

Els transports per terra entre Catalunya i la resta de regions espanyoles al segle XVIII

per Assumpta Muset i Pons

Els sistemes de transport emprats en l'Espanya del segle XVIII foren tres: el marítim, el terrestre i, de manera més marginal, el fluvial. De tots aquests, el que aconseguí un major protagonisme fou el que es realitzava a través de les rutes del mar, que és, al mateix temps, el que ha atret majoritàriament l'atenció dels professionals de la història i, en conseqüència, el que en aquests moments coneixem amb més precisió i profunditat. Una privilegiada situació a la qual han contribuït de manera especial la notable massa documental generada a partir de l'escripturació d'actes de construcció de naus, concessió de patronies, noliejaments, assegurances, etc., que hom pot consultar en els diversos manuals de les escrivanes de marina.

L'escenari esdevé totalment divergent en el cas dels dos altres mitjans de comunicació abans esmentats¹ i en concret pel que fa referència al cas del tràfic terrestre on, a excepció dels dos magistrals volums de S. Madrazo sobre els sistemes de transport a Espanya i del treball de D. Ringrose per a l'aprovisionament de Madrid,² poca cosa més sabem. Malgrat aquestes limitacions i la inexistència de fons arxivístics paral·lels o similars als anteriors, hom dedueix que la importància del transport per terra entre el Principat i la resta de territoris de l'Espanya dels Borbons fou molt més important del que es podia preveure en un principi, tal com tindrem ocasió de constatar tot seguit.

Aquesta nova visió contrasta amb l'opinió d'alguns historiadors. Així, el mateix D. Ringrose és del parer que «*puesto que no había transporte por tierra, los únicos desahogos para las manufacturas catalánas eran las ciudades costeras peninsulares y la América española*». Ell considera que «*la naturaleza del sistema de*

1. Per a la conducció de gèneres a través del riu Ebre, vegeu N. SALES, *Ramblers, traginers i mules (S. XVIII-XIX)*, «Recerques», 13 (1983), ps. 65-81, p. 72; L. NAVARRO MIRALLES *La Compañía de Aragón (1777)*, dins *Estudios históricos y documentos de los archivos de protocolos*, vol. 5 (1977), ps. 141-159; A. MUSSET PONS, *Catalunya i el comerç peninsular al segle XVIII* (tesi doctoral inèdita) (Barcelona 1993), 3 vols., volum 2, ps. 421-430; i la comunicació que, amb el títol de *La matrícula de Marina y el colectivo de patronos del río Ebro (siglo XVIII)*, vaig presentar al *Primer Simposio de Historia de la Economía Marítima. El derecho y el mar en la España Moderna* (Barcelona 1992) (en premsa).

2. S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850* (Madrid, Ed. Turner, 1984), 2 vols.; D. RINGROSE, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid, Ed. Tecnos, 1972).

*transporte en el interior español fue un factor crucial de la incapacidad catalana para desarrollar otros mercados para sus manufacturas».*³

La nostra intenció és la d'aprofundir el que fou el sector del transport terrestre al segle XVIII, a partir de l'estudi del tràfic entre el Principat de Catalunya i la resta de territoris peninsulars, amb l'excepció de Portugal. Aquesta investigació s'ha vist clarament limitada com a conseqüència de la precarietat de la documentació que entorn d'aquest tema hem aconseguit recopilar. De fet, les xifres i les dades acumulades en el curs de la nostra recerca, basada en fonts de caràcter mercantil bàsicament, no ens permeten pas, almenys de moment, refer sèries ni dels preus dels nolis, ni del total dels productes transportats, ni del nombre de viatges realitzats. Comptem, això sí, amb un volum considerable d'informació de caràcter qualitatiu que, malgrat la seva evident dispersió, ens ajudarà a interpretar i a conèixer millor la dinàmica i la importància assolida per l'esmentat sistema de transport a l'hora de realitzar els intercanvis en tota l'extensió de la geografia espanyola.

De fet, la precarietat de la xarxa viària i de les comunicacions a Espanya fou considerada ja pels mateixos contemporanis com un veritable inconvenient, que no tan sols entorpia i dificultava el trànsit i l'intercanvi de mercaderies entre els diferents regnes espanyols, sinó que, a més, contribuïa a augmentar el descrèdit de la monarquia davant de la resta de potències europees.⁴ Aquest fou un tema que preocupà moltes de les ments il·lustrades de l'època, les quals reflexionaren sovint sobre les causes que generaven aquesta greu situació i proposaren, alhora, diferents solucions per tal de millorar el tràfic per terra i afavorir així l'increment dels bescanvis mercantívols.⁵

També la monarquia, ja des de l'època de Felip V i molt especialment durant el regnat del seu fill Carles III, va posar de manifest una certa inquietud per tal de modernitzar la infraestructura viària espanyola. Així col·locaren al capdavant de la Superintendència de Camins homes de renom (Floridablanca), als quals intentaren dotar de tècnics experimentats i de substanciosos pressupostos als quals encarregaren la construcció d'ostentosos projectes que culminarien amb la consagració d'un sistema radial de carreteres que, emergents del mateix cor de la monarquia, es dirigien vers els principals ports de mar del país. Tot plegat amb la finalitat de refer la xarxa caminera heretada dels Àustries. Així, i coincidint amb aquest període borbònic, s'obriren nous camins, se'n reconstruïren d'altres ja existents i s'intentà equipar el sistema viari espanyol amb una dotació adjacent d'hostals per als viatgers i traginers⁶ i de pasturatges per als animals; al

3. D. RINGROSE, *Los transportes...*, p. 19. També a *Madrid y la economía española, 1560-1850* (Madrid, Alianza Ed., 1985), p. 269, torna a insistir, tot dient que les «*relaciones directas [de Cataluña] con el interior de la Península eran escasas, y sus actividades, en general, no se proyectaron mucho más allá de la región*».

4. A. PONZ, *Viaje de España* (Madrid, J. Ibarra Impresor, 1772-1794), 18 vols., vegeu el vol. 1, p. 5.

5. B. ULLOA, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español, errores que se padecen en las causas de su decadencia* (Madrid 1740), 2 vols. Vegeu, vol. 1, ps. 72 i ss.; T. M. FERNÁNDEZ DE MESA, *Tratado legal y político de los caminos públicos y posadas* (València, J. Tomás Lucas, 1755), ps. 183 i ss.

6. També la cadena d'hostals existent va merèixer les crítiques dels contemporanis. B. Ulloa denunciava la «*mala disposición de las ventas, mesones y posadas que en los caminos hallan los traji-*

mateix temps que s'estipulaven normes i regles sobre la seva conservació i el seu finançament.

Aquestes empreses, en general, es veieren abocades al fracàs, tal com constata S. Madrazo en un article recent, tot i que alguns historiadors no s'estan d'elogiar els diferents programes d'obres públiques realitzats durant aquesta fase, tot destacant-ne els símptomes evidents de progrés que la seva realització comportà.⁷ La realitat, però, és que tret d'alguns projectes, la majoria de vegades no tan sols no s'aconseguí realitzar les obres traçades damunt del paper, sovint massa ambicioses i cares,⁸ sinó que, a més, no es va saber posar fi a tot aquell cúmulo de traves i d'inconvenients (portatges, duanes interiors, etc.) que tantes dificultats oferien al trànsit d'homes i de mercaderies.⁹

En tot cas, fins als nostres dies ha arribat la imatge d'un país amb unes vies de comunicació molt precàries i subdesenvolupades, on predominava el transport realitzat al lloc de mules i en pesades carretes tirades per bous i guiades, unes vegades, per esporàdics traginers i, d'altres, per especialitzats carreterers. Un transport entorpit per camins que sovint esdevenien intransitables, que encarien, dificultaven i allargaven el tragí fins a convertir cada viatge en una veritable gesta, tal com constaten alguns viatgers de l'època (Ponz, Laborde, etc.).

Aquesta negativa situació s'ha relacionat sovint, tal com ja feren els contemporanis mateixos, amb l'escàs grau de desenvolupament dels intercanvis tant a nivell regional com peninsular, fins a arribar a imputar aquesta inèrcia mercantil a la inexistència d'una xarxa de carreteres moderna i operativa. Tot i que hom reconeix l'existència d'un constant moviment de carros i de traginers, en general s'argumenta que aquest fet se centrava únicament al voltant del tràfic de primeres matèries (llana, seda, etc.), de queviures (oli, vi, etc.), de combustibles (carbó, llenya, etc.) i de manufacturats de luxe destinats a l'assortiment de la Cort i d'algun altre nucli de l'interior i a satisfer, també, les demandes governamentals,

nantes y arrieros en todas las carreteras que les precise andar, donde además de no hallar el albergue que desean, les quitan el dinero sin comerlo ni beberlo» (B. ULLOA, *Restablecimiento...*, vol. I, p. 72).

