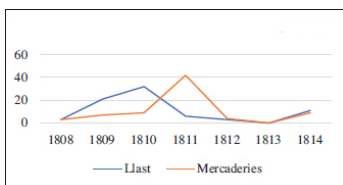


Comerç i Migració: els viatges marítims de la costa catalana a Mallorca durant la Guerra del Francès (1808-1814)

Jaume Busquets Artigas
Graduat en Història per la
Universitat autònoma de
Barcelona
0000-0003-0769-2073

Data de recepció: 8 de desembre 2021
Data d'acceptació: 10 de març de 2022
DOI: <https://doi.org/10.51829/Drassana.29.677>
© CC BY-NC-ND



■ RESUM

El present treball analitza, des d'una visió marítima, les interrelacions comercials i migratòries entre la costa catalana i Mallorca durant la Guerra del Francès a Catalunya (1808-1814). Tot i que el conflicte bèl·lic existent hauria d'haver aturat les línies comercials, això no va succeir, i els viatges van continuar adaptant-se al progrés de la guerra. Aquest estudi aporta una visió desconeguda del comerç i de la migració marítima en temps de guerra que ens ajudarà a entendre, des d'una perspectiva més local, els efectes d'aquest conflicte en el marc geogràfic de la costa catalana.

Paraules clau: Vida marítima, Migració, Guerres Napoleòniques, Guerra de la Independència, Guerra del Francès, Comerç marítim, mar Mediterrani

A Maritime Vision: Voyages from the Coast of Catalonia to Majorca during the French War (1808-1814)

■ ABSTRACT

This paper analyses, from a maritime perspective, the commercial and migratory interrelations between the Catalan coast and Mallorca during the French War (1808-1814). Although the existing war should have stopped the commercial lines, this did not happen, and travel continued to adapt to the progress of the war. This study provides an unknown view of trade and maritime migration in wartime, which will help us to understand, from a more local perspective, the effects of this conflict on the geographical framework of the Catalan coast.

Keywords: Maritime life, migration, Napoleonic war, French war, maritime trade, Mediterranean Sea

Una visión marítima: los viajes de la costa de Cataluña a Mallorca durante la Guerra del Francés (1808-1814)

■ RESUMEN

El presente trabajo analiza desde una visión marítima, las interrelaciones comerciales y migratorias entre la costa

catalana y Mallorca durante la Guerra del Francés (1808-1814). Aunque el conflicto bélico existente debería haber detenido las líneas comerciales, esto no sucedió, y los viajes continuaron adaptándose al progreso de la guerra. Este estudio aporta una visión desconocida del comercio y de la migración marítima en tiempo de guerra, que nos ayudará a entender desde una perspectiva más local, los efectos de este conflicto en el marco geográfico de la costa catalana.

Palabras clave: Vida marítima, migración, guerra napoleónica, guerra francesa, comercio marítimo, Mar Mediterráneo

■ INTRODUCCIÓ

En l'article hem incidit en l'estudi de la Guerra del Francès (1808-1814) des d'una visió marítima i històrica, tenint en compte els aspectes comercials i migratoris. Tot i l'existència d'articles sobre la visió marítima i militar del conflicte, i les publicacions arqueològiques subaquàtiques que hi fan referència, creiem que, des d'un punt de vista historiogràfic, aquesta doble visió (històrica i marítima) ha estat poc atesa.

Per fer aquesta recerca hem tingut en compte la bibliografia existent, documentació històrica i diferents articles científics en aquest sentit, sense oblidar la bibliografia que fa referència a la Guerra del Francès a Mallorca i que ens aporta una visió marítima del conflicte. El buidatge del *Semanario Economico, Instructivo y Comercial*¹ editat a Mallorca durant el període de la guerra, ha estat la nostra font principal. En el treball ens hem centrat en alguns casos especials per la seva importància, com són els ports de Barcelona, Mataró, Vilanova i la Geltrú i sobretot, el port de Tarragona pel seu volum de tràfic marítim i el seu esdevenir en la guerra.

El setmanari mallorquí ens ha aportat una informació sense la qual aquest treball no hauria estat possible, però la feina real ha estat calibrar la informació obtinguda i destriar-la per poder interpretar i explicar les dades obtingudes.

