

SANT SALVADOR: ENTRE AMÈRICA I LA GUERRA DEL FRANCÈS

**LAURA ORDEIX I VILAPLANA
JOAN SANTACANA I MESTRE**

Aquest article planteja el comerç marítim del port de Sant Salvador (el Vendrell, Baix Penedès). El període estudiat és el que va entre el 1804 i el 1809. S'estudia l'estacionalitat del comerç, els patrons de les naus, les mercaderies, la procedència i la destinació.

El producte comercial més important és el vi, seguit de l'aiguardent. A molta distància hi ha el blat, les bótes, el bacallà, el paper, la canyella, el pebre, els cigrons, etc. La majoria de vaixells arriben en llastra i en surten carregats de vi i aiguardent. La destinació dels carregaments és la mateixa Catalunya, però amb importants partides a Cadis i Amèrica.

Pel que fa al tipus de vaixells, els llaguts són els més nombrosos. Naturalment, tot aquest comerç intentem que s'emmarqui en el context històric de principis del segle XIX.

SANT SALVADOR: ENTRE AMÈRICA I LA GUERRA DEL FRANCÈS

UN EXEMPLE DE TRÀFIC PORTUARI A LA COSTA CENTRAL CATALANA

La troballa casual d'una llibreta on hi havia enregistrades les entrades i sortides de vaixells entre els anys 1804 i 1809 ens ha permès conèixer alguns aspectes fins ara foscos del comerç marítim, centrat en el port de Sant Salvador del Vendrell (Baix Penedès), a principis del segle XIX.⁽¹⁾

La llibreta avui ingressada a l'Arxiu Municipal de Calafell és un bloc de vint-i-un per setze centímetres. El seu autor és Juan Soler (caporal de matrícules del Vendrell i Calafell), i el primer registre comença el tres d'octubre de 1804.

Les dades usualment enregistrades són l'estacionalitat, el nom del patró, la procedència, el tipus de mercaderia, el tipus de vaixell i tonatge i la destinació. Altres informacions que no apareixen regularment fan referència als drets d'ancoratge i als consignadors.

L'estat del manuscrit és relativament bo, escrit amb bona lletra i amb les abreviatures normals i només s'ha de fer esment a la manca de dos fulls: un corresponent al juliol de 1805 i l'altre al març de 1809.

En el registre portuari objecte d'estudi, hi figura sovint la data d'entrada i la de sortida encara que normalment l'estança dels vaixells en el port es reduïa a molts pocs dies, freqüentment un o dos. Els mesos en els quals registra més activitat són el juliol i l'agost durant els anys de 1805 i 1806, mentre que el 1807 i el 1808 és el mes de setembre el més actiu. Per acabar, cal dir que el mes d'abril és el que enregistra més activitat durant l'any 1809 (Figura 2).⁽²⁾

MERCADERIES, DESTINACIÓ I NACIONALITAT

Pel que fa al tipus de mercaderia (Figures 3 i 4) cal dir que és el vi el producte més important transportat. Si obviem les dades de 1804, que són fragmentàries, durant els anys subsegüents, o sigui des del 1805 fins al 1809, és el vi el principal producte que es carrega en el port, seguit, amb molta distància, de l'aiguardent. El blat, els arcs de fusta per fer bótes, el bacallà, el paper, la canyella, el pebre, els cigrons, faves, garrofes i fins i tot cotó són també mercaderies que figuren en els registres de càrrega encara que gairebé són testimonials.

La majoria de vaixells arribaven al port en llastra, o sigui, disposats a carregar, encara que en la seva bodega emmagatzemaven mercaderies molt variades en petites quantitats. Per tant, es pot ben dir que la principal funció del port de Sant Salvador era la de carregar el vi i l'aiguardent provinent de la comarca penedesenca. La procedència dels vaixells (Figura 7) és fonamentalment el litoral català, especialment les comarques costaneres del nord de Sant Salvador (Barcelonès, Maresme i la Selva); de les comarques meridionals és el Tarragonès l'àrea més activa. Amb tot, cal considerar que en un bon nombre de casos, sobretot de l'any 1808 no consta la procedència.