7. J. VICENS VIVES, *Historia de España y América* (Barcelona, Ed. Vicens Vives, 1972), vol. 4, ps. 159-160, parla d'«una era fecunda» amb l'aparició de «los legendarios caminos reales». També F. DE TERÁN, *Movilidad, comunicaciones y riesgos en el entorno del Madrid borbónico*, dins DIVERSOS AUTORS, *Madrid y los Borbones en el siglo XVII* (Madrid, Consejería de Cultura, Comunidad de Madrid, 1984), ps. 61-77, i G. ANES, *El Antiguo Régimen: los Borbones* (Madrid, Alianza Ed., 1985), ps. 220-228, valoren positivament aquestes iniciatives. Mentre que S. MADRAZO MADRAZO, *Reformas sin cambio. El mito de los Caminos Reales de Carlos III*, dins Equipo Madrid, *Carlos III, Madrid y la Ilustración* (Madrid, Siglo XXI Ed., 1988), ps. 27-48, denuncia la creació d'utòpiques llegendes al voltant dels èxits aconseguits en la construcció dels «Caminos Reales», en particular, i en les empreses d'obres públiques en general.

8. Sobre la construcció de vies de comunicació al segle XVIII hom pot consultar L. A. RIBOT GARCÍA, *La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII*, «Investigaciones Históricas», 1 (1979), ps. 175-230; S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes...*, vol. 1, ps. 151-376 i F. DE TERÁN, *Política de obras públicas*, dins DIVERSOS AUTORS, *Carlos III y la Ilustración* (Madrid, Ministerio de Cultura, 1988), 2 vols, vol. 1, ps. 173-182; vegeu ps. 173-178.

9. S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes...*, vol. 2, ps. 700-713, i del mateix autor, *Portazgos y tráfico en la España de finales del Antiguo Régimen*, «Moneda y Crédito», 160 (1982), ps. 39-84. Vegeu també M. C. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ i R. M. GONZÁLEZ MARTÍNEZ, *Hacia la estatalización de los impuestos sobre el tráfico en España (1745-1844)*, «Investigaciones Históricas», 5 (1985), ps. 55-108.

però que en cap cas no semblava sorgir de la iniciativa i la inquietud dels cercles productius i mercantils espanyols.

Tot plegat ha fet que la historiografia hagi acudit de manera freqüent i gratuïta a aquest subdesenvolupament a l'hora d'explicar l'atonía dels intercanvis peninsulars, fins a arribar a emetre sentències com la de D. Ringrose, el qual creu que la causa «*del estancamiento político y económico del país durante el siglo diecinueve*» és, precisament, l'absència «*de un adecuado sistema de transportes en el interior de España*». ¹⁰

Josep Fontana denuncià, ara fa uns quants anys, aquesta equivocada opinió i ja aleshores argumentava «*la necesidad de investigar la producción de mercancías para descubrir las razones de la falta de circulación*». I no s'estalvià de recordar-nos com l'accidentada orografia catalana acollia un constant formigueig d'animals i de vehicles carregats de mercaderies que anaven d'un cantó a l'altre sense parar, mentre que les planícies castellanes i manxegues a penes coneixien cap tipus de moviment. ¹¹

Recentment ha estat de nou aquest historiador qui ha replantejat el tema del tràfic interior, tot reclamant la necessitat d'aprofundir en els fons arxivístics existents per tal de pal·liar les nostres evidents mancances i acabar, d'una vegada, amb aquesta foscor que de moment envolta encara la veritable dinàmica i les veritables característiques de les diverses economies del rerepaís, tot denunciant la privilegiada situació que gaudeix la investigació de les activitats portuàries i marítimes. ¹²

Entre els diferents col·lectius de transportistes catalans, aquell del qual disposem de més informació, i que sembla que va ésser el que va assumir en gran part la realització d'aquest tràfic cap a l'interior de la monarquia espanyola, és el Gremi de Llogaters de Mules que, sota l'advocació de sant Antoni Abat, existia a la Ciutat Comtal. Una bona part dels seus mestres i agremiats s'especialitzaren en les diferents rutes peninsulars, solcant els camins que menaven cap als diversos territoris del Regne d'una manera permanent i sistemàtica fins a esdevenir «*ordinario*» de les esmentades carreres. ¹³

El 1676, Carles II els havia concedit el privilegi exclusiu per a llogar cotxes, lliteres i mules de bast en tot el terme i territori de la ciutat de Barcelona. L'any 1720 van veure incrementar les seves prerrogatives vers altres vehicles com «*calesas, coches, carros, carretas y qualesquier otro carruage*». Totes aquestes gràcies i concessions foren ratificats de nou el 1760 per Carles III, a petició del mateix gremi. ¹⁴

10. D. RINGROSE, *Los transportes...*, p. 17.

11. J. FONTANA, *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX* (Barcelona, Ed. Ariel, 1975), ps. 30 i 31.

12. J. FONTANA, *La dinámica del mercado interior. (Algunas reflexiones a propósito del crecimiento de Santander* dins T. MARTÍNEZ VARA (ed.), *Mercado y desarrollo económico en la España Contemporánea* (Madrid, Ed. Siglo XXI, 1986), ps. 85 i ss.

13. Ara sí que coincidim amb D. Ringrose quan assegura que: «*las mercancías catalanas parecen haber penetrado en el interior sólo en la medida en que había transportadores catalanes disponibles*.» Tot i que, tal com comprovarem seguidament, aquesta penetració fou molt més constant i important del que ell afirma (D. RINGROSE, *Los transportes...*, p. 149).

14. Arxiu Històric Municipal de Barcelona (AHMB), Gremis, Llogaters de Mules, Llibre 3.105, fs. 77 i ss.

Així, tant els comerciants com els fabricants barcelonins s'adreçaven cap als seus domicilis amb la intenció de cercar carros per a les seves mercaderies i pactar el preu del transport que, generalment, es feia en relació amb el pes dels paquets que s'havien de tragar i amb la longitud del trajecte a realitzar. Tal com assegurava haver fet, l'agost de 1775, Domènec Estrada, un negociant natural de Copons instal·lat a Castella i que en aquells moments es trobava a la capital catalana, amb el traginer barceloní Antoni Monjo, per als 33 fardells d'articles que necessitava enviar a Salamanca i a Ciudad Rodrigo, i que sabem havien ajustat a 4 pessetes per rova de pes.¹⁵ Hom podia acordar avançar a l'arrier una part d'aquest import per tal de sufragar les despeses del viatge (queviures, farratge, etc.), mentre que la resta la rebria quan arribés a la seva destinació.¹⁶

A Barcelona mateix s'estibaven els carros amb les mercaderies de fàbrica barcelonina i també amb aquelles que hi havien arribat provinents de diferents centres manufacturadors del país (Vic, Manresa, Mataró, etc.),¹⁷ o bé de l'estranger. La càrrega es podia completar amb manufactures pròpies d'aquelles zones que anaven travessant a mesura que avançaven per l'interior català (paper de Capellades, teixits de llana i barrets d'Igualada, etc.).¹⁸

Un cop ultrapassats els límits del Principat, aquests transportistes s'encaminaven cap a l'interior de la monarquia a través de les principals carreteres peninsulars¹⁹ amb els seus vehicles arrossegats, normalment, per quatre mules distribuïdes de la següent manera: l'anomenada de vares o de llança, que anava lligada directament al carro, la de ganxos, la del mig i la guia o del davant situada, tal com el seu nom indica, al front de la tirada. Tampoc no es desaprovava qualsevol altra possibilitat d'augmentar-ne el seu nombre amb un o dos exemplars més, amb el conseqüent increment de la càrrega, que podia arribar fins a doblar el pes inicial quan la qualitat de la pista ho permetia, tal com denunciaven les autoritats borbòniques l'any 1793.²⁰

15. Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA), Consolat de Comerç (CC), plet núm. 2.393.

16. Així es degué pactar entre Bonaventura Canet, un comerciant barceloní, i Francesc Mas per a les 3 caixes que aquest darrer havia de portar fins a Cadis i per les quals demanà 24 lliures, 18 sous i 9 diners. De l'esmentada quantitat, 12 lliures, 9 sous i 4 diners les rebé abans de sortir de Barcelona, l'altra meitat la podria fer efectiva a Cadis un cop entregats els paquets (Biblioteca de Catalunya, BC, Hospital General de la Santa Creu, HGSC, Ll. núm. 751, albarans de l'1-II-1783).

17. Ignasi Parera, fabricant de teixits de seda de Manresa, feia sovint les trameses dirigides als seus clients peninsulars a través de la casa Malla de la Creu de Barcelona, cap on eren conduïdes per un traginer anomenat Antoni Planes (AHMB, Fons Comercial, FC, B. 51).

18. Ignasi Parera, de Manresa, féu contínues trameses a Igualada, a l'hostal del Xaco, amb l'ordre d'entregar-les al primer carreter que anés cap a Madrid o cap a aquell altre indret al qual s'havia d'adreçar el paquet en qüestió (AHMB, FC, B. 48, 30-I-1797 i B. 51, fs. 44, 77 i 150, entre altres). Sobre la privilegiada situació que a nivell de comunicacions tenia la capital de l'Anoia vegeu J. M. TORRAS RIBÉ, *Trajectòria d'un procés d'industrialització frustrat*, dins *Miscel·lània Aqualatènsia*, 2 (1974), ps. 153-198, vegeu les ps. 165-166.

19. Vegeu el mapa 1.

20. Els carromaters que cobrien la ruta Barcelona-València, en la qual feia poc s'havien realitzat treballs de rehabilitació, eren acusats d'augmentar «*hasta cinco o seis (las caballerías) doblando la carga de lo que resulta que no variando el ancho y forma de las llantas de las ruedas penetran...[en] el firme del camino que aunque sea éste de una construcción bastante sólida los deshacen enteramente*». Les autoritats preveïen un increment dels drets de «*portazgos Reales*» en relació amb el nombre d'animals amb què transitessin (AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre 3.104, f. 91 r.)

