones. Además de estas proporciones reunidas por gracia de la naturaleza en aquella Provincia, el valor de todas las cosas guardaba una moderacion que hoy admira al que compare los tiempos <sup>11</sup>.

Quando estrechaba el tiempo para la construccion de una grande armada para la qual no bastaba la maestranza de Cataluña, venian á trabajar operarios de las de otras Provincias, como consta de lo que se pagó de cuenta de la Real Hacienda en 1534 á los carpinteros, calafátes, y remolares que vinieron de Vizcaya, Guipúzcoa, y quatro villas de Castilla; á quarenta carpinteros que llegaron de Genova; y á ocho calafátes de Valencia; y en 1543 otra vez á las maestranzas vizcaina, guipuzcoana, y castellana, que componian las tres doscientos y seis hombres. Ambas veces consta que vinieron por tierra, y gastaron en el camino diez y siete dias.

Tratandose de los gastos para la manutencion de las esquadras; se puede calcular que el costo de una galera antes del siglo xvi era

11 Un quintal de hierro en barra valía, segun los asientos de las cuentas de la Atarazana 32 sueldos y 6 dineros; un quintal de alquitran 18 sueldos; uno de pez 17 sueldos; uno de pernos 20 sueldos de hechuras; treinta y quatro quintales de madera, traída de una jornada, 28 sueldos, y 4 dineros por el carreteo; un pino 5 sueldos y 6 dineros; una encina, roble, fresno, olmo, ú alméz, 2 sueldos y 6 dineros; el jornal de un carpintero 3 sueldos y 9 dineros; el de un aserrador 6 sueldos; el de una yunta de bueyes 5 sueldos y 6 dineros. Adviertese que cada sueldo corresponde á 18 maravedises de vellon.

era diez veces menos de lo que hoy importa un buque igual, y de igual dotacion de plazas. Yá diximos en el tomo 1 de esta obra que se habia regulado en el año 1342 el costo de la manutencion de una galera por todo un año en 1666 libras barcelonesas; y que en 1599 se estimó en 15<sup>0</sup>: tanta fué la desproporcion en el intervalo de dos siglos y medio.

Verdad es que por los datos que conserva la historia de la primera mitad del siglo xiv, la manutencion de una galera era tan uniforme en todo el mediterráneo; que así los catalanes, como los genoveses, las alquilaban por un mismo precio, y casi con unas mismas condiciones y pactos.

La crónica del Rey de Castilla D. Sancho el Bravo (cap. 1) trae: que se pagaban á Micer Benito Zacharía, comandante de doce galeras genovesas, seis mil doblas al mes de sueldo; y en el cap. VIII se refiere que se abonaban al mismo por igual número de galeras otras seis mil doblas, es á saber, á razon de quinientas al mes por cada buque.

El Rey de Fez Aburrabé, en el tratado que ajustó en 1309 con Don Jayme II de Aragon, ofreció darle, por cada galera auxiliar que le enviase armada y tripulada, dos mil doblas para quatro meses; pero pasado dicho término, si mas tiempo la necesitase, daria á razon de la mitad. El Rey de Bugía Ulid Abuzagrí, en aquel mismo año, prometió al expresado Rey Don Jayme dos mil doblas por cada galera armada y tripulada para quatro meses. Pero en 1323 hallamos que en el tratado que Abulbaka Rey de Túnez y Bugía ajustó con el mismo D. Jayme, se obligó á darle tres mil doblas por cada galera armada y tripulada para quatro meses <sup>12</sup>.

En el año 1339 el Rey de Castilla Don Alonso XI tomó de la Señoria de Genova una esquadra de quince galeras, obligandose á dar por cada una ochocientos florines de oro al mes, y al Almirante y su galera mil y quinientos, y además todo el bizcocho de la esquadra <sup>13</sup>. En 1356 quedó acordado, en un convenio que asentaron el Rey Juan de Francia y Pedro IV de Aragon,

TOM. III.

M

que

<sup>12</sup> Colec. Dip. tom. IV. n. 82 p. 42. <sup>13</sup> Cron. de D. Alon. XI. cap. ccxv.

que éste le auxiliara con quince galeras contra los ingleses, abonandole mensualmente por cada una mil florines de oro, y el bizcocho necesario todo el tiempo que navegaren <sup>14</sup>.

En la crónica del Rey Don Pedro de Castilla (cap. XI.) se refiere: que estando en Sevilla en 1356, tomó á su sueldo seis galeras de Genova, pagando á razon de mil doblas al mes por cada una de ellas.

Por lo referido hasta aqui se deduce que el precio comun de la manutencion de una galera regular, era de quinientas á seiscientas doblas al mes en aquel tiempo; sin embargo de que el Rey Don Pedro diese el doble por las que alquiló á los genoveses, lo que no dexa de hacer una gran diferencia, que tal vez no se puede atribuir sino á la necesidad y ocasion de la guerra.

DIVERSOS NOM-  
BRES DE LAS  
EMBARCACIONES,  
Y DE SUS  
CLASES.

Habiendo tratado del porte y magnitud de los bastimentos asi de guerra como de comercio de los siglos de la baxa edad; convendrá ilustrar esta materia en quanto lo permite la oportunidad de este capítulo, explicando los varios nombres de los baxeles usados en aquellos tiempos en los mares de occidente. Y como sus diversas denominaciones venian, unas de la forma de los mismos buques, otras de sus destinos, otras de sus propiedades, y otras del pais en donde fueron inventados; nos extenderemos á referir, primeramente los varios nombres que tuvieron en la antigüedad, pues los recibieron por las mismas circunstancias, y se comunicaron por corrupcion de los griegos y romanos á muchos baxeles de la edad média.

Subiendo á los primitivos tiempos de la antigüedad, hallamos que los primeros navegantes dieron á sus embarcaciones su respectiva y peculiar denominacion adaptada á la forma tosca de los buques, y ésta era la primera idea que ocurre á la vista: de ahí los nombres de *rates*, *lintres*, *trabes*, &c. Aplicaríanla despues; ya á las várias figuras que el capricho ó la necesidad las dió, y de ahí los *lembi*, *scaphæ*, *capulicæ*, *cymbæ*, *corbitæ*, *caudicæ*, *gauli*, *pontones*, *naves longæ*, *biremes*, *triremes*, &c. ya al destino que tenian, como las llamadas *hippagines*, *onerariæ*, *prosumiæ*, *actuariæ*, *remun-*

<sup>14</sup> Colección Diplomática. tomo IV. núm. 60. pag. 117.

*culi*, *catascopia*, *cidara*, *gesoretæ*, *cattæ*, *orioles*; yá á sus propiedades, como las *celoces* ó *celetes*, *nuctucia*, *mareplacidæ*, *ratariæ*, *phaselli*; yá en fin con respeto á su origen, como las llamadas *ogia*, *parones*, *myoparones*, *liburnæ*, *pamphiles* <sup>15</sup>. De las diversas clases y nombres sobredichos se colige, que unas naves traían la denominacion latina, y otras griega, que eran las mas; sin embargo que los orígenes de algunas venian de naciones y países diversos: la *cymba* ó *cumba* fue inventada por los fenicios, el *lembus* por los cyrenéos, la *celox* por los rhodios, el *phaselus* por los campanos, la *scapha* y la *liburna* por los ilyrios, el *paro* por los moradores de *Paros*, y los *myoparones* por los tyrenos.

Con la ruina del Imperio, como decayeron la marina militar y la mercantil en occidente, tambien se perdieron los nombres de las embarcaciones; y en la média edad, en que todo se desfiguró, se mudaron tambien estos mismos nombres, y se substituyeron los de *vasselli* ó *vaxelli*, *barcæ*, *uxeria*, *navigia*, *galeæ*, *ligna*, *sagittia*, aunque quedaron los antiguos en algunos bastimentos, como el de *lembus*, de que se hizo despues londro, de *scapha*, que se convirtió en esquife: y del latin *vaxellum* se formó baxel; de *navigium* navio, y de *uxerium* uxér <sup>16</sup>; de *galea* galera; de *lignum* leño; de *sagittia* saetía, &c. A estos se añadieron en la baxa edad las *galiotas*, las *galeazas*, las *carabelas*, las *naos*, las *cocas*, los *balleneres*, las *carracas*, los *brigantines*, las *tafureyas*, los *squiraos*, las *fustas*, &c. que duraron hasta el siglo xvi; bien que hasta nuestros días se han conservado las *galeotas*, y *bergantines*, á que se añadieron desde aquel siglo los *galeones*, conocidos solo en España.

Con el uso de la artillería mas comun en la marina, tuvo la construccion naval nuevas alteraciones; y de ahí han venido los nombres de *urca*, *fragata*, *corbeta*, *patache*, *polacra*, *chalupa*, *pin-*

M 2

*gue*,

<sup>15</sup> Eran bastimentos de remo y vela, y de excelente construccion, que traerian su origen de Pamphylia: porque el Emperador de Constantinopla Leon VI en sus *Instituciones Militares* encarga al General de una armada, que á imitacion del expresado buque haga su galea capitana.

<sup>16</sup> Este nombre *uxer* ó *ussier*, aplicado á ciertos bastimentos propios para transportar caballos, viene de la voz teutónica *huis* que es *puerta*, porque quando los caballos navegaban se cerraban las escotillas ó portas, para que las olas no los anegasen: de aqui viene la palabra *huis-sier* ó *luxier*, que quiere decir portero.

*gue, tartana, xabeque, &c.* y otros muchos que cada dia se inventan, habiendose antiquado los de *gabarra, galeon, carabela, carraca, &c.*

En la expedicion contra Mallorca del año 1228, nombra el Rey Don Jayme I de Aragon en sus comentarios *galeas, galio-tes, lenys, corces, brices, ó burcios, y taridas.*

En los capitulos de las costumbres del mar del Libro del Consulado que corresponde á mediados del siglo XIII se nombran *naus, galeas, fustas mancas, y saetías* 17.

En documentos del año 1243 se especifican en estas Memorias *naus, guarapos, xalandros, buscios, burcios ó bucios, y nizardos*: en 1315 *cocas, balaneres, góndolas, y barcas*: en 1415 *galeazas, tafureyas, bergantines*: en 1448 *carabelas, laúdes, panfiles, y rampines.*

El Rey D. Alonso en su Partida II (Ley VII. tit. 24.) nombra várias clases de embarcaciones, como muy conocidas entonces, esto es, desde mediados del siglo XIII. Pone en primer lugar las *naos* como buques mayores que ivan solo á vela, de las quales habia de dos mástiles, y otras de uno solo: en segundo lugar, como embarcaciones menores, las *carracas, fustas, balleneres* 18, *leñios, pinazas, carabelas*: y en tercer lugar otros de remo y vela, como *galeas, galeotas, tardantes, y saetías.*

Hemos visto que, además de los nombres específicos de las clases de los buques, se usaba en otros tiempos darles los propios en la bendicion, como apelativos; yá tomados por devocion de algun Santo patron; yá por capricho de algun animal. Y esto, no solo se usaba en las embarcaciones de comercio, más tambien en las de guerra: como se puede ver en los monumentos de estas Memorias, así en buques nacionales como en extrangeros.

En

17 La *saetía* seria en otros tiempos embarcacion de vela y remo, y buque ligero para el corso, y no para el comercio: pues en el cap. 101 del *Libro del Consulado* se hace sinónimo de buque corsario: porque se previene que un patron no debe entrar en surgidero donde haya un *corsario, ó saetía.*

18 En la crónica de Don Pero Ni-

ño (cap. 38.) hablando de una esquadra inglesa que se preparaba para combatir con la combinada de Castilla y Francia en 1405, se dice: *los balleneres son luengos è baxos de bordo: è aun habia algunos balleneres de remos, è de vela.* Supone que el ballener era solo de vela, y en este caso era nave de alto bordo.

En los siglos xiv y xv se lee de los ingleses la nave denominada el *Diablo*; de los genoveses la *Cigüeña*; de los venecianos el *Halcon*, y el *Leopardo*; de los catalanes el *Can*, la *Victoria*, el *Aguila*; &c.

## CAPITULO VI.

DE LOS ARMAMENTOS DE CORSO  
de la Ciudad de Barcelona, y de particulares.

**Y**A hemos visto en otra parte los primeros armamentos de Barcelona, los privilegios reales concedidos á sus esquadras, los varios aprestos del corso, la autoridad é independenciam que la Corona concedia á estos buques armados á expensas del comun. A este número de hechos podemos añadir otros, en prueba de la vigilancia y esfuerzos que ponía esta ciudad para defender sus mares, y proteger su comercio contra el corso de los enemigos, y especialmente contra el de los infieles quando infestaban sus costas.

En 1314, la ciudad preparaba el armamento de dos galeras y un leño para perseguir á los pirátas sarracenos, que con osadía grande inquietaban las marinas de Cataluña, y la libre navegacion de sus naturales. Para sufragar á los gastos de la construccion, apresto, y manutencion de estos buques concedió el Rey Don Jayme II á su magistrado municipal la facultad de imponer cierta gabela temporal sobre la venta de cada quartera de granos, y de cada libra de carnero, vaca, macho, y oveja. Esta gracia se extendió á quatro años si fuese menester.

Como los mares y costas de Cataluña desde algun tiempo empezasen á ser inquietadas de galeotas y leños de moros haciendo muchos cautivos en mar y en tierra; suplicó la ciudad de Barcelona al Rey Don Pedro IV licencia para armar una galera, yá que el erario, por sus urgencias y cuidados del estado, no podia cumplir con el cargo que tenia de mantener continuamente

<sup>1</sup> Tomo I de estas Memorias, Parte I. cap. II. p. 105 y siguientes.

<sup>2</sup> Coleccion Diplomatica, tom. IV. núm. 28. pag. 59.

te armada una de guardia en defensa de la tierra. Esta galera se llamó *la galera de la limosna*, porque su armamento y manutención debía costearse con donativos, y voluntarias limosnas; y no, como el de otras, con impuestos y gravámenes sobre los vecinos, en atención á que el comercio se hallaba entonces bastante recargado.

Entre otras gracias que se concedieron á la ciudad para este armamento, fué: declararlo exento del derecho del quinto para el fisco; que el capitan tuviese la misma jurisdiccion que los de galeras reales; que durase este armamento todo el tiempo que fuese bien visto á la ciudad; que el Rey jamás pudiese, ni por sí, ni por su Primogénito, ni por su Almirante, ó Capitan General, embargar dicha galera con pretexto de mensageria, ni de faccion de guerra, y sí solamente quando el Rey personalmente quisiese embarcarse en ella; que el capitan fuese nombrado y puesto por la ciudad, y que ésta tambien formase y expidiese las órdenes é instrucciones para las operaciones del corso.

Por causa de los grandes daños que hacian los moros de Berbería al nombre christiano; la ciudad de Barcelona deliberó en 1397 aprestar una esquadra de diez galeras. Para efectuar este armamento, formó unos capítulos que aprobó y confirmó el Rey Don Martín aquel mismo año, cuyo contenido se reduce á estas convenciones:

Que la ciudad apronte á su costa diez buques de galeras, con el cumplimiento de remos, xárcia, armas, y demás pertrechos; y una vez botadas al agua, listas, y prontas para navegar, las preste gratis á los que quieran capitanearlas, baxo de ciertas condiciones, siendo personas seguras, abonadas, é idóneas para gobernarlas, restituyendolas al fin de la campaña con los pertrechos que les quedasen del servicio de la expedición:

Que además dicha ciudad ponga á pérdidas y á ganancias, ó en aumento del fondo del armamento, mil florines de oro de Aragon por cada galera:

Que tambien se obligue á poner á pérdidas y á ganancias quatrocientos quintales de bizcocho bueno por cada una:

Que

Que asimismo ponga á su costa el sebo necesario para despalmarlas, es á saber, siete quintales por cada *galera sutil*, nueve por cada *bastarda*, y trece por cada *gruesa*, con obligacion á los patrones de despalmar de dos en dos meses:

Que igualmente provéa á su costa de pabellones y banderas con las armas reales y de la ciudad; más no las que quieran poner los capitanes con su insignia particular, pues deberán costearlas ellos:

Que los capitanes y armadores se obliguen á pagar á las tripulaciones solo el sueldo entero de tres meses; y si la campaña durase mas tiempo, y en ella se hubiese ganado presa, de lo que sobrase, deducidos antes los gastos, se les reparta su contingente; pero no sobrando, nada se les debe dar:

Que si alguno de los alistados se conviniere á servir sin salario ó con rebaxa en dichas galeras en recompensa del salvo-conducto ó indulgencia concedida á cierta clase de reos; éste ahorro se convierta en aumento del fondo ó masa:

Que el Rey jure no entrometerse, mudar, tocar, ni embargar cosa alguna en asunto de la armada, aunque ésta aumentase el número de buques, directa ni indirectamente por escrito, ni de palabra, por sí, ni por su Primogenito, Almirante, Vice-Almirante, ni por otros oficiales; y que de lo contrario no sean obedecidas las órdenes, sin incurrir en pena alguna:

Que ni el Rey, ni Almirante, ni Capitan General, ni otro oficial suyo, aun quando se aumente esta armada, puedan cobrar el quinto ni otro derecho de las presas ó ganancias; antes bien, si alguno de dichos oficiales, por prerogativa ó privilegio, gozase de algun derecho ó emolumento, el Rey se lo abone de su fisco:

Que el Rey conceda plena jurisdiccion civil y criminal á los capitanes de dichas diez galeras, y á todos los demás de qualquiera galeras, galeotas, y otros leños armados que se agreguen á la esquadra; sin embargo que la ciudad tiene yá este real privilegio para todas las esquadras que arme en su propio nombre:

Que el Rey conceda á todos los reos que entren á servir en la esquadra, salvo-conducto y seguridad de toda pena, no siendo delitos exceptuados; y moratoria y sobreseymiento de todas las

cau-

causas de deudas, por el tiempo de la campaña, y un año despues, segun se practica en los aprestos de armadas de la Corona:

Que todos los donativos graciosos y limosnas que dieren para dicha esquadra los vecinos de Barcelona y otros qualesquiera, y la contribucion de dicha ciudad (deducidos primero los 80 florines que ésta debe poner de fondo para el armamento), se conviertan en artillería, pertrechos, y reparos de las galeras:

Que éstas se hayan de repartir por sorteo entre los capitanes: y que todas las cédulas, letras, y otras qualesquiera provisiones reales tocantes á dicha armada, sean francas del derecho del sello:

Que la ciudad de Barcelona se convenga con la de Valencia (que debe tambien armar con el mismo obgeto) sobre la eleccion de un buen General para el mando y gobierno de las dos esquadras combinadas; pero este debia tener galera por sí, y ser elegido con ciencia y consentimiento de todos los capitanes, y asi nombrado recibir del Rey la alta jurisdiccion civil y criminal, y su exercicio

Para hacer el corso á los genoveses y otros enemigos de la Corona, en 1331 se juntaron doce ciudadanos de Barcelona, y propusieron al Consejo Municipal armar y mantener á sus expensas una *coca* de tres puentes, denominada *San Clemente*, cuyo buque era propio de la ciudad: y ésta se obligó por via de concordia á entregarselo baxo de estas mútuas condiciones:

Que la ciudad les preste el buque aparejado y completamente pertrechado, y les provea del bizcocho necesario durante la expedicion, aunque sea por un año: prestandoles además las armas correspondientes:

Que de las ganancias que se adquiriesen, deducidos los gastos hechos por los armadores, tome la ciudad la tercera parte, y ellos las dos restantes:

Que en el caso de no resultar beneficios; la ciudad se obligase al tercio de qualquiera pérdida, asi como tenia derecho tambien al tercio de las ganancias:

Que los armadores se obliguen á dotar la nave con quatro-

cientos ó quinientos hombres que deberán servir un año, ó el tiempo que fuere bien visto :

Que el referido buque, xárcia, y armas que la ciudad les entregue, navegando, combatiendo, ó en qualquiera otro lance, vaya á riesgo de mar, de viento, de malas gentes, y de la ciudad :

Que los armadores puedan elegir capitan, el qual esté á todos sus mandatos, asi para navegar como para combatir, y otros casos, y tenga jurisdiccion alta y baxa en dicha nave, y en todos y qualesquiera otros baxeles que se le incorporen, ó vayan en su conserva, con beneplácito de dichos armadores, ó del mayor número :

Que dichos armadores no puedan hacer comercio con la expresada nave; más en caso que vuelvan á desarmar, puedan venir cargados de trigo ó de generos para descargar en la costa de Cataluña : pero que la nave haya de descargar precisamente en Barcelona 5. Consta que Galceran Marquet fue electo capitan por los armadores, prometiendole fidelidad y respeto.

En 1351 catorce vecinos de Barcelona se ofrecieron á armar y mantener dos galeras contra los genoveses, con la condicion que en los dos primeros meses seguirian la armada real que iba á Romanía á combatir á la de Genova : pero que pasado dicho tiempo, debian quedar libres para separarse, y continuar su curso por donde quisiesen; á menos de que se hallase dicha armada en ocasion de dar batalla, ó de perseguir al enemigo, que en tal caso no podian desampararla :

Que dichas dos galeras no podian desarmar sino en tierras del Rey : que del lucro que con ellas se hiciese, deducidos los gastos de sueldos y provisiones, tenga el Rey una tercera parte, y dos los armadores, respecto de que el fisco da el bizcocho y los buques :

Que para tomar las cuentas que debian darse en Barcelona, hubiese dos comisarios, uno nombrado por parte del Rey, y otro por parte de los armadores :

Que, asi los buques, como los aparejos, armas, y demás pertrechos, corriesen á riesgo y cuenta del Rey 6.

Tom. III.

N

En

5 Col. Dip. tom. II. N. 280. p. 408. 6 Col. Dip. tom. II. N. 284. p. 420.

En 1492, la ciudad de Barcelona, habiendo deliberado el corso contra unos pirátas infieles, armó á expensas suyas y del Consulado una galera: y para juntar la suma necesaria á este armamento, obtuvieron los Consules facultad real del Lugar-teniente General de Cataluña para empeñar el derecho del *imperiage*. El patron electo fué Miguel Ferrer 7.

Aun quando los Reyes no armaban ó no mantenían de cuenta suya las esquadras de corso, sacaban partido del préstamo que hacían de sus buques de guerra y de su armamento: con lo qual los comunes y particulares vengaban los agravios hechos á ellos y al estado por sus enemigos, y el erario no solo no se gravaba, ántes bien entraba á la parte en las ganancias.

En 1310 concedió Don Jayme II á Pedro Hugo, Conde de Ampurias, licencia de armar cinco galeras en los puertos de su Condado para salir al corso, cuyos buques debía prestarle el Rey, segun convenio, carenados y pertrechados con toda su xárcia y aparejos, ayudandole con 320 sueldos barceloneses, y además con 20 quintales de bizcocho.

A este efecto se ajustaron las siguientes condiciones: que el Conde no pueda partir con la esquadra hasta mayo próximo (la fecha era de 28 de Marzo anterior), para que si el Rey la necesitase en este intervalo pueda servirse de ella y tambien de la persona del Conde: al qual en este caso le abonaria lo que hubiese gastado de su cuenta en aquel armamento, ó bien como se compusieren, y le daria diariamente para su persona y caballeros de su séquito, mientras estuviesen á su servicio, cien sueldos barceloneses al dia.

Otra de las condiciones era, que el Conde no haria daño á los que estuviesen en paz ó tregua con el Rey; que en las ganancias del corso el fisco debía tener su parte á prorata del coste del armamento con que ayudaba; que la esquadra debía volver á desarmar en puerto del Rey, y por todo Noviembre próximo con todos los buques y pertrechos que recibió; pero que si las galeras navegaban de orden y á disposicion del Rey, re-

nun-

nunciaba al quinto que le tocaba por regalía en las presas <sup>8</sup>.

Las precauciones para evitar que los armadores atropellasen y maltratasen á las naciones amigas, y á los propios naturales de la Corona, fueron constantemente observadas por los Reyes de Aragon, á fin de evitar quejas y rompimientos por la codicia y excesos de los corsarios. A este fin mandó el Rey Don Pedro IV, por su cédula de 1353 á los armadores de Mallorca que aprestaban una esquadra: que los capitanes, antes de salir al mar, presten seguridades bastantes en poder del Gobernador de aquel Reyno de no causar daños á los vasallos, ni á los buques, personas, ó haberes de naciones amigas, baxo la pena de tres mil libras mallorquinas de menudos para el fisco real, para cuya validacion debian prestar juramento y homenaje: y que en las presas debia el Rey percibir la décima del total, sin deduciones; y de ésta la décima parte el Gobernador de Mallorca, como se acostumbraba dar al de Ibiza <sup>9</sup>.

En 1363 se concluyó una capitulacion entre el Rey Don Pedro IV de Aragon, y los Diputados del General de Cataluña y Mallorca, acerca de los gastos y administracion de la esquadra que se debia aprestar en Barcelona de seis galeras sutiles, para la guerra defensiva y ofensiva contra Castilla, segun se deliberó en las Cortes de Monzon de aquel año.

El comandante, llamado *Adolfo de Prochita*, fué nombrado por el Rey y los Diputados, y prestó juramento en poder del Veguer de Barcelona aceptante por ambas partes contratantes. La esquadra y todos sus individuos estaban exêntos de la potestad, y derechos del Almirante, Vice-Almirante, y demás oficiales reales; el alistamiento se encargó á *Juan Llombart* de Barcelona, y á *Pedro Broll* de Valencia: y las cuentas de este armamento, de las provisiones y salarios no se debian dar al Maestre Racional de la Real Hacienda sino á los dos Comisarios nombrados, el uno por el Rey, y el otro por los Diputados.

Como los gastos se costeaban por ambas partes, se nombró un tesorero general de la esquadra, con facultad para convertir las ga-

N 2

nan-

<sup>8</sup> Colec. Dip. tom. iv. n. 47. p. 23.    <sup>9</sup> Colec. Dip. tom. iv. n. 55. p. 106.

nancias que produxese el corso en aumento de mas galeras, ó acrescentamiento del fondo para dilatar el tiempo de las pagas, ó en otro beneficio del armamento, ó necesidad de la guerra, y no para darlas á los armadores : en lo qual se conoce que el fin directo no era de lucro, sino de hacer la guerra poderosamente, y de sostenerla con ella misma.

La esquadra debia andar á riesgo y fortuna de cada una de las dos partes contratantes, pues el Rey ponía de su erario la mitad de los gastos, y los Diputados la otra mitad de arcas de las generalidades, é igualmente ponía cada una tres galeras completamente aparejadas <sup>10</sup>.

Esta práctica de mantener en ocasiones de necesidad esquadras y baxeles armados en corso, yá de los comunes, yá de los particulares, para limpiar los mares de enemigos y piratas, se observó con mas ó menos vigor, segun el estado de las cosas de la Provincia. Pero desde mediados del siglo pasado se habia interrumpido y desalentado esta loable y util costumbre, sea por la penúria del pais, sea por la debilidad ó embarazos del gobierno.

Los efectos de este mal lo conocieron las Cortes de 1706, celebradas en Barcelona : pues, segun el capítulo XLVIII, dicen los tres Brazos : „ Que, para animar á los naturales de Cataluña á armar baxeles de corso contra infieles y otros enemigos de la Corona, de que habia redundado en tiempos pasados mucho bien al Comun del Principado, y ahora por quererles exígir el quinto de las presas el Bayle General, sin contribuir el Fisco en los gastos, estaba caido este servicio“ : Suplicaban á S. M. licencia de armar baxeles, remitiendo á los armadores el quinto, y otros cualesquier derechos, y expresamente el de la Capitanía General, y que esta exención se entienda para todos los que en las costas y otras partes de Cataluña tomasen esclavos moros, y haberes de corsarios, apresados en dicho Principado ; sin que por la presa de dichos moros, ó esclavos, el tribunal de la Capitanía General ni otro puedan hacer declaracion alguna ni adjudicacion <sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Ordenanzas Navales de la Corona de Aragon. pag. 43 y 44.

<sup>11</sup> Colecion Diplomática, tom. IV. pag. 338.

CAPITULO VII.

DE LOS BASTIMENTOS DE REMOS.

ó galeras de los antiguos, comparados con los de las naciones modernas.

**H**ABIENDOSE tratado yá en los anteriores capitulos de las clases, magnitud, y armamento de las galeras generalmente usadas entre las naciones européas en la baxa edad, antes y despues del uso de la artillería, y comparádolas con las modernas en distintas épocas; lo curioso é instructivo de la materia exíge que se ilustren varios puntos indecisos hasta aqui sobre la forma y magnitud de las antiguas galeras, y principalmente sobre los varios órdenes de remos con que las describen los historiadores griegos y romanos, asi los tácticos como los políticos.

Lo cierto es que en occidente no se han conocido desde la ruina del imperio bastimentos con mas que un simple orden de remos: forma constantemente seguida hasta hoy por todas las naciones, aunque por costumbre se haya conservado en la acepcion latina el nombre de *biremes*, y *triremes*, aplicado abusivamente á las galeras sencillas, esto es, de un solo orden. En efecto el nombre de *galea* no fué conocido de los romanos, que solo usaban del de *navis longa*, y éstas, segun las andanas de remos que se les aumentaba, se dividian en *biremes*, *triremes*, *quadriremes*, y hasta *quinqueremes*, pues de ahí no pasaba entre ellos la graduacion para el destino de la guerra. La voz náutica *galea*, es griega, y aplicada en el baxo imperio á las naves largas de remos, por la figura de sus proas galeatas, ó de pico de morrion: de donde vinieron los nombres de *galeota*, *galera*, *galeaza*, y *galeon*.

En los tiempos de la guerra de Troya, serian los baxeles muy pequeños, y de un solo orden de remos, á pesar de darles algunos historiadores los nombres de *biremes* y de *triremes*, puesto que eran todas descubiertas y no llevaban mas allá de ciento á ciento y veinte hombres, como se puede ver en Homero. Todos los soldados bogaban, pues no habia otra gente á bordo en aquel tiempo,

po,

po, excepto en las que conducian á los príncipes, y caudillos.

Despues de esta guerra, dícese, fueron inventadas las *biremes*, y que posteriormente los corintios las aumentaron hasta tres órdenes de remos. Pero cuenta Tucídides, que sin embargo de haberse hecho temibles por mar algunos pueblos, como los jónios, sámios, focences, y cartagineses, se servian mucho mas de las *naves longas*, ó fuesen galeras sencillas, que no tenian sino una andana de cincuenta remos; y que quando mas, un poco antes de la primera guerra de los persas, los moradores de Corcyra, y los tiranos de Sicilia tenían muchas galeras de tres órdenes: que por lo tocante á los athenienses, eginétas, y otros no usaban sino de flotillas compuestas de *naves longas*, hasta Temístocles, que construyó galeras de tres órdenes, sin embargo que el combés no era corrido por todo el largo del buque.

Las *naves longas*, llamadas así por griegos y latinos, no eran cubiertas, pues no tenían mas que un solo puente que cerraba la sentina, sobre el qual estaban colocados los bancos de los remeros. Los costados no se levantaban sino quanto bastaba á parapetar al galeóte sentado; y cómo estos bastimentos calaban poca agua, el escálamó, ó punto de apoyo del remo, se hallaria á dos pies y medio de la flotacion. Quando se inventaron las *biremes*, se cubrió la mitad del buque hácia la popa, por cuyo motivo los remeros de esta parte estaban mas altos que los otros; bien que en una y otra construccion parece que los galeotes bogaban al descubierto.

Las dificultades que presenta la disposicion de los remos en distintos órdenes ó andanas, han dado materia muy abundante á la crítica; sin que hasta hoy, del conflicto de las diferentes opiniones y sistemas haya quedado apurada la verdad, aclarando el sentido propio que se debe dar á las expresiones de los escritores antiguos, que suponen estos órdenes en los remos como encuentran unos, y no en los remeros como interpretan otros.

Por no haberse atendido los de uno y otro partido á la exactitud de las proporciones, han adoptado dictámenes, que bien examinados á la luz de la mecánica, de la stática, y de la arquitectura naval, no se pueden sostener. A la verdad estos dos siste-

mas

mas son igualmente inverosímiles; porque siendo cada orden cubierto, como se ha de suponer, y no dándole mas de quatro pies y medio de altura á cada entrepunte, una *septemremis* tendria á lo menos un costado de quarenta pies de alto sobre el agua. Si no correspondian á esta elevacion el ancho y el largo del buque, y la parte calada en el agua para su equilibrio; era monstruoso, y por consiguiente incapaz de navegar. Si correspondia, era entonces un vaso enorme que no podía valerse de los remos, ni surgir donde se cuenta que fondeaban, ni costear las orillas, ni construirse con tanta brevedad, y mucho menos sacarse á tierra para invernar ó repararse, como se practicaba entre los antiguos. ¿No debe guardar una rigurosa proporcion la parte exterior del remo, y la interior desde el escálamó? Si la andana es muy alta, el remo tendrá una enorme longitud, y éste no podrá manejarse sino lo equilibra el contrapeso interior, para que el remo no se fatigue en vano.

Se puede calcular que los remos del quinto orden debían tener desde el escálamó al extremo de la pala cincuenta pies para entrar lo suficiente en el agua, los del septimo sesenta y cinco, y así á proporcion. Si á esto se añade el mango interior, que corresponde á una quarta parte, sacaremos una longitud incomprehensible, pues sabemos que los mayores remos de las galeras modernas no pasan de treinta y seis á quarenta pies. Como han de ser de una sola pieza, y han de cimbrarse al bogar, ¿qué dificultad no presenta la longitud de los antiguos, para hallarse perchas tan largas y rectas, que no producen los montes?

El segundo sistema no es mas probable que el primero, porque descompone las medidas y proporciones del ancho del buque con el largo, pues suponiendo diez hombres por remo, forma una fila de veinte; y suponiendo á lo menos á cada asiento de un galeote dos pies para maniobrar, y á la cruzía diez de intervalo, resultaria en la galera una anchura de quarenta y seis pies de banda á banda, mayor que la de un navio de linea. Inferase de aqui; qué anchura se debe suponer á las galeras de doce órdenes, de quince, de veinte &c. pues, según calcula Atheno, el ancho era la septima parte del largo; por consiguiente á una

ga-

galera de diez ordenes le correspondian 322 pies de largo; quando las modernas no cuentan sino unos 144, y los navios de línea 180, poco mas, poco menos.

¿Cómo conciliaremos esta longitud de las galeras antiguas con estos cálculos, quando la experiencia demuestra que tamaña longitud no permitiría que todas las partes del casco de la nave estuviesen bien trabadas, y le expondría á quebrantarse al primer movimiento, ó embate? Un buque tan largo no podia ser bien balanceado sobre su centro de gravedad, porque la presión con la resistencia del agua agitada lo atormentaría, y le embarazaría el andar, á no ser en grandes calmas.

El tercer sistema, que se ha imaginado sobre las ruinas de los otros dos, supone tres puentes ó andanas diferentes que dividian entre sí toda la longitud del buque, en los que estaban colocados los remos en forma de anfiteatro descendiendo de popa á proa. Estas gradas se colocan en tres divisiones para situar las tres clases en que los escritores griegos distribuyen á los remeros, dando el nombre de *thranitas* á los de arriba, de *zygitas* á los del medio, y de *thalamitas* á los de abaxo. Suponen que se colocaban en cada cubierta aquel número de remos que correspondía al de los órdenes que se querian dar á una galera; de suerte que una *bireme* tenia seis remos por banda, esto es, dos por puente; una *trireme* nueve, tres por puente; una *quadrireme* doce, quatro por puente, y así á proporcion.

Por este medio se ha pretendido explicar el problema de todos los órdenes de remos de que podia componerse una galera, desvaneciendo la dificultad acerca de la grandeza de algunos de estos navios que nos han descrito los antiguos de diez hasta quarenta órdenes de remos. Este medio es á la verdad el mas especioso para hacer probable la existencia de estos enormes y embarazosos bastimentos, porque segun esta proporcion las galeras de doce órdenes no llevaban mas que treinta y seis remos por banda, y las de quince órdenes quarenta y cinco: lo qual no se hace increíble, pues consta por Plutarco que Demetrio Poliocétes hizo fabricar galeras desde quince hasta diez y seis órdenes, que no eran de mera ostentacion, sino para el servicio de la guerra.

Pe-

Pero respeto á las galeras de veinte hasta quarenta órdenes, su longitud á la verdad hubiera sido desmesurada; bien que se sabe que estos bastimentos eran mas bien de pompa y suntuosidad real que de uso militar. A no ser así; cómo concebiríamos la utilidad y manejo de los dos navios de Tolomeo Philopator, el uno de quarenta órdenes con 4<sup>o</sup> remeros y 3<sup>o</sup> soldados, y el otro mayor aun, y mas magnifico; y del de Hieron II, tirano de Siracusa, que habia trasladado todas las comodidades, salas, y apartamentos de un gran palacio y jardin á esta máquina enorme y monstruosa: obras todas de la vanidad oriental, de que es buen exemplo, aunque no comparable en su mole, el gran *bucentoro* de la Señoría de Venecia, que jamás se aleja del puerto seis millas?

Pero al fin este tercer sistema no es menos debil que los otros, pues supone muy pocos remos en las *biremes* y *triremes*, y dexa demasiado diminuto el número de remeros. Aun suponiendo quatro galeótes por remo en cada *bireme*; como éstas no llevaban, segun dicho sistema, sino quatro remos por banda; es á saber, dos en cada puente; solo resultarian treinta y dos remeros, y en una *trireme* setenta y dos: número que no conviene de modo alguno con el de *socios navales* que las tripulaban, pues de estos eran muy pocos los soldados. Además, como la velocidad é impulso de una galera para herir con el espolon á la contraria, dependia casi enteramente de la boga de la chusma, ésta debia de ser por consiguiente numerosa.

Mr. Deslandes, que en su *Ensayo sobre la marina de los antiguos*, hace un resúmen de estos tres sistemas, los desaprueba todos igualmente. Demuestra con razones muy plausibles, y tambien por las leyes de la estática, que las naves de guerra de los antiguos no podian ser mas largas que las modernas, ni calar mas agua. A la verdad; cómo podian tener mucho fondo ni peso unos bastimentos, que las mas veces andaban costeando aterrados, que entraban y salian francamente por las bocas de los rios, y que se sacaban á seco con tanta frecuencia, desembarcando y embarcando sus tripulaciones? Por otra parte, el corto tiempo en que leemos que los antiguos construian y armaban poderosas esquadras, no nos puede dar una ventajosa idea de la magnitud de sus na-

ves. ¿La pueden dar la angostura de tantos canales, y la poca capacidad y hondura de algunos puertos y ensenadas, en donde se cuenta haberse dado batallas entre armadas muy numerosas? Vale mas creer que los historiadores habrán exâgerado estas fuerzas, que no quebrarse la cabeza para hacer verosimil lo que repugna á la realidad, y á la práctica.

Mr. Deslandes conviene en que los tres órdenes de remeros estaban sobre tres distintos puentes, distribuidos estos en forma de anfiteatro. En esta disposicion, si suponemos que cada cubierta no dominaba á la inferior mas que dos tercias; la altura de una *trirreme* hácia la popa no tendria sino unas dos varas de mayor elevacion que si fuere de un solo puente: y suponiendo despues, por un lugar de Polybio, diez bancos en cada uno de aquellos tres puentes, salen treinta remos por banda en las triremes: dotacion igual y conforme con las galeras modernas de mayor fuerza. Por lo tocante á las *quadriremes*, *quinqueremes*, y demás desde seis hasta diez órdenes, y de aqui arriba, congetura Deslandes que se podia subdividir cada piso ó puente en dos ó tres gradas poco elevadas una sobre otra.

Pero, aunque es verdad que todo esto se podia practicar sin aumentar mucho la altura del costado del buque, ni mudar la disposicion de las tres clases de remeros arriba explicadas; este nuevo sistema ofrece otra dificultad muy natural, y es que no se descubre qué ventaja podia procurar esta multiplicacion de gradas. En primer lugar, no aumentaba la fuerza de los remos; ántes al contrario, como elevando su punto de apoyo se les daba mayor longitud exterior, este exceso habia de debilitar forzosamente la accion del remero con una infructuosa fatiga, y no podia aprovechar al mayor andar ni velocidad del buque, pues no aumentaba el número de remos ni de remeros. En segundo lugar la multitud de estas gradas repartidas por todo lo largo de la galera, hubiera embarazado mucho para la comunicacion de popa á proa, y para la facilidad y prontitud del servicio, asi en la maniobra como en la pelea.

Mr. Joly de Maizeroi, en su traduccion francesa de las *Instituciones Militares del Emperador Leon*, queriendo desechar los tres re-

referidos sistemas por no fundados en principios bastante sólidos, propone otro en sus notas; pero me parece que al paso mismo que se aparta de unos inconvenientes, cae en otros: de suerte que para salvarlos confunde su nuevo sistema de tal manera, que continuamente lucha con los embarazos de dar demasiada elevacion al bordo de las galeras, y una excesiva longitud á los remos de los pisos tercero, quarto, y quinto; de multiplicar estos pisos; de dexarlos descubiertos; de construirlos tan baxos que el galeóte de la punta del remo no pudiese levantarse libremente para bogar; y de dar tanto espesor al costado del buque, que fuese demasiado pesado para moverle. Despues de haber combinado ingeniosamente lo que refieren los antiguos historiadores con los modelos que él imagina para explicar sus pasages de un modo que no se oponga á las leyes de la estática y á la práctica; el lector no queda por esto mas exênto de dudas que con los anteriores sistemas.

En esta perplexidad, y combate de ideas, me resuelvo á abandonar los pasages históricos de los escritores antiguos, y la erudicion de los críticos modernos: pues no hallandome con bastante docilidad ó credulidad para adoptar como demostracion lo que no se puede demostrar, y como posible lo que repugna á la posibilidad, tambien confieso no asistirme ingenio ni fuerzas para forjar otro sistema. Asi, pues, quiero mas bien proponerme dudas para buscar lo verdadero, ó lo probable; que asentar mi opinion para multiplicarlos deseando eyitarlos.

Empezando por los poetas é historiadores, si hallamos en ellos pasages que indubitablemente indican distintos órdenes ó andanas de remos en algunos baxeles; tambien dexa su misma descripcion dificultades y contradicciones, que hacen dudar de la realidad del hecho, ó del verdadero sentido de sus palabras. Unas veces viene la contradiccion de dos pasages del mismo autor que se combaten; otras consiste en la discordancia de los autores entre sí, al pintar ó referir una misma cosa, ó sea tambien en la diversa inteligencia que dan los traductores ó intérpretes á las expresiones y palabras de los antiguos.

Ya se ha controvertido por algunos si la palabra latina *ordo* se ha de tomar por fila de remeros, ó bien por andana de remos.

Dándola esta ultima acepcion, conforme á la opinion mas general, Virgilio en el libro v de la Eneida habla de una verdadera *trireme*, ó galera de tres andanas, quando dice de Gias: *triplici pubes quam dardana versu impellunt, terno consurgunt ordine remi*. Yo no hallo interpretacion que pueda deshacer esta triple andana; á menos de atribuir al poeta, que con este *terno ordine y triplici versu*, quiso decir el bogar por *terceroles*, esto es, de cada tres remos uno: como se ha practicado siempre en las galeras modernas para que descansen dos tercios de la chusma, que se van remudando en esta faena, quando no anda el buque en diligencia, ó al alcance de enemigos.

Plutarco tambien en la vida de Theseo, hablando de un tiempo en que la marina de Grecia estaria en su ruda infancia; supone nave de tres órdenes de remos, quando dice: *Decretum est communi graecorum concilio ne quo navigaret triremis ulla, quae plus quinque viros caperet*. Pero si la voz *triremis* no la usa el autor como nombre genérico de toda nave de remos; cómo se podrá entender que una galera de tres andanas de remos por banda pudiese gobernarse, ni navegar, con solos cinco hombres? Y si el decreto se contrae á barcos tan chicos, que no pudiesen recibir mas que cinco marineros (y es el sentido mas natural que ofrece una ley prohibitiva); porqué se da el nombre de *triremes* á unos buques que no podian contar sino tres remos por costado, manejados cada dos por un solo hombre, pues de los dos marineros restantes, el uno debia gobernar el timon, y el otro la vela? Esta es justamente la tripulacion de una barca comun de pescadores.

Si consultamos á Lucano quando describe hechos navales, hallaremos en una parte (lib. III. v. 536) que dice de la nave de Bruto: *summīs longe petit aquora remis*. De aqui se infiere que donde habia remos mas altos los habria mas baxos, y por consiguiente supone el poeta andanas unas encima de otras; á menos de que el *summīs remis* no quiera decir *con todos los remos*, esto es, con toda diligencia, qual convenia á la galera capitana para hacerse á lo largo antes de entrar en la batalla. El mismo Lucano nos indica el orden con que estaban colocados los remos de

de las *liburnas* que pelearon en esta accion. Dice que sus filas eran dobles, ó pareadas: *lunata classe recedunt ordine contentæ gemino crevisse liburnæ.*

Por la idea que nos da aqui el poeta parece que estas filas estaban dispuestas horizontales, y no perpendiculares, como se describen en las *triremes*, y confirma en general lo que nos refieren los historiadores que han escrito de aquella famosa batalla. Pero ¿cómo conciliaremos esta idea con lo que dice *Vegecio*: *minimæ liburnæ remorum habent singulos ordines, paulo maiores binos: idoneæ mensuræ ternos, vel quaternos, interdum quinos, sortiuntur remigum gradus?* Verdad es que los dos primeros pasages de este autor indican filas ó andanas de remos; pero tambien los dos ultimos dicen manifestamente filas de remeros. Estas, aun con mas claridad, las señala el mismo *Lucano* en el lugar arriba citado, quando dice de la batalla naval de *Marsella*: *validæque triremes, quasque quater surgens extructi remigis ordo commovet.* Una vez que el *ordo* lo aplica aqui el poeta á la fila de remeros; no podríamos, para aclarar la cuestión, interpretar el *ordine gemino* que señala á las *liburnas* que se hallaron en aquella accion, por dos filas de remeros en cada remo, la una bogando de espaldas, y la otra de cara? ó sino, por el orden de batalla que tomaron aquellos baxeles formados á dos lineas.

Al fin es preciso confesar, que el pasage de *Vegecio* en que habla de estas naves de remos con mas individualidad, no alcanza para disipar las tinieblas que cubren esta materia, pues ha sido explicado de muy diferentes modos por los autores que han escrito de marina, conforme á los diversos sistemas que adoptaban para colocar los remos y los remeros en las galeras de dos, tres, quatro órdenes, &c. La idea general que los historiadores antiguos nos presentan acerca de la batalla de *Accio*, puede prestar-nos alguna luz para interpretar los lugares que tienen referencia con la disposicion de los remos en las sobredichas *liburnas*, que hicieron triunfar á *Octavio* de su rival. Se trasluce, por lo que indican dichos pasages, que estas naves eran por lo general ligeras, de facil gobierno, y de mucho menos costado que las descomunales *triremes* que componian la esquadra de *M. Antonio*. De aqui

se

se infiere que la opinion de los que creen que las *liburnas* no llevaban mas que un simple orden de remos como las galeras modernas, parece mas probable que la de aquellos, que considerandolas como baxeles de varias andanas no se han detenido en darles hasta cinco, sino que han pasado mas allá.

Pero ¿cómo entenderemos este otro pasage de Tito Livio (lib. xxiv. cap. 15.) quando, describiendo los ataques en la expugnacion de Siracusa por los romanos, dice: que estos habian unido diez *quinqueremes*, esto es, quitandoles los remos de la banda interior, y pegándolas costado con costado, de modo que *cum exteriore ordine remorum velut navis agerentur*, que es decir, asi unidas cinco con cinco, se moviesen con los remos de los costados de afuera, como si todas no fuesen sino una sola. Si eran *quinqueremes*, se suponen bastimentos de cinco órdenes de remos conforme á la inteligencia general. Siendo esto asi ¿por qué el historiador no usa de la frase *ordinibus* en plural, sino del singular *ordine*, que es fila ó andana simple? Podrá responderse que aqui el singular expresa un significado colectivo. Yo no hallo otra solucion para desvanecer esta nueva duda.

Si de la relacion de aquella batalla naval consta que las naves de Antonio que eran *quadriremes* se notan de enormes y pesadas, en comparacion de las *liburnas* de su contrario ¿no podremos aplicar á la palabra *bireme* el significado de barco *sutil* y pequeño, como lo hace sin duda ninguna Lucano en dos distintos pasages? Este poeta (lib. viii. v. 562.) hablando de la infausta llegada de Pompeyo á la costa de Egipto, dice: *Quem contra non longá vecta biremi appulerat scelerata manus*. Despues en el libro x. v. 56. repite la misma idea, quando dice: *Cùm se parva Cleopatra biremi corrupto custode Phari laxare catenas intulit*. Por estos dos lugares veremos que el autor no toma la *bireme* por baxel de gran buque, como correspondia lo fuese una nave de dos órdenes de remos, puesto que la primera vez la llama *non longa*, y la segunda *parva*. ¿Acaso podía haber *biremes* pequeñas, y otras grandes? Los navios modernos de guerra, quando son *de linea*, se suponen grandes y de magnitud igual, porque quando son pequeños, se llaman *fragatas*. Sin duda Lucano hablaba de un baxel de un solo

or-

orden de remos, en que cabe lo grande y lo pequeño, como se verifica hoy entre galera y galeota.

En apoyo de esta observacion, esto es, de que no siempre se aplicaba la voz *biremis* á nave de dos andanas de remos, y por consiguiente á buque grande; se puede ocurrir á Horacio (lib. III. *carm. oda 29.*) quando dice del que escapa de una tempestad en la lancha: *Tunc me biremis præsidiæ scaphæ tutum per ægeos tumultus aura feret.* No es mas conforme á razon, y á la experiencia, creer que hablando el poeta de un esquife, aplicaba la voz *biremis* á lo que los griegos llamaban *discopiæ* ó *ampheres*, que eran barquillas de dos remos con un solo remero que bogaba á dos manos.

Si consultamos á Hircio continuador de Cesar (lib. *de bello alexandrino*) hallaremos un pasage en que dice: *Paucis diebus quadriremes XXII, quinqueremes V confecerunt: ad has minores apertasque adjecerunt.* Mas adelante repite, hablando de la esquadra que se aprestaba en Egipto: *Ex his navibus quinqueremes V erant, et quadriremes X: reliquæ infra hanc magnitudinem, et pleræque apertæ.* De estos dos pasages se colige que solia haber *biremes* y *triremes* descubiertas. Apóyalo otro lugar de Ciceron (verrina VII) en donde, hablando de Cleómenes que tenia una *quadrireme*, expresa que era cubierta como circunstancia que no seria comun; y sino, era escusado el decirlo, como lo seria hoy si al hablar de un navio de setenta cañones añadiesemos que era de dos puentes, no pudiendo ser de mas, ni de menos. Por otra parte, al paso que refiere que era buque altísimo, y que podia servir de castillo de defensa á los demás de la esquadra, añade que era de increíble velocidad quando navegaba á vela, pero nada habla de su ligereza quando iba á remo. ¿De qué le servian los quatro órdenes de remos, si no habia de sacar de ellos la principal ventaja?

Otra vez el mismo Hircio (lib. *de bello alexandrino* c. IV) dice de las naves que iban en socorro de Pompeyo: *illæ naves longæ, triremes omnes et quinqueremes erant.... Præter has XXII erant quæ præsidiæ causa Alexandria esse consueverunt, constratæ omnes.* En el libro V. capítulo 6 de la guerra civil, dice Cesar: *Massilienses, usi L. Domitii consilio, naves longas expediunt XVI, quibus erant*

*erant XI tectæ*: y en el libro II, capítulo IX, yá habia dicho: *L. Cesar filius... appulsa ad proximum litus trireme constrata, pedibus Adrumentum profugerat.*

La circunstancia de *constratas* ó cubiertas, que repiten estos dos autores, y Tito Livio, hablando de algunas galeras de tres y de quatro órdenes, y no la mencionan en otras; inclina á creer que las habria tambien descubiertas. Luego ¿cómo podremos comprender que bogasen en una nave dos ó tres andanas de remos, sin puentes en que situar sus bancos? Esta es otra dificultad, mayor que la que yá ofrece la disposicion y estructura de una *trireme* aun cubierta.

Pero leemos en las *Instituciones Militares* del Emperador Leon el filósofo, bien que florecia á mitad del siglo IX, quando trata de la guerra naval: que cada *drómona* debia tener dos órdenes de remos, el uno superior y el otro inferior que en cada órden habia á lo menos veinte y cinco bancos, esto es, los mismos arriba que abaxo, y en cada banco dos remeros: lo que componia un total de cien hombres: que se podian construir *drómonas* mayores llamadas *galeas* que empleasen hasta doscientos hombres, muy ligeras para dar caza, para la guardia, las descubiertas y otros usos que piden celeridad.

De estos tres capítulos de la ordenanza nacen nuevas dificultades. Si la *drómona* llevaba dos órdenes de remos por banda, de veinte y cinco cada uno, resultaban cien remos; y dando á cada uno de estos dos hombres ¿cómo es que no regula la ordenanza sino cien plazas, debiendo ser doscientas por esta cuenta? Dexo á parte la otra dificultad de ¿cómo dos hombres solos podian manejar un remo, que sería mas largo y pesado que los de las galeras modernas, á lo menos el de la andana superior, al qual, en regla de natural proporcion, correspondia un remero mas que al de la andana baxa. Además, si las *drómonas* de doble dotacion de plazas con el nombre de *galeas*, habian de ser buques mayores, segun allí se expresa, y se dexa inferir ¿cómo se daba á estas naves mas pesadas y capaces la propiedad de ligeras, y el destino propio de barcos menores y sutiles? Esto es lo mismo que si una armada de galeotas llevase á sus órdenes  
al-

algunas galeras para descubrir, cazar, y comunicar los avisos. Confieso que quanto mas combino y discurro, menos lo entiendo.

La otra quèstion que resta que resolver, para hacer admisible ó probable la opinion de los que adoptan distintos órdenes de remos, sea baxo de este, ó del otro sistema, es la magnitud y capacidad de las *trirèmes*, *quadrirèmes* &c: porque mal se les podrian atribuir los tres, los quatro, y los cinco órdenes, si el buque no correspondia en altura, longitud, anchura, y fortaleza, para distribuir tantas andanas sin daño del casco, y sin confusion.

Désde luego consta por muchísimos paságes de los historiadores antiguos, que las expresadas galeras, bien fuesen de la clase de las *trirèmes*, bien de las *quinquerèmes*, no debian de ser buques muy grandes: primera dificultad para la colocacion de tantos órdenes de remos. El número de la gente que embarcaban, y la prontitud increíble con que se construian, son otros tantos argumentos para dudar de la grandeza de las antiguas naves de guerra.

Refiere Tito Livio (lib. XXI cap. 5) que en la segunda guerra púnica partieron de Italia para España con Cornelio Cipion doscientas y veinte *quinquerèmes*, y veinte *celoces* ó barcos sutiles que llevaban á bordo 740 hombres de desembarco, de cuyo número correspondian unos trescientos á cada buque: y que á T. Sempronio se le dieron, para la expedicion contra Africa, ciento y sesenta *naves longas*, y doce *celoces*, que llevaban 340 hombres tambien de desembarco, es decir, unos doscientos y diez cada buque. Cuenta mas adelante (lib. XXVIII cap. 26) que P. Cipion pasó á Sicilia con treinta *naves longas*, las veinte de cinco órdenes de remos, y las diez de quatro, con 70 voluntarios á bordo, esto es, con doscientos cada una; y añade la particularidad que á los quarenta y cinco dias de traídas de los montes las maderas habian sido construidas, botadas al agua, y armadas.

Tambien nos refiere L. Floro: que la grande escuadra de los Consules Duilio y Cornelio que constaba de 160 galeras, contra Sicilia, fué fabricada, y pertrechada para el viage en sesenta dias, contando desde el primero despues de cortada la madera. ¿Qué magnitud se podrá suponer á unas naves que se construyen con

esta brevedad de tiempo? A esto se responderá; ó que los autores quisieron exâgerar; ó que se equivocaron; ó que los referidos baxeles serian tartanillas como barcas de pescadores. Esto es por lo que mira á la celeridad de la construcción, que aun no admira tanto como el ningun intervalo entre cortar los árboles en el monte y labrarlos. ¿Pues qué? ¿ignoraban los antiguos que hay solo una estacion propia para el corte de las maderas, y que éstas deben guardarse algun tiempo para que se enxuguen antes de fabricar con ellas?

Por otra parte la mayor tripulacion que se cita en las naves romanas, es la de las *quinqueremes* que pelearon en la batalla de Ecnomo, donde se refiere que llevaban cada una trescientos remeros, y ciento y veinte soldados: número que apenas iguala al de las galeras modernas. César, en sus comentarios de la guerra civil (lib. III cap. 2), hablando del paso de sus tropas desde Bríndis á Durazo, nunca embarca más de doscientos veinte soldados en cada nave. Y sobre este número, poco mas ó menos, se contaba la chusma y la guarnicion en los baxeles de mas porte de la marina militar de aquellos tiempos.

Otros argumentos hay contra la pretendida grandeza de los baxeles antiguos de guerra, y son la seguridad con que surgian en qualquiera playa, rada ó concha, y hasta en las bocas de los rios del mediterraneo, y otros parages de muy poca profundidad, por donde hoy no puede pasar una fragata de 24 cañones, y la facilidad con que se sacaban á tierra, para librarse no solo de los tiempos borrascosos, sino de la superioridad de los enemigos: operacion que no se puede hacer con nuestras galeras actuales, siendo de un sencillo orden de remos. Pues ¿cómo los antiguos podian ejecutarlo con las suyas de dos, tres, ó quatro órdenes? Estos bastimentos, sea como fuere, debian de ser muy chatos para calar poca agua; porque, además de las observaciones hechas mas arriba, leemos que en algunos sitios de plazas ó castillos marítimos, se arrimaban á los muros, y de la union de dos, quatro, ó seis de ellas, se hacia una especie de plataforma con torres para combatir la fortaleza. Leemos tambien que barbeando la orilla de una costa enemiga, solian seguir abrigando y defendiendo la mar-

cha

cha del ejército que desfilaba por una playa, prestandose mutuos socorros los combatientes de la tierra y del mar contra una sorpresa ó ataque del enemigo.

Puesto que de todas las observaciones hechas hasta aqui, no resulta en los bastimentos de guerra antiguos mayor porte, ni magnitud que la regular de nuestras galeras, cuyas dimensiones están proporcionadas al número de remos de que usan, y al simple orden que les corresponde; no encuentro médio como componer el enorme número de remos que exígía una sola *quinquereme* con la pequenez de aquellos buques y su sencillez en todas las partes de la construccion.

Hemos de suponer que una *quinquereme* debia tener una altura de costado como un navio moderno de tres puentes, á todo economizar, y sígase el sistema que se quiera. ¿Podian, pregunto ahora, unos buques tan enormes (aunque los supongamos *triremes*) embestirse, chocarse, aferrarse, y pelear sin destruir uno á otro su casco en estos encuentros que hoy evitan hasta las fragatas de treinta cañones? Y en los temporales, en que no podian servirse de la palazon, sino de la vela, ¿cómo se gobernaban estas grandes máquinas con el escaso velámen, cortos mástiles, y endeble aparejo, de que usaban entonces?

Supongamos que los buques fuesen proporcionados á las várias andanas de remos; siempre resta la dificultad de la disposicion y manejo de estos remos, desde la segunda fila arriba. Asombra la sola proporcion con que debian crecer los remos para sobrepajar los de la fila superior á los de la inferior, no solo en su longitud, sino en su magnitud y peso. Si á esta proporcion no crecia el número de los remeros y la grandeza de sus miembros, tampoco se lograba el fin: pues los de la punta del remo del quarto ó quinto orden habian de ser gigantes, ó quedarse colgados al tiempo de describir el remo la curva en cada bogada.

Por otra parte es preciso sentar que cada orden de remos debia correr sobre una cubierta, y en esta inteligencia una *trireme*, por exemplo, tendria á lo menos dos andanas entre puentes, y una *quadrireme* tres, y asi á proporcion, suponiendo que la ultima de arriba estuviese descubierta, y sino tanto peor. Para que

el impulso de los remos tenga el buen efecto á que se dirige su fuerza, debe ser acompasado, unido, y uniforme: á cuyo fin bogan de cara encontrada los popeles con los proeles, y aun ésta maniobra siempre se ha hecho en las galeras al descubierto, para evitar la confusion, y los encuentros.

Siendo pues esta precaucion dictada por la necesidad y la experiencia, ¿cómo podian las andanas distintas de remeros de las galeras antiguas, encerrados entre puentes, guardar orden, ni compás en las bogadas sin verse, ni oirse, ni tener comunicacion los de un piso con los de otro? Y es tanta verdad que no la tenian, que Apiano dice: que habiendo sido una *trireme* ahujereada á la lumbre del agua, ésta entró tan súbitamente en la caserna de los *thalamitas* que todos se ahogaron, y que los *zygitas* y *thranitas*, que eran los remeros de los puentes superiores, advertidos de este accidente, tuvieron tiempo para salvarse. Refiere tambien, que otra vez en un combate se habia pegado fuego al puente superior, y estaba todo ardiendo, antes que los remeros de abaxo lo hubiesen advertido. Estos dos casos prueban además, que los puentes ó pisos eran enteros, esto es, que eran corridos de popa á proa.

A todas estas reflexiones se añade otra no menos natural é importante, y es que los mangos de los remos de los órdenes superiores se habian de cruzar los de una banda con los de la otra, pues la parte interior desde el escálamo habia de guardar la debida proporcion con la parte exterior: por consiguiente se embazarian de modo que serian inútiles. Escalígero y Schéffero han querido salvar esta dificultad, suponiendo que los antiguos cargaban de plomo el mango del remo para contrapesar el resto que salia afuera; más como este contrapeso no aumentaba la fuerza de la boga, siempre era menester aumentar el número de remeros. El remo es una palanca de segundo orden, cuyo punto de apoyo es el agua, el bastimento el peso, y el remero la potencia: quanto mas cerca de la potencia está el peso, obra menos: para tener todo su efecto, es preciso que su grado de fuerza esté en razon de la distancia del punto de apoyo al peso. Luego, pues, eran necesarios muchos hombres en cada remo, y esto no concuerda con las

tri-

tripulaciones tan cortas que constan de las grandes galeras de los tiempos antiguos. Pero pregunto ¿si aun con todo este aumento de fuerzas en la boga, se lograria el fin, puesto que no tiene lugar una proporcion aritmética entre una acción y una resistencia? Si un remo como quatro pedia tres hombres, un remo como ocho acaso pediria doce, hasta llegar á hacerse vanas todas las fuerzas de un agente por mas que se multiplicasen.

Si estas consideraciones cubren de tantas dificultades y dudas los sistemas de los tres, quatro, y cinco órdenes de remos ¿qué medio se podrá descubrir para hacer verdadera la construccion del gran navio de Tolomeo Philopatro, de quarenta órdenes de remos, que nos describe Athenéo? Refierese que esta gran máquina no tenia sino quarenta y ocho codos de altura, al mismo tiempo que se le colocan quarenta órdenes de remos, no excediendo estos de quatro mil. Segun esta cuenta resultaria una nave casi tan alta como larga, porque, suponiendo ochenta andanas de remos, quarenta por banda, tocaban á cada fila solo cincuenta remos: de que sacariamos una máquina monstruosa, que ni era navio, ni era castillo, cuya pintura no debe caber sino en una fantasia muy desatinada. Es asi que, para comprobar la exístencia de estas naves, y otras semejantes de diez hasta treinta órdenes, se citan autores y libros, sin que la razon y el buen juicio se aquiete ni satisfaga; ¿qué derecho pues tendrán los testimonios de los demás escritores antiguos para persuadirme la exístencia y uso de las galeras de tres hasta nueve órdenes?

Lo cierto es, que si hubiesen podido exístir estas complicadas naves, alguna ventaja ó utilidad conocida para la guerra hubiera movido á semejante construccion. Pero nos falta saber qué mayor servicio y utilidad se sacaba de una *quinquereme* que de una *trireme*, y de una *bireme* que de una simple *nave longa*, que era propiamente nuestra galera. Ignoro si una de tres órdenes de remos andaria mas que una sencilla, supuesto que á proporcion del mayor número de remos era tambien mayor y mas pesado el buque.

Si tenia alguna conveniencia ó ventaja para los combates el uso de aquellas galeras cargadas de tantas andanas de remos ¿cómo se abandonó su servicio desde el siglo IV, pues en tiempo del

Em-

Emperador Valente no quedaba vestigio alguno de las *biremes*, *triremes*, ni *quadrيرهmes*, &c.? Vegécio, que vivía poco despues, solo habla de las *liburnas*. Yo concluyo, declarando que me asaltan por todos lados nuevas dudas y dificultades, para creer que tales naves hayan existido; y si han existido, que hayan sido de algun uso ventajoso para la marina militar: pues á haberlo sido, las naciones beligerantes de la baxa edad, que restauraron la táctica naval, y perfeccionaron la construccion de los baxeles de remos, no se hubieran reducido constantemente al servicio de las galeras sencillas antes y despues del uso de las armas de fuego. Por último la cuestión dias ha que se hubiera decidido convenciendo á los eruditos, y á los sistematicos, si en lugar de componer disertaciones, se hubiese intentado construir una *trireme* en nuestros arsenales segun las formas que nos han dexado descritas los antiguos, para probar despues su navegacion y gobierno á la vela y al remo.

FIN DE LA PRIMERA PARTE.

# MEMORIAS

## HISTORICAS

### PARTE SEGUNDA.

HISTORICAS.

### PARTE SEGUNDA.

#### DEL COMERCIO DE BARCELONA.

El comercio marítimo que tuvo en Barcelona el comercio marítimo en otra época, raras la de aquella ciudad, derivada de tal modo por todas las causas que en el presente comercio europeo de la España y de la Europa como en la de Sevilla de la península. El comercio marítimo de Oporto, surtiéndose el de Barcelona en 1763, el comercio de comercio marítimo y comercial. Antonio Gallo, Intendente de Genova, que se hizo por los años de 1766, y en el comercio marítimo de la península y de la Europa.

ANTIGUA MARINA

Emperador Valente no qualhe vestigio algum de la...  
...habla de la liburnia... declarando que...  
...todas las cosas...  
...hay...  
...  
...  
...

MEMORIAS

*Impiger extremos currit mercator ad Indos,  
Per mare pauperiem fugiens, per saxa, per igneis.*

HORAT. EPIST. I.

PARTE SEGUNDA

SIN DE LA PRIMERA PARTE



A. Carnisero la inv. y dibujo.

P. P. Moles la grabó en Barcelona. 1700.

# MEMORIAS HISTORICAS.

## PARTE SEGUNDA.

### DEL ANTIGUO COMERCIO DE BARCELONA.



EL floreciente estado que tuvo en Barcelona el comercio marítimo en otro tiempo, nació la fama de aquella ciudad, derramada generalmente por todas las demás naciones, que la miraron como rico emporio de la España oriental, así como lo fué Sevilla de la occidental. El Magistrado Municipal de Oporto, escribiendo al de Barcelona en 1443, da á esta el dictado de *ciudad insigne y opulentísima*. Antonio Gallo, historiador de Genova, que escribia por los años de 1466, dice: *que era tan aventajada la agricultura y opulencia en esta ciudad.*

Tom. III.

Q

dad.

*dad, que no podia sufrir señor.* Geronimo Paulo, que escribia su descripción de Barcelona en 1494, dice: *vimos esta nuestra ciudad florecer en gloria y riquezas.* Marinéo Siculo, en su historia de las cosas de España, dice tambien: *florencia esta ciudad en grandisimos caudales y riquezas.* Pedro Bizáro, en sus anales de Genova de 1577, la intitula: *ciudad ínclita por sus leyes y riquezas.*

Este fué el concepto que infundió á los estrangeros la opulencia de Barcelona, hija del tráfico y navegacion. Pero no fué menos el que constantemente tenian los Reyes de Aragon de la utilidad de estos dos ramos de la economía política, que tanto poder y gloria dieron á su corona para hacerla respetar de toda la Europa, quando á cada paso celebran esta ciudad de poderosa por su contratacion, y ensalzan las ventajas del comercio para el estado y esplendor de sus reynos: máxíma que casi jamás se olvida en las cláusulas de los reales privilegios.

El Rey Don Pedro IV, en una cédula del año 1380, hablando de Barcelona, dice: *ciudad que se ha hecho rica, mas por el mar y el tráfico, que por otra causa.*

El Rey Don Juan I de Aragon, en otro privilegio del año 1390, dice: *Si las demás ciudades y pueblos de nuestros dominios nos hicieron loables servicios á nos y á nuestros antecesores; Barcelona fué la principal, y digna de ser ensalzada con especial loor. Y como creciendo ella, vemos crecer tambien nuestra alteza, y nuestro poder hacerse mas poderoso; debemos con liberalidad esmerarnos en los felices aumentos de tal ciudad.*

El mismo, en otro privilegio del año 1394, dice: *Deseamos que el arte mercantil, por el qual recibió la ciudad de Barcelona principalmente su aumento en los tiempos pasados, se dirija en adelante con mas felicidad y menos riesgos, y prospere de bien en mejor.*

El Rey Don Martin, en su privilegio dado en 1401 á favor del Consulado, dice: *Deseamos favorecer el arte mercantil, por medio del qual la insigne ciudad de Barcelona y otras marítimas recibieron en los tiempos pasados grande incremento.*

Don Alonso V, en otro real privilegio de 1432, dice: *No olvidamos el cuidado y vigilancia que merecen la defensa, conservacion, y aumento del arte mercantil, sobre el qual descansa casi toda la co-*

sa pública, no solo de esta ciudad, sino de nuestros reynos y tierras.

El mismo Soberano, en otro privilegio dado en Nápoles en 1444 para la misma ciudad de Barcelona, dice: *Atendemos á que la principal utilidad, asi pública como privada, gira sobre la negociacion mercantil.*

El Rey Don Juan el II de Aragon, en otro diplóma dado en 1460, dice: *Juzgamos como peculiar de nuestra real alteza favorecer la contratacion, en que estriba casi el pro comun, no solo de las ciudades, sino tambien de nuestros reynos y tierras, la qual en los tiempos pasados tomó grande incremento.*

El mismo Soberano, en otro diplóma de 1473, se explica sobre el comercio en estos terminos: *La direccion del arte mercantil de nuestros subditos y vasallos, sin duda ninguna no forma la parte menor de nuestra república.*

Don Fernando II de Aragon, llamado el Católico, en una real cédula del año 1510, dice: *Barcelona, insigne capital de nuestro Principado de Cataluña, desde su principio recibió su auge y acrescentamiento del arte mercantil; y por medio de éste creció tanto, que por todas las partes del mundo fué nombrada como eminente y muy principal.*

En un privilegio de Cárlos II, dado en 1683 en confirmacion de varias prerogativas concedidas al Magistrado de la Lonja de Barcelona por Cárlos I y Felipe II, se lee la siguiente cláusula: *Por causa del comercio, exercitado por los Barceloneses, adquirió su ciudad tanto poder de riquezas, que por estas consiguió el nombre de RICA: y asi en las conquistas poderosamente alcanzadas por nuestros Serenísimos antecesores en todos los paises, con el apresto de sus naves, caudales, y mercaderías dieron medios con que se extendiesen el nombre, las armas, y la dominacion de nuestros predecesores.*

No solo los Reyes y su Consejo habian conocido las ventajas del comercio y de la navegacion, sino que en los mismos subditos era máxima nacional y constante la necesidad de fomentarlo, sostenerlo, y levantarle quando estaba en decadencia, más no en desprecio, porque en Cataluña nunca recibió el daño de la opinion sino de otras causas externas. El Magistrado Municipal de Barcelona, en una representacion dirigida á Don Fernando II en 1477

le dice : *V. M. no dudará que la navegación mercantil es la que conserva esta vuestra ciudad y todo el Principado , y que cesando aquella , no es posible hacer vuestro servicio.*

CAUSAS DEL  
TRAFICO IU-  
CROSO DE LOS  
BARCELONE-  
SES.

De la opulencia , crédito , y número de los mercaderes barceloneses , se puede casi evidentemente concluir que su tráfico fué muy extenso , favorable á su balanza ; y por consiguiente ventajoso , no solo á los particulares , sino al público. Estas ventajas no podian andar separadas de una excelente pericia en el comercio de parte de los que lo exercian , y de la eficacia de las providencias de parte de los que gobernaban.

Pero como en aquellos siglos no era el número de las naciones concurrentes tan grande como ha llegado á ser de dos siglos á esta parte , ni tan largas las navegaciones que se emprendian entonces , ni tan remotas las correspondencias ; ha parecido á algunos autores económicos , que pedia menos sagacidad la profesion mercantil , y unos cálculos y conocimientos mas sencillos.

Me parece al contrario , que segun el estado del mundo en aquellos tiempos , exígia mucha actividad y economía el comercio marítimo , y tal vez mayores precauciones y vigilancia de parte de los dueños de los navios , y de las cargazones , especialmente antes de conocerse el establecimiento de los seguros , que libertan al cargador de graves cuidados y vigilancia.

Entonces el mercader en persona , ó su factor , ó encomendero , solian embarcarse y correr no solo los mares diversos , sino tierras de naciones y de usos muy estraños. Estos viages pedian valor , una vida dura y activa ; pero tambien producian grande beneficio al público , y á los particulares. Estos conocian ocularmente los mercados , las oportunidades del tiempo , de los acopios , de las ventas , y las necesidades de cada pais : observaban , veian , y trataban á todos los concurrentes estraños : adquirian gran práctica , y con esta comunicacion nuevas luces , para dirigir sus negocios con utilidad y acierto.

En aquellos siglos no se conocian las compañías , que reunen en un solo cuerpo las luces y la actividad de que hoy no necesitan los particulares accionistas , y entonces debia tener cada uno. Para la conservacion de estos cuerpos hoy hacen frente los Gobiernos.

biernos, ó con fondos, ó con franquicias, ó con tratados con las naciones, libertando al particular de tener que reñir cada agravio ó maltratamiento.

Si en aquellos tiempos no era tan grande el comercio y navegación de los catalanes como el que hacen al presente, según pretenden algunos; á lo menos se puede probar por los hechos referidos en estas Memorias, que fué mas extenso, mas variado, y mas combinado el giro y tráfico por la diversidad de mercados, de escalas, de riesgos, y de especulaciones á que se dedicaban entonces sus mercaderes, y por consiguiente mas probada su inteligencia. Hemos leído que en un mismo tiempo traficaban en Constantinopla, en Syria, Romanía, Egipto, Chypre, Cándia, el Adriático, Italia, Túnez, Bugía, Fez, tratando con griegos, con turcos, con ingleses, con moros, con franceses, con flamencos, con portugueses, y con andaluces, esto es, con cada uno en sus propias tierras. ¿Qué diversidad de monedas, de pesos, de cambios, de derechos, de plazos, estilos, y prácticas, que todo se había de tener presente para el acierto en las empresas?

Pero hoy todo el comercio marítimo, aunque sea de un cúmulo y valor total, tal vez equivalente á los varios ramos que componian el antiguo, es mas sencillo, menos complicado, y pide de parte del negociante y cargador menos combinaciones é inteligencia. Reducido lo principal á la carrera de la América, ida y vuelta directa, esto es, á dominios del Rey; no tiene el comerciante mas cálculos que hacer que los de evitar la demasiada afluencia de géneros en un mismo parage, y asegurarse una conocida ganancia, reduciéndose los riesgos en tiempo de paz á la concurrencia de los contrabandistas, cuyo remedio corre de cuenta del Gobierno, sin que los subditos tengan este cuidado y gravámen sobre sí.

Al contrario, quando no se habían descubierto las Indias Occidentales, los catalanes hacian no solo el comercio de economía, y el activo (y este no limitado, como hoy, casi todo á puertos de dominios españoles, en donde pueden gozar, con el fuero de nacionales, de las ventajas que no logran los extranjeros), sino que lo extendian á todas las escalas de la Europa comerciante, y costas

tas

tas de Africa, y Asia Menor: en las cuales encontraban la concurrencia y rivalidad de otras naciones muy industriosas, como genoveses, venecianos, florentines, pisanos, anconitanos, marselleses, &c.

No estaba entonces reducido el comercio á un puerto, á un mercado, á una nacion, ni á un ramo: para lo qual es facil adoptar un sistema fixo de negociar, y tener un conocido despacho de especies, de producciones que exportar, y de necesidades y gustos que socorrer. No solo debian entonces conocer lo local de las tierras, sino las costumbres de los moradores, sus comodidades y fantasías, su genio, y su forma de gobierno, y prever todos los riesgos á que se exponian, yá por asuntos de religion, yá por el caracter de sus naturales, yá por las enemistades entre los príncipes, cuyas cortes no tenian, como hoy, una armonia política tan bien establecida. La diversidad de pesos, medidas, monedas, derechos, y estilos; qué estudio y práctica no exígia para calcular el buen éxito de qualquiera especulacion? La necesidad de penetrar las intenciones é industria de los negociantes rivales, su inteligencia y sutilezas, para competir con ellos en unos mismos mercados; qué sagacidad no requería entonces? <sup>1</sup> Balducci Pegoloti, que escribía en 1340, dice: que los catalanes en su tiempo se hallaban traficando en Egypto, Chypre, Constantinopla, Berbería, Romanía, Nápoles, Cerdeña, Marruecos, y Sevilla. Solo dexa de hacer mencion de ellos en el Mar Negro y el de Azof, adonde sin duda jamás penetraron, porque solo los genoveses y venecianos lo navegaban exclusivamente, impidiendolo á toda otra nacion, ó con fuerza armada, ó con el favor de la Corte de Constantinopla, en la qual tenian muy gran valimiento.

Tenian entonces los catalanes, que disputar la industria y economía, no solo á los estrangeros en los países remotos, sino á razas de gente perspicaz y usurária dentro de su misma casa.

Por el número de las *morerías*, y *juderías* que existian en la Corona de Aragon, y por el derecho que cada una pagaba, llama-

ESTABLECIMIENTOS DE LOS JUDIOS Y MOROS.

<sup>1</sup> En confirmacion de estas conjeturas, léase el capítulo siguiente, en que se trata *Del estado del comercio de los Europeos en los siglos XIV y XV.*

mado de *Cenas Reales* en los siglos xiv y xv, se podrá venir en conocimiento de la copia de estas gentes, que estaban establecidas y traficaban libremente en los Reynos de Aragón y de Valencia, y en el Principado de Cataluña, baxo la salvaguardia del gobierno, en sus aljamas ó congregaciones.

En Aragón las *aljamas* de moros en el año 1336 eran nueve, siendo la mayor la de Litéra: en Valencia una, la de la capital: y en Cataluña tres: la de Barcelona, la de Tortosa, y la de Lérida. Las *aljamas* de judios, eran: una en Aragón, otra en Valencia, y cinco en Cataluña, es á saber, las de Barcelona, Gerona, Tortosa, Besalú, y Villafranca del Panadés, siendo la mayor la de Tortosa, pues pagaba ocho veces mas que la de Barcelona y la de Gerona, que eran las mas numerosas.

En el año 1438 las *aljamas* de moriscos eran: quince en Aragón, siendo la mayor la de Hariza: en Valencia siete, la mayor la de Val de Uxo: y en Cataluña tres, las de Tortosa, Cervera, y Lérida, la primera y la ultima iguales. Las *aljamas* de judios eran en Aragón diez y nueve, la mayor la de Barbastro: las de Valencia tres: las de Cataluña solo una, la de Gerona, que era la mas numerosa de todas las tres Provincias.

En Barcelona era muy antigua la residencia de los judios, pues desde el siglo xi hallamos que Monjuich, que domina y defiende á esta ciudad, tomó esta denominacion (y es lo mas verosímil) de las sepulturas de los hebreos, pues *juich* en catalan antiquado es el adjetivo *judayco*: y así en todos los instrumentos de la baxa edad se halla nombrado por naturales y estraños *mons judæus*, ó *mons judaicus*; y nunca *mons jovis*, sino por los eruditos quando se refieren á los tiempos del imperio romano, el qual entonces pudo recibir este nombre de algun templo ó ara consagrada á Jupiter por la gentilidad. Como en Gerona hay vecino á sus muros otro monte con el mismo nombre de *monjuich*; es de creer que sacase esta denominacion del mismo destino, que le darian los hebreos de aquella ciudad, en la qual hallamos que residieron en gran

<sup>2</sup> Véase el *Apendice de Notas Varias* tomo iv. número 9. pagina 82. donde se inserta un estado auténtico é individual de todos estos establecimientos.

gran número. En Barcelona se conserva todavía *la volta dels jueus*, y *el call juich*, que equivale en castellano á *arco de los judios*, y á *calle judayca*.

PESTES, AZOTE  
DEL COMERCIO.

Si despues de esto pasamos los ojos por los diversos contratiempos que padeció el comercio; maravilla á la verdad, cómo podia resistir á un mismo tiempo al furor de los pirátas, al terror de las censuras apostólicas, al azote de las usuras hebraicas y de las calamidades físicas. El mismo tráfico marítimo que acarreaba las riquezas y las comodidades, traía envueltos entre los objetos de la necesidad y de la codicia humana, la destruccion de los mismos hombres. Las pestes, hoy solo arraygadas en los países de los fatalistas é indolentes musulmánes, eran entonces muy frecuentes entre los europeos, á lo menos en las provincias y puertos del mediterráneo. Contra esta calamidad pública, que sin duda se propagaba por el comercio de Ultramar y Berberia, en muchos siglos no se opuso policía alguna eficaz y permanente en las plazas marítimas, que eran las que mas lo necesitaban. Por lo que respeta á las luces y medios preventivos para evitar estos males, todos vivian como mahometanos, á lo menos del siglo décimo sexto para arriba.

Por los estragos que ha padecido Barcelona desde principios del siglo XIV hasta mediados del XVII, se puede colegir cuáles eran las máximas que reynaban entonces en los espíritus, y cuáles serian los efectos del azote tan repetido de crueles contagios y epidémias. Forzosamente debia quedar paralítica y exánime la contratación en algunas épocas, interrumpidas la navegacion y la industria por los estragos del mal, que alguna vez dexó yerma y desamparada la ciudad. De aqui vendrá quizás la falta de noticias mercantiles en ciertas épocas, que no las llenan, como debiera esperarse, los documentos de aquellos tiempos.

Si á pesar de estos casos de públicas calamidades, Barcelona llegó á adquirir las riquezas, poblacion y prosperidad que han dexado encarecidas los Reyes en sus diplómas, y los autores nacionales y estrangeros en sus crónicas, segun se acaban de referir; es menester atribuirlo á la mayor actividad y diligencia que ponian sus moradores en reparar sus ruinas que en precaverlas ó

ata-

atajarlas. En efecto no se lee que en dos siglos se aplicase mé-  
 dio alguno dictado por la prevision del gobierno, ni por las ex-  
 periencias de la física, para prevenir las causas de este azote, que  
 se repetia sin obstáculo, y se enconaba y obstinaba á discrecion  
 de su actividad; sin que jamás los estragos pasados abriesen los ojos  
 á los pacientes para los venideros. Todas las providencias se redu-  
 cian á disponer procesiones públicas de rogativas, votos de fies-  
 tas, romerías, penitencias solemnes en los que se libraban del con-  
 tagio, y exêquias con grande aparato fúnebre á los difuntos 3.