És també possible esbrinar quina era la destinació dels vaixells (Figura 5), encara que aquesta era molt variada i difereix molt notablement d'un any a l'altre: els anys 1804, 1805, 1806 i 1807 els ports del litoral català encapçalen la llista, i molts pocs vaixells van cap a Cadis o Amèrica. En canvi, els anys 1808 i 1809 les destinacions vers Cadis augmenten espectacularment i passen de quatre vaixells el 1805 a noranta el 1808. Els ports catalans més freqüents són Tarragona, Barcelona, Malgrat, Blanes i Salou. Naturalment no hi manquen destinacions exòtiques encara que infreqüents, és el cas de Toningem,

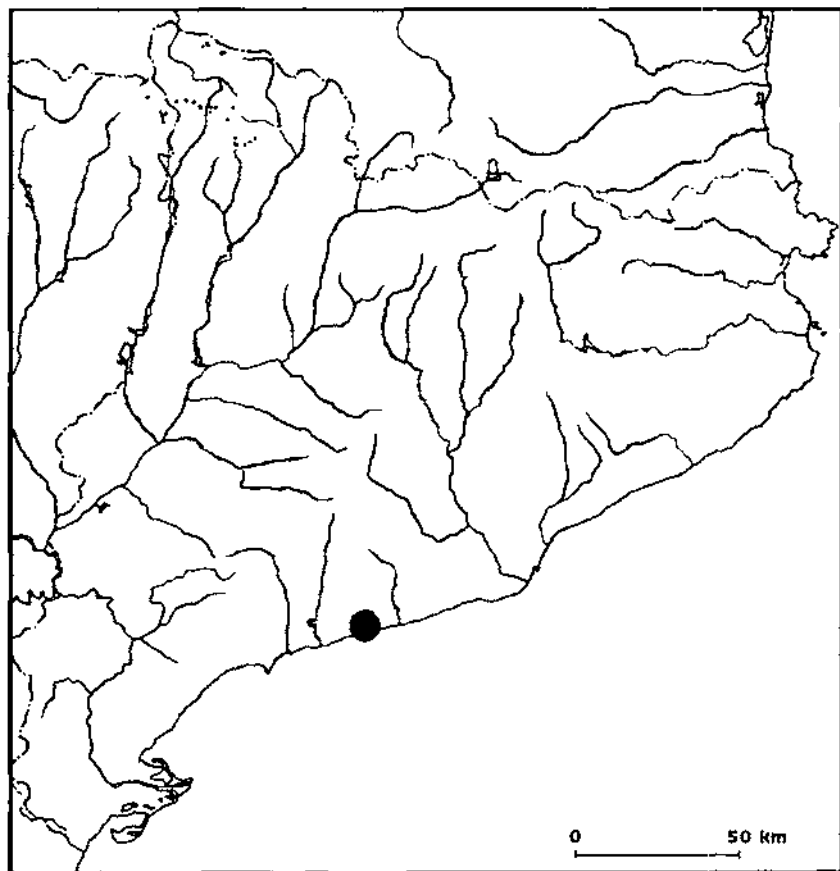


Figura 1: Situació del Port de Sant Salvador.

Constantinoble, Copenhage, Ragusa, Liorna, Illes Franceses d'Amèrica o Cartagena d'Índies. Les àrees de procedència dels vaixells són, com s'ha dit, gairebé exclusivament dels ports de litoral català, essent Barcelona i Tarragona els punts més freqüentment citats.

Més curiós és la nacionalitat dels patrons que toquen el port de Sant Salvador. La llista és encapçalada, naturalment, per patrons catalans com Jaume Bertran, Josep Sucias, Josep Guitart, Joan Freixas, Josep Guinart, Sebastià Ros i d'altres. L'increment del tràfic comercial en alguns anys porta nous patrons per bé que els esmentats són els

principals transportistes de la zona. Amb tot crida l'atenció la gran activitat dels patrons procedents del Mar del Nord, especialment danesos i suecs. Molts patrons són assenyalats com a «vinimarquesos», lloc que desconeixem i que no hem trobat en els registres d'altres ports més coneguts com el de Salou.⁽³⁾ Tot fa pensar que es tracta de mariners probablement danesos, però aquest extrem no el podem pas confirmar; si fos així, encapçalarien la llista de patrons estrangers de l'any 1805 i 1806. L'altra zona de procedència és el Mediterrani central, especialment la Península italiana amb el port de Ragusa, principal punt d'origen. Gènova i el Magreb segueixen en importància. Més estranys són els capitans anglesos, francesos, americans, portuguesos o grecs.