Per l'oest la carrera avançava vers Saragossa, on es dividia en dos ramals. Pel nord, en direcció a Castella la Vella i Lleó: la ruta era freqüentada, entre altres, pels carros dels germans Joan i Antoni Monjo,²¹ Francesc Aldabert, Jaume Prat, Miquel Feliu, Ventura Estapé i Ramon Utasa. Pel sud, cap a Castella la Nova, hom descobreix noms com els dels traginers Melcior, Josep i Tomàs Cermeño, Pau Sol, Jaume Saladrigues, Pere Pedrís, Eusebi Jacint Martí i Joan Ferrer. Jaume Feliu, Francesc Mas i Benet Ferrer freqüentaren habitualment les terres andaluses (Cadis i Sevilla). Mentre que el servei cap a València i Múrcia era cobert, primer, per Joan Llorens, mort el 1775, i posteriorment pel seu fill Joan Llorens i Costa,²² el qual aconseguí accedir a la categoria de mestre el 1776.²³

En el transcurs d'aquests trajectes s'anaven deixant les comandes destinades a l'assortiment de la clientela de les diverses places que anaven travessant (Saragossa, Alcalá, etc.), i també aquelles altres que havien d'emprendre rutes més secundàries i camins perpendiculars a les citades vies. Així, a la capital aragonesa es descarregaven els paquets dirigits cap a Navarra²⁴ i cap a les Províncies Exemptes,²⁵ a Aranda de Duero, els de Burgos;²⁶ a Valladolid i Astorga, els de Galícia²⁷ i potser també els d'Astúries, que molt probablement eren transportats per les cavalleries maragates.²⁸ Madrid esdevenia el gran centre receptor i redistribuidor dels béns de consum destinats a moltes de les ciutats i viles de l'interior castellà, manxec, extremeny i fins i tot andalús (Reales Sitios, Segòvia,

21. En una declaració feta per aquest llogater de mules assegurava «*que de dos años a esta parte el respondiente acostumbra transportar mercaderias y otras cargas, no sólo a las ciudades de Valladolid y Salamanca, sino también a Madrid, Portugal, Extremadura y otros parages*» (ACA, CC, plet núm. 1.335).

22. «Joanet Llorenç, ordinari de València», tal com l'anomena el Baró de Maldà (R. D'AMAT I DE CORTADA, *Calaix de sastre* (Barcelona, Curial, 1990), vol. 4, p. 186).

23. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre 3.103, f. 27 v. i 31 r.

24. Joan Baptista Cirés, un fabricant cotoner de Barcelona, es valia de la mediació d'homes de negocis residents a la capital aragonesa a l'hora de connectar amb alguns dels seus clients ubicats en aquesta regió espanyola: amb Antoni Llura, d'Alfaro, Jacint Cabestany, de Corella, o Miquel Minguella, de Tarassona (AHMB, FC, B. 229, diverses cartes).

25. L'esmentat Joan Baptista Cirés féu una tramesa a Manuel Tomàs i Fill, de Vitòria, a través de la ruta Saragossa-Logronyo (AHMB, FC, B. 279, f. 59). Mentre que Miquel Formentí, un altre empresari cotoner de la Ciutat Comtal, trameté a Manuel Brunet Riera i Cia., de Sant Sebastià, un fardell amb platilles a través del «*carretero Juan Bonich, a fin de que las conduzca a Zaragoza*» (AHMB, FC, B. 142, carta a Brunet Riera i Cia., de Sant Sebastià. 14-IV-1784).

26. Miquel Alegre, de Barcelona, encaminà uns fardells amb cotonies i mocadors per a Joan Lloret i Ramon Sala i Cia., ambdós residents a Burgos, a través dels carreters Francesc Mas i Antoni Monjo que es dirigien cap a Valladolid, amb la notificació de deixar-los en el «*mesón de Santo Domingo de Aranda de Duero*» (BC, Arxiu, Ll. núm. 401, cartes del 16-VIII-1769 i del 9-XII-1769.)

27. A les acaballes de l'any 1782 Bonaventura Canet i Canals va enviar, des de Barcelona, «*un baulito*» carregat de mercaderies fins a Astorga, per fer-lo arribar a Francesc Llobet de la Torre, resident a la Corunya (BC, HGSC, Ll. 751, 20-XI-1782).

28. D. RINGROSE, *Madrid...*, p. 354, destaca la importància de «*los arrieros maragatos... que operaban entre Galicia, León y Valladolid*». B. YUN CASALILLA, *Sobre la transición al capitalismo en Castilla. Economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)* (Salamanca, Junta de Castilla y León, 1987), ps. 515 i ss., exposa l'activitat traginera desenvolupada per alguns pagesos de la «*Tierra de Medina*», ocupats durant determinades èpoques de l'any «*a comerciar y trajinar con la multitud de productos que fluían entre la meseta y la cornisa cantábrica*».

Toledo, Badajoz, etc.),²⁹ aprofitant, ben segur, els serveis d'aquells ordinaris,³⁰ traginers i pagesos que al llarg de l'any s'ocupaven de carretejar els diversos productes que per al seu consum necessitava la població de la Cort.³¹

Pel sud els llogaters de mules travessaven les terres llevantines, llocs de destinació habitual d'una bona part de la producció industrial catalana (València, Alzira, Alacant, Oriola, Múrcia, etc.), els quals, malgrat la seva proximitat al mar, conegueren una activíssima circulació de carruatges. També ara hom veu descarregar en aquestes ciutats algunes de les comandes que s'havien de dirigir cap a l'interior peninsular, tal com succeí amb el paquet de teixits que Joan Baptista Cirés envià a un hostaler de València anomenat Vicenç, amb l'encàrrec que el fes arribar a Domènec i Jeroni Busquets, residents a Daimiel.³² Mentre que Joan Català, de Barcelona, va expedir dos caixons, un d'ells amb «24 cortes para pantalones de estambre», a Juan B. Muybielle y Sobrino, de València, a través dels carros de Joan Llorens, amb el missatge d'entregar-los a Salvador Verzín de Guadix.³³ Altres productes seguien rumb fins arribar a Cadis a través de Jaén, Sevilla i El Puerto de Santa María; des d'on els articles devien ésser redistribuïts per la resta de ciutats andaluses apartades de les rutes principals.³⁴

29. També ara podríem fer una extensíssima relació de comandes lliurades vers nombroses ciutats del centre i adreçades a través d'intermediaris madrilenys. Ens limitarem, però, a fer esment de l'exemple de Francesc Ribas i Cia., un fabricant d'indianes de Barcelona, el qual es valia dels bons quefers del seu compatriota i home de confiança, Ramon Nadal i Guarda de Madrid, a l'hora de fer arribar els seus teixits estampats als seus clients residents a Castella, Extremadura i Andalusia (vegeu AHMB, FC, B. 127 al B. 132).

30. Definit per D. RINGROSE, *Los transportes...*, p. 46, com uns «muleros especializados ..., quienes viajaban desde sus ciudades de origen hasta las capitales de provincia, puertos de mar o Madrid, con el fin de adquirir renglones demandados por sus conciudadanos», foren un dels vincles habituals de contacte entre Madrid i Sevilla, Còrdova, Màlaga i Cadis. I era precisament a Sevilla cap a on calia trametre una comanda feta per Juan Roche el 1770, i que el fabricant barceloní Francesc Ribas dirigí a Madrid, a la consignació de Nadal i Guarda, amb l'esperança «que lo practique ... con alguno de los ordinarios que semanalmente van a esta ciudad o por otra oportunidad» (AHMB, FC, B. 127, carta a J. Roche, de Sevilla, 22-IX-1770).

31. Sobre l'aprovisionament de Madrid vegeu D. RINGROSE, *Madrid...*, ps. 175 i ss. i del mateix autor *Los transportes...*, ps. 39 i ss.

32. AHMB, FC, B. 231, 9-VIII-1793.

33. AHMB, FC, B. 334, cartes a J. B. Muybielle y Sobrino, de València, 31-XII-1801 i 2-III-1802. De moment ignorem quin mitjà de transport fou emprat per al seu trasllat fins a aquesta vila andalusa, però no serà excusiu recordar que A. GIL, *La evolución económica de Requena y su comarca*, «Estudios Geográficos», 50 (1953), ps. 49-66 (i més concretament a la plana 59), parla de l'activitat dels «arrieros» locals ocupats a transportar gèneres des de València a Requena i des d'aquí cap a Cadis i Sevilla. També D. RINGROSE, *Los transportes...*, p. 42, esmenta el tràfic dels traginers de Cuenca, que «llegaban hasta Valencia cargando madera, trigo y aceite de oliva, [y] hasta Andalucía con arroz valenciano». Mentre que R. FRANCH BENAVENT, *La atracción de los mercados andaluz y colonial sobre el comercio valenciano dieciochesco*, dins DIVERSOS AUTORS, *La burguesía de negocios en la Andalucía de la Ilustración* (Jerez, Diputació de Cádiz, 1991), 2 vols., vegeu el vol. 1, ps. 71-83. A la pàgina 79, fa esment dels carruatges valencians que duïen seda cap a Cadis i que aprofitaven el retorn per a portar diners per encàrrec de les cases de comerç catalanes.