En el siglo xiv, desde el año 1333 hasta 1396, se padecieron  
 seis pestes; en el siglo xv, desde el año 1408 hasta 1497, se con-  
 taron diez y seis estragos, entre pestes declaradas, y epidémias;  
 en el xvi, desde el año 1501 hasta 1598, se repitieron por ocho  
 veces las pestes y epidémias; en el siglo pasado no se hace me-  
 moria sino de una en 1651, la mas cruel y mortífera que se  
 habia experimentado desde la *peste negra* de 1348, y duró mas  
 de ocho meses. En todo este transcurso de tiempo no se halla  
 reglamento, ni establecimiento público, para preservar la salud de  
 los vecinos, hasta 1488, en que el Concejo municipal empezó á  
 tomar providencias económicas para el resguardo; y en el siglo  
 siguiente yá se ivan executando algunas disposiciones para cortar  
 la comunicacion por mar y por tierra con los parages infestados,  
 se pasaban avisos, y se recibian de afuera para tomar las precau-  
 ciones convenientes.

Pero en todo esto no habia un sistema fixo ni arreglado, si-  
 no una policia inconstante, sugerida por la necesidad presente, y  
 aplicada á los casos quando se temia el mal, ó yá se padecia,  
 pues en esta ocasion se tomaban providencias severas por ban-  
 dos municipales. No se prescribieron las quarentenas, ó purgas  
 de precaucion á los bastimentos, ó personas que venian de para-  
 ges sospechosos, hasta el año 1563; ni junta permanente de sa-  
 nidad se estableció hasta 1632, en que se formaron instruccio-

Tom. III.

R

nes

3 Léase en el Apendice de notas del  
 tom. iv. de estas Memorias el número  
 III. pag. 66, donde se refieren crono-

lógicamente apuntados los estragos de  
 las pestes, y la incúria de los hom-  
 bres en un pueblo por otra parte culto.

nes preventivas, é imprimieron métodos curativos de la peste; finalmente hasta el año 1709 no se construyó casa de lazareto en la marina.

De todas las sobredichas pestes fueron algunas tan atroces, que admira cómo pudo repoblarse aquella ciudad, y mucho mas cómo llegó á florecer en opulencia y poder. En el documento que vá citado, é inserto en el apéndice de notas del tomo iv de estas Memorias, se leen con no menos maravilla los frecuentes contagios que affigieron otros puertos y ciudades del mediterráneo, así de España como de otros Reynos y Provincias, segun consta por los avisos que recibia el Ayuntamiento de Barcelona, especialmente en todo el siglo pasado: hechos muy importantes, de que no hacen la menor mencion nuestros historiadores. ¿Y si en tiempos mas modernos se repetian con tanta frecuencia los contagios; cuántos mas serian en los pasados, en que por causa, yá sea del mayor comercio y comunicacion con los países de los mahometanos, yá de una menos ilustrada policia en este ramo de la sanidad pública, debia ser mas frecuente esa calamidad?

Quando se dice que no se halla que en Barcelona se tomasen providencias para precaver los contagios, no se infiere que se abandonase absolutamente todo recurso humano, sino que no se habia plantificado formalmente un establecimiento fixo para la preservacion de la sanidad, como actualmente existe. Las providencias eran entonces temporales, y solo exercia el Ayuntamiento sus facultades en los casos en que se anunciaba, ó se descubria el contagio.

El Rey Don Fernando el Católico por privilegio 4 de 1510 habia concedido al referido Ayuntamiento la facultad suprema y privativa de cuidar de la pública salud en los casos de contagio ó recelo de su comunicacion, dexando á la disposicion de sus magistrados la custodia de la ciudad, y la expedicion de edictos para la buena policia; sin impedimento de parte del Virey de Cataluña, del Gobernador General, ni de otro juez, ni tribunal real;

án-

antes todos estos debian prestarles auxilio y ayuda para la execucion de las providencias municipales : declarando ser propia é inherente á los Concelleres esta potestad, pues estos por institucion de su oficio de Padres de la patria nunca debian desampararla en ninguna afliccion, aunque fuese á costa de sus vidas 5 : obligacion que no tenian aquellos xefes y oficiales reales, quienes en semejantes casos gozaban permiso de ausentarse de la ciudad, como fué siempre costumbre.

Acaso los efectos de estos estragos, que fueron mas mortíferos y funestos que nunca á fines del reynado de los Reyes Católicos, y primeros tiempos del de Cárlos I, contribuirían, juntos con otras causas políticas, yá del furor turquesco en Levante, yá del descubrimiento del Cabo de Buena-Esperanza, á la precipitada declinacion y debilidad que experimentó Barcelona en su navegacion nacional por aquellos tiempos.

Por las listas del derecho de ancorage, se manifiesta que en el año 1498 solo se cuentan haber fondeado en su puerto, esto es, buques catalanes : siete procedentes de Cerdeña, dos de Sicilia, uno de Nápoles, otro de Roma, dos de Genova, dos de Marsella, uno de Galicia, y otro de Málaga : que en el año 1499 solo se cuentan, quatro procedentes de Provenza, tres de Genova, cinco de Cerdeña, tres de Sicilia, tres de Nápoles, y tres de Andalucía ; en 1500, siete de Cerdeña, seis de Francia, uno de Genova, dos de Sicilia, quatro de Nápoles, siete de Alicante, uno de Sicilia, cinco de Málaga, y uno de Roma ; en 1501, seis de Málaga, uno de Provenza, y otro de Sicilia ; en 1503, nueve de Cerdeña, dos de Sicilia, dos de Roma, dos de Andalucía, uno de Genova, y otro de Oporto : en 1504, dos de Cerdeña, cinco de Sicilia, dos de Nápoles, uno de Roma, uno de Cádiz, uno de Alicante, y otro de Niza ; en 1505, seis de Nápoles, dos de Sicilia, dos de Cerdeña, uno de Genova, y dos de Alicante ; en 1506,

esto se verificó heroicamente en el año 1348 : pues consta en los registros del Ayuntamiento, que de los cinco Concelleres de la ciudad murieron los quatro, y que del Concejo de los cien Jurados ó Prohombres casi todos Inferase de este hecho cuál sería la mortandad en el vecindario de un pueblo mercantil, como era entonces Barcelona.

dos de Cerdeña, dos de Sicilia, tres de Nápoles, uno de Venecia, y uno de Málaga; en 1507, dos de Nápoles, uno de Sicilia, uno de Galicia, y otro de Cádiz; en 1508, quatro de Andalucía, tres de Cerdeña, dos de Nápoles, dos de Sicilia, uno de Venecia, y otro de Genova; en 1510, tres de Nápoles, quatro de Cerdeña, y uno de Roma; en 1512, tres de Cerdeña, quatro de Andalucía, quatro de Sicilia, uno de Portugal, uno de Nápoles, otro de Roma, y otro de Narbona; en 1520, tres de Nápoles, quatro de Cerdeña, dos de Genova, y uno de Portugal; en 1523, tres de Nápoles, nueve de Cerdeña, siete de Andalucía, uno de Lisbóa, y otro de Sicilia; en 1524, quatro de Cerdeña, uno de Nápoles, uno de Sicilia, dos de Cádiz, dos de Cartagena, y uno de Lisboa, en 1525, siete de Cerdeña, tres de Genova, tres de Cartagena, siete de Andalucía, y uno de Provenza; en 1526, once de Languedoc, quatro de Andalucía, dos de Genova, uno de Portugal, uno de Sicilia, y dos de Niza; en 1527, quatro de Andalucía, seis de Cerdeña, y uno de Sicilia; en 1528, tres de Sicilia, tres de Cerdeña, y uno de Provenza; en 1529, tres de Cerdeña, dos de Nápoles, uno de Genova, uno de Provenza, y otro de Mónaco; en 1531, tres de Cerdeña, uno de Nápoles, uno de Sicilia, uno de Languedoc, y otro de Almería; en 1534, seis de Cerdeña, tres de Andalucía, dos de Sicilia, dos de Nápoles, uno de Portugal, uno de Languedoc, y otro de Niza; en 1535, dos de Cerdeña, y dos de Sicilia; y en 1537, seis de Cerdeña, tres de Andalucía, uno de Genova, y otro de Sicilia.

## CAPITULO I.

### ESTADO DEL COMERCIO DE LOS EUROPEOS

*en Levante y Poniente en los siglos XIV y XV.*

COMO los catalanes con sus naves, factorías, y tráfico corrian todos los mercados y escalas frequentadas yá de los activos italianos de aquellos tiempos; no será fuera de propósito, para probar quanta mas inteligencia y sagacidad que al presente exigía entonces la profesion mercantil, exponer una idea de la pin-

tu-

tura económica que de todos los ramos de la contratacion, plazas y puertos de comercio hizo Francisco Balducci Pegoloti, negociante florentin, que en 1340 recopiló en un curioso tratado, intitulado *Práttica della mercatura*, todo lo que en sus viages propios, y en los agenos se habia observado hasta aquel tiempo.

El que sabe quan alterados están en nuestras crónicas castellanas los nombres propios de lugares y provincias estrangeras, que solo con mucha inteligencia de la geografia moderna un buen etimologista puede decifrarlos, conocerá cuánto trabajo se ha puesto en aclarar los nombres de los puertos y plazas de Europa, Africa, y Asia, que se leen corrompidos en los códices de Balducci y de Uzano, segun el habla vulgar de los mercaderes y mareantes de aquellos siglos <sup>1</sup>.

La expedicion mas remota que en el siglo XIII habian emprendido por mar los italianos, fué la de la *Tana*, que asi llamaban entonces á lo que es hoy *mar de zabache*.

Aunque á los principios los pisanos y florentines, promiscuamente con los genoveses y venecianos, expedian sus naves y factores á los mercados del *mar mayor*, que asi se llamó por muchos siglos el mar negro; estas dos ultimas naciones, por la debilidad del gobierno de los Cómnenos, y Paleólogos en el trono del Imperio Griego, adquirieron tanto poder y tales franquicias, que arrojaron de sus puertos y factorías á los demás pue-

COMERCIO EN  
EL MAR NEGRO.

<sup>1</sup> Quien diria que por Arrás se le-  
yese *Arazza*, por Argel *Algieger*, por  
Alost *L'Ostia*, por Beauvais *Belvagio*,  
por Bruselas *Borsella*, por Beziers *Bin-*  
*dersi*, por Balaguér *Balingheri*, por Bu-  
gía *Buggia*, por Beja *Begia*, por Ce-  
falú *Cienfalonia*, por Colibre *Colliuri*,  
por Cadaqués *Capodachér*, por Caen  
*Camo*, por Cádiz *Cadesse*, por Cambrai  
*Cambragio*, por Chalons *Celona*, por  
Duai *Doagio*, por Dulciño *Dolciegne*,  
por Fez *Fiesa*, por Gibraltar *Sibeca-*  
*rie*, por Gozo *Gousi*, por Algarbe *Ghar-*  
*bo*, por Gerbes *Gherbi*, por Gante *Guan-*  
*to*: por Ipres *Ipro*, por Hieres *Ieras*,  
por Lannoi *Lagnino*, por Maubeuge

*Malvagio*, por Mequinéz *Michelenza*,  
por Milan *Melano*, por Malinas *Melli-*  
*no*, por Melún *Melona*, por Amiens,  
*Miensa*, por Málaga *Málichá*, por Ni-  
mes *Nimissi*, por Fedal *Niffe*, por Pro-  
vins *Proino*, por Puerto Mauricio *Por-*  
*tomorigi*, por Rosas *Roso*, por Reims  
*Renso*, por Ruremont *Terramondo*, por  
Salou *Salo*, por Salobreña *Salovigna*,  
por Estepona *Stoponna*, por Ceuta *Se-*  
*ta*, por Salvatierra *Superterre*, por Se-  
villa *Sobilia*, por Salé *Salle*, por Tor-  
rós *Archurogio*, por Trafalgar *Tarfagar*,  
por Tolosa *Toloxo*, por Valencienas *Val-*  
*lenzino*, y por Vejér *Vachér*, por Sá-  
fi *Zaffia*, y asi de otros muchisimos.

blos competidores suyos en industria y actividad: quedandose únicos y exclusivos poseedores del tráfico de aquellos remotos países, hasta la toma de Constantinopla por Mahometo II en 1453.

De la *Tana* se traían granos, peletería, corambres, baquetas, y seda: lo que se llevaba allá era aceyte, azafran, hierro, estaño, y vinos. Los genoveses y venecianos pagaban 4 por 100 de los generos que exportaban é importaban, y las demás naciones el 5: de donde se infiere que tambien concurrían allí otros pueblos.

Es muy curioso el estado circunstaciado que pone Balducci de todos los cargaderos que habia en una y otra banda del mar de Zabache, llamada la una banda de *Gazéria*, y la otra banda de la *Zecchia*, con sus nombres hoy desfigurados, ó de lugares que no existen. Por la individual descripcion del fondeadero de cada uno, se colige que eran playas baxas y mansas, que no permitian surgir las naves sino á cierta distancia de la tierra.

Entre los puertos de la banda de *Gazéria*, el primero al entrar en la *Tana* era *Puerto-Pisano*, que tomó el nombre de sus fundadores los pisanos. Las naves de dos mil modios de Pera (esto es de 300 toneladas) cargaban á cinco millas, y las menores á proporcion: el segundo se llamaba *Locobardi*, y se cargaba á diez millas, fuese la nave que fuese: el tercero *Lobesom*, en donde cargaba todo buque á cinco millas: el quarto *Ipoli*, y se cargaba á cinco millas: el quinto *Vóspero*, cuyo cargadero estaba á distancia de un cable.

Entre los puertos de la banda de la *Zecchia*, era el primero *Caffa*, y el mejor, porque cargaban los navios cerca de tierra, unos mas que otros, conforme el agua que calabán: el segundo, que era tambien de los mayores, se llamaba *Aliffetti*, en donde cargaba qualquier buque á distancia de un cable de la tierra.

El primer puerto de la *Tana* de la banda de la *Zecchia* era *Balzimachi*, en donde cargaba á tres millas qualquier buque: el segundo era el *Taro*, y el tercero el *Pesce*; cuyos cargaderos estaban á cinco millas: el quarto se llamaba de *S. Jorge*, que por tener mal fondeadero nada se cargaba en él <sup>2</sup>.

Pe-

2. Balducci Pegoloti cap. ix p. 39.

Pero el mas importante puerto de todos era el de *Caffa*, por su situacion, y por la riqueza de la ciudad. Era el principal mercado y casi exclusivo de los genoveses, pues eran francos del tres por 100 que pagaban de entrada y de salida las demás naciones al Principe del pais.

Otro de los puertos de importancia, y muy freqüentado de los genoveses y venecianos, era el de *Trebizonda* en el mar negro, en la costa del Asia Menor. A este mercado venia á desembocar todo el comercio de *Táuris*, que era el depósito de las mercaderias de la Persia y de la India. Las medidas eran iguales en ambas ciudades, y en el viage se regulaban de doce á trece jornadas para un mercader escotero á caballo, y de treinta á treinta y dos yendo en caravana.

Baxaba de *Táuris* mucha especería, añil, incienso, perlas, y lanas finas, y por *Trebizonda* se introducian paños, lencería, y estaño. Las mercaderias que llegaban á este puerto, y se vendian en su territorio á los naturales, pagaban al Emperador Griego del pais tres por 100; más si se vendian á genoveses, ú á otra nacion latina, eran francas. Si los géneros que llevaban por mar á dicha ciudad, no se querian vender alli, sino llevarlos ó despacharlos para *Táuris*; se pagaban al fisco imperial veinte y ocho aspros por carga, y uno al consul nacional: y el que venia de *Táuris* con mercaderias á *Trebizonda*, bien fuese especería ú otra cosa, pagaba quince aspros por cada carga, los catorce para el fisco, y el uno para el consul.

La nueva ciudad de *Pera* era la estapla de los genoveses: y de aqui enviaban á *Trebizonda* sus galeazas en busca de las sedas, y de la especería, llevando al mismo tiempo higos pasos de Mallorca, y de Almería; bocaranes de Arzinga, y de Chypre; lienzo de Champaña; paños franceses, y flamencos; aceyte de Venecia, de la Marca, de la Pulla, de Gaéta, y de otras partes.

En 1404 era *Trebizonda* muy freqüentada, segun expresa un español que estuvo en ella en el mismo año, cuyas palabras son estas: „Esta ciudad de *Trapizonda* es poblada á cerca del mar,

„ es  
3 Gonzalez de Clavijo *Hist. del Gran Tamorlan.* edic. de Madrid de 1782.

„ es de parte de fuera cercada de arrabales y muchas huertas. Jun-  
 „ to al mar hay dos castillos, el uno es de los venecianos, y el  
 „ otro de genoveses, los que hicieron por consentimiento del Em-  
 „ perador. “

Otra de las factorías que mantenian todavía los genoveses en aquella costa oriental del mar negro á principios del siglo xv, era la ciudad de *Samastro*, la qual describe el mismo testigo de vista español en estos terminos : „ Samastro es de genoveses, vi-  
 „ lla pequeña de Turquía junto al mar, con pequeñas casas, por-  
 „ que fuera de su recinto se ven grandes edificios caidos de tem-  
 „ plos y palacios : lo que denota su mayor poblacion y grande-  
 „ za pasada. “

El propio testigo, que antes estuvo en Pera, así habla de esta poblacion, hoy arrabal de Constantinopla : „ Pera es una ciu-  
 „ dad pequeña y bien poblada, con fuerte muro, buenas y her-  
 „ mosas casas. Es de genoveses y del señorío de Genova, y está  
 „ poblada de genoveses y griegos. “ Así continuó hasta la pérdi-  
 da de Constantinopla en 1453.

Balducci, que habia estado en ella por los años 1337, dice : que la mayor parte del tráfico y comercio que habia entonces en Constantinopla y Pera, se hacia en esta ultima ciudad, porque aqui residian mas de continuo los mercaderes, pues en la parte de Constantinopla moraban los griegos, y en la de Pera los francos, esto es, los genoveses 4.

Sigue Balducci tratando de Constantinopla, adonde concurrían las demás naciones del mediterráneo con mas ó menos privilegios;

4 La navegacion y tráfico de estos seria muy extendido por aquellos mares á principios del siglo xv, pues consta del viage al Tamorlan por Clavijo: que la nave que llevó desde Cádiz en 1404 los embaxadores del Rey de Castilla á cumplimentar á dicho Principe Asiático, fué una carraca mercante genovesa, su patron *Julian Centurioni*, que iba á la isla de Rhodas. De aqui hasta la isla de Scio los llevó otra nave

genovesa, patron *Leonardo Gentile*: de Constantinopla á Trebizonda una galera genovesa de *Nicolao Socato*.

A la vuelta, desde aquella ciudad á Pera los conduxo otra nave genovesa de *Nicolao Cojano*; de aqui á Genova dos carracas genovesas que venian de Caffa; y de Genova á San Lucar de Barrameda la nave de *Bimbosó Bárbaro* tambien genovesa. Esta nacion hacia mucho comercio en Sevilla entonces.

gios; y especifica lo que se pagaba de derechos de tránsito en aquella capital, y en Pera. Dice: que de todos los generos de peso que se pesaban á quintales, adeudaban asi el comprador como el vendedor tres libras por decena de quintales, salvo los genoveses, que eran francos en Pera; pero que los venecianos y todas las demás naciones lo pagaban. El tráfico directo de aquella capital con Sevilla y Cadiz por mercaderes italianos, seria muy corriente en aquel tiempo, porque enumera con bastante prolixidad la correspondencia de los pesos y medidas de unos pueblos con otros, y tambien con Fedal de Marruecos.

Especificando mas abaxo los derechos que se adeudaban en la aduana imperial de Constantinopla, á la introduccion y á la saca de mercaderías, dice: que los genoveses y venecianos gozaban de entera franquicia en ambos casos: que los pisanos pagaban de introduccion dos por ciento del valor que tenia el género en Constantinopla, sin rebaxa de los gastos; y además de exportacion otros dos por ciento, pero esto no lo pagaban sino al tiempo de la saca, y adeudaban otro tanto en Pera: que los florentines, provenzales, catalanes, anconitanos, y sicilianos, adeudaban en la salida dos por ciento del valor de la mercaderia, con la condicion de pagar este derecho quando pagaban el de entrada; pero despues eran dueños de sacar quanto querian sin exígirseles otro derecho; á menos de que el dinero que produxere la venta de lo introducido se emplease para traficar en el pais con compras y ventas, porque en este caso por cada una de estas operaciones se pagaba el dos por ciento. Pero si embarcaban generos para navegarlos al Mar Negro; al retorno pagaban el dos por ciento de lo que hubiesen extraido, y nada mas.

Prosigue tratando de las diferencias de precios y calidades de los trigos que se traian del Mar Negro á Constantinopla, cuya provision ocupaba gran parte de la navegacion que en aquel mar hacian los venecianos, pisanos, y genoveses. El trigo de *Rodesto* era el estimado que producía la Romanía; y el de *Caffa*, el mejor del Mar Negro, y de *Ghazeria*, y aun de *Liffeti*. El trigo de *Azilo* valía casi al mismo precio que el de *Caffa*, pero este tenia mas compradores. El de *Moacastro* era casi igual al de *Azilo*, bien

To M. III.

S

que

que este ultimo tenia mas venta, porque se conservaba mejor para embarcarlo. Los trigos de *Varna*, de la *Zaorra*, de *Veziua*, y de *Sinópe*, eran los peores de todos; y no habia en toda la Romanía otros granos de nombre.

El trato del alumbre seria entonces un ramo considerable en Constantinopla, pues se extiende el autor florentin en sus diferentes calidades, precios y nombres, que hoy no se conocen, y son los siguientes: primero *alumbre de Roccha* y *de Colonna*, que era el superfino, y el mejor que se laboreaba en Levante y en todo el Imperio de Romanía: segundo *alumbre de Sorta* de la buena alumbra, que era el de la segunda calidad: á este seguia el *de Foglia*: á este el *de Coltai* y *de Altoloco* en la Natólia, y el *lupayo* turquesco. Nombra despues otras tres clases de alumbre, el *chísico*, el *ghiachillo*, y el *corda*, que eran los peores que salian de Romanía y Turquía.

Las calidades de cera que baxaban á Constantinopla y á Pera, eran las que venian de Romanía, ó del Mar Negro: pero la cera hecha en panes de la *Tana* no era tan limpia, tan amarilla, y colorida como la derretida en molde del mismo parage, y esta se llamaba *cera zavorra*.

Los vinos que llevaban los latinos á Constantinopla, eran: los de *Creta*, de *Tropéa*, y *Cotron* en Calabria; de *Patti* en Sicilia, y en Pulla; de la *Marca de Ancona*; y de la *Baxa Romanía*.

Los paños que se introducian en aquella capital por los navegantes italianos, eran los de *Chalons*, *Tournay*, *Beauvais*, *Bagnoles*, *Castellnou*, *Paris*, *S. Dionisio*, *Tolosa*, *Narbona*, *Carcasona*, *Besiers*, *Montolieu*, *Bruselas*, *Malinas*, *Lovayna*, *Brujas*, *Gante*, *Popolugnio*, *Anveres*, *Tritane*, *Perpiñan*, *Venecia*, *Milan*, *Como*, *Florenzia*, y cobertores de *Provins*, bancales de *Bagnoles*, y blancos de *Narbona*. En esta cuenta, como en otras, nunca habla Balducci de los paños y demás estofas de Cataluña, porque excepto los de Perpiñan, que los cargaban por su cuenta los extranjeros en el puerto de Agde, los barceloneses los extraian y navegaban por sí, y en buques nacionales.

RUINA DEL  
COMERCIO DE  
CONSTANTINO-

Este importante comercio de la Romanía alta y baxa, y del Mar Negro, que por espacio de mas de dos siglos habia sostenido

casi exclusivamente las grandes escalas y factorias de los genoveses, pisanos, y venecianos, sufrió el catástrofe mas lastimoso despues de la pérdida de Constantinopla. Para aprovechar la ocasion de referir las causas y progresos de esta ruina del tráfico de los christianos en levante; pondrémos aqui una sucinta relacion histórica y política, extractada de la crónica de *Benedetto Dei* (pag. 56 y siguientes) autor contemporáneo, que escribia en el año de 1479, aunque en desaliñado lenguaje florentino.

PLA, PERA, Y  
MAR NEGRO PA-  
RA LOS LATI-  
NOS.

„ Si el Rey Alfonso de Nápoles, dice, y los venecianos, en lugar de ocuparse y gastar sus fuerzas para dominar la Italia, hubiesen cuidado de contener los progresos de los turcos; Mahometo no hubiera conquistado á Constantinopla con tanta ruina de la christiandad.“

„ En 1454 viendo los moradores de Pera que era irresistible el Gran Turco con la toma de Constantinopla, y que faltos de todo socorro y auxilios por estar tan lejos de Genova, lo amenazaba Mahometo que se disponia á embestir su Colonia; resolvieron enviarle las llaves de la ciudad por mano de dos mensajeros, que la entregaron á su discrecion, con sus personas y bienes, haciendose sus vasallos. El Turco por esta liberalidad les concedió que no se daria á saco la ciudad, ni se cautivarían las personas. Dexó pillar todas las iglesias, menos la de S. Francisco, que era de genoveses, y cautivó todos los habitantes de la ciudad, hombres y mugeres, esclavos y forasteros, imponiéndoles el pecho de un ducado anual por cabeza.“

„ En 1455, en menos de seis meses, conquistó el Gran Turco la ciudad é imperio de Trebizonda, dexando alli á un hijo suyo por Emperador; pero los genoveses de Caffa se ligaron con el Señor de Sinópe, y con el Kan de los tartaros de Criméa para resistir á las invasiones de los turcos.“

„ En 1456, el Gran Turco prendió y sujetó al Señor de Castamina; y despues tomó á Sinópe, Samastro, Limiso, Colsello, y Cuppa, y se apoderó de toda la tierra que el Tartaro y los genoveses poseian en las costas del Mar Negro, y la saqueó. De aqui pasó á embestir á Caffa, y la sitió; de modo que la hizo tributaria en 50500 ducados al año, y cincuenta halcones peregrinos.“

„ En 1457 los genoveses se quejaron de este trabajo y opre-  
 „ sion á sus compatriotas de la isla de Scio, y á los de Foglia,  
 „ puerto de la Natolia en el Mar Negro, en el qual beneficiaban  
 „ mucho alumbre. Habiendo caido en manos del Gran Turco es-  
 „ tas cartas, envió á la conquista de Foglia, que fué tomada ha-  
 „ ciendo esclava la gente. Seguidamente taló toda la Armenia Me-  
 „ nor, hasta el golfo de Lajazo, contra Caloman que reynaba allí.  
 „ De todo esto se reian los venecianos de levante en aquel tiem-  
 „ po, porque no les tocaba á ellos.“

„ En 1458 el Gran Turco, habiendo sabido que los genove-  
 „ ses de Scio tenian plática é inteligencia con el Déspoto de Sér-  
 „ via, con los Señores de Athenas, de Argos, de Misitra, con los  
 „ Búlgaros, Albaneses, y otros Señores griegos habitantes de la Mo-  
 „ réa, y que trataban como defenderse en su territorio y domi-  
 „ nios; hizo la guerra al Déspoto, tomándole sus estados, y los  
 „ de los otros Señores sus comarcas. Despues, siguiendo la cos-  
 „ ta marítima, embistió á Athenas, y otros lugares de los Seño-  
 „ res de la Stiva, y de Setina, que eran descendientes de los Ac-  
 „ ciolis y Pittis de Florencia, y fueron hechos esclavos. Esta noti-  
 „ cia se sintió sobre manera en Venecia y Genova, que mucho te-  
 „ mian yá de la prosperidad de este monstruo de Turquía. Pero  
 „ los venecianos de levante y los de Pera se reian de esto, como  
 „ hombres que creían sujetarle dentro de un año.“

„ En 1459 el Gran Turco corrió la Esclavonia y la Albania;  
 „ tomó á Ragúsa, y la hizo tributaria en quatro mil y quinien-  
 „ tos ducados de oro. Despues invadió la isla de Scio, y la hizo  
 „ tributaria en ocho mil ducados anuales. De allí pasó á Rhodas,  
 „ haciendo tributario al Gran Maestre en quatromil y quinientos  
 „ ducados.“

„ Por Mayo de 1460 supo el Gran Turco que los venecianos  
 „ y genoveses habian enviado solemne embaxada al Papa, que se  
 „ habian quejado mucho con el Duque de Milan y los Florenti-  
 „ nes de los daños recibidos en levante, y que habian movido á  
 „ todos los Príncipes christianos, para una empresa contra los oto-  
 „ manos. Pero en este mismo tiempo tres galeazas de florentines  
 „ aportaron á Constantinopla; y sus patrones, por complacer al  
 „ Gran

„ Gran Señor, le confirmaron aquellas noticias, participandole como se preparaba en Italia una expedicion. Por esta fineza concedió para siempre á los florentines muchas franquicias, y comercio libre en Constantinopla. Tambien le habian hecho saber como los florentines eran enemigos de los venecianos, y que lo eran asimismo del Duque de Milán, y que asi no se moviese, que ningun mal le vendria por aquella proyectada empresa; ántes bien los florentines le mostraron el camino y los medios por donde podia hacerse dueño de la Moréa, y de quanto poseian los venecianos en levante, lo qual executaron para vengarse de estos.“

„ En 1461, siguiendo el Gran Turco los consejos de los florentines, interceptaron sus espías unas cartas que la Señoria de Venecia escribia á sus comerciantes de Constantinopla y Alexandria, dandoles cuenta de la expedicion que se preparaba contra el Turco, y confortandoles con buenas esperanzas. El Gran Señor las hizo leer por el consul de los florentines, quien le suministró sus consejos. Originóse de aqui tanta discordia entre los venecianos y florentines de levante; que el Gran Turco mandó poner en cadenas y saquear á los primeros, dando sus casas á los segundos, de modo que desde entonces estos fueron preferidos y aventajados en el levante.“

„ Como los venecianos tenian por aquel tiempo arrendados los alumbres de Foglia, las gabelas, las xabonerias, los asientos de los cobres, de las zecas, y de la moneda en todos los pueblos de los dominios del Gran Turco; viendose menospreciados por el favor que gozaban los florentines, se enemistaron con estos de tal suerte, que vino de alli la ruina de los venecianos.“

„ En 1462 el Gran Turco tuvo noticia de que el Señor de la isla de Metelin fabricaba sus alumbres, y los cargaba en navas genovesas y de Scio, contra los articulos del último tratado. Para castigar esta falta invadió la isla, y prendió al Señor, llevandoselo esclavo á Constantinopla. Esta fué la quarta pérdida, da

5 Esta isla era abundante de granos, higos pasados, maderas, y seda. Era una aceyte, sal, carnes, pesca, frutas, vinos, importante colonia de los genoveses.

„ da de los genoveses , y tan importante como la de Pera , la qual  
 „ celebraron los florentines de Constantinopla con luminarias , fue-  
 „ gos , y fiestas para adular al Turco , que les protegía. Esto cau-  
 „ só grande indignación á los genoveses y venecianos que habian  
 „ quedado aun en Pera y en Romanía , viendo la preferencia que  
 „ gozaban los florentines , quienes tenian ya entonces en Constan-  
 „ tinopla mas bancos , casas , almacenes , y tiendas , que ninguna  
 „ otra de las naciones christianas que residian alli , como eran ve-  
 „ necianos , genoveses , anconitanos , trebizóndios , raguséos , griegos ,  
 „ candiótas , y cipriotas.“

„ Todas las conquistas que desde 1463 hasta 1479 hizo el  
 „ Turco en la Moréa y Albánia , quitando á los venecianos sus  
 „ puertos , plazas é islas , con derrotas de sus exércitos y armadas ,  
 „ se executaron á instancia y con consejos de los florentines del  
 „ levante , que suministraban al Turco los medios , noticias , y lu-  
 „ ces , con el fin de apoderarse de todo el comercio sobre las rui-  
 „ nas del de los venecianos y genoveses , y de vengarse de las guer-  
 „ ras que estos les hacian en Italia.“

„ En 1470 el Turco tomó á los venecianos la ciudad de Ne-  
 „ groponte y su isla , que tenia noventa mil habitantes : y aquel  
 „ mismo año tomóles otras dos ciudades que estaban en frente de  
 „ dicha isla , tierra á dentro , y suministraban mucho algodón , ce-  
 „ ra , y grana á las galeazas de los venecianos , de lo qual recibie-  
 „ ron grandísimo daño.“

„ En 1471 en Pera y Romanía comerciaban libremente algu-  
 „ nos vasallos del Rey de Nápoles , como napolitanos , gaetanos ,  
 „ pulleses , y calabreses , porque en áquel año el Gran Turco , por  
 „ vengarse del Rey Fernando , que habia amenazado á un emba-  
 „ xador otomano , mandó prenderlos á todos , y reducirlos á escla-  
 „ vitud , tratandolos como rebeldes desde aquel día en adelante.  
 „ El Rey Fernando se coligó luego con los venecianos , convi-  
 „ dando á los florentines á la liga contra el Turco ; pero estos re-  
 „ husaron entrar en ella , todo para seguir en levante la buena in-  
 „ teligencia que tenian con los turcos que los distinguian , ven-  
 „ diendoles esta fineza mas para evitar algun golpe ; pues quan-  
 „ do llegó á Italia la noticia de la toma de Negroponte , se halla-  
 „ ban

„ban en aquella ciudad cincuenta lonjas y tiendas grandes de  
 „mercaderes florentines, tres galeazas con ocho mil piezas de es-  
 „tofas de lana, de seda, y de brocados, contandose hasta setecien-  
 „tas personas de su nacion.“

„En 1475 el Gran Turco, al cabo de dos mes y medio de si-  
 „tio, por mar y por tierra, rindió y tomó la gran ciudad de Caffa,  
 „dando á saco las personas y sus bienes. Fueron hechos esclavos  
 „todos los genoveses, griegos, arménios, válacos, trebizóndios,  
 „circasianos, mingrelianos, y otras naciones que residian en ella,  
 „hasta en número de setenta mil: parte de ellos fueron pasados  
 „á cuchillo, y parte llevados á Constantinopla, y vendidos como  
 „esclavos. Esta fué la sexta ciudad que los genoveses perdieron  
 „en levante; habiendo sido la primera Pera, la segunda Foglia,  
 „la tercera Metelin, la quarta Famagusta, y la quinta Scio; bien  
 „que ésta no era entonces mas que tributaria.“

„El Gran Turco hizo notificar á todos los lugares marítimos  
 „de su imperio que habia hecho la conquista de Caffa, porque  
 „supo que el Duque de Milan, Señor entonces de Genova, se ha-  
 „bia ligado con los venecianos el año antes, que en cada dia fes-  
 „tivo se enarbolaba el pabellon de dicho Duque en Caffa, y que  
 „esta ciudad daba el palio de damasco verde á los milaneses pa-  
 „ra el dia de San Ambrosio.“

Sin embargo parece que por este tiempo vivian algunos ge-  
 noveses en Pera, pues en la expresada crónica consta, que por  
 haber naufragado en el canal de Constantinopla una nave geno-  
 vesa, que traia de orden del Gran Señor reliquias del saqueo de  
 Caffa, en ropas y tesoros; hizo indemnizar esta pérdida con los  
 bienes de los mercaderes genoveses, culpando al patron de la na-  
 ve de haber naufragado maliciosamente, pues solo él se salvó.

Hasta aqui hemos visto como se fueron progresivamente per-  
 diendo con las conquistas de los turcos el comercio y la nave-  
 gacion del levante que hacian los pueblos marítimos y mercan-  
 tiles de Italia. Desde entonces estos mismos pueblos tuvieron que  
 abandonar el tráfico del Mar Negro, Archipiélago, y Asia menor,  
 y reducirse al de Alexandría, que tomó un nuevo incremento,  
 hasta que el descubrimiento de la India Oriental por el Cabo de

Bue-

ESTADO DEL  
 COMERCIO DE  
 LOS EUROPEOS  
 EN LEVANTE,  
 ANTES DE LA  
 TOMA DE CONS-  
 TANTINOPLA.

Buena-Esperanza le hizo perder todo su poder, y á las naciones del mediterráneo se les cortó aquel antiguo conducto del Egipto. Veamos ahora el estado y número de plazas y mercados, así en la Romanía como en Ultramar, que frecuentaban los italianos y catalanes desde principios del siglo xiv, según lo que resulta de los extractos de la *práctica mercantil* del contemporáneo Balducci Pegoloti.

COMERCIO EN  
ALTOLOCO.

Empezando por *Altoloco*, que era un pueblo de los turcos en la Armenia menor, dice que estaba situado á nueve millas del mar, quando trata de la conduccion de granos, que venian de allí. Todas las naciones que llevaban mercaderías eran francas á la introduccion; excepto si eran vinos, ó xabon, porque esta manufactura estaba por asiento en Alpealto y en Altoloco. En la extraccion todos pagaban el quatro por 100; menos de la cera, que adeudaba la mitad de este derecho.

De Altoloco se sacaba alumbre, trigo, arroz, cáñamo en rama, cera; y se introducian, entre varias clases de mercería, algunos paños. Las demandas eran de paños de *Narbona*, *Tolosa*, y *Perpiñan*, y los colores que allí se consumian eran los *celestes*, *turquíes*, *encarnados*, *morados*, y algun *esmeraldino*. No se pedian tundidos sino á medio pelo, y de primera tixera; y solo en los superfinos ó nobles se pedia que el tundido encarnase mas.

COMERCIO EN  
SATALIA.

Habla tambien de *Satalia* <sup>6</sup>. otra ciudad de Turquía, en donde refiere que los cipriotas pagaban el tres por ciento, así de entrada, como de salida; pero los florentines de la compañía de los Bardos solo pagaban de lo que introducian; y nada de lo que sacaban. Computa que para Satalia se pedian anualmente doscientas piezas de paños de *Chálons*, otras tantas de *Narbona* y *Perpiñan*, y quarenta de *Lombardía*. Todas habian de ser de colores enteros y vivos, como *encarnados*, *amarillos*, *azules* &c, tundidos á medio pelo, una vez solamente; bien que los *escarlatines*, y los demás superfinos, debian tundirse mas á raiz.

COMERCIO EN  
ARMENIA.

El comercio en la *Armenia Menor* <sup>7</sup>. era tambien muy frecuen-

6. Dice Uzano en 1430 „ *Satalia*, „ talia á Candelloro se cuentan 60 millas. „ grande ciudad de Sarracenos, tiene un „ 7 Dice Uzano: „ en Armenia hay „ el puerto de *Plas* que es grande: de

tado por el puerto de *Lajazo*, desde donde seguía la ruta por Erzeron á Táuris. Háblase de los costos, derechos, y avañas que se causaban en la conduccion de los generos hasta este ultimo mercado; de las monedas allí corrientes, y de los diferentes pesos y medidas para la contratacion. Esta era muy concurrida é importante en *Lajazo*, donde residian de asiento las factorías y mercaderes europeos.

Entre estos, unos gozaban de mas, otros de menos privilegios. Los genoveses, venecianos, y sicilianos eran francos en la entrada y salida de las mercaderías; los pisanos pagaban dos por 100 de entrada y saca del valor entero del genero; los catalanes, provenzales, y florentines de la compañía de los *Peruzzis* pagaban los dos por 100 á la entrada, y lo mismo á la salida; pero las demás naciones adeudaban el doble. Solo la compañía de los *Bardis* de Florencia era franca por todo el Reyno de Armenia á la introduccion y saca; y las personas y caudales de dicha compañía eran tambien libres de toda represália por deudas y debates de los demás florentines.

No era menor el tráfico que habia en los puertos de Syria, que conducian al mercado de Damasco <sup>8</sup>. A la entrada en esta ciudad pagábase el derecho de tres por 100, y á la salida dos *dirremos* á la puerta; pero las nueces, queso, aceyte, miel, y pescado salado pagaban dos y medio por 100. En el puerto de *Barut* se pagaban  $\frac{1}{2}$  por 100 de entrada, y uno por 100 de salida; en el de

COMERCIO EN  
SYRIA Ó SYRIA.

TOM. III.

Tercera Lección

„ este á *Lajazo* hay 10 millas, y tiene á  
 „ 15 millas al levante al monte *Garbo*.  
 „ De este monte á *Caramello* hay 10 mi-  
 „ llas: y de aqui á *Alexandreta* 15.“  
 8 Uzano dice: que en Damasco se  
 vendia con una moneda llamada *dirre-*  
*mos*; pero que entonces se negociaba  
 con ducados venecianos, que valian ca-  
 da uno 30 *dirremos*: que toda la espe-  
 cería gruesa y menuda se vendia á un  
 peso que llamaban *rótulo*, pero que las  
 perlas y nuez moscada se vendian á *sa-*  
*gios*, que equivalian cada siete de estos

pesos á una onza en Venecia.  
 Dice tambien: „ *Barut* tiene un cas-  
 „ tillo, y al pie de él un puerto con  
 „ cadena. *Acre* es un buen puerto, pero  
 „ tiene muchos escollos, y vaxíos, á 4  
 „ millas del mar. *Jaffa* está á orilla del  
 „ mar sobre un monte al pie de la pun-  
 „ ta del Carmelo. *Tripoli* tiene un puer-  
 „ to con muchos escollos delante, á 4  
 „ millas al mar, llamados *Ronquines*.  
 „ *Tortosa* á 20 millas de Tripoli, es is-  
 „ la que tiene buen puerto de la ban-  
 „ da de tierra firme.“

COMERCIO EN  
CAMBIA

Leccia cinco por ciento, así de entrada como de salida.

COMERCIO EN  
CHYPRE.

En el Reyno de *Chypre* los genoveses y venecianos eran francos de aduana de entrada y salida en toda la isla. Los pisanos, narboneses, provenzales, catalanes, y anconitanos pagaban á la aduana del Rey dos por 100 de entrada, y lo mismo de salida; pero las demás naciones quatro por 100, bien que con la libertad de comprar y vender despues sin adeudar mas derechos. Pero si descargaban mercancías, y antes de venderlas las querian sacar fuera del reyno; solo pagaban dos por 100 de entrada, y nada por la salida. Si despues de surta la nave que aportaba á *Famagusta*, queria el dueño de la mercancía, sin descargarla en tierra, trasladarla en otro buque para llevarla á otra parte; solo pagaba el uno por 100, medio de entrada, y medio de salida.

COMERCIO EN  
SITIOLOCO.

Habia en *Chypre* otro derecho llamado *missa*, impuesto para tener el mar y costas de la isla seguros de pirátas: el qual pagaban los patrones de las naves que sacaban las mercancías de *Turquía*, *Rhodas*, *Armenia*, *Syria* y *Egipto*: pero los patrones al ajustar los fletes, incluían en la cuenta este desfalco. Solo los patrones genoveses y venecianos no le pagaban; bien que el recaudador de este derecho yá lo cobraba de los dueños de dichas mercancías cargandolés la quíota.

COMERCIO EN  
SITIOLOCO.

Los paños que tenían despacho en *Famagusta* eran los de *Bruselas*, *Malinas*, *Lovayna*, los melados de *Brujas*, los listados de *Gante* y *Popolungo*, los de *Tolosa*, *Narbona*, *Carcasona*, *Beziers*, *Perpiñan*, *Bagnoles*, *Amiens*, de *Lombardia*, de *Venecia*, los blancos de *Valencia* y de *Florenzia*, y los cobertores de *Provins*.

COMERCIO EN  
CANDIA.

Tratando despues de los derechos que se adeudaban en *Cándia*, dice: que el que entraba generos en la isla, y los volvia á sacar despues sin haberlos despachado, era franco; más si los vendía pagaba veinte por 100, viniendo de levante. El que vendía sus generos en el país, y compraba otros que no hubiese traído, era franco; pero si queria sacarlos, pagaba quatro por 100, salvo el que iba ó venia de *Alexandría*, que solo pagaba dos por 100.

Todas las mercancías que venían á *Cándia* de poniente (menos los paños que adeudaban ocho por ciento) pagaban el quatro. Y no solo los paños pagaban el ocho, sino todo lo que des-

después se sacaba comprado con el producto de su venta.

Hablando del gran puerto y emporio de *Alexandría* dice: que el peso y medida de aquí era la misma que en Damiatá y en el Cayro, y que los derechos eran iguales en los tres lugares: que en Alexandría nada se pagaba de salida, pero de entrada un 20 por 100; que en Damiatá pagaban las maderas al entrar 25 por 100, y que la conduccion hasta el Cayro, entre gón-dolas, faquines, y otros costos, importaba un siete. Pone después una razon de como se embarcaban las drogas, especería, y otros frutos por espuestas, y del distinto peso en que se regulaba cada una segun la diversa mercadería que incluía. Una espuesta de pimienta, de gengibre, de añil, ó de brasil escogido, se computaba por cinco quintales *forfories*; la de brasil basto por quatro; la de azúcar de pilon ó en polvo por dos quintales y medio *gerbies*; la de lino por tres quintales *leudies*; la de canela, y cassiafistola, por doscientas eminas; y la de seda por quinientas libras. Al fin pone otro estado de los pesos y medidas de aquel puerto, con todas sus divisiones y correspondencias.

COMERCIO EN  
ALEXANDRIA.

COMERCIO CON  
AFRICA.

Pero Juan de Uzano, otro comerciante florentin, que escribia desde el año 1425 al 1430, hace mas útil este estado de pesos, medidas y monedas, reduciendolas á los corrientes entonces en Florencia. Expresa que los pagos se hacian todos con *besantes*, *kiratos*, y *quartos de oro*: que los ducados pagaban al entrar uno por ciento, y al sacarlos diez; que ciertas mercaderías pagaban de diez y seis hasta veinte por ciento, comprehendida la décima del Soldan.

Pero lo mas curioso para la historia mercantil que trae Uzano, es una razon de los artículos que llevaban los europeos á aquel emporio, de donde traian en retorno la especería y droguería de oriente. Entre las calidades de *aceyte* que se llevaban, nombra el de Sevilla, de Mallorca, y de Túnez: entre las clases de *miel*, la de

T 2

Cán-

9 Uzano dice: „ Alexandría tiene „ buen puerto á la parte de poniente, „ sobre la qual hay una gran torre que „ se llama el *Faro*. Desde Alexandría al

„ dicho Faro hay otro puerto viejo: pero „ el que está debaxo la torre se llama „ *puerto de Faro*.“ Sigue en este mismo estado baxo el dominio del Gran Señor.

Cándia, de Corón, del Golfo, de Mequinéz, de Narbona, y de Cataluña: entre las de *xabon*, el de Génova, de Venecia, de Tripoli, de Pisa, y de Gaeta; entre las de *nueces* las de Pulla, de la Marca de Ancona, de Provenza, y de Romanía. También se llevaba *acero*, *plomo*, *hierro*, *estaño*, *cobre*, *alumbre*, *azogue*, *azufre*, *soliman*, *coral*, *almendra*, *castañas*; *cera* de Romanía, y *azafran* de Cataluña: asimismo *mercería* de Milan, *lienzos* finos y bastos, y toda suerte de crudos para embalages; *paños* blanquecinos, turquíes, verde claro, de color de esmeralda y negros, bien tundidos, de primera, segunda, y tercera suerte, de San Mateo; *camelotes* y *terciopelos* de todas suertes, encarnados, verdes y negros, y muchos *rasos* con realce de flores blancas, negras, y carmesíes.

COMERCIO CON  
AFRICA.

El comercio que los catalanes y pueblos marítimos de Italia tenían en los puertos de Berbería y Marruecos, no era de menor importancia. Balducci hace frecuente mención de los pesos, medidas, y monedas con que se practicaban las compras y ventas en este último reyno, y de los diferentes derechos y cargas que se adeudaban en la entrada y salida en varios de sus puertos. Dice que en el Fedal, que él llama *Niffe*<sup>10</sup>, se pagaba diez por 100 al Rey en dinero de todo lo que se introducía: y además otro derecho llamado *mangona*, que era una decimasexta parte en dinero del valor de la mercadería justipreciada: pero que una vez pagados estos derechos, podía el mercader sacar del país quanto quisiera sin adéudar mas vectigales<sup>11</sup>. Sin embargo habia generos que pagaban al sacarlos, como los *cueros*, la *lana*, la *almendra*, el *trigo* y la *cebada*. Se pagaba también otro derecho que llamaban *intalacca*, que era uno y medio por ciento del costo de la mercadería, la qual despues se podía llevar libre de derechos

10. Uzano dice: *Niffe* es una isla, en costa de Marruecos de 10 millas de largo, que se llama *Fedele*, con buen puerto, adonde entran naves y leños.

11. En aquel tiempo por *Spagna* entendian los italianos, las Andalucias y Costas de Fez y Marruecos, pues á

estas llamaban *Spiagge de Spagna*; y quando Balducci nombra á Arcilla, Fedal, Tánjer, Ceuta, dice que eran del Reyno de España. En aquel tiempo por *Garbo* entendian el Poniente, esto es, desde Valencia hasta el Cabo de San Vicente, y por la otra banda todo el Reyno de Marruecos.

chos por todo el Reyno, menos á Fez, Marruecos, Mequinez y Rabat, que eran las *Buenas Ciudades Reales*, pues en cada una se pagaba de nuevo la décima.

Nombra despues la villa de *Zaffi*, en donde se pagaba la décima real en especie de todo lo que se introducía, y despues la *mangona*, como en el Fedal: con la misma libertad de traficar en lo interior exênto de todo derecho, menos en las quatro sobredichas buenas ciudades. El que queria sacar granos, debia pagar al Rey quatro doblas de oro por cahiz de trigo, y dos por el de cebada. Los artículos de extraccion eran *cueros vacunos, vitelas, cueros de camello, cordobanes, badanas, cera, lana, almendra, trigo, y cebada*.

De *Arcilla* y de *Salé* se extraian los mismos artículos, y se pagaban los mismos derechos, y la décima real en especie; pero en *Salé* el aceyte, además de la décima, adeudaba diez y ocho millareses por jarra. Y hablando mas particularmente de *Arcilla*, dice: que el quintal de marfil, de melegueta, y de grana se vendia á medio *dabladero*, el de añil á lo mismo; el de alumbre á diez y seis millareses; el ciento de pieles de cordero á veinte y dos millareses; la arroba de lino á diez y seis dichos; el cahiz de trigo á catorce doblas de oro; y el de cebada á doce doblas para tierra de christianos, y á nueve para pais de moros. El cahiz de granos á la medida de *Arcilla* era mayor de veinte almúdes para los mercaderes, esto es, un tres por ciento, gracia que no se hacia en los demás puertos de aquel Reyno, y el algodón que se introducía, se vendia al peso de la cera. Dice que el quintal de la cera en *Arcilla* era un quarto mayor que el de los otros puertos de Marruecos, porque así lo hicieron crecer los catalanes; más que no sucedia en las otras mercaderías.

La otra plaza de comercio muy freqüentada de los genoveses, venecianos, písanos, y catalanes en Africa, era *Tunez*. Los christianos, dice *Balducci*, pagaban de toda mercancía la décima á la entrada, y ningun derecho mas; y los florentines diez por ciento, y además los derechos de escribanos que componen otro uno por ciento. Los venecianos pagaban diez por ciento, y las otras naciones diez y quartillo, y despues los derechos de escribanos,

y

y otras costas. Habia otro derecho, que llamaban *feudo*, que lo pagaban los sarracenos; pero los christianos se lo cargaban, para descontarlo despues en el ajuste de cuentas con la aduana real. Los generos que adeudaban feudo, eran *cera*, *aceyte*, *seda*, *algodon*, *lana*, y *cueros*. El que ponía mercancías en la aduana, debía concertar el poder despues desfalcar todo derecho y feudo de christianos y sarracenos. El que sacaba por el valor de lo que habia introducido, nada pagaba; más el que sacaba sin haber metido, adeudaba medio derecho.

La plata y el oro pagaban de entrada un cinco por ciento, y un quartillo mas por derecho de vino á los sarracenos y á los *sergenti*. Si alguno la introducía clandestinamente, y se le descubría despues el fraude, nada pagaba. Si se le cogía al tiempo de entrarla por alto, tampoco pagaba otra cosa que el derecho establecido; pero el contrabandista perdía la fe y crédito para los demas tratos. La plata que se llevaba á Túnez del Castillo de Castro en Cerdeña, debía ir en barritas mas delgadas que las de oro que se labraban en Florencia.

Dice tambien que el aceyte se vendía á *machetramos*: que convenia no llevarlo allá en pipas viejas, para evitar la sospecha de haber tenido vino, tocino, ó manteca de puerco, pues no se recibiría el género, ántes se sacaría fuera del país, y el mercader caería en la multa impuesta por el gobierno, y en la pena de carcel. Este cuidado se debía tener en todas las tierras de sarracenos; y así en Túnez sacaban el aceyte de las botas, y lo echaban en jarras para descubrir el fraude. Habla despues de los puertos de Trípoli, Bugía, y Boná, y de sus pesos, medidas, y monedas. Uzano añade: que en su tiempo se extraian de Túnez *cueros gruesos*, abundancia de *dátiles*, *aceyte*, *espuestas*, *capachos*, *canastillos*, y otros artefactos de *palma*.

COMERCIO DE  
GRANADA.

No solo tenían los christianos gran comercio con los sarracenos del Africa, sino con los del Reyno de Granada, por los puertos de Málaga y Almería, que entonces eran muy frequentados, mayormente el segundo. Dice, pues, Balducci: que en este puerto pagaban los genoveses seis y medio por ciento, y los catalanes ocho: que el grano se vendía allí á una medida llamada

*coda*<sup>12</sup>, de las quales quatro ó quatro y media hacian un emína en Genova: y que el quintal era el mismo que el genovés. Uzano dice: que de Granada se extraian *tafiletes encarnados*, *azúcares* en pólvora en cantidad; poca *cera* pero hermosa; alguna *seda*, *almendra*, *pasas*, y *higos*; y que se introducía toda suerte de *especería*, *paños*, *escarlatas*, *fustanes*, y *papel récio*.

Despues del comercio y navegaciones á Ultramar, venian las de los Países-Baxos, que eran las expediciones mas osadas de aquellos tiempos, y fueron el mas importante giro que se hacia de frutos y especería del levante con artefactos y manufacturas del norte, hasta el reynado del Emperador Carlos V, como se puede ver en el tomo I de estas Memorias.

Balducci se extiende con mucha individualidad acerca de las monedas, pesos, medidas, cambios, plazos, y prácticas de Flandes y Brabante, donde tenian los banqueros y negociantes florentines un negocio inmenso. Hablando de Brabante, dice: „ Las plazas de mercado de este Ducado, son Bruselas, Malinas, Lovayna, y Anveres, pero es la principal esta ultima, que está sobre el Esquelda, pues es la ciudad donde principalmente residen y trabajan los mercaderes, y donde se carga y descarga la mercancía. Todos los comerciantes que trafican en Brabante, pagan de gabela nueve dineros por libra; excepto las naciones privilegiadas del Duque, como son los tudescos, los ingleses, los genoveses, y los florentines.“

Despues habla de *Brujas* como principal emporio de Flandes, y residencia ordinaria y mas concurrida de toda clase de estrangeros, en la qual se hacian mas negocios, y giraban mas cambios: cuyo puerto era la Esclusa, villa marítima de la costa vecina: „ En donde, dice, se cargan todas las mercaderías que salen y se descargan de las naos, cocas, galeazas, ú otros baxeles que vienen de fuera. Este puerto dista de Brujas unas tres leguas flamencas, con el qual se comunica por medio de un canal, por donde suben y baxan barcos chatos que llevan y traen los generos desde el descargadero.“ El

COMERCIO DE  
LOS PAÍSES-BAXOS.

<sup>12</sup> Seria la *códola*, ó *cótula* arábiga, diez de vino; y trece y media de miel. Casiri Bibliot. Arab. Hisp. t. 1. p. 281.

El que aportaba á la Esclusa, y no descargando los generos se iba á otra parte, no adeudaba derecho alguno: más si descargaba, aunque no fuese sino un fardo, debía pagar el *toloneo* de todo el resto que quedaba á bordo: este era un derecho del Príncipe, que se exìgia en la Esclusa, ó en Dammo, sobre el canal, de todo lo que se llevaba á Brujas, del qual eran exèntos los ciudadanos; pero dentro de la ciudad pagaban tres dineros por libra, porque solo estos tenian dentro de ella la exclusiva de comprar y vender, y no los forasteros, quienes no podian revender ninguna mercancía que comprasen allí, baxo la pena por cada vez de cinco libras de grosos torneses de plata; pero á la tercera eran desterrados de Brujas, y por consiguiente de todo el Condado de Flandes.

Por la seda pagaban ocho dineros por libra todas las naciones, salvo los venecianos, que durante todo el tiempo que permanecia en la Esclusa la flota de sus galeazas, solo pagaban quatro dineros (esto por gracia que tenian de la ciudad de Brujas); y pasado aquel término, pagaban como los demás.

En todo navio de Castilla, ó fuese de España, que aportaba y descargaba en la Esclusa, los marineros cobraban un tornés groso de plata de los dueños de la mercadería, por la conduccion de cada tonel de vino, de aceyte, ó de miel, grande ó chico, por cada bala de generos, grande ó chica, y por cada carga de cueros que contenia diez <sup>13</sup>.

Especifica tambien Balducci las fèrias principales de Flandes, que se celebraban en su tiempo, y eran: la de *Ipra*, que principiaba el dia de Ceniza; la de *Brujas*, que empezaba ocho dias despues de Pasqua de Resurreccion: la de *Toroldo* á veinte y nueve de Junio: la de *Lila* á quince de Agosto: y la de *Malinas* á primero de Octubre. Todas duraban quince dias, y seguian otros quince para los pagos. Tampoco se olvida de dar una noticia de las fábricas de paños de Flandes, de Brabante, y del Henao, con los nombres de los pueblos en que florecian, que eran veinte y seis.

Por

<sup>13</sup> En los generos que ivan de España á Flandes, no se habla de las lanas todavia en el año 1340: fruto tan importante de que en el siglo siguiente se hacian tantas expediciones á Francia, y á los Países-Baxos.

Por la vecindad de la Francia con los Países-Baxos, nombra las férias entonces famosas de Champaña, á donde concurrían también los italianos que negociaban en Flandes. La primera féria del año, era la de *Alannino*, ó sea *Lannoi*, que principiaba á primero de enero hasta el diez y nueve: el día veinte seguían los bancos por espacio de quatro semanas, y concluidas se daban quince días de plazo para los pagos de dicha féria. La segunda era la de *Bar*, que empezaba el martes antes de media Quaresma, y se cerraba el sábado de Ramos, y desde el domingo seguían los bancos, y los demás plazos como en la primera. La tercera era la de *Provins*, que principiaba el martes antes de la Ascension. La quarta la de *Tiers S. Jean* en el segundo martes despues de San Juan Bautista. La quinta la de *Provins Saint-Ange*, en el día de Santa Cruz de setiembre. La sexta era la de *Troyes*, el día primero de noviembre. En todas seguían los mismos plazos y usos que en la primera, y eran francas los primeros ocho días, menos en la de *Lannoi*.

Con motivo de traer una noticia de los paños de los Países-Baxos, pone en otro lugar de su obra una razon bastante circunstanciada de las fábricas de lana que eran conocidas en Champaña, Picardía, Normandía, Isla de Francia, y Languedoc, con expresion de los pueblos que las mantenían, que eran veinte, y entre ellos ocho ciudades capitales, célebres por este ramo de industria, de que hacían comercio.

Juan Uzano, que escribía cerca de un siglo despues, añade á las fábricas de Languedoc otras doce: y dice que todos estos paños se compraban en las férias de las aldeas de Mompeller; y que los florentines los embarcaban en Aguas-muertas, para conducirlos á Roma. Por este tiempo, dice, que había gran despacho en aquella Corte de paños ingleses, que los florentines traían en naves de Génova.

Hasta entonces no se hace mencion de estas estofas de Inglaterra, que no eran conocidas en el siglo xiv: pues solo salían en rama sus lanas para las fábricas del levante. Balducci, por lo que respecta á los florentines sus paisanos, que acopiaban en Inglaterra la mayor cantidad para labrar sus paños superfinos, dice: que

traían las lanas de Inglaterra á Pisa por Burdeos, subiendo el Garona, y atravesando la Gascuña pasaban por Var y por Fronsac. De aquí conducíanlas á Mompeller, y despues á Aguas-muertas, en donde las volvian á embarcar para Italia. Cada saca de lana, que hacia quatro quintales provenzales, ó quinientas libras florentinas, tenia de costo, entre fletes, conduccion, y derechos hasta Aguas-muertas, nueve florines de oro.

A principios del siglo xiv, consta por el citado Balducci, que los paños de Flandes, de Francia, de Lombardia, de Cataluña, y de Mallorca, abastecian los consumos del Reyno de Nápoles y de Sicilia.

COMERCIO DE  
SICILIA.

Dice Balducci, hablando de los derechos que pagaban las mercaderias en Sicilia: que los genoveses, catalanes, y narboneses eran exêntos de toda gabela quando venian directamente de Genova, Cataluña, y Provenza; más que si compraban en la Isla para extraer, adeudaban uno por ciento. Y si compraban, y lo comprado lo revendian en la misma Isla sin sacarlo, pagaban el tres por ciento de quanto compraren y vendieren; pero viniendo con generos de fuera de la Isla, y no vendiendolos, no pagaban derecho alguno. Qualquiera otra nacion que importase ó exportase mercaderías, pagaba el tres por ciento.

COMERCIO DE  
CERDEÑA.

De Cerdeña, dice, que se extraian *trigo, cebada, sal, y plomo*: que este se vendia en el Castillo de Castro á quintal catalanesco, pero se fletaba á quintal berberisco. De esta Isla no era permitido sacar plata en pasta, porque toda debia ponerse en la Zeca Real para acuñarla. Además habia pena de muerte contra el que derritiese la moneda del país; pero podian extraerse de la isla los *alfonsies* gruesos y de plata, moneda que se sacaba en gran cantidad para diversas partes, especialmente para el Reyno de Nápoles, y para Chypre.

Uzano, que escribia antes de mediados del siglo xv, hablando de los artículos que se extraian de Cerdeña, especifica mayor número que Balducci, pues refiere: que se sacaba, no solo *plomo, sal, y granos*, sino alguna *pellejería, lanas bastas, cueros vacunos, de venado, queso redondo y largo, tocino, sebo, y otros frutos*.

COMERCIO DE  
VENEZIA.

Dice Balducci: que en Venecia ningun forastero podia intro-  
du-

ducir género alguno de levante, ni por mar, ni por tierra, por ser solo permitido á los subditos de la Señoría, baxo la pena de un cincuenta por ciento del valor del género. El comercio grande de los venecianos se hacia con las galeazas armadas por el gobierno para la seguridad de los mercaderes. Estas se dividian en tres flotas, que salian á tiempos determinados del año, y eran: la de *la Tana*, la de *Súria*, y la *Flandes*. Esta última á la ida no podia tomar mercadería alguna en el viage; más á la vuelta podia tomarla en donde quisiere.

Uzano se explica con mas particularidad acerca de estas flotas, que en su tiempo eran yá cinco, y dice: que las naves para el viage de *Súria* y de *Cataluña*, partian de Venecia del quince al veinte de enero: las galeazas para *Romanía* y *Trebizonda*, del ocho al diez de julio: las de *Baruth*, del ocho al veinte y cinco de agosto: las de *Alexandría*, del ocho al veinte y cinco de setiembre: y las de *Flandes*, del ocho al veinte y cinco de abril.

De la famosa Sevilla, hace importante mencion Balducci, quando trata de las medidas y pesos usados en aquella ciudad para las ventas y compras de los generos y frutos que introducian, ó sacaban los estrangeros <sup>14</sup>. Refiere como, entre las naciones privilegiadas que comerciaban en Sevilla, eran los catalanes igualados con los genoveses, placentines, y florentines en la franquicia de pagar medio derecho de entrada del entero que adeudaban los demás extrangeros por sus mercaderías, que era diez por ciento. Pero habia para todos una buena práctica, que debia de fomentar la extraccion de frutos de la tierra, y era: que sacando de Sevilla por el valor de lo que se habia introducido, no se pagaba derecho de salida, y solo de lo que excediese se pagaba un dos y medio por ciento, que era la mitad del acostumbrado. Allí se echa de ver que los principales renglones de exportacion, eran *cueros vacunos, conejinas, lana, xabon, cera, miel, aceyte, trigo, azogue, grana-kermes, oro y plata* en pasta, ó en barras.

COMERCIO CON  
SEVILLA.

V 2

Uza-

<sup>14</sup> Véase en el *Apendice de Notas* tomo IV. de estas Memorias el Num. VI. p. 63. en donde se leen diversos renglones de comercio y cómputos, de que

hasta aqui ningun historiador ni memoria nacional habia hecho mencion, asi con respeto á las medidas y pesos, como con respeto á las monedas, pagos, y derechos.

Uzano, hablando tambien de esta ciudad, cerca de un siglo despues, se extiende algo mas en su práctica mercantil, comparandola con Lisboa en algunos articulos, como en los *cueros*, la *grana*, y el *sebo*. Dice, pues, que en estas dos ciudades habia almacenes donde se acopiaban buenos cueros españoles: que doscientos de estos valian de nueve á diez coronas portuguesas, y que tenian de costo hasta Pisa un quarto de florin: que los cueros de Sevilla eran mejores que los de Lisboa: que en aquella valian cada cien cueros de primer costo once doblas, esto es, doce florines: que la grana de Lisboa era mucho mas perfecta que la de Sevilla, y valia de veinte á veinte y dos coronas la arroba, y la de cera de ocho á nueve: que la grana de Beja y de Salvatierra en Portugal, eran de ínfima calidad, y valia á doce coronas la arroba: y la de Sevilla valia á doce <sup>15</sup> doblas: que un quintal de sebo en Lisboa, valia una corona y tres quartos, pero era de mejor calidad que el de Sevilla.

COMERCIO CON  
MALLORCA.

Despues de tratar Balducci de los pesos, monedas, y medidas de esta Isla, y de los precios de los frutos, segun sus diversas especies, habla de las plazas de comercio de Europa y de Africa, que tenian contratacion con Mallorca, esto es, de un tiempo en que aquel Reyno no estaba incorporado en la Corona de Aragon. Las plazas que nombra, son: Barcelona, Mompeller, Nimes, Aguasmuertas, Mesina, Palermo, Gaëta, Nápoles, Pisa, Florencia, Génova, Sevilla, Venecia, Constantinopla, Brujas, Londres, Paris, Fez, Salé, Arcilla, Zafí, y Túnez.

Uzano, que escribia cerca de un siglo despues, habla de la *cera* de Mallorca, de la *lana*, y de los *paños encarnados* que se hacian para Gaëta, Nápoles, y Pisa. Dice que los italianos pagaban por todos costos y derechos, en la extraccion de la lana de aquel Reyno, veinte y quatro dineros por ciento; pero los catalanes solo pagaban la mitad. Habla de los *quesos*, y de las *pieles de corderos* de Mallorca y Menorca, y tambien de la *loza*, que tenia mucho despacho entonces en Italia.

Aun-

15 Sin duda aqui el autor padeció ó el impresor, como se nota ya en otros equivocacion, ó el copiante del código, cálculos numéricos, en que se ve el yerro.

Aunque en el código de Balducci no se hace mencion de Valencia ; trata Uzano con alguna extension de los articulos comerciables del país , como tambien de los pesos , medidas , y moneda , y de sus correspondencias. Dice que los cambios se hacian en aquella ciudad con sueldos barceloneses : que se extraian por alli , ó por Barcelona , las lanas que él llama *Sanmatéas* , y explica por *lanas de Garbo* , siendo las buenas del *piano* , esto es , las *cervieras* , y las *salsodellas* , que eran aun mejores <sup>16</sup> : que las cosas que entraban en Valencia nada pagaban , y solo á la salida dos dineros por libra , y algunas nada. Lo que se vendia á los mercaderes con póliza pagaba dos dineros por libra , y la lana á la salida ocho : que todas las mercaderías se vendian á quintales , los lienzos á alnas , la seda á libras , y la grana por arrobas.

Habla despues de las lanas que venian de Londres á Valencia , y del coste que tenian puestas allí , es á saber : por el flete un ducado por bala ; por descargarla un sueldo ; por conduccion al almacén seis dineros por libra ; por lezda de Tortosa uno y medio por arroba ; por derecho de generalidades de Valencia un sueldo por arroba ; por derecho de italianos tres dineros por libra de entrada , y otros tres de salida , estimando á quarenta libras la saca ó bala ; por lezda de Barcelona y de Colíbre dos sueldos : en suma cada bala salia cargada con quince sueldos barceloneses. Refiere tambien : que los *paños* que se fabricaban en dicha ciudad , tiraban de diez á diez y media canas : que se extraia para Pisa *papel* , el qual se vendia á caxas de diez y seis resmas cada una , y esta valia de doce hasta quince libras barcelonesas , segun la calidad : que tambien se extraian *tapetes* de seda pajiza , y valia la pieza diez ó doce florines ; *grana-kermes* ; *zaléas de carnero* , que costaban á veinte y quatro sueldos valencianos la docena ; y asi-

<sup>16</sup> Los nombres de estas lanas sin duda estan desfigurados en el código de Uzano , segun la pronunciacion vulgar de aquel tiempo , particularmente entre los extranjeros. Las lanas *Sanmatéas* serian las del lugar de S. Matheo en Aragon ; las del *Piano* ó del llano , serian

las que venian de tierra de Castilla ; las *Cervieras* las que se acopiaban en Cervera del rio Alhama ; y las *Salsodellas* tomarian su denominacion de algun parage ó lugar , cuya etimología no es facil acertar , y mas quando se ignora el partido , ó la provincia.

COMERCIO CON  
NÁPOLES Y ROMA.

asimismo *cabritillas*, á siete sueldos la docena; cuyos dos últimos artículos salían puestos en Pisa, con un quince ó diez y seis por ciento de todos costos.

COMERCIO CON  
NÁPOLES Y ROMA.

Habla Uzano de diversos renglones de extracción que proveía el Reyno de Nápoles, sin especificar otra manufactura que algunos *fustanes*, y *xabon duro*, porque lo demás se reducía todo á frutos ó producciones naturales. Así, pues, de Nápoles y Gaëta se sacaba mucho *aceyte*, *nueces*, *castañas*, *naranjas*, y *vino*; de la Pulla *vino*, *trigo*, *legumbres*, *azufre*, no hermoso como el de Volterra; y de Calábria mucho *vino*, *trigo*, *queso*, *tocino*, *nueces* para levante, y *ardillas* negras. Añade que de Roma se sacaban *pellejería*, *salitre*, *pasas*, *estopa*, y *astas de búfalo*: y que la barca mayor que llegaba por el Tyber, no pasaba de cincuenta botas.

COMERCIO CON  
BARCELONA.

Habla Uzano de Barcelona con mucha particularidad en cinco distintos capitulos de su tratado, yá sobre el modo de hacer los cambios, yá sobre los varios derechos que adeudaban las mercaderías en su introducción. Explicando como se giraba el cambio de esta ciudad para otras plazas de Europa, dice: que de Barcelona para París, Mompeller, y Aviñon, se cambiaba á sueldos barceloneses contra francos, que cada uno destes valia catorce sueldos y seis dineros segun el cambio: para Genova se cambiaba á sueldos contra florines: para Pisa y Florencia, á sueldos contra florines de sello, que correspondian cada uno de estos á unos diez y seis de dichos sueldos en Pisa: para Venecia y Nápoles, á sueldos contra ducados, computando cada uno de estos por diez y seis sueldos y seis dineros: para Valencia á los mismos sueldos contra los valencianos, que eran iguales ó poco menos: para Perpiñan á los mismos sueldos contra los perpiñanezcos, que eran un ocho á nueve por ciento menores: para Brujas á los mismos sueldos contra escudos de veinte y dos grosos de Flandes. Despues de haber hablado del giro cambial y plazo de las letras de Barcelona con Florencia, Sena, Pisa, Génova, Milán, Aviñon, Mompeller, Brujas, Paris, Roma, Palermo, Nápoles, Perúsa, Bolónia, Ferrara, Venecia, y Luca, dice: en Barcelona se hacen los pagos á sueldos de la tierra; se cámbia para todas partes; y para todas se hacen las corredurías á quince el millar.

Tra-

Trata tambien de los derechos , así generales como municipales , que pagaban las mercaderías en Barcelona en la entrada , salida , y tránsito , clasificando cada uno con especificacion de los generos y sus correspondientes aranceles : en lo que está Uzano conforme con las tarifas de todos aquellos derechos de aduanas , lezadas , y otros que constan en estas Memorias , y corresponden á los principios del siglo xv , de cuyo tiempo escribia este autor.

En el capítulo XLVIII de su tratado , en que explica las temporadas y ocasiones en que abundaba ó escaseaba el numerario en várias plazas de comercio , y las causas de esta abundancia ó escasez , dice : que en Barcelona se encarecia el dinero de primero de junio hasta todo agosto , por causa de las compras de las lanas en *Aragon* , en *Cervera* , y en el *Piano* , y de las granas en *Valencia*. Despues volvia á encarecerse en octubre por S. Lúcas , y duraba hasta enero , por causa de las compras de los azafranes , que lo encarecian mas que las de las lanas. Despues cada dia iba baxando , y volvia á su primer precio ; y seguia esta baxa hasta la otra temporada del acopio de las lanas , á no acontecer algun caso nuevo.

En el capítulo LII , hablando de los derechos que pagaban las estofas estrangeras en esta ciudad , dice : que los tejidos de seda tenian en ella buen despacho. Refiere las suertes que se pedian , y los precios de su venta por canas barcelonesas , que hacian cada una dos tércias de la de Florencia ; cuyos nombres son los siguientes : *terciopelo* liso negro , á siete florines la cana : liso alexandrino á ocho y medio : liso carmesí á doce : negro de realce , á diez y siete : *raso* liso carmesí á doce florines : negro á seis : de otros colores , á siete y á ocho : *raso* aterciopelado alexandrino , á diez : idem de realce carmesí , brocado de oro fino , á treinta y ocho : idem afelpado alexandrino brocado , á treinta y dos : *damascato* negro á nueve : idem blanco y alexandrino á nueve y medio : *imperial* , la pieza á cincuenta florines.

Empezando por la *sal* , produccion tan necesaria á la vida humana , se mencionan en el tratado de Balducci las mas conocidas salinas de que se hacia comercio á principios del siglo xiv : y eran las de Ghelle , de Pugho , de Nova , de Lucchi , de Sibinic-

PRODUCCIONES NATURALES COMERCIALES ENTRE LOS EUROPEOS.

cho

cho en *Esclavonia*; las de Salpi, Ircano, y Spanto en la *Pulla*; las de *Clarencia*, las de *Durazo*, las de *Alexandría*, las de *Ibiza*, las de *Cerdeña*, las de *Sarabes* en Berberia, las de *Chypre*, las de *Cervia*, las de *Ancona*, y las de *Hieres* en *Provenza*.

Uzano hace mencion de las salinas de *Tortosa*, de las quales no habla Balducci, porque tal vez en su tiempo aun no se beneficiaban. Dice que valia el quintal de sal á tres sueldos barceloneses, y que se vendia por quarteras, cada una de trescientas sesenta libras en Pisa. Añade que la sal de *Ibiza* se vendia en esta Isla á un peso que llaman *modino* (almudi) que hacia treinta y seis quintales de Barcelona, y que el primer costo de cada modino era de treinta sueldos barceloneses.

Hablando Uzano de la *peletería* que se vendia en Pisa y Florencia, especifica con sus correspondientes precios, las *pieles* de añinos de Perpiñan, de Cerdeña, de Narbona, de Romanía, y de Escocia, de Mallorca, de Valencia, y de Cataluña; las de *cabrío*, grandes, chicas, y medianas de Andalucía, las *zaleas de carnero* de Aragon, de Cataluña, y de Provenza: yá antes Balducci habia hablado de várias clases de forros de pieles que se usaban y comerciaban en su tiempo, como: las de zorro de Esclavonia, de la Pulla, de Alemania, y de Norvega, de gatos y liebres de Esclavonia, de liebres de Norvega, de martas zibellinas, de fuínas, de conejos, de lobo cerval, de ardillas, de armiños, y otros cuyos nombres antiquados hoy no se entienden.

Conocíanse á principios del siglo xv várias clases de *algodones*, de que hace mencion Balducci, con los nombres de los paises que los criaban, ó en que se preparaban, y eran: el algodon de *Ultramar*, el de *Romanía*, el de la *Pulla*, el de *Calábria*, el de *Sicilia*, el de *Malta*: y de estos los habia hilados, en blanco, y teñidos. Uzano hace mencion de este género quando habla del que se vendia en Génova, y se pesaba á quintales: con cuyo motivo individualiza estas clases: algodon *Damáno* (ó fuese del monte Amáno en la Armenia menor); algodon de *Scio*, de *Chypre*, de *Alexandría*, de *Turquía*, de *Malta*, y algodon hilado en *Alexandría*, en *Chypre*, y en Génova, &c.

El algodon en rama ó en copos, que Balducci llama *coto-*

ne-

*mapputo*, venia en su tiempo de diversas partes; pero sus calidades seguian este órden en la bondad: el de Chypre, el de Malta, el de Calábria, y el de Sicilia. Los demás algodones se llamaban de *Ultramar*; y su precio, desde el superior hasta el ínfimo, seguia este órden: el de *Amáno*, el de *Alépo*, el de *Sciame*, el de *Acre*, y el de *Leccia*, todos en *Súria* y el de *Armenia*. Previene que el superior á los entonces conocidos era el de *Amáno*; que todos los de *Ultramar* aventajaban á los de Europa; y que el inferior de estos era el de Sicilia; que este género todo se vendia en sacas; y que el comprador debia quedarse con una muestra del que asomaba por la boca, para no pagar el de dentro si no fuese igual.

Trae *Balducci* várias suertes de *alumbres*, que eran en aquel tiempo objetos del comercio. Dice que el alumbre de la *roca de Colonna* era el mejor: que se beneficiaba en Turquía á siete jornadas del embarcadero de *Chisenda*, cerca de *Trebizonda*, al qual baxaba por tierra; y que se labraban todos los años en aquel lugar 140 quintales genovesinos. El de segunda calidad era el alumbre de *Foggia* ó *Fosa*, llamado *corda*, que era mas menudo, del qual se labraban tambien anualmente otros 140 quintales. El de tercera calidad era el alumbre *lupaio*, que se labraba en una tierra de Turquía á 4 jornadas de la costa del mar de *Marmóra*, y baxaba al embarcadero de un lugar que llamaban *Trillia*: era un poco mas granado que el de *Coltai* ó de *Altoloco*, del qual se labraban cada año 100 quintales genovesinos. La quarta clase era el alumbre de *Coltai* ó *Cottai*, tambien en Turquía, que baxaba á los embarcaderos de *Altoloco* y de *Palazia*, del qual se fabricaban cada año unos 120 quintales genovesinos, y de estos baxaban 40 á *Satalía*, en cuya conduccion se gastaban catorce jornadas. La quinta clase era el alumbre *chisciccho*, esto es, de una isla del *Mamoro*, que era feo y ruin, y solo servia para curtir corambres: se labraban de éste todos los años 120 quintales.

Habia tambien el alumbre de *Castello*, que llamaban en *Florençia de pluma*, y venia de *Berbería*; el de *Nápoles*; y otros tres que venian del *Mar Negro* de la banda de *Romanía*, llamados *giachillo*, *corda* y *cholserosciccho*, y eran los peores que se traían

de aquellas partes. Se mencionan además, el alumbre, llamado *de Sorta*, y el de *Bolghano*, sin expresar el lugar donde se beneficiaban, ni por donde tenían su despacho <sup>17</sup>. Nombra también otras clases de alumbres, el uno llamado *scagliolo* preparado, que parece era como vitrificado, otro llamado *zuccherino*, y otro sacado de las heces de vino.

Los que han escrito, que antes del descubrimiento de la América, el azúcar era poco conocido para el regalo de la vida, y que solo era destinado para las boticas; tenían muy pobre idea de los consumos y comodidades de los pueblos de la baxa edad. Lo que nos refiere Balducci sobre el comercio que se hacía en su tiempo de las varias clases de azúcares, y del cuidado con que se solían escoger y acondicionar para los embarques y su mejor conservación; prueba que era un ramo muy importante y de gran consumo para el regalo en las comidas, bebidas, y confituras, porque el consumo de la medicina ni pedía tanto despacho, ni tanto cuidado en escoger las suertes. Allí nombra el azúcar polvo de *Chypre*, de *Alexandria*, de *Babilonia*, del *Irack*, de *Súria*, de *Málaga*, de *Mallorca*: y entre los azúcares de pilon, el *babilónico*, el *caffetino*, el *mucchára*, el *musciato*, y el *damasquino*; y entre los compuestos el *rosado*, el *violado*, y el *candi*.

Dice que entre los de pilon, el *mucchara* era el superior, por ser el mas cocido, mas blanco, y mas consistente; pero que venia poco á occidente, porque casi todo se retenia para la provision del Soldán de Egypto: que despues de éste se preferia el de *Jaffa* llamado *caffetino*: que el *babilónico* era de tercera calidad, y tenia la forma piramidal del *mucchára*: que el de quarta calidad era el *musciato*, que venia en panes muy grandes en

17 En las tarifas de las Lezdas del puerto de Colibre, del año 1252 (Collec. Dip. tom. II. p. 19) se expresan algunas castas de alumbres con estos nombres lemosines que no se entienden *allum suctench*, idem de *Bolcam* (que sería de *Bolghano* de Balducci); idem de *Castilio*, idem de *ploma*. En las tarifas de 1221 de las Lezdas de Barcelona,

y en las del puerto de Tamarit de 1243, se hace mencion del alumbre, más sin especificar clases ni calidades. Pero en las ordenanzas municipales de los corredores de Barcelona de 1271, que andan en el apéndice de notas del sobre dicho tomo II. p. 72, se especifica el alumbre de *Alepo* (acaso el *lupaio* de Balducci), y el alumbre de *Bugía*.

figura de cono truncado, y de éste se vendia mucho á los boticarios y especieros: que el *damasquino* era el ínfimo azúcar de pílón que se conocia, y venia en panes grandes y chicos de figura cónica, y piramidal: y que el mejor azúcar *candi* era el que tenia los terrones mas gruesos, blancos, y transparentes. Hablando del azúcar en polvo, dice: que lo habia de várias suertes, como eran, el de *Chypre*, el de *Rhodas*, el de *Súria*, del *Cranco*, de *Monreal*, y de *Alexandría* que era el mas ínfimo.