VAIXELLS I PORTS

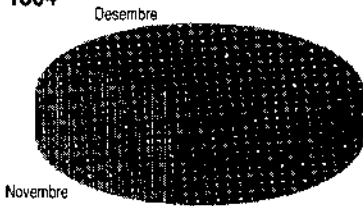
Tot aquest tràfic marítim es feia emprant tipus molt variats de vaixell, però fonamentalment hi havia vaixells petits entre els quals predominava el llagut (Figura 6). El nombre de llaguts que hi entraven oscil·la entre 100 i 200 segons els anys. Es tractava d'embarcacions que feien navegació de cabotatge i en general eren de poc tonatge, oscil·lant entre les quatre i les dotze tones. Solen ser patrons catalans els que portaven aquest tipus de barques. Pel que fa als vaixells de mitjà i gran tonatge cal dir que hi havia fragates freqüentment de 200 tones i bergantins i pollacres entre 100 i 190 tones. Aquests vaixells de gran tonatge sovint no tenen patrons catalans i constitueixen les embarcacions més freqüents provinents del mar del Nord i d'Itàlia. Són molt abundants a l'any 1804, 1805 i 1806 i el seu nombre disminueix l'any 1807 i desapareixen entre el 1808 i el 1809. Així doncs, es pot afirmar que el comerç marítim de llarga distància estava en mans de capitans estrangers, i va ser molt actiu durant tres anys, amb una dràstica davallada a les darreries de l'any 1807.

Quan desapareixen els vaixells grans, aquests són substituïts per un notable increment de tartanes, llaguts, goletes, canaris, pincs, falugues i d'altres.

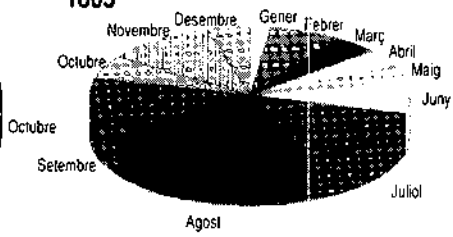
El document tractat és un registre, sens dubte, parcial i curt, ja que escassament cobreix un espai cronològic no superior als cinc anys. De tota manera, és important remarcar que el registre comença justament l'any 1804, a l'octubre, just en el moment en el qual es reemprenia la

ESTACIONALITAT

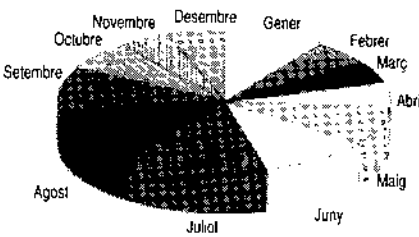
1804



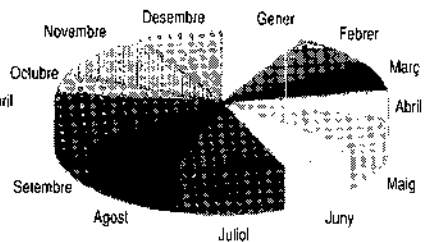
1805



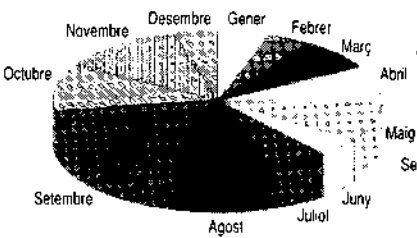
1806



1807



1808



1809

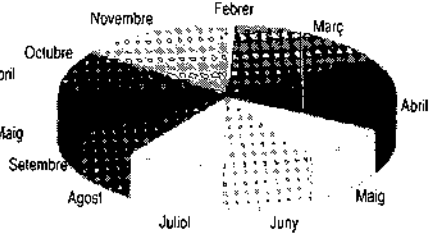


Figura 2.