34. Aquest fou el periple seguit per «el arriero» Benet Ferrer, el qual transportava diversos gèneres per encàrrec del fabricant Joan Baptista Cirés, per tal de fer-los arribar als comerciants Pedro Esponera, de Jaén, José García de Valdivieso, de Sevilla, i Joan Bautista Pau i Fills, del Puerto de Santa María (AHMB, FC, B. 229, cartes datades el 16, 20 i 26 de novembre de 1782).

Però el tràfic per terra es veia entorpit i obstaculitzat per fenòmens diversos. Unes vegades era el mal estat del paviment, molt vulnerable als efectes i a les inclemències dels temps (rierades, gelades, nevades, etc.), o la inexistència de passos adequats, la qual cosa podia dificultar la circulació rodada provocant accidents i, fins i tot, la paralització d'aquest trànsit. Certament les correspondències mercantils contenen nombrosos plans al respecte. El maig de 1774, Francesc Ribas s'exclamava al seu corresponsal madrileny (R. Nadal i Guarda) de «*la detención que experimentamos en (el transporte de) los géneros*», situació davant la qual Melcior Cermeño no sabia donar altra disculpa «*que la de los malos caminos*».³⁵ El desembre de 1783 era el seu col·lega i conciutadà, Miquel Formentí, qui es veia obligat a retardar l'enviament d'unes indies a Saragossa i a Sant Sebastià perquè feia, segons ell afirmava, dos mesos «*que no hace otra cosa que llover... los carrromateros no quieren salir por ningun término, porque los caminos están enteramente intransitables de suerte que sería exponer los géneros a perderse en tanto que han sucedido muchas desgracias*».³⁶

Just un any més tard, és a dir a les darreries de 1784, l'escena es tornà a repetir de nou. Una vegada més l'acció prolongada de les pluges generà l'aturada del trànsit i un encariment de les tarifes, ja que els llogaters al·legaven que en aquestes condicions els carros solament podien circular amb un pes molt reduït i que això els provocava pèrdues considerables.³⁷

Davant d'aquestes circumstàncies i del perjudici que generava per als negocis dels confreres, el gremi no deixà de manifestar les seves queixes i la seva preocupació, tal com féu aquest mateix any de 1784, en què denuncià la intransibilitat provocada per les precipitacions en determinats trossos de la ruta Barcelona-Madrid al seu pas per la comarca de l'Anoia, la qual cosa obligava els agremiats a desviar-se per Esparreguera i el Bruc, on el camí esdevenia difícil en altres trams diversos.

Conscient, potser, de la incapacitat de les autoritats per a resoldre aquestes anomalies, la corporació mateixa proposà de fer-se càrrec d'aquestes reparacions, pagant una persona que tingués cura d'arranjar el camí «*dende esta ciudad a la villa de Monmaneu*».³⁸

El gremi havia manifestat, des de molt abans (1760), una preocupació notable davant d'un altre problema: l'escassa qualificació d'alguns conductors. Efectivament, la manca d'experiència per part d'alguns aprenents o mossos podia provocar accidents i retards en l'arribada de les mercaderies. Per tal d'evitar doncs «*la impericia de los que conduzen carros, coches, calesas, galeras y otros semejantes (y que) es causa de bolcarse los coches, calesas y demás en grave perjuicio de los pasajeros y mercaderías*» es decretà, d'una banda, la prohibició que ningú no pogués accedir a la categoria de mestre sense haver exercit quatre anys com a aprenent a casa d'algun confrere, obligant-los, a més, a portar un certificat de bona conducta i un informe favorable emès pel gremi mateix, que n'avalessin la seva honestat personal i professional. I, de l'altra, es prengueren mesures que

35. AHMB, FC, B. 128, carta a R. Nadal i Guarda, de Madrid, 21-v-1774.

36. AHMB, FC, B. 142, cartes a M. Brunet, de Sant Sebastià, 24-xii-83 i a P. Torón, de Saragossa, 31-xii-1783.

37. AHMB, FC, B. 142, cartes a P. Torón, de Saragossa, 29-xii-1784 i 29-i-1785.

38. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, f. 123.

impedien l'entrada de cap nou confrare que no tingués els setze anys complerts, ja que es considerava que abans d'aquesta edat no se'ls podia confiar la conducció de vehicles o gèneres.³⁹ També a partir de l'any 1762 es va obligar els esmentats aprenents a anar de «*viage por todo el Principado y Reynos estraños*» prohibint que es quedessin a casa del mestre,⁴⁰ per tal que poguessin adquirir l'experiència necessària per tal d'executar amb seguretat el seu ofici.

Paral·lelament s'intentà regular, amb data del 5 d'octubre de 1784, la contractació d'ajudants, desautoritzant l'ajornament de mossos que no portessin un certificat de «son últim amo».⁴¹

Una política de selecció que, a més dels seus evidents efectes de filtre que devien contribuir a evitar una afiliació en massa, intentava garantir un servei ràpid, eficaç i segur, permetent exclusivament el treball d'aquelles persones més aptes, més ben dotades i més ben preparades per a la conducció, per tal d'evitar accidents innecessaris i capaces, en definitiva, de superar amb destresa i èxit les adversitats del terreny. No és estrany, doncs, que Laborde alabés la destresa dels carreters catalans tot assegurant que ningú no els igualava «*ni en el arte de conducir sus carros, ni en el esmero conque cuidan de sus tiros*».⁴²

Altres vegades la inseguretat era determinada per la presència de bandolers i lladres que actuaven en àmplies zones d'Andalusia, Extremadura, Castella, Aragó i València i que hom atribueix a l'existència de nombroses masses de desposseïts, pobres, pagesos i jornalers terriblement sensibles a les males collites, les guerres i altres infortunis i que cercaven en aquestes activitats delictives una forma de supervivència.⁴³

En algunes ocasions, les nostres fonts parlen d'aquest fenomen. El 1765 fou a l'alçada de les cases de Puente de Alcantarilla Quebrada on els comerciants de Canet Josep i Jaume Pujades i Castañer i Joan Ferrer, que en aquells moments es dirigien cap a Cadis on tenien establerts els seus negocis, foren atracats per tres homes que es van apropiar dels diners, dels gèneres i d'una mula guarnida que era propietat del seu associat i parent Josep Godai.⁴⁴ El 1776, el perill es feia latent a Extremadura i més concretament als voltants de Trujillo, una zona fortament castigada per aquest fenomen i on, segons els rumors que corrien per Barcelona, havien estat robats vint-i-quatre marxants catalans a la sortida de la Fira de Medellín; l'esdeveniment va tenir molta ressonància a l'època i fins i tot és citat per S. Madrazo mateix a partir dels testimoniatges d'alguns coetanis (Campomanes, Pérez Bayer i Ocaña Prados), tot i que les esmentades fonts parlen de vint comerciants toledans i xifren el total del robatori entre el milió i el milió i mig de rals.⁴⁵

39. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.105, fs. 80 v. i 103 v.

40. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.105, f. 127 r.

41. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, f. 131 r.

42. A. DE LABORDE, *Itinerario descriptivo de las provincias de España* (València, Impremta J. Ferrer de Orga, 1826), 2 vols., vegeu el vol. 1, p. 46.

43. Sobre el bandolerisme vegeu S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes...*, vol. 2, ps. 577-672; M. ARDIT LUCAS, *Revolución burguesa y revuelta campesina* (Barcelona, Ed. Ariel, 1977), ps. 51 i ss.; J. M. PALOP RAMOS, *Hambre y lucha antifeudal. Las crisis de subsistencia en Valencia* (siglo XVIII) (Madrid, Ed. Siglo XXI, 1977), p. 195; i N. SALES, *Ramblers...*, ps. 69-70.

44. Arxiu Històric d'Arenys de Mar (AHAM), Arxiu Notarial (AN), Canet, J. Llobet, 1766, f. 34 r.

45. AHMB, FC, B. 129, carta a R. Nadal i Guarda, de Madrid, 3-1-1776 i S. MADRAZO

Perillosos foren també els anys noranta: el 1791 Jaume Carles, un perxer d'Igualada, donava poders a Pedro Casi de Madrid per tal que intentés recupear el valor «*de una dosena y media de faxas que hurtaron al otorgante en la feria de Valdemoro algunos ladrones*». ⁴⁶ Uns quants anys més tard, el 1795, Francesc Ribas es feia de nou eco, des de Barcelona, de les «*noticias que por aquí corren de estar estos caminos [de Madrid?] infestados de malhechores*» ⁴⁷ i aconsellava a Nadal de substituir les trameses de diner per «*papel de firmas seguras*», espantat per «*tantísimo ladrón y rovos que hacen todos los días*». ⁴⁸ El 1796, era la companyia de Pere Mulleres i Fill, d'Albacete, la que es lamentava de la sostracció de gèneres i diners que havia patit un dels socis, Benet Mulleres, en el camí entre La Solana i Villanueva de los Infantes. ⁴⁹

Coneixem alguns dels sistemes de protecció i defensa que empraren aquests mercaders i traginers per tal de vetllar per la seguretat dels seus carregaments. Sovint, grans quantitats d'or i de plata, uns nolis ben atraients a l'hora de retornar cap a Catalunya, els eren confiats per particulars (sobretot cases de comerç) i per la monarquia mateixa, ⁵⁰ ja que els transportistes catalans gaudien d'un gran prestigi per la seva rapidesa i garantia. ⁵¹

En general tots ells eren homes que prenién les seves precaucions. N'hi havia que amagaven les monedes «al fons de sacs de cigrons o de peces de lli», tal com feien els traginers dels Cortadellas de Calaf, ⁵² o bé dins de saques de draps, tal com practicaven els Torelló d'Igualada, ⁵³ o dins d'alguna bota de roja, com aconsellava de fer-ho Miquel Alegre de Barcelona a Joaquim Valls. ⁵⁴ Mentre que altres preferien fer els lliuraments en partides petites per tal d'evitar disgustos. ⁵⁵

A part d'aquestes disposicions cautelars i de la precaució que tenien aquests traginers «*quando vienen con caudales*» de fer els viatges en colles nombroses que, en l'opinió de Miquel Formentí, feia que «*la exposición parec[iese]remota*», ⁵⁶ és molt possible que el fet de transitar majoritàriament pels eixos viaris més

MADRAZO, *El sistema de transportes...*, vol. 2, ps. 607 i 666.