Entre las producciones várias que eran objeto del comercio en el siglo xiv, nombra Balducci: la *cera*, es á saber, la de Geto, de Ragúsa, de Romanía, de España, de Zaorra, de Pollana, de Riga, de Berbería: la *gualda*, yerba colorante que se llamaba yerba *gualda* en Toscana, yerba *panicciola* en la Marca, yerba *luccia* en la Pulla, yerba *stimena* en Syria, cuyos nombres distintossignificaban una misma cosa. Menciona tambien dos suertes de *azul*; el de Ultramar, y el de Alemania: las *cenizas graveladas* de Súria, y de Alexandría; las primeras venian en ladrillos sólidos y gruesos, y no en polvo; y las segundas no eran tan buenas. Habla de los *azafranés*, que gradúa en calidad por este orden; el de Toscana; el de Cataluña; el de la Marca de Ancona; el del Abruzo; el del Monferrato; y el de Alexandría de la palla. Tratando del *lino*, especifica el de Romanía, de Pádua, de Bréscia, de Viterbo, de Prato, de Pistoya, de la Marca de Ancona, y el de Alexandría de Egipto: Celebra el *xabon* de Venecia, el de Génova, de Pisa, de Ancona, de Gaeta, de Pulla, de Rhodas, de Chypre, y de Trípoli: la *seda* de España, de Salonica, y de otras clases, que segun sus nombres vendrian de paisés del oriente, como era: la seda *talani*, la *amali*, la *masandri*, la *leggi*, la *stranai*, la *sacchi*, la *caballí*. Habla de los *dátiles* de la Andalucia, de Túnez, y de Alexandría, en pasta: de la almendra de Colonia, de Pulla, de Málaga, de Provenza: de la *miel*, de Cataluña, de Mequinéz, de Cándia, de Corón, del Golfo, y de Narbona: de las *lanas* de Cerdeña, de Creta, de España, de Borgoña, de Berrí, de Inglaterra, de Mallorca, de Cataluña (eran las de Aragon): del *aceyte* de Sevilla, de Mallorca, de Túnez, y de Lombardía: del *hierro* y *acero* de Bréscia, de Val-Camónica, y Val-de-Ropia: del *papel*, de Bréscia,

y de Xátiva: de los *quesos* de Cerdeña, de Córcega, de Sicilia, de Cándia, de Calábria, de Mallorca, y de Menorca: del *tocino* de Cerdeña, de Córcega, de Sicilia, y de Provenza: de la *grana* de Corinto, de Romanía, de Andalucía, de Portugal, de Valencia, de Berbería, de Provenza, de Esclavonia, de Cimarra, de Despina, de Maggio: del *arroz* de España, de Ultramar, y de Nápoles: de los *cominos*, la *mostaza*, y *rejalgar* de España, de la Pulla, y de Serriughan: del *pastel* de Provenza: de las *azufayfas* de Valencia; del *atún* de España: de las *nueces* de la Pulla, de la Marca, de Provenza, y de Romanía: del *estaño* de Venecia, y de Provenza: de la *rúbia* de Flandes, de la Romaña, de Alexandría, de Romanía, y de Chypre: del *plomo* de España, y de Cerdeña: del *cobre* veneciano en panes, en granos, y en planchas grandes: del *coral* de Cerdeña, y de Túnez, encarnado, blanco, y negro.

DROGAS COLO-  
RANTES, ME-  
DICINALES, Y  
AROMATICAS.

Uno de los ramos mas ricos y lucrosos del comercio de los pueblos marítimos del mediterráneo, era el de la *especería*, y *droguería* que venia de la India por los mercados de Damasco y Alexandría, en el qual tuvieron tanta parte los catalanes desde el siglo XIII hasta el XVI, como se manifiesta en vários lugares de estas Memorias. Es muy curiosa la lista y nomenclatura que trae Balducci (en el capítulo LXXIV de su obra pag. 295) de todas las espécias, drogas, arómas, é ingredientes, asi del reyno mineral, como del vegetal, que se conocian entonces en el comercio, y en especial la de todos los articulos que sacaba la Europa del oriente en el siglo XIV. Pero, por mas esfuerzos que se han hecho para traducir al castellano los nombres de todos del antiquado toscano en que los extendió aquel autor; la estropeada escritura y pronunciaci3n que se daba por el vulgo mercantil á cada nombre (si yá no estaba viciado el códice, ó se viciase mas la cópia despues para la impresion), no ha permitido una segura version sino de una parte; á pesar de haber recurrido á diccionarios y glosarios de la lengua toscana é ínfima latinidad, consultado con sugetos eruditos, é inteligentes en la historia natural, farmácia, y botánica, asi españoles como italianos, y cotejado, por todas las reglas de la analogía y etimología, los nombres antiguos del idioma lemosin, de que se hacia uso en el com-

mer-

mercio, y las tarifas de droguería de las antiguas aduanas de los puertos de Cataluña. Pero, como en cada pais se daba distinta pronúnciacion, conforme el language del vulgo de los navegantes y mercaderes, á unos nombres que ellos recibian de boca de los mahometanos, que solian arabizar muchas veces las palabras indianas ó persianas; tampoco se ha conseguido el fin deseado con esta tan prolixa diligencia.<sup>18.</sup>

Los nombres que se han podido traducir segun su acepcion oficial mas comun en España, son los siguientes: *agallas* de Turquía, *idem* de Romanía, *agárico fino*, *aloes pático*, *idem socotrino*, *idem cavallino*, *ámbar fino*, *añil*, *astufi*, *ságría*, *asa fétida*, *bérberos*, *borax piedra*, *idem pasta*, *brasil*, *cálamos aromáticos*, *castóreo*, *carpo-bálsamo*, *cardamómo doméstico*, *idem silvestre*, *cardenillo*, *canela de espuerta*, *idem de caixa*, *cáffera*, *cásia fistola*, *cásia línea*, *costo arábigo*, *coloquintida*, *claro especia*, *comino* de Seringhan, *cenizas graveladas*, *cubébas domésticas*, *idem silvestres*, *draganta* de Turquía, *idem* de Romanía, *estoraque*, *calamita* de Súrria, *idem liquido* de Chypre, *escamonéa* de Súrria, *euforbio*, *flor de canela*, *flor de laca*, *galanga*, *gualda* de Súrria, *gálbano*, *gengibre*, *girofle*, *goma arábigo*, *heno griego*, *incienso*, *láudano*, *leño alóes*, *laca cocida*, *idem cruda*, *manná*, *médula de cássia*, *mácias*, *mástico*, *mandrágora*, *marfil*, *meliloto*, *mínio*, *mirabolanos chébulos*, *idem cetrinos*, *idem cándidos*, *nimfea*, *nuez moscada*, *nuez vómica*, *idem índica*, *opio póntico*, *idem rebecho thebaydico*, *idem tranés*, *pelitre*, *pinienta larga*, *idem redonda*, *idem blanca*, *poléo montano*, *reopóntico*, *sándalo encarnado*, *idem blanco*, *sagapino*, *santónico*, *schenanti*, *sen fresco* de Meca, *sorcócolo*, *spica celántica*, *spica nardi*, *stineos marinos*, *spodio de cañas*; *tamarindos*, *terra sigilata*, *túcia alexandrina*, *tréfola magna*, *teriaca fina*,

<sup>18</sup> Los otros nombres de drogas é ingredientes que se han quedado por traducir, por no haberse podido descifrar en el language italiano de Balducci, son los siguientes: *aghetta*, *biacca mezzana*, *biacca della trecoia*, *biono da maestri*, *cervoni*, *cederni*, *contre de montrieri*, *dionvici*, *ghella*, *guardabanco*, *mosto*

*con falla*, *idem senza falla*, *penniti*, *rupara*, *talani*, *turcici de Tyro*, *vernucanti rossi*, *sinobia*, *fangaccio*, *iscotan* ó *scotanno*, *stamine*, *ninufarre*, *merda cascia*, *turcici pischaccheri*, *carvi*, *alcana*, *fistuchi*, *lisciadro*, *nocisarche*, *minura*, *zaffiore*, *salni gha*, *socaffe*, *bari*.

na, vitriolo de Chypre, zedoária, xylo-bálsamo, yerba de Bugía.

Después el mismo Balducci explica las calidades, y clases de algunas drogas, según las reglas y precauciones que exigía el interés de los mercaderes, para cuya instruccion escribia. Empezando por el añil, dice: que el de Bagdad, de donde tomaba el nombre de *índigo bagadel*, era de superior calidad, y el mas estimado el que tiraba á violado: que el de Chypre era mas grueso, y valia una quarta parte menos que el bagadel. Pero en su lista de drogas nombra otras dos especies, el *añil del golfo*, y el *añil ri-fante*, sin darnos la explicacion de estos nombres 19.

Sobre el *aloes* ó *acíbar*, que divide en *cetrino*, *epático*, y *cabalino*, dice: que el primero era el mejor, y tenia un color cetrino que tiraba á roxo: que el segundo era mas negro, y no tan claro como el cetrino: que el tercero era totalmente negro: que el *ambar* preparado á modo de cuentezuelas, debia ser de un amarillo de oro fino, y el mas claro que pudiese. De la *draganta sólida* dice que venia de Romanía, y de la Turquía Asiática por Satalía; pero que en Chypre, en Turquía, y en Cataluña se llamaba *chitira*: que las *agallas* venian de Romanía, y de Turquía: que el mejor *incienso* era el *torosino* que baxaba por Táuris, y el *bagadel* que venia por Bagdad; pero que el que se recibia por el puerto de Alexandría, llamado por esto *alexandrino*, era inferior, pues se estimaba un tercio menos que los otros dos.

Hablando del *gengibre*, especifica tres clases con los nombres de *colombino*, *mechano*, y *belledino* que recibia de los vários paises en que se criaba: es á saber, el primero en la isla de Colombo en la India, de corteza suave, lisa, y cenicienta: el segundo que venia de la Meca, de grano menudo, y duro al cuchillo: y el tercero que se cogía en muchos parages del Asia. Además nombra Bal-

duc-

19 Aunque en las tarifas de las Lezadas del puerto de Barcelona de 1221, del de Tamarit de 1243, y del de Colibre, de 1252, se hace mención del *añil* en general; solo en las ordenanzas de los corredores de aquella capital del año

1271 se especifica, diferenciandolo con los nombres de *indi bagadell*, è *indi de Golf*. Qué entendian en los siglos 13 y 14 por *golfo*, no lo puedo asegurar, si sería el Mar Negro; si el Golfo arábigo, si el Golfo Pérsico &c.

ducci en su lista otras especies que no explica, como el gengibre que llama *soratino*, el *berimach*, y el *aballi* molido.

Al *brasil* lo divide en tres suertes, es á saber, en *colombí*, *amerí*, y *sení*. Dice, que el primero era de color roxo claro, el segundo de color roxo obscuro, y el tercero de color amarillento; pero que el *colombí* valia una sexta parte mas que el *amerí*, y tres tantos que el *sení*.

Ya que no hemos podido dar una genuina traduccion castellana de los nombres de muchas drogas que especifica Balducci; ilustraremos aqui la parte histórica, botánica, y medicinal de algunos artículos, con una breve descripcion que fixe sus várias denominaciones, terrenos donde se criaban, y propiedades mas usuales, sirviendonos del tratado de arómas y simples que imprimió en 1542 el Doctor Garcia de Orto portugués, y médico que fué muchos años del Virey de Goa, en la India. Por medio de estas descripciones podrá el lector curioso aclarar la obscura significacion, la etimología, y escritura de muchos nombres y especies de drogas orientales, comparando las distintas épocas de este ramo precioso del comercio antiguo, es á saber, los aranceles de las aduanas de Barcelona de 1221, de Colíbre de 1243, de Tamarit de 1252, de los corredores de 1271, las listas de drogas del tratado de Balducci del año 1340, y las observaciones del Dr. Orto que escribia su obra en 1536, de la qual resultan estas descripciones.

El *aloes* líquido, que en español se llama *acíbar* del nombre *cebar* que le dan los turcos y persas, aunque en Guzaráte y Decán tiene el de *areaa*, se extrae de una yerba seca; que nace mucha en Cambaya, en Bengála, y en otros varios parages de la India. Pero el mas famoso es el de Socotóra, por cuyo motivo se llama *socotrino*, que de aquella isla se lleva á la Arabia, Persia, y Turquía. Este *aloes*, con el otro que se cria en la India, se conduce á Adén, y á Jedda, y de allí al Cayro; ó bien pasa á Ormús, y de allí á Basóra, y de esta ciudad al Cayro. De aqui baxa á Alexandría, en donde lo toman los europeos; pero se aprecia el *socotrino* el quádruplo de los otros acíbares.

2. Baxo el nombre mas usual de *aloes* se entiende un palo oloroso llamado así, y por los antiguos *agollochium*, que se traía de

NOTICIA HISTÓRICO-NATURAL DE ALGUNAS DROGAS DE ORIENTE.

la Arábia, y de la India; pero el legítimo es el que se saca de Maláca y de Sumátra, el qual pasando á la Arábia, de aqui se difundia á los Européos como otros arómas. El incienso suple por el *aloes*, porque de este hay menós abundancia, y es mas caro. Avicena le dá los nombres de *xylaloes*, esto es, *aloes* silvestre, y de *agaluguen*. Serápio describe varios generos de *aloes*, el *fiuma*, el *mondunum* de Mondel, acaso Menlinda, el *seificum*, y el *alcumeri*, quizá del Cabo Comorin, pues en Comorin y Ceylan se cria un género de palo oloroso que se llama *agila braba*, esto es, *lignum aloes silvestre*. En Arábia le llaman *agaluguen*, y *haud*; en Guzaráte y Decán *ud*, que parece tomado de los arabes; en Maláca garro, que es muy exquisito, y *calambac*.

3. El *ámbar* se cria en las costas de las Maldívas, desde donde el mar, quando corren levantes, lo arroja á las de Sofála, isla de Cománo, Damgoxa, y Mozambíque. Algunos le han llamado *zingue* por la costa de Etiópia, porque *zingue* ó *zangue* entre persas y arabes suena negro. Avicena le añade el epíteto de *almendeli*, como quien dice, de Melinda, y tambien el de *celachiticum*, acaso por de Ceylán. Ningun griego, sino Æcio, hizo mencion del ámbar: lo hay blanco ó cándido como la *creta*, roxo como el *boloarminio*, esto es *armenio*, y alguno negrizco.

4. El *asa fetida* ha tenido varios nombres que la confunden, como el de *althit*, de *aujudem*, y de *laserpicium*. Avicena, tomandolo del árabe, le dá el de *almharat*. Es una planta llamada por los latinos *laserifera*, á cuyo zumo cuaxado dan el nombre de *althit*, que en todo el Oriente es un gran medicamento. Se cria mucha en Mandú, Chitor, y Delí; y de Ormús se lleva á Pegú, Maláca, Tanasari, y otras regiones vecinas. Algunos creen que el *benjú*, ó *ben judeum*, es un genero de *lasero* syriaco.

5. El *amómo*. Se duda del verdadero nombre de esta flor medicinal: algunos suponen ser la *rosa de Jericó*; otros el *acorum* de Galeno; y otros el *pes columbinus*. Es mas probable sea esto ultimo, porque en árabe se llama *hamama*, que se interpreta *pie de*

20 La primera vez que se nombra, es en 1271, en las ordenanzas de el palo *aloes* en las tarifas de Catalu- los corredores de Barcelona.

*paloma*. Se cria en Arábia, en Pérsia, y en el Asia interior.

6. El *anacardo*, fruto medicinal. Los griegos modernos (pues ni de los antiguos, ni de Galeno, fué conocido) dieron este nombre á lo que los portugueses llaman *fava de Maláca*, yá por su figura parecida á un corazon, yá por su color, siguiendo á los árabes que le llaman *balador*, y los indianos *bybo*. Los árboles que producen esta especie de habas pendientes, se crián en Cananor, y Calicut, y tambien en otras partes, como en Cambaya y Decán.

7. El *benjuy*, goma aromática que destila de las cisuras de un árbol, que nace en Sumátra, en Siám, y Maláca, y no en Armenia, Syria, ni Africa, parece fué desconocido de los autores griegos: pero el que Aberöes llama *belenizar*, ó *belenezar*, es de distinta naturaleza. Ruëlio le puso erradamente el nombre de *benjudeum* por la afinidad que guarda con *benjuí*; debiendose llamar mas bien *benjai*, esto es, hijo de Jaoa, en donde se cria con abundancia. Los chinos llaman á todos los generos de benjuy *cominham*; los árabes *lobanjaoy*, como quien dice incienso de Jaoa, por haber sido este país el primero que conocieron; y los naturales de Decán y Guzaráte *udo*. El *benjuy de boninas* es el que se cria de árboles nuevos, y el mas precioso que nace en Siám. El mas buscado por los mercaderes es el *benjuy amygdaloides*, ó *amygdalino*, porque forma unas uñas ó manchas como almendras. El *benjuy de boninas* es el negro de Sumátra, y vale al doble mas caro que el negro de Jaoa.

8. El *bétel* es hoja de una planta, que se masca mezclada con el *areck* que le quita lo amargo, y con otras preparaciones. Está en grande uso en la India, porque es señal de incivilidad entre la gente de distincion el no echar el aliento oloroso. Nace en todos los parages marítimos del Indostan, conocidos de los portugueses, porque en los mediterráneos no se cria. En Malabar le llaman *betre*, en Decán, Guzaráte, y Canám *pam*, en el Malayo *siri*. Avicéna llama al betre *tambul*: despues se ha llamado por los europeos *betle* ó *bétel*.

9. El *brasil* palo colorante, de que no se hace mencion en la obra de Orto, en los descubrimientos portugueses dió su nombre á una region de la América meridional abundante de estos ár-

boles. El palo sin duda recibió el nombre de *brasil* de su color encendido, que los europeos compararian á la brasa de fuego desde los primeros tiempos de la baxa edad en que comerciaban en levante, por donde venia este género antes del descubrimiento del nuevo mundo, pues le hallo nombrado *brassillum* y *braxillum*, desde fines del siglo XII en documentos de Italia, y de Cataluña <sup>21</sup>. Quizás el brasil oriental sería el *sapan* de Malabar y de Sumátra.

10. La *cáfera* es excelente goma medicinal, que se extrae de la incision de cierto arbol, llamada *capur* ó *caphur* por los árabes, desconocida de los antiguos griegos, y de Galeno. Hay *cáfera* de Bornéo y de la China, y la primera es del tamaño del mijo, ó algo mas. El árbol se cria en Bornéo, en Sumátra, y país de Maláca, y se llama *pazén*: los chinos componen la suya mezclada con esta. El agua destilada del árbol se llama *alcanfor*, del árabe *alkanzurí*, *alesek*, *alezeid*, y tambien *ariaje*.

11. El *cálamo aromático* es una especie de junco á modo de pluma ó cálamo, que se llama aromático, no porque sea odorífero, sino porque es droga ó aróma, que vale lo mismo propiamente. Se siembra en toda la India, y mucho en Guzaráte y Balagueta; y solo tiene algun olor despues de arrancado. Las mugeres lo usan mucho allí contra el istérico, y mal de nervios. Algunos lo han confundido con el *accorum*, y otros dicen que la *galanga* es el *accorum*, lo que es falso, porque este solo nace en Europa, y los indianos no le conocen; además de que el legítimo *accoro* se trae de la Tartaria menor, y de Lithuania, y nace tambien en Polonia. El *cálamo aromático* se cria solo en la India, porque el *cálamo arábigo* de Plutarco, y el *alexandrino* de Cornelio Celso, no tomaron estos nombres sino de los países por donde se traian á Europa.

12. La *canela* es la *cassia*, como la llaman los griegos, del nombre malayo *cais manis*, que significa palo dulce; ó el *cinamómo* de los antiguos, que quiere decir palo oloroso; ó la *caneaa*, como

<sup>21</sup> En todos los aranceles de aduanas de Cataluña se hace mencion especial del *brasil*, como droga del orien-

te; en 1221 con el nombre de *brasil*; en 1243 con el de *bresil*; en 1252 con el de *brazil*; y en 1271 con el de *brasil*.

mo llaman en Malabar. La de superior clase es la de Ceylán, y la de inferior la de Malabar : y á la mas gruesa llaman *cassia lignea* los árabes, korasanes, y turcos. Aunque se pueden distinguir las calidades por estos tres nombres, el genero es uno solo <sup>22</sup>.

13 El *cardamómo* <sup>23</sup> es aroma odorífero muy conocido en la India. Avicena le divide en dos generos, es á saber, en *saccolaa quebir*, ó grande, y en *saccolaa zaguer*, ó menor ; baxo cuyos dos nombres lo conocen los medicos y tratantes árabes. En Malabar se llama *etremellí*, en Ceylán *enzal*, en Bengála, Guzaráte y Decán *hil*, y otras veces *ellachi*. El *cardamómo* fué ignorado de los antiguos griegos y latinos, y no se debe confundir con la *meleghe-ta*, que no la conoció Dioscórides. Uno y otro cardamómo, que es una legumbre como avellana, nace en la India, señaladamente desde Calicut hasta Cannanor ; aunque tambien se cria en otros parages del Malabar, más no en tanta cópia, ni de corteza tan blanca.

14 El *carpésio* ó el *rusco* de Galeno, que Dioscórides llama myrto silvestre, no se debe confundir con las *cubebas*. Se celebra mucho el carpésio Póntico, que algunos cuentan nace tambien en la Syria. Asi, pues, si el carpésio fuese lo mismo que las *cubebas* ; los turcos y syrios no las traerian de la India á gran coste, pudiendolas tomar de su propio pais.

15 La *cassia solutiva* es un árbol silvestre de la magnitud de un peral, que echa flor como la hiniesta, y de ella salen unas bayas largas. Se cria en todo el Malabar, Canára, Cambaya, y tambien se encuentra en Maláca, y en Siám. Avicéna la llama *chiarsandár* ; en Arábia le dan el nombre vulgarmente de *hiarjamber*, en Malabar de *camdáca*, en Canára de *barvasimga*, en Decán y entre los Bramínes de *barvasimgua*, y en Guzaráte de *gramalla*.

Y 2 El

22 En las tarifas de las aduanas de Barcelona de 1221 se nombra en el ramo de especeria simplemente *canella* ; en las de Tamarit de 1243 *canella*, y como artículo distinto *cinamómo* ; en las de Colibre de 1252, *cassia fistola*, y en artículo separado *canella*.

23 Entre los artículos de especería que se leen en las tarifas de las aduanas de Cataluña desde el año 1221 hasta 1252, no se halla el nombre de *cardamómo* hasta el 1271, en que se promulgaron las ordenanzas municipales de los corredores de Barcelona.

16 El *cato* <sup>24</sup>, es el zumo que se saca de un árbol, llamado *hechic*, del tamaño del fresno, de perpétuo verdor, que nace en Cambaya, y principalmente en Bazaim, Manóra, y Damám. Los chinos lo usan junto con el betel en forma de pastillas, para fortificar las encías: en todas partes se llama *cate*, y solo en Maláca *cato*. Créese que el *cato* es el *lycio* de los antiguos griegos y latinos, que le llamaron así porque en Lycia empezó su uso.

17 El *clarvo espécia*, ó *girofle* <sup>25</sup>, que así se llamaba antiguamente en español. Aunque este arbusto nace también en Ceylán y en otros parages, solo dá fruto en las Malúcas, en donde se llama *chanque*; pero entre los árabes, persas, y turcos se le da el nombre de *calafur*. Los pies ó rabillos en que se sustenta la flor se llaman vulgarmente *festúcas*, que no son tan fragantes como las hojas.

18 El *costo* ó *chosto* es un arbusto que écha una flor olorosa, cuyo palo es tan fragante que ofende el olfato de algunos. Los medicos de la India lo usan en muchos medicamentos. Nace cerca de Guzaráte entre Bengala, Delhi, y Cambaya, en Mandour, y Chitor. De aquí lo llevan en carros á Cambayeta, capital del Reyno de Amadabar, que dista poco del mar: en cuyo embarcadero se carga para el Africa, y Europa, y mucha parte del Asia. Llámánle en Arábia *cost*, en Guzaráte *uplet*, y *pucho* en Maláca, de donde se lleva mucho á la China. La clasificación de *arabigo* y *syrio* proviene de los dos conductos por donde se trae de la India á Europa, pues no se cria en otra region. Los árabes hacen de este fruto dos especies, el *dulce*, y el *amargo*.

19 El *cadarz* que así se halla nombrado en tarifas antiguas de Cataluña desde 1252, y es el *azarcon cárdeno*, traeria su denominación de la palabra *darzad* (que suena palo amarillo) con que los persas nombran al azafran índico, raíz medicinal que se cria en abundancia en Malabar, esto es, en Cananor y Calicut,

Y  
24 En las tarifas de la aduana de Barcelona de 1221 se lee *catoplammum*, que no se entiende; y acaso pudo ser el *cato* compuesto con otra palabra.

25 En las sobredichas tarifas de Barcelona, y en las de Tamarit de 1243 no se hace mención del *clarvo*; pero en las de Colíbre de 1252, y en las ordenanzas de corredores de Barcelona de 1271, se especifica el nombre de *girofle*.

y la mayor porcion se lleva á Persia y Arábia. Avicéna le dá el nombre de *chaledfium* ó *cholidunium*. En Cannára se llama *alad*, y lo mismo en Malabar, bien que mas propriamente *manjale*; entre los Malayos *cunhet*; y entre los árabes *habet*.

20 Las *cubebas* <sup>26</sup>, son el fruto de una planta silvestre que nace espontáneamente en Java, y se enreda en los troncos de los árboles como la yedra. Este fruto sale arracimado, y su flor es olorosa: y tiene tanta estimacion en el país donde se cria, que sus naturales la cuecen antes de dexarla extraer, de temor que no se propague en otra parte. En Europa no se usa sino para medicamentos, aunque en la India se emplea en infusion de vino para excitar la venus, y en Java para calentar el estómago. Este fruto, que es parecido á la pimienta, pero de hojas mas angostas, se llama por los médicos árabes *cubebe* y *quabeb*, y por el vulgo *quabebechiné*; en Java *cumúz*; y *cubabchini* por los demás indios, excepto los malayos. Esta planta no es el *carpésio*, ni el *rusco* de Galeno, que Dioscórides llama *myrto silvestre*.

21 El *fágara*, es un fruto de la India de la magnitud de un garbanzo arietino, en la forma, tamaño, y color muy semejante al grano de lo que se llama en las boticas *coculum indicum*, y entre los italianos *coccole di levante*, de suerte que se pueden equivocar. Avicéna hace mencion de este fruto, diciendo que se saca de Sofála, y que se aplica como cálido y secante para calentar el estómago, y constreñir el vientre.

22 El *faufel*, es un palo que algunos han confundido con el sándalo roxo, pues ambos carecen de olor. El árbol que dá este palo se cria en abundancia en Malabár, y con escaséz en Guzaráte y Decán: los indios lo mazcan con el bétel para fortificar las encías. Los europeos le llaman *chofolo* <sup>27</sup>, y los árabes *faufel* ó *fufel*. En Malabár entre la gente noble se llama *areck*, y entre el vulgo *pac*; en Guzaráte y Decán *zupari*; en Ceylán *poaz*

26 La primera vez que se nombran en tarifas de Cataluña, es en las ordenanzas de corredores de Barcelona que se promulgaron en el año 1271.

*foll*, y de *alcofoll*, se hace mencion de una droga, entre las que se expresan en los aranceles de las lezdas del puerto de Colibre de 1252, y de las ordenanzas de corredores de 1271.

27 Con el nombre vulgar de ca-

*poaz*; en Maláca *pinam*; en Couchin *chacani*. El árbol dá un fruto como el de la *nuez moscada*.

23 La *galanga* <sup>28</sup>, arbusto espontáneo, de dos á tres palmos de altura, con hojas de myrto, y raiz nudosa, se cria en Java, y en la China. Sirve mucho para medicamentos, aunque no fué conocido de los antiguos griegos, y ha sido poco exâminado de los árabes, que le llaman *calvejam*, y los indianos *lancuaz*.

24 El *gengibre* <sup>29</sup> *gengible*, nace en todas las partes de la India: plántase de simiente, ó de raiz. Los persas, árabes, y turcos le llaman *gengibil*: en Guzaráte, Decán, y Bengála, quando está reciente, se llama *adraz*, y quando seco *sucte*; pero en Malabár, así verde como seco, *imji*, y en Maláca *aliaa*.

25 El *incienso*. Los antiguos siempre conocieron dos generos de este aróma, el *arábigo*, y el *índico*; pero en la India no se cria. Los árabes le llaman *lovam*, y *conder*, y por corrupcion *ronder* algunos europeos. Pero aunque algunos árabes le llaman *conder*, los mas *lovam*; y al que nosotros llamamos incienso *macho*, estos llaman *melato*; el uno nace en los montes, y el otro en los llanos.

26 El *junco oloroso* nace como grama en grande abundancia en Mascáte y Calayate, provincias de la Arábia. Los naturales le llaman *sacchar*; otros *haxis calchule*, esto es, yerba detergente; Avicéna *adhar* ó *adher*; y los medicos persas y árabes *foca*. Por corrupcion del árabe algunos autores le llaman *adcher*, y *adhecarum*. Los indianos le dan el nombre de *yerba mascatense*; otros de *paja de Meca*, y otros de *pasto de camello*. Avicena describe dos generos, el *arabí*, y el *ajiamí*, esto es, damasquino. Se escoge aquel, que restregandole entre las manos echa olor de rosa; y se hace uso de la flor, de la raiz, y del tallo. Los que aseguran ser la raiz del junco oloroso la *galanga*, se equivocan, porque

28 La primera vez que se halla nombrada la *galanga* en tarifas de Cataluña, es en las del puerto de Colibre en 1252 con el nombre de *galanga*; y en las ordenanzas de corredores de Barcelona de 1271 con el de *calanga*.

29 En todas las tarifas de aduanas de Cataluña se halla nombrado este fruto con el nombre de *gingebre* desde el año 1221, en que consta el primer arancel de especería oriental, hasta el de 1703 que se ha exâminado.

que la galanga nace en la China y se siembra, y el junco es espontáneo y nace en la Arábia, difiriendo mucho de la otra planta en la raíz y en las hojas.

27 La *laca* 3º, goma de cierto árbol. Lo que los especieros llaman *lacca*, los árabes, persas, y turcos llaman *loc sumatrí*, esto es, *laca de Sumatra*, porque creian que era produccion de esta isla; siendo así que donde nace mucha es en el Pegú y Martaban, que es la mejor. En estas provincias se llama *trec*; pero como la llevaban á Sumátra para cargar de retorno pimienta, de aquí vino el Hamarla *sumatrí*. La *laca* no es el *cáncamo*, ni éste tampoco la *sangre de draco*: el *cáncamo* es lo que los europeos llaman *anime* que se trae de Etyopia. Esta especie de goma es semejante al carmin, y la hay de tres colores, carmesí, negrizca y pálida.

28 El *mácias*, ó *macim*, es aquella telilla ó membrana que cubre por lo interior la nuez moscada, y quando ésta se seca cae el *mácias*, que toma un color de oro subido, cuyo precio es triple del de la nuez. El *mácias* se llama en las islas de Banda, donde se cria el arbol, *bunapalla*, y en Decán *jaifol*; y Avicéna le dá el nombre de *besbase*. El *mácias*, así como la nuez, fué desconocida de los antiguos griegos; pero como el *talisifar* de Avicéna es el *mácer* de los griegos; de ahí por semejanza se dió el nombre de *mácias* á la dicha membrana.

29 El *malabatro* es hoja de un árbol corpulento que se cria en Cambaya, y en otros muchos territorios, en donde los especieros la llaman *gandis*. Su denominacion viene de la voz *malapatra* que tiene entre los indianos: á la qual los árabes llaman *cadej indí*, esto es, *folium indicum*. Huele algo al clavo espécia, más no es tan fuerte como la espica nardi ó el *mácias*, ni tan sutil ni penetrante como la canela: así su olor no hiere á la cabeza como el de los demás arómas. Plinio dice, que macerada en vino, aventajaba á los demás olores: lo que podía suceder en su tiempo, en que no se conocian otros mas subidos, como son el  
del

30 En todas las tarifas antiguas de 1221 en adelante se nombra la *laca* en las aduanas de Cataluña desde el año tre las drogas que venian de levante.

del *benjuy de boninas*, del *ámbar*, del *almizcle*. y del *calambac*, que es el *agallochum* superfino. Avicena dice que tiene las mismas virtudes que el nardo, y que sus hojas son el *saisifram*, *sahesefram*, ó sea *salsafrás*. Pero los árabes en este medicamento siguieron á los griegos, que ignoraron la verdadera historia de este árbol.

30 El *manná* es la goma ó glúten de un árbol, que se trae del país de los Usbecks, y la hay de tres especies. La primera se llama *xiskest* ó *xircast* por los persas, y de aquí viene el nombre vulgar de *siracost*: éste se forma del rocío, y destila del árbol. La segunda se llama *tiriamibim* ó *trungibim*, que es goma de unos cardos de granos menudos. La tercera es de terrones grandes, semejante á la de Calábria, y se trae de Basóra.

31 El *marfil* ó dientes de elefante, en árabe *cenafil*, porque *fil* es el animal, y *cen* diente, venia en aquellos tiempos del mismo país de donde lo traen ahora los europeos.

32 *Mirabolanos* fruto medicinal en forma de bellotas que producen cinco diferencias de árboles, que se crían, en Goa y Baticála algunos, y otros en Malabar, y Dabúl. En várias partes del Reyno de Cambaya se hallan quatro especies de ellos, y los llamados *chébulos* en Bisnajár, Decán, Guzaráte, y Bengála. Los árabes llaman á todos los mirabolanos *delegí*; á los roxos *asfar*; á los negros *asuat*; á los chébulos *kebulji*; á los bellericos *beleriji*; y á los émblicos *embeljí*. Estos, dice Clúsio, que venian con abundancia á Anveres en 1546; pero que los chébulos rara vez se traían á Lisboa 31. Parece que ni Dioscórides, ni Galeno, ni Plinio conocieron los mirabolanos frescos en grano; porque solo los mientan por el aceyte que de ellos se extraía para unguentos preciosos.

33 La *mirra* es una resina odorífera de un árbol que se cria en Arábia, y tambien en Etiópia en el país de Abexím. Los indios que la reciben de estas dos regiones, la llaman *bola*.

La

31 Sin embargo, vemos por la lista de Balducci, que á principios del siglo XIV los mercaderes italianos los traían á Europa, pues nombra los *chébulos*, los *émblicos*, y los *bellericos*, y estos dos últimos baxo de las voces corrompidas de *embrici*, y *belorigi*, que no se hubieran entendido sin esta confrontacion con el tratado del Doctor Orto, que tanta luz ha dado á esta materia.

34 La *spica nardi* 32. El nardo es una planta rastrera de cultivo, y de un genero solo, que se siembra en Mandú, y Chitor, en los reynos de Dely, Bengála, y Decán proxímo al Ganges. Su tallo será de unos tres palmos de longitud, del qual nacen unos vastaguitos mas cortos, que arrojan en su punta las *spicas*. Los naturales la llaman *cahzcara*; Avicéna, y los árabes de su tiempo *gembal* que significa *spica*, y *cembal indí*, esto es *spica indica*, del modo que dicen *cembul rumim* á lo que los européos llamamos *spica céltica*. Por corrupcion los que no entienden el árabe han llamado al nardo *simbel*, y *sumbel*.

35 La *nuez moscada* 33, no fué conocida de los antiguos griegos, como lo afirma Aberöes; ni es el *chrysobalanus* de Galeno, porque éste se diferencia en la figura, color, y calidad. El árbol que la produce nace en la isla de Banda, pues el de las Malúcas es infructífero, y lo mismo el de Ceylán. Esta nuez se llama de los naturales de Banda *palla*; de los de Decán *japatrí*, y de los árabes *jausiband*, como quien dice nuez de Banda. Estos son los nombres verdaderos; sin embargo los autores árabes, y turcos, con el transcurso de los tiempos usan de otros corrompidos ó alterados.

36 El *ópío*, que los árabes pronuncian *ofio*, tomado del *opio* en griego, y mudando la *p* en *f*, se saca de varias partes, como del Egipto, de la Arábia, de la India, y del Asia menor. El que se saca del Cayro, llamado *messerí*, es de gran precio, y puede ser el que llama Balducci *thebayco*. El que se saca de *Adén*, y de otros parages del mar roxo, es negro y duro, y varía de precio segun la region. El que se coge en Cambaya, Mandú, y Chitor, es mas blando y roxizo. Tambien se coge en Cilicia, Capadócia, y Paflagónia, y este ultimo tal vez sería el *ópío póntico*, que Balducci llama *opopotico*.

37 La *pimienta*: la mayor parte de la pimienta proviene de

To M. III.

Z

Ma-

32 En las tarifas de las aduanas de Cataluña no se halla nombrada la *spica nardi* hasta 1252 en las Lezdas de Colibre, y en 1271 en las ordenanzas de los corredores de Barcelona.

33 En las tarifas de las aduanas de Cataluña no se nombra la *nuez moscada* hasta 1252 en las de la Lezda de Colibre; y en 1271 en las ordenanzas de los corredores de Barcelona.

Malabar, esto es, de todo el pais marítimo desde el Cabo Comorin hasta Cananór. Tambien nacen estos árboles en las costas de Maláca, pero es su fruto de inferior calidad, y la mayor parte vacío: nacen asimismo en las islas vecinas á Java, y en la Sonda; pero toda la pimienta se lleva á la China, ó se consume en el pais. En idioma malabar se llama *molunga*, en malayo *lada*, en arábigo *fulful*, en Guzaráte y Decán *meriche*, y en Bengála *morvis*. La pimienta larga <sup>34</sup> es de otra planta muy diferente, que llaman *pimpilím* en Bengála en donde solo se cria, y *darfulful* en árabe, y tiene tres veces menos valor que la redonda. La diferencia de la planta que produce la negra y de la que dá la blanca, no la distinguen sino los mismos naturales del pais, del modo que nosotros la vid que dá la uva negra de la que dá la blanca. La pimienta blanca es mas cálida y fragante; su planta es mas rara, y solo nace en ciertos terrenos.

38 El *rhubarbo* <sup>35</sup>, raiz purgante y amarga, solo se cria en la China, de donde se lleva á la India, Persia, y Europa: á esta viene por la Tartaria á Ormuz, y de aqui á Alexandría, en cuyo puerto se hacen los acopios.

39 El *sándalo*, palo medicinal, en la isla de Timór, y demás provincias vecinas á Maláca, se llama *chandáma*, de que los árabes por corrupcion formaron *sandal*, voz que han adoptado todos los moros para todos los generos de leños; pero en Canára, Decán, y Guzaráte se llama *sercand*. Tres son los generos de sándalo, el *roxo*, el *blanco*, y el *cestrino*. El *roxo* nace en la India mas allá del Ganges, y en gran abundancia en la isla de Timór. Diferenciase mucho el sándalo del palo brasil, aunque uno y otro no son olorosos. El *blanco* y el *cestrino* son olorosos en su corazon, y el *cestrino* mas; pero de éste hay siempre menos abundancia. Estas dos especies se consumen en la India para remedios

<sup>34</sup> Aunque en las tarifas de las aduanas de Cataluña, desde 1221 se menciona la *pimienta*; solo en 1271 en las ordenanzas de corredores se especifican la *larga*, y la *redonda*.

<sup>35</sup> La primera vez que se nombra el rhubarbo en documentos de Cataluña, es en el año 1271 en las ordenanzas municipales de los corredores de la ciudad de Barcelona.

dios refrigerantes <sup>36</sup>. Los antiguos griegos no hicieron mención del nombre de éstas, y los árabes apenas, por creer algunos que las palabras *machazari* y *mahazari* significan el sándalo blanco. Hay en Malabar un género de palo oloroso muy semejante al sándalo, que allí llaman *sambran*.

40 Los *schinantes* son plantas que nacen en la Arábia y en Caliate; su raíz es inútil, y así no se puede esta planta equivocarse con la *galanga*, como algunos pretenden, pues ésta solo se cria en la China, y en Java.

41 El *storaque* (*storax*) resina odorífera, que solo se cria en Etyópia, donde se encuentra tambien la myrra. Hay estoráque líquido, llamado por los chinos *rocamalha*, porque se mezcla con el benjuy de boninas.

42 El *tabaxir* es vocablo pérsico, que suena *licor lactinoso*. Llámase por los naturales *sacar mambú*, como quien dice azúcar de mambú: es el *mambú* caña dulce de la India. Estas cañas se crian en Bisnajar, y Batecala, y parte en el Malabar; y el licor que destilan se cuaxa, y sirve para medicamentos en las fiebres biliosas, y en las disenterías entre los indianos, árabes, y turcos. No se debe confundir con el *espodio*, porque éste es la *túcia*, y no hay mas que un género de *spodio* ó *pompholix* en el mundo. El *antispodio* de los griegos era metálico, que no se podía tomar interiormente: y así es vulgaridad el creer sea el *spodio* una composición de huesos de elefante molidos, ni de raíces de cañas quemadas <sup>37</sup>.

43 Los *tamarindos*, fruto medicinal de figura de dátil de un árbol que se cria en Cambaya, y Guzaráte, llamado por los árabes el mismo árbol *tamarindí*, nombre compuesto de *tamár* palma, y de *indí* indiana. En Malabar se llaman *pulí*, en Guzaráte *ambilí*, baxo cuyo nombre son conocidos en las demás provincias

Z 2

<sup>36</sup> Si esto era así en tiempo de Orto, esto es, en 1535; en 1338, tiempo en que escribía Balducci, venia á Europa el *blanco*, pues se nombra en la lista de drogas orientales.

<sup>37</sup> Sin embargo Balducci pone en

su lista de drogas orientales estas dos especies, compuestas con estos nombres *ispodio de lifante*, y *ispodio di canna*, que contradicen esta vulgaridad que critica el Doctor Orto; ó si no, suponen ser ésta muy antigua.

de la India. Este fruto fué desconocido de los antiguos griegos.

44 El *turbit*, droga medicinal, es una planta viváz, espontánea, que echa flores : llámase así en Arábia, en Pérsia, en Turquía, y en Europa. Nace en Guzaráte, y en Cannára : en la primera la llaman *barzamar*, y en la segunda *tiguar*.

45 La *túcia*, ó *tuthia*, droga medicinal, llamada así por los árabes, y por los griegos *spodos*. Se hace de las cenizas de un árbol llamado *goan*, que nace en el Kermán cerca de Ormuz. Se le dá el nombre de *alexandrina*, no porque se componga en el Egipto, sino porque por aquel puerto la sacaban los europeos.

46 La *zedoária* <sup>38</sup>, planta medicinal, que Avicéna llama *jeiduar*, y por corrupcion *zedoar* entre los europeos. Nace en los países vecinos á la China, y su fruto es del tamaño de una bellota, y casi de la misma figura. La usan en la India contra los venenos, y las mordeduras ó heridas de animales ponzoñosos; pero la legítima zedoária es rara, y de mucho precio. Así pues se presume, que la que viene á Europa, no es la verdadera, sino la que llama Avicéna *zerumbet*, que nace en Malabar, esto es, en Calicut, y en Cananór.

Después de la rápida ojeada que hemos dado por los puertos y plazas mercantiles que mantenian el rico comercio entre Asia y Europa en los siglos XIII, XIV, y XV ; se podrá sin temeridad concluir lo que se sentó al principio de este capítulo, es á saber, que necesitaba el comerciante entonces mas prevision, conocimientos, y economía que al presente, para el acierto de sus empresas, y adquisicion de grandes fortunas : y que por consiguiente, los catalanes, que frecuentaban en aquellos siglos todos los mercados concurridos, yá de pueblos infieles, yá de christianos, tuvieron mas motivos y ocasiones que hoy de mostrarse activos, sagazes, y animosos. Solamente el tráfico de la especería y droguería, que hoy no conocen los barceloneses, y entonces partian con los genoveses y venecianos ; cuánta economía y estudio

38 En las tarifas de las lezdas, del puerto de Colibre de 1252 ; y de las ordenanzas de corredores de Barcelona

de 1271 se hace mencion de la *zedoária*, con los nombres corrompidos de *sitouar*, y de *citoval*.

dio no exígeria de parte del especulador que trabajaba en estos dos importantes ramos?

CAPITULO II.

DEL COMERCIO Y NAVEGACIONES

de los catalanes á Egypto y á Syria.

QUEDA extensamente referido en el tomo I de estas Memorias el importante y lucroso comercio de Ultramar, esto es, de Alexandría, Barúth, Acre, y otros mercados del Soldan de Babilónia, y la constancia con que los catalanes continuaron su trato y navegacion á aquellas partes. Pero como á este ramo de historia política nunca le ha dañado la abundancia, sino la esterilidad de noticias; añadiremos aqui, para su mayor ilustracion, las que nos han subministrado las posteriores diligencias y hallazgos de documentos contemporáneos, que los cronistas no vieron, ó los despreciaron.

Aquel zelo religioso que excitó al veneciano Marino Sanuto á proponer al Papa en 1306 el proyecto de debilitar las fuerzas y riquezas del Soldan, prohibiendo á los christianos la conduccion de la especería por los puertos de Egypto y otros de la Syria; el mismo habia animado el año antes á Raymundo Lúlio á escribir un libro intitulado *De Fine*, que fué impreso en Mallorca en el año 1665, en el qual presenta un plan para convertir los infieles conquistando la tierra santa. En esta obra incluye una peticion que dirigió al Papa en 1290, en la qual, entre otras cosas, propone que el Santo Padre impida á los christianos navegar á Egypto para la compra de los arómas y espécias; con cuya providencia, dice, el Soldan dentro de seis años quedaria empobrecido, y los genoveses y catalanes se ingeniarian para ir á buscarlas á Bagdad, y á la India en derechura.

En el año 1302 consta, que regresando de Alexandría á Barcelona una nave de Bernardo Marquet, cuya carga avaluada en 40 besantes, venia consignada al Rey Don Jayme II de Aragon, y á su corte, naufragó en la costa de Trípoli en Berbería, por  
 trai-

traicion de unos moros tunecinos que traia pasajeros : sobre cuya pérdida hubo mensajes y reclamaciones á la corte de Túnez <sup>1</sup>.

NAVEGACION  
A EGYPTO CAN-  
DIA Y RHODAS.

En 1395 el Magistrado Municipal de Barcelona, deseando reparar los daños y riesgos que solian acarrear, asi en sus bienes como en sus personas, á los que navegaban con mercancías á las partes de Baruth y otras de ultramar; para mayor fomento y conservacion de este importante comercio, obtuvo del Rey D. Juan I licencia de armar tres galeras gruesas, que se hallaban actualmente en el puerto; la una denominada *Santa Eulalia*, su patron Bartolomé Vidal; la otra *San Gabriel*, patron Pedro Quintana; y la otra *San Francisco*, ambos mercaderes y vecinos de dicha ciudad. La expedicion de estas galeazas se abrazó con el fin de hacer los viages con mas brevedad y seguridad que con las naves, de que habian usado hasta entonces los catalanes.

Para mayor seguridad y libertad de estos viages, se obtuvieron del Rey las siguientes gracias: que aquellas galeazas no pudiesen ser embargadas en ningun caso de utilidad, ó necesidad pública, aunque fuese para armada real, á no ir el mismo Rey en ella: que el nombramiento de capitán, patrones, y demás oficiales de mar, seria privativo de la ciudad: que los patrones gozarian de la jurisdiccion y prerogativas de los de galeras de armada real: que los alistados disfrutarian de la gracia y salvaguardia que se concedia á los matriculados en los buques de armada: que de lo que apresasen dichas tres galeazas no se pagarian derechos al fisco: que á todos los mercaderes asi nacionales como estraños, y otras personas que fuesen embarcadas, les concederia el Rey las mismas franquicias, seguridad, y salvoconducto, que por gracia de los Reyes predecesores gozaban los que navegaron hasta alli con naves á las tierras de ultramar <sup>2</sup>.

Por concordia, anteriormente ajustada entre la ciudad de Barcelona y el Rey Don Pedro IV sobre los derechos del fisco que debian adeudar las embarcaciones que ivan á las partes vedadas de ultramar, se habia establecido, entre otras cosas, que si la na-

<sup>1</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 18. pag. 35.

<sup>2</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 94. pag. 184.

ve despues de haber pagado sus derechos no descargáre en aquellas partes por algun caso ó motivo, los interesados podian despachar otro buque semejante á los sobredichos destinos, sin tener que satisfacer derechos nuevos por este viage. Pero, como freqüentemente se movian quëstiones y alteraciones sobre la inteligencia de la expresion *buque semejante*, esto es, si debia ser la segunda embarcacion idéntica á la primera en clase, porte, y dimensiones; el Rey Don Juan I, á solicitud del Magistrado Municipal, á quien estaba cedido perpetuamente el sobredicho derecho para las obras de la atarazana, declaró en 1395: que las semejanzas no debia entenderse de la clase, porte, y forma del buque, sino de la cantidad de las mercancías, es á saber, que fuese igual á la que hubiese llevado el primero, y pagado el derecho; pero debia pagarlo de lo que llevase de mas, como tambien reintegrarse de lo que llevase de menos 3.

En el año 1459 consta que partió de Barcelona una nave cargada de generos para Alexandría, y conducia muchos mercaderes que ivan á contratar en Egipto, con la esperanza de la real órden que llevaba su patron Melchor Matas para remover de su cargo al Consul de los catalanes que oprimia el comercio con vexaciones y exácciones injustas 4.

No solo de este año en adelante, sino hasta muy entrado el siglo xvi mantuvo Cataluña comercio y navegacion directa con Alexandría. Parece que fué éste el puerto del levante, en que mas tiempo continuó su tráfico, segun se puede colegir de las siguientes noticias 5, que por fortuna se han conservado en las listas del derecho de anclage de Barcelona. En ellas consta: que en el año 1498 fondeó en este puerto la nave de Miguel Sancliment, procedente de Alexandría; que en 1500 fondearon otras tres procedentes del mismo puerto, la de Francisco Ferrer, la de Jorge Ros, y la de Juan Carrera; en 1501 la carabela de Juan Sarriera, y el balanero de Rafael Sellés; en 1504 el balanero de

Jay-  
 3 Colec. Diplom. tom. iv. núm. 93. p. 182.  
 4 Colec. Diplom. tom. iv. núm. 126. p. 250.  
 5 Véase en el Tomo iv. de estas Memorias el Apendice de notas, núm. 3. p. 22.

Jayme Palaudáries; y de Cándia el de Francisco Ferrer; en 1506 otro balenero de Antonio Maciá; en 1507 el del sobredicho Jayme Palaudáries, y la nave de Onofre Ferrer; en 1510 el otro de N. Creus; y en 1523 la nave de Juan Ostaler.

La navegacion á Rhodas continuó en todo este transcurso de tiempo, hasta que la tomaron á los caballeros de San Juan las armas turqueseas. En las referidas listas de ancorage se lee: que en 1498 aportó de Rhodas á Barcelona el balenero de Pedro Valentí; en 1499 la nave de Pedro Fábregas; en 1503 el balenero de Francisco Ferrer; y en 1512 el otro de N. Creus.

Aunque consta por los nombramientos de los Consules ultramarinos que despachaba el Magistrado de Barcelona, que en 1539 se concedió para Alexandría este cargo; no consta que en los años adelante continuase el comercio de los catalanes, ni de otro súbdito de los reynos de España, en Egipto ni otras tierras del Gran Señor. Sin embargo en el año 1594 hallamos que quatro comerciantes barceloneses, Juan Milsocós, Pedro Bossér, Pedro Massó, y Pedro Alguér, construyeron en la Villa de Lloret un galeon, denominado *el Delfin buendventura* para el viage de Alexandría. Y como por privilegio de Don Alonso V del año 1432, confirmado por todos sus sucesores, estaba concedido guia y salvo-conducto á todos los buques y personas que quisiesen con comercio navegar á las partes de Egipto; á instancia de dichos quatro interesados el Virey de Cataluña, Duque de Maqueda, expidió un real pasaporte y salva-guardia á favor del referido galeon, marinería, y pasajeros; cuya tripulacion constaba de veinte y una plazas, y dos bombarderos, sin contar el patron, escribano, contramaestre, piloto, guardian, cirujano, y maestro calafate, y carpintero <sup>6</sup>.

No nos consta de qué medios se valian los catalanes para seguir con seguridad sus navegaciones y tráfico en Egipto y Syria despues de haberse apoderado de todos aquellos dominios las armas de los otomanos en 1517, en que fué exterminada la dinastía

<sup>6</sup> Colec. Diplom. tom. iv. núm. 167. p. 337.

nastía de los mamelucos que desde el siglo XIII habia reynado en aquellas regiones.

Los Reyes de Aragon, siempre atentos á la conservacion y propagacion del comercio de sus súbditos en oriente, tenian la vigilante política de mantener la amistad y alianza con aquellos principes infieles, ó por medio de embaxadas, ó de tratados de paz y treguas.

A fin de no perder la oportuna coyuntura de conquistar el ánimo generoso de *Asan*, Kan de Pérsia y del Mogol que acababa de enseñorearse de la Syria y ciudad santa de Jerusalén en 1299; el Rey Don Jayme II despachó á *Bernardo Solivera* por embaxador, para que en su nombre le felicitase de sus victorias, ofreciendole su favor y auxílio contra los sarracenos, así de municiones, como de galeras, y soldados: á cuyo fin habia dado permiso á todos sus súbditos para pasar á la Palestina á servir en sus exercitos. El Kan afectaba inclinacion á los christianos; y el Rey de Aragon, aprovechandose de esta ocasion, esperaba el buen trato y acogida de los naturales de sus reynos 7.

El mismo Don Jayme en 1292, siendo al mismo tiempo Rey de Sicilia y de Aragon, habia enviado dos embaxadores suyos vecinos de Barcelona, *Romeo de Marimon*, y *Ramon de Alemany*, al Soldan de Egipto *Malek Al-Acrif Xalil*, para asentar paces en los terminos que yá su antecesor Alfonso III las habia procurado con el padre de dicho Soldán, quien estipuló que fuese comprehendido en ella Don Jayme que era entonces solamente Rey de Sicilia. Luego que éste heredó el trono de Aragon quiso renovar la paz y buena correspondencia en la que habian corrido siempre los Soldanes, y la casa imperial de Sicilia 8, que estaba yá refundida en la real de Aragon. Recomienda al mismo tiempo á sus parientes y aliados los Reyes de Castilla y Portugal, para que los admita el Soldán en esta paz y amistad, pidiendole la libertad de todos los cautivos, así castella-

*Tom. III.*

*Aa*

nos

7 Colec. Diplom. tom. iv. núm. XII. p. 28.

8 Era la casa de Suevia, Emperadores de Alemania, de los cuales qu-

tro fueron Reyes de Sicilia, hasta *Mandredo*, cuya hija unica casó con *Pedro III* de Aragon, que se coronó en Palermo en el año 1282.

nos como portugueses, que hubiese en sus dominios. Refierele en su carta las conquistas y victorias que habia conseguido contra los Reyes de Francia y de Nápoles por mar y por tierra: para cuya conclusion pide subsidios de dinero al Soldán, á quien debia redundar gloria y provecho de que triunfase el pabellon aragonés 9. De aqui se colige que los franceses no tendrian entonces contratacion en Egypto.

En 1314 el mismo Rey Don Jayme despachó dos caballeros barceloneses *Guillen de Casanadal*, y *Arnaldo Zabastida*, por sus embaxadores cerca del Soldán *Abulfat Mahomed*, para renovar y asegurar la amistad y buena correspondencia entre los dos soberanos. Llevaban algunos presentes para aquel principe, que se reducian, á tres halcones girifaltes; dos piezas de anascote encarnado; dos de paño verde, y dos de azul de Chalons; doce de lienzo de Rheims; y doce vestidos de peñas veras 10. En 1322 el mismo Rey de Aragon renovó la amistad con el referido Soldán, enviandole cartas y otros regalos semejantes con embaxada solemne que desempeñaron *Berenguer de Castellbisba*, y *Guerlao Solivera*.

En 1436 el Soldán *Beni Said Jakmak*, hizo una declaracion dirigida al Ayuntamiento de Barcelona, por la qual aseguraba y confirmaba, á instancia de *Pedro Monrós*, mensagero que dicha ciudad le habia enviado con credenciales del Rey Don Alonso, la libre contratacion á los mercaderes y navegantes catalanes, y todas las exênciones estipuladas en los antiguos tratados, sin la menor alteracion, indemnizandoles de qualquiera vexacion ó agravio que hasta entonces se les hubiese hecho. Los términos de esta carta son á la verdad muy expresivos y honrosos para la nacion catalana 11.

CA-

9 Colec. Diplom. tom. iv. n. 126. número 32. pag. 64.  
p. 250.

11 Colec. Diplom. tom. iv. n. 119.

10 Coleccion. Diplomatica tom. iv. p. 229.

## CAPITULO III.

DEL COMERCIO DE LOS CATALANES  
en los puertos y plazas de Italia.

GRANDE fué el comercio que desde el siglo XIII mantuvieron los catalanes en varios puertos y ciudades de Italia, sin exceptuar la Sicilia, en donde con motivo de haberla conquistado las armas aragonesas, se les derramaron privilegios y franquicias con ventaja á los mercaderes de otras naciones. Sin embargo, aun antes de gozar de estas gracias, tenian yá establecido algun comercio en aquel Reyno, pues consta <sup>1</sup> que á 5 de marzo del año de 1249 de orden del Rey de Aragon Don Jayme I se juntó el Concejo general de Barcelona para nombrar los diputados que debian pasar á Palermo á negocios del comercio: y que fueron nombrados *Marimundo de Plegamans*, y *Bernardo Aymerich*, para cuyos gastos se libraron tres mil sueldos que se tomaron prestados á los judios del barrio del *call*.

Pero, aunque en el continente de Italia no podian los mercaderes catalanes disfrutar de iguales privilegios, su buena industria y actividad les introduxo por todas partes con sus cargazones, bancos, y factorías. No solo se arraygaron en el Reyno de Nápoles, á que contribuirian despues mucho las conquistas de D. Alonso V de Aragon <sup>2</sup>; sino tambien en Pisa y Florencia, en don-

Aa 2

de

<sup>1</sup> Consta en el *Diario de Ramon Vila*, contador que fué del antiguo Concejo municipal de Barcelona, y se guarda en el archivo de dicho Ayuntamiento.

<sup>2</sup> Para mayor prueba de quanto se debieron arraygar los mercaderes catalanes en varios estados de Italia, y principalmente en la Toscana desde mediados del siglo XV; pondremos dos pasajes de la crónica de *Benedetto Dei*, escritor contemporáneo, que dice asi: *Chosimo delli Medici è stato cagione à 3 giorni della vita sua che la bella è*

*gloriosissima Italia non sia venuta à mano è di Catalani, è d' Alamanni, è di Francesi dal' anno 1400 in quà. Non sapete voy della gran passata, è potenza, che dell' anno 1452 lo Ré Alfonso d' Araona, Ré è Signore di 7 altri Reami, vene per farsi Re de Taliani di compagnia della vostra Signoria di Vinegia, è con quella isciunita è duzínale città di Siena, Reina Emperatrice de nuovi C... edera el Papa Sisto Cathelano, è tutte la fortèzze in mano sua, è di Cathelani, è*

sa-

de visiblemente tenían que superar mas obstáculos, por ser repúblicas combatidas de facciones, y habitadas de negociantes activos y sagaces.

Habiendo conseguido los florentines en 1406 el dominio de Pisa, pretendian los catalanes y demás vasallos del Rey de Aragon continuar la contratacion que de antiguo mantenian en aquella ciudad; en consideracion á la utilidad que redundaba al público y á los particulares, la república se la concedió por tres años, permitiendoles tener consul en Pisa con muchas libertades para sus personas y mercancías, sin que por esto se exímiesen del pago de las gabelas acostumbradas... Estos mismos florentines para asegurar el tránsito de las mercaderías por *Puerto-pisano*, se vieron obligados en 1411 á tener continuamente armadas tres galeras, y entonces confirmaron por otros cinco años los privilegios que habian dispensado á los catalanes en 1407 3.

Despues que los florentines, dueños de la ciudad de Pisa, como queda dicho, adquirieron y habilitaron el puerto de Liorna en 1421, empezó á sonar el nombre de Florencia en la navegacion y tráfico marítimo, que antes solo era conocido por las artes y el glo, y quedó desde aquella época para siempre eclipsada la antigua fama y nombradía de los pisanos, cuya marina habia sido tan poderosa desde el siglo XII.

Desde la extincion de este poder, tuvieron los catalanes esta Potencia naval menos que temer, la que aliada natural casi siempre de los genoveses, habia dado muchos socorros á éstos contra el pabellon aragonés. Y aunque la ciudad, el puerto, y las proporciones de Pisa pasaron baxo el dominio de Florencia, ciudad entonces de artes, riquezas, y luxo; nunca pudo levantarse á ser potencia marítima, contentandose el gobierno en fomentar la pacífica profesion de sus fabricantes, y las expediciones mercantiles de sus artefactos á varios puertos del levante hasta Caffa, y á los del poniente hasta Flandes é Inglaterra.

La

*sapete quanta reputazione, è credito  
aveva in que tempi la Maestá d' Alfon-  
so d' Aragona chel teneva tutta Italia.*

3 Scipion Ammirato *Storia di Fiorenza*. Véase en el libro XVII y XVIII. pag. 905 y 966.

La primera marina florentina se reducía en el año 1422 á dos galeazas de comercio, y seis galeras sutiles para protegerle: de modo que hasta mediados del siglo xv no empezó á ser de alguna consideracion, esto es, se aumentó hasta once galeazas mercantes, y quince galeras sutiles en su mayor pujanza. Este comercio se hacía con flotas, y en ciertas estaciones que tenia prescritas el gobierno; y los buques, quando no salian cargadores particulares, navegaban por cuenta del comun. Más esto no debe maravillar en un puerto de mar reciente, porque los antiguos pisanos llevaron con tan poco sufrimiento su sujecion ó incorporacion, que se habian expatriado los principales negociantes y mareantes, de los quales se aprovecharon otros países.

Para la expedicion de las galeazas florentinas habia destinadas dos estaciones del año: las de levante 4 partian por febrero, y las de poniente por todo setiembre. La tripulacion de una galeaza solia ser de 130 hombres entre marineros, grumetes, y combatientes: porque parece que estos buques ivan armados en guerra y mercancia, según la práctica general de aquellos tiempos, y que no eran mayores que las naves de que usaban los catalanes en el siglo anterior, que por edicto del Rey Don Pedro IV, no podían navegar las mas grandes en tiempo de guerra con menos de 120 plazas entre ballesteros y marineros.

Como las galeazas mercantes eran del comun de Florencia, en 1429 se concedió una á Domingo Dolfini, con la obligacion de cargar para Ragúsa cera, oro, y plata, y mil piezas de paños de lana francesa, aragonesa, y mallorquina, debiendo las dos terceras partes ser fabricadas en la misma Florencia. En 1439 se concedió otra galeaza á los consules del arte de la lana para hacer el viage de Mallorca é Inglaterra; quienes, por no quedarse sin lanas para sus fábricas, la tomaron, no habiendose presentado con-

duc-

4 Por *viage de levante*, dice Zarchiani, en su obra intitulada *Della decima è mercatura della Toscana* tom. 11) entendian las galeazas que ivan á Constantinopla, y desde alli podian alargarse hasta Caffa, y Trebizonda, y las que

aportaban á Sicilia, Alexandría, Trípoli, y Túnez, que llamaban Berbería alta. Por *viage de poniente*, entendian las que ivan destinadas á Berbería baxa, esto es, á Bona y Bugía, á Mallorca, Menorca, Cataluña, Inglaterra, y Flandes.

ductor que se encargase de ella para aquellos destinos. En 1464, por las turbaciones generales que padecía el comercio con motivo de la guerra del Turco, después de la toma de Constantinopla, y ruina del Imperio Griego; se suspendió la expedición de las galeazas para las partes de Romanía, y se ordenó se destinasen para el viage de Siria. Desde esta época empezaron los florentines á perder la navegacion al Mar Negro.

Poco después se advirtió el perjuicio que acarrearía á los progresos de la navegacion y del comercio la privativa que gozaban los buques del comun y sus cargadores en estas expediciones, en cuya práctica se verificaban todos los defectos que hoy se ponderan contra las compañías exclusivas. Así es que en una provisión del año 1465 se dice: que todos los generos se habian encarecido de un diez por ciento; y que apenas se hallaban más que quatro ó seis comerciantes que hiciesen este monopolio estacional, con el qual se perdian muchas ocasiones, y faltaban en el pais las artes, las labores, y el tráfico.

Desde entonces se dió libertad á todo ciudadano de introducir y extraer á su voluntad mercaderías de la Toscana en buques, así nacionales como extranjeros, con las mismas condiciones y contribuciones que se pagaban antes por las que se cargaban en las galeazas del gobierno. En 1480 se abandonaron enteramente las flotas, y la construccion de las galeazas de la república, dando facultad á todo particular de fabricar qualquiera clase de embarcaciones. Con esta sábia providencia quedó abolida la prohibicion, hasta allí puesta á los mercaderes florentines, de cargar en otros buques que en los nacionales: pues antes hasta las lanas que venian en navios extranjeros se gravaban con un ocho por ciento más que las que entraban en los del pais, y los efectos que llegaban en las galeazas del comun eran libres de toda especie de represália, aun en el caso de guerra, hasta tanto que se pagase su precio <sup>5</sup>.

Pero lo que más contribuyó á la opulencia y esplendor de la Toscana después de haberse incorporado la ciudad y puerto de Pi-

<sup>5</sup> De todo lo dicho hasta aqui, vease á Zarchiani en la ya citada obra *Della decima é mercatura della Toscana*. t. II. cap. IV y V.

Pisa, fueron los viages á Egipto, en ocasion en que los catalanes freqüentaban aquella region con grandes provechos, de que recibia Barcelona las riquezas que la hicieron famosa en el reinado de D. Alonso V y de Don Juan el II. Asi, pues, conociendo el gobierno de Florencia en 1421 que el mercado de Alexandría era entonces la llave principal del tráfico de la India, y el centro del de Occidente por la especería, droguería, y otros preciosos articulos que alli se compraban, y los paños y telas que en él se podian vender; nombró dos mensageros, uno para el Soldan de Egipto, y otro para el Emperador de Constantinopla, á fin de obtener las mismas franquicias y libertades que gozaban los venecianos, que entonces eran la nacion mas privilegiada en aquellas partes. En el propio año despacharon otro mensagero con instrucciones para el Señor de Corinto en Romanía; y se botó al agua la primera galeaza florentina para el viage de Alexandría, en la qual se embarcaron doce comisionados para establecer factorías en Egipto.

Poseia entonces la nacion florentina en Constantinopla, por concesion del Emperador Juan Paleólogo, la iglesia de San Pedro, y la lonja que antes fué de los pisanos, con facultad de reedificar la una y la otra; bien que conservando la misma forma y frontispicio. Los florentines se supieron mantener en aquella capital, aun baxo del imperio del Turco, con el goce de los antiguos privilegios que habian obtenido de los Emperadores griegos, hasta el año 1572, en que el Gran Señor echó de alli á su consul con los mercaderes, resentido del socorro que dió el Gran Duque Cosme I al Papa San Pio V para la liga christiana.

El comercio que habian tenido hasta entonces los florentines en otras partes de la Europa, se colige de lo que refiere el expresado Zarchiani <sup>6</sup> acerca de los consules de comercio que mantenía la nacion en muchas escalas y mercados de levante y de poniente. Dice que el consulado mas antiguo de que hacen mencion los libros de los capitulos consulares, era el de Nápoles del año 1309, confirmado por el Rey Roberto: que cien años antes

que

<sup>6</sup> Decima é mercatura de la Toscana, tomo II. cap. VI.

que Florencia tuviese marina propia por la adquisicion de Puerto-pisano y de Liorna, tenia consules en Francia y en Champaña para las férias, segun los especifica un antiguo estatuto del estatuto mercantil de 1339. Por lo que nos refiere Uzano en su *Prattica della mercatura* del año 1430, residia un consul florentin en Londres en 1402. Dice que en 1423, poco despues de haberse erigido en Florencia el magistrado consular del mar, la república le dió facultad de nombrar consules en Alexandria, Mallorca, y Menorca, y en todas las partes del mundo, de fieles é infieles: que uno de los principales consules era el de Romanía, que residia desde el año 1439, primeramente en Constantinopla, y despues en Pera: que en Brujas y en Anveres los habia tambien desde el año 1426: y desde el de 1446 se mantenía consul en Ginebra, el qual se trasladó á Leon de Francia en 1501: que en Roma se estableció otro baxo el pontificado de Leon X: y desde el de 1540 residia uno en Venecia.

Los catalanes, en recompensa de las franquicias que gozaban las galeazas y mercaderes florentines en Cataluña desde el reynado de Don Alonso V, disfrutaban particulares privilegios en Pisa despues de incorporada á Florencia: pues dice Scipion Ammirato 7 que en 1441 gozaban ya los lombardos exención de gabelas solo de algunas mercaderías que extraian de Pisa; pero que en 1480 la gozaron respecto de todas, como la gozaban los alemanes y catalanes.

Por la comunicacion mercantil que tuvo Florencia en aquel siglo y en el pasado con todas las naciones del oriente y occidente, subió aquella ciudad á tan alto grado de esplendor, que, por los años 1479 Benedetto Dei 8, comparando la riqueza, poder, é industria de dicha ciudad con la de Venecia, dice respondiendo al cargo quarto de un manifiesto que el Senado habia publicado, lo siguiente en las propias palabras que aqui se traducen en castellano: „Tenemos dos artes mayores y mas dignas que no tie-

7 Storia Fiorentina L. xviii. pag. 939, y 993.

8 En su crónica pag. 44 de la carta inyectiva á los venecianos.

„nufacturas de lana, y las de seda, de que son testigos la Corte  
 „Romana, y la del Rey de Nápoles, la Marca, la Sicilia, Cons-  
 „tantinopla, Rhódas, Scio, Pera, Bursa, Galípoli, Salonica, An-  
 „drinópolis, y otras partes á donde envian los florentines sus te-  
 „xidos, y en donde tienen bancos, casas, iglesias, lonjas, negocian-  
 „tes, y cónsules propios, á despecho y con vergüenza vuestra.“

„Las telas de seda, y brocados de oro, y plata, y de todas  
 „suertes no los haceis ni los habeis hecho nunca; y los haremos  
 „nosotros siempre mucho mas que vuestra ciudad de Venecia, y  
 „que Génova y Luca juntas: y buenos testigos son de esto vues-  
 „tros mercaderes y otros que van á Leon de Francia, á Bru-  
 „jas, á Londres, á Anveres, á Aviñon, á Ginebra, á Provenza,  
 „y á Marsella, lugares todos y residencias en que tenemos ban-  
 „cos riquisimos, grandes lonjas, acreditados comerciantes, y al-  
 „macenes reales, con casas establecidas y arraygadas, tiendas ri-  
 „cas, iglesias y consules, como lo saben los vuestros que todos  
 „los años van á las férias.“

„Preguntadles, pues, si han visto el banco de los Médicis, el  
 „de los Pazzis, el de los Capponis y Buondelmontis, el de los Cor-  
 „sinis y Falconieris, el de los Portinaris y Ghinis, el de los seño-  
 „res Martini y Perini, el de los Medicis en Milan, y en qualquie-  
 „ra otro lugar en donde están sus socios los Portinaris, Zampi-  
 „nis, Martellis, y Canigianis, y mil otras factorías y bancos que no  
 „cuento, porque necesitaria cien pliegos. En todos estos lugares se  
 „contrata y cámbia para todas partes, y allí no estan con mer-  
 „cerías, ni con armas, ni con campanillos, ni cascabeles, ni con  
 „sonajas, ni rosarios, ni botones, ni con vidrios de Murano, ni  
 „con seda de coser ni de hacer flecos; sino con ducados, con bro-  
 „cados, con paños, &c. en gran cópia, á despecho, y con desho-  
 „nor vuestro.“

„Tampoco os quiero dexar atrás la Cataluña, la España, la  
 „Berbería, Sevilla, y Portugal, y los otros lugares de la costa, en  
 „donde hay bancos, almacenes, iglesias, y consules florentines, en  
 „cuyos paises se hacen comercios, principalmente de estofas de  
 „seda, y en trueque se toman grana, cera, y seda españolas, co-  
 „mo lo saben bien vuestras galeazas que van todos los años á di-

„ chas tierras y partes ; de modo que hoy haré tocar con las manos,  
 „ que somos mucho mas poderosos en la contratacion que vosotros,  
 „ porque vuestra Señoría no la tiene , ni la hace en otro pais que en  
 „ Alexandría para la especería , algodón , y cera : cuyas cosas noso-  
 „ tros florentines las tenemos mas facilmente que vosotros por la  
 „ via de Bursa , y damos en cambio paños y telas de seda ; pero vo-  
 „ sotros dais grandes ducados de oro : lo qual sé muy bien , pues  
 „ he estado doce años largos en Venecia en casa de Marino Ca-  
 „ pello y Sampolo.“

De estos hechos , aunque en las expresiones se descubre la pa-  
 sion patriótica de Benedetto , se colige el inmenso giro y nego-  
 cio que hacia en aquel tiempo la Toscana , y el gran poder y ri-  
 quezas que estaban concentradas en el siglo xv en Italia , que reu-  
 nia entre sus diversos estados el poder de la Gran Bretaña mo-  
 derna , por la variedad y actividad de la industria , opulencia de  
 los comerciantes , y extension del tráfico marítimo. ¿ Qué no hu-  
 biera podido escribir de Génova otro autor patrióta , en aquel si-  
 glo , y en el pasado ? qué de las ciudades de Lombardia ? qué de  
 Venecia y de su marina mercante ? Por lo que hace al número  
 de buques nacionales que tenia esta Señoría un siglo antes que  
 Florencia tuviese artes , ni negociacion ; el convoy destinado pa-  
 ra conducir la Cruzada de 1202 á la Palestina , debia llevar em-  
 barcados 4500 hombres de á caballo , 90 escuderos , y 200 infan-  
 tes , con víveres para nueve meses. Considérese el número de em-  
 barcaciones que supone este inmenso transporte de tropas , caba-  
 llos , y municiones de guerra y boca. Entrado el siglo xv sabe-  
 mos por la crónica de Marino Sanuto que empleaba la Señoría de  
 Venecia para su comercio 45 galeazas entre grandes y chicas , que  
 llevaban 1100 marineros ; contaba otros 30 bastimentos menores des-  
 de diez hasta cien toneladas , cuyas tripulaciones ascendian á 170  
 marineros ; y 300 naves gruesas con 800 marineros : que un año  
 con otro diversas ciudades de Lombardia enviaban á Venecia , pa-  
 ra embarcar , paños por valor de 900000 zequines : que en aquella  
 capital se vendian mercancías por tres millones y novecientos mil  
 zequines : y que todo su tráfico tenia empleado , solamente para  
 las compras y otras especulaciones , un capital de diez millones de

zéquines al año, que rendian como unos quatro millones 9.

## CAPITULO IV.

## DEL COMERCIO Y NAVEGACION DE LOS

*Catalanes á Flandes.*

**P**ARA continuar é ilustrar con nuevos documentos la narración que en el tomo I de estas Memorias <sup>1</sup> quedó pendiente con relacion al comercio y viages que seguian los catalanes á los Paisés-baxos desde fines del siglo XIV; añadiremos aqui algunos hechos auténticos que confirmen mas y mas el empeño y los riesgos con que hacian aquella lucrosa é importante navegación.

Es cosa digna de advertir que, asi en el presente tomo, como en el primero de esta obra, la mayor parte de los sucesos marítimos relativos al comercio de Flandes, se hallan mencionados incidentalmente en varios oficios de requerimientos y quejas de la corte de Aragon á la de Londres sobre las frecuentes rapiñas é insultos hechos por la marina inglesa á los baxeles catalanes que hacian aquel viage: hallandose en todas las colecciones diplomáticas y crónicas de otras naciones iguales reclamaciones de los demás principes para la restitution de rescates y presas injustamente cometidas por armadores ó esquadras británicas, que tentaban como hacerse prestar vasallage y tributo de las naciones comerciantes en el mar y canal de la Mancha, como si la guerra con todas fuese entonces el apetito natural de los ingleses para satisfacer su codicia, ó sus necesidades <sup>2</sup>.

Bb 2

Em-

9 Véase al *Conde Carli* Disertatione VII. tom. III. *della moneta &c.*

<sup>1</sup> Parte I en que se trata del antiguo comercio de Barcelona, cap. X. p. 131.

<sup>2</sup> Esta reflexión no es tan infundada, que no la haya apoyado el historiador Gámez (Crónica de Don Pero Niño) escritor coetáneo, y testigo de vista de lo que refiere. Estas son sus palabras sobre lo que pasaba en el año

1405: *Quando los ingleses sopieron de aquella paz que su Rey Ricarte fizo con Charles de Francia, los mas dellos ovieron grand pesar: cá ellos non querian aver paz con ninguna nacion, porque con la paz les va á ellos mal, cá son tanta gente que no caben en su tierra, ó muchos dellos en tiempo de paz non se pueden mantener. E si su Rey en algun tiempo face paz con algunas gentes, que les fué menester*

da

Empieza pues la primera noticia mercantil por una hostilidad de los ingleses cometida en 1373. Andaban en el viage de Flandes en este año tres naves mallorquinas cargadas de varios generos; la primera llamada *Santa Clara* de porte de 50 quintales berberizcos, su patron Arnaldo Beseya; la segunda de porte de 20500 salmas (unos 80 quintales) su patron Pedro Grallera; y la tercera de porte de 100 quintales tambien berberizcos, su patron Francisco Antolí. Los interesados en estos cargamentos eran diez y siete mercaderes de Barcelona, y dos de Mallorca. La primera fué cargada en esta Isla, y llevaba quarenta y tres personas entre tripulacion y pasajeros. Navegando para Flandes, despues de haber padecido un récio temporal que la arrojó á la Rochela, y reparándose de sus averías y descalabros, arribó á un parage denominado *Ras de San Martin*, en el canal de Flandes frente de la Sembla, en donde encontró una esquadra inglesa con pabellon real, mandada por Juan Navil, hermano y teniente del Almirante de Inglaterra, quien negando al patron Beseya el pasaporte de derecho á las naciones amigas, como era entonces la aragonesa, hizo asaltar la referida nave, apresando el buque, cargo, gente, alegando para esta hostilidad haber el Rey de Aragon contraido matrimonio con una hija del de Castilla, enemigo del Rey Eduardo. Las personas fueron conducidas al castillo de Bristol, donde permanecieron presas mas de diez años: el cargamento se repartió entre dicho Vice-Almirante, tripulacion de su esquadra, y el tesorero del Duque de Bretaña, y el buque se deshizo para maderage en las obras del referido castillo.

La segunda nave, que traía á bordo sesenta personas, volvia de Flandes cargada para Mallorca, y al estar á unas seis millas del lugar de Plamis (seria *Plimouth*), unos moradores de aquella costa, armados con tres naves y cinco lanchas, enarbolando bandera real, la abordaron y saquearon, aprisionando la tripulacion, con el pretexto del supuesto casamiento del Rey de Aragon. Y no contentos con este insulto hecho al salvo-conducto de paz

Y  
*dar salvo-conducto á algunos mercaderes, pocas veces les guardan: non*

*han amor á ninguna nacion. Admira que en tres siglos no hayan degenerado.*

y amistad, despues de haber quitado al buque las velas, xárcia y demás aparejos, le pegaron fuego estando encerrados en la bodega treinta personas; y las treinta restantes, que huyendo de las llamas á nado se acogian á las naves de los robadores, fueron degollados inhumanamente, de los quales solo pudieron libertarse diez y seis que escondió un patron movido á compasion en su nave, haciendolos despues conducir á tierra secretamente al favor de la noche.

La tercera nave, que tambien volvia de Flandes con sesenta hombres, cargada de mercancías para Mallorca, habiendo arribado á Calais, fiada en la paz y amistad que subsistia entre las dos naciones, fué acometida por quince entre naves y lanchas armadas de ingleses, sin pretextar motivo alguno. Saquearon quanto hallaron á bordo, llevandose á Bristol el buque y la gente prisionera, en donde la nave fué echada á fondo por Roger de Pola capitán de un navio llamado *el Diablo*, de orden del Vice-Almirante Navil.

Estas hostilidades é insultos movieron al Rey Don Pedro de Aragon á pasar repetidos oficios y requerimientos á la corte de Inglaterra, yá por medio de mensageros especiales, yá con reclamaciones, yá con informaciones del caso para la justa reparacion de estos daños, y desagravio de los interesados; más todo fué en vano y sin fruto, al cabo de doce años de diligencias.

A instancia, pues, de algunos de los ofendidos, y de los herederos de otros que habian muerto, el Rey Don Juan I les concedió las patentes de marca ó represálias, segun el estilo y antigua observancia de su Reyno en tales casos, para apresar, y embargar qualesquiera bienes é intereses del Rey de Inglaterra y de sus subditos, donde quiera que los pudieran haber, hasta completar el valor de la parte que reclamaban los sobredichos diez y siete interesados: cuyas cantidades, segun la tasacion judicial que precedió, ascendian con las costas, é intereses del dinero en el discurso de diez y siete años, á razon de diez por 100, á 95750 libras, que reducidas á moneda de grosos de Flandes, componian 17419 libras.

Sin embargo el Rey Don Juan, como acababa de subir al trono,

no, y queria conservar buena armonía con Ricardo, le envió dos mensajeros, requiriendole y rogandole se conviniese en que se resarciesen segun justicia los referidos daños; que de lo contrario se executaria la represália concedida. Y no habiendo conseguido alguna justa compensacion esta diligencia en la corte de Londres; el Consejo del Rey de Aragon, sentenció por justa la instancia de los agraviados, y debida la execucion de las represálias, que se concedieron por diez años continuos hasta el resarcimiento total, y por lo demás que S. M. tuviese á bien prorogarlos 3.

El recelo de caer en estos peligros y asechanzas de los ingleses, que á nadie respetaban, obligó á los catalanes á emprender en adelante aquellos viages con galeazas armadas, dexando el uso de las naves, que eran mas pesadas, é indefensas. En las Cortes que se celebraban en Monzon en 1389, las ciudades de Barcelona y Mallorca, que eran las que mas pérdidas habian sufrido de la antigua práctica, pidieron al Rey licencia de armar para el comercio de Flandes quatro galeazas, esto es, dos por cada una de dichas ciudades, con exención de todo derecho y servicio, y de embargo, aunque se hiciese armada real; á menos de que se embarcase en ella el Rey: añadiendo que los mercaderes, ó ciudadanos que hacían aquel comercio, pudiesen nombrar por sí los capitanes y patrones: que estos gozasen de toda jurisdiccion civil y criminal en tierra y en mar, como los de las reales armadas; y que segun se acostumbraba en éstas, el Rey guiase á todos los que se alistaren en dichas galeazas: que estos buques podían custodiarse en la atarazana de Barcelona, si se quisiere, al concluir cada viage, destinandose un almacen para la xárcia y aparejos; á menos que las galeras reales, ó las de la Diputacion de Cataluña, necesitasen de todos los de dicho arsenal: que tres meses antes de partir las galeazas, y mes y medio despues de haber partido, nadie pudiese enviar á Flandes desde los puertos ó tierras de la corona de Aragon, los siguientes renglones: ninguna *especería* gruesa ó menuda, ninguna clase de *azúcares* de pilon ó en polvo, *azafran*, *brasíles*, *lacas*, *añiles*, *incienso*, *algodon* hi-

lado, dátiles, festucós, almacija, almendra, cusforbio, cominos, y matafaluja; y el que lo contrario hiciese pague á dicha galeaza ó galeazas el flete que les correspondiera si llevasen aquellos generos. Pero si dicha galeaza, ó las dos, llevasen su carga completa; despues de su partida cada qual pudiese enviar sus mercancías á su voluntad: entendiendose lo mismo del retorno, luego que las galeazas saliesen del puerto de la Esclusa.

Pidióse tambien en aquella súplica: que todo quanto tomasen de enemigos dichas galeazas, durante su navegacion de ida y vuelta, así los buques como las cargas y personas, fuese libre de derechos y contribuciones reales: y que S. M. concediese á todos los mercaderes y otras personas, de qualquiera pais que fuesen, que cargasen ó embarcasen en dichas galeazas, todas las guias, seguridades, y privilegios que su padre el Rey Don Pedro habia dispensado á los que ivan á los viages de Ultramar 4.

Entrado el siglo xv continuaba el comercio de Flandes como objeto de gran consideracion, por lo importante de los cargamentos de generos de oriente que ivan allá de Barcelona, Mallorca, y otros puertos de la corona de Aragon: pues el consul de los catalanes, que residia entonces en Brujas, solia exígir el derecho de un *grosso* por libra de las mercancías que entraban en Flandes por cuenta de mercaderes vasallos del Rey.