CARREGAMENTS DE SORTIDA

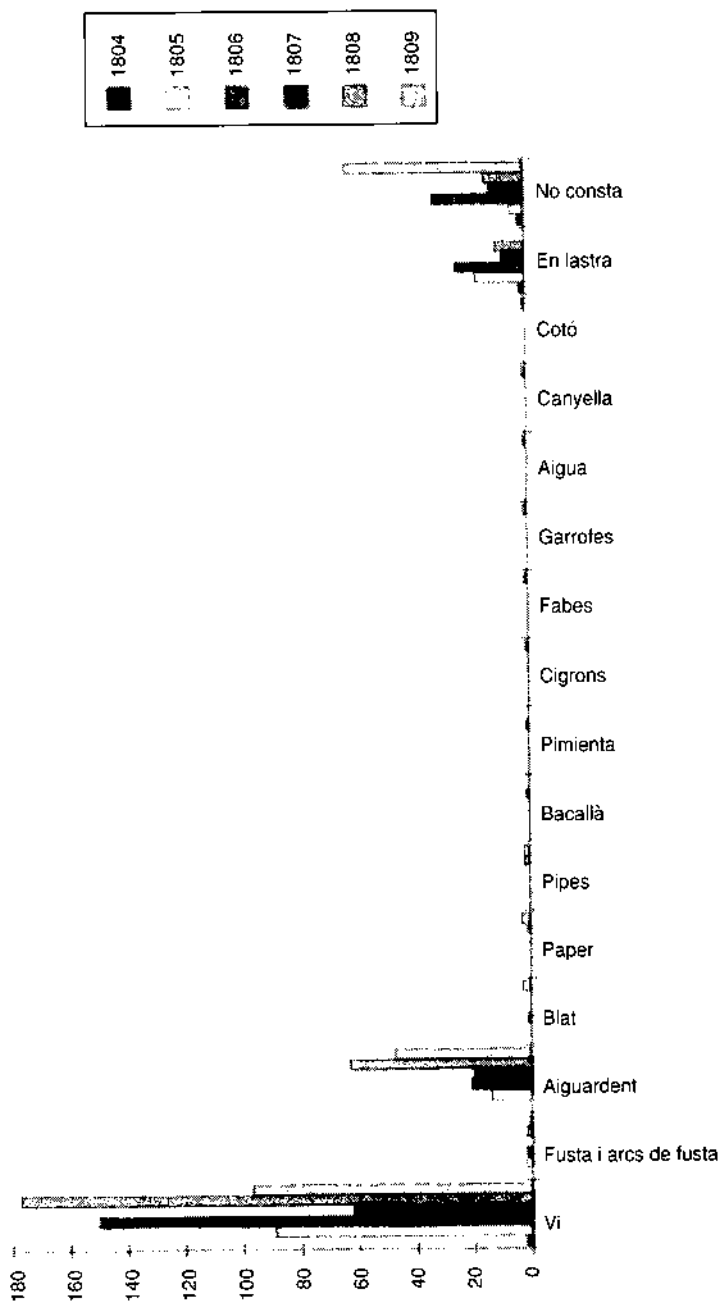


Figura 3.

segona guerra amb Gran Bretanya. No és cap novetat que aquest conflicte va tenir conseqüències molt perniciososes per als catalans (Mercader, pp. 163-164).

La guerra amb Anglaterra significava l'aliança amb França, rival comercial de Catalunya. Mentrestant, Anglaterra, que consumia una gran quantitat de vi, aiguardents, olis i fruits secs, no només deixava de comprar sinó que interceptava el comerç americà amb la consegüent crisi dels sectors afectats a la costa catalana.

El comerç d'aquest sector del litoral central català en els anys anteriors a les guerres amb Anglaterra es feia des de Vilanova i la Geltrú. Una *Guía de negociantes* apareguda el 1793, ens descriu aquest comerç, tal com era uns anys abans del conflicte ara esmentat: «*Villanueva; población marinera situada en la costa occidental, a nueve leguas oeste de Barcelona... Bastante considerable por su comercio de exportación i por lo que hacen sus habitantes en América, en Galicia y otras partes. Sus alrededores son extremadamente fértiles en vinos tintos... Por punto general se exportan generalmente unas trescientas pipas de estos vinos (vi blanc) para Rúsia, Flandes i el Báltico. De los tinotos se embarcan unas 8 o 9 mil pipas anuales para el extranjero. También se exportan de Villanueva de 6500 a 7000 pipas de aguardiente que se fabrican en sus cercanías y en la fértil llanura próxima del Penedés (...)*».⁽⁴⁾

Segons l'esmentat autor, a finals del segle XVIII Reus era el centre exportador més important, a través del port de Salou, amb unes 20.000 pipes anuals seguit del port de Vilanova amb 8.900 pipes; pel que fa als aiguardents, Salou n'exportava 25.000 mentre que Vilanova 7.000. Què se'n va fer de tot això durant la guerra? És obvi que els mercaders de vi deurién intentar burlar el bloqueig i continuar amb les exportacions, però els ports de major tràfic deurién ser els més controlats. Tal vegada aquesta circumstància va fer néixer el port de Sant Salvador. En efecte, la comarca del Baix Penedès havia sofert un notable increment de la seva producció de vi des del primer treç del segle XVIII. Un exemple d'aquest creixement és la dinàmica demogràfica dels pobles de la zona: Calafell passa de 279 habitants al 1762 a 493 el 1787. En aquest lloc, si ens guiem pel cadastre de 1717, els cultius predominants encara eren el blat i l'ordi amb 156'37 jornals i la vinya venia en segon lloc amb 46'87 jornals; el bosc i la muntanya ocupava encara 700 jornals. A principis del segle XIX la vinya havia passat a ser el primer conreu i se li dedicaven més de 500 jornals. Aquest creixement sols és explicable dins una dinàmica exportadora i de mercat molt ampli.