46. Arxiu Històric Comarcal d'Igualada (AHCI), Arxiu Notarial (AN), Igualada, A. Vilades Massaguer, 1791, f. 109 r.

47. AHMB, FC, B. 132, carta a R. Nadal i Guarda, de Madrid, 23-v-1795.

48. AHMB, FC, B. 132, carta a R. Nadal i Guarda, de Madrid, 25-xi-1795.

49. ACA, CC, plet núm. 6.209.

50. A inicis de 1781 el Cavaller Intendent del Regne d'Aragó pactà, a través de la persona de Tomás Pallas, tinent de la plaça de Tortosa, el transport des de Saragossa a València de «*setecientos sesenta y quatro caxones de moneda valenciana en dos viages seguidos*», amb els carreterers Tomàs Assensi i Josep Blanch de Tortosa i Mateu Miralles de Vinaròs, els quals havien de proporcionar un total de dinou carros. El preu acordat fou de 4 rals de billó per cada arrova catalana carretejada (Arxiu Històric de Tarragona, AHT, Arxiu Notarial, AN, Tortosa, Escrivania de Marina, B. Fibla, 16-II-1781).

51. P. VILAR, *Catalunya dins l'Espanya Moderna* (Barcelona, Edicions 62, 1964-1968), 4 vols., vegeu el vol. 4, p. 77.

52. N. SALES, *Ramblers...*, p. 70.

53. J. TORRAS ELIAS, *Fabricants sense fàbrica. Estudi d'una empresa llanera d'Igualada (1726-1765)*, «*Recerques*», 19 (1987), ps. 145-160, vegeu la pàgina 155.

54. BC, Arxiu, Ll. núm. 401, carta a J. Valls i Cia., de Madrid, 5-xi-1768.

55. Aquesta era la recomanació que Francesc Ribas feia, des de Barcelona, al seu correspon-sal Ramon Nadal, de Madrid (AHMB, FC, B. 130, carta del 3-IV-1779).

56. AHMB, FC, B. 142, carta S. Mayor, de Cadis, 19-vi-1784.

importants, en general menys infectats de lladres, que acostumaven a actuar «no tanto [en] los caminos principales como en los secundarios»,⁵⁷ ajudés a reduir el nombre d'incidents.

Però el tràfic podia també veure's greument perjudicat en aquells moments en què la Corona reclamava la col·laboració, de grat o per força amb la fixació prèvia de la corresponent tarifa, dels llogaters per tal de cobrir les seves pròpies demandes de transport tant en èpoques de pau com en altres de guerra.⁵⁸

Entre els productes carretejats hom té notícia del blat que a mitjan segle transportaren des d'Alacant fins a Madrid per tal de pal·liar els efectes de les males collites dels anys cinquanta i seixanta.⁵⁹ Entre 1751 i 1753 els llogaters s'ocuparen de l'«acarreo de maderas» per a les fabriques del rei, que mobilitzà un total de cent vuitanta-sis mules.⁶⁰ Uns quants anys més tard, el 1759, foren vint els carros ocupats en transportar sorra per al Reial Servei.⁶¹ Entre el desembre de 1761 i el gener de 1762, hom parla de cent cinc carros embargats a Barcelona «por el Real Ejército de Campaña» per dur «tiendas» cap a Saragossa i Ciudad Rodrigo.⁶² Però fou en els conflictes armats de les darreries de segle (en els quals Espanya estigué directament implicada i que arribaren a afectar el territori peninsular mateix tal com succeí en la guerra de 1793 a 1795 contra França),⁶³ quan tornem a trobar mobilitzacions freqüents i exigències de contribucions tant pecuniàries⁶⁴ com de transport. Així el novembre del 1792 es produeixen els primers moviments vers la frontera francesa i els comerciants comencen a parlar de l'embargament dels carros de Joan Bonich destinats a portar armes a Saragossa;⁶⁵ el desembre hom comenta ja el reclutament general de tots els vehicles per a conduir «pertrechos» per compte del rei cap a Navarra.⁶⁶

Aquesta política es mantingué durant tota la fase bèl·lica, en què la localització dels combats al llarg de la frontera hispano-francesa obligava a organitzar el

57. M. ARDIT LUCAS, *Revolución...*, p. 52.

58. Vegeu D. RINGROSE, *Los transportes...*, ps. 50-54.

59. J. CARRERA PUJAL, *Historia de la economía española* (Barcelona, Bosch Ed., 1943-1947), 5 vols., vegeu el vol. 3, ps. 369-372; i J. M. PALOP RAMOS, *El litoral valenciano y el avituallamiento triguero de Madrid. Hambres de 1754 y 1766*, «Estudios», núm. 5 (1976), ps. 125-155.

60. Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), D. Troch, 1753, fs. 378 v. i 426 v.

61. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.105, f. 91 r.

62. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.105, full sense numerar.

63. Sobre la guerra contra França vegeu, entre altres, G. ANES, *El Antiguo Régimen...*, ps. 418-422; i J. FONTANA, *La fi de l'Antic Règim i la industrialització, 1787-1868*, dins P. VILAR, (dir.), *Historia de Catalunya* (Barcelona, Edicions 62, 1988), vol. 5, ps. 130-136.

64. Efectivament, ja entre 1779 i 1780, tot coincidint en aquest cas amb la guerra contra Anglaterra, el gremi de Sant Antoni Abat va ésser impel·lit a col·laborar monetàriament en l'armament de naus per al cors, (AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, fs. 58 r., 68 r. i ss.); posteriorment, el 1795, se'ls exigí una contribució de 25 lliures al mes per a la manutenció dels miquelets (AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, llibre núm. 3.104, f. 49 r.). De nou, l'any 1806, tenim notícia d'una altra petició d'homes i de diners destinats a augmentar l'exèrcit del rei. Els llogaters de mules foren, però, reticents a fer l'esmentada contribució al·legant problemes financers greus (AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, llibre núm. 3.104, f. 178 r.).

65. AHMB, FC, B. 41, carta a L. Beguería, de Saragossa, 21-XI-1792.

66. AHMB, FC, B. 41, carta a J. de Bentué, de Saragossa, 15-XII-1792.

proveïment de la tropa per terra. Les ordres de mobilitzacions forçoses de mules de tir i de càrrega, davant la manca de la solidaritat d'aquests professionals del transport, es repetiren l'abril i el setembre de 1793; tal com ho corrobora el Baró de Maldà mateix, que es féu ressò de com «quedaven embargats los animals i carros pel rei, en la conducció de pertretxos de guerra i municions a l'exèrcit i se duia grossa porció d'armes a Puigcerdà».⁶⁷

El juny de 1794, el gremi s'avenia a pactar contractes amb l'exèrcit per tal d'evitar els esmentats embargaments, i finalment s'acordà proporcionar dues brigades de cinquanta mules cada una.⁶⁸ Encara el març de 1795 el governador demanava una llista dels carros per tal de requerir-ne els seus serveis per anar alternativament a carregar a altres paratges, amb la prohibició d'emprendre cap viatge sense el seu vist i plau.⁶⁹ Tot i que de moment ignorem la incidència real d'aquestes campanyes, és evident que en cap cas no podien tenir uns efectes positius per al carreteig de mercaderies, ja que es reduïa notablement la disponibilitat de vehicles i animals al mateix temps que s'encarien les tarifes de transport.

Una altra de les amenaces greus era determinada per la competència deslleial practicada per «*xambrillers, faquines extraños al gremio y sin sujeción a dueño alguno*», a part de pagesos i altres col·lectius no federats i exempts de contribucions, que intentaven cercar una ocupació en aquest mateix àmbit laboral oferint-se a preus més econòmics.