Habiendose quejado los defensores del comercio de Mallorca de la exâccion de este derecho; la Reyna Doña María mandó á Juan Gregori, entonces consul en Brujas, suspendiese la tal exâccion ínterin se exâminaba la cuestión; pero que en el entretanto los mercaderes mallorquines diesen en aquella ciudad caucion de restituir los derechos devengados para el caso en que se les declarase sujetos al pago. Pero el Consulado del mar de Barcelona representó á la Reyna en 1434, que en virtud de reales concesiones estaba aquel magistrado en uso y cierta pacífica posesion de imponer y exígir el referido derecho á los mercaderes y vecinos de la ciudad y reyno de Mallorca, y á sus mercancías, y á todos los demás vasallos de la corona, no solo en Flandes, si-

no

no en Egipto, Provenza, y otros países extranjeros, en beneficio comun del mismo comercio; y que por consiguiente esta real providencia podria traer perjuicio á dichos privilegios. A esto declaró la Reyna no haber sido su real ánimo que con esta real provision, pendiente el pleyto, fuese impedido ó perturbado el consulado en el goze de sus facultades, en el caso de haberlas gozado antes de la queja ó lite presente; pero que entre tanto no se decidiere ésta, nada se innovase en perjuicio de la una ni de la otra parte, quedando ambas en su derecho como antes 5.

Al fin el pleyto se sentenció á favor del magistrado consular de Barcelona, en vista de un privilegio del Rey D. Juan el I de 1394, que le daba la facultad de imponer aquel vectigál para sustentar la lonja de la contratacion de aquella ciudad. Así, pues, la Reyna, por otra real provision del propio año, manda á los consules de los catalanes en Flandes, y requiere á los Burgomestres, y otros jueces de Brujas para el auxilio, exijan de todos los súbditos de la corona de Aragon el litigado derecho de todos los generos y haberes que lleven ó saquen de aquel Condado, revocando la precedente provision 6.

Por algunos hechos que casualmente se han podido recoger en el apéndice de notas várias 7 del presente tomo, se demuestra que hasta fines del reynado de Cárlos V continuaron las navegaciones á los Países Baxos. Hallamos que en 1441 aportó á Barcelona, procedente de aquellas partes, la galeaza de Pedro Setantí, y la de Pedro Tintorer; en 1500 el balenero de Jayme Bernigal; en 1504 el de Francisco Ferrer; en 1508 la barca de Bernardo Martorell, mallorquin; en 1523 el otro balener de Juan Llop; y en 1540 la nave de Juan Comelí,

5 Coleccion Diplomatica núm. 17.  
p. 226.

6 Colec. Diplom. n. 118. p. 228.

7 Núm. 2. p. 21. y núm. 3. p. 30.

## CAPITULO V.

## DEL COMERCIO Y NAVEGACION DE LOS

*Catalanes á los puertos de Africa.*

**L**OS Reyes de Aragon, aun despues que las Islas Baleares cayeron segunda vez en manos de los sarracenos, mantuvieron constantemente el sistema de sentar y renovar treguas con aquellos regulos, y demás Príncipes infieles del Africa. Por este medio, debido tanto á su sagáz política como á su respetable marina, tenían los catalanes libres y seguros los mares, y su tráfico arraygado en todos los puertos de Berbería, á donde navegaban desde principios del siglo XIII. El estilo de entereza y superioridad que se advierte en algunos capítulos de los tratados que concedia, ó proponia la corte de Aragon á las Potencias Berberiscas, y la naturaleza misma de las condiciones, manifiestan la consideracion y respeto que se habia adquirido aquella corona entre los moros transmarinos. No solo sacaba ésta en cada tratado grandes ventajas para el comercio activo de sus subditos en los mercados del Africa; sino que con estas alianzas ofensivas y defensivas se aseguraban algunos subsidios pecuniarios los Reyes de Aragon para sus empresas, que siempre fueron superiores á las fuerzas de su erario, bien que no á las del ánimo de sus vasallos, y felicidad de sus armas.

Los puertos del Reyno de Marruecos fueron los mas antiguamente freqüentados, y en especial los de Ceuta y de Arcilla<sup>1</sup>, desde los primeros años del reynado de Jayme I de Aragon, cuyas fuerzas navales y terrestres se hicieron tan famosas entre los moros del Africa por las repetidas y señaladas victorias conseguidas en Mallorca, Valencia, y Murcia, que Aben Juceff Rey de Marruecos, de Fez, y de Sujalmeza, vino á Barcelona en 1274 á ajustar

COMERCIO EN  
EL REYNO DE  
MARRUECOS.

Tom. III.

Cc

un

<sup>1</sup> Muy antiguo y concurrido seria el tráfico de los catalanes en esta plaza, quando Francisco Balducci, escribiendo antes del año 1340, dice que los tra-

tantes de aquella nacion habian hecho subir el quintal de la cera un quatro por ciento mas que los de las demás mercancías que se compraban alli.

un tratado de amistad y alianza con Don Jayme, con la condicion de que este le socorriese para la toma de Ceuta con una esquadra de cincuenta velas, entre ellas diez galeras, y otras tantas naves armadas, con quinientos caballeros, á quienes Aben Juceff debia proveer de caballos. Para este armamento daba 2000 besantes de plata, así para los gastos de la esquadra, como del equipage y armadura de los ginetes, á los quales ofrecia señalar dos besantes diarios para su manutencion, y á su capitan ciento <sup>2</sup>.

Continuó desde entonces la buena inteligencia y amistad entre la casa de Aragon y la de los Benimarines, en especial desde el reynado de Abenjacob. En efecto el Rey *Abu-thabet*, nieto de Abenjacob, deseando renovar esta antigua alianza, despachó en 1309 á Don Jayme II dos mensageros, *Abulabéz*, y *Bernardo Seguí*, comerciante catalan establecido en Fez, para ajustar un nuevo tratado, en que le pedia socorros de galeras contra el Rey de Granada Mahomad Benalhamar, que le tenia tomada á Ceuta. Don Jayme accedió gustoso á todos los articulos, excepto al de prestarle auxilio contra el Granadino, en atencion á que quando Don Fernando IV Rey de Castilla hizo las paces con Aragon, añadió de que se incluyese en el tratado al Rey Mahomad como vasallo suyo; pero, para complacerle y servirle, ofreció tratar con el Rey Don Fernando el medio como éste pudiese absolverle de aquel convenio. Partieron de Marruecos los mensageros, y antes de llegar á Barcelona, se recibió la noticia de la muerte de *Abu-thabet*, y de que reynaba *Abu-el-Rabí* su hermano, al qual, segun refieren las historias, habian alzado los christianos <sup>3</sup> que residian en su reyno.

Con esta novedad regresaron dichos mensageros, ofreciendo á Don Jayme que presentarian el mismo tratado al nuevo Rey, que sabian lo abrazaria gustoso, como lo hizo, despachandole un mensa-

<sup>2</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 5. pag. 7.

<sup>3</sup> Este hecho demuestra el gran número de christianos que en aquel tiempo vivian en aquellos dominios exerciendo el libre comercio, y en especial ca-

talanes: pues entre los embaxadores que despacharon estos dos Príncipes Africanos para ajustar paces en Aragon, se hallan un *Pedro Seguí*, un *Pedro Martin de Orta*, y un *Ramon Torró*, apellidos todos de Cataluña.

sagero para la ratificacion con carta llena de grandes promesas y ofrecimientos, y pidiendole en otra le enviase un sugeto de caracter para concluir el tratado. En aquella sazón el Rey Don Jayme acababa de conseguir, en unas vistas que tuvo con el Rey de Castilla, que éste le relaxase del artículo de no ofender al de Granada.

Mientras el Rey de Aragon mandaba fabricar una gruesa armada para el socorro del Marroquí, despachó á Fez un caballero de su Consejo, llamado *Artal de Azlor*, en una galera, que por temor de una esquadra del de Granada, que andaba por aquellos mares, tuvo que arribar á Cartagena. Desazonado Don Jayme de esta detencion, mandó armar á toda prisa diez y seis galeras, y despachó con ellas al *Vizconde de Castellnou* con el caracter de embaxador y de general, para que persiguiese á la esquadra granadina, y pasase despues á bloquear á Ceuta 4, interin enviaba otros buques de refuerzo, y que cumpliese al mismo tiempo con las instrucciones de su embaxada, para ratificar el tratado de alianza ofensiva y defensiva, que parece era muy deseado de ambos Reyes, pues se zanjaban en él puntos muy importantes á sus coronas. La suma de sus articulos se reducía: á que dichos dos Reyes serian amigos de los amigos, y enemigos de los enemigos, contra todos los sarracenos del mundo: que Abu-el Rabí pagaria la manutencion de las galeras aragonesas, y asi mismo la de mil ginetes que se le enviaban, hasta la rendicion de Ceuta: que tomada esta plaza, toda la presa seria del Rey Don Jayme, y las personas y la ciudad del de Marruecos: que en recompensa éste le ayudaria despues con galeras y dinero para hacer la guerra al de Granada: y que prometiese y jurase en su ley de no hacer paz ni tregua con dicho Granadino, sin voluntad del de Aragon 5. En los terminos en que está concebido este tratado, se descubre el odio que ambos Reyes tenian al de Granada, cuyo poder deseaban abatir. El Marroquí, siendo musulman, dice en una carta

Cc 2

al

4 Dice Zurita (Anal. Lib. v. cap. 33 y 35) que al fin esta plaza fué tomada con el auxilio del Vizconde de Castellnou, quien la puso guarnicion, y de-

xó por Alcayde del alcázar al referido *Bernardo Seguí*.

5 Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 21. pag. 42.

al Rey de Aragon : *que él jamás le desamparará en estos conciertos, porque antes haria paz con los judios que con los granadinos ; y que era una vergüenza que un hombre tan vil como el Granadino posesese tierra cerca de la suya , y á su presencia , pues se tenia por muy desayrado que un Rey tan baxo como aquel pudiese hacerle hostilidades.*

Murió Abu-el-Rabí á los dos años y medio de reynado ; y sucedióle *Abu Zaid* su hijo , que reynó veinte y un años. Y como por el corto gobierno del padre , ó por otras causas que se ignoran , no se hubiesen cumplido desde la rendicion de Ceuta los articulos del pago de tan crecidos gastos ; Don Jayme envió en 1323 á su consejero *Romeo de Corbera* cerca del nuevo Rey á renovar las antiguas paces , pidiendole el subsidio de 400<sup>0</sup> doblas de oro para los gastos de la conquista de Cerdeña , en compensacion de los socorros que le habia dado para la toma de Ceuta , y ofreciendole por su parte el auxilio naval conveniente quando lo necesitase. Pedíale asimismo que parte de los ginetes aragoneses que habian quedado de guarnicion en aquella plaza , pudiesen venir á servirle en la empresa de Cerdeña.

En el reynado de Don Pedro IV de Aragon tampoco se perdió jamás de vista la política de continuar con los soberanos de Marruecos las paces y la amistad. Ocupaba este trono por los años 1357 *Abu-Henun* , que despues de haber despojado á su padre *Abul-Hascin* de los muchos dominios que poseia en Africa y en España , se intitulaba Rey de Poniente y de Levante , de Africa , y de Andalucia , &c. El Rey de Aragon , resentido de la guerra que le habia declarado el de Castilla coligandose con todos los príncipes , asi christianos como mahometanos , que pudo levantarle por enemigos ; envió cerca del nuevo Rey de Fez y Marruecos á *Pedro Boíl* , Bayle General á la sazón del Reyno de Valencia , para proponerle la paz y treguas entre ambas coronas. *Abu-Henun* , á exemplo de sus predecesores , deseaba mantener la antigua alianza y buena union , que por culpa de algunos subditos de uno y otro príncipe , habia sido rota poco antes ; y asi vino bien en confirmarla y renovarla mediante una escritura que envió á Aragon por mano de un mensagero.

Don

Don Pedro ratificó el tratado por cinco años, prometiendo : que si durante estos, se rompía guerra entre el referido *Abu-Henun*, y el Rey de Castilla, no ayudaría á éste ni á su reyno con armas, víveres, tropas, galeras, ni dineros, propios ni de otro Rey, ni favorecería á otra Potencia que estuviese en guerra con él, ni tampoco á sus vasallos rebeldes ó enemigos : que no cobraría derecho de naufragio, ni impediría á sus subditos la entrada, residencia, y contratacion libre en sus puertos; ántes les defendería y ampararía en sus mares, puertos, y playas, en qualquiera naufragio, ó arribada : y que baxo de las mismas condiciones firmaba paz con el Rey de Granada Mahomad 6.

Este tratado fué renovado y prorogado por otros cinco años, á instancia del mismo Rey Abu-Henun, que envió un mensajero suyo con los duplicados á Aragon, incluyendo en el concierto al Rey de Granada. El mensajero marroquí regresó en la nave mallorquina de Francisco Portell, que pasaba á Marruecos con mercancías.

Al siguiente año, que era el de 1358, el Rey Don Pedro de Castilla, ofendido de este tratado, y diligente siempre en suscitar enemigos y embarazos al de Aragon, trabajó por desconcertarlo, persuadiendo á Abu-Henun le diese socorros para quitar los lugares que en el Reyno de Murcia poseía el Infante Don Fernando Marqués de Tortosa, suponiendo que quando se ajustó aquel concierto, dicho Infante no era vasallo ni valedor del Rey de Aragon; ántes le hacia la guerra con tropas propias que mandaba por sí; y que, así por esto, como porque los lugares que ocupaba en Murcia estaban dentro de los dominios de la corona de Castilla, no debía ser comprehendido en aquellas paces.

Pero el Rey de Aragon despachó luego á los de Marruecos y Granada mensajeros para informar á dichos soberanos y á su Diván de la verdad y la razon, que pretendia obscurecer el de Castilla. Deciales : que siempre el Infante, como hermano suyo, fué natural de sus reynos, vasallo suyo, y domiciliado dentro de ellos, pues sus señorios no estaban fuera de la corona de Aragon,

y que por tanto fué comprehendido en el tratado; y aun quando nõ hubiese sido su vasallo en el tiempo de la paz, lo fué despues, porque ésta debè entenderse siempre con aquellas tierras y vasallos que en adelante adquiriera una de las partes contratantes 7.

COMERCIO EN  
LOS REYNOS DE  
TUNEZ Y BUGIA.

Annque desde principios del siglo XIII se hallan documentos del comercio que hacian los catalanes en Berbería, y señaladamente en Bugía y Túnez; no consta que antes del año 1285 por algun tratado de paz se hubiese asegurado el tráfico y la navegacion en aquellas tierras. El primero que se presenta para la historia política del comercio, es el convenio de paz y amistad por quince años, ajustado en 1285 entre el Rey de Aragon Pedro III y el de Túnez *Bu-Haps*: cuyo tenor se reduce sustancialmente á los puntos siguientes 8.

Primero: concede Don Pedro libre entrada, y salvo conducto en bienes y persona, á qualquier tunecino que venga á sus dominios, prohibiendo á sus subditos hagan daño alguno ni hostilidad con buques armados en las costas y puertos del Reyno de Túnez á sarracenos ú á otros, baxo la pena de dar la correspondiente reparacion. Segundo: que ningun vasallo de Aragon pueda ayudar á otro qualquiera para hacer daño á las tierras del moro, y á cosa que le pertenezca. Tercero: que los subditos del Rey de Aragon ampararán y defenderán al bastimento tunecino que naufragáre en las costas de dicho Rey, y al moro tunecino que naufragáre embarcado en nave de christianos, restituyendole lo que se sacase del mar. Quarto: que toda nave tunecina, ú otra en que estén embarcados tunecinos, surta en puertos de Aragon, gozará del mismo derecho que las nacionales. Quinto: que los buques mercantes de Aragon no podrán entrar armados en puertos de los dominios de Túnez. Sexto: que ningun subdito del Rey de Aragon podrá comprar mercaderías ó efectos quitados á tunecinos ó á esclavos suyos. Septimo: que tampoco podrá dar ayuda al bastimento armado de otra nacion christiana, que acosado por buque de guerra tunecino viniese á ampararse de playa, ó puerto de

7 Coleccion Diplomática, tomo IV.  
núm. 62 y 63. pag. 123 y 124.

8 Coleccion Diplomática, tomo IV.  
núm. 6. pag. 9.

de Aragon : pero si llegase á ganar tierra ó surgidero , quedará libre , siendo solo de buena presa lo que se tomase en mar alta. Octavo : que si los corsarios tunecinos , ó por temporal , ó por dar caza á enemigos , arribaren á algun puerto de Aragon ; se les permitirá hacer aguada , y tomar refrescos. Noveno : que si algun súbdito del Rey de Túnez tuviese queja de algun subdito del de Aragon , se le administrará justicia.

Estas mismas franquezas y condiciones concedió por su parte el Rey de Túnez á los subditos del de Aragon que aportaren , residieren , y comerciaren en sus dominios. Pero el de Aragon se reservó para los suyos estos privilegios : que tuviesen allá el libre exercicio de su culto con iglesias y campanas , la sepultura en sagrado lugar , y hornos propios : que solo pagasen el diezmo de lo que introduxesen , siendo generos (más no del trigo y cebada , que era franca) y el medio diezmo del oro , ú plata que llevasen , y de lo que los patrones comprasen con la ganancia de sus fletes , segun costumbre antigua : que siendo señalados los parages del Reyno de Túnez en que se podian recibir naves aragonesas , si sus patrones no pudiesen vender ó permutar en ellos sus mercaderías , pudiesen sacarlas para otras partes , francas de derechos : que del valor de todo lo que vendieren al fiado los subditos aragoneses , con certificacion del aduanero ó intervencion de corredor , quedase la aduana responsable al cobro : que los aragoneses tuviesen en Túnez , y demás plazas donde quisieren establecer comercio , sus consules peculiares , y sus escribanos : que estos consules tuviesen una vez al mes audiencia del Rey de Túnez , para representarle las quejas y demandas de sus nacionales : que la gabela de Túnez se concediese á los catalanes en un regular arrendamiento , con preferencia á otra qualquiera nacion : que el Rey de Aragon tuviese guarnicion de christianos en el castillo de Túnez , y en otros fuertes de aquel Reyno , jurandole los soldados y su capitan obediencia , pues podia removerlos á su arbitrio ; pero que sus sueldos se les pagasen por cuenta del Rey de Túnez , como en tiempo de Guillen de Moncada 9. Como el Rey Don

9 Este illustre caballero fué el primer gobernador que habia puesto en el al-

Don Pedro hacia estas treguas en calidad de Rey de Aragon, y tambien de Sicilia por su muger Doña Constanza, obligó en este tratado al de Túnez al tributo anual de los treinta y tres mil trescientos treinta y tres besantes, y un tercio, á que estaba sujeta aquella corona á la de Sicilia, pagandole de contado los tres años vencidos desde que el Rey Carlos de Anjou perdió la Sicilia en 1282, y la conquistó Don Pedro; y amás de esto todo lo atrasado que se debia al expresado Rey Carlos desde el año 1276 en que Omar Muley se hizo tributario suyo <sup>10</sup>.

En 1305, siguiendo el Rey Don Jayme II la buena inteligencia con el de Túnez, que lo era á la sazón *Mahomad Miramolin*, despachóle á *Pedro de Hocés* por embaxador, con encargo de entregarle unos sarracenos con todos sus haberes, que sin ser conocidos por tunecinos, habian sido apresados por una nave barcelonesa, y de asegurarle que el Rey haria observar con todo rigor á sus subditos los articulos de la paz, que tanto importaba subsistiese entre ambos soberanos.

Al mismo tiempo debia pedirle que la mitad del derecho que los catalanes adeudaban en Túnez, y tenia Mahomad cedida á Don Jayme en pago de cierta cantidad, fuese el derecho entero, á fin de que quedase mas prontamente libre de aquella carga: que desatienda la pretension de los mallorquines de poner consul suyo en Túnez, por no haberlo ellos tenido nunca, ni deber subsistir mas que uno, es á saber, el que autoriza el Rey de Aragon para todos los catalanes, por quanto el Rey de Mallorca poseia aquel Reyno por donacion de los de Aragon, en quienes residia el supremo dominio, en cuyo concepto gozaban los subditos mallorquines de las prerogativas y proteccion del pabellon aragonés. Debia pedirle igualmente concediese á sus subditos las mismas franquicias y exênciones que gozaban los genoveses: que le restituyese el derecho de los catalanes y mallorquines, que man-

alcázar de Túnez el Rey Don Pedro en llamado *Boap*, ó sea *Abu-Haphs*.  
 1281, en que Conrado de Lanza, Al- 10 Este tributo anual lo pagaban los  
 mirante de Aragon, sujetó á los tune- Reyes de Túnez desde 1145, quando  
 cinos á reconocer á su Rey destronado Rugero II Rey de Sicilia los sujetó.

dó suspender desde que Gisperto de Castellnou, cometió cierta hostilidad contra la bandera tunecina en Trípoli, respecto de que este corsario no armó en tierras de Aragón, sino en Sicilia, adonde volvió á desarmar: esforzando que el Rey D. Jayme ha procurado siempre por su parte que los armadores de sus dominios no hagan á los tunecinos el menor agravio.

A pesar de estas seguridades y ofrecimientos, parece que no fueron exáctamente cumplidos por parte de los moros los deseos de Don Jayme, porque en 1307 tuvo que enviar á Túnez con el caracter de plenipotenciario, á *Pedro Bussot*, Consul que era de los catalanes en aquella ciudad, á requerir á Mahomad, pidiéndole satisfaccion de ciertos créditos, y la reparacion de algunos daños causados á personas é intereses de vasallos suyos, en violacion de las treguas que subsistian entre ambos estados.

Lo primero que le pedia era la restitucion de quatro mil besantes que el fisco de Túnez se habia retenido del producto del medio derecho de lo que adeudaban los catalanes en la aduana, que su antecesor Miramuslemín, habia consignado al Rey de Aragón, hasta quedar resarcido el valor de una nave barcelonesa que naufragó con su cargamento en la costa de Trípoli por perfidia de los moros: segundo, la reintegracion de dos mil ciento y ochenta y nueve besantes, importe de las agencias y diligencias hechas durante cinco años en la corte de Túnez para cobrar la sobredicha consignacion: tercero, la satisfaccion y resarcimiento de los daños y robos, que contra el tenor de las treguas subsistentes, hizo el año pasado su Almirante en los mares de Trípoli en naves y efectos de catalanes, habiéndolo pasado á cuchillo mas de cincuenta que tripulaban un leño de remos surto, y en otra ocasion quince, y cautivando tres de otro leño que apresó, cuya restitucion se pedia: quarto, que le haga presentes estos daños y violaciones de la paz, hechas por sus subditos, quando el Rey Don Jayme la observa y hace observar tan fielmente: quinto, que en atencion á la antigua amistad que siempre habian tenido los Re-

Tom. III.

Dd

yes de Aragon con los de Túnez, á quienes dieron muchas veces auxilio y socorros, le pida un subsidio de dinero para la conquista que meditaba de Cerdeña y Córcega<sup>12</sup>.

Al año siguiente confirmó por otros cinco años las treguas el Rey de Túnez, por mediacion de *Bernardo de Sarriá*, plenipotenciario del de Aragon, segun consta de la carta que le dirigió aquel Principe moro, muy satisfecho y agradecido, llena de finas protestas de amistad y buena correspondencia<sup>13</sup>.

Espirado yá este término, y reynando en Túnez *Abu-Jahía Zakaría Ben-Abulabbas*, se ajustaron nuevas treguas por diez años por medio de *Guillen Oulomar*, que fué revestido del carácter de plenipotenciario por el Rey Don Jayme en 1313. El concierto que se concluyó se reduxo á los puntos siguientes<sup>14</sup>: que la paz debia observarse por mar y tierra en qualquiera parage: que serian salvos y seguros en bienes y personas todos los súbditos de ambas coronas que saliesen á viage: que ninguna persona de ambas partes contratantes podia salir al mar para hacer corso sobre las costas de sus respectivos reynos, ni para cometer insulto alguno contra embarcaciones tunecinas, ni otras de sarracenos ó de christianos, que entren, salgan, ó surjan en los puertos ó playas de qualquiera de las dos potencias, pues debian gozar de la misma inmunidad que las del pais: que los súbditos de ambas podian aportar y desembarcar sin impedimento sus mercaderías y personas en cualesquiera costas, tierras, ó islas de los dominios respectivos: que los súbditos de aquella corona, que en sus personas ó bienes reciban daño, exígiran la satisfaccion del agresor, probado que sea el hecho: que el bastimento de uno de los dos reynos que naufragare en los dominios del otro, quedará salvo para los náufragos, sin que los moradores de la tierra puedan tocar nada de lo que el mar arrojare, así del casco, como de la carga: que ningun súbdito de los dos reynos pueda comprar de los corsarios mercaderías, ni cautivos de alguno de ellos: que los buques armados de qualquiera de las dos potencias que pasen por

<sup>12</sup> Colec. Diplom. tom. iv. n. 18. pag. 35.

<sup>13</sup> Ibid. núm. 19. pag. 38.

<sup>14</sup> Ibid. tom. iv. n. 27. pag. 55.

las costas, islas, y puertos de la otra, podian hacer aguada, y tomar refrescos con su dinero: que los súbditos de Aragon que aportaren á las tierras de Túnez, pagarian el diezmo de las mercaderías que vendieren, y el medio diezmo del oro ó plata que introduxesen; pero que las que desembarcaren, y no pudiesen despachar ni negociar, podian llevarlas adonde quisieren sin derechos algunos: que del trigo y cebada que llevaren no pagarian diezmo, sino el derecho acostumbrado; ni tampoco los patrones, de lo que compraren con el dinero de sus fletes, adeudarian medio diezmo: que la aduana de Túnez quedaria fiadora del cobro de lo que se vendiere en ella, y por mano de corredor: que los súbditos del Rey de Aragon tendrian un consul, que exîgiria sus derechos en la aduana ú en otros parages, el qual sería juez de los debates que se movieren, asi en el mar como en tierra, entre christianos, catalanes, y aragoneses en sus negocios propios, y tendria escribano peculiar, y nacional: á estos se les guardará su fuero, y habitarán en su quartel y lonja segun costumbre antigua, con horno propio: que quando el gobierno de Túnez necesitáre fletar algunas naves catalanas, podia embargar hasta la tercera parte, si pasáren de diez los buques: que si algun súbdito de Aragon, despues de haber pagado el medio diezmo de la moneda que registre en la entrada, no la empleáre toda, sino parte de ella, presentada guia de la cantidad que le restáre, no pagará el medio diezmo de aquella moneda, ni de lo que compráre con ella, ántes se observará la costumbre: que se establezca el salario de los palanquines en la conduccion de los generos desde el descargadero hasta la cadena en donde los reciben los carros: que á los mercaderes que se les aprendieren efectos sin denunciar, se les exîgiria el diezmo acostumbrado, sin molestarles ni registrarles sus almacenes por este motivo: que se aboliese el derecho del *rotulo* en el peso real, que era uno por ciento en todas las ventas: que de todo lo que vendiesen al pie de sus mercaderías despues de haber pagado el diezmo, no se les cobrase almacenage: que el comprador, por enojo, ó por capricho no pudiese volver al puesto ó pila la mercadería que hubiese yá catado.

Entre los testigos que subscriben en este tratado por parte del Rey

Dd 2

Rey D. Jayme, se lee el nombre de un *Bernardo Fons* con el dictado de *alcalde de los caballeros christianos en la corte de Túnez*. Sin duda este era el gobernador del alcázar que guarnecian con tropas suyas los Reyes de Aragon desde el año 1281 en auxilio de la familia real reynante contra la de sus competidores. Y esto parece ser tan cierto, que Luis del Marmol, que no vió en su tiempo este diplóma, lo comprueba con otras noticias antiguas que servirian para su historia, quando dice (lib. vi. fol. 291): „ que Bernardo Fons era capitan por Don Guillen Ramon de „ Moncada de los christianos de á pie y de á caballo que el Rey „ de Túnez tenia á su servicio contra los demás moros de Afri- „ ca: que por este auxilio pagaba al de Aragon cinco mil do- „ blas cada año: que llevaban aquellos christianos dos estandartes, „ el uno de Aragon, y el otro de Sicilia. „ Verdaderamente era honra singular de los Reyes aragoneses que sus banderas y armas se enarbolasen y respetasen en aquel poderoso reyno, y en una ciudad magnífica como sería la de Túnez, quando un siglo despues merecia particular memoria de un español, testigo de vista de su grandeza 15.

COMERCIO EN  
LA CIUDAD Y  
REYNO DE BU-  
GIA.

Quando *Abul-Ferax*, Rey de Túnez sojuzgó el Reyno de Tremecen, desmembró de él la provincia de Bugía, dandola á su hijo tercero *Abdalacis* con el título de Reyno, que continuó en sus descendientes hasta el año 1510, en que los españoles, baxo la conducta del Conde Pedro Navarro, lo destruyeron con la toma de la ciudad de Bugía su capital.

Reynando en Bugía 16 *Walid Ben-Abuzagri* en 1309, se ajus-

15 En la crónica de Don Pero Niño, dice Gamez, su historiador (cap. x.) quien vió la dicha ciudad en el año 1403. „ Túnez es una muy grande é muy „ hermosa cibdad: debe aver en ella fas- „ ta cien mil vecinos. Es muy rica, y „ asentada en una ladera vertiente con- „ tra la mar. Parescen en ella muy fer- „ mosas obras de casas é de mezquitas; „ dentro della hay casas fuertes. Tiene „ muy fermoso alcázar sobre una pe- „ queña mota. En la tarazana han siem- „ pre diez galeras: nunca en ningun

„ tiempo está el puerto sin galera ar- „ mada. La huerta de Túnez no hay „ otra tal en el mundo que en nuestra „ memoria sea: hay en ella 300 torres, „ cada una con su heredad. “

16 La ciudad de Bugía fué tan grande ( dice Marmol ) en tiempo de su prosperidad, que contaba mas de 200 casas habitadas; cuyos vecinos solian vivir ricamente por causa de la contratacion de los mercaderes europeos, aunque los términos de la ciudad sean esteriles de pan. El Reyno de Bugía contaba además

taron treguas por cinco años entre este príncipe y Don Jayme II de Aragon, que para el tratado habia dado sus plenos poderes á *García Perez de Mora*: cuyo contenido se reduce á los puntos siguientes: Que los súbditos de las dos potencias contratantes podian entrar, salir, y residir en los dominios el uno del otro, con sus bienes y mercaderías, pagando los derechos correspondientes; pero que el mercader ú otra persona que quisiere salir de un pueblo para ir á otro por tierra, debia presentarse al juez para tomar su pasaporte, pues de no hacerlo así los respectivos Reyes contratantes no salian responsables de los daños que aquellos recibiesen: que los cautivos de una y otra parte se entreguen mutuamente sin rescate: que se manden satisfacer al punto por ambas partes los credits que los mercaderes de la una hubiesen quedado á deber á los súbditos de la otra en tiempos pasados, en que habian tenido mucha contratacion: que los súbditos del Rey de Aragon tendrian en Bugía consul nacional, quartel, y lonja, con fuero peculiar como acostumbraban antes: que gozarian de las mismas franquicias que tenia en aquel Reyno la nacion mas favorecida, excepto en el puerto de Gijel, que era privilegiado para los genoveses: que el Rey de Aragon socorreria al de Bugía, siempre que lo pidiere, con diez galeras armadas y tripuladas, y con quatro ingenios de batir que le prestará, para cuyo gasto le dará cinco mil doblas al mes, pero este armamento jamás debia servir contra los demás moros que estuviesen en paz con el de Aragon: que los daños, que durante esta tregua se cometieren por una de las partes contratantes contra la otra, debia repararlos la agresora, despues de dos meses de haber sido requerida por la agraviada con verificacion del hecho, pero continuando siempre la tregua, á menos de que los daños fuesen por su exceso irreparables: que esperado el término de esta tregua, si no se prorogase ó renovase, gozarían los súbditos de ambas partes de un plazo de seis meses para desocupar la tierra en que tuviesen contratacion y residencia 17.

Con-  
 más de la capital las ciudades de *Gijel*, *Benijubar*, de *Labez*, y de *Auraz*.  
 de *Micila*, de *Migana*, de *Tetzesa*, de 17 Colec. Diplom. tom. IV. n. 20.  
*Zamora*, de *Necaus*, y las sierras de pag. 39.

Concluíanse estos tratados, y sucedíanse los Reyes de Bugía con mas presteza de lo que convenia, los unos por ser temporales, y los otros combatidos en el trono por sus sanguinarios parientes y rivales. Reynaba en el año 1323 *Abulbaka Khaled-Ben-Abuzagri*, que á la sazón reynaba tambien en Túnez, de cuya corona acababa de apoderarse, y propuso al Rey Don Jayme los grandes deseos que tenia de estrechar la amistad por medio de unas treguas<sup>18</sup> por quatro años, las que aceptó y firmó el de Aragon con estas literales expresiones: „Viendo y conociendo „la buena voluntad que vos mostrais de tener amistad con Nos, „y considerando de que manera hubo antiguamente, y habrá, „queriendo Dios, de aqui adelante paz, buen amor, y amistad „entre la casa de Aragon, y la de Túnez y Bugía; á Nos plugo &c.

Los articulos de estas treguas son idénticos con los del tratado anterior, menos en ciertos puntos en que se halla alguna innovacion, ó modificacion especial, dictadas por las circunstancias del tiempo, como son: que los mercaderes catalanes que hagan puerto y venta en un lugar de Túnez ó de Bugía, despues de haber pagado sus derechos, yá en dinero, yá en especie, con aquella moneda ó generos que los hubiesen pagado, podian ir por mar y por tierra á otros lugares de los dos reynos, y emplear dicha moneda, ó despachar dichos generos libres del derecho de aduana llevando guia de la primera en donde pagaron; lo qual debia entenderse con los súbditos de Abulbaka en los dominios de Aragon. Todo mercader christiano podria trasbordar las mercaderías de un barco á otro, para navegar adonde le conviniese, sin adeudar derechos. Ningun oficial del resguardo de Túnez ni de Bugía podia entrar á bordo de embarcacion de catalanes para registrar ni embargar, sino que debia denunciarlo al alcaide de la aduana, quien podia hacer visitar el buque por dos dependientes suyos y otros dos del consul de los catalanes. Al consul de estos que residiese en Túnez ó á su teniente, y al que residiese en Bugía, se les satisfaria por el administrador de las aduanas

<sup>18</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 41. pag. 81.

nas la contribucion antiguamente establecida de cincuenta besantes nuevos al mes al primero, y de veinte al segundo, pagandoles desde ahora los atrasos. El quartel y las lonjas de los súbditos del Rey de Aragon, estarian baxo la jurisdiccion de sus consules; sin cuyo permiso no podria entrar alli ningun ministro de la aduana ó gabela para registrar. El consul administraria justicia á sarracenos y á christianos, quando aquellos se querellaren de estos, á menos que el juicio estuviere prevenido por otro juez. Los mercaderes catalanes ajustarian al fin de cada mes sus cuentas con la aduana, pagando solamente por lo que hubiesen vendido. Toda deuda que los mercaderes de una y otra de las partes tuviesen que reclamar del tiempo pasado contra las aduanas, ó algun dependiente, ó particular, con escritura, vale, ó testigos, seria breve y enteramente satisfecha. Aunque los daños que durante la tregua se hicieren los súbditos de una de las partes contratantes á los de la otra, autorizan á la agraviada para la represália; no por esto los mercaderes residentes en la tierra del agraviado, serian presos, ni molestados en sus personas, ni haberes; ántes quedarian salvos y seguros con entera libertad de salir, entrar, ó vivir con sus tratos, *por quanto* (dícese sabiamente en el tratado) *los mercaderes son gentes que viven y viajan baxo la fé de sus príncipes, y no deben recibir daño por el hecho de otro.* A ninguna embarcacion de catalanes que hiciese puerto en Túnez ó en Bugía se le quitaria el timon, las velas, ni otro aparejo, bastando la responsabilidad del consul de que dexarian pagados sus derechos antes de partirse. Si en los generos que se descargaren en los muelles ó arrecifes de Túnez ó de Bugía se halláre despues alguna falta, el gobierno debia resarcirlo: á cuyo fin asistirian en el descargadero el guarda local, y el factor ó comisionado del dueño de la mercadería. Los consules de los catalanes y sus tenientes no podian ser arrestados por motivo alguno, dando ellos caucion bastante de estar á derecho. Ningun súbdito del Rey de Aragon podia ser extraído de su quartel ó barrio por deuda, ú otro caso civil ó criminal, pues el consul los retendria, y firmaria de derecho por ellos; y si el consul faltase, lo executaria el alcayde de la aduana, segun costumbre. En los ca-

sos civiles ó criminales entre súbditos de Aragon, conoceria privativamente su consul, quien en nombre de su Rey los podia condenar ó absolver, y enviarles á España si convinieren. Los equipages y cofres de los mercaderes no podian ser registrados ni abiertos en su salida. En las aduanas de Bugía y Túnez se cobrarían los derechos antiguamente acostumbrados de corretage, ancorage, descargadores, cuenta franca, derecho de aceyte, y otros; y si hubiese algun aumento, se revocaria, y volveria al estado primitivo. No se exígeria derecho alguno del vino en las puertas, no pasando de cien cántaras; y solo de ciento arriba, una por centenar, segun fué costumbre. Las lonjas y quarteles que el Rey de Aragon tenia en las ciudades de Bugía y de Túnez, se reedificarían desde luego á costa del Rey Abulbaka. Se guardarian en los estados y tierras de Túnez al Rey de Aragon y sus súbditos todas las condiciones y convenios hechos con Abu-Jahía-Zakaria, ántes Rey de Túnez, de modo que los mercaderes catalanes que fueron presos y despojados de sus efectos en aquellas tierras, viviendo seguros baxo la fé del tratado, como se habia acostumbrado siempre, serían puestos en libertad, é indemnizados. Los consules, mercaderes, y otros súbditos del Rey de Aragon, podian, siempre que quisieren, salir salvos de las tierras de Bugía y Túnez con sus efectos y caudales, habiendo satisfecho á la aduana, y á los particulares lo que debieren. Si el Rey de Bugía necesitáse de algun baxel mercante de catalanes surto en sus puertos para viage; podia tomarlo, siendo para pais de paz, y pagando el flete corriente, sin exígerle al patron el quinto de este. Si un patron catalan, llevando á bordo algun sarraceno de Bugía ó de Túnez, lo vendiere á corsarios, ó lo entregáre por dinero ú otro medio alevoso; el Rey de Aragon le castigaria severamente como á traydor y malvado, y restituiría el cautivo si se halláre dentro de sus dominios, menos en el caso de que el patron le entregase por no haberle podido defender con combate, ó de otra manera. Si el Rey de Bugía y Túnez necesitáse de galeras aragonesas, no siendo contra christianos; podia pedir hasta el número de veinte, pagando por cada una tres mil doblas de oro en cada quatro meses. El Rey Abulbaka debia dar al de

Ara-

Aragón en cada uno de los quatro años de estas treguas tres mil doblas por el Reyno de Túnez, y mil por el de Bugía, cobradas de los derechos que los mercaderes catalanes adeudaban en aquellas aduanas; y si estos derechos no alcanzaren, el Rey de Bugía debía completar la suma.

Aunque desde el tiempo de este tratado, no hemos hallado otro instrumento público de alianza, consta que el comercio y navegacion de los catalanes y demás vasallos de la corona de Aragón jamás decayó en todo el siglo xv, segun los hechos citados en el tomo I de estas Memorias. Y por lo que toca al siglo siguiente, en la crónica de Don Pedro Niño, hablando del año 1403, se refieren dos sucesos que atestiguan lo muy frequentadas que serian entonces las costas de Berbería por los navegantes de los puertos y provincias de Aragón. Dice el cronista (cap. x.): „ que cruzando el capitan castellano á la vista de la ciudad de Bo- „ ña, que es del reyno de Bugía, encontraron sus galeras una ga- „ leota de Aragón que llevaba frayles Trinitarios á Berbería á la „ redencion. De esta suerte alcanzaron muchos navios de Aragón, „ é de otras partes de christianos que non les facian mal ningun- „ no.“ Mas adelante (cap. xiv.) prosigue diciendo: „ Partieron las „ galeras de Cartagena haciendo la via de Sevilla, é alcanzaron „ una galeota de Aragón fretada de mercaderes de Berbería: é „ falló en ella moros é moras negras, é otros esclavos, é toda car- „ gada de cera, é grana, é alquiceres, é mercaderías de gran va- „ lía, é tomólo todo, mandando soltar la galeota, segun que era „ derecho.“

Despues de ganada Bugía por el Conde Pedro Navarro, Horux Barbaroxa fué sobre ella en 1514, y la cercó con mil turcos escopeteros, y más de veinte mil azuágos y berebéres. Pero habiendo perdido mas de quinientos moros, y mil turcos, en el asalto del segundo castillo, y él un brazo de una bala de cañon; levantó el sitio, y con sus turcos se fué al castillo de Gizjel, y de allí á Argel, de cuya ciudad se apoderó despues, matando á *Zelim Ben Mumí* en 1533.

La ciudad de Bugía estuvo 45 años por los Reyes de España, que mantenian en ella una guarnicion de quinientos soldados

repartidos en tres fuertes. En 1555 *Salh* arraez de Argel fué sobre ella con una armada de veinte y dos velas, y un ejército por tierra de quarenta mil hombres: y habiendo ocupado el castillo imperial que los christianos desampararon, cercó el castillo de la mar, al qual tomó despues de cinco dias de batería; y al fin ganó el castillo grande por capitulacion del gobernador español, que fué degollado por sentencia del Emperador Don Cárlos en Valladolid en 1556. Desde entonces ha estado siempre aquella ciudad en poder de turcos.

Del mismo año 1510 en que la ganó Pedro Navarro, hallamos que surgieron en Barcelona, procedentes de Bugía, tres baleneres y dos barcas de patrones catalanes, y continuaron algunos patrones esta navegacion hasta 1531, segun consta de las listas de ancorage de Barcelona, insertas en el *Apendice de Notas* del tomo IV. núm. III. pag. 22.

COMERCIO CON  
EL REYNO DE  
TREMECÉN.

Otras de las tierras y puertos que freqüentaron desde mediados del siglo XIII los catalanes, fueron las del Reyno de Tremecén, en donde empezó á reynar la familia de los *Zenetes* ó *Beni Zaines* desde 1268, enemiga natural y perpétua de la de los *Bemimarines* que reynaba en Fez, á la qual venció y sujetó *Abu Hamu Musa*, aliado y amigo del Rey de Aragon. Pero este Príncipe moro en el año 1319 fué destronado por su hijo *Abderramen Abu Tashfin*, ayudado del Rey de Granada, el mismo que, ensoberbecido con este suceso, tentó de sujetar á Túnez y á Bugía para darles Rey á su voluntad.

Era consiguiente que en estas revoluciones padeciesen algunas violencias los vasallos de Aragon que traficaban en Tremecén baxo la salvaguardia de la paz yá anteriormente ajustada con el Rey destronado. Asi, pues, Don Jayme II, deseando consolidar y continuar la buena inteligencia con el nuevo Rey, que acababa de usurpar el trono, y se hacia temible por su espíritu feroz y belicoso; despachó dos embaxadores *Bernardo Despuig* caballero, y *Bernardo Zapila* ciudadano de Barcelona, con carta de creencia para el Rey de Tremecén, en que le hacia presente y recordaba la antigua amistad y buena union que reynó entre la real casa de Aragon y la de Tremecén, con recíproca satisfaccion y confianza. En

En las instrucciones de los plenipotenciarios, que estan dictadas con mucha sagacidad y política, y en las proposiciones de paz que van insertas, se echa de ver la maña cortesana con que deseaba la corte de Aragon ganar el ánimo del moro para asegurar el comercio de sus vasallos. La instancia con que se encarga la libertad de los cautivos, confirma bastantemente que el tráfico que tenian los subditos de Aragon en aquellas tierras, seria crecidísimo, pues se suponian mas de trescientos, sin contar unos mercaderes de Valencia y de otros parages, á quienes se habia despojado de sus efectos en el anterior reynado.

Llevaban los dos embaxadores poder ámplio para ajustar treguas por diez años. Despues del artículo primero y general de la paz, amor, y amistad entre los dos Reyes por mar y tierra, y de estipular para los mercaderes de ambos la seguridad y libertad de contratar y residir los unos en las tierras de los otros con igualdad, pagando los derechos correspondientes; se les previno que si el Rey de Tremecén pidiere galeras, se las concediesen, con la condicion de que se habian de construir y armar á costa suya en Barcelona, ó Valencia, ó en el parage que escogiere dentro de los dominios de la corona de Aragon; que el capitan de la esquadra, que debia ser subdito de la misma corona, podia ser elegido por el Rey de Tremecén, con el parecer y aprobacion del de Aragon, quien debia conocer mejor la conducta y pericia del elegido: y que si necesitase de caballeros, se los concediesen, pero su manutencion y la del capitan, si le pidiese, correria de cuenta del Rey de Tremecén.

Llevaban otra instruccion secreta, para que, en caso que el Rey Abu Taschfim pidiese la paz, le propongan haga algun reconocimiento, en señal de amistad, al Rey Don Jayme, á lo menos de dos mil doblas cada año, como correspondian sus antecesores á la casa de Aragon, á la qual servian con treinta mil besantes anuales: que en las tierras de Tremecén no se exigiесе naufragio: que volviesen los derechos de sus aduanas al pie antiguo como los pagaban los catalanes: que si Don Jayme hiciese alguna expedicion contra el Rey de Granada, le permitiese sacar de sus tierras, pagandolos, quantos víveres y socorros quisiere: y

que en quanto pudiese procurase tener ocupado al de Marruecos, para que éste no enviase socorros al de Granada <sup>19</sup>.

COMERCIO CON  
LOS MOROS DE  
GRÁNADA.

No solo á los estados africanos de los moros se extendian la navegacion y el comercio de los catalanes en aquellos tiempos, sino tambien á los del continente de España, esto es, del Reyno de Granada, quando los puertos de Almería y Málaga eran escalas y mercados abiertos á las naciones christianas privilegiadas. De éstas era tambien la aragonesa por medio de oportunos tratados que se renovaron, aunque siempre con repetidos quebrantamientos, yá por la proximidad de los dominios respectivos, yá por las alianzas ofensivas y defensivas, que las cortes de Castilla y de Aragon concertaban contra los moros de Marruecos, aliados comunmente de los de Granada.

En el año 1300 se concluyeron unas treguas entre el Rey Don Jayme II y *Mahomad Abu Abdalla Ben Nazar*, renovando otras anteriores; cuya negociacion se cometi6 á *Bernardo de Sarriá*. En este convenio se restituyeron mutuamente los cautivos hechos durante la paz, y se dieron ambos Reyes satisfacciones de los daños recibidos por mar y tierra. El de Granada prometió que los subditos de Aragon gozarian en sus dominios de las mismas franquezas que los genoveses, para que los aragoneses tuviesen mayor comercio que hasta allí en dichos dominios, y los granadinos tambien en los de Aragon. Pero como estas exenciones las limitaba el Rey de Granada solo á uno ó dos años; instó D. Jayme en que se extendiesen á diez, puesto que por tan corto término nadie querria emprender ni establecer sus comercios <sup>20</sup>.

Al año siguiente de 1301 parti6 de Valencia *Bernardo de Sagalá*, despachado por el Rey Don Jayme con cartas para el de Granada, en que le mostraba los deseos de tener unas vistas con él, ó con su hijo; que le restituyese los cautivos de la nave de N. Gomar, catalan, tomados en el tiempo que el mensajero de Aragon, llamado *Jayme Busquet*, trataba las treguas en Granada: que confirmase á los suyos las mismas franquezas de los geno-

<sup>19</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV.  
núm. 34. pag. 67.

<sup>20</sup> Coleccion Diplomatica, tomo IV.  
núm. 11. pag. 25.

vesas ; y que le prestase doscientos ó trescientos caballeros á la gineta , si los necesitase para la guerra contra los Infantes de Castilla Don Enrique y Don Juan <sup>21</sup>.

CAPITULO VI.

DEL COMERCIO Y CONCURRENCIA

*de los extranjeros al puerto de Barcelona.*

CONTINUANDO la materia que dexamos pendiente en el tomo I de estas Memorias (P. II. cap. I. pag. 38.), llenaremos el resto del siglo xv, y principio del xvi, con varios datos que por fortuna se han hallado esparcidos en algunos documentos autenticos y coetáneos.

Por lo perteneciente á los dos siglos anteriores, bastantes testimonios constan del tráfico marítimo que exercian en Barcelona los lombardos, toscanos, venecianos, y genoveses, quienes gozaban de la libertad y seguridad de la contratacion en virtud de diversos capitulos y convenios. De sus factorías y lonjas establecidas en Cataluña, no hallamos mas memorias desde mediados del siglo xv, en que, por la muerte de Don Alonso V, que tanta influencia tuvo en los estados de Italia con su residencia y dominacion en Nápoles, perdieron los negociantes italianos muchos privilegios en Aragon.

DE LOS ITALIANOS.

En el glorioso reynado de este principe, no solo las sobredichas naciones arraygaron sus establecimientos mercantíles en Cataluña, sino tambien los vasallos del Emperador de Alemania, y del Duque de Saboya. Grande seria el tráfico que estos extranjeros exercieran en las tierras de la corona de Aragon, quando el Rey Don Alonso, por su cédula del año 1420, arregló los derechos que el fisco debia exígirles, las gracias que se les habian de conceder, y los beneficios que podian producir á la corona y al real erario. El preámbulo de la expresada real cédula está con-

DE LOS ALEMANES Y SABOYANOS.

cebido en estos literales términos, conforme á la traduccion castellana del catalan original.

„ Considerando ser cosa digna, justa, y conforme á toda buena equidad, que asi como los alemanes, saboyanos, y otros subditos del Emperador de Alemania y Duque de Saboya, viven, negocian, contratan, y comercian en nuestros reynos y tierras, baxo de nuestra proteccion y salvaguardia, y privilegiados con otras muchas prerogativas y favores, haciendo en ellos grandes ganancias, y multiplicando ventajosamente sus caudales y beneficios; asi tambien Nos, y la causa pública de dichas nuestras tierras, saquen de dichos extranjeros, y de su residencia, como lo sacamos de los italianos, y otros mercaderes negociantes dentro de nuestros dominios, el debido fruto y utilidad: Por tanto, &c.“

Los articulos del privilegio, que se reducen á ocho, contienen las siguientes condiciones.

En el primero se establece: Que no puedan cargar ni navegar las mercancías ó géneros de Cataluña, ú de otras tierras del Reyno de Aragon, para exportar á otras partes, asi de dicha corona como estrañas, sino en buques de naturales del país, en el supuesto que estos quieran tomar dichos cargamentos ó partidos; pero en el caso contrario, pueden extraerlas en bastimentos de qualquiera nacion. Y si los naturales no pudiesen convenirse en el precio de los fletes, dado que no estuviesen tasados; los hayan de tasar los consules del mar del puerto en donde se haga el fletamento y la carga de los géneros.

En el segundo: Que si algun natural, ú otro qualquiera, negocian ó responden por cuenta de los referidos extranjeros; hayan de observar en las cargazones y envios que hagan todo lo establecido en el articulo antecedente, y en la forma con que están obligados sus principales: de modo que en los conocimientos que firmen de los generos dentro de los dominios del Rey, para la paga de los derechos de aduana y otros, hayan de declarar ser de tales y tales personas de Alemania ó de Saboya, y que por estos despachan tales mercaderías.

En el tercero: Que toda mercadería que por estos extranjeros,

ó

ó por cuenta suya, viniendo de pais estraño, se introduzca en estos reynos, pague de entrada del valor de ella uno y un tercio por ciento.

En el quarto : Que toda mercadería, generos, ó caudales de los tales estrañeros que salgan para comerciar con ellos en otros paises, ora sean haberes que se hayan traido de otras partes estrañas, de que se hubiese pagado derecho de entrada conforme al artículo antecedente, ó se hayan comprado ó adquirido dentro de estos reynos, adeudarán otro uno y tercio por ciento de su valor; excepto si fuesen vituallas, vestidos, armas, vaxillas, cabalgaduras, esclavos, y otras cosas de su propio uso y servicio; del qual derecho serán francos, como se practica en la aduana general.

En el quinto : Que los haberes ó mercaderias compradas por dichos estrañeros dentro de Cataluña, ú otras tierras de la corona, ó vendidas aqui mismo, ó en otra manera negociadas; no paguen el referido derecho : pues pueden comprar, vender, y negociar francos é inmunes en cada uno de estos reynos, sin fraude del uno y tercio por ciento de los derechos de entrada de una provincia á otra : bien entendido que una vez pagados los derechos por la exportacion de una á otra provincia, podrán francamente llevarlas, sacarlas, y trasportarlas, venderlas, y negociarlas en qualquiera otra del Reyno ó de fuera; á menos de volverlas á la misma de donde ya se habian sacado <sup>1</sup>.

En el sexto : Que los recaudadores de este derecho real lo cobren y exijan sin causar molestia ni vexacion : y para que en las quëstiones que se originen sobre la cobranza, dichos estrañeros no sean molestados á comparecer ante diversos jueces ó tribunales, se elija por juez privativo y protector de ellos un consul real con toda jurisdiccion.

En el septimo : Que para quitar toda duda ó disputa, las mer-

<sup>1</sup> En este artículo se declara : que esta isla : por *Reyno de Mallorca* las islas de Mallorca, Menorca, Ibiza, y otras adyacentes : y por *Principado de Cataluña* toda la Provincia, y los Condados de Rosellon y Cerdaña, es á saber, inclusive : por *Reyno de Cerdeña* toda desde el río Cinca hasta Salses.

caderías que viniesen de países estraños, ó saliesen para ellos, y hubiesen de pasar por las sobredichas provincias ó reynos, no pagaren derecho de tránsito de una á otra, habiendo pagado yá en la primera.

En el octavo: dice el Rey en su cédula: „ Y Nos, considerando, que multiplicandose los sobredichos alemanes, saboyanos, „ y otros en nuestros reynos y tierras, se acrescentarán los co- „ mercios, y bien general del estado: otorgamos en nuestra buena fé real á los referidos estrañeros, y á sus apoderados, factores, y bienes los mismos salvos conductos que hemos dispensado á los italianos que negocian y trafican en nuestras tierras, „ y pagan el sobredicho derecho real: cuyos salvos conductos concedemos por cinco años, y en adelante á nuestro beneplácito; „ pero quando nos convenga cesar, les daremos seis meses de término para su salida y despacho de sus negocios.

Por este tiempo era fuerte el comercio que hacian en Cataluña estos estrañeros, así de importacion como de exportacion. En el año 1424 eran quince las casas alemanas, y trece las saboyanas establecidas en Barcelona. De los primeros eran nombradas las compañías de *Joushompis de Constancia*, de *Juan de Colonia*, y de *Gaspar Wat*; y de los segundos las de *Juan Closi*, de *Juan Cárli*, y de *Christoval Spadelli*, las quales todavia subsistian en 1445.

Los generos que solian introducir, eran hilos, lencería, tapicería, encaxes, cuchillería, y toda suerte de quincallería, mercería, y peletería, y alguna droguería, todo lo qual venia por la via de Niza y Genova. Lo que extraian de Cataluña, era coral labrado y en boton, azafran, pieles de zorro y de conejo, frutas secas, almendra, piñon, azufre, y salammóniaco, siendo el azafran el renglon más importante, que tambien baxaba de Aragon. Asi la introduccion como la saca se hacian por mar por los puertos de Barcelona, Tortosa, y Colibre en Rosellon: y sus géneros eran navegados con buques de naciones diversas, y tambien de españoles. Consta que en el año 1435, aportaron á Barcelona con

mercaderías para los alemanes y saboyanos dos galeazas de venecianos, otras dos de florentines, tres naos de nizardos, y una castellana de Gonzalo Yañez : que en 1441 llegaron, cargadas de cuenta de los mismos ; cinco galeazas de venecianos, tres de florentines, dos naos, y un balener de borgoñones, dos galeras de Rhodas, otra de nizardos, dos de franceses, una de genoveses, y tres naos castellanas que traían generos de Flandes, y una barca gallega 3.

La navegacion de los vizcainos, castellanos, y gallegos, era en aquel siglo y siguiente muy poderosa, y se extendia, no solo al norte, sino al levante, y por consiguiente hacian el comercio de economía, yá de frutos propios, yá de mercaderías estrangeras, segun consta por los viages que sus naves tomaban para Barcelona. Además de los buques arriba referidos que aportaron á esta ciudad con cargazones de cuenta de alemanes, llegaron en el año 1442 otros buques españoles con el mismo destino, es á saber; dos naos vizcainas, la una de *Alvaro Lopez*, y la otra de *Juan de San Juan*; y otras dos andaluzas, la una de *Martin Laso*, y la otra de *Martin de Lanza* 4.

DE LOS VIZCAI-  
NOS Y CASTE-  
LLANOS.

En adelante siguió esta navegacion de los vizcainos, castellanos, y gallegos desde Flandes á Barcelona, y continuaba todavia á mediados del reynado de Carlos I: desde cuya época yá no hemos hallado que viniesen de los Países-Baxos embarcaciones españolas 5.

A fines del siglo xv, y principios del xvi, en que el comercio marítimo de los catalanes al norte y al levante iba perdiendo gran parte de su pasada actividad, era muy freqüentado el puerto de Barcelona de bastimentos de naturales de la corona de Castilla, cuya concurrencia hoy no se conoce, ni se conoció en lo

Tom. III. Ff res-

3 Colecc. Diplom. tom. iv. Apend. de Notas, núm. 11. p. 18 y 21.

4 Coleccion Diplomática, *ibidem*.

5 En el mismo apendice de notas, número 111, pagina 22, consta: que en 1499 llegó de Flandes á Barcelona una nao vizcaina; en 1500 otra bilbai-

na; en 1501 dos baleneres vizcainos, uno castellano, y otro sevillano; en 1504 un balener gallego; en 1505 un barco vizcaino, y un balener; en 1523 tres barcos vizcainos; en 1525 un barco *idem*; en 1526 otro *idem*; en 1527 dos *idem*; y en 1534 otro *idem*.

restante de este siglo, ni del anterior. De aqui se infiere, ó que la navegacion de los castellanos era en aquellos tiempos mas extensa y animada, ó que los viages á las Indias hicieron mudar los rumbos y los intereses, abandonando desde entonces los del mediterráneo. Los buques que anclaron en Barcelona en el año 1497 de cincuenta toneladas arriba, procedentes de fuera de Cataluña, ascendieron á 189: entre estos los seis eran vizcainos, cinco gallegos, veinte y siete castellanos, dos andaluces, y dos portugueses. Por los documentos que han conservado estas curiosas memorias, consta: que los barcos vizcainos solian venir de *Bilbao*, *San Sebastian*, y *Fuenterabía*; los gallegos de *Muros*, *Pontevedra*, *Coruña*, *Ribadavia*, *la Puebla*, y *Noya*; los portugueses de *Lisboa*, *Tabira*, *Setúbal*, *Lagos*, *Faro*, *Oporto*, y *Ayamonte*; y los andaluces de *Cádiz*, *Sevilla*, *San Lucar*, *Tarifa*, *Palos*, *Puerto de Santa María*, *Huelva*, y *Mogué*.

DE LOS ANDALUCES Y PORTUGUESES.

Del reyno de Granada, que se acababa de recobrar de los moros, se leen los puertos de *Málaga*, *Almería*, *Estepona*, y *Vera*; pero las naves que de ellos procedian se nota que no eran de naturales del país, sino de otras provincias de España: solo en el año 1504 se halla el nombre de un patron malagueño. Y aunque el número de bastimentos valencianos fué bastante crecido en el discurso de cincuenta años que comprehende la referida lista, es á saber desde 1497 hasta 1547; su navegacion no pasaba de *Alicante*, *Cartagena*, *Málaga*, y *Cádiz* por la banda de poniente, y de *Dénia*, *Cullera*, *Guardamar*, y *Valencia* por la de levante.

Los portugueses y los andaluces fueron los que mas frecuentaban á principios del siglo xvi el puerto de Barcelona<sup>6</sup>: despues eran los vizcainos, y no pocos gallegos, que traían la sardina y pesca salada, que hoy los catalanes van á pescar y á preparar en las costas de Galicia, en donde hacen las cargazonas con barcos propios.

Los vizcainos, y castellanos, comprehendidos entre estos los asturianos, no solo venian con bastante frecuencia á Barcelona des-

<sup>6</sup> En 1500 llegaron á dicho puerto once naves andaluzas, y diez en 1526. En 1525 llegaron trece portuguesas, y se contaron catorce en 1534.

desde sus puertos, sino tambien de otros del levante, como de Francia, Italia, é islas de Sicilia y Cerdeña, y otras del Archipiélago adonde tenian en aquel tiempo navegacion directa, fuera de los muchos que regresarian á poniente sin hacer escala en Barcelona. Entre ellos se cuentan tambien algunos bastimentos de patrones gallegos, y otros de andaluces, segun se halla en las listas 7 del ancorage del puerto de Barcelona desde el año 1498, hasta 1534.

Desde el año 1538 en adelante se nota que el número de las embarcaciones, así españolas como extranjeras era menor, y que el de los puertos del mediterráneo de donde procedian se iba reduciendo mucho: decadencia que debe atribuirse mas á la piratería de las nuevas regencias berberiscas que infestaban con sus esquadras nuestras costas, que á la carrera de las Indias.

Desde aquella época en adelante se empezaron á ver en Barcelona navios extranjeros de naciones del norte, de que no se halla antes memoria, porque la navegacion de aquellas regiones de ida y de vuelta se habia hecho hasta alli con buques españoles, como acabamos de manifestar en este capítulo, y queda confirmado por otros. En 1535 aportó á dicha ciudad el primer

Ff 2 na-

7 En el año 1498 aportó á Barcelona un balener asturiano, procedente de Colibre; otro andaluz de Genova; y una carabela andaluza de Nápoles. En 1499 un balener vizcaino de Nápoles, y un barco sevillano de Civita-Vecchia. En 1500 una nao castellana de Rhodas, una gaditana de Roma, una carabela castellana de Nápoles, un galeon andaluz de Mallorca, un balener gallego de Aguas-muertas, y un vizcaino de Mesina. En 1501 un balener vizcaino de Berbería. En 1503 tres vizcainos de Mesina, uno gallego de *idem*, un castellano de Cerdeña, y otro vizcaino de *idem*. En 1504 dos vizcainos de Palermo, un sevillano de Mesina, un castellano de *idem*, y otro gallego de *idem*. En 1506 dos vizcainos, uno de Civita-Vecchia, y otro de

Nápoles. En 1507 un gallego de Genova; y en 1508 un andaluz de Nápoles. En 1510 un vizcaino de Cerdeña, y un gallego de Mallorca. En 1512, un andaluz de Rhodas, un castellano de Sicilia, y un vizcaino de *idem*. En 1520 un andaluz de Aguas-muertas. En 1524 otro andaluz de Genova; y en 1525 otro vizcaino de Sicilia. En 1529 un gaditano de Genova, y un castellano de Marsella. En 1527 un andaluz de Cerdeña, y en 1528 un gaditano de Aguas-muertas. En 1526 un bilbaino de Mónaco, un vizcaino de Nápoles, y tres de Sicilia. En 1531 un vizcaino de Pulla, otro de Nápoles, y otro de Sicilia. En 1534 un vizcaino de Saona, dos andaluces de Sicilia, y otro vizcaino de *idem*.

navio de Inglaterra; y al año siguiente el primero de Holanda. Los navios franceses de las costas del oceano tampoco navegaban al mediterráneo, pues ni una sola vez se hace mención de sus viages.

PIRATERIA DE  
TURCOS Y BER-  
BERISCOS.

Que fuese una de las causas ruinosas de la navegacion de los catalanes, la piratería de los turcos y berberiscos, que exercieron con soberbia y ferocidad en el mediterráneo en los siglos XVI y XVII, además de comprobarlo la historia general de aquellos tiempos, lo confirman otros hechos particulares que se han hallado escritos en varios documentos que aun no han visto la luz pública.

Por los diarios del archivo municipal de Barcelona consta: que en el año 1527 se vieron las playas de esta ciudad invadidas de los moros; la una vez con catorce fustas armadas, y la otra con ocho, habiendo hecho varios cautivos. En 1549 se presentó delante de este puerto una esquadra turca de veinte y dos velas, que corrió despues todas las costas de España. Las incursiones y desembarcos de los moros fueron tan freqüentes de allí adelante, que el Principado tuvo que deliberar, á instancia de las ciudades, la construccion de varios reparos y defensas con artillería en sus costas y cabos <sup>8</sup>. En 1558 pareció delante de Menorca una armada turca, compuesta de ciento y quatro galeras. Hecho el desembarco, con veinte piezas de cruxía que sacaron de las galeras combatieron la villa de Ciutadella, la que rindieron los turcos, saqueandola, y quemandola despues, cuyo fatal suceso puso en consternacion á Barcelona.

Como la navegacion mercantil era la que mas padecia de estas excursiones, los Consulados establecidos en la Provincia se comunicaban los avisos de qualquiera descubierta de infieles que se hiciese, para amparar á los navegantes, y prevenir las defensas de los puertos y fortalezas. En 5 de julio de 1566, los Consules de la Lonja de Barcelona despacharon aviso á la costa de Tarragona, de

<sup>8</sup> En 1556 se proyectó hacer la torre de la boca del rio Lobregat. En 1568 se fortificaron los Alfaques y el puerto de Salou, y se construyó una torre bien artillada en el Cabo de Cruces. Des-

pues en 1571 se principiò una torre en la boca del Ebro con buena artillería, para descubrir las embarcaciones de moros que asechaban á las de los christianos con grave daño de la navegacion.

de un galeon de moros que llevaba aquel rumbo. En 9 del mismo mes y año despacharon un expreso á Alicante para dar aviso á unos navios cargados que venian de poniente, de haberse descubierto buques de moros. En 5 de agosto de 1571 los Procuradores del comercio de Tortosa dieron aviso á la Lonja de Barcelona de que los moros navegaban con buques pequeños, y se ocultaban en las bocas del Ebro incomodando al comercio. En 19 de junio de 1607 se pasó aviso á los Consules de Tarragona de que en Calella se habia avistado una fragata tunecina. En 6 de julio del mismo año, habiendo recibido el Consulado del mar de Barcelona aviso del de Genova, de que ocho galeras de Túnez pasaban por la ribera hácia España, despachó expresos á la villa de Blánes, y ciudad de Tarragona con esta noticia. En 10 de junio de 1608 llegó expreso á Barcelona, procedente de Blánes, y Bagúr, de haberse descubierto dos navios de moros; cuyo aviso se comunicó á los Consules de Tarragona. En 9 de mayo de 1609 se recibió aviso de los sobredichos Consules de una galeota de moros, y se despachó expreso á la villa de Blánes. En 22 de junio del mismo año llegó expreso de Mataró de otra galeota de moros, y se envió aviso á Tarragona: y en 27 del dicho llegó aviso de Blánes de otra galeota de moros. A 17 de julio del propio año llegó otro aviso de Lloret y Blánes, de una fragata de moros. En 6 de mayo de 1610 por expreso despachado de los Consules de Tarragona, se supo de otra galeota. En 26 de mayo de 1611 los referidos Consules despacharon aviso á Tarragona y á Blánes, de doce fustas de moros y de franceses que se habian descubierto. En 28 de abril de 1676 dieron aviso los Consules de Barcelona á los Jurados de Blánes de dos navios de moros que habian parecido delante de la ciudad.

LIBERTAD  
SEGURIDAD  
DE LA REVOLUCION

blánes, cataluña, mos, barca, y galones, miradas por parte  
tres particulares en nombre de sus propietarios, colados y no  
bles de la provincia, con en bastante número, por lo que con  
ta autenticamente de documentos que hemos podido registrar  
bien que solo comprenden desde el año 1507 hasta 1517, sien  
do muy frecuente que en otras épocas anteriores de mayor po  
der y prosperidad de la marina habría sido mas general esta cos  
tum

CA-

## CAPITULO VII.

## DE LA LIBERTAD Y SEGURIDAD

de la navegacion y comercio de los catalanes.

**E**N Cataluña no solo el gobierno conspiraba á fomentar y sostener la navegacion mercantil, sino que muchos caballeros é ilustres señores, en tiempos que llamamos góticos, y de que menos debiera esperarse, prestaban sus nombres y caudales para la construccion naval: pues hallamos que tenian baxeles propios para navegar en mercancía, dando con este exémplo al comercio y á la marina todo el honor y aprecio que puede apetecerse en una bien regida república. Este loable exémplo y costumbre, hoy ni practicada ni conocida en estos reynos, no solo se habia arraygado en Cataluña desde el siglo xv, sino en la misma Andalucía, entre las tres mas esclarecidas y poderosas casas de Sevilla, quiero decir, los *Ponces de Leon*, los *Guzmanes*, y los *Riberas*, que á principios del siglo xvi mantenian galeones propios en el comercio.

Entre las embarcaciones que aportaron á Barcelona desde el año 1527 hasta 1529, se leen dos galeones del Duque de Arcos, otros dos del Duque de Medinaceli, y uno del Duque de Medinasidonia, todos procedentes de Cádiz. Ignoramos quando tuvo principio esta excelente costumbre, y tambien quando se perdió, porque nos faltan los datos, y las noticias del número de todos los baxeles propios de aquellos grandes señores, siendo muy presumible fuese mayor, y destinado para varios viages, yá de poniente, yá del norte, ó de las Indias.

Las embarcaciones catalanas de varios portes y clases, como baleneres, carabelas, naos, barcas, y galeones, mandadas por patrones particulares en nombre de sus propietarios caballeros y nobles de la provincia, eran en bastante número, por lo que consta autenticamente de documentos que hemos podido registrar, bien que solo comprehenden desde el año 1497 hasta 1537, siendo muy verosimil que en otras épocas anteriores de mayor poder y prosperidad de la marina habria sido mas general esta costum-

tum-

tumbre entre la nobleza. Allí se leen los apellidos de *Centellas*, *Cardonas*, *Zagarrigas*, *Sarrieras*, *Gualbes*, *Tarásfas*, *Vilanovas*, *Sanclements*, y de otros caballeros y ciudadanos, denotados por el dictado característico de *mossen* con que en las provincias de la corona de Aragón los nobles se distinguían del estado general. Por lo que hemos visto en otros lugares de esta obra no debemos extrañar que las familias ilustres fomentasen con sus haberes y ejemplo la construcción naval, quando era en aquellos tiempos muy comun entre ellos mantener tambien buques de guerra á su costa, y capitanear las galeras y naves de las armadas de la corona, y las del comun.

Para mantener la seguridad en los mares y en tierras diversas á los navegantes y mercaderes catalanes que corrian el mundo, así los Reyes como los comunes, nunca perdian la ocasion de promover y efectuar los medios mas oportunos con las demás potencias, por la vía, yá de los tratados, yá de las armas.

LIBERTAD  
Y SEGURIDAD  
DE LA NAVE-  
GACION.

En 1341 los comunes de Cataluña ofrecieron al Rey Don Pedro un quantioso subsidio para la guerra que se preparaba contra el de Marruecos, que habia quebrantado el ajuste de alianza y comercio poco antes convenido; para cuyos gastos se impusieron una talla las ciudades y villas, duradera por tres años continuos. En el repartimiento tocaron quatro mil sueldos anuales á Barcelona; y como á esta suma no alcanzasen los arbitrios que habia señalado, para completarlo impetró del Rey concesion para cierta imposicion sobre las embarcaciones nacionales á la entrada y salida de su puerto, segun el porte de los buques, y la distancia de sus viages.

En la ordenanza real que se publicó en Barcelona en 1354, sobre las reglas con que debian navegar las embarcaciones que saliesen de los puertos de Cataluña en aquel año; se reconoce la precaucion que tomaba el gobierno para librar á los navegantes de las incursiones de los enemigos. En ella se manda: primero, que sin licencia del Consejo del Rey, ó del Bayle general de Cataluña, ninguna nave salga al mar, sino las que hagan el ca-

bo-

botage desde Tortosa hasta Rosas; pero en estas no se podian embarcar especería, paños, cambios, ni otras cosas de valor, por permitirse solo á barcos armados que fuesen costeando: segundo, que para viages largos fuera de la Provincia, no se empleen sino galeras ó naos armadas, y marinadas como alli se previene; en cuyos buques solamente podian los particulares embarcar sus generos, haberes, cambios, y efectos de valor: tercero, que en esta prohibicion no se comprehendian los baxeles de estrangeros, porque estos podian entrar, comprar, vender, y sacar los efectos que quisiesen, menos cosas vedadas, y personas naturales del pais, yá como marineros, yá como pasajeros, ni mercaderías pertenecientes á dichos naturales, de cuya observancia habian de prestar juramento dichos estrangeros, baxo de graves penas, asi para ellos como para los subditos del Rey, si lo contrario hicieren; bien que á estos se les permitia la exportacion de sus mercaderías en buques estrangeros, siempre que diesen caucion de pasar via recta el estrecho de Gibraltar: quarto, que el subdito del Rey que hiciere venir de cuenta propia granos, y qualesquiera vituallas en naves estrangeras, en las mismas podia extraer efectos por el valor de lo que hubiese introducido: quinto, que ningun mercader, piloto, mariner, ballestero, grumete, ni otra persona de los dominios de Aragon, podia navegar en buques estrangeros <sup>2.</sup>

El Consulado de Barcelona, para precaver los daños á que quedaban expuestos los catalanes que traficaban en Andalucía, por el derecho de represália que se habia adjudicado á un vecino de Sevilla, que viniendo con su nave á aquella ciudad en 1398, fué saqueado en la costa de Valencia por una galeota de un armador vecino de Orihuela; indemnizó al robado, por via de composicion, de los daños recibidos, para resarcirse despues de esta anticipacion con los bienes del armador y sus socios, que por orden real debia executarse. Por no haberse cumplido esta execucion con la puntualidad que el caso requeria, repitió su instancia el Consulado, en cuya virtud mandó el Rey Don Martin con rigurosas penas al Bayle de Valencia (que aplicaba los bienes del

-od

ar-

armador y sus socios al fisco en pena del quebrantamiento de la paz entre Aragon y Castilla) que de las cantidades recogidas, y de las que en adelante recogiere, reintegre primero al Consulado, por ser cesionario del derecho del agraviado, que le traspasó su accion. Además se expresa en la real cédula esta literal cláusula: *es justo que la satisfaccion del daño preceda á la pena del delito, y que por lo que merecen premio los Consules en mirar por el bien público, no reciban detrimento* 3.

Al paso que la navegacion de los castellanos y vizcainos se habia aumentado en el siglo xv por el mediterráneo, parece tambien que crecian sus piraterías, tanto mas temibles quanto se cometian só color de comercio; y aunque no nos consta si abusaban de este medio contra los navegantes de Cataluña, sabemos que lo practicaban contra los mallorquines, pues baxo muestra de mercaderes, venian con sus naos y baleneres á las islas Baleares con porcion de pesca salada ú otros comestibles, con cuyo pretexto gozaban allí del salvo conducto que llamaban *guiage de vituallas*. Pero como su fin se dirigia á saquear á los bastimentos mercantés que entraban ó salian de sus puertos, se escondian en las calas y ensenadas para acecharlos y asaltarlos improvisamente. Estas violencias é insultos, que tenian destruidos y amedrentados á los navegantes mallorquines, movieron la Diputacion del Reyno de Mallorca, y al Colegio de la Lonja á representar al Rey de Aragon Don Alonso, para que proveyese de remedio contra tantos males. En efecto el Rey mandó por su cédula de 1443 al Gobernador y demás jueces reales: que en adelante no admitiesen naves *vizcainas* ni *castellanas*, sin tomar de sus patrones idónea caucion de que no harian daños é insultos á la navegacion; ni les diesen *guiage*, ni salvo conducto general, sin consentimiento del Ayuntamiento, y de los Defensores del Colegio de la Lonja, esto es, siempre que estos por la penúria de vituallas lo considerasen necesario; pero fuera de este caso, que embargasen las naves, y arrestasen dichos malhechores hasta satisfacer y reparar los daños causados 4.

Tom. III. Gg El

3 Col. Dip. t. iv. núm. 99. y 104. p. 192 y 202. 4 Ibid. núm. 120. pag. 230.

El Consulado y Colegio de Mercaderes de Barcelona, entre las varias peticiones que hizo al Rey Don Alonso V en 1453 para beneficio y fomento de la navegacion nacional; le representó y suplicó lo siguiente, que traducimos aqui del catalan antiguo al castellano: „ Que plegue á V. M. prohibir que en vuestros reynos y tierras se carguen baxeles que no sean de naturales: lo qual será muy util á todos vuestros subditos, y en servicio de V. M. pues solo con la esperanza que se tiene de la expresada prohibicion, en Cataluña se han construido y construyen una gran flota de naos, y hay muchos que estan dispuestos á hacer otras.“ El Rey concedió que la prohibicion empezase desde primero de marzo del siguiente año, y durase solo tres, y despues de estos á beneplácito suyo; pero que los patrones de bastimentos del pais debian cargar primero los caudales y mercaderías de los naturales que las de los estraños. El artículo tercero de la misma representacion está concebido en estos términos: „ Como la experiencia haya mostrado que los mercaderes, por poca ventaja que hallen en los fletes, cargan primero en buques de estrañeros que de naturales (de lo qual se sigue que los de vuestros vasallos no pueden sostenerse, y son muchos los daños que resultan al comercio de cargar en tales buques): suplican á V. M. se sirva proveer que á ningun vasallo de vuestros dominios sea lícito, baxo de graves penas, cargar en ninguna parte del mundo sus generos y haberes en buques estrañeros, hallandose alli los de vuestros subditos, pagando los fletes que sean razonables, y no más; sobre lo qual no pudiendose avenir el cargador y patron, deban conocer los consules nacionales que residan en el puerto de la carga si los hubiese; y si no dos peritos mercaderes ó mareantes, escogidos uno por cada parte: pero en esta prohibicion no sean comprehendidas tierras de infieles, ó de enemigos de V. M. por razon de que alli no tienen los cargadores seguridad en retardo ni aguardar, ántes bien es salud el salir de ellos por qualquiera via que sea.“ El Rey concedió esta peticion, duradera hasta que el fisco restituya al dicho Consulado tres mil ducados que le habia prestado para la guerra, pero que despues queden las

las cosas en su primitivo estado, que ésta era su real voluntad 5.

Como la experiencia hubiese mostrado los muchos daños que en tiempos pasados los catalanes y demás subditos de Aragon que navegaban y traficaban en los mares y puertos de sus provincias, habían sufrido de algunos corsarios, así naturales de ellas como estraños, siendo en gran parte causa de estos desórdenes, la acogida que hallaban dichos corsarios, dandoles pasaportes y víveres las justicias, y permitiendoles hacer almonedas de lo apresado, que á veces era de naturales; el Consulado del Mar de Barcelona, deseando cortar estos males de raiz, representó al Rey Don Fernando en 1483 proveyese del conveniente remedio. El Rey, atendiendo á la súplica, dirigió un edicto al Lugarteniente General de Cataluña, y á los Vireyes, Gobernadores, Bayles, y demás jueces de las demás Provincias, para que en adelante no diesen pasaporte ni salvo conducto á nave, galera, ni otro bastimento que no navegue mercantilmente, sin expresa condicion y caucion de que no han tomado ni tomarán embarcaciones de vasallos del Rey; ni permitiesen se les vendan vituallas, á menos de que el capitan de los tales bastimentos no preste antes juramento de no hacer daño á los naturales: y que en caso que les concediesen dichos pasaportes, ó les proveyesen de mantenimientos sin las expresadas seguridades; los jueces que se lo otorgaren, además de diez mil florines de oro de multa, resarcirian los daños y perjuicios que de su inobservancia se siguiesen á los vasallos. Esta real orden se publicó por bando general en todas las provincias de la corona de Aragon 6.

Parece que los robos é insultos no se atajaron con estas providencias, pues en 1487 los Consules del Mar tuvieron que recurrir al Lugarteniente General de Cataluña, quejandose de las diarias presas que se hacian, en especial á mercaderes de Barcelona que traficaban por mar, con motivo de que recientemente un tal *Jayme Moriscot*, patron de carabela, no solo se habia alzado con el cargamento de ciertas mercaderías que un francés habia

5 Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 124. pag. 241.

6 Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 136. pag. 272.

bia fletado para dicha ciudad, y pagado por entero; sino que apresó un laúd de Palamós cargado de harina, y una tartana cargada de aceyte. El Lugarteniente, oyendo esta instancia, despachó una orden circular á todas las justicias del Principado, para que arrestasen al dicho patron, é hiciesen en él exemplar castigo 7.

Habia el Rey Don Jayme I concedido en 1255 á la ciudad y vecinos de Barcelona, privilegio para que hallandose en su puerto nave de alguno de ellos, que quisiese ir á los destinos á donde los comerciantes enviaban sus mercancías, estos debian cargarlas forzosamente en aquel buque, aunque hubiese á la sazón otro extranjero, ó de otro lugar de la misma Cataluña. Pero la experiencia habia enseñado (dice el Consulado en una peticion que dirigió en 1599 á Felipe III) que era un privilegio y gracia muy perjudicial á la cosa pública, pues obligados los mercaderes á enviar sus efectos en baxeles barceloneses, se habian arruinado muchos, por haberse perdido dichos bastimentos, ó por mal armados y equipados, ó por haberlos apresado los berberiscos; puesto que la mente de aquel real privilegio fué en el caso de ser los buques de los barceloneses iguales ó mejores que los estraños en la construccion, condiciones, armamento, aparejo, y porte. Y como no sea justo (prosigue diciendo en la peticion) que queriendo los mercaderes de Barcelona y de otros pueblos de Cataluña enviar sus efectos y generos á Sicilia, Nápoles, Cerdeña, y otras partes, estén precisados á cargarlos solo en navios de naturales, aunque haya otros de mayor porte, mejor acondicionados, y mas seguros y pertrechados; representaron á S. M. que á fin de atajar los debates y quëstiones que hasta entonces se habian cometido, declarando é interpretando el antiguo privilegio de Don Jayme, se sirviese conceder á los mercaderes la facultad de cargar sus efectos en los buques que bien les pareciere, siempre que fuesen mejores, ó mayores, y mas bien tripulados que los de naturales, y que el conocimiento de estas ventajas entre unos y otros baxeles, tocase al Consulado y Lonja: de suerte que, hallandose los buques de país de igual ó mejor condicion en bondad,

dad, porte, y seguridad que los estraños, fuesen antepuestos; sin que ninguna de las partes, con pretexto alguno, pudiese apelar de la determinacion de este magistrado á otro, sino al juez de apelaciones del mismo; quien con otros prohombres del comercio, dentro de quarto día inmediato, habia de confirmar ó revocar dicha resolucion. El Rey concedió esta peticion, con la circunstancia de que en la causa que se siga ante los Consules y el juez de apelaciones, sea citada la parte interesada, y se proceda *causa cognita* en la forma judicial, segun estilo del Consulado <sup>8</sup>.

La industria, la agricultura, y la navegacion nacional estaban tan decaidas y abandonadas al principio del presente siglo en Cataluña, que para reanimar y adelantar estos ramos, los tres Brazos juntos en Cortes <sup>9</sup> en Barcelona en 1706, propusieron la ereccion de una *Compañía nautico-mercantil y universal del Principado de Cataluña*, cuya necesidad se colige de los terminos con que las Cortes concluían su peticion al Rey, y era así: „ Esto nos „ parece es el único medio para el restablecimiento del comer- „ cio, repoblacion de esta provincia, utilidad pública, servicio de „ Dios y de V. M. restituyendola de este modo al estado flo- „ reciente que antiguamente gozaba, y hoy gozan Alemania, In- „ gláterra, Holanda, Venecia, Italia, y otros Reynos. “

Para fondo de esta compañía se admitian dinero, ú efectos de qualquiera clase ó género que fuesen no baxando de diez libras, con la condicion de no poder sacar ni el dinero ni el valor de los efectos hasta liquidar dicha compañía, mas sí podian negociarse. En ella solo podian interesar y ser accionistas los naturales del Principado; y de los extrangeros y naturales de otras provincias de España, únicamente los que tuviesen domicilio continuo en Cataluña de tres años antes, y lo continuasen.