CARREGAMENTS D'ARRIBADA

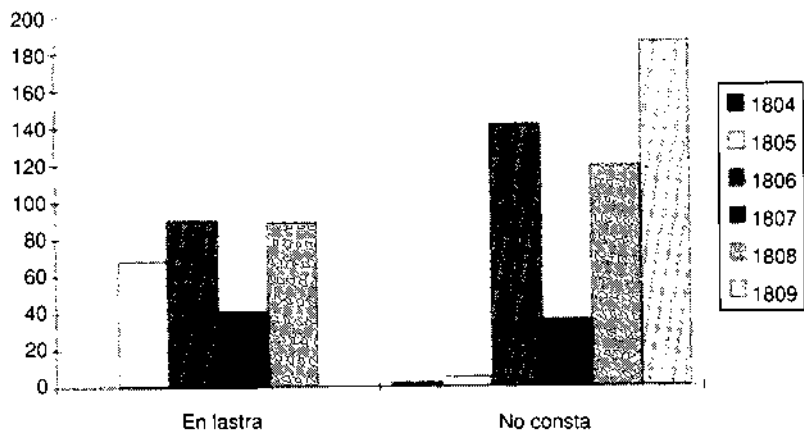
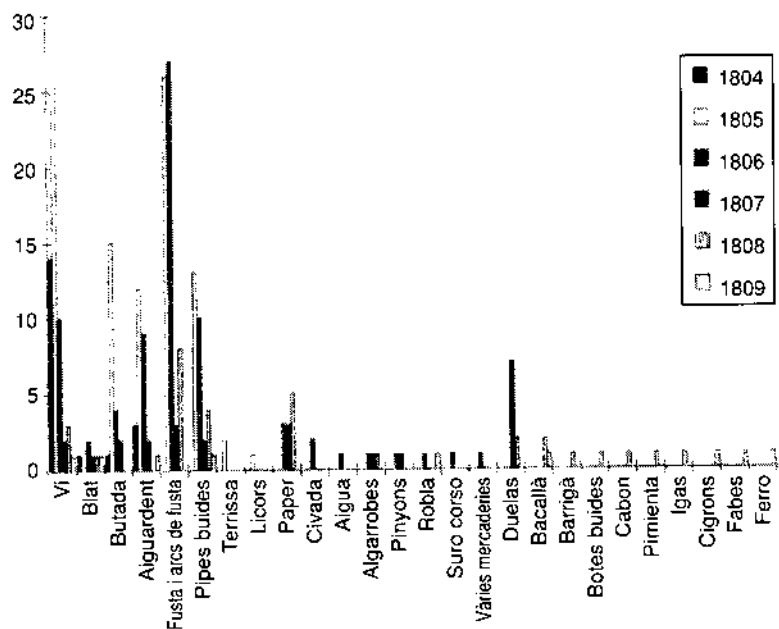


Figura 4.