També ara els confreres, amb el seu consell directiu al capdavant, van emprendre mesures destinades a combatre i a exterminar aquesta pràctica. Primer, el 1760, amb l'aprovació i la reactualització de les seves antigues concessions; després, proposant la imposició d'uns «*precios equitativos*»;⁷⁰ i, finalment, llançant-se a una veritable caça de bruixes, perseguint i multant tots aquells pagesos i carreters que gosaven ignorar els seus privilegis tot emparaulant i pactant viatges per anar cap a diferents indrets peninsulars. El problema degué assolir unes magnituds considerables davant la freqüència i l'assiduïtat amb què el tema era tractat en els seus consells i reunions. Entre els denunciats hi ha Gaietà Vendrell, un tragner de Girona, al qual s'acusà d'haver carregat alguns sacs de sucre per a dur cap a Saragossa per encàrrec d'un comerciant de Barcelona. Entre 1795 i 1796 foren diversos els transportistes de la Ciutat Comtal i dels seus voltants que, sense estar inscrits en el gremi, s'avingueren a dur vestuari i municions per compte del Rei cap a València i Zamora, així com sucre i cotó cap a Aragó.⁷¹

L'èxit d'aquest transport alternatiu cal cercar-lo, tal com ja ha constatat el mateix P. Vilar,⁷² en un notable increment de la demanda de serveis per part del comerç i de la indústria barcelonina, reflex evident de l'augment de l'activitat econòmica que cercava en aquests sectors no «legals» tarifes més barates i una

67. R. D'AMAT I DE CORTADA, *Calaix...*, vol. 2, p. 129.

68. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, f. 18 r. i ss.

69. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.104, f. 42 r.

70. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, f. 102 v.

71. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, fs. 60 v. i ss. i f. 215 v.

72. P. VILAR, *Catalunya...*, vol. 4, ps. 75-77.

oferta més àmplia, que sens dubte podia suplir la manca de carros que aquest augment de l'activitat podia provocar entre els llogaters de mules.

Efectivament, la incapacitat per a realitzar totes les demandes de serveis féu que alguns dels mestres mateixos recorreguessin a aquests traginers no especialitzats a l'hora de cobrir les comandes a què s'havien compromès, amb la particularitat que aquest nou pacte es feia a un preu inferior al que havien emparaulat el llogater de mules i el client.⁷³ Altres vegades rellogaven fins i tot els carruatges d'altres confreres, sempre, però, amb aquesta diferència de tarifa, tal com es denuncià en el cas de Damià Anglada, que l'any 1764 fou acusat d'haver ajustat un viatge cap a Madrid «*a favor de otro individuo del mismo gremio por el beneficio de 10 pesos*», mentre que ell s'exculpava assegurant que era un fet normal «*que unos se encarguen viages ajustados por otros mediante algun lucro*».⁷⁴ També ara hom veu censurar i castigar aquesta pràctica per part dels prohoms davant el perill de proletarització que amenaçava aquells mestres amb menys capacitat de contractació davant d'aquells altres que generalment monopolitzaven la majoria dels viatges.

El gremi es va veure obligat a prendre una sèrie de mesures destinades a regular aquesta pràctica. La solució adoptada fou la de donar prioritat a aquells confreres que tinguessin els seus animals i els seus carros aturats per manca de feina sempre, però, respectant els preus vigents. També es preveia la possibilitat de recórrer als serveis d'altres carreters no agremiats en aquells casos en què els llogaters de mules no poguessin satisfer totes les demandes de transport. De fet sembla, però, que aquestes normes no sempre foren respectades tot i les reiterades desautoritzacions fetes pel gremi que, com aquesta del 1784, recordaven la prohibició que «ningun individu puge ajustar ni treure viatges sino per las mules y carros que tinga pròpias». Els dirigents gremials, per la seva banda, es van comprometre a «buscar lo desempeño entre los individuos» (del gremi),⁷⁵ en el cas que no hi haguessin prous animals ni prous carruatges disponibles.

L'amença es repetí de nou el 1787, incorporant-hi ara, però, una pena de deu lliures per cada cap de bestiar involucrat. La reacció dels afectats no trigà a arribar: l'endemà mateix (7-II-787) Miquel Serra, Joan Casanovas, Josep Eusebi Martí i Jacint Cermeño, habituals ordinaris de les carreres peninsulars, almenys els dos darrers, protestaren enèrgicament demanant la llibertat d'emprar aquell «subjecte que vulga» amb l'excusa «que lo públich essiga prompte y puntualmente servit».⁷⁶

A part d'aquests professionals barcelonins, hom coneix l'activitat d'altres col·lectius de transportistes ubicats fora de l'àrea d'influència de la capital que s'ocuparen en aquests mateixos quefers; uns cops de forma esporàdica com a activitat complementària a la seva condició pagesa, d'altres de forma sistemàtica i permanent tal com sembla que succeí en el cas dels traginers de Calaf i

73. El 1781 Jacint Martí era recriminat pels prohoms del gremi per haver donat a Rafael Blanch, sense ser membre de la confraria, 3 carretades per anar fins a Granada en un moment en què molts dels seus companys tenien els carros parats «per falta de feyna.» (AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, fs. 81.).

74. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.105, f. 147 r.

75. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, f. 131 r.

76. AHMB, Gremis, Llogaters de Mules, Llibre núm. 3.103, fs. 155 r., 158 r. i 159 r.

d'Igualada.⁷⁷ Concretament, a aquests darrers els trobem cobrint serveis demanats per la indústria i el comerç tant local com barceloní i, fins i tot, per l'administració mateixa, en una àmplia àrea geogràfica que abraçava nombroses províncies de l'interior i d'una manera més notòria les terres aragoneses i castellanes.

Però si aquest es pot considerar el mitjà més idoni a l'hora de traslladar mercaderies per l'interior del Regne, també és cert que, en determinades conjuntures, el transport per terra esdevingué un sistema complementari i en algunes ocasions fins i tot alternatiu del marítim. Això solia ocórrer sobretot durant aquells períodes d'inseguretat marítima, com a conseqüència de situacions bèl·liques o bé per l'activitat de pirates i corsaris; durant les estacions més afectades pels temporals d'alta mar; per la manca de naus; per evitar estàries en els ports; o, simplement, per aprofitar la partença imminent d'algun ordinari que es dirigia directament cap a aquell indret on havia d'ésser encaminat el producte en qüestió.

D'exemples que proven la veracitat de les nostres afirmacions en tenim un bon feix. Així la migradesa i l'atonía del tràfic marítim durant la Guerra de la Independència de les colònies angleses, en la qual Espanya lluità a favor d'aquestes darreres, es fa palesa en la correspondència mercantil de l'època. Entre els mesos d'octubre i novembre del '82, Felip Font, des de Reus, cercava desesperadament, i amb un èxit escàs, naus per a dur avellanes a Cartagena i mongetes a València; en el primer cas els mariners es negaven a anar-hi perquè «*temen no los manden yr a la Esquadra*»,⁷⁸ i en el segon, per la incidència de «*los fuertes levantes y copiosas lluvias*» que dificultaven la navegació i per la presència d'uns corsaris argelins davant dels Alfacs que acovardien els patrons.⁷⁹ També Manuel Cardeñas té, en aquests mateixos anys, problemes per a embarcar els seus aiguardents cap a Cadis, ja que els vaixells espanyols havien estat retinguts pel rei per a dur «*pertrechos de guerra*».⁸⁰ Davant la impossibilitat de fer les trameses per la via marítima, les cases de comerç catalanes començaren a emprar els serveis dels llogaters de mules a l'hora de fer arribar els seus gèneres a Cadis, fins a posar en perill el cobriment del tràfic terrestre, tal com comentava Joan Baptista Cirés, el qual no trobava cap vehicle per a anar a la població vallisoletana de Mojados a carregar roja, ja que la majoria d'ells s'ocupaven en l'esmentat quefer.⁸¹ Tot i així, a mesura que s'anà normalitzant la situació, hom preferí retornar a la utilització del transport marítim a l'hora de cobrir aquest trajecte, tal com recomanava Marçal Sans des de Cadis, el juliol de 1783, al seu corresponal barceloní, el comerciant Bonaventura Canet i Canals.⁸²

Una conjuntura similar es reproduïx a partir del reinici de les hostilitats (1804) amb Anglaterra, convertida en senyora absoluta de les aigües jurisdiccio-

77. A. MUSET PONS, *Catalunya i el comerç...*, vol. 1, ps. 187-190.

78. AHMB, FC, B. 21, carta a F. Gandulfo, de Cartagena, 9-XI-1782.

79. AHMB, FC, B. 21, carta a J. Vaquer, de València, 13-XI-1782 i 7-XII-1782.

80. AHMB, FC, B. 28, carta a Zulueta i Terrova, de Madrid, 22-I-1780.

81. AHMB, FC, B. 229, carta a I. Herrero, de Mojados, 7-XI-1781.

82. Sans el prevenia «*que el enviar con carros géneros no lo apruevo en el dia por la tardanza para el reziyo y si prevengole que es mejor por mar y quizás menos costoso incluyendo el seguro*» (BC, HGSC, Ll. núm. 751, carta de M. Sans, de Cadis, 4-VII-1783).

nals espanyoles i que des dels seus amagatalls de Malta⁸³ i Gibraltar assetjava totes les naus espanyoles i embarassava enormement la tasca dels navegants, obligant de nou a desviar la circulació per l'interior davant la impossibilitat de fer-ho lliurement per mar. Aquesta situació es veia agreujada per l'atac indiscriminat de què eren objecte les banderes neutrals per part de la flota britànica,⁸⁴ per l'encariment espectacular dels nolis, per la negativa de les companyies asseguradores a responsabilitzar-se d'aquests carregaments⁸⁵ i per la resistència dels patrons a navegar per les costes del sud-est hispà davant l'obligatorietat de complir la quarantena que s'exigia a tots els vaixells procedents de Màlaga i d'Alacant, que en aquells moments patien els efectes de la febre groga.⁸⁶