Se prohibia, baxo la pena de perdimiento del capital é intereses aplicaderos al fondo de la compañía, que los naturales pres- ten su nombre ó hagan partícipe á ningun extrangero no do- mi-

<sup>8</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. Corte del año 1706. Véase en la Co- leccion Diplomática del tomo IV, n. 2. núm. 159. pag. 321.

<sup>9</sup> Capitulo xxxvii de los Actos de de Constituciones, p. 386.

miciliado en los términos arriba señalados. Y entre las gracias que se pedían al Rey, se expresaba: que S. M. conceda permiso á dicha compañía para enviar navios libremente por los mares del océano y puertos de ellos, pagando los derechos correspondientes, menos las lezdas y otros de que por reales privilegios estaban exentos los barceloneses, conduciendo ó enviando los géneros por cuenta de ella: que los administradores se nombren por una junta, y de entre los sugetos que tengan mayor número de acciones, personas de toda legalidad, zelo y confianza: los cuales hayan de dar fianzas, y cuentas todos los años, ante el Consistorio de la Diputación y de la expresada Junta, llamada de *Dirección* compuesta de nueve personas también interesadas en la compañía, á los accionistas, repartiendoles los beneficios que resultaren.

Este establecimiento tan útil, y que acaso es el primero en España de esta especie, fué aprobado y confirmado en las Cortes; pero no tuvo efecto alguno con motivo de las guerras de sucesion que trabajaron y arruinaron la Provincia: así como tampoco tuvo el deseado efecto, por las mismas causas, el siguiente pensamiento no de menor beneficio á la libertad y auge del tráfico, aunque se propuso y aprobó en las Cortes del sobredicho año.

En estas <sup>10</sup> se propuso y pidió: que extramuros de Barcelona y en su marina se construyese una lonja, que se llamase *Casa del Puerto Franco*, para que á ella se llevasen y guardasen las mercaderías que venian de fuera del Principado de Cataluña, y se desembarcaban en el puerto de dicha ciudad, de modo que solamente las que se introduxesen en esta para su consumo pagasen los derechos de generalidades, municipales, y otros, y las que se sacasen, así por mar como por tierra, para otras partes de la provincia, adeudasen unicamente los derechos que debian pagar allí adonde fueren: pero las que se extraxesen de la referida casa, yá por mar, yá por tierra, para transportarlas fuera de la provincia

<sup>10</sup> Capítulo LXXVIII de los *Actos* mática, tomo IV p. 389. De las *Constituciones y Actos de Corte*. Véase en la *Coleccion Diplo-*

cia no estuviesen obligadas á derechos algunos. De esta franquicia no debían gozar las que se sacasen para entrar en Aragon, hasta que los Diputados de aquel Reyno resolviesen y pusiesen en execucion el libre tránsito de las que salian del Principado para llevar á Navarra y Castilla, y las que venian de estos Reynos para dicho Principado, pues en este caso gozarian de la franquicia total de derechos en Cataluña todos los generos que viniesen de Aragon, y entrasen en la referida *Casa del Puerto Franco*, para enviarlas á otros reynos y provincias, porque solo debían pagarlos si se consumian y gastaban dentro del Principado.

En este sábio establecimiento, que fué aprobado y concedido en Cortes, llevaban éstas la mira de hacer á Barcelona depósito general del tráfico de levante y de poniente, desde el qual con la libertad de derechos de entrada y salida, junta con la acomodada situacion y distancia de dicha ciudad para las navegaciones, se podian despachar las mercaderías para Valencia, Aragon, Cerdeña, Nápoles, Sicilia, y otras tierras. Esta exôneracion de derechos hubiera atraído una afluencia grande de embarcaciones extranjeras, que várias trabas, registros é impuestos muy gravosos los retraían y amedrentaban.

El peso y moléstia de estos derechos, que se llamaban la *lezada real* de Barcelona, la de Tortosa, el derecho de la *Capitanía General*, y el de *Guerra*, no tanto era intolerable y perjudicial por su importe, quanto por su diversidad, forma y circunstancias de la recaudacion por distintas manos, y en distintos parages, que multiplicaban las diligencias, y detenian su despacho. Por esto en las Cortes <sup>II</sup> de Barcelona de 1702 el Consulado del Mar hizo presente un memorial, en que se ponderaba la necesidad de abolir estos derechos municipales, impeditivos de la libertad y prosperidad del comercio.

„ Este (segun las palabras del Consulado) se hallaba en miserable estado en aquella ciudad y principado, habiendo sido „ en tiempos pasados la escala y puerto de las flotas que conducian al levante los generos y manufacturas de Cataluña, y el „ ar-

II Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 171. p. 345.

„ arsenal de las armadas reales para las conquistas, siendo la ulti-  
 „ ma la de las islas Malúcas por el Señor Don Felipe III, en  
 „ cuyo armamento se contaban quarenta navios de mercaderes y  
 „ hombres de negocios de Barcelona y resto de la Provincia. “  
 Y prosigue diciendo : „ Que habiendo conseguido esta ciudad en  
 „ otros tiempos el renombre de *rica* por todas las quatro partes  
 „ del mundo con el beneficio de la contratacion, que la puso en  
 „ estado de hacer grandísimos servicios á sus Reyes con socorros  
 „ singulares ; ahora se hallaba muy extenuado á causa de los mu-  
 „ chos derechos que se pagan y perciben y de las circunstancias  
 „ con que se recaudan &c. Y que en fuerza de la obligacion que  
 „ tenian los Consules y Defensores de la Lonja por sus oficios de  
 „ procurar el beneficio de la negociacion y defensa del comercio,  
 „ exponian los dichos inconvenientes, y el modo de remediar-  
 „ los &c. “

Los tres Brazos, atendiendo á la justa peticion del Consula-  
 do, trataron de los medios de extinguir estos vectigales ; y entre  
 tanto se estatuyó para alivio de los navegantes, el siguiente ca-  
 pítulo, que es el xxvi de los actos de dichas Cortes, y dice asi:  
 „ Habiendose experimentado que desviaba mucho el comercio de  
 „ Cataluña, no solo la diversidad de los derechos, sino la dife-  
 „ rencia y multitud de parages en que se debian manifestar las  
 „ mercaderías, que ignorandolo los capitanes de las embarcacio-  
 „ nes les hace horror el comerciar en esta Provincia para no caer  
 „ en fraude ; por tanto estatuye la presente Corte, con el consen-  
 „ timiento de S. M. : que, mientras no se dá otra disposicion en  
 „ órden á los derechos actuales, las embarcaciones cumplan en  
 „ dar el manifiesto dentro del término de treinta y seis horas,  
 „ siendo corto el de veinte y quatro, que se habia dado hasta  
 „ aqui, particularmente en tiempo vário y tempestuoso, en que  
 „ los patrones tienen que hacer antes de dexar seguros y amar-  
 „ rados sus baxeles ; y que dado el manifiesto al oficial de la adua-  
 „ na, lo reciban de éste los recaudadores de los demás derechos, sin  
 „ que el capitán haya de ir á buscarlos “ <sup>12.</sup>

„ El

El comercio activo de los curtidos de cordobanes para fuera de España sería antiguamente muy considerable, pues hallamos que en 1259 los barceloneses tratantes de este genero, y los de Mompeller, tenian yá su consul peculiar en las férias de Champaña; que, á imitacion de estas dos ciudades, el Rey Don Jayme I concedió igual facultad á las de Valencia y Lérida; y que para la venta tenian todas una lonja general, que se dividia en patios respectivos á cada ciudad 13.

El Rey D. Alonso V, para recompensar á los que se ofreciesen á matricularse y servir en la armada que preparaba en 1419 para pasar á Cerdeña y Sicilia, concedió inmunidad y salvo-conducto á los deudores, principales fiadores, y mugeres de los obligados con ellos, y á sus bienes, cesando toda pena y usura de los que debiesen, asi á christianos, como á judios y moros, aun los privilegiados: exceptuando solo rentas vitalicias, censos muertos, y encomiendas. Pero reconocidos, á representacion del Consulado de Barcelona, los daños que esta gracia acarreaba al crédito y bien del comercio, la revocó por su cédula de 1424 con estas literales palabras: „ No siendo nuestra intencion, que baxo de „ sombra y color de dichos salvos-conductos se dé atrevimiento á „ que muchos cometan fraudes y engaños, ni á que gocen de estas „ gracias en materias y tratos de comercio, pues es éste muy afa- „ mado y de gran crédito, y en él consiste la mayor ó gran par- „ te del bien público, utilidad, y provecho de nuestros reynos y „ señorios; revocamos dichas gracias en asuntos mercantiles de „ qualquiera naturaleza y en los dimanantes de ellos, aunque hu- „ biese cláusula especial, y en esta se hiciese expresa mencion: „ declarando por ahora y para adelante, que ni los dichos alis- „ tados en la armada, ni los que se alistaren en las otras que „ hagamos, ó hagan nuestros sucesores, obtengan salvo-conducto, „ seguridad, ni sobreseimiento por deudas dependientes de cámbios, encomiendas, ú otros actos mercantiles de mar ó de tierra, asi con letras como con cartas, con riesgo ó sin él, con hipotecas ó sin ellas, y de qualesquiera negocios de banco y de

Tom. III.

Hh

„ co-

13 Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 2. p. 5.

FOMENTO Y  
CONSERVACION  
DEL COMERCIO  
Y SUS DISTIN-  
TOS RAMOS.

FOMENTO  
DE VARIO SA-  
LOS DE LA COP-  
TACION

„ comercio ; ántes puedan ser cõmpelidos y executados sin excepcion  
 „ de personas en qualquiera tiempo segun la práctica y estilo en  
 „ tales casos <sup>14</sup>.

Solícita siempre la Lonja de Barcelona en el fomento y beneficio del tráfico de la Provincia y de toda la nacion, entre varias peticiones que dirigió al Rey Don Alonso V en 1453, le hizo presentès las que siguen, traducidas literalmente al castellano : „ Que V. M. procure hacer la paz con el Soldán de „ Egypto, y que se envíe Consul á Alexandría, pues por causa „ de la guerra la contratacion no se puede exercer libremente en „ aquellos paises, siendo este tráfico muy necesario á nuestra na- „ cion, por ser fomento, cabeza, y principio de todo el comercio, „ porque una vez turbado el negocio de levante, en gran parte „ se desvian todos los demás. “ El Rey decretó : que, *servatis servandis*, y guardando su honor, proveería.

En el capítulo quarto le pedian lo siguiente : „ Como los „ Bayles Generales de Cataluña hayan intentado é intenten to- „ dos los dias, con el pretexto de ser cosas vedadas, vexar á los „ mercaderes y otras personas para tomar ocasion de nuevos im- „ puestos, pues contra el tenor de los privilegios exígen derecho „ del sebo, pez, alquitrán, y armas, que no se transportan á tier- „ ras de sarracenos, ántes se llevan para carenar y pertrechar las „ embarcaciones que se construyen en la costa de este Principa- „ do ; suplican á V. M. que, pues tienen privilegio de no pagar, „ con tal que no vayan á tierras de infieles se sirva proveer : „ que no obstante qualquiera uso ó abuso en contrario, ó lití- „ gio sobre esto formado, dicho Bayle no exija derecho alguno „ por libra, ni por albalá de dichas cosas vedadas ; y que si al- „ guno las quisiere extraer para qualquiera parte, sea creído ba- „ xo de juramento, y que hallandole en fraude le castigue V. M. “ El Rey así lo otorgó, hasta que por el fisco se restituyesen al Consulado los tres mil ducados que le habia prestado, quedando despues las cosas en su primitivo estado.

En el capítulo quinto le representaron al Rey en los tér-  
 mi-

<sup>14</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 113. p. 219.

„ minos siguientes: „ Como vuestro Vice-Chanciller, Gobernador de  
 „ Cataluña, y su Vice-gerente, Veguér, y Bayle de Barcelona, de  
 „ algún tiempo acá desordenadamente se esfuerzan á conceder sal-  
 „ vos-conductos en actos y negocios mercantiles, de que se sigue  
 „ grave daño al comercio, de modo que por el abuso de dichos  
 „ guiages yá los mercaderes no quieren fiarse de las gentes; su-  
 „ plícan á V. M. otorgue privilegio en favor del comercio y de  
 „ los que lo exercen, que si por los predichos oficiales se des-  
 „ pacharen salvos-conductos á algunas personas, por los quales la  
 „ jurisdiccion y exercicio de los Consules recibiese impedimento  
 „ ó demora en la execucion de las sentencias contra los conde-  
 „ nados por asuntos mercantiles, los jueces que hubiesen dado ta-  
 „ les guiages y sus fiadores quedén obligados á los acreedores, y  
 „ puedan en ellos hacer los Consules la misma execucion, como  
 „ si fuesen los verdaderos deudores. “ El Rey lo concedió hasta  
 „ restituir al Consulado los tres mil ducados 15. : *omnio 109 291b*

La decadencia del comercio que á fines del siglo xvi y prin-  
 cipios del siguiente se experimentó en Barcelona y en toda Cata-  
 luña, provenia de la poca negociacion y giro, por causa de que  
 los hombres de negocio, hallandose reducidos á no negociar sino  
 lo que efectivamente tenian, no se animaban á tomar cambios por  
 la poca utilidad que les podia resultar: pues se experimentaba en  
 1599, y aun duraba en 1606, que los que se tomaban en el  
 pais se enviaban á las férias de Leon, Plasencia, y otras partes  
 fuera del reyno, de suerte que dexando á parte el poder, y que  
 la opinion teológica los reputaba ilícitos, el que tomaba letras pa-  
 ra acudir á sus créditos, tenia que hacer fondos en férias lo que  
 se sacaba para pagar, pues además de lo que padecía el comer-  
 ciante en los intereses del cambio, era mucho lo que se padecía  
 en pagar ocho veces corretages, y quatro responsion cada año de  
 una misma partida, cuyos gastos é intereses subian tanto, que era  
 imposible que el dinero que se tomaba dexase algún beneficio.  
 Así era que todos los negociantes limitaban sus especulaciones á  
 su dinero efectivo, y todos los negocios andaban mas escasos de

FOMENTO  
 DE VARIOS RA-  
 MOS DE LA CON-  
 TRATACION.

Hh 2

lo

lo que irian si los cambios se pudiesen negociar á mas largos plazos de lo que se usaba.

Todas estas consideraciones movieron al Consulado y Lonja de Barcelona, para el bien público y comodidad de los comerciantes, á impetrar del Rey Felipe III un privilegio para que se hiciesen en cada año tres fériás en la corona de Aragon, una en Zaragoza por Pasqua de Resurreccion, otra en Valencia á 15 de agosto, y otra en Barcelona á 21 de diciembre, en donde tuviesen los comerciantes de Cataluña la facilidad y recurso de negociar sus dineros, sin tener que recurrir á tierras estrañas, con lo qual arruinaban sus casas <sup>16</sup>.

Las usuras habian subido á tanta enormidad por el rigor de la ultima ley, que el magistrado de Barcelona recurrió al Papa Clemente VIII por medio de un diputado que envió á Roma, solicitando una Bula para fixar el premio mercantil del dinero al diez por ciento: cuya súplica se repitió en 1606 al sucesor Paulo V, á cuya consideracion expusieron en una reverente carta; „quán mísera cosa era al hombre honrado el vivir y exercitar „el trato, con tanto menoscabo del estado de los negocios y del „gobierno político de Cataluña, que los mercaderes naturales de „siete ú ocho años antes muchas veces se veían obligados á cam- „biar las cuentas y á esconder las monedas: de modo que mu- „chos por la falta de numerário, daban y recibian hasta 30 y 40 „por 100 por trocar el dinero, con cuyo desorden el comercio „estaba interrumpido, la industria arruinada, y las rentas públi- „cas casi exhaustas <sup>17</sup>.“

El deplorable estado de estas cosas dió motivo á la Lonja del mar de Barcelona á celebrar consejo general en 29 de marzo de 1616 deseosa de reanimar la contratacion, para suplicar á su Santidad un breve con que pudiesen los moradores de Cataluña dar á cambio para las plazas de Zaragoza y Valencia con plazo y precio fixo á beneficio del librador, con tal que el interés no pa-

<sup>16</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 160. p. 326.

<sup>17</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 161. p. 327.

sase por motivo alguno del diez por ciento al año; siendo muy cierto que en varias temporadas del año se hallaria al siete, al ocho, y al nueve, y que la mas estéril sería al diez. Este premio, además de ser tan acomodado que los hombres de negocio podrían especular sobre él, empleandole yá para extraer mercaderías de la Provincia fuera del Reyno, yá para mandarlas venir, acarrearía con la facilidad de la negociacion grandes utilidades al comun. Entre otras cesarían el desorden y excesos que actualmente se experimentaban por las muchas opresiones que sufrían los que tomaban cambios, teniendo que acudir forzosamente y negociar con quatro ó seis personas, en cuya mano estaba el servir á dichos tomadores, á quienes cargaban tan enormes intereses, que si no se remediaba iba á quedar sin movimiento el comercio. Despues de ventiladas y ordenadas todas estas reflexiones, se tuvo por conveniente hacerlas presentes al Obispo para que recomendase la súplica á S. S. 18.

ARREGIO Y LIBERTAD DE DERECHOS Y VECIGIALES.

En las Cortes de Barcelona de 1299 que celebró Don Jayme II, se estableció se observase, no solo el capítulo de las anteriores del Rey D. Pedro III, de la extincion de la gabela de la sal en Cataluña, mas tambien la de granos, vituallas, y todos frutos y producciones del pais, para enviarlas sin impedimento ni servicio real á tierras de infieles ó de christianos, siempre que fuesen propias del cargador por compra, renta, cosecha, ú en otra manera; excepto á pais de enemigos en actual guerra con el Rey. Pero no gozaban de esta libertad general la pez, el alquitran, la madera, el cañamo, la xárcia, hierro, armas, ni caballos por via de comercio, ni los mismos granos y vituallas siempre que hubiese carestía ó necesidad en la tierra. Tampoco podia el Rey hacer gracia ni dar dispensa por dineros, porque en este caso quedaria alzada la prohibicion; ni oficial alguno real tomar gratificacion por la licencia, cuyo exceso debia castigar el Rey; y de no ejecutarlo, quedaba la veda de ningun valor: bien entendido que la de granos y comestibles debia durar solo seis meses

con-

18 Lib. de Deliberaciones de la Lonja de Barcelona, que empieza desde 22 de noviembre de 1614 hasta 18 de enero de 1616. fol. 45. b.

continuos contados despues del de su publicacion <sup>19</sup>.

El comercio de los barceloneses sufría varios perjuicios en Colibre y Mompeller por las alteraciones que se habian hecho, yá en los pagos, yá en el acarreo de los generos, contra la práctica y costumbre antigua: pues antes en los Condados de Rosellon y Cerdaña se les tomaban á los mercaderes barceloneses diez y seis dineros por cada libra tornesa al satisfacer sus derechos; y á la sazón, esto es, en 1314, solo trece dineros *malgorienses*, siendo así que en dichos Condados debia correr la moneda barcelonesa. Por otra parte se habia establecido en aquellos puertos un gremio exclusivo de palanquines, que hacia pagar fuertes salarios con riesgo de las mercaderías que no podia transportar el corto número de sus individuos. El Magistrado municipal de Barcelona, con representacion de estos agravios, obtuvo del Rey Don Jayme II, que escribiese á Don Sancho su primo, Rey de Mallorca, que poseia el Rosellon, la Cerdaña, y el Señorío de Mompeller, para que remediase dichos abusos, é inovaciones <sup>20</sup>. Se nota en el estilo de esta carta que Don Jayme habla al Rey de Mallorca con cláusulas exhortatorias como á un vasallo ó gobernador de Provincia.

Como los arrendadores de las aduanas de Cataluña procurasen exijir el derecho de las mercaderías que salian, no por la estima de lo que habian costado, y sido valuadas en su entrada, sino por el valor que tenian al tiempo que se sacaban; la Lonja del mar de Barcelona instauró querella en 1414 ante la Diputacion General contra la injusticia de este hecho, contrario á la práctica y costumbre antigua. Los Diputados, vistos los capitulos de Cortes antiguos y modernos, recibida plena informacion sobre la exâccion de los derechos de saca, y oidas las partes verbalmente, declararon: que la exâccion del derecho de salida, no verificandose traspaso del género, se cobrase segun la estima de la entrada, conforme se habia acostumbrado hasta entonces <sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Archivo de la Lonja *Lib. Privileg.* instrum. xxxiii. fol. 61. número 29. página 61.

<sup>21</sup> Archivo de la Lonja *Lib. Privileg.* instrum. xxxiv. fol. 63.

<sup>20</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV.

A instancia de Pedro Vendrell, Pedro Oliver, y Bernardo Bonet, mercaderes de Barcelona, que como vecinos de esta ciudad eran inmunes de lezdas en todos los puertos de la corona, expidió la Reyna Gobernadora Doña María en 1458 una cédula al Bayle General de Cataluña, para que los recaudadores de la lezda de Tortosa en Palamós, y San Feliu de Guíxoles, restituyesen íntegramente, y sin demora, á dichos agraviados las mercancías embargadas, ó la cantidad que hubiesen exígido y percibido de ellos por los generos que llevaban las dos naves con que tuvieron que arribar á aquellos dos puertos, forzadas del temporal <sup>22</sup>.

Por ciertas causas habia mandado Don Fernando el Católico al Bayle General de Cataluña exígiase el derecho real de seis por ciento de qualesquier mercaderías que por mar ó por tierra introduxesen ó extraxesen los genoveses de dicha Provincia. Pero el Consulado de Barcelona, viendo que el expresado derecho igualmente se cobraba de generos pertenecientes á mercaderes catalanes, aunque venian por conducto de genoveses; recurrió al Rey para que mandase fuesen amparados aquellos sus subditos: y en vista de este recurso, se expidió en 1483 una real cédula declaratoria para que se restituyese todo lo indebidamente cobrado, y se reconociesen exêntos de aquel derecho los efectos de los naturales de la corona <sup>23</sup>.

Habiendo recurrido al Rey el referido Consulado en 1493, quejandose del Procurador Real del Reyno de Mallorca, que en violacion de antiguos privilegios de Barcelona, queria exígir cierto derecho llamado *del quirato* á las naves de los vecinos de aquella ciudad, asi propias como encomendadas, que viájaban á Egipto y Súaia, y al paso tocaban en dicha isla, ó tomaban carga en ella; el Rey, informado por su Consejo, con audiencia de las partes, sentenció y declaró: que qualquiera baxel que se cargase en Barcelona, ó en otras partes de sus dominios, bien fuese propio ó encomendado, por mercaderes ú otros vecinos barceloneses, con destino á las tierras del Soldan, y asimismo el patron, sobrecar-

go,

<sup>22</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 125. pag. 247.

<sup>23</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 138. pag. 275.

go, marinero, y pasagero, y otra persona, así estraña como natural, de qualquiera ley, estado, y condicion, que fuesen en dicho buque, ó embarcasen ó encomendasen en él mercaderías, debían ser libres y francos del referido derecho, ora cargasen sus generos en Mallorca, ora en Barcelona, ú en otra parte, mandando restituir las sumas hasta allí percibidas por el real fisco, ó los depositos hechos á caucion <sup>24</sup>.

El derecho *del quirat* que se percibia en Mallorca, venia á ser un equivalente del que se exígia en Cataluña, llamado vulgarmente *de la atarazana*, de las naves que viajaban á Egipto, que por empeños del fisco real se habia transmitido al Ayuntamiento de Barcelona, reservandose solamente el Rey la eleccion del recaudador entre los tres que le proponia aquel magistrado en las vacantes. Deseosa la Ciudad y el Consulado de exônerar al comercio de este gravámen, yá desde el año 1424 habian suplicado al Rey aboliese del todo aquella exâccion, en la forma que le expondrian dichos dos cuerpos: á cuya peticion accedió el Rey interinamente <sup>25</sup>.

En vista de quejas de la Ciudad de Barcelona, que reclamaba los antiguos privilegios de franquicia de portazgos, lezdas, y otros impuestos reales, que gozaban sus ciudadanos en todos los dominios de la corona, y se les exígian en Rosellon y Cerdaña; mandó Don Fernando el Católico, por su cédula de 1497, á su Procurador Real en dichos dos Condados, cesase en aquella indebida exâccion, y restituyese cualesquiera cantidades percibidas, ó depositos detenidos para el pago <sup>26</sup>.

La libertad y fomento del comercio marítimo, no solo fué sostenida por la Ciudad y el Consulado de Barcelona constantemente, y por las cédulas reales, sino tambien por repetidos actos de las Cortes, en especial desde fines del siglo xv hasta principio del presente. Por el capitulo xxvii de las de Barcelona de 1481 se dió libertad de descargar en esta ciudad todos los generos traídos en galeazas de Nápoles, Florencia, y Venecia, pa-

gan-

<sup>24</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 144. pag. 284.

<sup>25</sup> Ibid. núm. 124. pag. 241.

<sup>26</sup> Ibid. núm. 147. pag. 293.

gando el derecho de entrada, solo por lo que se vendiese, pudiendose volver á embarcar en los mismos buques las que no se hubiesen vendido á los ocho dias de su descarga, pasados los quales se les debia exígir el derecho por el todo.

Por el capítulo XII de las Cortes de Monzon de 1542 se extendió esta libertad á todos los géneros que de fuera del reyno (viniendo consignados á Barcelona) se traxesen á esta ciudad con qualesquiera otras galeras ó navios, así de vela quadra, como latina, de qualquier nacion que fuesen, pagando de los vendidos el derecho de entrada por el valor de la venta, y volviendo á cargar en los mismos buques, y no en otros, los efectos no vendidos, dentro del plazo de diez dias; pasados los quales debia pagarse entero el derecho, no solo de entrada, sino de salida. Pero, no queriendo, ó no pudiendo volverlas á cargar en el mismo buque sino en otro; se debia pagar la entrada y la salida, segun práctica <sup>27</sup>.

Por quanto se habia cargado un derecho de un 50 por 100 á todas las ropas hechas para vestir, que venian de fuera del reyno por via de comercio, y los que las introducian defraudaban el derecho haciendolas de propio uso, y las aduanas recibian poca utilidad por lo excesivo de la imposicion; se mandó, por el capítulo LVI de las Cortes de Barcelona de 1599, que solo pagasen uno y tres quartos por ciento, como las demás mercaderías. Y por el capítulo LXVIII de las mismas se ordenó: que, volviendo al uso antiguo, los géneros que viniesen por mar se despachasen conforme á las pólizas de cargo, sin pesarlas en balanza, de lo qual se seguian inconvenientes á las generalidades <sup>28</sup>.

Por el capítulo LXXXIII de las mismas se trató de establecer una buena correspondencia entre Cataluña, Aragon, y Valencia, así para moderacion de derechos en las respectivas aduanas, como para el buen trato de sus recaudadores. A este fin estatuyó la Corte el siguiente Acto: „ Por quanto todos los dias se oyen „ graves quejas, y malos tratamientos que los guardas de las adua-

Tom. III.

II

„ nas

<sup>27</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 1. pag. 369.

<sup>28</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 1. pag. 371.

„ nas de Valencia y Aragon hacen á los naturales de este Prin-  
 „ cipado, y Condados de Rosellon y Cerdaña, y sea muy justo  
 „ haya mucha correspondencia é igualdad entre los Reynos de  
 „ esta Corona; estatuye y ordena la presente Corte: que los na-  
 „ turales de los Reynos de Aragon y Valencia, en los derechos  
 „ de generalidades, sean tratados por los catalanes, conforme es-  
 „ tos sean tratados por aquellos; y para su execucion se notifica-  
 „ rá todo por los Diputados de Cataluña á los de Aragon y Va-  
 „ lencia, á fin de concordar la correspondencia é igualdad que quie-  
 „ ran tener con este Principado.“

VARIOS ARTI-  
 CULOS DE EX-  
 PORTACION.

Uno de los artículos de exportacion mas señalados de Cata-  
 luña, fué en otros tiempos la *sal* de los Alfáques de Tortosa, y  
 San Pol, que cargaban los estrangeros, en especial los italianos.  
 Ignoramos quáles serian los motivos, porque el Magistrado Mu-  
 nicipal de Barcelona solicitó del Rey Don Alonso IV una cé-  
 dula, que se publicó en 1328, para que, baxo la pena de em-  
 bargo de bienes y persona, no se llevase sal á Saona, y á otras  
 partes de la ribera de Génova; sin que por esto se entendiesen  
 quebrantados los privilegios y libertades de los barceloneses, án-  
 tes quedasen en su firmeza y vigor <sup>29</sup>.

Tambien las *maderas* de construccion naval fueron objeto de  
 la mayor importancia para las providencias que tomaba el go-  
 bierno acerca de los permisos ó vedas de su extraccion de la Pro-  
 vincia para tierras estrañas: porque, dado que el pais en aquellos  
 tiempos abundase mas que hoy de toda especie de arboladura; la  
 construccion mercantil y la de armadas de la corona que la ne-  
 cesitaban muy á menudo, merecia la primera atencion sobre la li-  
 bertad de algunos comerciantes. Por esto Don Alonso IV, por su  
 cédula real de 1334, mandó á todas las justicias de Cataluña pu-  
 blicasen un bando, prohibiendo que nadie, sin licencia especial  
 del Rey, só pena de bienes y persona, sacase maderas de cons-  
 truccion para paises estraños <sup>30</sup>.

Ya hemos tratado en el tomo I de estas Memorias <sup>31</sup> del im-  
 por-

<sup>29</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV.  
 núm. 44. pag. 92.

<sup>30</sup> Ibid. núm. 47. pag. 95.

<sup>31</sup> Parte segunda cap. vi. pag. 254.

portante ramo de las cosechas del *azafrán* en Cataluña, y de su exportacion á países estrangeros desde el siglo XIV hasta principios del XVII. Pero por las cuentas del derecho real de los alemanes y saboyanos<sup>32</sup>, que comprehenden desde el año 1424 hasta 1445, consta que estos estrangeros extraian grandes cantidades de este fruto de las cosechas de Orta, Balaguér y Cervera, pues unos años con otros ascendió la saca á trescientas y ocho arrobas. Pero las cosechas de este fruto, entonces mas estimado que hoy, hubieron de ser mas copiosas en adelante, pues hallamos que en 1443 extraxeron los referidos estrangeros por seiscientas y diez y seis arrobas, cuyo valor médio, segun los tres diferentes precios, ascendería á 3840 libras, moneda barcelonesa. Dichos alemanes y saboyanos, no solo sacaban por Barcelona, donde tenian sus factorías, el *azafrán* de Cataluña, sino el del Reyno de Aragon, cuyas cosechas no eran inferiores, pues consta en las referidas cuentas, que en el año 1437 extraxeron seis mil setecientas treinta y nueve libras de peso, y en el siguiente ocho mil quarenta y tres. Estas cantidades eran las que sacaban solo los alemanes y saboyanos, sin incluir las que sacarian otras naciones, y los mismos naturales en sus navegaciones al norte, y al levante.

Las cosechas, así que crecieron, fueron un objeto de las generalidades, que enviaban sus recaudadores á los parages para percibir los derechos del peso y manifesto, como lo vemos desde las Cortes de Barcelona de 1413 hasta las de 1599. Pero por estas últimas se estatuyó en el capítulo LXI: que cada tres años los Diputados del General hiciesen subhastar en la Lonja del mar el arrendamiento de los derechos del *azafrán* de los territorios de Urgel, con seguras é idóneas fianzas, para evitar los costos de la visita anual de los recaudadores que se despachaban.

Otro de los ramos de la pesca é industria de los catalanes, conocida desde fines del siglo XIV, y de que se hacia exportacion, fué el de los *corales*, como queda extensamente probado en el tomo I de esta obra (parte II. pag. 250). Este fruto, propio de las costas de Cataluña, no solo lo extraian los naturales la-

brado y en boton, sino tambien los alemanes y saboyanos, á lo menos desde el año 1424. No nos constan las cantidades que exportaban unos y otros, pero sí que en 1443 de cuenta de dichas dos naciones se sacaron por el puerto de Barcelona 566 libras, y por el de Colibre 168 en boton, cuyas dos partidas, á razon de 110 sueldos barceloneses la libra á que se vendia; importarian hoy, segun el valor del dinero, unos 400 ducados 33.

No fué menos conocido en todos tiempos el renglon del *hierro* que se beneficiaba en las ferrerías de Cataluña, que era de tanto uso para las armadas y construccion mercantil; sin necesidad de recurrir á los extranjeros, ántes bien con mucho sobrante para proveer á estos, que lo han estimado siempre por su buena calidad. El Consulado de Barcelona, que zelaba por razon de su oficio la conservacion del comercio del Principado, y el bien de los comerciantes y laborantes, extendió una representacion que debia presentarse en las Cortes de Monzón de 1563, quejandose del Virey: „ El qual (dice) de poco tiempo acá habia prohibido la saca de hierro en este Principado, siendo una de las mercaderías principales que se navegan para los dominios de S. M. y que rinden beneficio á esta Provincia: de la qual prohibicion habia redundado y redundaba gran daño á la causa pública de Barcelona, y de todo el Principado, porque el hierro desde el día de la prohibicion habia aumentado de precio sucesivamente, por ser dicha veda un nuevo vectigál, pues como el Virey da las licencias de extraccion á sus amigos y servidores, estos despues las venden á los tratantes y mercaderes, que tienen que negociar en hierro con este gravámen. Por tanto suplíquese á S. M. revoque dichas licencias y abusos, dexando este género de tráfico libre en Cataluña, Rosellon, y Cerdaña, sin impedimento de los Vireyes, ni de otro oficial Real, bien que se dará por el cargador idónea caucion de no llevarlo á pais de enemigos ni otros vedados 34.

33 Colec. Diplom. *Apéndice de no-Deliberaciones* desde 15 de mayo de 1563 hasta 30 de setiembre de 1570, *tas varias*. núm. 2. pag. 18.

34 Archivo de la Lonja. Lib. de al folio 18 b.

El artículo de la extracción de *ganado mular y de cerda*, fué en otros tiempos de alguna consideración, puesto que mereció providencias tomadas en Cortes. En las tarifas para los derechos de galeras, impuestos en las Cortes de Barcelona de 1599, se trata de los mulos y mulas de coche y de litera que salían de Cataluña para los Reynos de Castilla, Aragon, y Valencia; y en otro artículo, de los *mulos y mulas* de hasta menor que se llevaban á Francia para labores del campo. Y posteriormente en 1636, en los aranceles de las aduanas del Principado, hechos en aquel año en virtud de acto de las últimas Cortes, se vuelve á mencionar la exportación del sobredicho ganado para los mismos destinos y países, añadiendo la de *cerdos* 35. También se hace mención del artículo del *corcho* manufacturado, ó en crudo, que salía entonces de Cataluña; bien que no sería en tanta cantidad como en nuestros días, en que se ha hecho un objeto de tanta importancia, que ocupa la industria de más de treinta pueblos del Obispado de Gerona, y acarrea al país su extracción más de doscientos mil pesos.

Los *vinos* y otros frutos de esta provincia abundaban tan prosperamente á principios del presente siglo, que se trató seriamente de los medios de fomentar su extracción. En las Cortes de Barcelona del año 1706 se estatuyó el capítulo xv de los *Actos*, que dice así: „ Como el Principado de Cataluña interese sumamente „ en poder sacar y enviar libremente á otros reynos, así de la „ real corona, como otros, los frutos y otras cosas de que abunda, y en particular el aguardiente y el vino, del qual, por cogerse „ se hoy tanta abundancia, no podría beneficiarse no extrayéndose libremente; y de algunos años antes los Vireyes, y los „ Gobernadores de Tarragóna, Salóu, y otros lugares marítimos „ han introducido el impedir la saca de dichos frutos sin pagar „ cierta cantidad por carga ó bota, contra las constituciones de „ Cataluña, y el derecho municipal que prohíben nuevas imposiciones: la Corte suplica á S. M. mande prohibir á los Vireyes, Gobernadores de plazas, xefes de guerra, oficiales reales, y „ otros

35. Tarifas de las mercaderías del Principado de Cataluña de 1636: un tomo en quarto, impreso en dicho año en Barcelona por Gabriel Nogués fol. 32.

„ otros exígir y cobrar por los vinos, aguardientes, y otros qua-  
 „ lesquier frutos y comestibles que los estrangeros, naturales, y  
 „ habitantes del presente Principado quieran sacar y remitir á  
 „ otros reynos (como no sean de enemigos de la corona) can-  
 „ tidad alguna con título de donativo, servicio, paga, remunera-  
 „ cion, ni especie ninguna de vectigál ó derecho, por via direc-  
 „ ta ni indirecta, ni con pretexto de licencia, permiso, pasapor-  
 „ te, despacho, reconocimiento, regalía, ó utilidad pública, ni baxo  
 „ de otro título ni razon, así en tiempo de guerra, como de  
 „ paz 36.

## CAPITULO VIII.

## PROTECCION DEL COMERCIO

*de los catalanes para los reynos estrangeros.*

EL COMERCIO  
DE EGYPTO.

AUNQUE el comercio de los catalanes á las tierras del Soldán de Egypto era conocido desde principios del siglo XIII, nunca se consolidó con la proteccion y establecimiento real hasta mediados del mismo, quando D. Jayme I concedió á los barceloneses el derecho de fundar en Alexandría un Consulado nacional. Deseoso este Príncipe, á quien debe España tanta gloria dentro y fuera de ella, de extender el tráfico de Egypto á todos sus dominios; concedió por su cédula de 1267 á los moradores de Mompeller la navegacion á aquellas tierras, y la facultad de nombrarse consules para sus debates y policía<sup>1</sup>.

Ya hemos hablado en el tomo I de esta obra, de la sujecion y restricciones con que los Papas en aquellos siglos tenian atada la navegacion de las naciones christianas á las tierras de Egypto, y como los Reyes de Aragon impetraban las dispensas apostólicas para no perder aquel lucroso tráfico. En 1323 D. Jayme II suplicó al Papa que la bula que antes le habia concedido para enviar á Egypto una nave sola cada vez que despachase

men-

36 Colec. Diplom. tom. iv. n. 3. pag. 382. <sup>1</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 3. pag. 6.

mensagerías al Soldán con algunos mercaderes y efectos, se extendiese á dos buques de conserva. Alegaba el Rey en su oficio los grandes riesgos que corría una sola nave en un viage infestado siempre de pirátas; y para mover su ánimo le ofrecía que si S. S. tuviese que enviar mensageros ó cartas al dicho Soldan; para mayor seguridad y decencia de sus personas, los llevarían éstas dos naves. Para alcanzar con menos repugnancia este indulto apostólico (pues la navegacion estaba entonces cerrada con excomunion á todos los christianos de occidente), le ponderaba Don Jayme la ansia y zelo que tuvo siempre de enviar obsequios y regalos al Soldán para lograr la libertad de tantos cautivos christianos; y que como la experiencia le hubiese mostrado quan aceptas fueron siempre estas mensagerías y quan favorables á tan pios intentos, necesitaba repetirlas de quando en quando para mantener y cultivar la amistad de aquel poderoso Príncipe. De estas embaxadas hacía el Rey expediciones mercantiles, disimulando que algunos súbditos suyos sin indulto apostólico hiciesen aquella navegacion; pues le prevenia al Papa no diese crédito á los dichos de los que le ofrecían naves y tripulaciones de Aragon para aquel viage, pues lo tenia á todos prohibido con graves penas sin su expresa y especial licencia real <sup>2</sup>. A la verdad prácticos debian de ser de aquella navegacion los que así se ofrecían á dar buques y marinería.

El Rey Don Pedro IV en 1334 despachó á la corte romana dos consejeros, *Bernardo de Boxadors*, y *Pedro Castlleri*, asociados de *Francisco Gruny*, jurado del Ayuntamiento de Barcelona, para suplicar al Papa levantase las censuras en que estaban incursos muchos de sus súbditos que habian llevado mercancías á las tierras del Soldán, y que para ello delegase un prelado de la corona de Aragon <sup>3</sup>. Grande sería el número de los incursos en la excomunion, y grande la tentacion de aquel rico comercio, quando obligaba á tan solemne embaxada por parte del Rey y de la ciudad.

El

<sup>2</sup> Colec. Diplom. tomo iv. n. 40. pag. 79.

<sup>3</sup> Colec. Diplom. tomo iv. n. 48. p. 96.

El mismo Don Pedro en 1338 mandó á unos jueces pesquisadores, que parece tenía nombrados contra los que navegasen á Egipto sin real permiso, que sobreseyesen en los autos que tenían empezados contra Pedro Zacosta, barcelones, á quien se culpaba de haber ido á Alexandría, ó enviado allá haberes ó generos, bien que alegaba tener para ello indulto. La gracia de la total suspension de este género de pesquisas, asi empezadas, como por empezar, se extendió á los demás vecinos de Barcelona, pues debian cesar todos estos procedimientos hasta que el Rey ordenase otra cosa 4.

En 1353 el Ayuntamiento de Barcelona representó al Rey Don Pedro, como los mercaderes barceloneses habian obtenido del Soldán un diplóma para que no solo ellos, sino todos los demás súbditos de Aragon que solian traficar en Alexandría, pagasen por todos derechos un diez por ciento en lugar del quince que antes se les exígía, igualandoles con las demás naciones de venecianos y genoveses; y que habiendo gastado para conseguir esta gracia mas de ochocientos besantes de oro, les parecia justo y equitativo que cada uno de los que habian de disfrutar aquel beneficio, contribuyese para la referida suma. El Rey, condescendiendo á esta súplica, concedió á la ciudad de Barcelona diese el encargo y poder á los consules que nombráre y enviáre á Egipto para que exígiesen de todos los vasallos de Aragon que llevasen ó extraxesen generos de aquellas partes, el uno por ciento hasta cubrir dichos gastos 5.

Quejaronse los consules y lonja del mar de Barcelona al Rey Don Juan II de las vexaciones y opresiones que sufrían en Alexandría los catalanes y demás vasallos por la codicia de *Mario Scorcialupi* mercader florentin, á quien por falta de consul nacional le habian nombrado poco antes los mismos catalanes residentes en aquel emporio, suplicando se le removiese de su oficio. El Rey, oida esta justa solicitud, expidió en 1459 su cédula por la qual manda á los interesados que entre tanto que se proveía

4 Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 49. p. 96.

5 Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 56. p. 107.

veia aquel cargo, puedan elegir entre ellos mismos persona idónea y de su satisfaccion para regentarlo. Para dar la debida execucion á esta providencia, el Rey dirigió una carta al Emír y demás oficiales reales de Alexandría, dandoles noticia de la revocacion, para que no tuviesen en adelante al expresado *Scorcialupi* por verdadero Consul, ni le permitiesen las funciones de tal; ántes bien amparasen y reconociesen al sucesor que eligieren los catalanes <sup>8</sup>.

El Rey Don Jayme II, en consideracion á los grandes servicios hechos por la ciudad de Barcelona á él, y al Príncipe Don Alonso en la reciente adquisicion de Cerdeña y Córcega; concedió, por su real privilegio de 1321, entera franquicia y exención en sus personas, bienes, y mercaderías, al comun y moradores de dicha ciudad perpetuamente, de toda aduana, peso, ancorage, tránsito, y gabela, así antigua como moderna, ó por imponer, y de todo servicio y contribucion posible: extendiendo esta inmunidad para todo el Reyno de Cerdeña y Córcega, é islas adyacentes, á los que entrasen, saliesen, ó residiesen en él: por la qual podian sacar, comprar, y vender franca y libremente granos, vino, y toda suerte de comestibles, y cargarlos sin ningun albalá del Rey, ni de sus ministros. Y para la certidumbre y realidad de que lo que se sacaba ó introducía en dichas islas por sí, ó por sus factores, era suyo propio, ó de sus conciudadanos, y no de otros estrangeros; se concedió bastase la simple declaracion de los interesados, sin otra certificacion, ni requisito <sup>9</sup>.

PARA EL COMERCIO DE SICILIA Y DE CERDEÑA.

Como el comercio de Cataluña con aquellas islas habia crecido considerablemente, la ciudad de Barcelona mandó establecer en la de Cáller habitacion y lonja pública para el Consul, donde los mareantes y mercaderes pudiesen tratar sus negocios, y recurrir en sus quëstiones, como la tenia establecida, para honor y bien de la nacion, en todas las escalas de Ultramar. Para ocurrir á este gasto, se fixó una contribucion, hasta concluir la obra, de un tercio por ciento sobre los géneros y frutos que se extra-

TOM. III.

Kk

xe-

<sup>8</sup> Coleccion Diplomática, tom. IV. núm. 126 y 127. pag. 250 y 251.

<sup>9</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 35. pag. 71.

xésen de Cáller, que eran ordinariamente trigo, cebada, legumbres, queso, cueros, y lana, con otros derechos sobre los buques que tocasen en la isla, ó por viage consignado, ó de tránsitos, conforme al porte de cada uno; además del derecho que percibía el Consul, esto es, uno por millar del valor de lo que se extraía, y siete sueldos y seis dineros alfonsíes por cada buque que entraba. Este reglamento fué confirmado en 1349 por privilegio del Rey Don Pedro IV <sup>10</sup>.

El comercio de Sicilia, que era uno de los mas antiguos y privilegiados que tuvieron los catalanes, fué tambien el que duró mas tiempo en sus manos; pues siendo así que desde mediados del siglo XVI se acabaron los muchos Consulados ultramarinos que mantenía Barcelona en várias partes del mundo, los de Sicilia y Cerdeña permanecían aun á principios de este siglo, como consta de la real cédula de 1718, llamada *De la nueva planta de gobierno*, por la qual se despojó al magistrado municipal de esta prerogativa, entre otras que se abolieron entonces.

El Consulado y Lonja del mar de Barcelona, que por su oficio debía zelar la observancia de los privilegios y libertades del comercio de los catalanes en todas partes en donde las tenía concedidas; en el memorial de peticiones que extendió para presentarlo á las Cortes de Monzón del año 1563, decia en el artículo III <sup>11</sup>: „ Como por privilegio del Rey Don Alonso á la nacion „ catalana se concedió, que sacando, ó recibiendo generos y mer- „ caderías en Sicilia, y pagando ocho tarines, cinco granos y me- „ dio por *schífato*, pudiese llevarlas por qualesquiera lugares de „ aquel Reyno, sin adeudar mas derechos, y venderlas en don- „ de quisiere: y como sin ser oido el Consul de los catalanes, „ ni la nacion, contra el tenor de aquel privilegio se había im- „ puesto por acto de Parlamento un *tarin* mas por onza á los ge- „ neros que salían del parage en que fueron descargados; se su- „ plicará á S. M. revoque dicha imposicion, y todos los demás „ abu-

<sup>10</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. *Deliberaciones*, desde 15 de mayo de núm. 53, pag. 102.

<sup>11</sup> Archivo de la Lonja, *Libro de* fol. 18. b.

„ abusos , confirmando de nuevo el referido privilegio , y auxilio  
 „ á la nacion catalana para reparacion de este agravio.“ En el artículo v del mismo memorial se explica el Consulado en estos terminos : „ Habiendo de tiempo antiguo acostumbrado los catalanes tener sus géneros y mercaderías en Palermo y otros pueblos de Sicilia en sus casas propias ; la Regia Corte ordenó des-  
 „ pues , que se pusiesen en aduana dando á cada mercader alm-  
 „ macenes francos. Pero de cinco ó seis años acá , dicha Regia  
 „ Corte hace pagar almacenage á los catalanes , que segun dicho  
 „ privilegio no estan obligados en aquel Reyno sino al derecho  
 „ de *schifato* en la entrada. Por tanto se suplicará á S. M. revo-  
 „ que esta providencia , dexando al arbitrio de cada mercader el  
 „ tener sus efectos en sus casas , ó en qualesquiera tiendas , lon-  
 „ jas , ó parages , en cumplimiento de las reales gracias hechas por  
 „ sus predecesores. “

Asi como el Consulado y Lonja del mar amparaba por su oficio al comercio y á los comerciantes agraviados ; la Ciudad de Barcelona zelaba , como protectora del bien comun , la observancia de sus privilegios. En un memorial que este Magistrado municipal dirigió al Señor Felipe III en 1619 , le representó : Que los Consules maritimos de la nacion catalana que su Ayuntamiento nombraba en todas partes , señaladamente en Sicilia , en virtud de reales privilegios , podian servir su oficio por medio de substituto que el propietario elegia y revocaba á su beneplácito ; y que usando de esta facultad el actual Consul de Palermo , substituyó á un sugeto , que por las ocupaciones de otro empleo que obtenia en la Isla , no podia desempeñar las obligaciones del oficio consular. Que por tanto dicho Magistrado , deseoso del bien de sus naturales , que tenian mucha contratacion en aquel Reyno , habia instado al Consul referido revocase al substituto , nombrando otra persona desocupada , como en efecto lo hizo : pero como del poder y favor que gozaba en Sicilia dicho substituto , se temia se resistiese á cumplirlo , suplicó se pasase orden al Virey para que en caso de inobediencia le compela y aprémie á practicarlo , poniendo en posesion al otro substituto que eligiere el propietario. Asi se efectuó en virtud de una real orden que se le

PARA EL CO-  
MERCIO CON  
GENOVA.

dirigió al Virey y Capitan General, que era el Conde de Castro <sup>12</sup>.

Después de la primera conquista de Mallorca por los pisanos en 1117, la navegacion de estos y de los genoveses empezaria á dirigirse hácia las costas de España, principalmente de Cataluña, antes infestadas de las excursiones de los moros de las islas baleares. El Conde de Barcelona, Ramon Berenguer III, que poseia la Provenza por su muger Doña Dúlcia, y á Cataluña hasta el puerto de Salóu, accedió en 1127 á una concordia, que á peticion del pueblo de Génova se ajustó por medio del Marqués de aquella Señoria, y de Oldegario Arzobispo de Tarragona. En este convenio se estipuló: que la Señoria se obligaba al Conde Berenguer, á la Condesa de Provenza su muger, y á su hijo Ramon, á pagarles así en Barcelona, como en San Felú de Guíxoles, diez morabatines por cada nave que tomase tierra desde Niza hasta el Cabo de Tortosa, pero las que pasasen en alta mar sin dar este tributo, no gozarian de la seguridad y salvaguardia del Conde: y que si dichas naves llevasen á bordo mercaderes estraños, ó haberes agenos á las Andalucias; habian de dar á los recaudadores de Barcelona desde Niza á Salóu el derecho que por costumbre pagaban los moradores de Mompeller. Con este convenio el Conde Berenguer tomó baxo de su salvaguardia y amparo las personas, caudales, y naves de genoveses en todas las costas y puertos de sus dominios, y la Señoria de Génova se obligó á lo mismo con los subditos del Conde, sus naves, é intereses <sup>13</sup>.

El Rey Don Jayme II, estrañando la mala correspondencia de los genoveses, á quienes tenia concedidas tantas franquicias, y con quienes él y sus antecesores habian mantenido buena amistad y union por medio de tratados; despachó un plenipotenciario en 1292 cerca de la Señoria, con una memoria de quejas sobre la indolencia ó consentimiento con que ésta dexaba armar corsarios en su propio territorio, ó en el de enemigos del Rey, para invadir las costas y naves de sus vasallos.

Entre varios capitulos de dicha memoria, decia el Rey: que los

<sup>12</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV.  
núm. 164. pag. 331.

<sup>13</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV.  
núm. 1. pag. 1.

los observaria, y aun los aumentaria en lo que fuese mayor servicio de los genoveses: que para esto prohibiria que ningun subdito suyo les hiciese daño ni á ellos ni al comun: que éste tambien prohibiese á los suyos servir en las armadas de los enemigos de su corona, ó darles auxilio: que tampoco consintiese que en su territorio se armen en corso, ni que salgan naves y galeas desarmadas de su capital para ir las á armar en tierra estraña, como se practicaba sin oposicion del gobierno: que él, como amigo de la Señoria, no consentiria que sus subditos fuesen á dar socorro á sus enemigos, que contaban con él para hacerla mayor daño: que le habia pesado mucho la noticia de las hostilidades que los suyos habian cometido contra los genoveses, acaso por represália ó venganza; pero que si la culpa se hallare en vasallo suyo, le castigaría á satisfaccion de la Señoria: que ratificaba lo que habia concedido á los genoveses antes de partir de Sicilia sobre las franquicias que debian gozar para su tráfico, en la extraccion de generos de aquel Reyno, menos para llevarlos á enemigos de su corona: asegurandoles todo su favor y proteccion en aquella isla y demás dominios del continente <sup>14</sup>. Esta contemporizacion y los ofrecimientos del Rey á los genoveses, yá fuese temor, ó necesidad de su neutralidad para sus intentos políticos en la conservacion de la Sicilia; no podia dexar de influir mucho en la seguridad de los mares para el comercio de los catalanes, que habia tomado mucho incremento.

En el año 1322 unos genoveses Gibelinos habian apresado y saqueado una nave barcelonesa que venia de Chypre ricamente cargada, en que interesaban muchos mercaderes de la ciudad. El Magistrado municipal de ésta, atento siempre á la defensa de sus ciudadanos, dispuso se despachasen á la Señoria y Comun de Génova tres mensajeros, para reclamar una satisfaccion de esta violencia; pero como para los gastos no alcanzasen las facultades de los agraviados, dispuso con autoridad real un arbitrio, que suministrase la suma necesaria. Para esto promulgó una ordenanza, duradera solo por seis meses, por la qual todos los mercaderes por

<sup>14</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 7. pag. 14.

mayor de dicha ciudad, así en las ventas como en las compras, debían pagar dos mallas por libra del valor, esto es, una el que compre y otra el que venda; pero al extranjero, bien fuese vendedor, ó bien comprador, nada se le exígeria, debiendo pagar el vecino de la ciudad íntegro el derecho, que era un dinero <sup>15</sup>.

En el año 1393, habiendo dos galeras aragonesas de la guardia de Cerdeña detenido una nave Saonesa que pasaba á Túnez cargada; el Potestad de Saona, á simple instancia del patron, sin informacion del caso, ni prévio oficio, ni requerimiento á la Corte de Aragon, mandó apresar dos tartanas catalanas cargadas de mercaderías, que confiscó, y nunca quiso restituir á sus dueños, á pesar de las órdenes enviadas por el Dux de Génova. El Rey Don Juan I de Aragon, resentido de esta resistencia, mandó requerir al Potestad, tomada antes informacion del caso, para que de sus propios bienes, ó de los vecinos de Saona, ó de otros subditos del Comun de Genova, se diese la conveniente satisfaccion á los agraviados, antes de haber de tomar otro recurso, que no habia tomado por no turbar la paz y amistad que reynaban entre el Rey, el Dux, y la Señoría <sup>16</sup>.

En aquel mismo año los genoveses hicieron varios daños á unas barcas catalanas, sin haber los interesados obtenido justicia de la Señoría. Pero el Rey Don Juan I, á súplica de los ocho mercaderes <sup>17</sup> agraviados en aquellos robos, les concedió patente de represália, así por mar como por tierra, contra las mercaderías, efectos, y bienes, que perteneciesen al Dux y Comun de Génova, á sus ministros, y subditos, hasta la suma de 3908 florines de oro de Florencia, á que ascendian el capital y los gastos causados <sup>18</sup>.

En el año siguiente de 1394 cometieron los genoveses y pisanos, con violacion de la paz, nuevos daños á unos mercaderes de Barceloná; y el Magistrado municipal de esta ciudad, defensor

<sup>15</sup> Colec. Dip. t. iv. núm. 37. p. 75.

<sup>16</sup> Ibid. núm. 89. pag. 177.

<sup>17</sup> Los mercaderes eran seis de Barceloná, Ramon Quer, Ramon Casaldaguila, Jayme Nogués, Ramon Mestre,

Berenguer Gibert, y Jayme Llobet; y dos de Tortosa, Mateo Granell, y Jayme Segur.

<sup>18</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 90. pag. 178.

de los agraviados, consiguió del Rey Don Juan patente para las represálias. Más como para executarlas contra unas naciones tan poderosas entonces, se necesitaba de fuerzas bastantes; obtuvieron real licencia para armar hasta quatro galeras, ó mas si fuesen necesarias, por el tiempo que conviniese, durante cuyo armamento podian apresar y ocupar bienes de los agresores que resarciesen los daños causados, pudiendolos vender judicialmente dentro de los dominios del Rey, sin impedimento alguno, ni responsabilidad de las hostilidades que cometiesen contra dichas dos naciones, á lo qual les autorizaba el Rey como supremo administrador de la justicia á favor de sus subditos <sup>19</sup>.

Los mercaderes catalanes residentes en Venecia por los años 1459, habian recibido algunos daños y vexaciones, para cuya satisfaccion y reparacion, el Rey Don Juan II despachó dos enviados extraordinarios con ciertas instrucciones y cartas para el Dux de aquella Republica <sup>20</sup>.

Muy util fué para la libertad del comercio y navegacion entre ambas naciones la paz que en 1295 se ajustó en Roma, por mediacion del Papa Bonifacio VIII, entre Don Jayme II Rey de Aragon, Felipe el Hermoso de Francia, y Cárlos Conde de Valois y de Alenzón <sup>21</sup>. Este tratado, no solo comprehendió á las partes contratantes, sino á sus sucesores, sus aliados, y valedores, por el qual renunciaron, cada qual por sí, las ofensas y agravios recibidos, abrieronse desde entonces entre ellas la contratacion por mar y por tierra, guardaronse cada una en sus propias tierras sus fueros y franquicias como antes de la guerra, pudiendo negociar y residir los subditos de un Principe en los dominios del otro.

PARA EL COMERCIO CON FRANCIA.

El Magistrado municipal de Barcelona presentó al Rey Don Jayme II una queja en 1310 sobre el embargo que se había hecho en Francia de los caudales y efectos de los mercaderes catalanes.

<sup>19</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 92. pag. 180.

<sup>20</sup> Coleccion Diplomática, tomo. iv. núm. 131. pag. 265.

<sup>21</sup> Los Plenipotenciarios que asistieron en Roma por parte de Don Jayme,

fueron *Gilaberto de Cruilles*, caballero, *Guillen Durfort*, ciudadano de Barcelona, y *Pedro Costa* y *Guillen Galbany* juristas; y por la del Rey Felipe, *Pedro Obispo de Orleans*, y *Juan Abad de San German de los prados*.

lanes. El Rey, atendiendo á este recurso, pasó sus oficios á los Senescales de Carcasona y Belcayre, sobre la reparacion de este agravio, y al Rey de Francia despachó á *Bernardo de la Fuente* su secretario, para que informandole del hecho, providenciase el desembargo <sup>22</sup>.

El Infante Don Enrique, Gobernador General de Cataluña, á instancia del Consulado y Lonja de Barcelona, que deseaba evitar las represálias de los franceses en los mares, expidió una real orden en 1483 á todas las justicias del Principado, y del Reyno de Mallorca, para que obligasen sin demora á *Francisco Pau*, capitán de dos galeras corsarias, á poner en libertad á veinte marseleses que habia preso y echado al remo, con violacion de la paz y treguas que subsistian entre el Rey Católico y el Christianismo: pues de semejante insulto se podian seguir graves perjuicios al comercio marítimo <sup>23</sup>.

El Rey Católico, atendiendo á otra instancia del mismo Consulado, dirigió en 1487 un oficio al de Francia, para que revocase y suspendiese las patentes de marca, concedidas á *Pedro Simonet* contra los catalanes y demás subditos de la corona de Aragón, con motivo de haber *Francisco Torrellas* con sus galeras apresado una saetía genovesa que llevaba paños y una poliza de dicho Simonet de 2600 doblas, sobre lo qual se habia seguido pleyto ante el Gobernador de Languedoc, en donde se probó por el Consulado de Barcelona, que el francés conducia en aquella saetía hierro, armas, y otras cosas vedadas á tierra de infieles. Sin embargo dicho Simonet, despues de haber recobrado por sentencia del Gobernador General de Cataluña sus haberes, y obtenido execucion por el resto sobre los bienes del capitán Torrellas, consiguió letras de represália del Rey de Francia por valor de 40 francos. Además exponia en su oficio el Rey Católico, que otro mercader provenzal habia venido á Barcelona con otra letra de marca contra catalanes y demás subditos de su corona, con pretexto de haberle tomado dicho Torrellas una porcion de granos y

22. Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 24. pag. 49.

23. Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 135. pag. 270.

peltería, sin embargo de que entre los dos se habia ajustado una transaccion, por la qual el provenzal se ofrecia á hacer restituir á Torrellas una de sus galeras, que estaba embargada en Marsella baxo de guia y seguridad, sobre cuyo cumplimiento la Ciudad de Barcelona y su Consulado habian escrito al Rey Christianisimo <sup>24</sup>.

En vista de un recurso del mismo Consulado, el Lugarteniente General de Cataluña pasó sus respectivos oficios en 1521 al Rey Francisco I, al Parlamento de París, y al Senescal de Provenza, para que mandasen restituir el buque, cargo, y personas, de una nave de Don Ramon de Cardona, Virey de Nápoles, que pasaba de Barcelona á Italia, la qual fué apresada en plena paz junto á Niza por unas galeras francesas que acompañaban la esquadra del Maestre de Rhodas, y estaba en Marsella embargada <sup>25</sup>.

En 1526 el Consulado de Barcelona, á instancia de varios mercaderes de la ciudad perjudicados, representó al Rey de Francia para que mandase restituir el buque, gente, y cargo de una nave barcelonesa que apresaron siete galeras francesas cerca de la isla de Rés, y habiendola conducido á Tolón, echaron la tripulacion al remo, todo en lesion enorme é inesperada de las paces que se acababan de firmar y publicar entre el Rey Francisco y el Emperador, baxo de cuya seguridad habia emprendido el viaje la referida nave <sup>26</sup>.

Ya se ha tratado en el tomo I de estas Memorias <sup>27</sup> de la desunion política con que siguieron las dos coronas de Castilla y Aragon, aun despues de incorporadas baxo de una misma monarquia, y de las trabas y diversidad de derechos con que se impedian ó dificultaban la mútua comunicacion mercantil, en daño visible de sí mismas; bien que en semejante sistema Cataluña era mas agraviada en su navegacion y exportacion á los puertos de Andalucia, en donde se disponian las cargazonas para las Indias.

Esta desunion subsistia aun despues del reynado de Carlos I,

*TOM. III.*

LI

pues

<sup>24</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 141. pag. 279.

<sup>25</sup> Ibid. núm. 152. pag. 302.

<sup>26</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 153. pag. 304.

<sup>27</sup> Parte II. cap. V. p. 238.

PARA EL COMERCIO CON CATALUÑA.

PARA EL COMERCIO CON CASTILLA.

pues en el memorial que extendió el Consulado y Lonja de Barcelona, de varios artículos ó peticiones que se habian de presentar en las Cortes de Monzon de 1563, decia el segundo: „ En „ los capítulos matrimoniales entre el Rey Fernando y Doña Isa- „ bel se habia concordado, que los catalanes en la saca é intro- „ duccion de mercaderías en los reynos de Castilla, serian trata- „ dos como regnícolas, así en la paga de derechos, como en la „ extraccion de géneros de que se proveen para este Principado, „ guardandose lo mismo con los castellanos en Cataluña y demás „ provincias de la corona de Aragon. Pero, como de algun tiem- „ po acá en Sevilla, Cádiz, y otras partes, los jueces de sacas y „ otros oficiales, contra el tenor de dicha concordia, hacen pagar „ á los catalanes como extranjeros, vedandoles las sacas de mer- „ caderías; se suplicará á S. M. mande reparar estos agravios y „ cohechos con que se perjudica á la navegacion y comercio de „ esta Ciudad y Principado <sup>28</sup>.“

Por el capítulo xxxvi de los Actos de las Cortes que se celebraron en Barcelona en 1706, consta que los tres Brazos suplicaron al Rey diese orden al Gobernador de Cádiz, y otros de las costas de Andalucía, y demás de España, no impidan á los patrones catalanes llevar *vinos y aguardientes* del Principado á los puertos y playas de todos los dominios de la Corona. Para fundar esta peticion alegaron: „ Que Cataluña abundaba notablemen- „ te de vino, de suerte que no solo bastaba para la provision de „ sus moradores, sino tambien para transportar á diferentes rey- „ nos y provincias de la Corona, y á los extranjeros; que de al- „ gunos años antes se habian llevado muchos cargos con barcas „ á Cádiz y otros puertos de Andalucía y costas de España, de „ lo qual habia resultado y resultaba á este Principado conside- „ rable conveniencia: pero que de algun tiempo acá se habia pro- „ hibido en dicha ciudad la introduccion de vino de cosecha de „ Cataluña, ó de otro pais, llevado en bastimento de patron ca- „ talan, no impidiendoselo á los patrones de otras naciones <sup>29</sup>.“

Por

<sup>28</sup> Archivo de la Lonja. *Lib. de De-*  
*lib.* desde 1563 hasta 1570. fol. 18. b.

<sup>29</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv.  
pag. 385.

Por el capítulo *civ* de los Actos de las sobredichas Cortes, se estatuyó: que los naturales y habitantes de Cataluña pudiesen enviar cada año quatro baxeles de fuerza á las Indias, asi á las islas como á Tierra-firme, con frutos y mercaderías europeas, y volver con carga de los de aquellas regiones, sin haberse de incorporar con los navios de la flota, ni galeones; pero satisfaciendo los derechos en la casa de la Contratacion de Sevilla 30.

En otra parte se ha tratado del comercio que tenian los catalanes con Portugal desde principios del siglo xv 31, el qual siguió entre ambas naciones hasta principios del presente, como veremos aqui. A mediados del siglo xvi estaban establecidos en aquel Reyno varios mercaderes, como se colige del artículo iv del memorial de peticiones que extendió el Consulado y Lonja de Barcelona para presentarse á las Cortes de Monzón de 1563. El referido artículo dice asi: „ Por cartas de catalanes residentes „ en Portugal se tiene noticia que en aquel Reyno se ha carga- „ do un diez por ciento sobre los generos y mercaderías que de „ Castilla entran, y sobre los que salen para esta Corona, con- „ forme antes se habia impuesto para los portugueses y otras na- „ ciones. Y sin embargo que en Cataluña no se habia aumenta- „ do ningun derecho á los portugueses, no han podido hasta aqui „ escusar el sobredicho derecho: artículo tan perjudicial á la ciu- „ dad de Barcelona, y á los que tratan, y en adelante trataren en „ aquel Reyno.“ Y por ser asunto de tanta importancia, delibe- ró la Lonja participarlo antes al Ayuntamiento, y á la Diputa- cion General, interesando á ambos Cuerpos para que escribiesen al Rey de Portugal pidiendole conservase á los catalanes en la costumbre que hasta alli, respecto de no haberse hecho novedad con los portugueses en Barcelona ni en el Principado 32.

PARA EL CO-  
MERCIO CON  
PORTUGAL.

A principios del presente siglo aun duraba la negociacion directa de los catalanes á Portugal. En el capítulo xxxv de los Actos de Cortes celebradas en Barcelona en 1706, consta la peti- cion

LI 2

30 Coleccion Diplomática, tomo iv. te ii capítulo iv. página 93.

pag 390.

32 Archivo de la Lonja, *Lib. de De-*

31 Tomo I de estas Memorias, par- *liber.* desde 1563 hasta 1570. fol. 18. b.

cion siguiente de los tres Brazos : „ Señor = El Consul de España  
 „ en Lisboa , acostumbra de algun tiempo acá exîgir de los na-  
 „ vîos y barcas de los catalanes, que aportan cargadas ó sin car-  
 „ ga al referido puerto, el uno por ciento de lo que se carga ó  
 „ descarga, lo que suele importar considerables cantidades, cobran-  
 „ do tambien derecho de consulado otros Consules Reales resi-  
 „ dentes en diferentes partes. Y como las referidas exâcciones re-  
 „ dundarian en notable perjuicio del comercio de Cataluña , en  
 „ cuyo aumento y conservacion se interesan las Cortes , y mas  
 „ quando ninguno de los Consules que residen en Lisboa exîgen  
 „ por sus derechos sino diez pesos por barca, y veinte por navio  
 „ que cargue ó descargue ; es necesario que V. M. establezca un  
 „ arreglo fixo á los derechos y paga de dicho consulado en Lis-  
 „ boa, y de todos los demás que por nombramiento real se es-  
 „ tablecen en otras partes 33.“

Es de advertir que ninguna de las referidas gracias, pedidas y  
 concedidas en Cortes de 1706, yá para los envîos directos á las  
 Indias, yá para el arreglo de derechos en los puertos de Anda-  
 lucia, y en los Consulados que tenia la Corona fuera del Reyno,  
 tuvieron su efecto, á causa de las turbaciones de la guerra de su-  
 cesion que sobrevinieron.

## CAPITULO IX.

### DE LA POLICIA PUBLICA DEL ANTIGUO Comercio de la Ciudad de Barcelona.

NEGOCIACION  
 DE LOS CAM-  
 BIOS.

**E**N el tomo I de estas Memorias (p. II. c. IV. p. 205.) se tra-  
 ta extensamente del origen y establecimiento de los banque-  
 ros, y del giro de los cambios que hacian en Barcelona los lom-  
 bardos desde el siglo XIII, y de las leyes municipales á que se  
 habia sujetado la profesion *numulária* ó *campsória*.

Este ramo de contratacion, á que desde el siglo XIV se dedi-  
 caron los naturales del pais, contribuyó al crédito y renombre de  
 la

la ciudad entre las naciones estrañas. Juan de Uzano, negociante florentin que escribia en 1440, cuenta á Barcelona por una de las plazas principales de giro que se conocian entonces en Europa, las quales nombra por el orden siguiente: *Florençia*, *Pisa*, *Génova*, *Milán*, *Venecia*, *Bolonia*, *Barcelona*, *Mompeller*, *París*, *Brujas*, y *Aviñon*: y añade que Barcelona tenia correspondencia y giro constante con París, Pisa, Mompeller, Génova, Aviñon, Valencia, Brujas, Venecia, Florençia, Bolónia, y Londres <sup>1</sup>.

Con el transcurso del tiempo se habia desviado de Barcelona este ramo de negociacion, ó á lo menos se habia disminuido mucho en visible perjuicio del comercio, asi terrestre como marítimo, mayormente desde que fué perdiendose el uso antiguo de las férias públicas, que de tiempo inmemorial solian celebrarse en dos estaciones del año, el dia de Santa Magdalena, y el de Santo Thomás Apostol: por cuya falta el dinero de los naturales de Cataluña, y de otras provincias de la Corona de Aragon, se extraia á países estraños. La Ciudad y el Consulado, considerando la necesidad de restablecer la celebracion de las férias para conservar y animar la contratacion, suplicaron al Lugarteniente General del Principado en 1577 confirmase este antiguo privilegio, y de nuevo lo ampliase baxo de una nueva regla y forma mas ventajosa al comun y á los particulares.

Recibido el informe que dió la Real Cancillería encargada del exâmen de este negocio; vistos los privilegios de las férias, concedidas á Zaragoza para Aragon, y á Morviedro para Valencia; y considerando que de la concordia que se debia ajustar entre los mercaderes de dichos dos Reynos y los del Principado, la contratacion de las tres provincias habia de recibir grande aumento, sin necesidad de recurrir como hasta alli á tratar y concluir los negocios en las estrañas; se concedió por real cédula <sup>2</sup>: que en adelante se tuviesen en Barcelona dos férias perpetuamente cada año: la primera en 22 de julio, que durase treinta dias continuos; y la segunda, llamada *torna-féria*, en diciembre desde el dia

<sup>1</sup> Véase el *Apendice de Notas*, núm. 2 Coleccion Diplomática, tomo IV. v. p. 58, tomo IV. de la Colec. Diplom. núm. 155. pag. 309.

dia 6 hasta el 21 : concediendose entre otras cosas, que en las expresadas férias y torna-férias se puedan hacer todos y qualesquiera contratos, negocios, cambios, y actos mercantiles, como se acostumbraban hacer en otras férias de los dominios del Rey : y asimismo que todos los christianos, de qualquier estado, grado, y condicion, yá sean vecinos de la ciudad, ó estraños, estando, ó retirandose, con las mercancías, efectos, y dinero que traxesen consigo, ó hiciesen traer, fuesen salvos y seguros en su venta, mansion, ó viage, y constituidos baxo la proteccion y salvaguardia especial de S. M. de suerte que no podian ser presos, embargados, ni executados por culpa, crimen, ó deudas ajenas, á menos de ser los principales fiadores ; excluyendo el delito de lesa magestad divina ó humana, el de traicion, de moneda falsa, salteamiento de caminos publicos, asesinato, latrocinio, sodomía, bancarota, y proscripcion.

Parece que, á pesar de esta sábia providencia, los esfuerzos del gobierno no alcanzaron el deseado fomento de la negociacion ; lo que debe atribuirse en gran parte á las usuras y monopolios que excitó la reduccion del premio de los cambios, á que sujetaron el interes del dinero las censuras apostólicas en aquel mismo tiempo.

Como en el sobredicho privilegio de las férias se disponia que en ellas se podian hacer toda especie de tratos, negocios, cambios, y otros actos mercantiles ; previó el Consulado que tomándose cambios para pagar en dichas férias, seria cosa muy perjudicial á la negociacion, que para las letras pagaderas en aquellas dos estaciones se observase una ordenanza municipal hecha en tiempos pasados, la qual disponia : que presentandose en dicha ciudad de Barcelona qualquier letra de cambio á una persona, debia ésta declarar su aceptacion ó protesto al pie ó dorso de ella, expresando el dia y hora ; de lo contrario seria la letra tenida por aceptada, y el sugeto obligado á satisfacerla. En consecuencia se hicieron presentes estas consideraciones al Magistrado municipal, quien, por deliberacion acordada en su Concejo ordinario, revocó aquella antigua ordenanza por hallarse en la actualidad nociva al estamento mercantil y al bien comun.

A

A fin, pues, de dar mejor orden para los pagos de letras que cumplieran en dichas férias, y para la aceptacion y protesto de ellas, ordenó el Magistrado municipal: que los Consules de la Lonja, con consejo de una junta de doce mercaderes matriculados de dicha casa, de los que tengan muchos negocios en las férias, y como tales mas prácticos y expertos, durante todo el tiempo de ellas pudiesen señalar, segun la ocurrencia del tiempo y de la plaza, el día ó dias para aceptar las letras, hacer los pagos, y tambien los protestos, de la mejor forma que para el beneficio comun de dichas férias les pareciere conveniente en cada año. Para esto se les daba todo el poder que el mismo Concejo ordinario de la ciudad tenia de hacer estatutos y ordenanzas, con conocimiento de todas las incidencias y dependencias que sobre estos negocios ocurriesen, entendiendose por acabados y concluidos todos para el ultimo día de cada féria 3.

Los cambios, que en virtud de un decreto de 1606 se habian continuado hasta 1623 en la Lonja de Barcelona, asi los que se encargaban de Placencia y Novára, como los que se daban y continuaban por Génova con nombre de *letra pagada*, y tambien los que se tomaban al cerrarse las férias, y se libraban para la féria siguiente á favor de la persona misma de quien se habia recibido la partida (invencion desde poco tiempo introducida entre los negociantes), causaban al tomador mayor interes que el permitido en dicho decreto. El Obispo de Barcelona, para atajar los daños que resultarían de esta nueva y pésima introducción de cambios, oido antes el parecer de una junta de peritos nombrada por la ciudad, expidió unas letras, por las cuales declaraba y notificaba á todos los mercaderes, corredores de cambios, y á qualquiera otra persona que tuviesen é hiciesen negocios de giro en la Lonja de la expresada ciudad, y en todo el Obispado: que el premio no excediese de diez por ciento al año en las férias de Perpiñan, esto es, á razon de dos y medio por ciento en cada una; y en los cambios librados para las férias de Novi, ó para otras qualquiera plazas só color de cambio de férias, no ganase el da-

dor de ellos mayor interés de siete dineros de oro de marco, ó á este respecto sobre el valor de él 4.

DE LOS CAM-  
BIOS EN CASTI-  
LLA.

La necesidad y común utilidad de los cambios, y la particular legislación que exígia este ramo de negociacion, se conoció de tiempo antiguo en Castilla, quando su comercio estaba en gran vigor con los países estraños, así del norte como del levante. Para poner mas expedito el conocimiento judicial en las quèstiones de este genero que se movian en el Consulado de Burgos, el Prior y Consules de aquella Universidad de mercaderes, promulgó la siguiente ordenanza 5 en 1520 „ Manifiesta cosa es lo mu-  
„ cho que se usan y freqüentan los cambios para Flandes, Leon,  
„ Florencia, y otras partes de Italia y de Francia, y de allá acá,  
„ porque en todas las dichas estaplas tienen contratacion ordina-  
„ ria y extraordinaria muchas personas de esta Universidad, que  
„ envian allá mercaderías, y de allá traen á estos reynos las que  
„ son para ellos necesarias. E como no se puede sacar el dinero  
„ de estos reynos, porque ansí lo tienen mandado SS. MM.; es  
„ necesario que por via de cambios é permutaciones se haga, pa-  
„ raque el trato de la mercadería se pueda exercer. E como estos  
„ semejantes negocios de cambios se fundan sobre mucha llaneza  
„ y crédito, porque sin escribano, ni testigos, ni escritura se dan  
„ unos á otros debaxo de esta buena fé mucha suma de marave-  
„ dises por solo una letra de cambio de quatro renglones, é se  
„ paga con mucha llaneza é fidelidad; é porque es razon de sos-  
„ tener, por lo que á esta Universidad toca, esta llaneza é repu-  
„ tacion: queremos que la letra acetada trayga aparejada execu-  
„ cion.“

Por ende ordenamos: que todas las veces que á alguna per-  
„ sōna de la contratacion de la dicha Universidad le fuere mos-  
„ trada alguna letra de cambio á él dirigida, de qualquier canti-  
„ dad que sea, é pedido que la acete para la paga al tiempo, é  
„ segun é conforme al tenor de la tal letra; que luego sea obliga-  
„ do á declarar si la aceta ó no, para que el actor pueda hacer sus  
„ pro-

4. Coleccion Diplomática, tomo IV.  
núm. 165. pag. 333.

5. Volumen de las Ordenanzas del  
Consulado de Burgos. núm. xxx. f. 27.

„protestos ó diligencias que le convengan. Y si la tal letra, ó le-  
 „tras, fueren acetadas por quien, y como se debèn acetar, é so-  
 „bre la paga de ellas vinieren á contender en juicio ante el Prior  
 „é Consules, que en tal caso estos ipso facto, siendole reconoci-  
 „da é probada la tal aceptacion, sin libelos, ni auditorio, ni fi-  
 „guira de juicio condenen al tal reo acetador á que pague la di-  
 „cha letra ó letras, conforme á ella: é si el caso requiere pri-  
 „sion ó fianza, é otra execucion, que la manden hacer con to-  
 „da brevedad. E si el reo mostrase tales excepciones que no traen  
 „tan aparejada la execucion en su paga; que en tal caso, si al  
 „Prior é Consules les pareciere é quisieren, é no de otra ma-  
 „nera, que deben mandar dar fianzas al acetador para la restitui-  
 „cion de ello con los cambios é recambios, costas é daños, lo  
 „puedan hacer: é que sobre semejantes casos se tenga la breve-  
 „dad y estilo de llaneza é verdad sabida, é la buena fé guardada  
 „que se requiere en semejantes casos de tanta importancia é ca-  
 „lidad.“

En el tomo I de estas Memorias (P. II. cap. v. pag. 237.)  
 queda bastantemente probada la antigüedad de la policia de los  
 seguros, en Barcelona, establecida con buenas reglas por su Magis-  
 trado municipal, primero que en otra ciudad de Europa de que  
 hasta aqui se tenga noticia por algun monumento público. Pero  
 como quiera que fuese, en el año 1401 no debian de estar en  
 uso los seguros, porque en el privilegio del Rey Don Martin en  
 que amplía la jurisdiccion contenciosa del Consulado de esta ciu-  
 dad, especifica las questões sobre compañías, cambios, y otros  
 contratos, sin hacer mencion de los seguros. El primero que so-  
 bre este ramo presentan los barceloneses es la ordenanza de 1435,  
 de cuyo preámbulo se colige que yá antes se conocian y exercian  
 las pólizas de seguros baxo de la autoridad pública. Verdad es  
 que Uzano <sup>6</sup>, hablando de la gabela de Pisa de 1419, supone:  
 que una orden que prohibia hacer seguros á los estrangeros, no  
 hablaba de las mercancías que se introducian ó extraian de aque-  
 lla ciudad. Esta providencia prueba que estaban yá en uso enton-

DE LOS SEGU-  
 ROS MARITIMOS  
 Y TERRESTRES.

Tom. III.

Mm

6 Pratica della mercatura. pag. 96.

ces los seguros; y que serian los primeros ensayos de esta negociacion, como lo manifiesta la timidez y limitacion con que se reducía este beneficio á solo objetos del comercio de aquel pueblo, pues parece no se habia hecho un ramo general de especulacion mercantil, á que se extendió posteriormente.

Esta práctica de seguros, limitada á los artículos peculiares del tráfico de la Toscana, continuaba en 1442, en que escribía Uzano, quien hablando en su tratado (p. 119) de los modos y condiciones de conducir las lanas de Inglaterra á Pisa para las fábricas de Florencia, dice, refiriendo los costos: que por el seguro de mar desde Londres al referido puerto se solian pagar de doce á quince florines por ciento de su valor, y otras veces mas, segun los peligros que se temian, ó de corsarios, ó de otros casos. Lo mismo cuenta (p. 128) que se pagaba por el seguro de mar de los paños que salian de Brujas para Pisa; y por el de tierra de seis á ocho por ciento hasta Milán. Exórbitante parece este premio, si se compara con el que en nuestros dias se suele exígir: y mas aun, si se considera que desde Colíbre á Liorna se cargó á un cargamento de paños un seis por ciento. Pero estas ganancias de parte de los aseguradores suponian, ó grandes riesgos, ó un número muy corto de manos que abarcaban ó emprendian este género de negocios.

Pero como sobre las reglas y condiciones de esta especie nueva de contratacion no trae Uzano, ni otro escritor de Italia, ordenanza ó reglamento alguno consular ó municipal, anterior á la ordenanza de Barcelona de 1435, deberá esta ser reputada por el primer monumento de legislacion de seguridades conocida hasta ahora en Europa: bien que de su contexto se infiere las precauciones y recato con que se hacian semejantes empresas, asi en Barcelona como en Pisa, reduciendo el seguro para los estrangeros á menor cantidad siempre del valor total del cargamento, además de las restricciones con que el gobierno ataba las manos á los aseguradores, yá con respeto á los valores de la cosa asegurada, ya á las personas, ya á las distancias de los destinos, ó naturaleza de los parages: como se puede ver las ordenanzas posteriores de 1458, y 1484, derogatorias unas de otras: bien que se descubre en

en las últimas mas ampliacion y franqueza que en las primeras, conforme se iba extendiendo el uso y práctica de esta negociacion, y la experiencia enseñaba al gobierno y á los especuladores 7.