DESTINACIÓ DELS VAIXELLS

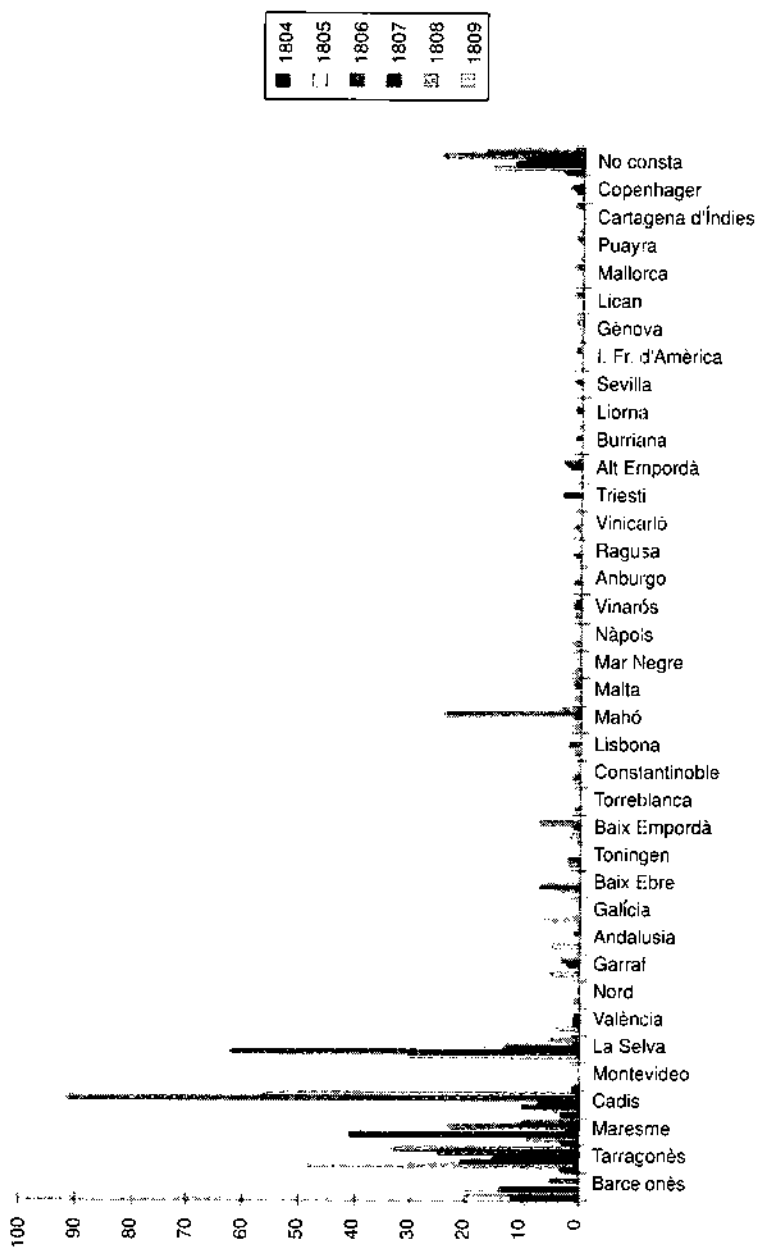


Figura 5.

Si estudiem les dades de destinació (Figura 5) dels carregaments, s'observa que a l'any 1804 Barcelona encapçala la llista, seguint a molta distància Cadis i només una embarcació va a Amèrica (Montevideo).

L'any 1805, no ens consta cap vaixell a Amèrica i únicament un petit percentatge anava a Cadis. Els carregaments són extraordinàriament variats; amb més de 29 destins diferents. Això demostra la desorientació davant la pèrdua del mercat principal que continua encara el 1806 amb només 10 vaixells amb destinació a Cadis, però ara són Lloret i Malgrat els llocs de destí més freqüents amb 46 i 37 sortides respectivament.

L'any següent hi ha una notable disminució del tràfic, amb comerç pràcticament de cabotatge. Barcelona ha desaparegut de l'escala de destins, i ja l'any 1808 i 1809 Cadis encapçala claríssimament la llista d'embarcaments amb més de noranta vaixells per a l'any 1808 i 55 per a l'any següent.

VINS I AIGUARDENTS EN EL TOMBANT DE SEGLE: UN BALANÇ

En resum, doncs, les gràfiques mostren com la guerra ha tallat el flux més normal que és el gadità, port d'escala per a Amèrica, i ha estat substituït pel mercat català. No deixa de sorprendre les destinacions de vi cap a la costa gironina, que, pel que sabem, també en produïa, i que tal vegada responien a les expotacions a França, extrem aquest que no podem comprovar sense disposar dels registres dels ports gironins.

És important observar que al final del període enregistrat (1808-1809) es reemprèn la ruta tradicional andalusa, ja que des de maig de 1808 la situació revolucionària ha capgirat la situació i Cadis ara està sostingut per la flota britànica i, com és ben sabut, per l'exèrcit de Wellington.

Les condicions d'aquest comerç de vins i aiguardents devien ser extraordinàriament difícils en aquests anys. Això queda reflectit si observem els mesos de l'any en els quals es fan els embarcaments de vins i aiguardents. Poc podem dir de l'any 1804, però el 1805 són els mesos de juliol i agost els que registren més activitat, igualment passa el 1806. L'any 1807 i 1808 l'activitat es concentra sobretot al setembre.

Què vol dir això? És evident que s'està exportant la collita de l'any anterior, i quan els pagesos venen el vi al setembre és que s'hi veuen obligats perquè han de buidar les bótes per a la nova collita. El normal seria la venda al març-abril, quan el vi és novell i quan ofereix menys perill d'agrejar-se. Per tant, les dificultats de vendre són ben paleses entre l'any 1804-08; han de fer una venda forçada, probablement a baix preu, prova evident de la manca de mercats. En canvi, l'any 1809, restablerta la pau amb Anglaterra i amb el port de Cadis en mans de la flota britànica, res impedeix que l'exportació es faci els mesos de març i abril per a la collita de setembre de l'any anterior, i encara registren una forta exportació al mes de novembre, tractant-se en aquest cas del vi novell de l'any.

Un cop vist el marc històric cronològic d'aquest registre és important fer algunes observacions sobre com es feia aquest comerç, qui el feia i quines mercaderies introduïen a la zona. Respecte al com es feia el tipus de vaixell dominant no deixa lloc a gaires dubtes: el llagut és un vaixell de cabotatge, i amb poca capacitat de càrrega, gairebé sempre, però, entre les tres i dotze tones, aquests petits vaixells junt amb els xabecs i les tartanes feien el comerç costaner, i a Cadis anaven les pollacres, les fragates i els bergantins que desplaçaven entre 100 i 200 tones. Aquests vaixells més grans freqüentment són estrangers i pertanyen a països o territoris que tenen relacions comercials amb Catalunya des del període anterior a la guerra: Gènova, nord d'Alemanya, Sicília, etc.