En circumstàncies tan adverses, la casa Prat i Taxonera del Bosch, de Barcelona, que basava bona part del seu faïment en el comerç per mar al llarg del litoral mediterrani, es va veure obligada a derivar el trànsit d'algun dels seus articles, i molt especialment del cotó que li havien de trametre des de Motril, per terra, davant el temor que s'hagués de quedar paralitzat en aquell port andalús i es perdés tota la inversió realitzada. Malgrat els recels manifestats per aquesta firma vers «*los días cortos y [los] pésimos caminos... [y] el exhorvitante porte por tierra*» amb efectes molt negatius sobre el preu de venda,⁸⁷ i tot i que no es desaprofità qualsevol possibilitat per a noliejat algun esporàdic vaixell carregat amb algunes porcions de l'esmentada fibra tèxtil en direcció a Barcelona,⁸⁸ aviat hom feu partir els primers carros: quatre vehicles de Josep Martí a finals del juliol de 1805 i tres més el setembre, que havien d'ésser carregats a la localitat d'Atarfe, passat Granada, a prop de la carretera que menava vers València i Barcelona.⁸⁹ L'operació es repeteix els anys següents amb l'ordre que les paques no passin de les 5 arroves, per tal de fer més fàcil el transport,⁹⁰ i Prat es lamenta una vegada més de la carestia de les tarifes, incrementades a més per l'aug-

83. El juliol de 1805, el capità imperial Fèlix Janosevich fou apresat amb un carregament de cotó de Motril propietat de la casa Prat i Taxonera de Barcelona i desviat cap a Malta, on li fou confiscada la càrrega. Poques setmanes més tard arribava al port de Barcelona en llast («Diario de Barcelona», 20-IX-1805 i AHMB, FC, B. 152, carta a González Saavedra, de Lobres, 6-VII-1805).

84. AHMB, FC, B. 153, carta M. Aldabó, de Granada, 2-XII-1806.

85. AHMB, FC, B. 151, carta a F. Ruiz, de Granada, 26-I-1805.

86. «Diario de Barcelona», 29-IX-1804 i AHMB, FC, B. 151 diverses cartes, entre elles la del 14-XI-1804 dirigida a F. Ruiz, de Granada. Vegeu J. L. LÓPEZ GONZÁLEZ, *El comercio y el movimiento portuario de Málaga durante el reinado de Carlos IV, Actas del Primer Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (Siglo XVIII)* (Córdoba 1976), vol. 1, ps. 301-317, ps. 302 i 303; i E. MARTÍN CORRALES, *Dos obstáculos en las relaciones comerciales entre Cataluña y los países musulmanes en el siglo XVIII: el corso y la peste, Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya* (Barcelona 1984), vol. 1, ps. 611-617, p. 615.

87. AHMB, FC, B. 151, carta a F. Ruiz, de Granada, 22-XII-1804.

88. Efectivament, el febrer de 1807, Prat rep el primer carregament de cotó de Motril de la temporada a través del vaixell «La Concepción» (AHMB, FC, B. 153, carta a M. Aldabó, de Granada, 3-II-1807).

89. AHMB, FC, B. 152, carta a F. Ruiz, de Granada, 27-VII-1805 i 14-IX-1805. De fet aquesta estratègia permetia, d'altra banda, esquivar i evitar el compliment de la quarantena que s'imposava a tots els articles que «*venían con guía de Granada*» (AHMB, FC, B. 152, carta a M. Aldabó, de Granada, 28-I-1806).

90. AHMB, FC., B. 153, carta a M. Aldabó, de Granada, 3-VI-1806.

ment de les demandes,⁹¹ i dels perills dels hostals. Però calia ser breu i aprofitar el bon preu a què en aquells moments (novembre de 1806) es cotitzava aquest article en el mercat barceloní; no tenien una altra alternativa i optaren, malgrat tot, per fer el trasllat per terra.⁹²

Paral·lelament i per aquestes mateixes dates hom s'assabenta de la utilització, per part d'aquesta firma catalana, de diversos carreters originaris del País Valencià i del Regne de Múrcia (Vinaròs, València i Cartagena) encarregats, igual que els seus col·legues barcelonins, de la conducció vers el Principat tant d'aquells productes (cotó)⁹³ que requeria el mercat català, com d'aquells altres (teleria, botada, etc.) que calia trametre cap a les diverses poblacions del litoral mediterrani i que devien constituir un bon noli de retorn.⁹⁴ És evident que la seva aparició devia venir motivada per la demanda creixent d'aquest tipus de transport, conseqüència de la impossibilitat de desenvolupar amb normalitat el tràfic marítim, i potser, fins i tot, per la incapacitat dels ordinaris catalans per a cobrir en aquestes circumstàncies tots els viatges sol·licitats pel comerç a nivell peninsular.⁹⁵

També les trameses de moneda que transportava el patró Francesc Mata, que eren fruit de les vendes que aquesta firma barcelonina havia fet al nord d'Europa (Sant Petersburg) i a Amèrica (Montevideo), foren dirigides per les rutes terrestres, després del seu desembarcament en el litoral gallec, des d'on havien d'ésser encaminades pels traginers «*maragatos*» cap a Madrid a la consignació de Nadal i Guarda.⁹⁶

Però aquesta versatilitat no hauria estat pas possible sense l'existència d'una infraestructura prèvia, tant a nivell de rutes com de personal especialitzat bon coneixedor d'aquests camins i capaç de posar-se al servei del comerç català de les darreries del Set-cents.

És evident, doncs, que, tot i les dificultats d'aquest tipus de locomoció, hom no pot ignorar ni callar l'existència de determinades característiques que van ésser capaces d'assegurar l'èxit d'aquest sistema de transport terrestre, a partir de la racionalització, l'explotació i l'aprofitament de les escasses possibilitats que era capaç d'oferir la xarxa viària de l'Espanya de l'Antic Règim. Així entre els trets més ressaltants cal fer esment de la utilització aparentment exclusiva d'aquelles vies principals que, tot i les seves limitacions, coincidien en general a

91. El gener de 1807, Aldabó no aconseguia trobar cap carro per a transportar el cotó cap a Barcelona, tot i que les tarifes havien ascendit enormement. De fet, Aldabó trigà aproximadament un mes a poder carregar i lliurar per terra les 28 paquets que tenia disponibles (AHMB, FC, B. 153, cartes a M. Aldabó, de Granada del 3-I-1807 i ss.)

92. AHMB, FC, B. 153, cartes a M. Aldabó, de Granada, 10-XI-1806 i 2-XII-1806.

93. El desembre de 1807 la casa Torres i Espejo, de Granada, féu una tramesa de cotó de Motril a través del carreter Diego Saura, de Cartagena (AHMB, FC, B. 157, 15-XII-1807).

94. Aquest és el cas, entre altres, de Ramon Enric, Lluís Prat, Antoni Miralles, Gabriel Morell, carreters tots ells de Vinaròs (AHMB, FC, B. 157).

95. També els Cortadelles empraren els serveis de nombrosos traginers aragonesos, per tal de fer arribar a Catalunya els cereals i la llana que extreien dels seus arrendaments en el Regne d'Aragó (AHT, Companyia d'Aragó, C. 18; vegeu també N. SALES, *Ramblers...*, ps. 71-72).

96. AHMB, FC, B. 151, carta a J. Dalmau, de La Corunya, 12-I-1805. Vegeu també J. M. DELGADO RIBAS, *Catalunya y el sistema de libre comercio, 1778-1818: una reflexión sobre las ratces del reformismo económico* (tesi doctoral inèdita) (Barcelona 1981), 3 vols., vol. 2, p. 251.

ésser les més ben pavimentades, les de major amplada i les que permetien, per tant, l'ús de carros amb la possibilitat de transportar un volum de mercaderies molt superior al que hom podia fer a llocs d'un animal. Efectivament el mateix J. M. Escribano en el seu *Itinerario...o guía de caminos*, qualifica la calçada Barcelona-Madrid com un «camino general de rueda», atribut que hom pot constatar també en el cas del de Barcelona a València i Múrcia i en alguns trams (Saragossa-Agreda-Almazán-Osma) del trajecte seguit per anar des de la capital d'Aragó fins a Valladolid.⁹⁷ A part, cal valorar també positivament el seu traçat rectilini, que permetia anar amb rapidesa⁹⁸ i «en derechura» vers els principals nuclis mercantils del país (Saragossa, Valladolid, Madrid, València, etc.), comunicats directament amb altres viles i ciutats més perifèriques però que sovint eren el destí final d'una part d'aquests carregaments i seu de molts dels comerciants catalans que en el transcurs d'aquest segle apareixen instal·lats a l'interior de la monarquia.⁹⁹

Aquestes carreteres eren també les que en teoria devien estar més ben dotades, si no en qualitat com a mínim sí en quantitat, en l'apartat dels serveis destinats a l'allotjament i l'avituellament de les bèsties i les persones (aprovisionament de pinso i queviures) que hi transitaven. Efectivament l'estudi de S. Madrazo és prou significatiu, malgrat que aquesta mena d'establiments presentaven una situació que sovint esdevenia d'allò més deplorable, abundaven de manera notòria al llarg d'aquells trajectes que unien les principals ciutats de la monarquia.¹⁰⁰ I més concisament en el tram Madrid-Barcelona, on hom podia arribar a trobar alguna edificació d'aquesta mena aproximadament cada sis quilòmetres; en el de València-Barcelona, on «las posadas son numerosas, limpias y bien provistas»; i en el de Saragossa-Barcelona, que comptava amb «albergues tolerables»¹⁰¹ i que eren, en definitiva, les carreteres que concentraven la major part del fàimment dels llogaters del Principat.