Todos los demás reglamentos que hasta aqui constan por la fé de los historiadores en otros pueblos de Europa, son posteriores. El primer monumento legal de seguros marítimos que nos presenta Venecia, es un decreto <sup>8</sup> del Gran Consejo de 2 de julio de 1468, intitulado *Ordine sopra l'assicurationi della mercantia*, que consta en los Estatutos de aquella Señoria, consulto XLIII. lib. VI. El segundo monumento público sobre la misma materia, son los Estatutos de Florencia que formó el Concejo de ciento de aquella República á 13 de marzo de 1522, en que se mandó establecer un Magistrado compuesto de cinco mercaderes florentines para hacer reglamentos, decretos, y sentencias sobre el régimen y policía de los seguros, que sin embargo de estar en uso mucho tiempo antes, no tenían particular legislacion 9.

En Castilla, aunque se conocian los seguros desde el tiempo de los Reyes Católicos, no se promulgaron reglamentos hasta el año 1537, en que el Prior y Consules de la Universidad de mercaderes de Burgos formaron las primitivas ordenanzas, que son las mas extensas y luminosas que hasta ahora se conocen, relativamente á las navegaciones que entonces se hacian desde los puertos de Galicia, Asturias, Castilla, Vizcaya, y Guipúzcoa, á la naturaleza del comercio activo y pasivo de sus naturales, y á la calidad de las cargazones. Las segundas ordenanzas que se publicaron en España sobre esta materia, fueron las que estatuyó el Consulado de Sevilla en 1555 con respecto á la navegacion y cargazones para las Indias Occidentales, para sostener y fomentar el comercio, que empezaba á sufrir graves detrimentos de los fraudes de los aseguradores y cargadores, cuya mala fé interrumpia ya

Mm 2

7 Todas estas ordenanzas pueden verse en el tomo II de las *Costumbres Maritimas*, ó nueva edicion del *Libro del Consulado*: impreso en Madrid en

la oficina de Sancha, en el año 1791.

8 Bibliotheca del Gius Nautico, tomo 1. pag. 234. en Florencia en 1786.

9 Ibid, tomo II. pag. 35.

este género tan útil y necesario de contratación. Estos reglamentos debieron de regir en el todo ó en parte en los puertos de Vizcaya, hasta el año 1560, en que el Consulado de Bilbao formó otros, aprobados por el Rey Felipe II, los cuales fueron derogados por las nuevas ordenanzas que publicó la misma Universidad y Consulado en 1738.

Los Países Baxos, á pesar de ser provincias tan frecuentadas de extranjeros, y tan florecientes en fábricas y comercio, carecían de estatutos para regir este ramo de contratación. Las primeras ordenanzas de *seguros* para la Bolsa de Amberes, fueron promulgadas en Bruselas por cédula del Rey Católico D. Felipe II en 21 de octubre de 1563. Las segundas son los estatutos de seguros y averías para Holanda y Zelanda, hechos en Amsterdam en 31 de enero de 1598. Desde el siglo pasado se cuentan casi todos los demás reglamentos y estatutos que han formado varias ciudades y provincias mercantiles de Europa, así del norte como del medio día. La República de Génova cuenta su primera legislación de seguros en 1610, según consta en sus *Estatutos Civiles*, lib. IV. cap. XVII. Las ordenanzas particulares de Middelburgo en Zelanda, se promulgaron en 1686: y antes en 1681 en las ordenanzas de la Marina de Francia se estableció el título que trata de los *seguros* y consta de siete artículos. Las compañías de seguros de Londres y de la Bolsa Real, tuvieron su origen de un real diploma de 1720: la de Copenhagen se estableció en 1726, y después fué reformada por otro nuevo reglamento en 1746. Las leyes marítimas de Prusia de 1728 establecen las reglas de los seguros en el capítulo VII. Las primeras pólizas de seguros hechas en Cádiz, son del año 1721. Las ordenanzas de la ciudad de Amburgo, concernientes á la misma materia y á las averías, son del año 1732. Las que estableció el Consulado de Bilbao, reformando las antiguas de 1560, cuentan su fecha de 1738. Las que se promulgaron en Stokolmo para el Reyno de Suecia, son de 1750: y las del Reyno de las dos Sicilias para la formación y arreglo de la Real Compañía de seguros marítimos son del año siguiente de 1751.

Esto es quanto se puede saber, siguiendo el orden cronológico,

co, acerca de los primeros reglamentos y estatutos que desde principios del siglo xv se han promulgado en los estados de Europa hasta estos últimos tiempos sobre la policía y gobierno de los seguros, que tanto han contribuido para fomentar y extender el comercio de mar por todas las regiones de ambos mundos.

CAPITULO X.

DE LA CONSTITUCION JUDICIARIA  
y gubernativa del Consulado del mar de Barcelona.

EN el tomo I de estas Memorias (p. II. p. 152) yá se ha hablado de la antigüedad y gobierno del Consulado de esta ciudad, es á saber, de su primitiva forma municipal, de su real ereccion en magistrado independiente, de su dotacion, de su gobierno económico y político, de sus honores, y prerogativas, de su jurisdicción contenciosa, de sus reglas forenses, y de sus ordenanzas ó leyes comunes para la navegacion mercantil y comercio marítimo, compiladas é ilustradas por los antiguos barceloneses, las cuales fueron norma y dechado para todos los tribunales consulares de occidente y levante en la baxa edad.

Para instruirse mas clara y extensamente del origen y antigüedad de este famoso código de la primitiva legislación náutica, de su sabiduría, importancia, y crédito entre las demás naciones; se puede consultar el *discurso preliminar* de la nueva traduccion del lemosin original que he dado á la publica luz el año próximo pasado <sup>11</sup>. Con este tan justo motivo me abstendré de repetir aqui lo que creo haber abundante, si no acertadamente, desempeñado en dicho discurso. Seria igualmente ocioso buscar nuevas pruebas para demostrar que este código de costumbres marítimas fué compilado y ordenado en Barcelona, y no en otra alguna

ciudad. Código de las Costumbres marítimas de Barcelona, hasta aqui vulgarmente llamado *Libro del Consulado*, nuevamente traducido al castellano con el texto lemosin, &c. publicado por disposicion y á expensas de la Real Junta y Consulado de Comercio de la dicha Ciudad. Madrid en la imprenta de Sancha, en el año de 1791: dos tomos en quarto mayor.

ciudad del mundo: pero no puedo escusarme de ofrecer aqui una observacion que no tuve entonces presente, y que á pesar de ser óbvia y natural, á ningun crítico habia aun ocurrido; y es, que en la lista cronológica, que anda inserta en el expresado código, de los reynos, repúblicas, y provincias diversas que adoptaron y aceptaron sus leyes, no se hace mencion de catalanes ni barceloneses, porque estos no podian aceptar lo que era suyo propio, pues nadie adopta sino lo ageno.

Si las ordenanzas marítimas de Barcelona fueron las primeras que conoció la baxa edad entre las naciones del levante; tambien las de occidente y del norte deben reconocerlas por anteriores á todos los estatutos y leyes mercantíles que han regido su navegacion hasta hoy. Ya queda demostrado que precedieron á las de Olerón, á las de Wisby, y de la Hansa Teutónica. Además, por lo que respeta á Hamburgo cita Langerbech en la introduccion que pone en sus *anotaciones* á los estatutos de dicha ciudad, una antigua ley hecha antes del año 1276. Estos estatutos fueron revisados en 1603, y ultimamente derogados en 1731; y por otra parte Werver en sus *anotaciones* al estado práctico en los paises septentrionales de Holanda, afirma: que las leyes mas antiguas del mar de aquella tierra, fueron recopiladas, segun él congetura, cerca del año 1300, las quales en su tiempo estaban todavia en uso.

Sería supérfluo, después de lo que queda dicho en el tomo I de esta obra, insistir nuevamente sobre la utilidad de los Consulados de comercio, tan generalmente reconocida de todas las naciones cultas de Europa. ¿Quién podrá dudar de que en los Juzgados Consulares se distingue mejor que en otros el hombre de buena fé del que va armado con el fraude y la malicia? que en ellos son conocidos la mayor parte de los comerciantes, ó que se pueden facilmente tomar informes de los que no se conocen? y que el uso de oír á las partes verbalmente es sumamente preciso conservarlo, porque hay parte que si tiene avilantez de instruir falsamente á su procurador, no tendrá valor para sostener por sí la falsedad á presencia de los jueces? Además estos quando quieren interrogar en su audiencia á ciertos litigantes, tienen la satisfaccion de descubrir facilmente de que lado está el dolo ó

el

el enredo, á pesar de las sutilezas. El estilo de pleytear ante los Consules debe ser la cosa mas sencilla : en estos tribunales se deben desterrar todas las sutilezas del derecho, y los escritos inútiles, con el fin de que los hombres de comercio que litigan no se distraigan de la asistencia á sus negocios, y del cuidado continuo y personal que pide su profesion. La institucion de semejantes tribunales tiene por objeto descubrir la buena fé de una de las partes, y el dolo y astucias de la otra.

La forma de un Juzgado peculiar de comercio marítimo mas antiguo, segun lo que hasta aqui consta de las historias, despues del de Sicilia, y del de Génova, la hallo en Barcelona antes que en otro pueblo de dentro y fuera de España. Esta ciudad cuenta, como queda probado en otra parte, desde 1279 una Junta municipal de peritos para determinar los puntos gubernativos y contenciosos de la navegacion mercantil. Este establecimiento, ora fuese permanente, ó de comision autorizada por el Magistrado de la ciudad, siguió hasta 1347, en que se creó por real cédula el tribunal consular. En una sentencia de la Real Cancillería, dada en 1282, eximiendo á los barceloneses de la mezda del puerto de Blanes, se nombran con la expresion de *Procuradores ó Consules de Barcelona sobre negocios del mar* á estos quatro sugetos, Bartolomé Romeu, Bonanato Barraller, Berenguer Baster, y Pedro Gallifa. Posteriormente consta en el tomo 1 de esta obra (p. II. p. 154) que desde el año 1301 hasta el 1326 se elegian por la ciudad todos los años dos ciudadanos con el nombre peculiar de *Consules del mar*, quienes juraban sus oficios en poder de los magistrados municipales en la casa del Concejo.

Todos los demás tribunales marítimos, aun de las ciudades mas nombradas por su contratacion, se deben considerar como de creacion mas moderna. En otra parte hemós ya tratado del primer magistrado mercantil de Venecia, que no pasaba del año 1280, y de que en Francia el Consulado mas antiguo era el de León, porque baxo del nombre de *Jueces conservadores* tenia ya juzgado en 1349, cuyos jueces mudaron este nombre en el de *Consules* en el año 1563. Despues de éste se debe graduar el de Tolosa por el mas antiguo tribunal baxo del nombre de Consulado, el qual fué

fué erigido en 1549 : porque el de París no pasa de 1563, y el Marsella de 1565. La misma Republica de Florencia, tan famosa por su actividad en el comercio y en la industria, no conoció un magistrado consular hasta entrado ya el siglo xv. Los florentines, dice un historiador de la Toscana <sup>2</sup>, con la adquisicion de Pisa y la compra de Liorna, se dedicaron al adelantamiento del comercio marítimo y de la navegacion. En 1421 crearon el magistrado de los Consules del mar, á quienes cometieron la superintendencia y direccion de los debates mercantíles. Componiase de seis ciudadanos, quatro sacados de los cinco artes ó gremios mayores, y dos de los menores, cuyo cargo era anual y electivo. Al principio fué establecida su residencia en Florencia; pero en 1426 tres de ellos fueron destinados á establecerse en Pisa, en la nueva fábrica que poco despues hicieron en la aduana; quedando los tres restantes en Florencia hasta el año 1481, en que fueron suprimidos estos empleos, y su jurisdiccion con las incumbencias que tenían reunida á los *Capitanes de las partes*.

No solo Barcelona gozó de la ventaja de tener un magistrado consular, sino tambien algunos otros pueblos de Cataluña, quando el comercio de esta provincia, por su mismo incremento y ocurrencias de casos, exigió que se creasen en Tortosa, Tarragona, Gerona, y en la villa de San Felú de Guíxoles. Y aunque de los tres primeros no hemos logrado averiguar la época de su creacion, consta que el de San Felú fué erigido con dos consules y su juez de apelaciones, por cédula del Rey Don Alonso V de 1442, concediendoles jurisdiccion sobre determinado territorio, desde la villa de Tosa hasta la de Palamós.

La extension del territorio que comprehendia la jurisdiccion del Consulado de Barcelona parece que aun no tenia en 1563 límites determinados; sino que los Consules por costumbre proveían hasta el lugar de San Juan Despí, y otros circunvecinos á la ciudad. Por este motivo la Lonja y Colegio de los mercaderes, extendió entre otros articulos de peticiones, que se debian

<sup>2</sup> Scipion Ammirato *Storia Fiorentina*, Lib. 18.

presentar en las Cortes que se celebraban aquel año en Monzón, uno que era el segundo: para que S. M. removiese qualquiera disputa ó disension que de esto pudiese suscitarse, declarando la costumbre hasta allí observada; y conserváse á dicho Consulado, y en quanto menester fuese ampliáse, su jurisdiccion territorial hasta tres leguas al circuito de Barcelona, y la marítima á toda la costa de Cataluña, hasta otras tres leguas adentro del mar, segun era uso inmemorial 3.

En virtud de esta antigua costumbre, la Lonja de Barcelona exercia jurisdiccion económica y contenciosa sobre naufragios, y bienes naufragados que tenían dueño cierto; porque de los vacantes y de dueño no conocido entendia el Bayle General por derecho real del fisco. Para los referidos bienes nombraba el Consulado curadores y administradores en las costas, en todos los naufragios acaecidos, no solo en el puerto ó muelle de Barcelona, sino en todas las playas del Principado: en cuya posesion estuvo de tiempo muy antiguo, confirmada por muchos exemplares, y sentencias declaradas á su favor en las competencias con el tribunal de la Baylia.

Extendíase además su jurisdiccion inmediata sobre los barqueros ó descargadores del puerto de Barcelona. Movíanse todos los días debates entre estos y los patrones acerca del precio de la carga ó descarga de las embarcaciones ancladas en Barcelona, en los casos de levantarse temporal, ó de temor de enemigos, siguiendose sumos riesgos en las demoras que estas quèstiones ocasionaban; siendo asi que por costumbre todos los barqueros estaban obligados á asistir al navio que peligraba, sin darse lugar al ajuste de precios entre partes. Para remediar estas diferencias, el gremio de los referidos barqueros alcanzó en 1395 un real privilegio, en que se ordenaba: Que los Consules del mar, á los quales, dice, esto corresponde con mucha razon, sin pleyto ni escritos, oidas las partes de palabra, tasen, segun su buen juicio y discrecion, de hoy en adelante á dichos barqueros los salarios de la carga, y

Tom. III.

Nn

de

Archivo de la Lonja, Libro de 1563 hasta 30 de setiembre de 1570, Deliberaciones, desde 15 de mayo de al folio 18 b.

de la descarga de las embarcaciones, atendidas la bonanza ó la tempestad, y otras circunstancias del tiempo: y que además conozcan de todas las cuestiones entre las partes, dimanantes de los expresados casos, segun estilo de su tribunal, inhibiendo de todo acto á los jueces ordinarios, á menos de ser requeridos por los mismos Consules 4.

Igualmente se cometió á estos por real privilegio de 1432, el conocimiento y jurisdiccion civil y criminal sobre las causas de quiebras, de deudas dolosas, y cauciones de derecho en materias mercantiles, asi terrestres como marítimas, de que conocia antes el Magistrado municipal en virtud de dos régias concesiones, la una de 1283, y la otra de 1304 á causa de que en estas dos épocas no estaba aun establecido el Consulado en forma de tribunal de justicia. Por esto la misma ciudad suplicó al Rey trasladarse y ampliarse el uso y ejercicio de este poder á los Consules, como jueces ordinarios y naturales de este género de causas: y á su instancia proveyó que todos los que reconozcan la verdad y buena fé de los débitos que se les demanden, sean compelidos por los Consules á pagar la deuda confesada, ó á dar caucion idónea á arbitrio de dichos jueces, y de consejo de los prohombres, si fuere menester; y de lo contrario se haga captura de ellos, y queden presos hasta satisfacer á sus acreedores, ó á prestar caucion bastante 5.

Ilusória y vana hubiera sido la libre jurisdiccion para decretar é imponer penas, mandatos, execuciones, y embargos, no pudiendolas hacer executar y obedecer por falta de poder ordinario. Con esta consideracion, por una real cédula de 1444 Don Alfonso V concedió á los Consules toda la autoridad ordinaria y plena para hacer cumplir sus providencias penales en asuntos de su peculiar conocimiento y potestad consular 6.

Entre las várias peticiones que el Consulado presentó por medio de su síndico al mismo D. Alfonso en 1453, concernientes

4 Coleccion Diplomática número número 114. página 221.  
95. página 186.

5 Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 121. pág. 232.  
6 Coleccion Diplomática, tomo IV.

tes al bien y libertad del comercio, se lee una, que es la sexta, relativa á conservar y asegurar la expedita jurisdiccion consular sobre las competencias, la qual dice de esta manera : „ Como muy „ freqüentemente se mueve competencia entre el Gobernador de „ Cataluña, ó el Gobernador, ó Bayle de Barcelona, y los Con- „ sules del mar, sobre si la jurisdiccion toca ó no á estos, y ven- „ tilandose esta materia, se trata de *viribus privilegii*, de modo que „ quando versa entre el Gobernador y los Consules conoce de „ ello él mismo, y quando es entre el Veguér ó Bayle y los di- „ chos Consules el Abogado fiscal: todos los quales, antes que „ la demanda sea presentada á dichos Consules, inhiben á estos „ del conocimiento, en prueba de la malicia de los que van á ser „ demandados para poner dilaciones y embarazos á los actores ; „ Por tanto suplica á V. M. el Consulado se sirva proveer, en „ favor de su jurisdiccion: que no se les pueda hacer inhibicion „ por vuestro Lugarteniente, Gobernador, Vicegerente, ó Aboga- „ do fiscal, hasta tanto que la demanda se ponga ante los Con- „ sules, pues por ella se ha de pesar el derecho ; pero que, pues- „ ta la inhibicion, dentro de ocho dias seguidos decidan la com- „ petencia ; y no habiendolo hecho, no embargante la dicha in- „ hibicion, los Consules prosigan y continuen sus diligencias en „ la causa ; y concluida ésta, quede cerrada la via á los expresa- „ dos oficiales reales para conocer en la competencia por aquella „ vez 7.“

Otra de las peticiones otorgadas por el mismo Soberano, que es la décima, sobre *seguridades de juicio*, dice asi : „ Suplicamos á „ V. M. se sirva proveer : que las seguridades de juicio que se pres- „ taren en lo venidero en el Consulado, sean causadas en esta for- „ ma, esto es, que los fiadores que se obliguen á ellas no sean res- „ ponsables sino por la cosa que juzgaren dichos Consules, ó su „ Juez de apelaciones, y no otro tribunal, aunque fuese evocada „ la causa á vuestra real Audiencia en los casos permitidos ; á me- „ ños de hacerse la tal evocacion por la parte réa que dió la se- „ guridad, ó bien por recurso interpuesto á dicha Audiencia en

Nn 2

„ los

„ los casos prescritos por capitulos de Consulado. “  
 Los Consules por costumbre antiquísima de su juzgado, siempre que una de las partes se queria asegurar de otra que pretendia le era deudor, prestados los quatro juramentos, esto es, de que la deuda era verdadera, que era mercantil, que no tenia por seguro al deudor, y que no lo hacia por malicia, proveian: que el tal deudor asegurase el juicio á su pretense acreedor, con fianzas bastantes de que pagaria la cantidad demandada; de lo contrario se le ponía en la cárcel. Pero se experimentaba alguna vez, que el tal deudor no debia la suma por la qual se le pedia la seguridad de juicio, ó que debia menor cantidad ó alhaja de aquella por que se le obligaba á dicha seguridad, de lo qual se seguia padecer injustamente el deudor, y quedar arruinado su crédito: lo que no sucediera, si al tal acreedor que pidió indebidamente la seguridad, le resultase algun escarmiento.

Para remediar este abuso, pidió el Consulado en una memoria que presentó á la Ciudad para las Cortes de Monzón de 1563:  
 „ Que si alguno demandare seguridad de juicio, y por sentencia  
 „ difinitiva, pasada en autoridad de cosa juzgada, se declarase que  
 „ la tal seguridad por alguna causa ó razon fué mal pedida; en  
 „ este caso cayga el acreedor en pena de otra tanta suma ó cosa  
 „ como era la que pedia; y no teniendo con que pagar, sea  
 „ preso. Y como la execucion toque privativamente á los Consu-  
 „ les, y estos no tengan jurisdiccion sobre los que no sean veci-  
 „ nos de Barcelona; suplican á S. M. provea: que si un foraste-  
 „ ro diese poderes para pedir la tal seguridad, no se le admita la  
 „ demanda hasta que su apoderado haya prestado caucion en di-  
 „ cho tribunal de pagar la sobredicha pena en caso de incurrir  
 „ en ella; porque de otro modo la presente ordenanza no podria  
 „ tener efecto con los forasteros y ausentes <sup>8</sup>.“

Por una cédula declaratoria de 1405 el Rey D. Martin habia decidido estos dos dúbios puestos por el Procurador fiscal del Rey. Primero: Si los Consules ó su Juez de apelaciones pueden conocer de los recursos de restitucion *in integrum*, suplicados por

8 Archivo de la Lonja, Lib. de *Deliberaciones*, desde 1563 á 1570. fol. 18. b.

menores principalmente, ó por otros, y concederla, ó declarar que por otro qualquiera sea concedida; ó bien si se debe suplicar al Rey ó á sus oficiales. Segundo: Si en el caso que maliciosamente, ó por otro modo culpable, se deniegue la cópia de los autos por los mismos Consules, ó por su Juez de apelaciones, y se dilate la execucion del proceso ó sentencia, no obstante las cláusulas de los reales privilegios concedidos en tiempos pasados al Consulado, se puede de algun modo suplicar ante el Rey. Habiendose oido las partes instructivamente, declaró el Rey sobre el primer punto: „ Que si se suplicáre á S. M. formalmente, ú á otros „ oficiales reales, por menores ú otros qualesquiera, ora fuese en „ virtud de cláusula general, ora por disposicion de derecho, ó „ bien con pretexto de agravio de alguno; la restitution *in inte-* „ *grum* de la sentencia de dichos Consules, ó de su Juez de ape- „ laciones, no puedan estos concederla, ni declarar que se conce- „ da.“ Y por lo tocante al segundo punto de los dúbios, declaró: „ Que de ningun modo, en dichos casos ni en otros, se pueda „ impedir que se suplique á S. M. aun por via de simple quere- „ lla, haciendose en debida forma legal, á fin de que el Rey pro- „ vea en justicia á la peticion de los querellantes, por no poder „ en rigor de derecho desentenderse la proteccion real de ampa- „ rar á los agraviados ú oprimidos por denegacion de justicia.“

Sin embargo, á instancia del Magistrado municipal, que hizo presente la dolosa sutileza de algunos, que con el velo de dichas restituciones procuraban hacer eternas las causas mercantíles y marítimas, que tanta brevedad piden en su despacho; ordenó el Rey por su pragmática sancion de 1409, á la qual dió fuerza de ley pactada perpetuamente: „ Que en adelante el conocimiento, „ concesion, ó denegacion de las restituciones *in integrum*, que se „ hubiesen de pedir, así por menores, como por mayores, ya co- „ mo asunto principal, ya como incidente en las causas pertene- „ cientes á la jurisdiccion del Consulado, toquen plenamente á „ este tribunal, no obstante lo ordenado y declarado en la ante- „ rior cédula declaratoria.“ Añadió en esta pragmática, á mayor abundamiento, para el buen estado de dicho Consulado, y de todo el estamento mercantíl: „ Que en adelante, si en los casos en „ di-

„ dicha declaracion expresados , ó en qualquiera de ellos , alguno  
 „ recurriese al Rey , al Gobernador General , ó Régia Audiencia,  
 „ de la causa juzgada y conclusa ya por los Consules ó su Juez  
 „ de apelaciones , y perdiese el recurso ; en tal caso , para que pa-  
 „ gue los gastos de su litigiosa intencion , con que maliciosamente  
 „ tramaba contra la parte contraria , por el mismo hecho de *su-*  
 „ *cumbir* sea condenado en las costas triples causadas al deman-  
 „ dado en las diligencias de la suplicacion , la tercera parte para  
 „ el fisco , y las dos restantes para el que obtuvo la sentencia 9.“

Para beneficio y mejor arreglo de la contratacion , el Consu-  
 lado y Lonja de Barcelona obtuvo del Rey Don Juan II la rati-  
 ficacion y confirmacion de todos los privilegios que perpetua-  
 mente habian sido dispensados por sus antecesores á dicha Ciudad,  
 á los Consules del mar , y Colegio de mercaderes , con respecto á  
 la jurisdiccion consular ; y á fin de dar á esta mayor amplitud y  
 claridad , concedió por privilegio especial en 1460 las siguientes  
 peticiones que le habian hecho los Consules y el Estamento mer-  
 cantíl 10 :

Primera. „ Si en el tribunal del Consulado , ó en caso de su-  
 „ plicacion por el Juez de apelaciones , inadvertidamente y sin de-  
 „ clinatória de fuero , se declaráse ó pronunciáse definitivamente  
 „ de alguna causa no perteneciente á dicho juzgado ; no podrá ha-  
 „ cerse cargo alguno á dichos Consules , Juez , ó ministros de él ;  
 „ ántes bien los autos hechos , ó sentencias pronunciadas , y qua-  
 „ lesquiera cosas dimanantes de esto , quedarán válidas ; pero que  
 „ por haber conocido de tales casos en otros semejantes , no pue-  
 „ da traerse en conseqüencia , si en alguna manera se pone contra-  
 „ diccion de no pertenecer á dichos Consules , ó Juez de apelacio-  
 „ nes. Asimismo : que qualesquiera sentencias pronunciadas , ó que  
 „ se pronunciaren por árbitros en negocios de mar , de cambios  
 „ y de compañías , hayan de ser executadas por los Consules , co-  
 „ mo si por ellos fuesen falladas.“

Segunda : „ Que el Vicegerente de Gobernador General de

9 Coleccion Diplomática, tomo IV.  
 núm. 110. pág. 210.

10 Coleccion Diplomática, tomo IV.  
 núm. 129. pág. 256.

„ Cataluñá no pueda entrometerse por vía de recurso en dichos  
 „ casos permitidos , ni en otra manera , sino en quanto á asuntos  
 „ de viudas , menores , y pobres ; y hallandose el Rey fuera del  
 „ Principado , estas causas sean por S. M. evocadas por alguna de  
 „ dichas calidades , y á él remitidas , ó bien se continuen en su  
 „ Audiencia , segun la nueva constitucion.“

Tercera : „ Que en el tribunal de los alcaldes de Barcelona  
 „ los negocios marítimos y mercantíles , de cambios , y de compa-  
 „ ñías , se dicidan á juicio de mercaderes y no de juristas , como  
 „ se guarde en el proceso , sentencia , y execucion la práctica del  
 „ Consulado. Y si los alcaldes no obligan al demandado á dar se-  
 „ guridad de juicio , asi como se dispone por capítulo de Consu-  
 „ lado ; sean tenidos y obligados en la misma forma que por di-  
 „ cho capítulo quedan obligados los Consules.“

Quarto : „ Como por estilo de Consulado se ordena que en  
 „ primera instancia ninguno sea condenado en las costas ; ahora  
 „ nuevamente se servirá V. M. conceder á los Consules , que no  
 „ obstante el dicho estilo ó capítulo , estos en la causa ó pleyto  
 „ principal , si lo hallaren por conveniente , puedan condenar en  
 „ las costas á la parte *sucumbida*.“

Para la recta administracion y buen orden de la justicia en  
 los pleytos mercantíles , y la debida execucion de los decretos del  
 Consulado , asi civiles como criminales , el Rey D. Fernando por  
 su cédula de 1510 aprobó y concedió varios capítulos que le  
 presentaron los Consules y Defensores del Estamento mercantíl de  
 Barcelona , los quales fueron extendidos en esta forma <sup>11</sup>.

Primero : „ Como la experiencia ha mostrado que en las causas  
 „ mercantíles que se siguen en este Consulado , y en las emergen-  
 „ tes y dependientes de ellas , por malicia de los litigantes se po-  
 „ ne en escritos todo quanto quieren alegar y exponer en su fa-  
 „ vor , por cuyo motivo se dilatan los pleytos tanto , que causan-  
 „ do muchas costas á las partes , á veces importan éstas tanto como  
 „ el capital que se litiga , lo que redundá en grave daño del co-  
 „ mercio ; Suplican á V. M. se sirva proveer : que en dicho Juzga-  
 „ do

<sup>11</sup> Coleccion Diplomática , tomo IV. núm. 151. pág. 299.

„ do solo se puedan recibir por escrito en los pleytos, la deman-  
 „ da que ponga el actor, y la respuesta del defensor, sea arti-  
 „ culada ó no; las dilaciones que dieren los Consules para pro-  
 „ bar dichas demanda y defensa; y los testimonios, provisiones,  
 „ y sentencias asi interlocutorias como difinitivas, removidos to-  
 „ dos otros actos y testimonios, á fin de que las partes se ahor-  
 „ ren de gastos.“

Segundo : „ Como muchas veces los litigantes, asi al princi-  
 „ pio, como en el proceso de la causa, ponen diversas excepcio-  
 „ nes dilatorias, y éstas no alegan en debido tiempo, ántes astu-  
 „ tamente las deducen en ocasiones distintas, y para oír la cau-  
 „ sa son muy diferentes, de que reciben mucho perjuicio las par-  
 „ tes; Suplican á S. M. se sirva proveer: que en adelante los li-  
 „ tigantes, dentro de tres dias despues de presentada la demanda,  
 „ hayan de alegar todas las excepciones dilatórias que tengan que  
 „ deducir, y probarlas en el término de diez dias; pasado el qual  
 „ no se les admitan, ni sean oídos por via alguna.“

Tercero : „ Igualmente suplican á S. M. se sirva proveer: que  
 „ si los Consules en las dichas excepciones dilatorias declaran te-  
 „ ner lugar ó no, y la parte contra quien se declara quisiere in-  
 „ terponer apelacion; haya de hacerlo dentro de tres dias, y prose-  
 „ guirla hasta diez continuos, y concluir la: y que lo mismo se ha-  
 „ ga de qualquiera sentencia interlocutoria, quedando ileso y sal-  
 „ vo el privilegio de que de las sentencias difinitivas haya el pre-  
 „ tenso agraviado de apelar dentro de diez dias, y proseguir y  
 „ finalizar la causa de apelacion dentro de treinta: y esto para  
 „ que mas sumariamente se pueda venir á la decision de los mé-  
 „ ritos del proceso.“

Quarto : „ Como, á pesar de los reales privilegios que tiene  
 „ el Consulado de concordar y resolver las causas de comercio,  
 „ y las emergentes y dependientes de ellas, algunos litigantes pa-  
 „ ra embarazar la pronta expedicion de dicho tribunal, evocan las  
 „ causas, asi por qualidad como por otro pretexto; y contradi-  
 „ ciendo despues los Consules, ó la parte contraria, á tener lugar  
 „ la tal evocacion, como contraria á los privilegios y otros dere-  
 „ chos del Consulado, el Consejo Real reconoce que dicha cau-

„ sa

„ sa debe restituirse á su natural juzgado, y de hecho se le res-  
 „ tituye; y sin embargo el mismo litigante, ó sus sucesores, ú  
 „ otro litigante, vuelven á suplicar que dicha causa sea evocada  
 „ segunda vez á fin de dilatar la causa, con lo qual se turba gra-  
 „ vemente la jurisdiccion de los Consules; Suplican á S. M. se sir-  
 „ va aprobar: que en adelante, evocada que sea una vez la cau-  
 „ sa, y restituida por S. M. ó su Lugarteniente, si despues algu-  
 „ na de las partes ó sus sucesores, vuelven á suplicar segunda  
 „ evocacion, no sea oida por la Real Cancillería, y que los ta-  
 „ les evocantes sean condenados en todas las costas causadas: á  
 „ fin de que los Consules despachen muchos negocios que hoy no  
 „ pueden por causa de las inhibiciones que freqüentemente se les  
 „ hacen en razon de dichas evocaciones.“

Quinto: „ Siendo cierto que en virtud de reales privilegios  
 „ los Consules no tienen sino la jurisdiccion civil, y de la cri-  
 „ minal no puedan conocer, resultando de aqui que algunas ve-  
 „ ces los litigantes se atrevan á decir á dichos jueces, y al Con-  
 „ cejo de prohombres, abogados, y demás ministros, y una parte  
 „ á la otra, palabras injuriosas, en supuesto de que dichos Con-  
 „ sules no procederán criminalmente contra ellos; Suplican á S. M.  
 „ se sirva proveer: que teniendo los Consules por notorias las pa-  
 „ labras injuriosas, puedan mandar á sus porteros arresten á los  
 „ delinqüentes, y los pongan en la cárcel, remitiendoles al juez  
 „ ordinario á quien toque el castigo por fuero.“

Sin embargo de haberse instituido el oficio de los Consules  
 del mar y el de Juez de apelaciones para libertar á los mercade-  
 res y mareantes de dispendios y dilaciones perjudiciales en sus  
 debates, debiendo dichos magistrados conocer privativamente de  
 las causas que competian á su juicio y decision, sin pleyto ni es-  
 critos, como lo exígia la pública utilidad, y estaba en uso en Va-  
 lencia y Mallorca, y otros pueblos marítimos, no suplicando de las  
 sentencias dadas por el Juez de apelaciones, como estaba ordena-  
 do por reales privilegios; habia algunos litigantes, que por los ne-  
 gocios privativos del juzgado consular, recurrian á la Cancillería,  
 y demás tribunales reales; y otros, que por via de suplicacion de  
 las sentencias y declaraciones del Juez de apelaciones, interponian

la autoridad real, protestando de la sentencia de sus causas, con cuyo arbitrio turbaban el curso de la justicia, y gravaban con costas á las partes.

Para atajar desde los principios este abuso, suplicó el Magistrado municipal de Barcelona al Rey Don Pedro IV un privilegio perpétuo, que se expidió en 1381, por el qual se ordena: que si en adelante de los hechos que por estatuto tocan al conocimiento de los Consules, se presenta peticion ó súplica á su Real persona, Cancillería ó Audiencia, con que una de las partes pretenda que ésta peticion ó apelacion se remita á dichos Consules, ó que estos conozcan de ella; en tal caso el negocio, sobre que se instó el recurso ó suplicacion, y las partes litigantes, vuelvan al Consulado, toda excepcion cesante; de suerte que aunque no consienta, ó lo recuse una de dichas partes, no se pueda admitir en la Cancillería, sino que se remita á su juez ordinario y competente: y que nunca mas de las sentencias de este Juez de apelaciones, en causas privativas del conocimiento de los Consules, se admita apelacion por algun tribunal real; ántes bien se le devuelva al punto <sup>12</sup>.

La jurisdiccion del Consulado, sin embargo de los reales privilegios que la escudaban, fué siempre combatida de las demás ordinarias del Principado, yá fuese por la malicia de los litigantes ó defensores de las malas causas, yá por la propension de todo tribunal real á absorver dentro de su ámbito las facultades de los jueces privilegiados. Habiendo un patron de nave, en autos con los accionistas del buque ante los Consules, presentado á estos ciertos guiages y moratorias que obtuvo, en virtud de los quales se habia sobreseido por algun tiempo en dicha causa; no habiendo podido obtener mas prorogacion, declinó de fuero, recurriendo al Gobernador General de Cataluña, que cometió el exámen de esta competencia al Veguér de Barcelona, quien falló pertenecer la causa al Consulado, y se la devolvió. Este tribunal condenó al patron; pero éste, habiendo recusado los jueces, suplicó de su sentencia al Rey, que dió comision á dos letrados para con-

<sup>12</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 83. p. 158.

nocer en esta apelacion. Los Consules, en defensa de la reintegracion y conservacion de sus privilegios, representaron al Rey derogáse y revocáse la cédula de la comision por ser en lesion del uso, exercicio, y jurisdiccion consular, y efectivamente fué revocada por otra de 1398, en que se mandó devolver la causa al Consulado <sup>13</sup>.

Aunque por reales declaraciones los Consules, ó su Juez de apelaciones, no podian conocer de los recursos de restitucion *in integrum*, de sus sentencias, suplicadas por menores principalmente, ó por otros, yá fuese en virtud de cláusula general, yá por disposicion de derecho, ó con pretexto de agravio notorio, por ser estos casos privativos del Rey ó de su Cancillería; para obviar las perjudiciales dilaciones á las causas consulares, y procurar se terminen brevemente sin estrépito ni figura de juicio, proveyó y ordenó el Rey Don Martin en su pragmática sancion de 1409:

„ Que todos los recursos que se hagan al Rey, al Primogénito,  
 „ Gobernador General, ó á su Audiencia en los referidos casos,  
 „ se hayan de terminar y decidir finalmente dentro de ocho dias  
 „ desde el en que se admita el tal recurso; y si éste se hubiese  
 „ de dilatar por haberse producido nuevos actos ó instrumentos,  
 „ no pueda pasar de quince dias continuos desde el de la presen-  
 „ tacion. Y si dicho recurso no queda decidido y finalizado den-  
 „ tro de los ocho ó de los quince dias expresados, quede ipso fac-  
 „ to la suplicacion y su instancia desierta y nula, y la causa vuel-  
 „ va libremente y de derecho á los Consules y Juez de apelacio-  
 „ nes; y además que qualquiera recurso de causa juzgada ó con-  
 „ clusa por dichos Consules y Juez, si se funda y motiva en per-  
 „ juicio hecho ó causado al derecho del litigante ó de la parte  
 „ apelante, de ningun modo se admita <sup>14</sup>.”

Para cortar del todo las dilaciones y difugios que se causaban muy á menudo en dicho tribunal con motivo de los treinta dias concedidos á los apelantes de las sentencias dadas por los Consules, pasado el qual término, segun los capitulos consulares,

Oo 2

ni

<sup>13</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 102. pág. 199.

<sup>14</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 110. pág. 210.

ni la parte apelante, ni la apelada podian proseguir la instancia; el Rey Don Alonso V, á solicitud del Magistrado municipal, estatuyó por su cédula de 1432: que cada una de las partes pueda, si quiere, continuar el recurso empezado, no embargante la práctica consular, debiendose proceder conforme á lo que sea de derecho y razon <sup>15</sup>.

Como la experiencia hubiese enseñado que algunos, despues de pronunciada la sentencia en el Consulado por los prohombres mercaderes, ó en la audiencia del Juez de apelaciones, para hacer las causas inmortales, y dilatar la execucion de las sentencias, apelaban á la Real Audiencia, de la que emanaba auto de inhibicion que impedia la execucion del juicio, en grave perjuicio de los litigantes, y del estamento mercantil; el Consulado suplicó al Rey Don Felipe III privilegio para que, no obstante qualquiera suplicacion, de hecho ó de otro modo interpuesta de las sentencias de sus Consules ó del Juez de apelaciones á la Real Audiencia, y de la inhibicion proveida por esta, pudiesen executar las sentencias difinitivas, ó provisiones que tengan fuerza de tales, de qualquier cantidad que fuesen, prestada idónea caucion por la parte que instare la execucion. El Rey por su cédula de 1599 lo concedió, pero solamente en las causas que no excedan de 400 libras barcelonesas <sup>16</sup>.

Para la mayor conservacion del estamento mercantil y arreglo del orden judicial sobre los hechos de comercio de mar y tierra, el Consulado y Lonja de Barcelona suplicó al mismo D. Felipe III en el sobredicho año la aprobacion de los capitulos siguientes:

Primero: Que habiendose concedido privativamente por privilegio del Rey Don Martin, que estaba en su viril observancia, á los Consules el conocimiento y decision de las causas de negocios marítimos y mercantiles, y que las sentencias de aquel Magistrado, sin apelacion ni recurso, fuesen puestas en execucion, con cláusula de decreto irritante; suplicaron á S. M. otro real pri-

<sup>15</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 114. pág. 221.

<sup>16</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 159. pág. 321.

privilegio para la mejor expedicion de dichas causas, es á saber: que éstas en primera y segunda instancia, de qualquiera suma ó cantidad que sean, no pudiesen ser evocadas á la Real Audiencia, ni aun baxo pretexto de viudez, menor edad, pobreza, religion, ni otro título. Fué concedido por el Rey durante su beneplácito, con tal que las causas fuesen menores de 300 libras, comprehendida la reconvention.

Segundo: Como por el capítulo xv de Consulado, de la sentencia dada por el Juez de apelaciones, bien sea confirmatoria, revocatoria de la pronunciada por los Consules, ninguna de las partes podia apelar, suplicaron al Rey: que si de hecho por alguna de estas se interpusiese recurso á la Real Audiencia, fuesen aquellas sentencias, no obstante dicho recurso y la inhibicion proveida por este tribunal, llevadas á execucion de qualquiera cantidad que fuesen, prestada siempre caucion idónea por la parte que pidiere dicha execucion. El Rey lo concedió, durante su mera y libre voluntad, en aquellas sentencias cuya condenacion no pasase de 500 libras bercelonesas.

Tercero: Por quanto sucedia que muchas veces las causas de que habian de conocer los Consules y su Juez de apelaciones requerian mucha discusion, asi en el hecho como en el derecho, por razon de las cuentas y escrituras presentadas por las partes, de suerte que era necesario nombrar dos mercaderes relatores, y tambien uno ó dos letrados para que aconsejasen en el punto de justicia lo que convenia; suplicaron á S. M. su real privilegio, para que, segun la calidad y cantidad del negocio, se pudiese señalar salario competente á estas personas, sin perjuicio del que correspondia á los Consules y al Juez, ni del que de tiempo inmemorial se aplicaba al derecho del *imperiage*, ó tesoreria de la Lonja. El Rey aprobó este capítulo, con la condicion de que estos salarios se tasasen moderadamente 17.

CA-

## CAPITULO XI.

DE LA FUNDACION, GOBIERNO,  
y prerogativas de la Lonja del mar, y Estamento  
de sus mercaderes.

AUNQUE en el tomo I de estas Memorias (P. II. L. II. C. I. pag. 165) se trata de la edificacion de la Lonja de comercio de Barcelona, de su forma y constitucion económica, de sus privilegios y representacion política; convendrá, para mayor ilustración de la materia, presentar aqui algunas noticias que confirmen la antigüedad, lustre, y honor de esta Casa de Contratacion, de su Colegio Mercantil, y Magistrado Consular, y de sus individuos matriculados.

Empezando por la material construccion de una Bolsa de Comercio, ó sea Lonja, ó Casa de Contratacion <sup>1</sup>, la de Barcelona cuenta su época desde el año 1382, bien que muchos años antes estaba resuelta y trazada la obra y el sitio de ella. En efecto en 1339 trató el Magistrado municipal de la compra de cierto terreno y casas que habia en la plaza llamada *de los cámbios*, para la nueva fábrica que se habia proyectado de una casa pública, en que se pudiesen congregar los mercaderes, corredores, y hombres de negocios, y tener sus juntas el Magistrado Consular. Para los gastos de esta empresa el Concejo de Ciento de la Ciudad, habia señalado ciertas imposiciones sobre los viages de las embarcaciones nacionales, y sobre la entrada y la salida de las mercancías: que se reducian á un tercio por ciento en la introduccion, y lo mismo en la extraccion, pero no de una misma mercadería; y exceptuabanse los artículos necesarios á la vida, como granos, vinos, legumbres, carbon, leña, maderas, y tambien oro y plata, y cosas de propio uso. En las naves se cargaba el derecho,

en

<sup>1</sup> La Lonja de Perpiñan es fábrica del año 1397: la de Mallorca de 1412: la de Valencia de 1498: la de Sevilla de 1586. En Burgos parece no hubo

edificio destinado para la Lonja: el Consulado, creado en el año de 1495, se juntó siempre, y residia en el hospital de San Juan de aquella Ciudad.

en razón de su porte, y de la distancia de sus viages, solo los de ida, mas no los de vuelta. Este arbitrio fué aprobado y confirmado por el Rey Don Pedro IV en su cédula expedida aquel mismo año, y debía durar hasta la conclusion de la obra <sup>2</sup>.

Sin embargo de esta real concesion, un plan tan útil y necesario no tuvo efecto, sin que nos consten las causas. Lo cierto es, que en 1380 el Rey concedió por otro nuevo diplóma, á súplica del Ayuntamiento que en la ribera del mar, ó en donde le pareciere mejor, pudiese construir una Lonja en que se juntasen los Consules, los mercaderes, y mareantes, asi naturales como estrangeros que concurrían en dicha ciudad, con todos los patios, pórticos, y oficinas que correspondían á un Tribunal Consular, y Casa de Contratacion. Al mismo tiempo le daba facultad, para sufragar á estos gastos, de imponer gabelas sobre las mercancías que mejor le pareciere, y fuesen menos gravosas al público; cuyos impuestos podía vender por años ó tercios, y sobre ellos tomar dinero á censo muerto ó redimible, hipotecando no solo estos mismos derechos, sino el patrimonio de la Ciudad.

El Rey en su privilegio <sup>3</sup> pondera la necesidad de esta casa pública en estos términos: „ Atendiendo á que en Barcelona, sin embargo de ser una grande é insigne ciudad, y situada en la marina, en la qual hay muchos mareantes y mercaderes, y se hacen muchos tratos, no hay Lonja conveniente ni cómoda en la qual los Consules del mar puedan tener su juzgado, ni los hombres de negocio y patrones que en ella concurren, celebrar sus negocios y ajustes, como sucede en otras muchas ciudades, que siendo de menos importancia que ésta, tienen Lonja, sin embargo de que se haya hecho rica y noble, mas con la navegacion y tráfico, que por otra causa: Por tanto, &c.“

Esta obra no estaria todavía finalizada en 1398, porque como en este año se hubiese suprimido el armamento de la *galera de guardia*, que se mantenía de una quèsta pública, ó donativos graciosos, mandó el Rey Don Martin á los colectores, que los

EL REY DON PEDRO  
 DONATARIOS DE  
 LA LONJA  
 Y ALZARDO  
 CONSULES DEL  
 MAR.

<sup>2</sup> Colec. Diplomát. tom. iv. n. 51. pág. 98.

<sup>3</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 82. pág. 136.

sobrantes que existiesen de esta recaudacion se aplicasen á la fábrica de la Lonja, por ser justo, como dice, que lo que del público se habia sacado, se convirtiese en beneficio y uso del público 4. Pero como este edificio estaba situado muy próximo á la playa de la ciudad, en tiempos en que por la banda del mar no estaba murada como hoy la vemos, los repetidos temporales que el año de 1483 se padecieron en el puerto, habian combatido y minado de tal manera los cimientos, que amenazaban una ruina si no se proveia de remedio. Con esta tan justa causa el Consulado obtuvo una real cédula para empeñar el derecho del *imperiage* á fin de costear las obras y reparos de la Lonja, que por su hermosura, era un adorno principal de la ciudad, pues en estos términos lo expresa el privilegio 5. Ya se ha hablado en otra parte de las ampliaciones y renovaciones que tuvo este edificio gótico en otros tiempos, y de la demolicion que se ha hecho pocos años ha de toda la obra, excepto el magnifico salon, para levantar de nueva planta la Lonja, que con tan suntuosa y elegante arquitectura se está rematando á expensas de la Real Junta de Comercio.

FUEROS Y PRE-  
ROGATIVAS DE  
LA LONJA Y  
CONSULADO  
DEL MAR.

Aunque el Consulado de Barcelona fue creado en 1347 baxo la forma, estilo, y exercicio del de Mallorca, los primeros Consules, ó por ignorancia de sus derechos, ó por incúria, ó contemplacion, permitieron que el Veguér de la ciudad les nombrase los porteros y alguaciles para el ministerio de su tribunal hasta el año 1383, en que reclamaron estas facultades perdidas, esto es, de elegir y remover dichos ministros á su voluntad, presentandolos al Veguér como primer juez ordinario para que los autorizase, y jurasen despues en manos de los mismos Consules el cumplimiento y fidelidad en sus oficios. Este derecho de eleccion fué declarado y confirmado aquel mismo año por un real privilegio de Don Pedro IV 6.

Aunque por antiguos privilegios reales concedidos á la Lonja

4 Coleccion Diplomática, tom. IV. número 139. página 277.  
núm. 101. pág. 198.

6 Coleccion Diplomática, tomo IV:  
núm. 84. pág. 160.

ja del mar, acostumbraban los Consules llevar delante dos porteros con mazas de plata levantadas en várias funciones públicas y de ceremonia, como en el dia del juramento de sus oficios, en el de San Juan, Año nuevo, Corpus Christi, y en los recibimientos de Reyes, Principes, Vireyes, y Obispos, &c. El Rey Don Fernando en 1496, atendiendo á una súplica del Estamento mercantil, y deseandole condecorar por los beneficios que acarrea á la república, les concedió, por él y sus sucesores, la prerogativa de ir con dichos mazeros, y acompañados de cierto número de mercaderes de la Casa de la Lonja, desde que partian de esta hasta que volvian (no saliendo de la ciudad) siempre que se habian de presentar de oficio al Rey, al Príncipe, al Virey, Vicegerente de Gobernador General, Real Concejo, ó Audiencia, ú otro Magistrado Superior por asuntos concernientes á la Lonja, ó al Consulado: ampliándoles esta distincion para los acompañamientos públicos en los funerales de los mercaderes matriculados, sus mugeres, é hijos, y demás oficiales de la sobredicha casa 7.

Por otra cédula de 1510 el mismo Don Fernando recibió baxo de su real y especial proteccion, inmunidad, fuero, y salvaguardia, como ministros de tribunal real, á los Consules del mar, Defensores, individuos del Colegio de los xx, recaudadores del derecho del *imperiage*, y demás oficiales y ministros del juzgado y recaudacion, á fin de que no fuesen molestados en sus personas ni bienes por culpa, crimen, ó deudas ajenas, á menos de ser principales fiadores 8. Sin embargo de que el instituto de la Lonja, y los oficiales y ministros de esta Casa estaban establecidos para el mayor beneficio del comercio, y buen orden de los que lo exercian, y para la exâccion del derecho del *imperiage*, que para sustentar y proteger la contratacion nacional se cobraba en dicha Casa; sucedia freqüentemente que algunos se atrevian á injuriar y maltratar á los referidos oficiales, así mayores como menores. Para remediar estos excesos, á súplica del Consulado, concedió el mismo Rey, por otro privilegio del sobredicho año, la

Tom. III.

Pp

sal-

7 Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 146. pág. 291. 8 Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 150. p. 297.

salvaguardia real á los Consules, Defensores, y otros oficiales y ministros de la Lonja, y de la recaudacion, poniendo á dicha Casa, á las referidas personas, sus familias y bienes, baxo su soberana proteccion, en la forma y terminos en que recientemente habia puesto á la Casa de la Diputacion General del Principado, sus Diputados, Oidores de cuentas, y demás oficiales y dependientes de ella, á fin de que fuesen en adelante respetados de los temerarios, y estos castigados debidamente si los ultrajasen 9.

Era antigua costumbre que los Consules nuevamente electos, fuesen en cabalgada de ceremonia á la Casa del Ayuntamiento á jurar sus oficios en manos del Bayle Real. En esta cabalgada y funcion solian acompañarles como padrinos cierto número de caballeros de la principal nobleza de la ciudad, solemnizando y condecorando este acto con su asistencia, en testimonio de que el espíritu de comercio y su defensa animaba en aquellos tiempos á todas las clases de los ciudadanos: aprecio é importancia que no mereció en otra provincia de España, y en muy pocas de fuera de ella. Consta, por documentos auténticos del archivo de la antigua Lonja: que entre los ilustres señores que acompañaron en el año 1562 á los nuevos Consules, fueron Don Dimas de Requesens, Don Juan de Boxadors, y Don Francisco de Guimerá; y en 1565 el Conde de Aytona, y el Baron de Eril.

Los dos Consules al ingreso de su oficio, y en el primer Concejo ó junta general de matriculados que convocaban para la toma de posesion en la sala de la Lonja, hacian la apertura con esta proposicion de estilo: „ Señores: el exercicio del Consulado „ consiste en dos cosas, la una en administrar justicia en los he- „ chos y negocios mercantíles y marítimos, y la otra en ampa- „ rar, defender, y conservar los fueros, libertades, y gracias del „ mismo Consulado, gobernando, dirigiendo, y defendiendo el „ exercicio de la contratacion. Y por quanto nosotros no podemos „ estas cosas hacer ni exercer sin consejo de hombres buenos mer- „ caderes; por tanto rogamos á todos los aquí presentes, y tam- „ bien á los ausentes, que siempre que les llamemos para aseso- „ rar-

„ rarnos , así en los hechos judiciales como extrajudiciales , quie-  
 „ ran concurrir , é intervenir , conforme lo han acostumbrado an-  
 „ tes , á fin de que en el tiempo de nuestro gobierno , y en to-  
 „ dos , pueda la justicia ser bien administrada en el Consulado me-  
 „ diante su consejo ; las gracias , libertades , y fueros de este bien  
 „ defendidos ; y la policía y fomento de la contratacion bien re-  
 „ gidos y executados.“ Los prohombres allí convocados respon-  
 „ dian en esta forma por el que llevaba la voz : „ Nos ofrecemos  
 „ á estar prontos , siempre y quando nos llaméis , para intervenir  
 „ en las juntas que se convoquen , ya sea para los asuntos judicia-  
 „ les , como para los extrajudiciales <sup>10</sup> .“

En una ciudad como Barcelona , en que tanto se honraba la  
 profesion mercantil , mereció siempre publicos honores y distin-  
 ciones su Casa de Contratacion y Magistrado Consular , en la so-  
 lemnidad así de sus funciones piadosas , como de las profanas , ya  
 de públicos regocijos , ya de duelos , por sucesos del Reyno pros-  
 peros ó adversos : en cuyos actos imitaba y competia á la casa del  
 Ayuntamiento. En las festividades , y actos de ceremonia extraor-  
 dinarios de su capilla , acostumbraban officiar Obispos , y otros pre-  
 lados eclesiásticos. Quando habia luminarias públicas en la ciudad  
 por algun suceso grande de victorias , nacimientos , bodas reales ,  
 y otros festejos , pagaba la Lonja la iluminacion de las casas de  
 los dos Consules , y de los dos Defensores , á los primeros con  
 coro de musicos. En las muertes de Rey , Reyna , y Príncipe , cos-  
 teaba ropas de luto á los Consules , Defensores , Prohombres , Sín-  
 dico , Abogados , y demás Oficiales de la casa. A todas estas dis-  
 tinciones puede añadir la antigua Lonja la gloria de haber sido  
 honrada con la presencia de algunas personas reales <sup>11</sup> .

La Lonja , además de los dos Consules , Juez de apelaciones ,  
 dos Defensores , y veinte prohombres del Colegio de mercaderes , te-

Pp 2

ro Esta literal fórmula consta inte- práctica antigua , que se continuó des-  
 gramente en el Archivo de la Lonja : Li- ptes constantemente.  
 bro de Deliberaciones , desde el año de 11 Todos estos hechos se pueden  
 1539 hasta 1714 , como pronunciada en leer extensamente en el Apéndice de  
 la Junta general que se celebró en 24 notas varias , núm. 8 , pag. 73 , del tomo  
 de mayo de 1540 , con referencia á la iv de estas Memorias.

nia abogados ordinarios desde el siglo xv á nombramiento del Rey segun dice Ripoll, cap. 5. n. 3. Despues, en virtud del privilegio de Don Fernando el Católico de 21 de marzo de 1500, en que se estableció, á petición del Consulado, la forma de las insaculaciones y extracciones de todos los oficios de la Lonja, entre las diferentes bolsas destinadas para estos, se señaló una particular llamada *bolsa de abogados de la Lonja*, en la que debian insacularse seis doctores en derecho, y de ellos extraerse dos, cuyo cargo debia ser vitalício, y lo fué siempre. Pero por otra real cédula de Felipe II de 1585, el número de seis insaculados se aumentó á doce. Estos dos abogados en calidad de consultores, no los tenia la Lonja para los juicios entre partes, sino para los asuntos de competencias del Consulado, y recursos sobre su jurisdiccion, privilegios, defensa de sus derechos, é instauracion de instancias contra comunidades ó particulares, y para algunos puntos árduos é importantes en la administracion de justicia. Para esto tenia tambien un sindico, que era el agente procurador del Magistrado Consular; y dos escribanos, uno de lo judicial de los Consules, y otro del Concejo de la Lonja.

SERVICIOS DE  
LA LONJA AL  
ESTADO Y CO-  
RONA.

Del fondo ó erario que tenia esta Casa, procedente del derecho llamado del *imperiage*, sobre los géneros y mercancías que venian por mar, no solo se pagaban los salarios, las dotaciones ordinarias, y otros gastos extraordinarios de mensagerías, recursos, y competencias en defensa del estado mercantil, y los festejos, y funciones públicas, que van explicadas en el tomo 1 de esta obra; sino que se acudia á las urgencias públicas del estado, y de la Corona, empeñando y cargando censos sobre estas rentas, con facultad real, que muy á menudo se le habia de dispensar.

En el año 1401 se juntaron en Barcelona los Síndicos de los Consulados, de esta Ciudad, de Valencia, de Mallorca, y de Perpiñan, para tratar de los socorros que del fondo de sus respectivas Lonjas podrian dar al Rey D. Martin para la guerra de Cerdeña: á cuyo fin formaron unos capítulos que el Rey aprobó y confirmó, con lo que cada Lonja empeñaba su *imperiage* por tres años, y podia tomar á interés cualesquiera cantidades. Para la recepcion y depositaria de las rentas que se destinaron á este ser-

vi-

vicio, se autorizó al clavario del Consulado de Barcelona, á quien debian remitir las cuentas y productos caidos los demas clavarios, que eran tesoreros <sup>12</sup>.

En 1453 hizo la Lonja y Estamento mercantil de Barcelona un servicio al Rey Don Alonso V en ciertas urgencias de la Corona, de 2348 libras y 15 sueldos; en 1459 otro al Rey D. Juan II de 1650 libras con que le socorrió en las graves necesidades que sufría para pasar á Aragon; y en 1460 otro al mismo Don Juan de 100 florines de oro para ocurrir á los gastos de una armada que preparaba en socorro de su sobrino Fernando I Rey de Nápoles, que estaba amenazado de varios enemigos y competidores, y á la manutencion de dos mensajeros que debia despachar el Consulado al Duque de Borgoña, para negocios concernientes al beneficio del comercio <sup>13</sup>.

Posteriormente no dexó de manifestar la Lonja su generosidad patriótica en varias necesidades públicas, ya de la nueva fábrica del muelle en 1473, ya de armamentos de corsarios, y á de defensas y fortificaciones de las costas y puertos del Principado para proteger la navegacion. Pero el que quiera enterarse extensa y particularmente de todos los socorros y donativos con que el Consulado y Lonja sirvió á la Real Corona en distintos siglos y ocasiones importantes; lea el memorial que el Magistrado presentó al Rey en 1702, en que están todos especificados <sup>14</sup>.

El honor y representacion política que gozaba el cuerpo matriculado de mercaderes en Barcelona desde mediados del siglo xv, procedía de la misma constitucion municipal de esta Ciudad: en cuyo Concejo de ciento obtenia treinta y dos plazas, y la tercera constantemente entre las cinco de los Concelleres. Por esta causa la matrícula, que habilitaba los sugetos del comercio para los oficios no solo de la Lonja, sino del gobierno municipal, habia movido en todos tiempos muchas quèstiones y dudas acerca de las elecciones en las que se interesaba la ambicion de todos.

Por

HONORES Y  
PREMINEN-  
CIAS DEL ESTA-  
MENTO MER-  
CANTIL.

<sup>12</sup> Colec. Diplom. tomo iv. n. 105. número 130. página 263.  
pag. 203.

<sup>14</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv.

<sup>13</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 170. p. 340.

Por privilegio de Don Alfonso V concedido á la Ciudad en 1455 para el nuevo regimiento de ella, y señaladamente por la ordenanza hecha por el Concejo de ciento de 1533, se habian estatuido: que en el Estamento mercantil, en el gobierno del Ayuntamiento, y en el de la Lonja, no se admitiesen, ni insaculasen en las bolsas de mercaderes sino solo *mercaderes en exercicio*, ó los que eran, ó fuesen habilitados para dicho Estamento, y no otras personas, pues se habia visto que lo establecido en dichos privilegio y ordenanza era saludable y util al bien de la causa pública. Asi, pues, para que en lo venidero no se pudiesen cometer abusos, el Consulado y los Defensores de la contratacion suplicaron al Rey Carlos I en 1536 se sirviese confirmar y declarar por gracia perpétua y especial: Que la habilitacion de dichas personas, tanto para el Concejo de los xx de la Lonja, como para los oficios de ella, se hiciese todos los años tres dias despues que los Consules y Defensores fuesen para ello requeridos; y que, así estos, como los Concelleres que intervenian en dichas habilitaciones, habian de prestar antes juramento de que no nombrarian ni insacularian en las dichas bolsas sino los mercaderes, que concurriendo en ellos las calidades necesarias, se hallasen habilitados segun el tenor de los referidos privilegio y ordenanza, y que el que se hallase insaculado sin ser habilitado y calificado por tal, fuese tenido por inhábil para obtener oficios de la Ciudad, ni de la Lonja. Además, como los Consules y Defensores tenian privilegio del Rey Don Fernando, dado en 1500, para insacular de cinco en cinco años, personas hábiles é idóneas en las bolsas de la Lonja 15 para entrar en el Concejo de los xx, y exercer oficios en dicha Casa, suplicaban á S. M. que confirmando aquel privilegio,

se  
 15 En el *Apendice de Notas* n. 13, p. 48 y 49 del tomo iv, consta: que en la Junta general del Estamento mercantil, que se celebró en dicha Lonja en el año 1551, asistieron 66 mercaderes matriculados: en otra, que se tuvo el año siguiente, se contaron 146: y en la certificacion, que en el año 1625 dió el Escribano de la Lonja para remitir á la Corte, se lee: que habia en Barcelona aun 154 casas de mercaderes matriculados. Si este número de casas habia quedado en un siglo tan mísero y decaído ¿á cuánto ascenderia en los anteriores de la prosperidad y de la mayor grandeza del comercio marítimo?

se sirviese proveer : que á ninguno se insaculase en las bolsas de *mercaderes mayores*, si antes no se hallaba ya insaculado en la de los *jóvenes*, debiendo tener los primeros la edad de quarenta y cinco años, y los segundos la de veinte y cinco <sup>16</sup>.

Para arreglar mejor las formalidades de hacer la matrícula anual de mercaderes de la Lonja, y desterrar el abuso, que con el discurso del tiempo se habia introducido, del excesivo número de personas que se presentaban en memorial al Magistrado de la Ciudad para ser propuestas ; éste ordenó y estableció las siguientes ordenanzas, que fueron aprobadas por Felipe II con su real cédula de 1594.

Primero : Que dos dias antes del aniversario del noble Don Pedro de Moncada, los Consules y Defensores pasasen un oficio al referido Magistrado para saber si seria de su beneplácito que algunos sugetos se incluyesen en la nómina que extendia la Lonja de los pretendientes á la matrícula, para que estos pudiesen entrar en la habilitacion, hacedera por dichos Consules, Defensores, y Concejo de los xx, del memorial que se debia presentar á los Concelleres de la Ciudad el dia de la matrícula.

Segundo : Que recogidos los nombres de todas las personas que se escribian en la nómina ó lista que se hacia en la Lonja, y los de aquellas que á los Concelleres se habian presentado en memorial para escribirlos el dia antes del señalado por estos ; habian de convocar los Consules el Concejo de los xx, y en él habilitar por escrutinio (como se practicaba en la casa de la Ciudad para sus oficios) los sugetos anotados en el expresado memorial ; y estos, en dicha forma habilitados, habian de ser propuestos por los Concelleres para la matrícula.

Tercero : Que en el memorial que se presentase y leyese á los referidos Concelleres para la matrícula, se prefiriesen los sugetos casados con hijas de mercader, teniendo las demás calidades requeridas para serlo.

Quarto : Que el memorial, habilitado ya por el Concejo de los xx, se cerrase y sellase por el escribano de él, y se entregase

se al Consul *mercader* para que lo presentase á los Concelleres al tiempo que se encerraban en la sala del Ayuntamiento para formalizar la matrícula. El memorial debía abrirse allí para hacer el nombramiento segun costumbre, sin concurrencia de otras personas, pues era privativo de dichos Concelleres elegir, de entre los contenidos en el memorial, los que juzgasen mas dignos <sup>17</sup>.

El Rey Felipe III, por su privilegio de 1599, concedió á súplica del Consulado: Que en adelante ninguna persona fuese admitida para la matrícula del Estamento mercantil, ni insaculada para los oficios de la Lonja, sin contar quatro años de domicilio continuo en Barcelona, y ser hijo ó nieto de padres catalanes: que el acto de la insaculacion para la matrícula fuese público, y despues de hecha se manifestase por los Consules á los interesados para su inteligencia. <sup>18</sup>.

Como solo en los mercaderes de matrícula podian recaer los oficios del Consulado, Casa de la Lonja, de la Ciudad, y de la Diputacion, que estaban por ordenanzas y constituciones afectos á su estamento <sup>19</sup>; la ambicion de estos empleos habia hecho inventar una nueva clase de mercaderes titulares, que se llamaban *de rescripto*, porque eran creados con real privilegio, y en calidad de tales pretendian la habilitacion para los referidos oficios. El Consulado, en virtud de representacion que dirigió al Señor Carlos II en 1683 en defensa de sus prerogativas, alcanzó de S. M. un privilegio perpétuo, confirmatorio de todas las preeminencias y derechos de que habia gozado hasta entonces, principalmente para la privativa nominacion de mercaderes de ma-

trí-

<sup>17</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. número 157. página 313.

<sup>18</sup> Ibid. núm. 160. pag. 324.

<sup>19</sup> Los mercaderes matriculados obtenian en la Lonja una plaza de *Consul*, otra de *Defensor*, y todos los demás oficios: en la casa de la Ciudad los de *Clavario*, *Fiel*, *Bayle*, *Administrador del derecho de Cops*, *Carcelero mayor*, y los *Consulados de Palermo*, *Nápoles*, y *Cállor*, para cuyos em-

pleos alternaban con los caballeros y ciudadanos honrados. En el consistorio tenian bolsa destinada para el cargo de *Conceller* IV, para 32 plazas fixas del *Concejo de ciento*, y para *Administrador de la Tabla de los Comunes Depósitos*. En la Casa de la Diputacion de las Generalidades, gozaban de una de las tres plazas de *Oidores de cuentas*, y del cargo de *Credencero mayor*, y de otros subalternos.

trícula. Por él se concedé: Que los mercaderes que por real gracia se creasen en adelante, de ningun modo, ni en tiempo alguno, se admitan, ni tengan obcion á los oficios de Defensores, individuos del Colegio de los xx, síndicos, recaudadores, fieles, ni otros ministerios de la Lonja creados hasta allí ni por crear, quedando para siempre excluidos de todas las juntas y otros actos que se celebren en dicha casa, y de los asientos y registros de sus libros, cómo si no fuesen tales mercaderes: y que por consiguiente tambien los mercaderes *matriculados* sean preferidos á los *de rescripto ó gracia real* para la insaculacion en las bolsas de qualesquier empleos y cargos, así de la casa de la Ciudad, como de la Diputacion, menos en el caso que faltasen de los matriculados.

El crédito que había adquirido la Lonja de comercio de Barcelona, y la pericia de sus mercaderes desde mucho tiempo, dió á este establecimiento grande lustre é importancia en várias ocasiones en que el estado necesitó, no solo de sus auxilios, sino tambien de sus luces y conocimientos. Tratóse en 1629 de formar en estos reynos de España unas compañías de comercio y convoyes de galeones, para restablecer la navegacion nacional, que estaba aniquilada por dárse todos los fletes á estrangeros á causa de la poca seguridad, y de los riesgos que sufría la bandera española perseguida de tantos enemigos. Para esto convocó el Rey Don Felipe IV aquel mismo año una junta en Madrid, en la que debía tratarse de arreglar y remediar estos daños: y para vocales de ella se llamaron de orden del Rey dos comerciantes hábiles del Consulado de Sevilla, y otros dos del de Barcelona, de cuyas luces se confiaba el acierto.

La Lonja de esta ciudad nombró entre sus matriculados, y envió á sus expensas á la corte, á Clemente Talavera, y á Rafael Roure, sujetos de ciencia y experiencia en la contratacion: los quales llegaron á Madrid á 29 de mayo del sobredicho año. Las conferencias de la junta se debieron de alargar mas de lo que se había esperado, pues duraban todavia por abril de 1632, en

Tom. III.

Qq

que

que se hallaba de orden del Rey detenido en Talavera, después de haberse restituido su compañero á Barcelona por evitar gastos al Consulado. Según los efectos, la subsistencia de esta junta fué muy pasajera, y sus conferencias nada sólido ni eficaz produxeron; ántes bien parece que desde entonces se fueron disminuyendo en España el comercio, la navegacion, y las fábricas, á pesar de haber mandado el Rey, por su pragmática de aquel mismo año, erigir en Madrid un Consulado de comercio. Este debía componerse de un Prior, siempre natural de la corona de Castilla; y de quatro Consules, uno de los reynos de la corona de Aragon, otro de los Estados de Italia, otro de Portugal, y otro de los Países-Baxos, gobernandose por las ordenanzas de los Consulados de Burgos, Sevilla, y Bilbao. Pero este magnífico establecimiento tampoco tuvo el deseado efecto, ó por los apuros del Estado, que acabaron de destruir al comercio y á la industria, ó por otras causas que no podemos por ahora alcanzar.

## CAPITULO XII.

### DE LA POLICIA MUNICIPAL del descargadero del muelle de Barcelona.

EN el tomo II de esta obra (p. II. p. 217.) se ha tratado ya de los reglamentos y ordenanzas con que se gobernaba el antiguo gremio de los *bastages*, ó sean palanquines, operarios tan necesarios en el comercio para la conduccion segura de las mercancías desde el descargadero á los almacenes: cuyo fiel y loable régimen económico continúa en este cuerpo de ciudadanos útiles. Pero como el comercio marítimo, no solo necesita de las manos de estos para el transporte, sino de otras que trabajen en las primeras y más arriesgadas faenas de la descarga y carga de los

<sup>21</sup> *Apendice de Notas varias.* núm. Lonja, los oficios del Virey de Cataluña, y las ordenes reales, que se expidieron donde se pueden leer los acuerdos de la Lonja, entonces con este motivo.

baxelès ; la ciudad de Barcelona tuvo desde tiempos muy remotos un cuerpo matriculado de descargadores, con el nombre de *barqueros del muelle*, conocidos ya en las antiguas costumbres del Consulado del mar por el *de juveni homeni de ribera*. Aunque componían estos descargadores una comunidad separada de los palanquines, baxo de la inspección del gobierno municipal ; no constan en los registros del archivo de la casa de la ciudad ordenanzas mas antiguas que las del año 1325, que tuvieron várias alteraciones y reformas, conforme la experiencia las dictaba hasta el de 1472. Entre otras consta que por una real cédula de 1350, á instancia del Magistrado Municipal que representó los perjuicios, se revocó la orden que antes de la mortandad de la *peste negra* se habia expedido para que los barqueros no pudiesen tener cada uno mas de dos esclavos para cargar y descargar los navios. Esta providencia revocatoria manifiesta la falta de gente que se experimentaba por los crueles estragos que habia hecho el azote de aquella calamidad, que fué tan general en toda Europa.

Para el mayor arreglo de los trabajos de dichos barqueros en la descarga y carga de las embarcaciones, con el fin de que cada individuo de los que asistian á las faenas pudiese percibir con mas equidad y puntualidad su respectiva parte del salario ; el mismo gremio obtuvo en 1395 un real privilegio perpétuo para elegirse una persona, aunque no fuese del oficio, por recaudador y distribuidor de las cantidades ganadas en las labores diárias en el muelle, haciendo cada dia una lista de los individuos empleados en ellas para proratear el repartimiento del fondo comun, que debia entrar en el arca, baxo la custodia de dicho colector. Concedióles además el nuevo privilegio facultad, para que de los generos que cargasen ó descargasen cada vez, si los dueños no les querian pagar, ó no les pagaban de presente el salario ó alquiler que les tocaba, pudiesen embargar ó retenerse lícitamente la cantidad de mercancías que cubriese el valor de la deuda, hasta quedar enteramente satisfecha. Finalmente se les concedia, que para

Qq. 2

toda faena que hubiesen de practicar en el mar, cargando, descargando, ó echando anclas, ó en otro trabajo, en ocasion de temporal, ú otro caso peligroso, no se les pudiese tasar en lo venidero alquiler ni salario fixo por el gobierno; antes bien, como en éstas operaciones se expusiesen á graves peligros de la vida y de sus barcas, les era lícito pedir en tales casos el salario que les pareciese y pudiesen convenir con el interesado. Pero en el caso en que se suscitasen dudas ó quëstiones sobre si el temporal era ó no peligroso; se atribuia á los Consules de la Lonja el conocimiento y decision verbal, y no á otro juez ordinario <sup>2</sup>.

Para bien y tranquilidad del oficio de cargadores barqueros, para evitar discordias é inconvenientes originados de tiempo atrás por ambicion de algunos individuos en gran daño de todos, y asimismo para que las mercancías, que por mar se traian ó sacaban del puerto de Barcelona, fuesen mas seguras y puntualmente cargadas y descargadas, y removido todo riesgo; los Reyes Don Juan I y Don Alfonso V habian concedido á este gremio diversos privilegios para arreglar su policia, y administracion. Pero como de la inobservancia de algunos capitulos el mismo cuerpo y el público sentiria muchos perjuicios; los prohombres suplicaron al Rey en 1453, se sirviese confirmar y corroborar con nuevo privilegio los antiguos para ponerles en rigurosa observancia; en cuya consecuencia se prescriben los siguientes capitulos <sup>3</sup>:

„ Que ningun barquero, porque llegue primero con su barca, ó con su mensagero, pueda barajar ni ocupar genero, ni mercancía que esté en algun navio por descargar, ó apilada en la ribera ó muelle para el embarque, bien sea en sacas, balas, tinajas, botas, ó en otra qualquiera forma; pues antes se deberá hacer entre ellos el repartimiento señalado por los prohombres del oficio.“

„ Que se escriban los nombres de todos por el Fiel que tenia el gremio para saber quienes y quantos han trabajado en una labor, y se les pueda repartir el correspondiente salario por los

<sup>2</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 97. pág. 189. <sup>3</sup> Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 123. pág. 238.

„ los prohombres , segun costumbre . Y si sobre esto se moviese „ quëstion , se sujeten á la determinacion de dichos prohombres , „ segun estaba prevenido en los anteriores privilegios .“

„ Que los dineros , que deberán recoger dos cobradores abo- „ nados , se pongan en poder de los prohombres para dar á cada „ individuo la parte respectiva á sus labores en el dia del repar- „ timiento .“

„ Que todos y cada uno de los barqueros que los prohóm- „ bres nombraren , estén obligados , baxo la pena de veinte suel- „ dos , á ir á cargar ó descargar las naves del muelle .“

En el año de 1459 los barqueros llamados *nuevos* , á súplica de los prohombres del oficio , obtuvieron ordenanzas peculiares , aprobadas por el Rey Don Juan II , para dar principio á su Cofradia baxo la invocacion de *Santa María* , con facultad de juntarse en concejo quando les pareciere bien , y establecer una arca pia de limosnas para sufragar á los daños y desfalcos que padezca la comunidad en la pérdida de generos y mercancias al cargar ó al descargar , ó en otro caso , de que debian responder los individuos . Otrosí se ordenaba : Que para aumentar el fondo de la caja se separasen dos sueldos del salario de toda descarga que pasare del importe de quarenta , siendo de navio ; y siendo de leño , un sueldo pasando de veinte : y de todo leño , la parte de cuya popa era de dichos *barqueros nuevos de Santa María* , y la de la proa de los *viejos de San Pedro* , se pondrán seis dineros en caja ; en la qual debia tambien entrar qualquier cantidad que restare de pico , no llegando á un dinero por cabeza en el repartimiento : Que todo el que quisiere poner barca para trabajar en dicho oficio , pagase un morabatin de entrada , que valia nueve sueldos , para la expresada caja : Que á pluralidad de votos se eligiesen , además de los prohombres del gremio , segun costumbre , quatro administradores de esta nueva cofradia y monte pio ; pero que no se eligiese para estos dos oficios persona que no tenga casa dentro de la ciudad , ni que haya sido esclavo , ó de linage de tales : Que del caudal de la caja se habia de socorrer á los individuos del oficio y cofradia que padecieren necesidad por enfermedad ú otro contratiempo : Que aquel individuo , que teniendo ca-

sa en la ciudad, se imposibilitase por enfermedad habiendo trabajado tres años ó mas en el oficio, se le habia de tener presente en el repartimiento de las ganancias, á discrecion de los prohombres y administradores: Que si á un patron de barca le sobreviniese alguna enfermedad, su barca podia tomar su parte en las ganancias que hiciese el oficio, mancomunadas todas las barcas, con la condicion de que el enfermo pusiere hombre apto que la gobernase; y si no pudiese ponerlo, el que nombrare el gremio, debia ganar una quarta parte de la perteneciente á dicha barca: Que con la mira de que las ganancias fuesen mejor repartidas, para que unos no percibiesen demasiado, y otros poco, todo barquero podia tener una barca gruesa y otra chica, y no mas, de suerte que ninguno tuviese dos de igual porte: Que uno de los prohombres ó administradores, habia de tener el cargo de escribir y llevar la cuenta de todo lo que se ganase en la ribera ó muelle; y formar el asiento de todos los laborantes, cuyo cargo habia de darse por voto de todos los individuos del oficio, ó de la mayor parte <sup>4</sup>.

Aunque el gremio y cofradia de barqueros baxo la invocacion de *San Pedro* era el principal y mas antiguo cuerpo privilegiado de este exercicio, sus ordenanzas asi económicas como pias, no comprendian sino á los individuos de su comunidad, desde que se erigió la cofradia de los *barqueros nuevos* baxo la invocacion de *Santa María*. Asi en el año 1496 formaron sus prohombres ciertos capitulos nuevos con fuerza de ordenanza, que fueron aprobados por real cédula <sup>5</sup> en el mismo año, para mayor prosperidad y conservacion del gremio y de sus individuos: y redúcese sustancialmente á estos puntos la parte gubernativa:

Que para ayudar á las faenas de la carga y descarga de los buques, se pudiesen admitir ciertos mozos ó mancebos, á quienes se debia tener presentes en la porcion de las ganancias, quando por vejez, ó males contraidos en sus labores, se imposibilitasen,

<sup>4</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 128. pág. 252.

<sup>5</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. núm. 145. pág. 289.

en atención á que ellos tambien contribuian con su parte al socorro de sus patronos impedidos : Que el que solicitase entrar en el oficio de barquero , fuese reconocido y exâminado por los prohombres y doce perítos de la idoneidad , robustez , y salud del pretendiente , cuya edad no podia pasar de quarenta años : Que el admitido ya en el gremio , para cuya entrada se exígía un florin de oro de Aragon , debia prestar juramento de servir en las faenas de aquel exercicio un año continuo , porque sin este requisito , aunque cayesen impedidos por trabajos del mismo oficio , no podrian gozar del derecho de presencia en los repartimientos.

M E M O R I A S

H I S T O R I C A S

FIN DE LA SEGUNDA PARTE.



MEMORIAS

HISTORICAS.

PARTE TERCERA.

Tom. III.

Rr

*Nam primi cuneis scindebant fissile lignum :  
Tum varia venere artes.*

VIRG. GEORG.



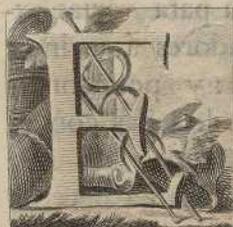
*A. Caracciolo la inventó.*

*P.P. Molés la grabó en Barcelona 1780.*

# MEMORIAS HISTORICAS.

## PARTE TERCERA.

### ANTIGUAS ARTES DE BARCELONA.



**B**N el tomo I de estas Memorias se trató, con toda la extension que prestó de sí la materia, de las artes de Barcelona, de su origen, de su antigüedad; de las causas de su arraygo y propagacion en aquella capital y demás ciudades de Cataluña; del establecimiento de la industria, y su clasificacion; de la policía gremial de los cuerpos de artesanos; de su perpetuidad, y causas de la estimacion y honor que han conservado por espacio de cinco siglos. Aquí bastará presentar al lector algunos nuevos datos y observaciones, á que

convida el mismo asunto, para ilustrar ó confirmar la verdad de ciertos hechos.

Por qualquiera lado que se considere la propagacion y conservacion de las artes entre los catalanes, se hallan nuevos motivos para admirar la sábia conducta de sus antepasados. Pero si atendemos á las causas morales, si pesamos el influxo que tienen las leyes en la conducta pública y privada de los hombres; cesará esta admiracion. En vano se esfuerzan algunos en atribuir al clima, á la situacion geográfica, á la montuosidad del país, y á la necesidad de subsistir, las costumbres laboriosas de aquellos naturales; pues no advierten que éstas mismas causas, que tambien concurren en otras provincias, no producen en ellas iguales efectos. Mas errados han andado otros, que ignorando que en Cataluña las artes y oficios son tradicionales desde el siglo XIII, han creido que las guerras de sucesion de principios de este, y el acantonamiento de las tropas, animaron la industria y las manufacturas; sin reparar en que de los innumerables ramos de artes que florecen en aquel Principado, solo cinco ó seis tienen relacion con el vestuario, armamento, y forniture de la milicia; y que el vasto comercio y navegacion, en que igualmente lleva una incomparable ventaja á las demás provincias en este siglo, de ningun modo depende del decantado acantonamiento de tropas: pudiendose aplicar las mismas reflexiones con respecto al admirable estado de la agricultura en todos sus ramos. Además, estas mismas guerras, y los acantonamientos que posteriormente se han verificado en otras partes de esta peninsula para várias expediciones militares, no han excitado á sus moradores á estimar el trabaxo, á codiciar los frutos de la industria: y por consiguiante todos los tesoros, derramados en algunas de ellas con el armamento de inmensas esquadras, y reunion de tropas, no han hecho establecer un telar nuevo, ni producir una espiga mas de trigo. Los exercitos suelen fomentar y enriquecer á un país, es cierto, pero es al que tiene ya industria, espíritu de economía, y amor al trabaxo; al paso que asuelan á los demás, y asi los temen como carga ó castigo sus moradores. Tan contrarios efectos bien se pueden comparar con los del riego, que fertiliza las

tier-

tierras preparadas y estercoladas; y esteriliza y disipa á las que no tienen antes los abonos necesarios para recibir el agua. Luego será preciso atribuir el ejercicio constante de las artes en Cataluña á otras causas, que aunque hoy no subsistan vivas, su impulso continúa obrando por el exemplo, la tradicion, y la educacion domestica, y constituyen un caracter nacional, mas no individual. Un catalan de tierna edad, criado, ó trasplantado en pais de haraganes, se vuelve haragán, y contrae los vicios ó falsas ideas de los que le rodean. Este, como lo ha enseñado yá la experiencia, fuera de la vista de los suyos perderá aquella actividad y afan de sus paysanos, aquella codicia de las ganancias de la vida laboriosa, y aquel deseo de gozar de las comodidades que ésta ofrece ó promete al artesano. Los catalanes son industriosos por espíritu de imitacion, reunidos en pueblo, en comunidad nacional, es decir, en el seno de sus familias, á la vista de otros que les ayuden con su exemplo: semejantes á los castores, cuya industria maravillosa queda reducida á un instinto puramente pasivo, quando se les dispersa y desune de su sociedad.