Aquest comerç de cabotatge introduïa al port de Sant Salvador blat, fusta, bótes i pipes buides. També hi ha suro, civada, bacallà, ferro, paper, cànem, canyella, garrofes i cotó. Hom observa que la majoria d'aquests productes estaven destinats a l'envasat del vi: bótes buides, fusta i arc per fabricar-ne, pipes, cànem per fer l'estopada i garrofes que era el menjar dels animals (cavalls). Es pot ben dir, doncs, que es tractava no tant d'un port com d'un embarcador de vi amb totes les seves indústries annexes.

Si observem, finalment, qui són els consignataris d'aquests carregaments, els noms que ens apareixen són freqüentment els majoristes que actuaran al llarg de tot el segle XIX i alguns fins al XX a la comarca vitícola del Penedès. Es fa difícil seguir l'evolució de tots i cada un per manca d'investigacions de base, però si agafem com a exemple el consignatari Sucies del Vendrell, sabem que es va enriquir durant el primer terç del segle XIX, va fundar un magatzem i disposava de terrenys

TIPUS DE VAIXELL

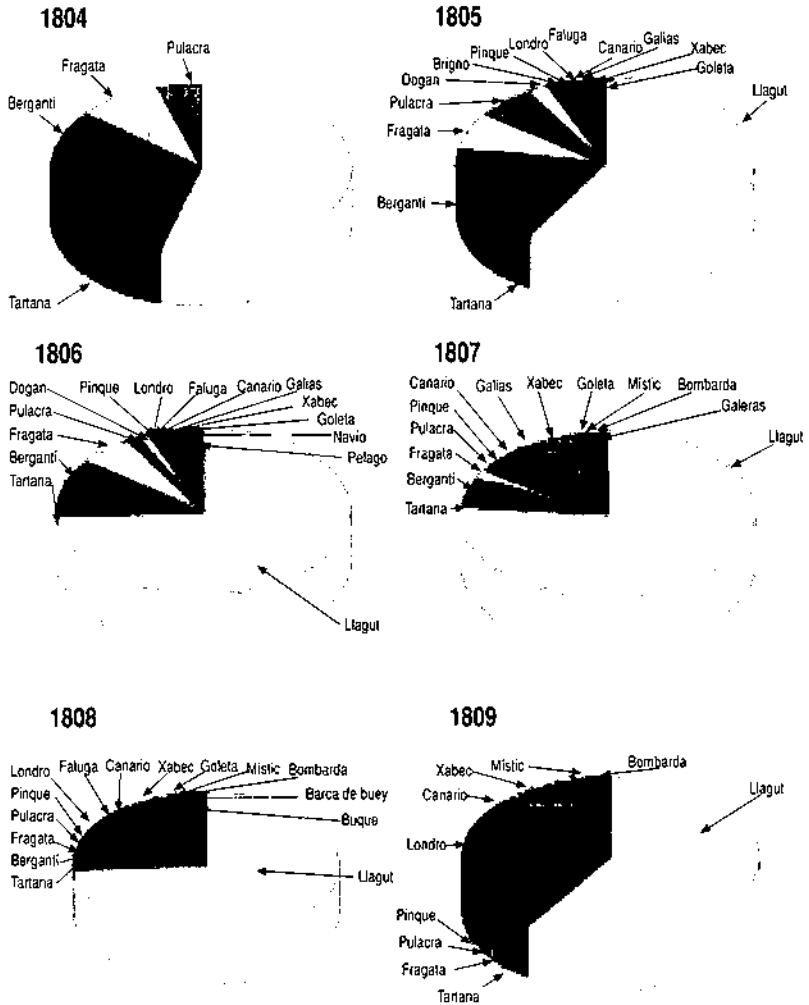


Figura 6.