■ LA GUERRA DEL FRANCÈS A CATALUNYA. UNA PANORÀMICA GENERAL

La Guerra del Francès a Catalunya, o de la Independència a Espanya, s'ha abordat gairebé sempre des d'una visió militar: batalles, setges, escaramusses. L'evidència és palesa en la bibliografia existent de mitjan segle XIX i principis del XX, amb títols tan suggerents com *Historia de la Guerra de la Independencia en Catalunya*, d'Adolfo Blanch, editat el 1861; *La Guerra de la Independencia. Historia militar de España de 1808 a 1814*, de Gómez de Arteche y Moro; o *Manresa en la Guerra de la Independencia, 1808-1814*, de Joaquim Sarret i Arbós, editat el 1922. Sense oblidar-nos del clàssic *Historia del Levantamiento, Guerra y Revolución de España*, del comte de Toreno. Aquesta significació de l'anomenada Guerra de la Independència ve donada per la construcció nacional espanyola des d'un àmbit estatal que vol promocionar un relat èpic i heroic per estructurar els pilars d'un estat nació. Només un incís en aquest aspecte: els llibres de Carlo Franco², Luis Smerdou³ i, sobretot, les investigacions de José Álvarez Junco⁴ ens expliquen una altra guerra. En canvi, la recerca sobre el dia a dia en aquest període, de mitjans del segle XX i sobretot durant el segon centenari de la guerra, amb títols⁵ com per exemple *La Guerra del Francès a la Selva. L'impacte de l'ocupació napoleònica al món rural*, de Jordi Bohigas i Francesc Xavier Morales, editat el 2008, ens donen a conèixer un altre tipus de fets, on observem una altra perspectiva no menys heroica de l'impacte d'aquesta guerra sobre la societat civil en un àmbit més local.

En referència a la visió marítima del conflicte tenim diferents articles sobre fets puntuals. També hi ha capítols del llibre escrit per Roura com "Forasters i refugiats a la Ciutat de Mallorca, entre 1808 i 1814"⁶, que parlen de la guerra principalment des d'un vessant marítim, comercial i migratori entre la costa catalana i l'illa de Mallorca en aspectes generals.

Aquest esdeveniment internacional va afectar militarment, socialment i industrialment el territori del Principat durant gairebé sis anys. El cas català va estretament lligat als fets que es van produir dins el territori peninsular espanyol, en la mal explicada Guerra de la Independència,

del 1808 fins a mitjans del 1814, com diu Álvarez el 2010 o també Barnosell el 2009. Realment aquests fets s'emmarquen dins d'un context més general que va afectar l'àmbit europeu des del 1803 fins al 1815 i que va tenir Napoleó Bonapart com a màxim responsable de les conegudes Guerres Napoleòniques.

El territori català, al sud dels Pirineus, ha estat un pas natural cap a la península Ibèrica. Aquest condicionant estratègic ha fet afluir al Principat unes relacions econòmiques i migratòries diferenciades de les de la resta de l'Espanya peninsular.

Les relacions amb els països tant de la conca del Mediterrani com de l'Europa continental han estat gràcies a aquesta situació geogràfica privilegiada.

Catalunya, dins la península Ibèrica, va quedar incomunicada per via terrestre amb la capital d'Espanya, centre del poder napoleònic. També amb Sevilla i més tard amb Cadis, on va establir-se la Junta Suprema Central, resistent als francesos. Per això Catalunya va esdevenir un escenari singularment diferent del de la resta de la península.

La idea francesa era annexionar el territori català a França, fins i tot per aconseguir aquesta fita hi van enviar una part del 7è Cos de l'Exèrcit de la Grande Armée, una unitat totalment diferent de les que havien enviat a la resta de la península. Com a reacció, es va crear la Junta Superior de Catalunya per gestionar militarment i econòmicament el país contra l'exèrcit de Napoleó.

La decisió de governar el territori català des de París, entre el 1809 i el 1811, i més tard el 1812 d'annexionar-lo a França dividit en departaments, dona un tret distintiu de la resta del territori peninsular. No hem d'oblidar que, a partir del decret del 8 de febrer de 1810, França va incorporar tot el marge esquerre de l'Ebre, encara que fos temporalment⁷.

Aquesta intenció d'annexió es remunta a la Guerra Gran, del 1793 al 1795, com diu Roura Aulinas: "Un manifest publicat el febrer de 1793, defensant la conveniència d'atreure els catalans, remarcava la necessitat de contrarestar el sentiment antifrancès de la població catalana"⁸ o també Emilio Vigo: "*Se declara Dugommier abiertamente partidario de una anexión del Principado catalán, considerándolo así, para Francia, como un baluarte más seguro*

que la cordillera pirenaica"⁹. En el mateix sentit, cal destacar que el màxim responsable durant la Guerra del Francès a Catalunya, si més no durant part del 1810, el general Augereau no es va regir per criteris estrictament militars en la conquesta del territori català. El seu coneixement de la situació catalana, com a conseqüència de la seva participació en la Guerra del Rosselló (1793-1795), va dirigir la seva política a una clara línia enfocada a provar de guanyar-se a la població civil. Per exemple, va oficialitzar el català¹⁰ sota el seu govern i va posar agents autòctons dins de l'administració francesa a Catalunya.

L'entrada de les tropes franceses l'any 1808, tot i la malfiança de la població, va ser en més o menys mesura consentida. No va ser fins a mitjans d'aquest any que a Barcelona hi van començar a haver les primeres topades amb les tropes napoleòniques. En aquells moments arribaven comunicacions que alertaven dels successos que havien tingut lloc a Madrid i a Baiona. Tot això va comportar, a finals de maig, l'aixecament de Lleida, primer, i posteriorment de Tortosa. No va ser fins a principis de juny, amb la crema del paper segellat de Manresa i les batalles del Bruc, que es va iniciar la guerra a Catalunya.