Donde no hay amor al trabaxo, todo el dinero del erario, ó de los particulares, ciertamente no lo infundirá; y si para mayor desgracia este trabaxo es mirado con desprecio, y como destino de canalla ó de advenedizos estrangeros, todas las gracias y privilegios tampoco le darán estimacion. La experiencia dias ha que nos lo enseña en várias provincias de estos reynos: y ojalá no fuese verdad. Son inmensas las sumas, grandes las esenciones, que se dispensan por el Gobierno de quarenta años á esta parte para animar la industria y las fábricas nacionales; pero yo no veo que las artes sean abrazadas por las gentes que las despreciaban antes, ni que los hijos del artesano sigan el oficio del padre, ni que el que tuvo á su padre ó abuelo artesano confiese sin rubor tales ascendientes.

Algunas fábricas se establecen, y apenas nacen quando mueren: algunos talleres se abren con magnificas esperanzas, y á los tres años desaparecen. Todo es zelo, exórtaciones y conversaciones de industria de parte de los que no la exercen, ni honran

á

á los que la profesan, esto es, todos blasonan de ser protectores de ejercicios en que se avergonzarian haber tenido algun abuelo. Es moda tratar, escribir, y disertar de industria, pero moda loable: las ideas se han mudado, es verdad, mas solo entre los escritores: en general la opinion de los magistrados y de los poderosos se ha trocado, mas la del pueblo subsiste siempre inmutable. Y asi, como ésta lucha con la de los predicadores especulativos; por eso son tan escasos, ó ningunos, los frutos que se cogen con visible y duradera utilidad.

El lugar en que se contaban cien mendigos, y doscientos descamisados ahora treinta años, los mismos cuenta hoy: su propia miseria no los levanta, y los levantarán los discursos? Dios nos libre que esta miseria sea heredada; que entonces, no solo no desea el hombre sacudirla, sino que la ama, se connaturaliza, y aun se honra con ella. A semejantes gentes habituadas y bien halladas con esta tranquilidad, esto es, de no discurrir, de no desear, ¿qué movil será bastante para darles actividad y energía? Antes de establecer fábricas, y de promover las artes, quisiera yo que se estableciesen costumbres laboriosas, y que se enderezase la opinion popular. Sin estos dos preliminares, vanos serán todos los esfuerzos para infundir amor al trabaxo, y deseos de mejorar cada uno su suerte. Mientras el pueblo menosprecie los oficios, no por lo que tienen de penosos, sino por el desdoro que teme de ellos, dexará todos los ramos de la industria en manos de estrangeros. Y quando por medio de estos se estableciesen mil fábricas, mil talleres; nunca diriamos que los españoles son industriosos, sino que en España hay industria: que son dos cosas muy diferentes. Pero como esta industria es precaria, ó como forzada, no se arrayga, no forma escuela, y asi no dexa discipulos: por consiguiente sufre contratiempos, transmigra, cae, y al fin desaparece. Léase nuestra historia económica de un siglo acá <sup>1</sup>.

Mien-

<sup>1</sup> Esta se halla en las *Memorias Políticas y Económicas sobre la industria, comercio, y fábricas de España*, que continúa publicando Don Eugenio

Larruga. Admira el número de fábricas y de fabricantes estrangeros que desde Felipe IV hasta hoy se han establecido en las provincias interiores del rey-

no

Mientras el pueblo no llegue á conocer que vale algo por sí mismo, que la nobleza es distinta de la honra, que ésta no se pierde por algun ejercicio honesto y util á la patria, que en fin un individuo de la sociedad puede ser honrado sin que sea noble, y que el honor es patrimonio de todos los hombres, y los honores son privilegio de pocos; jamás saldrá de sus errores, ni de la pereza y desaliento que le inspira ese vulgar y perjudicial temor. Este temor, nacido de muchas preocupaciones, conjuradas todas contra el bien estar de los hombres, y la prosperidad del estado; ha pervertido las ideas, que han corrompido las costumbres, y éstas el language del vulgo. En los países, como en Cataluña, en que los oficios y las artes gozan de representacion civil, esto es, tienen una gerarquía; cada profesion es conocida por su propio nombre que la define y distingue una de otra, cada vocablo guarda su etimología, y su primitiva y genuina acepcion. Pero en donde la vanidad ó el mal exemplo saca á los hombres de su esfera, robandoles la felicidad que debian gozar del fruto de sus destinos; el *mercader* se llama comerciante, el *albañil* arquitecto, el *zapatero* maestro de obra prima, el *carnicero* tablajero, el *herrero* oficial de grueso, &c: á la *tienda* se da el nombre de lonja, ó de almacen, al *despacho* el de oficina, al *oficio* el de facultad, &c: haciendose una especie de ilusion con usurpar nombres de significacion mas noble, segun la opinion moderna, para huir del concepto baxo que atribuye el injusto público en semejantes pueblos á toda profesion que pide trabajo manual, ó personal ministerio.

La mas estraña y absurda preocupacion, no es la que desprecia el trabaxo en general; sino la que detesta el trabaxo sujeto á reglas y enseñanza, y que forma comunidad. Este, dicen, que desdora al hombre blanco, al noble, al de buenos pañales; mas no el ejercicio de faenas ministeriales y serviles, como de azacanes, mozos de cordel, de compra, basureros, cocheros, lacayos,

no: admira la necesidad que siempre se ha padecido de artífices que viniesen de fuera del reyno á costa del gobierno, ó de señores zelosos; y aun admira mas

la rápida ruina de todos, sin dexar plantificados ni arraygados sus inventos ni sus labores entre los naturales: que es el fin á que deben dirigirse tantos esfuerzos.

yos, &c. porque suponen estos, que durante su servidumbre (como si fuere gusano de seda) la *nobleza duerme*, mas no se pierde, como en los oficios: frase inaudita en el resto del mundo. Yo conozco provincias en España, en que los herreros, los taberneros, los caldereros, peltreiros, silleros, no son naturales de estos reynos; pero los haraganes, los contrabandistas, los ladrones, y el mismo verdugo son de la tierra. En unas partes el zapatero de vaca es deshonorado, porque, dicen, ha de dar la penca al verdugo para los azotados: en otros el cordelero, porque ha de venderle el dogal; y no lo es el carpintero, que hace la horca; ni el barbero, que afeyta al mismo verdugo, y á veces al ajusticiado.

Añádanse á estas y otras comunes preocupaciones, que aun reynan en várias partes, el valor que debe darlas la vanidad de las mugeres, que en todos los países es de mas subido punto que la de los hombres. En algunos pueblos, ni ayudan al marido oficial, ni al tratante, ni al mismo labrador: un falso pundonor, un ridículo recato, un retiro con resabios de mahometismo, privan á la industria humana de los brazos, y de la cooperacion personal de todo este sexô. Por milagro se verá una muger en una tienda, ó taller público, ni aun para cobrar el dinero de los parroquianos. En donde dominan tan funestas preocupaciones y costumbres, el hombre vale por medio hombre, y la muger es nada: todos viven avergonzados; los que por su desgracia trabaxan, de la vileza de su destino; y los otros que huelgan, del parentesco con esta gente ruin. La opinion es la reyna de los hombres; y así mientras ésta los mande y subyugue, tiempo perdido será combatirla ni con premios ni con castigos: una opinion se ha de aniquilar con otra, como se vencen las pasiones. En España no está la enfermedad en las manos, que ágiles y hábiles las tienen sus naturales para toda empresa; el mal reside en las cabezas, y á ellas se debe aplicar la cura, mas sin que se sienta la medicina.

Un hombre, nacido y criado en un país en donde corren por tradicion tan estrañas opiniones, refranes, y máximas, no es de maravillar si no acierta en las causas del aprecio y ardor con que se profesan en Cataluña las artes y los oficios, de la pros-  
pe-

peridad con que florece la industria, y del contento con que vive el afanado artesano. Este dice en voz alta y arrogante, quando se le pretende maltratar en su persona ó reputacion, *yo soy un menestral honrado*: este es su mote, y su blason. Allí cada uno es igual entre sus iguales; ni la fortuna de los individuos, ni la clase de los cuerpos, desnivelan la clase general de los artífices: ningun oficio es baxo ni vil respecto á otro, porque ni la ley, ni la opinion nacional han puesto en tiempo alguno sobre ellos distinciones odiosas. Jamas se han conocido frases ni refranes en menosprecio, ó abatimiento del trabaxo manual ó mercantil; ántes al contrario, aforismos populares que lo recomiendan y predicán. Quando el marido tiene un oficio, la muger es oficiala; no es señora, pero es señora de su casa. Allí nadie se desdeña de ser lo que es, ni de lo que fue su padre; nadie tiene vergüenza de que le nombren por su profesion.

Bien se echa de ver que estas felices costumbres, que esta loable constitucion, no proceden de premios, de alicientes, ni de las gracias con que se esfuerza la beneficencia del gobierno en animar y aliviar la industria en otras partes. El soberano podrá con los auxílios del erario establecer fábricas en una provincia; pero si no hace á los naturales fabricantes, el establecimiento se vuelve fábrica de arsenal, que subsiste baxo la direccion y á costa de la real hacienda. Ya hemos dicho mas arriba, que ni los exércitos, ni las esquadras pudieron dar nacimiento á las artes en Cataluña, y mucho menos su aprecio y propagacion; porque no es lo mismo reanimar la industria antigua, que criarla; ni dexar dinero en un pais, que darle costumbres. Antes bien, si vale decir la verdad, Barcelona ha perdido gran parte de las antiguas, que la hicieron pueblo exemplar; bien que las repara y suple con el amor al trabaxo, que jamás ha decaído.

Si en Barcelona no hubiesen tenido las artes corporaciones gremiales, y éstas su peculiar código de estatutos, desde el siglo XIII; hoy no existiría la memoria de ellas. Sus ordenanzas, y sus reformas, son los mas autenticos documentos que han quedado para escribir hoy la historia de los oficios: y la antigua forma de gobierno, de que gozó aquella ciudad hasta el año de

1714, dando á todos entrada y matrícula para los cargos públicos de su Concejo municipal, dexó depositados en los registros de las insaculaciones los nombres de los gremios, y de las personas que obtuvieron los cargos en cada año, segun el orden que les correspondia en las plazas <sup>2</sup>.

El honor de estas plazas, se debia comunicar no solo á los individuos que las obtenian, sino á sus familias, y á sus profesiones. Estas, pues, se mantuvieron en tan alto aprecio, que no solo los menestrales jamás se desdeñaron de su exercicio, ántes bien se honraban con él, pasando á la posteridad su memoria con señales indelebles, que aun permanecen á la vista del público: loable costumbre, que ignoro si en otros pueblos de Europa se ha conocido. En los antiguos claustros, y capillas de várias iglesias de Barcelona se registra en las losas de algunas tumbas, que sirven de pavimento, el nombre del sugeto ó familia artesana que poseia aquella sepultura, y esculpida la marca ó muestra de su respectivo oficio, como en competencia de los escudos de armas de ilustres casas, que campean en otras losas contiguas. Asi se ven varios letreros, y algunos de caracter gótico, que dicen: *Vaso de P. N. Zapatero, y de los suyos*, y en medio esculpida una horma: *Vaso de P. N. Sastre*, con las tixeras abiertas; *Vaso de P. N. Carpintero*, con la sierra: *Vaso de P. N. Herrero*, con un yunque: y asi de otros muchísimos. Pero se advierte ya que se van borrando con el continuo piso de la gente estos monumentos del honor de las artes en muchos sitios; que otros van desapareciendo con la mudanza de las sepulturas, ó la de sus dueños; y que no se reparan con otras nuevas: prueba evidente de que los menestrales de estos tiempos, ó no se acuerdan, ó se avergüenzan de imitar á sus mayores.

De este antiguo honor heredado y constantemente sostenido de los oficios procedia la costumbre de transmitirlos una misma familia de generacion en generacion: de modo que era muy comun

<sup>2</sup> Léase en el *Apendice de Notas* el número xvi, pag. 103 del tomo iv de estas Memorias, en donde se especifican los nombres y los oficios de los menestrales que tuvieron parte en el gobierno de la Ciudad en el discurso de cerca de tres siglos, baxo el título de *Concelleres*, que eran los regidores.

mun oír que la ascendencia de un menestral subia á doscientos y á trescientos años en el mismo arte, y á veces en una misma tienda, ó calle. Lo que se dice de los artesanos, se puede aplicar tambien á las demás profesiones, como de medicos, mercaderes, notarios, drogueros, boticarios, &c. que perpetuaban en sus hijos su respectiva facultad, sus casas, oficinas, y axuare: costumbre tan poco imitada comunmente en las otras provincias.

Otra de las causas que ha contribuido á la estimacion de los oficios, y al aprecio de sus individuos, es la antigüedad de sus estatutos, esto es, la de su clasificacion en cuerpos gremiales. En esta parte acaso lleva ventaja Barcelona á todas las demás ciudades de Europa, sin excluir al mismo Paris: pues por lo tocante á España, no admite la menor duda, aun contando las ordenanzas de los pueblos mas famosos y opulentos en otros siglos por su industria. Las ordenanzas mas antiguas de los 48 gremios de artifices que tenia Sevilla, no suben mas allá del siglo xv: las de Toledo, que eran 32 oficios, son todas de los Reyes Catolicos y de Carlos I: las de Granada, que contó 35 oficios, fueron concedidas desde el año 1512 hasta 1646. Segun el testimonio de Diego de Colmenares, en el año de 1570 existian en Segovia 25 oficios de várias artes: los mismos eran los

Ss 2 de

3 La mayor parte de los estatutos de las corporaciones de Paris son muy posteriores á los de Barcelona, segun consta del libro intitulado *Manual des*

*Juges et Consuls*, impreso en aquella capital en 1745: para cuya comprobacion se ha ideado el siguiente plan, que facilite al lector un pronto cotejo.

	Paris.	Oficios.	Barcelona.		Paris.	Oficios.	Barcelona.
	1409	Arneseros . . . . .	1390		1653	Pasamaneros . . . . .	1548
	1473	Alfareros . . . . .	1257		1443	Pelayres . . . . .	1252
	1670	Albañiles . . . . .	1379		1545	Pergamineros . . . . .	1311
	1484	Caldereros . . . . .	1395		1330	Plateros . . . . .	1301
AÑOS.	1535	Canteros . . . . .	1218	AÑOS.	1456	Peltreros . . . . .	1406
	1574	Carpinteros . . . . .	1257		1391	Pintores-Escultores.	1291
	1411	Cerrajeros . . . . .	1257		1578	Sombrereros . . . . .	1545
	1538	Cuberos . . . . .	1257		1357	Tintoreros . . . . .	1320
	1618	Curtidores . . . . .	1311		1573	Zapateros . . . . .	1257
	1577	Espoleros-Freneros.	1257		1594	Zurradores . . . . .	1311
	1357	Guanteros . . . . .	1310		1560	Vayneros . . . . .	1357
	1566	Latoneros . . . . .	1257		1467	Vidrieros . . . . .	1455

de Valladolid por aquel tiempo: bien que no nos consta la antigüedad de estas corporaciones. De los gremios de Madrid, como que es Corte permanente desde el año 1606, es aun mucho menor la antigüedad; pues sus ordenanzas, menos las de tres ó quatro artes, son de los reynados de Felipe IV y de Carlos II.

El antiguo sistema de los oficios corporados en Barcelona no excluía á las mugeres de aplicarse á las artes que eran compatibles con su sexô, fuerzas, y decencia, sujetandolas al aprendizaje necesario y á las reglas de la enseñanza fabril, con la loable costumbre de no entrar sino en casa de artífice casado: y así como el aprendiz hace la escritura con el maestro, la aprendiza la hacía con la maestra.

De esta práctica hasta ahora olvidada, hay dos testimonios que por una estraña casualidad encontró años pasados el diligentísimo P. Caresmar en el reconocimiento del antiguo archivo de la Catedral de Barcelona entre otros instrumentos muy ajenos de esta materia, aunque ambos extendidos en latin, segun el estilo de aquellos tiempos. El primero con la fecha del año 1340, y autorizado por Pedro Borrell escribano público, expresa: que *Margarita, hija de Guillen de Márques, natural de Palau-Tordera, promete y se obliga á Margarita, muger de Berenguer Serra, vecino de Barcelona, que vivirá y permanecerá en casa de dichos consortes por quatro años continuos, á fin de aprender y de que le enseñen su oficio.* El nombre del oficio no se lee entero por estar gastado el pergamino en las primeras letras, pues solo han quedado las ultimas sílabas, que dicen . . . *toris*: siendo muy regular que se leyese *sartoris* ó *textoris*, por ser la sastrería, ó el telar adaptable al sexô femenino.

El segundo instrumento de contrata, autorizado por el sobredicho escribano, es del año 1341, y en él se declara: que *Elisendis, hija de Guillen. . . natural del lugar de S. Salvador en el Obispado de Gerona, promete y se obliga á Bonanata, muger de Arnaldo Noguera, que habitará con ellos por espacio de seis años continuos, á fin de aprender, y de que le enseñen el oficio de cinteros que exercian.*

## CAPITULO I.

## DE LAS MANUFACTURAS ANTIGUAS

*de Barcelona en competencia con las extranjeras.*

**P**OR lo que queda dicho en el tomo I de esta obra se puede venir en conocimiento del ardor y constancia con que se fomentaban y protegían la industria y las manufacturas nacionales de toda especie en los siglos XIV y XV, particularmente las de lana y algodón. Añádase á esto que en las Cortes de Barcelona de 1481, en el capítulo XIX se estableció: que de todo algodón hilado que viniese á Cataluña de países extranjeros, se pagase el 50 por 100 de su valor ó estíma, baxo la pena al defraudador del perdimiento del género, y de diez libras de multa por cada quintal <sup>1</sup>. Posteriormente, por el capítulo II de las Cortes de Monzon de 1553, se estatuyó: que se cargase un 50 por 100 de su valor (comprehendidos los demás derechos ya impuestos) á las lanas que se quisiesen extraer de Cataluña, Rosellon, y Cerdeña; no entendiéndose aquellas que de tránsito venían de unos reynos á otros, porque éstas ya pagaban los derechos establecidos anteriormente. Las lanas que antes de esta época se extraían del Principado, adeudaban ya por el capítulo XX de las Cortes de Monzon, diez sueldos por arroba la sucia, y quince la lavada.

Para fomentar igualmente las manufacturas de seda, que desde principios del siglo XVI se habían arraygado y animado en la provincia; se ordenó en las Cortes de Monzon de 1585 el capítulo LXXII con acuerdo de los tres Brazos, que dice así: „ Por „ quanto la experiencia enseña que hoy en Cataluña se labran „ terciopelos, rasos, damascos, y otras telas tan bien como en „ Valencia y otras partes, y que se recibe un notable daño de „ sacar las sedas sin obrar para otros reynos; se ordena que en „ adelante no se puedan sacar en crudo sino pagando un 50 por „ 100 de su coste.“

Pe-

<sup>1</sup> Coleccion Diplomática, tomo IV. p. 369.

Pero con el transcurso de los tiempos y los males que sufría el país por causa de las guerras desde mediados del siglo xvii, la industria y las fábricas habían padecido tanta decadencia y ruina; que en las Cortes de Barcelona de 1706, entre varias constituciones que se establecieron, fue la del capítulo xxvii, por la qual se estatuye: Que todo extranjero (como no fuese francés) que quisiere venir á Cataluña á plantificar alguna nueva fábrica de manufacturas, así de seda como de lana, y otros generos, ó nuevos tintes, fuese recibido y tratado benignamente como otro vasallo; sin tener que recibirse de maestro en ningún arte, ni pagar interes alguno para exercer el suyo: que estos fabricantes podian en sus casas vender públicamente por mayor y por menor los generos que labrasen en sus nuevas fábricas; pero que habían de tener uno ó mas mancebos ó aprendices naturales del país, á quienes debian enseñar la nueva manufactura <sup>2</sup>.

De esta providencia se infiere que los tintes y las manufacturas de lanas, en otro tiempo tan prosperadas, no eran las que menos habían padecido en aquellas circunstancias: y aun admira mas la decadencia de las últimas, que á principios del siglo xv habían subido á tanto auge, que el Magistrado municipal de Barcelona tuvo que mandar construir en 1441 la lonja pública para la venta ó mercado de los paños (llamada entonces la *Halla dels draps*): lo que se executaba antes en la casa de la Lonja del mar, con incomodidad del comercio. Desde el año de 1507, en que la negociacion de las estofas de lana habria ya decaido, el nuevo edificio se destinó para sala de armas de la ciudad hasta 1651, en que por orden de Felipe IV, despues de sosegadas las turbulencias de la provincia, se aplicó á palacio de los Vireyes, en donde han habitado, y residen actualmente los Capitanes Generales de la Provincia. La capacidad de su estructura manifiesta quán fuerte seria el despacho y mercado de paños, pues precisó á la ciudad á construir tan grandioso edificio para la comodidad pública.

Sin

2 Coleccion Diplomática, tomo rv. pág. 379.

Sin embargo de la variedad de ramos de industria que parece florecian en Barcelona y otros pueblos de Cataluña; admiran los copiosos renglones de toda especie de manufacturas que entraban en el pais por mano de los extranjeros.

Por los estados del comercio de introduccion que hacian los Alemanes y Saboyanos desde el año 1424 consta en la segunda parte de este tomo: que por mano de estos se importaba lino, cáñamo, hilos, lencerias, encaxes, tapices, mercería, quincallería, salitre, polvora, licores destilados, algodon en blanco y teñido, productos todos de la industria estrangera.

En Milán, dice Uzano, se acopiaban casi todos los artefactos de la Lombardia, para pasarlos por Genova á los paises estrangeros; y sacábase infinita mercería de todas suertes, como armaduras de malla, y hoja de lata de todas clases, acero, hierro labrado, fustanes, lienzos, y medios paños.

Mas adelante, por las tarifas de las aduanas de Cataluña desde 1481 hasta 1632, se manifiestan los varios articulos estrangeros que se introducian por el comercio, con especificacion de sus nombres, los mismos á muy corta diferencia de los que hoy recibimos de aquellos paises, asi en toda suerte de lencería, mercería, tejidos de lana, de seda, y de algodon de diversas calidades, como de peletería, y productos naturales ó compuestos, tanto medicinales, como pintoricos.

Alli se leen los nombres de cada articulo, y por ellos se demuestra el lugar de la fábrica, y á veces la via por donde venian á España: circunstancias mas curiosas é instructivas de lo que parece, para comparar la industria y consumos respectivos de los pueblos; el luxo, las necesidades, ó los gustos de las gentes en várias épocas. De aqui se puede colegir que cotejando lo que se extraia de estos reynos con lo que se introducía de los estranos, la balanza caia siempre á favor de estos con notable ventaja.

Si Cataluña, que era entonces, como lo es ahora, la provincia mas industriosa de España, recibia tanta cópia y variedad de

3 *Apendice de Notas várias*, tomo IV. núm. 2. p. 18. y núm. 4. p. 52.

generos, y artefactos de afuera ¿quánta no se introduciría en las demás? Verdad es que Barcelona sería entonces el depósito de mucha parte de los generos que entraban por mar, para transportarlos despues á los Reynos de Aragon, Navarra, y Castilla.

201 Primeramente hemos de sentar que las lencerías que se introducian en Cataluña desde el siglo XIII hasta el XVII, venian de Flandes, Brabante, Champaña, Picardia, y Bretaña: provincias en donde ha sido esta industria conocida, y floreciente hasta nuestros dias.

Entre los artículos de mercería y quincallería que recibió Barcelona en todo el siglo XV y los dos posteriores, se leen en los artefactos los nombres de *Paris*, *Tolosa*, *Leon*, *Anjou*, *Alemania*, *Bohemia*, *Cambray*, *Namur*, *Borgoña*, *Ostende*, *Hainaut*, *Milan*, *Ferrara*, *Pádua*, *Bérgamo*, *Crema*, *Napoles*, *Luca*; y en ninguno el de *Inglaterra*.

202 Entre los artículos de generos de lana, algodon, seda, y mezclas, se leen los nombres de *Francia*, *Auvernia*, *Nimes*, *Leon*, *Flandes*, *Brujas*, *Turnay*, *Ipra*, *Odenarda*, *Venecia*, *Genova*, *Milan*, *Cremona*, *Crema*, *Piamonte*, *Bolonia*, *Napoles*, *Alexandria*. Solo en 1636 suena el de *Inglaterra* en el ramo de medias de estambre: en cuyo año se encuentra por primera vez el de *rubielos de Aragon*, *terciopelos y damascos carmesies de Valencia*, y *mantellinas blancas de estambre de Mallorca*.

203 Por otra parte la introduccion de estofas de lana de los Países-Baxos, y de várias partes de Francia, era tan antigua en Barcelona, que en las ordenanzas que se publicaron en esta ciudad en 1271 para arreglo de los aranceles de los corredores, que van insertas en el tomo II de estas Memorias 4, se trata de lo que debian llevar por cada pieza de paño de color de *Flandes*, de *Staffort*, de *Biffès*, de *Arrás*, de *Lanoi*, de *Santomer*, de *Provins*, de *Valencianas*, de *Brujas*, y de *Vervins*; y quanto por cada pieza de paño de *Francia*, esto es, de *Paris*, de *S. Dionisio*, de *Chalons*, de *Narbona*, de *Montolieu*, de *Beziens*, y de lienzos de *Rheims*.

Otra

4 *Apendice de Notas várias.* núm. 25. p. 75.

Otra de las pruebas de que desde los primeros tiempos las estofas ricas y superfinas de lana florecieron en Flandes y Champaña antes que en ninguna otra parte de Europa, es que quando el Rey de Aragon D. Jayme II, una vez en 1314, y otra en 1322, quiso enviar regalos al Soldán de Egipto; los paños azules y verdes eran de *Chalons*, los anascotes encarnados de *Douai é Ipres*, y los lienzos finos de *Rheims*: sin que en los expresados presentes se haga mencion de estofa alguna de España, ni de Barcelona, en donde no estarian aun estos tejidos bastante adelantados para poderlos presentar como regalo especial á las Cortes estrangeras.

Mas adelante, esto es, cerca del año 1340, escribia el florentin Balducci su práctica del comercio, tantas veces citada en este tomo: y en várias partes de su tratado especifica los lugares de fábricas de paños y demás generos de lana, conocidos en Flandes y Brabante por los comerciantes: y eran *Anveres, Alost, Brujas, Bruselas, Cambray, Cannúá, Delft, Dondiscat, Douai, Gante, Ipres, Lila, Lovaina, Lungamerca, Longwi, Malinas, Maubeuge, Odenarda, Ruremunda, Turnai, Starbourg, Valencienas, y Anguien* en el Hainaut.

Hablando en otra parte de los paños que se comerciaban en Francia, trae los siguientes pueblos de fábricas: en Champaña *Chalons, Tessi, Provins, Languien*; en la Isla de Francia *Paris, San Dionis, el Nago*: en Normandia *Caén, Mostarvilliers*; en Picardía *Amiens, Mosteruol*; en Artois *Arrás, y Bottona*: y en Languedoc *Narbona, Montolieu, Carcasona, Tolosa, y Beziers*. Pero Uzano, otro negociante florentin, que escribia hácia el año 1436, añade á estas fábricas del Languedoc otras nuevas, como eran, las de *Grasse, Limon, S. Gant, Borda, Castelnou, Monreal, San Felix, La Roche, La Pinte, Signac, Arzingue, y Clermont*.

Balducci dice: que para los consumos de Napoles y Sicilia, desde principios del siglo xiv concurrían, con los demás paños estrangeros, los de *Cataluña, Mallorca, y Perpiñan*, expresando que todos estos se vendian á piezas. Y Uzano añade un siglo despues,

TOM. III.

Tt

que

5 Coleccion Diplomática, tomo iv. núm. 32. p. 64. y núm. 36. p. 73.

que las manufacturas de lana eran tan florecientes en Perpiñan en su tiempo, que proveían de paños á los florentines para comerciarlos al Levante, los quales tomaban en el puerto de Cete: y por fortuna nos ha conservado los nombres de los dueños de fábrica de aquella villa <sup>6</sup>.

En la petición inserta en un privilegio concedido en 1418 por el Rey de Aragon D. Alonso V al Colegio de la mercadería de Mallorca, se pretendía: que todos los paños extranjeros, de qualquiera ley y peyne, crudos ó adobados, en blanco ó de color, pudiesen entrar por via de comercio para adobar, ó teñir, y extraerlos en piezas enteras por mercadería, aboliendo la antigua prohibicion de ser confiscados y despedazados los paños forasteros que no tuviesen el peyne, ley, y marca de los del pais. Los que interpretaron la prohibicion, alegaban que las antiguas ordenanzas impusieron aquella pena á fin de que no se cortasen ni vendiesen por mayor para vestir, y no de que no entrasen por via de comercio; porque lo contrario seria coartar la contratacion, que consiste en la entrada y saca de generos comerciables, sin la qual la Isla no podria sustentarse: habiendo acreditado la experiencia que de haber cesado el tránsito de tales paños extranjeros habian recibido gran disminucion y daño no tan solo el comercio, mas tambien los talleres de los pelayres y de los tintoreros, y otras artes y personas que tenian de ellos dependencia: porque tales paños viniendo á Mallorca, y descargandose alli de tránsito, por causa de los buenos aparejos y tintes que se daban, vendrian en crudo, y dexarian el valor de los aparejos y de los tintes: y los comerciantes mas libremente y con mayor beneficio suyo harian empleos de paños de diversas suertes y precios que de uno tan solamente.

En prueba de que el arte de la lana aun estaba floreciente en Mallorca á principios del siglo siguiente, se puede citar un privilegio de D. Fernando el Catolico de 1511, en que se con-

ce-  
 6 Los nombres de los fabricantes *tolome Sabiunt, Mateo Bonramó, Berson: Bernardo Cafís, Juan Alba, Guinardo Riusech, Francisco Cafís, Juan llen Pellicer, Pedro Torrent, Juan Rigals, Arnaldo Sorts, Jorge Cotal, Bar-* *Costa, Andres Amich, Bernardo Coter, y Benito Tauler.*

cede: que sean preferidos para los cargamentos de generos y frutos de Mallorca los buques del pais á los extranjeros. Allí consta que la causa que motivó la peticion de los naturales fué la freqüente entrada de baxeles vizcainos y de otras partes, que pretendian cargar los paños y otros generos de la Isla 7.

Por los años 1436 refiere el citado Uzano que habia gran despacho en Roma de los paños ingleses, cuyos nombres mas conocidos entonces eran: los de *Codiswald* encarnados, negros, azules, celestes, verdes subidos, escarlatines, y blancos de leche; despues especifica los de *Wilfort*, y los llamados *Secchisos* de los mismos colores. Además tenian tambien mucho despacho en aquella Corte, segun testimonio del mismo autor, los paños de *Perpiñan* encarnados, azules, celestes, rosados, pardos fornidos de pelo; los de *Vervins*, finos violados, grises; los verdes de *Mostavilliers*; los de *Languedoc* de todos colores; y los de *Lodolo*, encarnados, azules, celestes, pardos, esmeraldinos, y blancos de leche.

Además de estas fábricas de estofas de lana, y de las otras mas arriba referidas, nombra Uzano otras muy conocidas en su tiempo, y eran: las de *Viena* en el Delfinado, de *Provenza*, de *Mompeller*, de *Scocia*, de *Londres*, de *Genova*, de *Verona*, de *Como*, de *Bréscia*, de *Mántua*, de *Monza*, de *Milán*, de *Carfagnana*, de *Bisignano*, de *Nochera*, de *Volterra*, de *Radicondoli*, de *S. Gimignano*, de *Florenzia*, de *Prato*, de *Pistoya*, de *Sena*, y aun de *Esclarvonia*.

En vista de estos datos podrá el lector político, subiendo de siglo en siglo, recorrer el estado de la industria conocida en Europa antes que la Inglaterra, la Alemania, y la Irlanda hubiesen pensado en aplicarse á los utiles ramos del arte de la lana, y de la lencería; y desengañarse de que en muchas partes no ha sido nueva la plantificacion de las fábricas, como creen los modernos, sino muy antigua, aunque con intermisiones padecidas por guerras, ú otros sucesos, que las tuvieron en mas ó menos decadencia.

Tt 2 Pe-

7 *Privilegis y Capitols, concedits Mercaderia de Mallorca.* Forman un per los Senyors Reys al Collegi de la tomo en fol. impreso en 1656.

Pero donde mas florecian las estofas de lana, por la delicadeza del tejido, y variedad y finura de colores, fue en Florencia desde principios del siglo xv, en cuyo tiempo llegaron á la ultima brillantez y perfeccion descubierta hasta entonces. Para los paños de superior calidad se servian los florentines, segun testimonio de Balducci y de Uzano, de lanas casi todas extranjeras, y ultramontanas, especialmente desde que las de Toscana, de Cerdeña, de Roma, y de Napoles no podian emplearse sino para ropas bastas y ordinarias, ni dar abasto por su cantidad á la grande cópia de telas que se fabricaban.

Para los paños de primera suerte se proveian de las lanas de España y de Portugal; para los de segunda de las de Gloucester, y Exeter en Inglaterra; y para las de tercera, de las de Francia, Mallorca, Menorca, Cerdeña, Berberia, la Pulla, y la Romana: y con estas dos últimas, mezcladas con las de Toscana, fabricaban los paños bastos, llamados sayales, cordellates, y rajas.

En los colores no fueron menos famosos los florentines, cuya variedad era tan estimada y apetecida en aquellos tiempos, como en los nuestros, en que el luxo y el capricho han hecho exprimir tantos matices y combinaciones al arte de la tintoreria. Además de los colores enteros, como el negro, azul, verde, encarnado, y amarillo, se conocian las mezclas y grises, las distintas graduaciones de un mismo color, y los que llamamos medios colores. Asi es que, por los nombres compuestos que se leen en las listas de ropas, se echa de ver que se hacian de tres clases de azul turquí, de tres de celeste, de tres de morado, de tres de escarlata, de tres de verde, de dos de violado, de dos de rosado; sin contar los colores que imitaban á los de los vegetales y pieles de animales, como el aclarvelado, el de sahuco, el de rosa seca, el de carne de membrillo, el de melocoton, el leonado, el pabonado, el anteadado, y el blanco de leche, &c.

DE LAS ESTOFAS DE SEDA.

Si de las estofas de lana volvemos la vista á las de seda, aun nos maravillaremos mas del estado y punto tan brillante á que las elevó el buen gusto é ingenio de los florentines. Por una cuenta que trae el citado Uzano de los diferentes tejidos que en

en su tiempo se remitian á Londres, se manifiesta hasta donde rayaba entonces el arte en Florencia, y el lujo en la Corte de Inglaterra. Además de siete especies de terciopelos entre lisos y de realce de diversos colores, se cuentan cinco llanos y tres de realce, brocados de oro; tres clases de damascos, y una brocada de plata; dos clases de raso, una brocada de oro y plata, y otra lisa de diversos colores fuertes; dos clases de tercianelas brocadas de plata; brocatelos de oro de Colonia: imperiales recamados; y tafetanes de Bolonia.

## CAPITULO II.

### SI LA INDUSTRIA Y LAS ARTES DE ESPAÑA

*han igualado en alguno tiempo á las extranjeras.*

**S**UPUESTA por el capítulo antecedente la grande extension de industria en tantas provincias y pueblos de Europa, de que hasta hoy se tenia muy poca ó ninguna noticia; cesará la admiracion de que los reynos de España, comprehendida la Corona de Aragon, hayan sido en todos tiempos tributarios del extranjero en los objetos del lujo, de comodidad, y aun de necesidad, no solo despues del descubrimiento y conquista de las Indias, como conceden casi todos los escritores económicos regnícolas, sino antes de este pasmoso suceso, como lo enseñarán algunos hechos conservados casualmente entre los historiadores, las reflexiones y cálculos sacados del estado fisico y moral de nuestras provincias, en que pocos han parado la consideracion, y las noticias que hemos recopilado en el presente capítulo. Así pues es tan digna de loor la aplicacion é industria de los catalanes en aquellos tiempos, en que habian de competir con la de los extranjeros, mas adelantados que ellos en las manufacturas; como su laboriosidad actual en conservarse en algunos ramos rivales de los modernos. Pero así como entonces no pudieron impedir la introduccion de los texidos de lino, de seda, de la mercería, y quincallería, que siempre venia del extranjero; tampoco la pueden impedir ahora.

Pa-

Parece que hay ciertas especies de industria que tienen, por decirlo así, su país nativo, ó centro natural, á donde vuelven á arraygarse despues de haber sufrido algunas interrupciones. Harto claro lo hemos visto en lo que queda referido en este tomo acerca de las clases de comercio y objetos comerciabiles de varios pueblos de Europa, los quales, habiendo perdido la actividad de sus antiguas fábricas, las han restaurado en los tiempos modernos, pareciendo una creacion nueva lo que ha sido solo regeneracion. La lencería fina siempre ha sido patrimonio de los moradores de la Flandes, Champaña, y Bretaña, hasta que la Silesia, y ultimamente la Irlanda, las han usurpado parte de esta industria: lo mismo podemos decir de los paños, cuyas fábricas florecen hoy en el país mismo en donde florecieron quatro siglos antes. Los que no sepan que el Languedoc contaba entonces veinte y dos pueblos de fábricas á principios del siglo xv, atribuirán al genio del gran Ministro Colbert la primera plantificacion de ellas en Francia. La mercería y la quincallería siempre ha estado domiciliada en el circulo de Suabia y en parte de la Lombardia: de alli la traian á Barcelona los Alemanes, los Saboyanos, y los Piamonteses por los puertos de Genova y de Niza en 1424. Estos ramos y otros privilegiados de ciertas naciones, nunca los conoció Cataluña, y mucho menos otra de las provincias de España.

ARMAMENTOS  
Y PERTRECHOS  
DE GUERRA.

¿Qué diremos del importante artículo de la provision de armamentos de los exércitos, que desde el reynado de Carlos I venia casi enteramente de los países estrangeros; llamo estrangeros la Flandes y el Estado de Milán, porque aunque eran dominios de la Corona de España, no eran parte de nuestro continente, ni sus habitantes naturales españoles. Quando el Doctor Francisco Villalobos, medico del Emperador Carlos V, en su libro de los *Problemas naturales y morales*, que escribia por los años 1534, habla de los gastos, y preparativos que causa una guerra en España, dice: „La primera necesidad es de artillería, con todas sus municiones y aparejos. Y si quereis saber „ quanta es esta necesidad, allegaos al capitan del artillería de „ Castilla, y deciros ha: que es menester que venga madera é „ pol.

„ polvora desde Flandes en una flota que venga á muy buen  
„ recaudo por el mar oceano : y que la fusilería y los maestros  
„ de fundicion , y los carpinteros de los carretones (cureñas) ven-  
„ gan de Italia en otra flota.“ De la respuesta de S. Francisco  
de Borja siendo Virey de Cataluña en 1546, dada á su secreta-  
rio , que pidiendo al Gobernador de Milán cien alabardas , puso  
*albardas* en la carta que firmó su amo sin leerla; infiero yo (otros  
buscan el chiste) que estas armas se labraban de superior cali-  
dad en la Lombardia, quando no las compraba en España.

Estos pasages indican bastantemente que la artillería y sus per-  
trechos venian de fuera de la península , al modo que venian las  
fornituras y muchas armas hasta principios de este siglo , en que  
habiendose desmembrado aquellos estados de la Corona Español-  
la , y siendo ya forzoso socorrernos dentro de casa de armamen-  
tos y vestuarios para la expedicion de Sicilia en 1718, se hicie-  
ron los primeros asientos de estas provisiones bélicas en Barce-  
lona , en ocasion que las largas guerras internas de principios de  
este siglo habian esparcido algunas ideas, experiencias, y dinero  
en la peninsula para este género de empresas. Las fundiciones de  
artillería , que hoy tenemos dentro de casa , se hacian antes casi  
todas en Italia y Flandes, y en aquellos paises se formaban nues-  
tros ingenieros. Nuestros exércitos militaban casi continuamente  
en Lombardia, en Alemania, y en los Países-Baxos : por consi-  
guiente á la España ningun dinero refluia de su manutencion,  
vestuario, y armamento, siendo tres objetos de inmenso consu-  
mo y dispendio, que movian las manos de los estrangeros, enri-  
quecian sus paises, y empobrecian nuestro erario, sin dar ocupa-  
cion á la industria nacional, que era quando mas lo necesitaba  
despues de haber descubierto el nuevo mundo, cuya posesion al-  
hagüeña convidaba á los naturales con esperanzas de riqueza y  
comodidades á dexar las faenas humildes y penosas de las artes  
por la vida aventurera de los viages y carrera de Indias. Esta  
perspectiva de una vida noble y holgada, y de una rápida y  
grande fortuna, no se presentó ni á los principios, ni despues de  
dos siglos, á los catalanes, que como vasallos de la Corona de  
Aragon (como si fuesen subditos del Mogol, y no de una misma

Mo-

Monarquía) no tenían derecho á disfrutar, ni con su trabaxo, ni con su holgazaneria, aquellas remotas regiones: si para dicha, ó si para desgracia de su provincia, no es facil ahora acertar. Lo que se puede asegurar, segun lo ha mostrado en nuestros tiempos la experiencia, y lo va cada día acreditando mas, es que las Américas nada hubieran perdido con la comunicacion de gente laboriosa y activa, que podia haber atajado por algun tiempo la primera inundacion de los generos extranjeros, y del contrabando.

SI A ESPAÑA  
PERJUDICÓ EL  
DESCUBRIMIENTO  
DE LAS INDIAS.

Ponderan mucho los escritores políticos, así nacionales como extranjeros, la brecha que hicieron á la agricultura, comercio, y fábricas de España los famosos sucesos, únicos en esta monarquía, es á saber, la proscripción de los judíos, la conquista de las Indias, y la expulsion de los moriscos. Admiro como se han olvidado que los nuevos dominios en Flandes, Napoles, y Milán, pueden entrar en el número de las causas del atraso de nuestras fábricas en la península. Aquellos estados tenían cabalmente bastante industria, fábricas, y espíritu mercantil, quando se incorporaron á esta Monarquía: por consiguiénte ellos nos enviaban sus artefactos, sus modas, sus gustos; jamás su dinero, pues nada recibían de nosotros, sino algunas materias primeras. El real erario salía tan ganancioso como la nación: los fueros de aquellos países eran mas que sus tributos; y estos se exígían, se administraban, y se refundían en el mismo país, como el agua que llueve en el mar. Harto alivio era quando no tenía que enviar el Rey la dotacion para los Gobernadores y su guardia.

Si las provincias de España tuvieron el comercio, la industria, y la agricultura en el próspero estado que vulgarmente se dice, antes del descubrimiento de las Indias, y en los primeros años del siglo xvi; disculpa merecen los que atribuyen á las tres referidas causas la decadencia y ruina de estos tres ramos de la economía activa de la nación.

Pero yo quiero por un momento suspender el juicio acerca de este tan brillante estado de las artes útiles en estos reynos; quando me sobran hechos positivos, pruebas negativas, é inducciones, sacadas del estado natural y civil que tenían las mismas pro-

provincias en los tiempos en que se suponen sus progresos.

El florentin Balducci Pegalotti, cuyo testimonio hemos citado tantas veces en este tomo, en su tratado práctico de comercio que escribió por los años 1340, ninguna mención hace de nuestras provincias marítimas ni mediterráneas acerca de algun genero de tráfico naval ni terrestre. Habla como práctico negociante, y como testigo ocular de los mercados, fábricas, férias, y objetos comerciados de todos los pueblos de Europa, para instruir y dirigir en sus operaciones á los mercaderes paysanos suyos, que corrian entonces la Europa. Mas ningun puerto de Galicia, Asturias, Castilla, y costa cantábrica menciona una sola vez; ni en la enumeracion de tantos artículos mercantiles como especifica de todos los paises, ya de frutos naturales, ya de artificiales, nada nombra propio de producciones ó de fábrica española.

De aqui empieza mi primera duda: porque, si hubiesen poseido estos ramos de comercio é industria los españoles en aquel tiempo, ¿cómo los hubiera pasado en silencio un escritor, que daba razon de todos los frutos y materias manufacturadas, que eran entonces objeto del comercio general de la Europa; de los puertos de embarcadero; de los mercados de las compras y ventas; de las calidades, precios, y nombres de los generos; de las prácticas y estilos de las plazas, mercados y férias conocidas en todos los paises de occidente, y de las relaciones que estos tenían con los de oriente, en todo lo qual es muy diligente y muy menudo?

Un escritor, que especifica las férias famosas de Flandes, de Brabante, de Champaña, de Languedoc, de Provenza, de Lombardia, y de Inglaterra para las compras de lanas, no por curiosidad meramente histórica, sino por interes mercantil; hubiera igualmente mencionado las férias y fábricas mas célebres de la Corona de Castilla, si estos establecimientos hubiesen tenido relacion con los estrangeros, ó hubiesen formado un ramo para el comercio externo.

Aun de las pocas plazas que nombra en las costas meridionales de España, son solo quatro ó cinco de las que cuenta ex-

traccion de manufacturas, porque casi siempre se reduce á crudos y materias primeras, y á algunos frutos, como eran: *miel, grana-kermes, trigo, sal, cera, azafrañ, cueros al pelo, pieles, lana, aceyte, arroz, seda en rama, almendras, nueces, higos, y pasas*. Alguna vez habla de cordovanes y gamuzas de Valencia y de Barcelona, de coral labrado de Cataluña, de paños de dichas dos ciudades, y de Mallorca y Perpiñan.

Por el estado que este autor, y cien años despues su compatriota Juan de Uzano, freqüentemente citado en este tomo, presentan de la industria y fábricas de várias partes de Europa, como de los Países-Baxos, Francia, Lombardia, y Toscana; se podrán desengañar los escritores economicos, que han creído que son modernos los establecimientos del arte de la lana entre los estrangeros, suponiendo que de la decadencia de los nuestros, se levantaron los de estos. Hay gran diferencia entre una industria popular para vestir la gente aldeana del país, y una industria fina, rica, y variada, para el consumo de la corte, sustentacion del luxo, y despacho externo, que es el que hicieron siempre los estrangeros con nosotros.

Es de advertir que Uzano, que escribia hácia el año 1440, y que sigue las mismas observaciones y reglas que Balducci, pasa en silencio tambien las fábricas de Segovia, Toledo, Burgos, &c. y las férias famosas de Medina del Campo: á lo menos, si existian en aquel tiempo, no eran conocidas de los estrangeros, ó tenían muy poca influencia en la balanza del comercio general. Pero, así el uno como el otro autor; hablan continuamente de las lanas que se extraian de Castilla y Aragon por el Ebro, y tambien por Valencia, pues en el grao de esta ciudad y en Tortosa cargaban los estrangeros. En efecto en 1340, en 1440, y en 1481 se hace mencion de esta saca por el mediterráneo, sin contar la que se executaria por los puertos de Castilla y Vizcaya; bien que ignoramos si en la primera época se exportaba para el Norte, como se practicó despues, y aun se continúa por aquellos puertos.

Lo cierto es, que por el capítulo xix de las Cortes de Barcelona del año 1481 se impusieron seis dineros por arroba de lana

na sucia, y doce por la lavada, que salia de Aragon y Castilla por el descargadero de Tortosa. Pero, si salia por otra parte de Cataluña; debian adeudar las dos clases el quádruplo <sup>1</sup>.

Por otra parte sabemos que las lanas de Castilla no tenian el grado de bondad y de finura que las inglesas, de que se surtian las fábricas finas de Flandes y Florencia. Asi las de España no pudieron competir con estas hasta mucho tiempo despues, esto es, hasta mediados del siglo xv; á lo menos las de Barcelona y Perpiñan, que se surtian para las mezclas de lana de Inglaterra por aquel tiempo.

Sabemos tambien por la historia, que con motivo del casamiento del Príncipe heredero de Castilla, hijo del Rey Don Enrique III, con Doña Catalina hija del Duque de Lencastre, en 1394, vino de aquella Isla una gran porcion de ganado merino á este Reyno, en parte del dote de la Infanta. Aquel ganado probó tan bien en estas tierras, que fué despues su esquilmo uno de los principales ramos de exportacion del comercio castellano. Dentro de algunos años las manufacturas del pais se vieron en estado, si no de competir con las extranjeras, á lo menos de abastecer el consumo comun: por lo qual el Reyno, en las Cortes de Madrid de 1419, pidió se prohibiese la introduccion de paños forasteros en atencion á los perjuicios que de ella se seguian á las fábricas nacionales; bien que no está claro si se habla de los paños de fuera de la peninsula, ó de los fabricados en las provincias de la Corona de Aragon, que entonces eran estados extranjeros para Castilla.

Por el quaderno de los diezmos y aduanas de Castilla del año 1457, consta una respuesta del Rey D. Enrique IV á la petition LXXIV de las Cortes de Burgos, que dice asi: „ Con condicion que todos los pannos de Sant Johan, é primans, é bucardanes, é todos los otros pannos de Gascuenna, é Catalunnia, é Aragon, excepto los pannos del Regno de Valencia, non pueden salir nin pasar por otros puertos algunos, salvo por los desta dicha renta: é ansi mismo que qualquier mercaderías que en

Vy 2

„ qual-

„ qualquier manera ovieren de sacar ó levar destos mis Regnos  
 „ al de Aragon, é ovieren de traer deste á los míos los recüe-  
 „ ros, é otras personas, é mercaderes de Avila, y Segovia, é Are-  
 „ valo, é del Cabildo de Atienza, é de Toledo; excepto los di-  
 „ chos pannos, que non puedan pasar nin pasen por los otros  
 „ puertos de los Obispados de Cuenca é Cartagena con el Reg-  
 „ no de Murcia, é Arcedianazgo de Alcaráz. Y en prueba de  
 que se introducian en las provincias de Castilla várias estofas de  
 lana de las de Aragon; se puede citar una ordenanza del Rey  
 D. Juan el II del año 1442, en que las tasa, nombrandolas por  
 este orden: *Sanjuanes prietos é pardillos, y de todos otros colores;*  
*pannos verbies de todos colores de Valencia; pardillos de Zaragoza;*  
*pannos de Perpiñan* <sup>2</sup>.

Vuelvo á repetir que el mayor comercio externo de España  
 ha sido casi siempre en frutos, y no en manufacturas de indus-  
 tria ó invencion nacional. Si los paños de Castilla salieron para  
 reynos estraños, fue en cierto período de tiempo, muy posterior  
 al descubrimiento de las Indias: y estos eran los negros y azules,  
 esto es, los de colores enteros, que se vendian en Roma para ecle-  
 siásticos, y curiales, así por el suavísimo tacto de la tela, como  
 por la firmeza de estos dos colores.

Que en la Corona de Castilla hubo tambien fábricas de pa-  
 ños antes del descubrimiento de las Indias tampoco puede du-  
 darse, porque en la ordenanza mas arriba citada de tasas de D.  
 Juan II se especifican los paños pardillos de *Valladolid* y de *Se-*  
*govia*; los azules, y verde-oscuros de *Palencia*, *Cuenca*, y *Cordoba*;  
 los verde-oscuros, pardos-tanillos, y pardos limpios y subidos de  
 color de *Ciudad-Real*, de *Baeza*, y de *Chinchilla*. Pero no se in-  
 dica que fuesen artículos de comercio exterior, sino del consu-  
 mo interno, y aun comun: porque en la misma ordenanza tasa  
 igualmente una gran variedad de paños estrañeros que se intro-  
 ducian por aquel mismo tiempo, y debian de servir para el lu-  
 xo y comodidad de la gente rica, segun resulta de la diferencia  
 de

<sup>2</sup> Apéndice á la Cronica de Don por el Padre Fr. Liciniano Saez, del  
 Juan II, publicado en Madrid en 1786 Orden de S. Benito, al folio 107.

de precios entre los de dentro y los de fuera del Reyno. Por dicho documento consta: que la vara del paño mas fino de Valladolid y Segovia se vendia á 40 maravedis, y del de *Florençia* á 167: la del mas fino de Palencia, Cuenca, y Cordoba á 34 maravedis, y del de *Brujas* á 140; la del paño berví de Valencia á 45 maravedis, y del de *Flandes* á 80. Tampoco se habla de granas labradas en España, pues todas venian entonces de *Ipres*, *Londres*, y *Florençia*, siendo la mas cara la de *Londres*, pues se tasó á 400 maravedis la vara. Háblase tambien de los fustanes que venian de *Genova*, y de otras partes de *Levante*: y en orden á papel, solo se hace mencion del de Xátiva y de Toledo.

La introduccion de ropas y tejidos estrangeros de uso noble, no solo era antigua en ambas Coronas de Castilla y de Aragon, sino que una y otra recibian las mismas clases de estofas. En las Cortes de Valladolid de 1351 expidió el Rey Don Pedro el famoso ordenamiento de los menestrales, en el qual se hace mencion de algunas estofas de fuera del Reyno. En el capítulo de los tundidores especifica la escarlata de *Ipre*, y los demás paños de colores de la misma ciudad, de *Malinas*, de *Bruselas*, de *Villeforda*, de *Brujas*, de *Gante*, de *Biadés*. Y poniendo precios á la hechura de varios artefactos del Reyno, nombra el *tarbardo catalan*, y el *escudo catalan encorado* de almacen: cuya moda ó uso se habria introducido en Castilla.

Del quaderno de las Cortes de Toro, celebradas por el Rey Don Juan el I, en 1386, se sacan tambien varios nombres de estofas finas de paises estrangeros que se vendian en Castilla; y alli se les señala el precio respectivo por varas en esta forma: „ Mandamos que la vara del paño de *Chillon* (seria *Chalons*) se „ venda á 70 maravedis: la de *Bruselas*, y de *Lombay* (seria „ *Lovayna*) á 50: la de escarlata de *Gante* á 100; y la de *Ipre* „ á 110, con tal que sea doble y empolvada.“ „ Otrosi manda- „ mos que ningun home sea ossado de sacar panno de *Bruse-* „ *las*, de *Mompeller*, *Londres*, é *Valencia*, sino sea para tomar in- „ fanzona, ó venir al Rey 3.“ Esta restriccion manifiesta la ma-

3 Veanse las Pragmáticas de la Historia del Luxo de Sempere.

por estimacion de estos paños sobre los que se labraban dentro del Reyno.

Siguiendo de una época á otra el consumo de las estofas de lana extranjeras dentro de las provincias de la Corona de Castilla; hallamos siempre las mismas clases, los mismos nombres, y los mismos pueblos de fábrica, que tantas veces se repiten en esta obra en el transcurso de tres siglos. En la ordenanza mas arriba citada de la tasa de manufacturas que publicó el Rey de Castilla en 1442, se lee el valor que se prescribió á cada pieza de paño de los *Paises-Baxos* que se vendia: „ La pieza de ve-  
 „ larte superfino de *Mellinas* (Malinas) á 40 maravedis: la de  
 „ idem de *Contray* (Courtrai) á lo mismo: la de idem de *Liria*  
 „ (Liere) á lo mismo: la de *clusquin* de idem, á 30 maravedis:  
 „ la de *Liere* mediana á 2500: la de *Brujas* de ventaja á 3500:  
 „ la de *Ipre* superfino á 30: la de *Brujas* de primera suerte á  
 „ 2500: la de *Ipre* menor el mas fino á 2150: la de *Courtrai*  
 „ de segunda suerte el mas fino á 20: la de *Treste* el mas fino  
 „ á 2250: la de *Verví* de *Flandes* superfino á 20. Despues siguen  
 „ las escarlatas de *Londres*, *Ipres*, y *Florenzia*.”

Hasta aqui hemos visto que las estofas de lana venian del extranjero al pais de las lanas: que estas salian en rama y no manufacturadas, asi por lo que dicen *Balducci*, y *Uzano*, como por lo que consta del arancel de las contribuciones que pagaban los individuos de la Universidad de mercaderes de Burgos para las costas que sufría la contratacion dentro y fuera del Reyno. En dicho arancel, que se supone del siglo xv en la confirmacion que de él hizo en 1514 la Reyna Doña Juana, no se nombra en los articulos de exportacion de cosas del reyno manufactura alguna nacional, sino frutos, y productos crudos: como *fierro* para *Flandes*; *aceyte*, *higos*, y *pasas* de *Xerez*, de *Valencia*, de *Malaga*; *cordovanes*, *conejinas*, *azafran*, *seda en rama*, *cera*, *grana*, *regalicia*, *cominos*, *almendra*, *arroz*, *azucar* de *Valencia*, *vino* de *Alicante*; *sacas de lana*, que ivan por mar á *Flandes*; *sacas de lana*, que ivan por tierra á *Francia*, *Bretaña*, *Normandia*, ó *Flandes*, por *Navarra*, *Fuenterabía*, ú otra parte; y *sacas de lana*, que ivan á *Italia*, cuyo mercado era entonces *Florenzia*.

A estos renglones se reduce todo el comercio activo que hacian entonces por los puertos del mar cantábrico los españoles, que debian de ser todos los artículos, porque sobre ellos recaia el impuesto para sustentar los gastos de la casa de la Contratacion, y tambien sobre los de importacion, que eran *dátiles, toda especería, pastel de Flandes para tintes; azucar de Portugal, alcanfor, y palo brasil, vino de la Rochela y de Gascuña, y toda especie de mercaderías extranjeras, ya de Flandes, de Francia, y de otras partes.* Pero se echa de ver que el principal ramo de comercio exterior era el de las lanas, pues entre los gastos que pondera la Universidad de mercaderes de Burgos que debia sufrir en la peticion que hace á la Reyna Doña Juana, eran: *los despachos de las flotas de naos de las lanas que se navegan para Flandes en cada año por setiembre é por marzo. . . y en edificios de puentes, y caminos desta ciudad á los puertos de la costa de la mar para poder llevar é carretear las lanas, é otras mercaderías* 4.

Mas adelante tampoco vemos que variasen los artículos de exportacion, porque en el capítulo 1 de las ordenanzas de seguros marítimos que formó en 1537 la citada Universidad, encarga se haya de especificar en la póliza: *si el seguro va sobre cargazon de vinos bastardos, ó romaníes, pasa, higo, azúcares, miel, sal, trigo, arenques, ó sacas de lana; sin nombrar otra cosa de España.*

En el capítulo ix de las ordenanzas de cargazones y fletamentos de mercaderías que salian por los puertos de Castilla desde Fuenterrabía hasta la Coruña, confirmadas por la Reyna Doña Juana en 1511; se habla de que las *peleterías, grana, seda, cera, fierros, aceros, y otras mercaderías de esta calidad, se pueden cargar en qualquier tiempo, y en qualquiera nave, sin esperar la flota de la extraccion de las lanas, que era periódica: más tampoco se hace mencion de manufacturas nacionales.*

Para venir en conocimiento del grande influxo que tenian ya los estrangeros en el reynado de Carlos I, en todos los ramos de industria mercantil, dentro de la Corona de Castilla; bastará leer la

4 Ordenanzas del Consulado de Burgos, núm. XXI. edicion de 1555.

la petición cxxiv de las Cortes de Valladolid de 1542, que empieza así: „ Otrosi decimos: que á causa de las necesidades que „ V. M. ha tenido para ser socorrido de ellas, así en Alema- „ nia, como en Italia, ha sido necesario que vengan á estos „ reynos tanto número de estrangeros como han venido, y hay „ en ellos: los quales, no satisfechos con los negocios que han „ fecho y facen, así de cambios como de las cosas que V. M. les „ consigna para ser pagados dellos, se han entrometido en tomar „ todas las otras negociaciones que hay en estos reynos, de que „ vuestros subditos y naturales han de vivir. Y no contentos con „ que no hay maestrazgos, obispados, ni dignidades, ni estados de „ señores, ni encomiendas que ellos no arrienden ni disfruten; „ de pocos años acá se entrometen en comprar todas las *lanas*, „ *sedas*, *hierro*, y *acero*, y otras mercaderías y mantenimientos „ que hay en ellos, que es lo que habia quedado á los natura- „ les para poder tratar y vivir: de que reciben estos reynos no- „ torio daño y agravio, y V. M. mucho deservicio. . . Y si esto „ no se remediase iría creciendo mucho el daño, de suerte que „ del todo se perdiese la contratacion destos Reynos, quedando „ en manos de estrangeros. . . “

En efecto el comercio de España por aquel tiempo llevaba ya una enorme desventaja respecto del que hacia con los Países-Baxos: el nacional era casi todo de frutos y materias primeras, y el de los flamencos de manufacturas. Jod Dam Houder, autor de aquella nacion, que escribía 5 en 1545, dice: „ Entre las de- „ mas naciones, á la que mas abundantemente proveemos, es la „ española, en toda suerte de mercancías en valor y variedad. „ Es tanta la copia de lana que nos envia, que casi ocupa á to- „ da la costa de Flandes: de modo que lo que descarga en Bru- „ jas cada año, importa unas 360 ó 400 balas, cada una de las „ quales cuesta por lo menos 16 ducados, y de ella salen dos „ piezas y media de paño, que valen mas del doble que la ba- „ la al salir de las primeras labores, y antes que se las dé la ul- „ ti-

5 Su obra tiene este título: *Declamatio panegyrica in laudem hispanæ nationis, quæ in Flandria jam olim fixâ setio de celeberrimam negociationem exercet.*

„tima mano. Asi, pues, son muchos millares de hombres los  
 „que viven de jornal en las preparaciones y demás maniobras  
 „para darles la ultima perfeccion. Finalmente la gran cantidad  
 „de estos paños, navegada por naos de los españoles, se reparte  
 „á Castilla, á Mallorca, Navarra, Aragon, Portugal, Andalucía,  
 „Sevilla, Valencia, Barcelona, Lisboa, Salamanca, y otras famo-  
 „sas ciudades de España. Y para que se vea cuánto beneficio  
 „saca Flandes con la exportacion de este género, se podrá co-  
 „legir de esta cuenta. Además de los paños expresados, se lle-  
 „van sobre todo innumerables piezas de lencería de Olanda, Fri-  
 „sia, Amsterdám, Harlém, Brujas, Gante, Bois-le-duc, y otras ciu-  
 „dades de estos paises. Compran por sumas de muchos millares  
 „de ducados variedad de mantelería, ya sencilla, ya floreada; y  
 „no por menos suma nos toman gran cópia de texidos de al-  
 „godon, con mezclas de seda, hilo, y estambre. Tambien sube  
 „á muchos millares de ducados lo que se llevan á España de to-  
 „da suerte de mercería, que los Paises-Baxos, y la rica Alemania  
 „envian á los mercados de Brujas, y de Anveres. Tampoco ca-  
 „llaré la asombrosa cópia de tapices que labra Odenarda, Bru-  
 „selas, Angeos, Brujas, y Alost, con la industria y grandes cau-  
 „dales de nobles artífices, ni los hilos de Odenarda. Dexo á par-  
 „te los escritorios, arquillas, sillas, bufetes, cerrajas, espuelas, ar-  
 „mas, hojas de lata, cuchillos, peynes, alfileres, y tanta suerte de  
 „quincallería, de que alguna vez cargan los españoles cincuenta  
 „naos.“ Si este negocio activo hacian con España solo los Pai-  
 „ses-Baxos, ¿á qué suma ascenderia el valor total de los generos  
 que nos introducian las demás naciones?

Me parecé que las fábricas de lanas, si alguna vez tuvieron un estado floreciente, fué en los primeros años del Reynado de Carlos I, pues dicese que se extraian del Reyno *paños*, *frisas*, *xergas*, *sayales*, y otros texidos. Pero el gobierno, en vez de fomentar su extraccion mas adelante, con lo qual hubiera estimulado la industria nacional, no solo prohibió la exportacion de estas ropas, sino que estableció que por cada doce sacas de lana que se sacasen en rama, habian de firmar los comerciantes obligacion en los puertos de introducir dos piezas de paño, y

un fardo de lienzos extranjeros. Tal es la pragmática que se promulgó en las Cortes de Madrid de 1552, de la qual se hace mención en la petición LXXXVIII de las siguientes de 1555.

Aunque el Reyno junto en estas conoció los daños que se seguían de la introducción de un genero de tanta necesidad y consumo, parece que no acertó con los remedios oportunos. A pesar de lo que en ellas se propuso, continuaron los franceses y flamencos en enviarnos sus lencerías, como hoy todavía lo practican, no solo á los reynos de Castilla, sino á los de Aragon.

La petición, que es la xxvi de las expresadas Cortes, dice así: „Item decimos: que, como es notorio, por falta que hay „ de lienzos en estos reynos, se trae mucha cantidad de ellos del „ *Reyno de Francia, y Condado de Flandes*, y para traerlos se „ saca gran suma de dinero de estos reynos, de que se sigue mu- „ cho daño á la republica y bien universal de ellos, porque de „ más de necesitarse estos reynos, enriquecen los estraños. El „ valor y precio de los dichos lienzos va de cada dia en tanto „ crecimiento, que los pobres y personas que pueden poco no „ tienen posibilidad para los comprar; y la causa principal de „ donde procede este daño, y de que estos reynos estén necesi- „ tados á proveerse de lienzos de dicho Reyno de Francia y Con- „ dado de Flandes, es la mucha falta que hay acá de lino, y el „ descuido que se tiene en lo sembrar. . . “ De poco aprovecharia fomentar la cosecha de lino; si no se sabia hilar, preparar, te- xer, blanquear, y aderezar despues para competir con las telas es- trangeras, que eran buscadas por su delgadez, hermosura, lustre, y blancura.

Si de las ropas de lana y lino pasamos á las de seda, y tisúes; veremos que todos estos tejidos preciosos tambien venian en los siglos pasados de las fábricas estrangeras, segun queda demostrado mas arriba, exceptuando algunas estofas moriscas de Granada del gusto arabesco, que nunca pudieron competir con las de Luca y Florencia. En efecto grande seria el comercio que estos paises hacian en España con sus ricas manufacturas en el siglo xv, quando los Reyes Católicos, por una pragmática, expedida en 2 de setiembre de 1494 para sus reynos de la Corona de

Castilla, dicen prohibiendo la introduccion de generos forasteros:  
 „ De lo qual ha resultado y resulta otro daño universal en to-  
 „ dos nuestros reynos: cá comunmente estos brocados y paños de  
 „ oro tirado, é bordados de filo de oro é de plata, los traen á  
 „ los dichos nuestros reynos hombres estrangeros, los quales sa-  
 „ can el oro y plata, del precio por que los venden, fuera de  
 „ nuestros reynos. . . . Pero por reveréncia é acatamiento de la  
 „ Iglesia, queremos é permitimos que para ornamentos de las  
 „ iglesias se puedan meter brocados, é otros paños de filo de oro  
 „ é de plata, é brocados 6.“

De esta ultima providencia podriamos inferir que dentro de España no se trabaxaban estas ropas, quando solo se permitia su introduccion para ornamentos del culto divino: cuyo consumo, en un estado de tantas iglesias y monasterios ricos, hubiera podido dar un considerable despacho á un ramo tan precioso y noble de industria. Verdad es que en los reynados posteriores se fué estableciendo alguna fábrica de sedas en Valencia, en Zaragoza, Barcelona, y Toledo, y aun despues de conquistados los moros de Granada se conservaron algunos generos de labores. Asi lo refiere Andrés Navagero embaxador de Venecia en su carta que escribe desde esta ultima ciudad á su amigo Rannúcio en 1526: „ Aqui se labra toda suerte de ropas de seda, que tienen  
 „ gran despacho por toda España, mas no son tan bien trabaxa-  
 „ das como en Italia. Se cuenta un gran número de telares, bien  
 „ que no se sabe todavia perfectamenté el arte de las labores; sin  
 „ embargo se hacen tafetanes muy buenos, y acaso mejores que  
 „ en Italia, y sargas de seda, y terciopelos tambien de buena ca-  
 „ lidad, pero aun dentro de España se trabaxan mejores en Va-  
 „ lencia: todo lo demás no se hace muy bien.“

Si seguimos mas adelante el progreso de la industria estran-  
 gera en todo género de bujería y buhonería; hallaremos que su  
 introduccion acababa de chupar la sustancia de estos reynos á pe-  
 sar de las prohibiciones y vanos clamores de las Cortes. En la

XX 2

6. Libro de las Pragmáticas y Leyes Católicas, impreso en Alcalá de Na-  
 recopiladas por mandado de los SS. Re- res en 1528 por Miguel de Eguía.

peticion xvii de las Cortes de 1593 se dixo lo siguiente: „ En  
 „ las Cortes de Valladolid de 1548 se suplicó á V. M. no entra-  
 „ sen en estos reynos las buxerías, vidrios, muñecos, cuchillos,  
 „ y otras semejantes cosas que entraban de fuera dellos, para sa-  
 „ car con estas cosas, inútiles á la vida humana, el dinero como  
 „ si fuésemos indios. Pero si entonces se fundó esta peticion en  
 „ cosas desta calidad, y de poco precio, en estos tiempos ha lle-  
 „ gado á ser una gran suma de oro y plata la que estos reynos  
 „ pierden metiendoles cosas de alquímia y de oro de Francia, en  
 „ cadenas, brincos, engarces, filigranas, rosarillos, piedras falsas,  
 „ vidrios teñidos, cadenas, cuentas, y sartas de todo eso, y á ve-  
 „ ces trayendolas leonadas, otras azules que llaman de agua ma-  
 „ rina, que á los principios venden á muy grandes sumas con la  
 „ invencion y novedad, y á los fines ellos nos dan á entender  
 „ lo poco que valen por el barato que hacen, y luego traen  
 „ otra invencion y novedad que vuelve á subido precio: y así  
 „ toda la vida hay que comprar, y en que gastar infinito dine-  
 „ ro, y al cabo todo ello no es nada, ni vale nada; y sacan con  
 „ ello el oro y plata que con tanto trabaxo se adquiere y va á  
 „ buscar á las Indias, y partes remotas del mundo: Por tanto su-  
 „ plícamos á V. M. se sirva mandar no entren estas mercaderías  
 „ en el reyno, ni se dé lugar á que buhoneros franceses y estran-  
 „ geros las vendan en tiendas de asiento, ni por las calles, ni  
 „ anden en estos reynos con estos achaques.“

Si continuamos recorriendo los posteriores reynados, no ha-  
 llaremos sino quejas, clamores, y proyectos equivocados para res-  
 tantar la España de parte de las Cortes, de los escritores, y de  
 los tribunales; pero no eran mas que esfuerzos de un zelo vano  
 é ineficaz. Desde principios del siglo xvii no se leen en los au-  
 tores económicos sino tristisimas pinturas de despoblacion, po-  
 breza, ociosidad, y mendiguez, y de una próxima aniquilacion de  
 la monarquia, entregada en manos de los estrangeros, que ves-  
 tian, calzaban, y daban de comer á sus naturales, quienes vivian  
 como mancos y baldados, y continuaron en tan lastimoso esta-  
 do hasta fin del reynado de Carlos II.

Damián de Olivares, á quien citan casi todos los escritores  
 po-

políticos posteriores, dice: que en 1610 se contaban en la Corona de Castilla ciento y sesenta mil extranjeros, y de ellos diez mil genoveses, que hacían todo el tráfico por menor, y de reventa, y los oficios ministeriales que los españoles desdeñaban. Sancho de Moncada, que escribía sus discursos en 1619, dice: que los extranjeros negociaban en España de seis partes las cinco de quanto se trataba en ella, y en el comercio de Indias de diez partes las nueve: que sacaban de los reynos de la Corona de Castilla mas de veinte y cinco millones de ducados anualmente, los veinte de mercaderías que introducían, y los cinco restantes de pensiones, censos, encomiendas, rentas eclesiásticas, juros, casas, heredades, réditos sobre asientos, cambios, &c. siendo así que la flota no traía ocho millones al año.

Dícese comunmente que Felipe II, empeñado en las guerras de Flandes, en la liga de Francia, y en la reduccion de los moriscos de Granada, se vió precisado á tomar fondos prestados á los extranjeros, y á consignarles las rentas para la paga de los crecidos intereses anuales que causaban: que por la dificultad de volver dichos préstamos, se fundaron los juros, que los mismos interesados vendieron despues á los españoles, sacando por este sutil medio los capitales del reyno: y que la demasiada introduccion de generos de afuera, en un tiempo en que la recaudacion de las contribuciones, y los asientos de las aduanas estaban en manos de los mismos negociantes extranjeros, acabó de aniquilar la industria. Pero por las providencias, anteriormente tomadas en Cortes y en otras pragmáticas, vemos que en el Reynado de Carlos I, y principios del de su hijo D. Felipe, la industria y las artes padecian ya, y nunca pudieron impedir la entrada y buen despacho de las estofas y generos de afuera.

De la existencia y prosperidad de esta decantada industria nacional, y bien arraygada en estos Reynos de Castilla, no nos quedan documentos auténticos, ni pruebas tan evidentes, como sobran de la miseria ó ruina de ellas por relacion de los autores regnícolas contemporáneos. Estos en sus memoriales, discursos, y quejas tocaban los males, y los compadecian; y como se proponian buscar su remedio, les era necesario ponderar la pasada acti-

vidad y prosperidad de la nacion para animarla al trabaxo, y mover al gobierno.

Quando digo que ponderaban, no intento decir que mentian; sino que es de recelar exâgerasen, llevados del zelo y amor nacional: porque en sus cálculos y datos se hallan alguna vez contradicciones, y hechos repugnantes á la historia y á la crítica. Por exemplo, los tres tan celebrados establecimientos del siglo xvi, las ricas férias de Medina del Campo, las fábricas de seda de Sevilla, y las de lana de Segovia, bien pueden ser tres escollos en que naufragase la crédulidad de los autores del siglo siguiente, quienes no perdian ocasion de elogiar la pasada grandeza de la nacion, para hacer mas digna de lástima y de remedio la infelicidad de su tiempo. Pero seria de desear que, asi como nos descubren menuda é individualmente el estado del mal que veian y lloraban, nos hubiesen dexado hechos y datos para fixar la época de aquellos decantados bienes, la de su ruina, y del estado de su mayor vigor y opulencia.

Mientras no hallemos noticias mas verídicas y circunstanciadas, que las vagas citas que sobre la fé agena nos han dexado los escritores económicos del tiempo de las miserias y llantos; tenemos derecho, y lo pide la racional crítica, á dudar no de la existencia de las cosas, pero sí de su exâgerado esplendor.

DE LA FABRICA  
DE SEDA DE SE-  
VILLA.

Si empezamos por la antigua prosperidad de las fábricas de seda de Sevilla, la creencia y el buen juicio no pueden aquietarse con lo que nos refieren de su grandeza varios escritores políticos. En las representaciones y memoriales que en distintos tiempos ha hecho el arte de la seda de aquella ciudad al gobierno, ponderando su gran decadencia, se ha solido repetir la noticia de que por los años 1519 estaba ya tan floreciente, que contaba 160 telares, y que en sus maniobras, labores, y demás preparaciones daban ocupacion á 1300 personas; sin decir si estos operarios eran moros ó christianos, españoles ó extranjeros.

En primer lugar se debe sentar: que en las primitivas ordenanzas de los sederos, dadas por los Reyes Católicos en 1492, no se tuvo por conveniente sujetar los oficiales á exâmen, por ser aun muy corto su número; temiendo que esta precision im-

diése su aumento. Pero ya en las segundas ordenanzas del año 1502 se supone que habia un número suficiente, pues se les precisó al exâmen 7. Siendo éstos dos hechos constantes; ¿es creible que en el corto transcurso de diez y siete años subiese esta manufactura á tan pasmosa grandeza, en un tiempo en que las fábricas moriscas de Granada 8 aun continuaban en buen estado, las de Valencia se arraygaban, y los Reyes Catolicos habian permitido la introduccion de telas extranjeras para el culto divino? De qué seda se surtian aquellos telares (cuyo consumo se puede computar á 8000 libras), pues estaba prohibida la extranjera por pragmáticas reales, la una del año 1502, y la otra de 1514? ¿Dónde podia tener despacho este inmenso cúmulo de texidos, siendo las Indias recién descubiertas, no haberse conquistado la Nueva-España, ni el Perú, y por consiguiente faltando en aquellas vastas regiones poblacion, policía sentada, culto suntuoso de la religion, y gente capaz de gastar géneros de luxo en tanta copia? Además, si Sevilla contaba 1300 personas en un solo ramo de industria, aunque lo supongamos el principal; deben concedersele 3000 ocupadas en las otras artes, exercicios, y ministerios de una gran ciudad, incluso las clases de república, de iglesia, de nobleza, de comercio, hacendados, y sus dependientes. Hoy apenas cuenta 1000 almas, teniendo la misma forma y extension que entonces, con arrabales acaso mas amplios y en mayor número que en el año 1519. Y aunque no es la actual poblacion la que corresponde á su recinto (pues ha tenido mucha mas en otros tiempos), sería una temeridad asegurar que cupiese doble número, á no estar los vecinos como presidiarios embarcados, atendida la estructura y disposicion de las casas de un

7. Memorias de la Real Sociedad de Sevilla. Tom. I, pag. 192.

8. Además de lo que refiere Navagero, consta por las ordenanzas del arte de la seda de Granada: que en el reinado de Carlos I se labraban en esta ciudad terciopelos lisos y floreados, rasos, tafetanes, fustedas, y sargas.

Los toqueros (que formaban oficio, á parte) fabricaban lienzos de París, alfardillas, quifiales, velos, toca de reyna, espumilla, rodeos portugueses, rodeos ralos, rodeos de algodón y seda, tocas alcaydías, tocas sanjuanés, cambrises moriscos, cedazos dobles, y terciados.

solo piso casi todas, la misma que tenian en 1547, segun las pinta Pedro Mexía, autor sevillano de aquel tiempo.

Si á estas consideraciones se añade el testimonio de Andres Navagero embaxador de Venecia, que se hallaba en aquella ciudad en 1525; se hará mucho mas increíble tan vaga y absurda noticia. Este caballero veneto, en la carta que escribe á su amigo Ranúcio no le habla una sola palabra de tal fábrica de seda, como le habla de la que subsistia en Granada, y que vió, siendo un literato de primer orden, y un viagero curioso, que iba anotando todo lo que halló digno de memoria en los pueblos por donde transitaba. De Sevilla celebra sus huertos de dentro y fuera de la ciudad, sus arboledas de naranjos, limoneros, y cidras, sus variadas y delicadisimas frutas, y la fertilidad de sus campiñas: pero tambien añade que estas producciones *se debian mas á la naturaleza que al arte, porque la gente era tal que ponía en esto poquísimo cuidado...: que en la ciudad habia muchos sitios vacios, como que no estaba muy habitada, y tenia poco pueblo, pues por el parage en que está situada, ivan tantos vecinos á las Indias, que la ciudad quedaba mal poblada, y casi en manos de mugeres.*

¿Cómo concordaremos esta pintura con la que debia resultar de las decantadas fábricas? Quando florecen las artes y la industria en un punto tan eminente; se trata el cultivo de los campos con tanto descuido y abandono? No por esto negaremos que mas adelante tendria aquella capital fábricas de seda, despues que decayeron las de Granada, y antes de la expulsion de los moriscos; pero su brillante estado sería de corta duracion, y de una extension regular. En el memorial que dieron á Felipe IV en 1650 los alcaldes del arte de la seda, como lo extracta Francisco Martinez de la Mata en el primero de sus discursos, le decian: „Tendiendo esta ciudad de Sevilla mas de 300 telares 9 en que se ocupaban mas de 300 personas, y en los oficios adherentes al beneficio de la seda, que son criadores, y torcedores; es así que

Este sería el mayor número que se habria conocido antes, porque los alcaldes lo mencionan como época de su estado floreciente. Sin embargo hoy se cuentan en Sevilla hasta 2400 telares de todas suertes, entre ancho, angosto, cintería, galonería, &c; y no por eso hace gran ruido de ciudad industriosa.

„ de presente no tiene 60 telares por no tener que hacer , por-  
 „ que no se gastan los texidos de Sevilla , sino los que se traen  
 „ de fuera destos reynos. . . . Resulta de lo dicho la despoblacion  
 „ de esta ciudad de la tercera parte de ella , como se podrá re-  
 „ conocer por las muchas casas que hay cerradas , destruidas , y  
 „ asoladas de todo punto.“

Dice un moderno é ilustre escritor económico de nuestra na-  
 cion , que conoce á fondo las ventajas y desventajas de ella en  
 todos tiempos : que Sevilla , despues que se volvió empório del  
 tráfico de las Indias , descuidó los oficios : que el comercio com-  
 praba las manufacturas de las naciones , que las fiaban , ó daban  
 de mas gusto , y mas baratas : que la industria sevillana no fué  
 fomentada por los comerciantes , ni les tenia cuenta , y asi deca-  
 yó ; y el pueblo laborioso vino á quedar sin propiedad , habien-  
 dose refundido toda la opulencia de los negociantes en fundar ma-  
 yorazgos , monasterios , y obras pias.

Añádase que estos comerciantes no tenian interes en fomen-  
 tar y sostener las artes nacionales , pues eran por lo comun es-  
 trangeros desde el reynado de Carlos I. Esto se colige de la mis-  
 ma fundacion del Consulado de aquella ciudad en 1544 , que se  
 debe á su solicitacion , como consta de la real cédula de su es-  
 tablecimiento , que empieza asi : „ Sepádes que Ciprián de Cha-  
 „ ritate (seria *Charitá*) en nombre de los mercaderes de todas  
 „ las naciones que residen en la ciudad de Sevilla , nos ha he-  
 „ cho relacion : que bien sabíamos como , &c.“ Inferese de aquí  
 que las circunstancias en que se ha hallado siempre Sevilla , ya  
 antes , ya despues del descubrimiento de las Indias , no parece ha-  
 yan podido contribuir á hacerla un pueblo de industria comer-  
 ciable , y de tráfico activo nacional.

En la antigua Crónica de S. Fernando , en que se hace una  
 descripcion de Sevilla , no se habla palabra de los países á don-  
 de despachaba generos ni frutos ; sino que solo se nombran los  
 que se los enviaban , como se demuestra por el tenor de la mis-  
 ma narracion. „ Es ciudad á quien le entran cada dia por el rio  
 „ hasta los adarves naos con mercaderías de todas partes del mun-  
 „ do : de Tánjer y de Ceuta , de Túnez y de Bugía , de Alexan-

„ dria, de Genova, de Portugal, de Inglaterra, de Pisa, de Bur-  
 „ deos, de Bayona, de Sicilia, de Gascuña, de Cataluña, de Ara-  
 „ gon, de Francia, y de otras muchas partes de allende del mar,  
 „ de moros é christianos, de donde siempre alli se hallan gen-  
 „ tes.“ En toda esta pintura no vemos mas que un mercado me-  
 „ ramente pasivo, concurrido de naves y negociantes extranjeros.

El Bachiller Luis Peraza, que describía los trages de gusto  
 extranjero que se usaban en Sevilla en 1552, entre las vestidur-  
 ras que individualiza y cuenta, dice: „ Y porque estando holgan-  
 „ do en Sevilla, gozen en comun de lo que en cada reyno se  
 „ aprecia en particular, traen ropetas *italianas*, chamarras *saone-*  
 „ *sas*, capas *lombardas*, ropetas *inglesas*, sayos sin pliegues de *Un-*  
 „ *gria* (de aquí vendrá la voz *ungarina*)... chamarras angostas  
 „ y largas hasta el suelo, que es á *vista de turcos*: calzas de muy  
 „ gran primor enteras á la *española*, picadas á la *flamenca*, y cor-  
 „ tadas á la *alemana*. . . zaraguelles y zapatos á la *morisca*. Y ha-  
 „ blando de las mugeres, entre otras cosas dice: traen sayas á la  
 „ *francesa*, sayas *serranas*, sayas *flamencas*, sayas, tocas, y cofias á  
 „ la *portuguesa* <sup>10</sup>.“ Estos usos extranjeros, al paso que manifies-  
 tan un gran luxo, y concurrencia de naciones, suponen tambien  
 la introduccion de los generos con las modas.