PROCEDÈNCIA DELS VAIXELLS

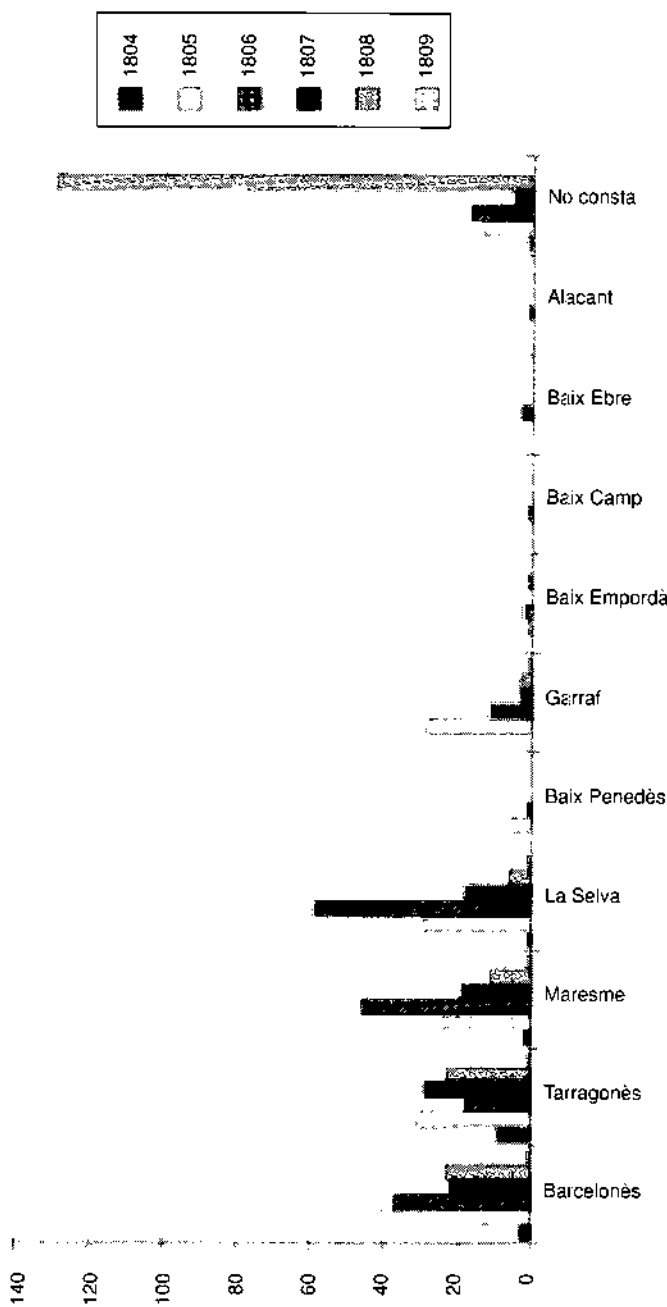


Figura 7.

a prop de la platja de Sant Salvador, just al costat de l'embarcador. Aquesta família a finals de segle, quan la vila del Vendrell va fer l'eixample urbà, van adquirir una finca just al mig de la Rambla, i van construir una mansió senyorívola d'un magnífic estil noucentista, amb l'inevitable «tribuna» com a símbol del seu status de burgès ric. Així, doncs, es creu que es pot fonamentar ni que sigui a tall d'hipòtesi de treball que les acumulacions primerenques de capital de finals del XVIII i de la primera meitat del XIX, a la comarca del Baix Penedès, es van fer gràcies al conreu de la vinya, als aiguardents i a l'exportació de tot plegat, ja sigui cap a Amèrica o bé al mercat interior català.

Tot aquest tràfic comercial, així com el mateix muntatge del port, es va fer presumiblement amb molt poc capital inicial; una bona prova del que diem és que a Sant Salvador no es va construir mai un port en el sentit físic que donem al mot. L'embarcador estava fet per una renglera de bótes buides lligades amb cordes que s'endinsaven a la mar fins a un centenar de metres, distància suficient perquè els vaixells de petit calatge poguessin carregar. Quan un vaixell necessitava ser reparat havia de ser varat a la sorra, operació que es feia aprofitant el tipus de platja plana i poc profunda i fileres d'homes que des de terra estiraven el vaixell amb cordes. Naturalment això només es podia fer amb vaixells de petit calat, com eren els llaguts o els xabecs. Aquesta tasca els deuria ser familiar, ja que ambdues embarcacions eren emprades sobretot per pescar.⁽⁵⁾

NOTES

- (1) El manuscrit ha estat depositat a l'arxiu municipal de Calafell i figura amb el nom de *Registre del Port de Sant Salvador*.
- (2) Totes les gràfiques del present article han estat rotulades atenent-nos a la grafia del document original, sense cap normalització.
- (3) MORELL I TORRADEMÉ, J.: *El port de Salou en el segle XVIII*. Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, número 121. Tarragona, 1986. Aquest treball és un dels més complets que coneixem sobre el tràfic marítim de les comarques meridionals de Catalunya en el període esmentat.
- (4) COROLEU, J.: *Historia de Villanueva y Geltrú*. Ed. El cep i la nansa. Vilanova i la Geltrú, 1979, p. 220. Primera edició 1879.
- (5) Un cop finalitzat aquest treball hem tingut la sort de localitzar cinc registres portuaris corresponents als anys de postguerra i que completen notablement la font ara comentada. Per aquesta raó considerem molt provisionals els resultats presentats en el treball.