Quant a la tipologia de les mercaderies carretejades, predominaren de manera majoritària les manufactures (teixits, sabates, barrets, etc.) d'escàs volum, poc pes i no peribles i que per tant no devien veure's sobrecarregats per nolis excessius. Mentre que aquelles altres mercaderies de gran embalum i tonatge, que molt difícilment haurien pogut suportar el tragí en petites quantitats i amb un sistema de taxes proporcional al seu pes, es reservaven en general per a ser tras-

97. J. M. ESCRIBANO, *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España* (Madrid, Impremta M. Escribano, 1767). Aquest fou l'itinerari escollit per Fidel Farel, mossò del llogater de mules barceloní Joan Monjo, per anar a Castella la Vella l'any 1775 (ACA, CC, plet núm. 1.335).

98. Tretze dies havien estat els carros de Ramon Utasa i de Fidel Farel per a fer el trajecte des de Barcelona, d'on van eixir el 12 d'agost, fins a Agreda, per on van passar el dia 25 d'aquell mateix mes. Cal esperar fins el 4 de setembre per veure'ls arribar a Salamanca. El viatge havia durat vint-i-quatre dies justos, tot i que s'havien vist afectats per l'incendi d'un dels carros que els obligà a retornar a Agreda per tal de denunciar el fet (ACA, CC, plet núm. 1.335, 4-IX-1775).

99. Vegeu A. MUSET PONS, *Catalunya i el comerç...*, vol. 1, ps. 237-266.

100. També P. VILAR, *Catalunya...*, vol. 4, ps. 72-74, fa esment de l'augment dels hostals al llarg dels grans camins que s'endinsaven cap a l'interior d'Espanya.

101. S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes...*, vol. 2, ps. 483 i 485.

llades amb vaixells.¹⁰² Evidentment aquesta regla admet excepcions com les que acabem de constatar en aquells casos de navegació difícil, o com aquelles trameses d'aiguardent realitzades pel comerciant de Reus Tomàs Soler i Molins, dirigides vers el litoral Cantàbric (Santander i Sant Sebastià).¹⁰³

Mitjançant aquest sistema, els viatges realitzats pels llogaters esdevenien relativament curts, ràpids, barats i segurs. Mentre que els trajectes més secundaris i més difícils, és a dir aquells que permetien enllaçar amb zones geogràfiques allunyades i apartades de les rutes per on circulaven els transportistes catalans, quedaven fora de la seva competència en ésser assumits per altres col·lectius de mulars naturals d'aquestes mateixes regions que, possiblement, s'hi devien ocupar aprofitant els retorns a les seves viles nadiues i que es devien veure obligats a cobrar unes tarifes poc elevades per tal de poder anar-se'n carregats al més aviat millor.¹⁰⁴

Tot aquest tissatge lliga perfectament amb les puntualitzacions fetes per S. Madrazo, segons el qual, «*el coste del acarreo... dependerá... de la infraestructura viaria, de la profesionalidad o estacionalidad del transportista, de la velocidad de la circulación, del tipo y capacidad de carga de los carruajes o bestias, de cantidad porteada....[sense oblidar el tipus] de embalaje, vuelcos y accidentes, deterioro de la mercancía..., ruptura de la carga..., robos y otros gastos en ruta*».¹⁰⁵

Segons el que hem exposat anteriorment, ens consta que tots aquests factors foren assumits per bona part del transport català, gràcies a aquesta especialització i a aquest aprofitament exhaustiu de totes i cada una de les escasses disponibilitats que el sistema viari espanyol era capaç d'oferir. Aquesta modalitat de carreteig apareix ja com un clar precedent del que al segle XIX constituí el «*transporte acelerado*», que basà la seva efectivitat en la «*superación de la lentitud precedente y [en] atender... sólo... paquetes de dimensiones y peso reducidos*».¹⁰⁶

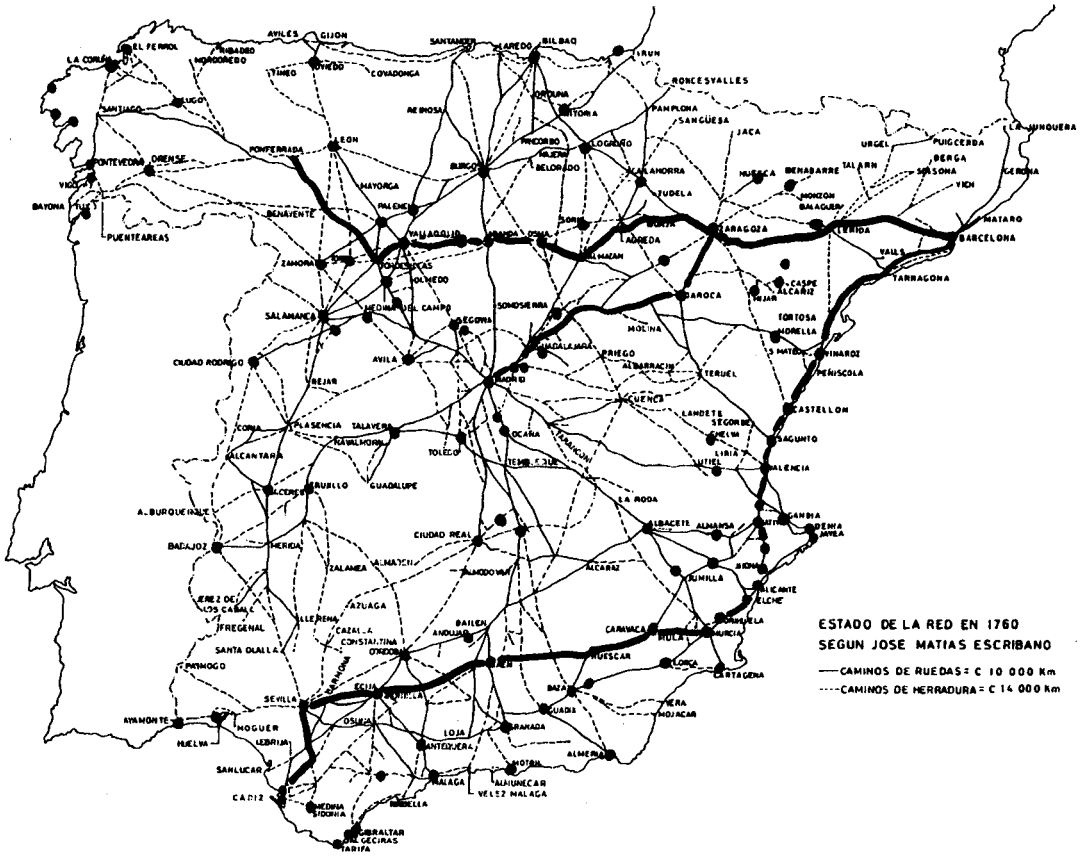
102. També S. MADRAZO MADRAZO, *Precios del transporte y tráfico de mercancías en la España de finales del Antiguo Régimen*, «Moneda y Crédito», 159 (1981), ps. 39-71, i concretament a la pàgina 43, destaca que «*el estado de la red y los medios de transporte hacían prácticamente imposible el traslado de mercancías voluminosas y baratas a grandes distancias*».

103. A. SEGARRA, *L'economia de Reus al segle XVIII. El comerç de l'aiguardent*, (Reus, Eds. del Centre de Lectura, 1988), ps. 132-137 i 190-194.

104. Prou il·lustratiu al respecte pot ésser l'anunci aparegut en el «Diario de Barcelona» el 28 de novembre de 1794, en què es feia saber la propera arribada a la capital d'un «*carro manchego, el qu(al) tomará géneros para Madrid o Cádiz...ajust(ándose) al porte más barato de lo que sea corriente en esta ciudad*».

105. S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes...*, vol. 2, p. 734.

106. S. MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes...*, vol. 2, p. 731.



ESTADO DE LA RED EN 1760
SEGUN JOSE MATIAS ESCRIBANO
— CAMINOS DE RUEDAS = C 10 000 Km
- - - CAMINOS DE HERRADURA = C 14 000 Km

— Principals carreteres emprades pels llogaters de mules del gremi de Sant Antoni Abat de Barcelona.

Font.: Elaboració a partir del mapa reproduït per S. Madrazo, El sistema de transportes, V. 1, p. 136 i de les dades extretes de diversos fons notariais i mercantils consultats.

Tot plegat permet explicar la utilització constant i incessant que el comerç català féu d'aquest medi de carreteig a l'hora de redistribuir bona part de les comandes que li eren realitzades per la seva clientela peninsular.