„ El trato, dice el Padre Mercado <sup>11</sup>, de mercaderes, como el  
 „ dia de hoy (en 1568) se hace, especialmente en estas gradas,  
 „ cierto me admira, con no solerme espantar cosas comunes y  
 „ vulgares. Es tan grande y universal, que es necesario juicio y  
 „ gran entendimiento para exercitarlo, y aun para considerarlo.  
 „ Solian tener este modo de vivir en tiempo de nuestros mayores  
 „ hombres baxos; mas ahora está en tal punto, que es menester no  
 „ ser nada agrestes ni rudos para poder menearlo. Tienen prime-  
 „ ramente contratacion en todas las partes de la christiandad, y  
 „ aun en Berbería. A Flandes cargan *lanas*, *aceytes*, y *bastardos*;  
 „ de allá traen todo genero de *mercería*, *tapicería*, y *librería*. A  
 „ Florencia envian *cochinilla*, y *cueros*; y traen *oro hilado*, *broca-*  
 „ *dos*,

<sup>10</sup> Memorias de la Sociedad Pa-  
 triótica de Sevilla tom. 1. pag. 37.

<sup>11</sup> Suma de tratos y contratos Lib.  
 4. cap. 3.

„ dos, perlas, y de todas aquellas partes gran multitud de *lien-*  
 „ zos. En Cabo-verde tienen el trato de los *negros*: negocio de  
 „ gran caudal y mucho interés. A todas las Indias envían gran-  
 „ des cargazones de toda suerte de ropa: y traen de ellas *oro*,  
 „ *plata*, *perlas*, *grana*, y *cueros* en grandísima cantidad. Item pa-  
 „ ra asegurar lo que cargan (que son millones de valor) tienen  
 „ necesidad de asegurar en Lisboa, en Leon de Francia, y en  
 „ Flandes, porque es tan gran cantidad la que cargan, que no  
 „ bastan los de Sevilla, mas ni de veinte Sevillas, á asegurarlo.  
 „ Los de Burgos tienen aquí sus factores, que, ó cargan en su  
 „ nombre, ó aseguran á los cargadores, ó reciben, ó venden lo  
 „ que de Flandes les traen. Los de Italia también han menester  
 „ á los de aquí para los mismos efectos: de modo que qual-  
 „ quier mercader caudaloso trata el día de hoy en todas partes  
 „ del mundo, y tiene personas que en todas ellas le correspon-  
 „ den, dan crédito y fé á sus letras, y las pagan, porque han  
 „ menester dineros en todas ellas: en Cabo-verde para los nego-  
 „ cios: en Flandes para la *mercería*: en Florencia para las *rajas*:  
 „ en Toledo y Segovia para los *paños*: en Lisboa para las *cosas*  
 „ *de Calicut*. Los de Florencia y los de Burgos tienen necesidad  
 „ de ellos aquí, ó para seguros que hicieron y se perdieron, ó  
 „ para cobranza de ropa que enviaron, ó de cambios que en  
 „ otras partes tomaron recibidos aquí. Todos penden unos de  
 „ otros, y todo casi tira, y tiene respecto el día de hoy á las  
 „ Indias, Santo Domingo, Santa Marta, Tierra-Firme, y México,  
 „ como á partes dó va todo lo mas grueso de la ropa, y de dó  
 „ viene toda la riqueza del mundo.“

En todo lo que se acaba de referir, no se halla mencion ex-  
 presa de manufacturas propias de Sevilla, ni menos de texidos de  
 seda de fábrica de la tierra: todos los artículos de exportacion  
 se reducian á algunos frutos y materias primeras para el país es-  
 trangero, de donde venian las remesas de generos para las Indias:  
 este comercio pasivo, y de conduccion, es el mismo que ha te-  
 nido Cadiz hasta aquí. Sevilla fué hasta el año 1720 el depósito  
 y cargadero exclusivo para las Indias. Lo mismo embarcaban de  
 nuestro suelo los comerciantes de Burgos, que eran todos los de

Castilla y Vizcaya, desde el tiempo de los Reyes Católicos hasta el de Felipe II, como hemos visto mas arriba.

DE LAS FAERICAS DE TOLEDO Y DE SEGOVIA.

Desengañados ya de las ponderaciones con que han pretendido realzar sobre la verosimilitud la antigua industria de Sevilla algunos escritores políticos, afianzando su noticia sobre la palabra del primero que la vociferó; bien podremos dudar de la exâctitud de los datos que han publicado los mismos acerca de las asombrosas fábricas de Toledo y Segovia. Damián de Olivares, en su memorial dirigido á Felipe III en 1620, asegura: que en el reynado anterior se ocupaban en las manufacturas de seda de Toledo 38484 personas. Si á estas añadimos el número de las destinadas á la fábrica de lana, que aseguran no estaba menos floreciente, de las ocupadas en las otras artes, en los ministerios civiles y eclesiásticos, y demás vecindario de caballeros, hacendados, mercaderes, y otros que debian entonces residir en una capital tan ilustre y rica; habremos de concederla una poblacion de mas de 10000 habitantes. El que haya visto el sitio, disposicion, y capacidad material de Toledo, y conozca su historia; verá si este cálculo padece ó no los mismos vicios y contradicciones, nacidas de la exâgeracion propia de los memoriales, que se han notado entre la antigua industria y poblacion de Sevilla.

Que Toledo haya tenido en otros tiempos muchas fábricas de seda y lana, y triplicada poblacion de la actual, nadie lo puede dudar; pero siempre ignoraremos la verdadera época de la plantificacion de estas manufacturas, la de su mayor auge, y la de su ruina. Suponen algunos, aunque vagamente, que el año 1480 contaba esta ciudad 1400 telares de texidos de seda, que gastaban mas de 40000 libras; pero que en 1529 solo estaban corrientes la mitad, cuya disminucion se atribuye á los estragos de los *Comuneros*. Esta noticia ligera y vulgar, corre parejas con la exâgerada grandeza de las fábricas de Sevilla, de que hemos hablado mas arriba. En Toledo los mercaderes que llamaban de escritorio, en tiempo de Felipe II eran muchos, pero los mas estrangeros, de modo que de sola la nacion genovesa se formaba una comunidad separada. A fines de aquel reynado eran mas de doscientos, y todos llevaban telares de su cuenta. Lo cierto es que la prospe-

ri-

ridad de las manufacturas no sería muy duradera, á lo menos no pasaria de medio siglo, porque el mismo Olivares y Sancho de Moncada dicen que en 1610 la decadencia del vecindario y manufacturas de esta ciudad era extremada.

Mucho se ha escrito, y mas ponderado, de las antiguas fábricas de lana de Segovia; pero ningun autor fixa la verdadera época en que tuvieron principio, ni en que alcanzaron su ultima perfeccion. Todos los escritores políticos lloraban ya la ruina de ellas, como lloraban la de otras ciudades, quando publicaron sus quejas y lamentos. Si estaban tan arraygadas las manufacturas de lana de Segovia en tiempo de Felipe II, época vaga que las conceden todos nuestros políticos; ¿cómo se quejaba Colmenares, que escribia la historia de aquella ciudad en 1570: „ que la gente de Segovia era la peor de toda otra republica, por ser toda „ advenediza, inquieta, y atraida de la facilidad de los oficios de „ la lana; sin que jamás hubiera habido algun natural de la misma ciudad empleado en la percha y carda? “

Sea lo que fuere de la superioridad, y fama de los antiguos paños de Segovia, consta por las Memorias Económicas de Larruga: que los de primera suerte nunca subieron de veintiquatrenos, ni el número de telares pasó de trescientos. La actual fábrica de esta ciudad, sin que logre la fama de la antigua, ni haga todo su pueblo activo ni feliz, cuenta igual número de telares, y sus paños superfinos llegan á treintaseisenos. Distínganse los tiempos, el estado de las artes, y el gusto y delicadeza de las gentes. La fábrica antigua, aunque en todas sus operaciones y utensilios imperfecta, pudo entonces competir, en la suavidad del tacto de los paños, y en los colores negro y azul, con las extranjeras para los consumos de eclesiásticos y curiales de la Corte Romana, adonde ivan remesas, y continuaban despues en todo el siglo pasado, por la fama que se conservaba, por habito, ó por moda.

Otra de las questões que no ha dexado apuradas la historia política, sin embargo de haberla decidido la tradicion y creencia comun sin el riguroso exâmen que pide la materia, es la de las antiguas férias de Medina del Campo, tan ponderadas por

los

FERIAS CELEBRADAS DE MEDINA DEL CAMPO.

los que leen, por los que no leen, y por los que no saben leer. Lo cierto es que ningún curioso autor, antiguo ni moderno, ha presentado documentos legítimos y verídicos que atestigüen las cuentas de los inmensos valores que se refieren de dichas féricas: no hay mas apoyo autentico que el simple dicho de algun autor memorialista, ó arbitrista, á quien han seguido los demás.

En el memorial que dió Luis Valle de la Cerda á Felipe II, se lee: que en la férica que se celebró en Medina en 1573 se negociaron, solo en letras de cambio, mas de ciento y cincuenta y cinco millones de escudos, habiendo sido aun mayor en los años anteriores. Pero en apoyo de esta vaga é hiperbólica asercion, no se cita documento autentico de algun archivo; ni de la grandeza, policia, y privilegios de estas importantes féricas alegan los escritores del siglo pasado pruebas mas legítimas que la palabra del primero que divulgó la noticia.

No por esto se debe dudar de la existencia de dichas féricas, ni de que eran las primeras de España por su giro y negociacion; pero pide la buena razon y el cálculo político, que se suspenda el juicio antes de dar asenso á tan enorme exâgeracion. Lo que se estraña es, que ni los primeros escritores que esparcieron la noticia, ni los que despues la han perpetuado copiándose los unos á los otros, hayan determinado el año en que comenzó esta inmensa riqueza del cambio, ni la época en que mas floreció, ni la en que se arruinó, ni las causas que la destruyeron; ni tampoco ¿por qué se prefirió una villa mediterránea, sin mar, rio, ni canal, á otro pueblo de costa ó de mayor grandeza?

Algunos suponen que estas féricas eran ya famosas en tiempo de los Reyes Católicos, y que su ruina empezó de resultas de las guerras de los *Comuñeros*, que tanto afligieron á Castilla desde el año 1520 hasta 1522. Si este hecho fuese verdadero, ¿cómo medio siglo despues llegó su giro y pujanza á tan alto punto, que pasma la imaginacion de qualquier calculador económico, aun quando se rebaxe la mitad á la ponderacion de nuestros escritores políticos? Por otra parte consta tambien que en 1537 eran de grande importancia las referidas féricas, que se celebraban la primera en mayo, y la segunda en octubre.

En

En el artículo v de las ordenanzas de seguros marítimos que formó en el predicho año el Consulado y Universidad de mercaderes de Burgos, se dice: que los seguros para Indias se hacian en dichas férias, como tambien los demás pagamentos en banco, ya de seguros de lo que se extraia por los puertos de Castilla, como de lo que se cargaba en Flandes, Inglaterra, Francia, é Italia. Esta fuerte negociacion se hacia por compañías, ó mercaderes de la Contratacion de Burgos, que venia á ser propiamente una asociacion general ó gremio de todos los mercaderes y cargadores de la Corona de Castilla desde Fuente-rabía hasta Portugal, la qual tenia factores en Sevilla para los embarques á las Indias, y comprehendia en lo interior hasta Segovia.

Aun quando en las férias de Medina del Campo, como suponen algunos, se hiciesen los pagamentos, y saldassen las cuentas de todo lo que se compraba del estrangero, para el surtimiento de Castilla y de las Indias, y de los frutos ó productos de estos reynos que se extraian; ¿quién creerá que á mediados del siglo xvi, en que el valor del dinero era casi triple al actual, en que las Américas no podian tener la mitad del consumo de hoy, y éste se proveia por Sevilla, y en que la Corona de Castilla apenas contaba ocho millones de personas, que es á corta diferencia la actual poblacion; subiese la negociacion cambial en Medina á 78 millones de pesos fuertes en una sola féria? Este enorme giro, de qualquier modo que se conciba, no podia dexar de ser desfavorable á la balanza de España, que recibia diez veces mas efectos que enviaba, y de correr por manos de banqueros y negociantes estrangeros, porque todo se desapareció en un mismo tiempo, tráfico, giro, industria, y gente, pues en 1607 estaba reducido el vecindario de Medina á seiscientos vecinos, de cinco mil que antes habia contado.

Todas las reflexiones críticas que en este capítulo se han adelantado, con respecto á las antiguas fábricas de estos reynos, y al comercio y tráfico activo de sus naturales, no conspiran sino á aclarar los hechos que están vagamente esparcidos en varios tratados, y otros escritos económicos: con el puro deseo de poner á la verdad en su debido lugar, empezando á dudar de la

RETRATO DEL  
CARACTER DE  
MEDIO DE LOS  
ESPAÑOLES.

DUDAS SOBRE  
LA ANTIGUA  
INDUSTRIA DE  
ESPAÑA.

fidelidad de los datos, de la exâctitud de los cálculos, y de la imparcialidad de los autores, siempre que se tropieza con lo contradictorio ó lo inverosímil.

El que duda, no por eso niega, sino que teme ser engañado, mayormente quando halla que los efectos contradicen á las causas, ó se equivocan con estas: quiero decir, que si las preocupaciones y las costumbres nacionales del siglo xv y xvi no eran muy diferentes de las que en el siguiente nos pintan los mismos escritores regnícolas; no se comprehenderá facilmente cómo pudo, ni antes ni despues del descubrimiento de las Indias, llevar ventaja la industria, el tráfico, la agricultura, y la poblacion de las provincias de Castilla sobre la que cuenta en el presente tiempo? Sin embargo de que el estado actual de estos quatro ramos de la felicidad pública no es el que corresponde á la grandeza y poder de la nacion; le juzgó incomparablemente superior (digan lo que quieran los encomiadores de nuestras vejeces) al que tenían estos reynos en el mísero siglo pasado, y por lo menos igual al que tanto se pondera del decimo sexto.

Las pinturas poco favorables que hacen algunos escritores castellanos del siglo xvi de sus propias cosas, me suscitaron varias dudas, que propondré mas abaxo, haciéndoseme sospechosa la fé y exâctitud de los que escribieron despues con tanto encarecimiento de la ruina de nuestro pasado esplendor y actividad en las artes útiles. No me detendré en lo que refiere Andres Navagero en la carta que escribia en 1526 desde Granada á su amigo Ranúcio, porque no se me arguya de que cito un extranjero, el qual entre otras cosas, le decia como testigo ocular que habia atravesado la España de extremo á extremo: „ Los españoles, no solo en este pais de Granada, sino tambien en todo „ el resto de España, no son muy industriosos, ni son aficionados á los plantios y labores de las tierras, porque se aplican á „ otra cosa, esto es, de mejor gana van á la guerra y á las Indias á grangearse fortuna.“ Sin embargo, esta propension á dexar los oficios sedentarios por la vida holgazana del nuevo mundo, la vemos confirmada por la peticion ccciv de las Cortes de Madrid del año 1552, en la que se dice, tratando de remediar

al

RETRATO DEL  
CARACTER GE-  
NERAL DE LOS  
ESPAÑOLES.

REPOS ZAGUG  
AUDITNA AI  
NO AISTRUGNI  
ARATES

la saca de artefactos por la falta que acá se padecía de ellos después: „ Como los naturales destos reynos que están en aquellas partes de Indias, no tienen la cuenta y cuidado de trabajar que conviene tengan nuevos pobladores, y consumen y gastan vanamente, como hombres ociosos y sin ningún oficio, lo que en aquellas partes ganan; y los que acá tienen oficio, y han pasado á ellas, y podrían vivir de sus oficios, no los quieren usar, y como hombres de mal sosiego buscan bullicios y desasosiegos en que se ocupan. . . .“

Alexo Venégas, en su obra intitulada *Agonía del tránsito de la muerte* (punto III, cap. XVI. fol. 69) que escribió en Toledo en 1537, se queja de los holgazanes con estos terminos: „ En sola España se tiene por deshonor el oficio mecánico, por cuya causa hay abundancia de holgazanes y malas mugeres; de más de los vicios que á la ociosidad acompañan, con toda la cofradía del número de quien dice Horacio: no somos para mas los baldíos de para aumentar el número de los hombres, y comer pan de valde: los cuales, si no tuviesen por deshonor el oficio mecánico, allende que represarian el dinero en su tierra, que para comprar la industria de las otras naciones se saca, escusarian muchos pecados. . . .“ ¿En dónde estaba la decantada industria de seda y lana de Toledo, quando escribia así este autor, natural y vecino de la misma ciudad?

El P. Castillo, en su *Historia de Santo Domingo* impresa en 1584, al folio 5, moteja la desidia de sus mismos castellanos, con este símil: „ Como el abundancia de mil cosas que hay en estas provincias no hace ricos á los naturales, por haberles faltado industria y arte; así la multitud que alcanzamos de nuestros santos, no vale lo que podría, porque no tratamos dello con la atención, y cuidado que se requiere.“

El P. Siguenza en su historia de la Orden de S. Gerónimo (P. II. L. II. cap. 2. p. 336) que escribia á fines del reynado de Felipe II, hablando de las inquietudes que causaron al Monasterio de Guadalupe los holgazanes bulliciosos de unos pueblos comarcanos, dice: „ De estos hay muchos en cada pueblo: daño general de España, que no pone remedio en que no haya gente holgazana.“

Este daño parece era un mal endémico de España en el siglo mismo en que tanto se decanta la riqueza, industria, y prosperidad de la nacion. El P. Fr. Juan de Medina habia dirigido en 1545 á Felipe II, siendo Príncipe, y Gobernador de estos reynos, un discurso con el título de *La Caridad Discreta, &c*: en el qual habla del remedio que se habia dado en socorrer y atajar la multitud de pobres, mendigos, vagos, y ociosos que inundaban antes el reyno con escandalo y estrago de las costumbres: obligandoles con la nueva providencia (son palabras suyas) á *trabaxar y á servir, pues antes faltaban trabaxadores, labradores, oficiales, y criados que sirviesen á señores; porque muchos, sabiendo que sin trabaxo suyo les era lícito vivir del ageno, andábanse á mendigar*. Prosigue con una admirable energía, pintando el abandono de estas gentes, y los males que causaban á la república los vagabundos con trage de pobres, á cuyo gremio se agregaban muchos extranjeros, que á la sombra de la tolerancia del gobierno, é indiscreta piedad sacaban descansadamente el dinero de España. Pero, á pesar de este santo y loable proyecto del recogimiento de los pobres destinando al trabaxo y oficios á los muchachos perdidos, á breve tiempo prevaleció la opinion contraria; y en lugar de disminuirse los mendigos, se fueron aumentando por mas de un siglo. ¿Cómo se conciliará pues esta mendiguez y holgazanería, tan general, y tan ponderada por los mismos escritores españoles, testigos de vista de este abandono, con las florecientes fábricas y manufacturas extendidas por estos reynos en los Reynados de Carlos I, y de su hijo Felipe II? Si no eran moriscos ú extranjeros los laborantes, mayor será la dificultad para componer esta contradiccion.

Si corremos la vista por el estado que tuvo la nacion en el siglo siguiente, se avergüenza el amor de la patria, y se lastima todo buen corazon al ver que los males se fueron aumentando, al paso que crecian los lamentos de los escritores, y el zelo de los arbitristas, en cuyos escritos está encerrada la historia de la miseria nacional, y de los desaciertos ó indolencia del gobierno.

Empezando por el desdichado siglo XVII, hállanse desde los primeros años quejas y súplicas de comunidades y de particula-

res zelosos. Entre las quatro máximas que en 1610 propuso á Felipe III el Doctor Christoval Perez de Herrera, fué esta la primera : „ Que se dé orden como se ocupe la gente que anda „ ociosa en estos reynos , así naturales como estrangeros. Y co- „ menzando por la que anda mendigando fingidamente , hombres „ y mugeres , niños y niñas , llenas de vicios y pecados , se re- „ duzgan á trabaxar en oficios y ministerios de república , y en „ labores del campo. . . Y para que se evite la gente ociosa , que „ hay en tanto número , de mas calidad y menos comun y or- „ dinaria que la referida ; lo que se me ofrece decir es , que hay „ mucha necesidad que , por lo menos en esta Corte , Valladolid , „ Granada , y Sevilla , que son los quatro lugares donde está la „ fuerza y multitud de gente destos reynos , adonde se ha ido re- „ cogiendo la mas de ellos , se elijan algunos caballeros de vir- „ tud , calidad , valor , y hacienda , para que V. M. les dé oficios „ de mirar por la república con título de censores.“

El Doctor Sancho de Moncada , que escribia en 1619 su *Restauracion política de España* (Disc. I. cap. XI.) dice francamente y sin rebozo : „ La ociosidad y holgazanería es vicio de es- „ pañoles bien conocido de estrangeros : y ellos entráronlos por „ aquí , aportillando el demonio este Reyno por donde le halló „ mas flaco. Traen todo lo necesario hecho , de modo que no hay „ ya en que trabaxar ; y no venir cortado y cosido , ha sido ven- „ tura de los sastres. . . Y han reducido este pobre reyno á lo „ que los Filisteos al de Israel , que para aguzar una reja , hacha , „ ó azadon , era forzoso ir á Filistea. España está hoy tan ha- „ ragana , ociosa , entumecida , y puedo decir manca y baldada , „ que es menester ir á lo mismo á otros reynos. . . Ni escribir „ podemos sin los estrangeros , pues no hay papel ; ni hay lien- „ zos , paños , cuchillos , ni cosa alguna.“ Prosigue en el Discur- „ so v , cap. 5 , tratando de la real hacienda : „ Seria de conside- „ racion cargar los tributos á la naturaleza , que no se cansa , y „ no á la industria humana en el comercio ; y mas en España , „ tenida por enemiga de trabaxar , es bien no se le aten las ma- „ nos.“ Y mas adelante en el título *Riqueza firme y estable de España* (cap. VII.) vuelve á decir : „ Que los estrangeros , como

„ mas diligentes que los españoles, usan en España casi todos los  
 „ oficios; de modo, que lo poco que ha quedado que traba-  
 „ xar, lo trabaxan ellos; y con su natural presteza han excluido  
 „ de todo á los españoles, ocupando hoy los puestos de ganar  
 „ que comer que tenian los moriscos, antes que los nuestros se  
 „ pudiesen entablar en ellos; y gastan mejor que los nuestros lo  
 „ que labran, ó por mas vistoso y aparente, ó por mas nuevo,  
 „ ó por mas barato. . .“ Y en el cap. VIII añade: „ Muchos ma-  
 „ teriales se sacan de todos géneros, lanas, sedas, hierro, todas  
 „ tintas de España y de Indias, enxebes, trapo, maderas, búfa-  
 „ no: y esto atribuyen los estrangeros á ser la nacion holgazana.“

Oygase la pintura que en 1625 hacia el Canonigo Pedro Fer-  
 nandez de Navarrete en su *Conservacion de Monarquias*, quien  
 dice: „ Debe estimarse la ociosidad como causa principal de la  
 „ despoblacion de España. . . Y asi siendo pocos los que se apli-  
 „ can á las artes y oficios mecánicos, pierde el reyno el útil que  
 „ pudiera tener en beneficiar tantos y tan aventajados frutos na-  
 „ turales como tiene.“ Mas adelante en el Disc. ix habla en es-  
 tos términos, condoliendose del mal estado de la monarquía:  
 „ Despúeblase asimismo Castilla por el poco cuidado y vigilancia  
 „ que se tiene en castigar vagabundos y holgazanes, de que es  
 „ infinito el número en estos reynos, siendo esta la causa de ha-  
 „ ber tantos pobres. . . En los proverbios se dice lo que los es-  
 „ trangeros que vienen á España pueden decir de nosotros: que  
 „ pasan por los campos fertiles, y los ven cubiertos de ortigas y  
 „ espinas por no haber quien los cultive; habiendose los mas de  
 „ los españoles reducido á holgazanes, unos á título de nobles,  
 „ otros con capa de mendígos.“ Otras causas halla aquel zeloso  
 escritor de tan deplorable dexadez y estrago de costumbres, que  
 declara en el Discurso x, diciendo: „ Es asimismo ocasion de que  
 „ en Castilla haya muchos holgazanes, y aun muchos facinerosos,  
 „ la licencia abierta, y el abuso que hay, de que cada qual se  
 „ llame *Don*, pues apenas se halla hijo de oficial mecánico, que  
 „ por este tan poco sustancial médio no aspire á usurpar la es-  
 „ timacion debida á la verdadera nobleza: de que resulta, que  
 „ impelidos y obligados con las falsas apariencias de caballeria,  
 „ que-

„ quedan sin aptitud para acomodarse á oficios, y á ocupaciones  
 „ incompatibles con la vana autoridad de un *Don*. Ha dado tam-  
 „ bien motivo á la holgazaneria (prosigue en el Discurso xi) la  
 „ introduccion de mayorazgos y vínculos cortos, porque no sir-  
 „ ven mas que de acaballerar la gente plebeya, vulgar, y mecá-  
 „ nica : pues apenas llega un mercader, un oficial, ó labrador, y  
 „ otros semejantes, á tener con que fundar un vínculo de qui-  
 „ nientos ducados de renta en juros; quando luego los vincula pa-  
 „ ra el hijo mayor, con lo qual, no solo éste, sino todos los de-  
 „ más hermanos, se avergüenzan de ocuparse en los ministerios  
 „ humildes con que se ganó aquella hacienda. Y así, llevandose  
 „ el mayor la mayor parte de ella, quedan los otros con presun-  
 „ cion de caballeros por ser hermanos de un mayorazgo; y sin  
 „ querer atender mas que á ser holgazanes, vienense á la Corte,  
 „ donde acaban de desechar la poca inclinacion que tenian á los  
 „ oficios mecanicos.“

Para mayor confirmacion de este caracter general que retra-  
 taron los autores sobredichos, añade Don Diego de Saavedra en  
 sus *Empresas Políticas* lo siguiente : „ Porque en España no se  
 „ ocupan en las artes, se padecen tantas necesidades; no porque  
 „ la fertilidad de la tierra dexa de ser grande, sino porque falta  
 „ la cultura de los campos, el exercicio de las artes mecánicas, el  
 „ trato y comércio, á que no se aplica esta nacion, cuyo espiri-  
 „ tu altivo y glorioso (aun en la gente plebeya) no se quieta con  
 „ el estado que le señaló la naturaleza, desestimando aquellas ocu-  
 „ paciones que son opuestas á ella.“

Los pasages hasta aqui recopilados, y otros mas que se po-  
 drian citar de escritores nuestros de aquellos tiempos, vienen á  
 formar un testimonio general de que la nacion debe de haber  
 padecido en todos tiempos algun vicio radical, en las leyes, ó en  
 las costumbres, que la impidió ser tan industriosa como era ne-  
 cesario para competir con las estrangeras, ó á lo menos para pro-  
 veer sus propios consumos.

Pero yo no entro á exâminar aqui las causas inmediatas por-  
 que se acabaron nuestras antiguas fábricas, que son muchas, y pi-  
 den un tratado histórico y político trabaxado de intento por una  
 plu-

pluma sólida, franca, é imparcial. Lo que yo desearia es que algun ilustrado y zeloso patricio me desvaneciese con buenas razones algunas dudas que me combaten y embarazan, reduciendose las principales á la quëstiones siguientes. ¿Cómo una nacion que despreciaba el trabajo mecánico, pudo adelantar las artes del pais con sus propias manos? ¿Por qué, ya que supongan que las abrazó á los principios sin repugnancia, vino á perder no solo la memoria, sino la aficion á ellas, como si las causas morales por que despues las aborreció, no hubiesen subsistido muchos tiempos antes? ¿Cómo, dado que solo tuviese aversion al trabaxo manual, dexaba en poder de los estrangeros todos los ramos de negociacion, trato, cambios, y asientos, que no podian desdorar á las familias? ¿Cómo se podian conciliar el amor á los oficios y la calificacion de *viles y baxos* con que várias leyes del tiempo de Felipe II distinguen á los zapateros, herreros, curtidores, zurradores, &c, viniendo en su ayuda algunos capítulos de las ordenanzas de las Ordenes Militares, que tratando de las informaciones les dan iguales dicitios, incluyendo á otras profesiones mas decentes? Enfin, ¿cómo pudo jamás avenirse la aplicacion á las artes con las pruebas de limpieza de sangre, tan generales y antiguas en Castilla, para entrar en cuerpos privilegiados, cuyos requisitos debian influir directamente en la desestimacion del trabaxo manual, pues se contaba este en el número de las notas que manchaban á los linages despues de los borrones de morisco y judaizante? ¿Cómo, pues, podia el antiguo español, altivo y pundonoroso, dedicarse voluntariamente á las penalidades y humildad de los oficios, quando hoy, en que se van combatiendo y desterrando con escritos, y con reales declaraciones y privilegios muchas de estas preocupaciones antipolíticas, todavia conserva el comun de las gentes una conocida repugnancia á las ocupaciones mecánicas?

Estas son las dudas que me han ocurrido, con la lectura de nuestros autores políticos, sobre la tan decantada industria de los siglos pasados, no menos exâgerada que la poblacion y agricultura de aquel tiempo, que sin el menor exâmen estiman algunos por incomparablemente mayor que la moderna; sin adver-

tir

tir que si hoy se hallan obstáculos físicos y políticos para ser mas aventajada, mayores subsistian entonces. ¿Por ventura en el tiempo en que se refiere la gran prosperidad de España, tenia esta caminos, canales, ó rios navegables <sup>12</sup>, para facilitar mas que ahora las comunicaciones de unas provincias á otras, y del país interior á las costas, lo que abarataria los portes para la circulacion, saca, y entrada de los generos y frutos?

El terreno de España ¿era en otros tiempos diferente del actual, esto es, era menos cortado por cordilleras áridas é inhabitadas, puertos, y montes enriscados, que dificultan los tránsitos, y por lomas y elevadas mesetas que no admiten riegos? ¿Las leyes agrárias, y el sistema de arbitrios y contribuciones eran mas benéficas que ahora? ¿y el clima era menos ardiente y mas lluvioso, menos sujeto á sequías y hambres, de que nos hacen frecuente mención nuestras historias en todos los siglos, sin excluir los fabulosos, hasta haber quedado por proverbio <sup>13</sup> en Toledo, centro de la península: *Dios te libre de la enfermedad que baxa de Castilla, y de la hambre que sube de Andalucia?* En nuestras crónicas se leen con bastante frecuencia los apuros que padecian los Reyes de Castilla para mantener muchos meses los reales en los asedios de plazas y castillos, quienes mas de una vez tuvieron que alzar el campo por falta de pan y mantenimientos; siendo asi que las mayores huestes de que se trata, no solian exceder de seis ú ocho mil hombres. Esta penuria ciertamente no da de la agricultura una idea tan magnífica como se pretende ponderar; si ya no era la causa, como la experiencia lo ha enseñado, de que el país de trigo está mas sujeto á las hambres, por ser la cosecha única, y mas incierta.

<sup>12</sup> Es de notar que los rios mayores de España van á desaguar en Portugal, que es justamente donde son útiles por su caudal y comunicacion con el mar, y que ninguno atraviesa la península, pues salen del centro, ó lomo, y van á morir á la circunferencia: por consiguiente son de un breve curso, y corto caudal, comparados con los grandes

del resto de Europa que hacen comerciantes á tantos pueblos. Los nuestros todos nacen dentro de casa; y baxo de este respecto España se debe considerar como una isla, que ni recibe aguas de otro país, ni las envia.

<sup>13</sup> *Vida y hechos de Guzman de Alfarache*, lib. 11, cap. 2. cuyas aventuras corresponden al tiempo de Felipe II.

Por otra parte me inclino á creer que el establecimiento ambulante de la Santa Hermandad, y su fuero y constitucion primitiva de hacer justicia en los yermos, no suponian los caminos muy pasajeros, ni los lugares muy frecuentes, ni las tierras por consiguiente bien pobladas y cultivadas. Tampoco la pastoria reglamentada de la Mesta, sus fueros, y los de la Cabaña Real entonces eran tampoco compatibles con un estado floreciente de cultivo y de poblacion rural.

Si en tiempo de Felipe III, dice Sancho de Moncada, que se contaban en España seis millones de personas, de ocho á nueve que habia contado antes; es de presumir que el autor hablaba aqui del mayor auge de la poblacion quando lo recuerda para contrastarlo con el estado de decadencia que ya se experimentaba en su tiempo. ¿De dónde, pues, se forjó la comun tradicion de los diez y ocho millones del tiempo de los Reyes Católicos? Sin embargo no se puede negar que la poblacion actual de ambas Castillas es muy inferior á la que debió de tener en el siglo decimo sexto, pues están patentes los testimonios de esta desolacion en los muchos lugares que se encuentran yermos, y en los grandes recintos de ciudades y villas, hoy vacias de gente, tráfico, y riqueza. Pero esta disminucion se ha compensado superabundantemente en este siglo con el crecimiento que han recibido y reciben otras provincias, principalmente las marítimas; sin contar Cataluña y Valencia en la Corona de Aragon, cuyo vecindario ha subido á un tercio mas de cincuenta años á esta parte. ¿Qué eran á principios de este siglo Cartagena, Cádiz, la Isla de Leon, Puerto Real, el Puerto de Santa María, la Coruña, y el Ferrol? ¿Qué era la Sierra Morena antes de las nuevas poblaciones, obra inmortal de la grandeza y beneficencia de Carlos III? ¿Qué era en fin la España toda antes que entrase á ocupar el trono la Augusta Casa de Borbon? Un cuerpo cadavérico, sin espíritu ni fuerzas para sentir su misma debilidad.

De todo esto concluyamos que la industria y comercio activo de Castilla, hayan sido estas ú otras las causas, nunca fué capaz de competir con el de los estrangeros, y que Cataluña no pudo en tiempo alguno dexar de serles tributaria en los generos nobles, de invencion, y comodidad. CA-

## CAPITULO III.

## DE LOS EDIFICIOS PUBLICOS DE LA BAXA EDAD

que se conservan en la Ciudad de Barcelona.

**D**ESPUES de haber examinado á Barcelona por el lado de las artes útiles y oficios manuales, en que han sido esmerados sus activos hijos; justo será contemplarla por el de las nobles artes, principalmente la arquitectura, en la qual no sobresalieron menos la habilidad y el primor de sus artífices que el espíritu y la magnificencia de sus ciudadanos.

No subiendo de los límites de la edad média, á que están reducidas estas Memorias; hallamos que esta ciudad, por su aseada construccion, y urbano aspecto, mereció de la pluma del poeta Ausonio el epíteto de *pulida*; y de Hermoldo Nigelo, en la vida de Ludovico Pio, el de *ciudad decorada al estilo romano*. Posteriormente el judío Benjamin de Tudela, á mediados del siglo XIII la calificó de *poblacion elegante*. El Rey de Aragon Don Juan I la dió el título de *escogido vergel entre los campos*; Don Alonso V el de *ciudad respetable en antiguos templos, y hermosa en los demás edificios*; y Laurencio Valla, en la vida y hechos de este Rey, el de *hermosísima ciudad*. Geronimo Paulo, que escribia en 1491, dice: *Disputa á Florencia la belleza y aseo, siendo sus muros y caserío de sillería, y sus calles limpias*. Marineo Siculo, que la vió á principios del siglo XVI, la ensalza en estos terminos: *Arventaja á toda otra ciudad en la elegancia de los edificios, limpieza de las calles, amenidad de sus jardines, y hermosura de todas las cosas*. Andrés Navagero, embaxador de Venecia, que pasó por ella en 1525, la pinta con igual encarecimiento: *Barcelona, dice, es hermosísima ciudad, sentada en bellissimo sitio, con gran número de vistosos jardines, y de casas buenas y cómodas, construidas de sillería*. Gaspar Barreyros, viagero portugués del año 1546, celebra la *bondad de sus casas de piedra labrada, el enlosado y limpieza de sus calles con cantarillas, y sus hermosos huertos*. El Arcediano Gomez Miedez, que escribia por aquel

ELOGIOS DADOS  
POR LOS AUTO-  
RES.

tiempo la vida y hechos del Rey D. Jayme Primero, dice: *Barcelona aventaja á las demás ciudades, no solo por su situacion, sino por la construccion de sus edificios, y anchura de sus muros.* Luis Nuñez, que escribia en 1606, dice tambien: *Las casas de esta ciudad son casi todas construidas de cantería, adornadas con la amenidad de sus jardines; y sus calles límpias con el auxilio de las cantarillas, lo que es raro en España.* El P. Fr. Jayme Rebullosa, que escribia en 1617, alaba *la magnificencia de sus casas, todas á una mano muy fuertes, altas, y de cantería; y la limpieza de sus calles, por ser todas enlosadas, y con albañares, ó sumideros por medio.* El P. Fr. Francisco Diago, en su historia de los Condes de Barcelona, que publicó por aquel mismo tiempo, dice: *Esta ciudad encierra tantos castillos quantas casas tiene: que todas ellas merecen este nombre, siendo tan grandes, altas, y de piedra.*

Ya otros escritores españoles, cuyo testimonio no puede ser sospechoso, hablando de este pueblo, muy extraño para ellos, habian tratado con mucho encarecimiento de la planta y urbana construccion de Barcelona, segun el estado que tenia á mediados del siglo decimo sexto. El primero es Pedro Mexía, aunque por incidencia, pues criticando en el *Dialogo de los Médicos*, publicado en 1547, las humildes y poco vistosas fachadas del caserío de Sevilla, su patria, dice: „ Cierto en gran manera se ha enmendado esto, porque labran ya á la calle; y de diez años á esta parte se han hecho mas ventanas y rejas á la calle que en los treinta años de antes, verdad es; pero están edificadas las casas antiguas de manera, que no todos pueden hacer eso, como querrian, aunque todavia, cierto, hay grande enmienda. Pero en una cosa no la veo, que es en edificar baxo, porque muy pocos hacen mas de un alto; y así quedan todavia las casas humildes, y de poca autoridad: y por esto á los extranjeros, y á los que traen los ojos cebados de Barcelona, y de otras ciudades, cuyas casas tienen tres ó quatro altos, nunca parecerán bien los edificios de esta ciudad.“

Diego Cervantes, testigo ocular que habia visto á Barcelona á su paso para Italia en 1568, la encarece sobre manera en la

*Novela de las dos Doncellas*, con la siguiente pintura: „ Admiróles,  
 „ dice, el hermoso sitio de la ciudad, y la estimaron por flor de  
 „ las bellas ciudades del mundo, honra de España, temor y es-  
 „ panto de los circunvecinos y apartados enemigos, regalo y de-  
 „ licia de sus moradores, amparo de los extranjeros, escuela de  
 „ la caballería, exemplo de lealtad, y satisfaccion de todo aque-  
 „ llo que de una grande, famosa, rica, y bien fundada ciudad  
 „ puede pedir un discreto y curioso deseo.“

En todas las descripciones que acabamos de citar, se encarece como bondad principal la solidez, elevacion, y elegancia de los edificios, la cópia y belleza de los huertos, y el piso y limpieza de las calles: circunstancias que en aquellos tiempos distinguian mas que hoy esta ciudad entre todas las demás de España, porque, ni el carretéo del comercio, ni la rua de coches eran tan crecidos como han llegado á serlo al presente, ni el vecindario y grandes fábricas tan numerosas. Por estas causas sus calles, generalmente angostas, desembarazadas entonces de tanto bullicio y tormento estrepitoso de carruages, y sus casas no tan ahogadas con el actual gentío y estrechez de las habitaciones, la hacian un pueblo mas alegre, despejado, y límpio, y por consiguiente una vivienda mas amena y sosegada. Además sus edificios compartidos en islas ó manzanas, con mas claros que ocupan hoy, en donde campeaban vistosos jardines, eran mas serios y suntuosos que los modernos, aunque son de lindo aspecto y buena fábrica.

En este estado conocieron á Barcelona los escritores mas arriba citados, quienes ciertamente no la hubieran alabado con tanta admiracion y preferencia sobre otras, si no les hubiese robado la atencion el aspecto noble, pulido y magnifico de sus edificios y comun caserío, del qual ha desaparecido la mayor parte en este siglo, sin perdonar sus cimientos; ya con la continúa reedificacion de casas arruinadas ó maltratadas de resultas de los dos últimos sitios y bombardeos que padeció desde 1691 hasta 1714; yá con la demolicion de treinta años á esta parte de gran número de las antiguas que habian quedado enteras, con el fin de levantarlas sobre una nueva planta, y construcción aprovechada para encerrar en corto sitio un vecindario que crece de

dia en día <sup>1</sup>, y se refunde y reconcentra dentro de las mismas habitaciones, no permitiendo la fortificación militar, y el recinto de sus soberbios muros, ensanchar la población. Así es que, como los antiguos huertos y espaciosos patios se van reduciendo, sobre la estrechez de sus calles; esta ciudad, extendiendo hácia lo alto lo que habia de ensanchar sobre su piso, ha venido á hacerse una como piña de casas, torres, cimborios, miradores, y azoteas que forman sin embargo una vista hermosísima, y un objeto que sorprende contemplado desde una altura, ó desde una proporcionada distancia.

La angústia en que está el vecindario de una ciudad populosa, en cuyo recinto se hallan situados treinta y seis conventos de ambos sexos, cada día debe ser mayor, quando ya á mediados del siglo XIV la población civil que crecía notablemente, mereció la atención del Rey Don Pedro IV. Por su real cédula, expedida en 5 de marzo del año 1370, prohibió que en adelante ninguno de los monasterios, iglesias, y otros lugares pios ya edificados, pudiese aumentar y extender sus claustros, cercas, huertas, ni otras oficinas, y que en lo sucesivo no se pasase á edificar otro alguno: dando por causales de esta providencia, el que estos edificios iban ocupando y embarazando el mejor terreno de la ciudad, la qual creciendo en gente indefensa, carecería de moradores útiles y necesarios para su guarda y conservación. Estas son las literales cláusulas del diploma, que está en el Real Archivo de la Corona de Aragon, en el registro intitulado: *Gratiarum Petri IIII 46. fol. 154.*

Esta providencia parece que solo tuvo rigurosa observancia hasta la muerte del legislador, acaecida en 1387, porque en el discurso de diez reynados posteriores, desde Don Juan I hasta Felipe IV, se fueron construyendo dentro del mismo recinto de la ciudad, doce conventos mas de religiosos, y trece de religiosas sobre los seis de los primeros, y cinco de los segundos, que uni-

<sup>1</sup> En el año de 1464 se contaban en Barcelona 6568 casas; y hoy pasan de 11200, de 10000. En 1657 ascendía el vecindario de dicha ciudad á 64000 almas, en 1759 á 80000; y al presente pasa de 112000, sin contar la tropa de la guarnición.

únicamente existían en el día en que se expidió la real cédula; advirtiéndose que la área de los muros no es hoy mayor de lo que era en el expresado año de 1370. Ya fuese efecto de esta providencia, ó de otras causas, es constante que el vecindario se iba acrescentando, pues en una representación del Ayuntamiento al mismo Soberano en 1383, para aumentar el número de los oficiales de justicia, se lee esta cláusula: „ Porque en la presente „ ciudad hay hoy en día, por la gracia de Dios, muy crecida „ poblacion, así de gente natural, como de otras naciones estra- „ ñas, que de algun tiempo acá han venido á avecindarse en „ ella 2.“

Los que vieron esta ciudad cien años atrás, apenas la conocerían hoy segun las renovaciones, reparaciones, y mudanzas que ha experimentado su caserío, entonces todo labrado de sillería, de estilo uniforme, y de aspecto tan serio y elegante como el que se conserva aun en sus antiguos templos. Los que sepan exâminar aquellas casas con ojos arquitectónicos, habrán de confesar que su forma y artificio guardan cierto ayre de suntuosidad y nobleza en la estructura de sus ventanas, portadas, zaguanes, pórticos, y terrados cubiertos, la mayor parte adornados de columnas, graciosas labores, altos relieves de medallones, festones, y otros caprichos del gusto antiguo, unido todo esto á la firmeza de la fábrica de cantería. Así es que subsisten todavia casas, y otros edificios públicos, de doscientos hasta quinientos años, que con respecto á su distinto estilo y estructura en los arcos, columnas, ventanage, remates, frisos, y otras partes de la obra, pueden servir de monumentos cronológicos para la historia de la arquitectura civil, pues que en su artificio y ornatos se reconocen las variaciones del gusto que dominaba en diversas épocas.

Aunque no puede Barcelona, como otras ciudades de Europa, presentar á los ojos del viagero curioso, edificios magníficos de la elegante arquitectura griega desde su restauracion ó renacimiento en occidente, fuera de la parte anterior de la casa de la Diputación; á lo menos en el caracter atrevido, delicado, y gran-

REPRESENTACIONES  
 DE SU ARQUITECTURA  
 DE SUS TEM-  
 PLOS GÓTICOS.

dioso del orden que llamamos vulgarmente *gótico*, que nació en el siglo XIII, y acabó á principios del XVI, las obras que aun conserva pueden competir con las de otro pueblo de dentro y fuera de España, principalmente las consagradas al culto divino.

Entre las de esta clase, la historia del arte debe colocar en primer lugar á la iglesia catedral de tres naves, principiada en el año 1298, en cuya magestuosa fábrica se ven reunidas la solidez, la magnificencia, y la seriedad con la elegancia y la armonía mas sábia de las proporciones, pues no se hallan (defecto tan comun en casi todos los templos de este estilo) sacrificadas las reglas del arte al capricho del artista. Sus dos elevadísimas torres, fundadas sobre quatro arcos colaterales, son estimadas por una maravillosa osadía y pericia del arquitecto.

La segunda obra, que en este género respeta el arte, y respetará en todos tiempos, es el famoso templo de Santa María del Mar, compartido tambien en tres elevadísimas naves, que fué empezado en 1329 sobre un plan mas atrevido, mas ligero, y mas gallardo que el de la Catedral, en cuya execucion compiten la gentileza gótica con la ingeniosa y feliz ciencia del arquitecto: de suerte que en ambos templos, diferentes en la estructura, dimensiones, y distribucion de las partes, siendo una misma la forma y estilo arquitectónico, no acierta el espectador inteligente á qual dar la preferencia; porque, si en el primero halla mas en que contentarse la razon, en el segundo la imaginacion tiene mas en que cebarse. En fin son fábricas que deben juzgarse, no por las descripciones y relaciones, sino por la vista, esto es, por los efectos que dexan en el ánimo del espectador.

REFLEXIONES  
SOBRE LA AR-  
QUITECTURA  
GÓTICA.

Por lo general es mas sensible la impresion que causa el aspecto de las fábricas góticas que el de las obras modernas. Primeramente sentimos una especie de sorpresa que nace de la elevacion de las colunas y bóvedas; de la terminacion misma de los arcos punteados; de la ligereza de todos los miembros del cuerpo de la fábrica, remontados y rematados en figura piramidal; de las partes menores del ornato; y de los cornisamentos esbeltos: todo lo qual da una ilusion de espaciosidad, que no existe realmente en la área del edificio, porque las formas y pe-

queñez de las partes causa á la vista el mismo efecto que la realidad de las distancias, que achican los objetos grandes en su lugar respectivo. Añádase á esto, como causa mas eficaz, la enorme altura que toma la arquitectura gótica en los edificios sobre la que prescribe la regularidad de la griega. Nadie ignora que de dos salas de iguales espacios, la que tenga el techo mas elevado, parecerá mayor que la otra: asi es que todos los templos góticos tienen siempre un ayre de grandiosidad, aun quando no sean realmente grandes.

Por otra parte en las iglesias del estilo gótico se siente una especie de recogimiento y veneracion secreta, cuya causa no acertamos á adivinar. Esta puede provenir de las ideas que despierta la misma antigüedad de la obra: pues no podemos contemplarla, sin considerar al mismo tiempo la suma de los siglos que han corrido desde su fundacion, al modo que medimos con la vista la asombrosa altura de una gran montaña quando llegamos al pie de ella, porque la extension del tiempo produce en nosotros el propio efecto que la del espacio. Sin embargo, ésta sorpresa no la sentirá generalmente el vulgo, quien no puede medir la duracion ni la série de los siglos, por ignorar los sucesos que en ellos han ocurrido. Asi, pues, quando entro en un templo ó edificio gótico, por exemplo, de quinientos años de antigüedad; mi imaginacion recorre, sin poderla detener, la historia y las vicisitudes acaecidas cronológicamente en este intervalo, ó por siglos, ó por épocas, ó por reynados; y contempla sus paredes como testigos de vista de generaciones que pasaron. Además, quanto mas se aparta aquel genero de arquitectura del actual, me da una idea mas cabal de la distancia del tiempo, y mayores auxílios para la comparacion. ¿Pero de qué nace que la arquitectura griega, siendo de una antigüedad tan superior á la gótica, siempre me parece moderna, y la gótica siempre antigua? Puede provenir de que ésta ha perdido ya su uso cerca de tres siglos ha, y que la otra es la que la sucedió despues de su restauracion en occidente, y la que se estila en los edificios que vemos erigirse á nuestros ojos; porque los que levantó la antigüedad, ó no existen enteros, ó si existen, no se diferencian de los modernos en las formas

mas

mas y reglas arquitectónicas, sino en el mejor gusto y elegancia de la composición.

Por otra parte la arquitectura gótica imprime cierto genero de frísteza deliciosa que recoge el ánimo á la contemplacion, y asi parece la mas propia para la seriedad augusta de los templos. Por consiguiente estas fábricas, para que no se pierda el aspecto de antigüedad que las hace tan venerables, deben conservar la tez morena de su sillería en su primitivo estado, sin admitir los rebocos de yeso, de pintura, ó el enjalbegado de cal: indiscreta práctica que se ha introducido en Barcelona <sup>3</sup>, y en otros pueblos de España, desfigurando y borrando la prolixa y artística simetria, corte, y colocacion de sus sillares, que hacen el principal mérito de estas obras, con el errado pretexto de hermosearlas, y darlas mayor claridad. ¿Qué motivo pudo inducir á semejante fealdad, convirtiendo los templos antiguos en almacenes nuevos, que tales parecen los enjalbegados? Gradúolo por absurdo, igual al de dorar las estatuas de marmol de la antigüedad, por haber ya perdido su primitiva blancura. Además, ¿quién ha dicho á los promotores de semejantes transformaciones, que los templos góticos exigen mayor claridad? Quando los quieran mas alumbrados, abran las muchas claraboyas que la mezquindad de los modernos, por no gastar en vidrieras, tiene tabicadas, en manifiesto agravio del buen gusto del artífice, y de la decoracion de la fábrica.

En efecto, una de las partes que en la construccion de estos templos roba la atencion del espectador, y da la principal belleza y ornato á su estructura, es el ventanage de claraboyas ayrosa y gallardamente rasgadas, cuya longitud y distribucion entraba en el plan interior del edificio, mas para la simetria y elegancia

<sup>3</sup> Esta desgracia ha tenido pocos años hace el magnífico templo de Santa María del Pino, sin figurar á lo menos el corte y union de las piedras, como se ha hecho en Santa María del Mar, en donde se ha imitado no el blanco del yeso ó cal, sino el color de la piedra nueva, y se han dorado las cornisas, filetes, y festones de las columnas y arcos, y los florones de los clavés de la boveda, para realzar las labores de los ornatos. De esta desgracia se han librado hasta ahora la Catedral, y el templo de Santa Catalina Martir, del Orden de Predicadores.

gancia, que para comunicar la luz, á cuyo fin hubiera sido superflua la magnitud y profusion de tantas ventanas, pues requiriendo la devota magestad de los templos una luz remisa ó cortada, que no ofenda ni distraiga el recogimiento de los fieles, como la ofenderia la directa y viva transmitida por la diafanidad de los cristales limpios; se sirvieron oportunamente los antiguos de la pintura de encáustico en las vidrieras, que entonces era de moda; cuyo arte fomentado con este fin, llegó á un grado tan alto de perfeccion por la viveza y firmeza de los colores, que jamás han podido los modernos imitarla. Con esta traza los arquitectos lograron, sin introducirles la luz de una plaza abierta, labrar sus obras como escaparates afilegranados, que tales se pueden llamar las magníficas naves de Santa Catalina, Santa María de los Reyes, San Justo y Pastor, y Santiago de Junqueras: en cuyos muros y testeros se echa de ver que es tanto lo vacío como lo lleno. ¡Qué efecto tan extraño y hermoso no harian estas iglesias en el estado en que salieron de la mano del arquitecto! Facil seria volverlo á ver, si se repusieran las vidrieras de todas sus magníficas claraboyas con imaginería iluminada, ó con otros dibujos del gusto gótico, por pedirlo así el orden de su arquitectura. Pero los modernos, ó por mal gusto, ó por economía, ó por haber perdido de vista la mente del artífice en la traza arquitectónica de los referidos templos; han desfigurado el orden y simetria de estas sérias y elegantes obras, tapiando con humildes tabiques la mayor parte de las ventanas, que algunos creian superfluidades del estilo gótico. Por fortuna han quedado las clara-

Tom. III.

Bbb

4 Esta restauracion se ha verificado ya en el nobilísimo templo de Santa María del Mar, por la discrecion y generosidad de los obreros, quando se limpió y despojó del coro baxo, de altares postizos, y otros adornos que le embrazaban, restituyendole á la hermosura y sencillez de su primitiva forma. El que hubiese visto este templo antes del año 1779, y le vea ahora; acabará de convencerse de que las ventanas tan

magníficas y profusamente repartidas en aquella fábrica gótica, son unos claros esenciales para la simetria y proporcion de todas sus partes, y el principal requisito de su belleza y armonia. A no haber tenido las claraboyas este destino en la traza de la obra, no las hubiera rasgado el artífice hasta las cornisas, haciendo juego con los elevados arcos de las capillas, que tambien entraban en el plan del edificio en esta y en otras iglesias.

boyas circulares en forma de rosetones, que cortan los frontispicios de estos templos, cuyo gusto y primor en los trepados y calados de la piedra, rellenos de vidrios coloridos, admira y encanta á los ojos curiosos: siendo las mayores la de Santa Catalina que tiene quarenta y ocho pies de diametro, y la de San Francisco. En estas dos iglesias son dignas de admiracion, atendida la anchura de sus naves, los arcos rebaxados sobre que estan sostenidos los coros, en lo que pocos paran la consideracion.

Despues de los referidos templos de la Catedral, y de Santa María del Mar, son dignos tambien del exâmen y contemplacion de los aficionados á la antiquaria de las artes, el de Santa Catalina Martir, del orden de Padres predicadores, y el parroquial de Santa María del Pino, el primero principiado á mediados del siglo XIII, y el segundo á fines del XIV. Ambos son de una sola nave, pero magestuosas por la grandiosidad, elegancia, y armonia de las partes y dimensiones, en las cuales se ven unas obras sólidas sin ser pesadas, y firmes sin ser robustas: tal era entonces el artificio de la admirable trabazon de los arcos, y union de las piedras, que acababa soberbias fábricas con escasos materiales 5. A la verdad admira como unos edificios tan capaces y elevados por su atrevida y ligera construccion, han resistido hasta hoy sin el menor menoscabo, ni señal de ruina, habiendo padecido algunos daños de los pasados bombardeos. La iglesia parroquial de San Justo y Pastor, obra del año 1345, consta de una sola y magnífica nave sobre el mismo estilo, aunque menos espaciosa que las dos antecedentes.

Por lo que pertenece á las obras de escultura, que en aquellos tiempos prestaba sus socorros á la arquitectura, es digno de toda admiracion el altar mayor de la Catedral y su coro coronado de elegantes cúpulas piramidales de unos calados muy prolixos y primorosos de mediados del siglo decimo quarto.

Si

5 Sin embargo, la torre esenta que sirve de campanario á esta Iglesia del Pino, merece la atencion de qualquier viagero, por su elevacion, inmensa mole de cantería, y robustez maravillosa,

siendo del estilo gótico: pues tiene 34 palmos de espesor en sus muros, dispuestos en figura octágona. Es mas torre que el *miquelet* de Valencia, sin haber hasta ahora merecido tanto nombre.

Si de las fábricas sagradas pasamos á las profanas, merecen un distinguido lugar entre las del orden gótico: el *Pórtico de San Jayme*, obra del siglo xiv, en que brilla el arte con primorosa gentileza: el *Claustro de la casa de la Diputacion*, hoy de la Real Audiencia, en donde se apuró lo mas rico y delicado del estilo del siglo xv: el *Salon del Palau*, que fué en otros tiempos el aula capitular de los Freyles del Temple: la Sala de la casa de la Ciudad, llamada antes *Sala del Concejo de Ciento*; y sobre todos se aventaja por la magnificencia y gallardia el *Salon de la Lonja del Mar*, que se acabó en 1383, distribuido en tres naves.

DE LAS OBRAS  
PROFANAS.

Para informarse cronológicamente de los demás edificios públicos de la Ciudad, así sagrados como profanos, y de las obras antiguas que pertenecen á la fortificacion militar; véase en el Apéndice de Notas Varias del tomo iv al núm. ix, pag. 76, en que se pone una noticia de todos los mas notables, anteriores al presente siglo: que es decir, excepto la *Ciudadela*, el *Muelle*, la *Casa de la Lonja*, y la *Aduana nueva*: fábricas todas, dignas de los ojos del curioso viagero, y del inteligente artista.

## FIN DE LA TERCERA PARTE.

DE BARCELONA.

DE LAS OBRAS DE BARCELONA

Si de las obras de las artes y de las ciencias, que se han publicado en esta ciudad, se quiere formar un catálogo, no se puede menos que distinguir, entre las del orden físico, el físico de las matemáticas, y el de las artes y de las ciencias. En el primer orden se cuenta el físico de las matemáticas, que se divide en la aritmética, la álgebra, la geometría, y la astronomía. En el segundo orden se cuenta el de las artes y de las ciencias, que se divide en las artes liberales, y en las ciencias naturales y morales. En las artes liberales se cuentan la gramática, la retórica, la poesía, la música, y la filosofía. En las ciencias naturales se cuentan la física, la química, la medicina, y la veterinaria. En las ciencias morales se cuentan la historia, la geografía, la política, y la economía.

II

T A B L A

DE LOS LIBROS, CAPITULOS Y ARTICULOS  
que contiene el Tomo Primero de estas Memorias.

PARTE PRIMERA.

*Antigua marina de Barcelona.*

§. *Descripcion de esta Ciudad.*

LIBRO PRIMERO.

*Principio y progresos de la marina de  
los Barceloneses.*

pag.9

§. 1. *Primera época de la marina.*

2. *Segunda época de la marina.*

3. *Tercera época de la marina.*

4. *Fama de las fuerzas navales de Cataluña.*

5. *Superioridad de los Reyes de Aragon en  
el mar.*

*Superiores á los de Napoles.*

*Rivales de Venecia, Genova, y Pisa.*

*Superiores á los de Inglaterra.*

*Superiores á los de Francia.*

*Superiores á los de Castilla.*

*Superiores á los de Portugal.*

*Superiores á los Príncipes del Norte.*

C A P. I. *De las Atarazanas de Barcelona.*

26

§. *Su reedificacion y ampliacion.*

2. *De una galera armada.*

3. *De la manutencion de una galera armada.*

CAP.

## II

- CAP. II. *De los nombres y capacidad de los bastimentos de la baxa edad.* 32
- §. 1. *Varios nombres de buques.*  
2. *Porte de las embarcaciones antiguas.*  
3. *Bastimentos de remos.*

- CAP. III. *Del antiguo puerto y muelle de la Ciudad de Barcelona.* 49
- §. 1. *Si los buques antiguos se sacaban á tierra.*  
2. *Profundidad del antiguo surgidero.*  
3. *Primer plan del puerto ó muelle.*  
4. *Segunda fábrica del puerto.*  
5. *Insubsistencia de dicha obra.*  
6. *Importancia de un puerto en Barcelona.*

## LIBRO SEGUNDO.

- De la marina militar del Principado de Cataluña.* 57

- §. 1. *Fama de los marineros catalanes.*  
2. *Preferidos por los Reyes de Aragon.*  
3. *Sus elogios por los historiadores.*  
4. *Sus ordenanzas navales.*  
5. *Sus virtudes guerreras encarecidas en las historias.*

- CAP. I. *De las guerras entre los Catalanes y los Genoveses.* 71

- §. 1. *Grosería y barbárie de las costumbres militares.*  
2. *Causas de ser las guerras de mar tan destructivas.*  
3. *Guerra primera de los Genoveses.*  
4. *Paces entre Aragon y Genova.*  
5. *Nueva guerra con los Genoveses.*

CAP.

### III

#### C A P. II. *De los armamentos de Barcelona y de sus prerogativas.*

105

- §. 1. *Primeros armamentos.*  
2. *Privilegios concedidos á las esquadras.*  
3. *Armamentos de corso.*  
4. *Grandes prerogativas de dichas esquadras.*  
5. *Esquadras barcelonesas en servicio de la Corona Real.*  
6. *Independencia de estos armamentos.*  
7. *Cuerpo Urbano de marina militar.*  
8. *Nuevos armamentos de la ciudad.*  
9. *Nuevos privilegios de estos armamentos.*  
10. *Curso para defender el comercio.*  
11. *Del corso de los Catalanes en Levante.*  
12. *La náutica muy familiar á los Barcelonenses.*

#### C A P. III. *De las expediciones navales de la Real Corona de Aragon.*

123

- §. 1. *Viages á la Palestina.*  
2. *Primera expedicion á Mallorca.*  
3. *Expedicion contra Almería.*  
4. *Conquista de Tortosa.*  
5. *Segunda conquista de Mallorca.*  
6. *La de Iviza.*  
7. *La de Valencia.*  
8. *Expedicion á la Tierra Santa por Don Jayme I.*  
9. *Otra expedicion contra Berbería.*  
10. *Otra expedicion contra Sicilia.*  
11. *Batalla de Nicotéra.*  
12. *Batalla en el puerto de Malta.*  
13. *Batalla ganada en Sorrento.*  
14. *Excursiones en la Moréa.*

15.

## IV.

15. *Conquista de la Isla de Gerbes.*
16. *Victoria de Rosas contra la Armada Francesa.*
17. *Otra victoria contra los Napolitanos.*
18. *Expedicion contra Gaeta.*
19. *Otra expedicion contra las costas de Napoles.*
20. *Otra contra la Provenza.*
21. *Conquista de Menorca.*
22. *Expedicion á la Syria.*
23. *Otra contra la Calábria.*
24. *Otra contra el Reyno de Napoles.*
25. *Conquista de Murcia.*
26. *Expedicion contra Don Fadrique de Sicilia.*
27. *Una esquadra catalana al Estrecho de Gibraltar.*
28. *Segunda expedicion contra Gerbes.*
29. *Otra para las partes de Grecia.*
30. *Otros armamentos para Cerdeña.*
31. *Primera expedicion contra Genoveses.*
32. *Armada contra el Rey de Mallorca.*
33. *Armada combinada de Aragon y Venecia.*
34. *Batalla del Bósforo de Tracia.*
35. *Otra armada contra Genoveses.*
36. *Batalla naval de Alguér.*
37. *Otras expediciones contra Cerdeña.*
38. *Esquadra para Francia.*
39. *Armada contra el Rey Don Pedro de Castilla.*
40. *Otras contra la Andalucia y Sicilia.*
41. *Otra para socorrer á Valencia.*
42. *Otras para Cerdeña y Sicilia.*
43. *Otras para la Moréa y Grecia.*
44. *Otro armamento para Sicilia.*

IV

45. Otra armada para socorrer á Sicilia.
46. Otra contra Cerdeña.
47. Esquadra para Sicilia.
48. Otra para escoltar al Papa Luna.
49. Otra para Cerdeña y Napoles.
50. Otra para socorrer al Rey en Napoles.
51. Otra para la conquista de Napoles.
52. Otra para la conquista de Gerbes.
53. Otra contra los Genoveses y Ciudad de Napoles.
54. Nueva armada contra Genova.
55. Últimos armamentos de los Catalanes.

C A P. IV. De los socorros marítimos dados por los Catalanes á otras Naciones.

153

- §. 1. Socorros navales dados á los Papas.
2. Socorros á los Pisanos.
3. Socorros á los Venecianos.
4. Socorros á los Reyes de Castilla.
5. Socorros á los de Chypre.
6. Socorros á varios Príncipes y Potencias.

C A P. V. De los servicios navales de Barcelona hechos á sus Reyes.

168

- §. 1. Servicios para la conquista de Sicilia.
2. Marina de Cataluña, principal poder de la Corona.
3. Elogios hechos por los Reyes á sus servicios.
4. Elogios del Rey Don Jayme I.  
Elogios del Rey Don Jayme II.  
Elogios de Don Pedro IV.  
Elogios de Don Juan I.  
Elogios de Don Martin.  
Servicios muy singulares.  
Servicios al Rey D. Alonso V.  
Servicios á Don Fernando II, y su reco-

## VI

*renacimiento.*

*Relacion cronológica de los servicios de mar y tierra.*

*Cesacion de los servicios marítimos.*

*Causas de la decadencia de la marina catalana.*

*Varios subsidios á los Reyes Austriacos.*

## PARTE SEGUNDA.

*Del antiguo comercio de Cataluña.*

### LIBRO PRIMERO.

*Del origen y progresos del comercio marítimo.*

§. 1. *Ruina del comercio en Oriente por los Barbaros.*

2. *Renacimiento del comercio en Italia.*

3. *Su conducto por Constantinopla.*

4. *Idem por los puertos de Syria.*

5. *Idem por los puertos de Egypto.*

6. *Los Venecianos primeros navegantes.*

7. *Los Amalfitanos los segundos.*

8. *Los Anconitanos los terceros.*

9. *Despues los Pisanos y Genoveses.*

10. *Efectos de las Cruzadas á la Palestina.*

11. *Concesiones de los Príncipes Latinos.*

C A P. I. *Del origen y progresos del comercio de Barcelona.*

§. 1. *Los Barceloneses conocidos en todo tiempo por comerciantes.*

## VII

2. *Primeras memorias acerca del tráfico de Cataluña.*
- 101  
CAP. II. *Del comercio y navegacion á las partes de ultramar.* 38
- §. 1. *Navegacion á Egypto y Súrria.*
- 113  
CAP. III. *Del comercio y navegacion á las Islas y Costas del Archipiélago.* 64
- §. 1. *Del comercio en Chypre.*  
2. *Del comercio en Rhodas.*  
3. *Del comercio en Cándia.*
- 117  
CAP. IV. *Del comercio y navegacion á las tierras y costas de Romanía.* 70
- §. 1. *Del comercio en Constantinopla.*  
2. *Del comercio en la Moréa.*  
3. *Del comercio en Ragusa y Morláquia.*
- 120  
CAP. V. *Del comercio y navegacion á los puertos y costas de Africa.* 80
- §. 1. *Comercio en Fez y Marruecos.*  
2. *Comercio en Tunez.*  
3. *Comercio en Bugía y Trípoli.*
- 123  
CAP. VI. *Del comercio y navegacion á los Reynos y puertos de Andalucia.* 87
- §. 1. *Del comercio en Sevilla.*  
2. *Del comercio en Portugal.*  
3. *Del comercio en Canarias.*
- 126  
CAP. VII. *Del comercio y navegacion al Reyno de Sicilia y Cerdeña.* 95
- §. 1. *Comercio en Palermo y Mesina.*  
2. *Comercio en Cerdeña.*  
3. *Comercio en Malta.*

## VIII

CAP. VIII. *Del comercio y navegacion á las ciudades y puertos de Italia.* 102

- §. 1. *Del comercio en Genova y Pisa.*
2. *Del comercio en Toscana.*
3. *Del comercio en Napoles.*
4. *Del comercio en Ancona.*
5. *Del comercio en Venecia.*
6. *Del comercio en Roma.*

CAP. IX. *Del comercio y navegacion á las Provincias de Languedoc y Provenza.* 113

- §. 1. *Del comercio con Narbona.*
2. *Comercio con Mompeller.*
3. *Comercio con Aguas-muertas.*
4. *Comercio con Frejús y Aix.*
5. *Comercio con Arles y Marsella.*
6. *Comercio con Niza.*

CAP. X. *Del comercio y navegacion con los puertos y ciudades de Flandes.* 126

- §. *Comercio con Gante , Ipras , y Brujas.*

CAP. XI. *Del comercio y navegacion á la Isla y Reyno de Inglaterra.* 136

## LIBRO SEGUNDO.

*De la policia pública del antiguo comercio de Barcelona.* 174

- §. 1. *De las Rentas de Generalidades.*
2. *Del establecimiento de la Diputacion.*
3. *De su organizacion y autoridad.*

CAP. I. *De la antigüedad y gobierno del Consulado y Lonja de Barcelona.* 152

- §. 1. *Primitiva forma del Consulado.*

## IX.

2. *Gobierno económico del Consulado.*
  3. *Del Concejo de los XX.*
  4. *De la dotacion y arca del Consulado.*
  5. *Honores y preeminencias del Consulado.*
  6. *Subordinacion del Consulado á la Ciudad.*
  7. *Jurisdiccion del Consulado.*
- C A P. II. *De las Leyes marítimas de los antiguos Barceloneses.* 171
- C A P. III. *De los Consulados ultramarinos que nombraba Barcelona.* 183
- §. 1. *De su autoridad, honor, y esenciones.*
  2. *De los Consules en Egypto.*
  3. *De los Consules en Francia.*
  4. *De los Consules en Italia.*
  5. *De la falta de Consulados en Inglaterra.*
- C A P. VI. *De la policía particular de los cambios y Corredurías.* 205
- §. 1. *Establecimiento de los Cambistas.*
  2. *De los Corredores de Lonja y Oreja.*
  3. *De los Palanquines.*
- C A P. V. *De la libertad y fomento del comercio y navegacion.* 129
- §. 1. *Adquisicion de privilegios Reales.*
  2. *Primer privilegio de navegar las mercaderias en buques nacionales.*
  3. *Abolicion de algunas leudas baronales.*
  4. *Expulsion de negociantes Toscanos y Lombardos.*
  5. *Extincion de algunos impedimentos del comercio.*
  6. *Derecho de naufragio abolido.*
  7. *Moderacion en las marcas y represalias.*
  - 8.

## X.

8. *Concordia con varias naciones contra las piraterías.*
9. *Franquicia general de los Barceloneses en todo el Reyno.*
10. *Segunda expulsion de Toscanos y Lombardos.*
11. *Seguridad contra los Genoveses.*
12. *Libertad de extraccion de moneda.*
13. *Fomento para la extraccion de generos y frutos.*
14. *Tercera expulsion de Toscanos y Lombardos.*
15. *Arreglo nuevo de Aduanas.*
16. *Reglamentos municipales.*
18. *Fomento de la navegacion en buques nacionales.*
18. *Ordenanzas para la contratacion.*
19. *Establecimientos de los Seguros marítimos.*

### C A P. VI. *De los ramos del comercio de exportacion que hacian los Catalanes.*

239

- §. 1. *Estofas de lana.*
2. *Estofas de algodón.*
3. *Estofas de seda.*
4. *Ramo del coral en rama y labrado.*
5. *Del azafrañ y la miel.*
6. *De la sal y el hierro.*
7. *De trigo de Aragon por el Ebro.*
8. *De piezas de armería.*
9. *De vino y tocino.*
10. *De frutas pasas, y de agrios.*
11. *De piedras de molino.*
12. *De imprenta.*
13. *De aprestos navales.*
14. *De joyeria y plateria.*

15.

## XI.

15. De vidriería, velería, y loza.

# PARTE TERCERA.

*De las antiguas artes de Cataluña.*

## LIBRO PRIMERO.

C A P. I. *Del origen y arraygo de las artes y oficios en Barcelona.* 12

- §. 1. Estado antiguo de las artes y fábricas.  
2. De las costumbres populares.  
3. De la decadencia de la industria.  
4. Causas del arraygo de las artes en Barcelona.  
5. Otras causas de este arraygo.  
6. Antigüedad de los Gremios de Barcelona.  
7. Reliquias y señales de los oficios antiguos de Barcelona.  
8. Documentos municipales de su número y clases.  
10. Perpetuidad de los oficios en Barcelona.  
11. Industria de los algodoneros.  
12. Industria del arte de la lana.

C A P. II. *De la ereccion de los Gremios y demás Cuerpos de Menestrales en Barcelona.* 32

- §. 1. Utilidad de las artes en forma de Gremios.  
2. Causas del honor de los oficios en Cataluña.

C A P. III. *De la antigua Policía Municipal en los*

## XII.

*los cuerpos de artesanos.*

41

§. 1. *Analisis general de sus ordenanzas.*

### LIBRO SEGUNDO.

*De la Legislacion antigua de los Gremios de Artesanos.*

49

C A P. I. *De los cuerpos existentes de que constan íntegros sus estatutos.*

50

§. *De los texedores de Lino, y de Algodon pag. 50. = Curtidores y Pellejeros 56 = Zurradores 62 = Cuchilleros 66 = Terciopeleros 68 = Alfareros 69 = Texedores de velos 73 = Sogueros de cañamo 74 = Texedores de mantas 78 = Delantaleros 84 = Fustaneros de algodón 85 = Plateros 88 = Pelayres 63 = Texedores de lana 99 = Tintoreros de lana 101 = Candeleros de cera 104 = Candeleros de sebo 107 = Albañiles y Canteros 108 = Pintores 111 = Vayneros 114 = Coraceros 115 = Galoneros 116 = Guadamacileros 119 = Carpinteros 120 = Batihojas 123 = Zapateros y Chapineros 124 = Sombrereros 125 = Cordoneros 127 = Toneleros 128 = Espaderos 130 = Torneros 133 = Vidrieros 134 = Herreros 135.*

C A P. II. *De otros cuerpos existentes, extinguidos, ó reunidos, de que no constan íntegros sus estatutos.*

137

§. *Coraleros 137 = Calafates 138 = Jubeteros 139 = Corderos de vihuela ibid. = Tundidores 140 = Colchoneros ibid. = Roperos 141 = Carderos ibid. = Caldereros 142. = Guanteros ibid. = Estañeros ibid. = Freneros 143. = Broqueleros ibid. = Libreros encuadernadores 144 = Latoneros 145 = Algodoneros 146.*

TA-

XIII

T A B L A

DE LOS CAPITULOS Y ARTICULOS

que contiene este Tomo III,

PARTE PRIMERA.

*Antigua marina de Barcelona.*

*Pintura moral y política de esta Ciudad.*

pag. 1

C A P. I. *Puerto y muelle antiguo de la Ciudad de Barcelona.*

8

§. 1. *Primer plan de su fábrica.*

2. *Renovaciones y reparos del muelle.*

C A P. II. *Testimonios históricos de la Marina Real de la Corona de Aragon.*

12

§. 1. *Guerra entre los Reyes de Castilla y los de Aragon.*

2. *De las fuerzas navales de la Corona de Castilla.*

3. *Expediciones marítimas de los Reyes de Castilla.*

C A P. III. *Del sistema y ordenanza de la guerra de mar en la baxa edad.*

39

§. 1. *Ordenanzas penales de las Armadas.*

2. *Clases y autoridad de los Xefes.*

3. *Armadura de la gente de mar.*

4. *Honor del servicio de marina.*

5. *Convocacion y alistamiento para las Armadas.*

TOM. III.

Ddd

6.

## XIV

6. *Del armamento y municiones de guerra de las galeras, y otros baxeles del corso.*

7. *Del primer uso de la artillería en la guerra de mar.*

8. *Reglamentos y licencias para el corso.*

CAP. IV. *De la invencion de la brúxula, y de su primer uso en la navegacion.* 70

§. 1. *Del verdadero inventor de este uso.*

2. *Del origen del mal venéreo, causado por la brúxula.*

CAP. V. *Del porte y magnitud de las naves de la baxa edad, y de sus nombres.* 80

§. 1. *Diversos nombres de las embarcaciones, y de sus clases.*

2. *Coste de la fábrica, y manutencion de una galera armada.*

CAP. VI. *De los armamentos de corso de la Ciudad de Barcelona, y de los particulares.*

CAP. VII. *De los bastimentos de remos de los antiguos, comparados con las galeras de los modernos.* 99

## PARTE SEGUNDA.

*Del antiguo comercio de Barcelona.*

*Renombre de la riqueza mercantil de esta Ciudad.* I

§. 1. *Causas del tráfico lucroso de los Barceloneses.* 2.

## XV.

2. *Establecimientos de Judíos y Moros.*
3. *De las pestes antiguas, azotes del comercio.*

### C A P. I. *Estado del Comercio de los Europeos en Levante y Poniente, en los siglos XV y XVI.*

130

- §. 1. *Comercio en el Mar Negro.*
2. *Id. en Constantinopla.*
3. *Ruina de este comercio, y sus causas.*
4. *Comercio en Altoloco.*
5. *Id. en Satalia.*
6. *Id. en la Armenia Menor.*
7. *Id. en la Syria.*
8. *Id. en el Reyno de Chypre.*
9. *Id. en la Isla de Cándia.*
10. *Id. en Alexandria de Egypto.*
11. *Id. en Berbería y Marruecos.*
12. *Id. en el Reyno de Granada.*
13. *Id. en los Países-Baxos.*
14. *Id. en las Férias de Champaña.*
15. *Id. en el Reyno de Sicilia.*
16. *Id. en la Isla de Cerdeña.*
17. *Id. en Venecia.*
18. *Id. en Sevilla.*
19. *Id. en Mallorca.*
20. *Id. en Valencia.*
21. *Id. en Napoles y Roma.*
22. *Id. en Barcelona.*
23. *Producciones naturales comerciábiles entre los Europeos.*
24. *Drogas Orientales aromáticas, medicinales, y pintóricas.*
25. *Noticia historico-natural de algunas drogas del Oriente.*

### C A P. II. *Del comercio y navegacion de los Ca-*

Ddd 2

ta-

## XVI.

- 179
- Catalanes á Egypto y Syria.*
- §. I. Navegacion á Alexandria , Barut , Cándia , y Rhódas.
- 185
- CAP. III. *Del comercio de los Catalanes en los puertos y plazas de Italia.*
- §. I. Establecimientos en Sicilia y Napoles.  
2. Id. en Florencia y Pisa.
- 193
- CAP. IV. *Del comercio y navegacion de los Catalanes á Flandes.*
- §. I. Piratería de los Ingleses contra ella.
- 199
- CAP. V. *Del comercio y navegacion de los Catalanes á los puertos de Africa.*
- §. I. Comercio en el Reyno de Marruecos.  
2. Id. en los puertos del de Túnez.  
3. Id. en la Ciudad de Bugía.  
4. Id. en el Reyno de Tremecén.  
5. Id. en el Reyno de Granada.
- 219
- CAP. VI. *Del comercio y concurrencia de los extranjeros al puerto de Barcelona.*
- §. I. De los Italianos.  
2. De los Alemanes , y Saboyanos.  
3. De los Vizcainos , y Castellanos.  
4. De los Andaluces , y Portugueses.  
5. Piraterias de Turcos , y Berberiscos.
- 228
- CAP. VII. *De la libertad y seguridad del comercio marítimo de los Catalanes.*
- §. I. Libertad y seguridad de los navegantes.  
2. Fomentacion de varios ramos del tráfico.  
3. Arreglo y libertad de derechos y vectigales.
- 4.

## XVII

4. *Varios artículos de exportacion.*
- CAP. VIII. *Proteccion del comercio de los Catalanes para los Reynos estrangeros.* 252
- §. 1. *Para el comercio de Egypto.*  
2. *Para el de Sicilia y Cerdeña.*  
3. *Para el de Genova.*  
4. *Para el de Francia.*  
5. *Para el de Castilla y Portugal.*
- CAP. IX. *De la Policia pública del antiguo Comercio de la Ciudad de Barcelona.* 266
- §. 1. *Negociacion de los cambios.*  
2. *De los cambios de Castilla.*  
3. *De los seguros maritimos y terrestres.*
- CAP. X. *De la constitucion judiciaria y gubernativa del Consulado de Barcelona.* 275
- §. 1. *Utilidad de los Consulados.*  
2. *Antigüedad de estos Juzgados.*  
3. *Extension del territorio del de Barcelona.*  
4. *Su jurisdiccion sobre naufragios, y barqueros.*  
5. *Id. civil y criminal sobre quiebras.*  
6. *Su potestad executiva.*  
7. *Sobre puntos de competencias.*  
8. *Sobre las seguridades de juicio.*  
9. *Recursos de restitucion in integrum.*  
10. *Declinatorias de fuero.*  
11. *Contra la dilacion de las causas.*  
12. *Contra los recursos á los Tribunales Reales.*  
13. *Causas que se podian evocar á la Real Audiencia.*
- CAP. XI. *De la fundacion, gobierno, y prerogati-*

## XVIII

- tivas de la Lonja del mar, y esta-*  
*mento de sus mercaderes.* 292
- §. 1. *Antigüedad y fundacion de la Casa de la*  
*Lonja.*
2. *Fueros y prerogativas de la Lonja y Con-*  
*sulado.*
3. *Servicios de la Lonja al Estado y á la*  
*Real Corona.*
4. *Honores del Estamento Mercantil.*
- CAP. XII. *De la policía municipal del cargade-*  
*ro y muelle de Barcelona.* 304
- §. 1. *Ordenanzas de los Gremios de Barqueros.*
2. *Policía de la carga y descarga.*

## PARTE TERCERA.

### *Antiguas Artes de Barcelona.*

- Causas morales de la industria y amor*  
*á las artes y oficios.* 313
- §. 1. *Preocupaciones de otras provincias contra*  
*el trabajo mecánico.*
2. *Sus efectos perjudiciales al Estado.*
- CAP. I. *De las manufacturas antiguas de Bar-*  
*celona, en competencia con las es-*  
*trangeras.* 323
- §. 1. *De las telas de lana y de algodón.*
2. *Del ramo de mercería.*
3. *Del de la lencería.*
4. *De las estofas de seda.*
- CAP. II. *Si las Artes é Industria de España*  
*han*

## XIX.

*han igualado en algun tiempo á las  
extrangeras.*

331

- §. 1. *Armamentos y pertrechos de guerra.*
2. *Si ha perjudicado el descubrimiento de las Indias.*
3. *Estado de las artes antes de este descubrimiento.*
4. *Que comercio activo era el de España.*
5. *Importacion de generos extrangeros.*

CAP. III. *De los Edificios públicos de la baxa  
edad que se conservan en Barce-  
lona.*

367

- §. 1. *Elogios dados por varios autores españo-  
les y extrangeros.*
2. *Grandezza y estilo del antiguo caserío.*
3. *Id. de los templos góticos.*
4. *Reflexiones sobre la arquitectura gótica.*

331  
 191  
 2. Si las perjudicadas por el descubrimiento de las  
 3. Estado de las artes antes de este descubrimiento.  
 4. Que comercio activo era el de España.  
 5. Importación de géneros extranjeros.

CAP. III. De los Edificios públicos de la Barce-  
 307  
 403  
 1. Edificios hechos por varios autores españoles  
 2. Grandiosa y estilo del antiguo caserío.  
 3. De los templos góticos.  
 4. Reflexiones sobre la arquitectura gótica.  
 Antiguas Artes de Barcelona.

313  
 Causas morales de la industria y amor  
 a las artes y oficios.  
 1. Preocupaciones de ciertas provincias contra  
 el trabajo mecánico.  
 2. Sus efectos perjudiciales al Estado.

CAP. I. De las manufacturas antiguas de Bar-  
 celona, en competencia con las es-  
 318  
 1. De las sedas de lana y de algodón.  
 2. Del ramo de mercería.  
 3. Del de la lencería.  
 4. De los tejidos de seda.

CAP. II. De las artes e industria de España  
 han











CAPMAN  
MEMORI  
DE  
BARCELO



TOM III