Fins al maig del 1810, no controlen la línia de fortificacions situada entre la frontera francesa i Barcelona. Aquesta línia tenia la fortalesa de Sant Ferran de Figueres com a principal punt de defensa de la frontera, Girona com a vigilant d'un corredor natural, i Hostalric com un punt estratègic enclavat entre dos elements geogràfics, com són el Montseny i la serra del Montnegre, a la Serralada Litoral, última defensa per entrar a la plana vallesana i deixar les portes obertes a la capital del Principat. Aquesta línia donava un pas interior d'avituallament des de la frontera fins a Barcelona i també a la inversa, ja que la costa catalana estava protegida per l'esquadra britànica, que operava des de Menorca. Tot i això, els francesos van organitzar una línia de bateries a la costa catalana perquè les embarcacions de cabotatge que volguessin arribar a Barcelona tinguessin protecció en el cas de tenir problemes amb el bloqueig naval anglès.

Entre el maig del 1810 i el setembre del 1813 tota la zona de Tarragona i la seva ciutat van ser conquerides amb més o menys mesura. El setge a la ciutat de Tarragona va

durar cinquanta-dos dies, i la ciutat va ser conquerida a finals de juny del 1811. A partir d'aquell moment, l'exèrcit francès va poder controlar el camí entre Tarragona i Lleida, ciutat que estava sota el seu domini des del 1810. A partir del 1812, encara que la *Carta atorgada* napoleònica del juny del 1808 deixava clar que no es podien dissoldre els territoris peninsulars, Catalunya va passar a ser dividida en departaments i incorporada a França.

A partir de la caiguda de la bateria de costa francesa situada a les illes Medes i de la marxa, el 1812, d'una part de la tropa francesa destinada a la península, per participar en la campanya de Rússia, tot va començar a descompondre's¹¹. Aquesta bateria formava part d'una línia fortificada costanera francesa que anava des de la frontera fins a Barcelona.

Els francesos, malgrat el seu desplegament militar i institucional a Catalunya, no dominaven completament el territori. El moviment militar més destacable va ser l'atac fallit a Tarragona, el juny del 1813, per part d'un contingent multinacional format per anglesos, portuguesos, sicilians, espanyols i la gent armada del país. I no va ser fins al setembre del 1813 que es va recuperar la ciutat. Els esdeveniments internacionals van contribuir a capgirar la situació. Les últimes tropes franceses van sortir del territori català el 6 de juny del 1814.

En resum, la gran conseqüència d'aquesta Guerra del Francès va ser la destrucció del territori català, que podríem considerar com la perla del sud nascuda a l'Europa del segle XVIII. Les nefastes pèrdues per a Catalunya van ser una gran mortalitat, l'afectació negativa de l'economia i la indústria i, sobretot, una considerable migració de persones que fugien de la guerra.

■ MERCADERIES I MIGRACIÓ CAP A MALLORCA DURANT LA GUERRA

Per entendre aquests aspectes sobre la Guerra del Francès a Catalunya hem de llegir allò que Pierre Vilar ha escrit sobre els "els costos de la guerra"¹². Com ja hem esmentat, la Guerra del Francès a Catalunya va estretament lligada amb el que va passar a l'Espanya peninsular.

Sobre la migració per via terrestre hi ha força estudis. El cas més destacat és, després d'uns tèrbols successos per a la corona espanyola¹³, a finals del 1807 i principis del 1808, entre Ferran VII i el seu pare, Carles IV, la marxa del rei cap a Marsella, França¹⁴, i del seu primogènit cap a Valençay¹⁵. Aquesta discòrdia venia donada principalment per la màxima confiança que donava Carles IV al seu principal assessor i confident dins el govern, Manuel Godoy. Aquest últim va ser el màxim responsable de la política espanyola amb la seva alineació amb les tesis de la política revolucionària francesa de finals del segle XVIII i més tard amb les polítiques napoleòniques. Amb els acords signats de Fontainebleau de l'octubre del 1807, la política espanyola i la família reial van passar a estar sota els designis de Napoleó. La marxa a Baiona, cridats per l'emperador francès, va comportar la devolució de la corona de Ferran VII al seu pare, Carles IV, que al seu torn la va entregar a Napoleó, que va cedir els territoris i la corona al seu germà Josep Bonaparte. Des de Baiona també es van constituir les primeres corts pronapoleòniques -juliol del 1808- per assentar el nou poder a l'Espanya peninsular.

En el cas català tenim excel·lents investigacions, com les dels autors Bohigas i Morales, que parlen d'aquest exili terrestre i l'anomenen "expatriació"¹⁶. Els exiliats, aquells que van ser forçats a marxar per causes de guerra, van ser militars de carrera, capellans seculars i població civil que van ser capturats i obligats a marxar cap a França i internats en camps d'internament^{17 18}. També els catalans que van ajudar l'administració francesa, coneguts com els afrancesats, que van haver de marxar en acabar la guerra. Aquest és el cas de Tomàs de Puig, prefecte del Departament del Ter, que es va exiliar a França. A la seva tornada va reiniciar els contactes i es va escriure amb els altres administradors de la política francesa a Catalunya: "Amb la major part d'ells, es retrobà després de l'exili"¹⁹.

Les conseqüències econòmiques de la guerra entre la població civil catalana van ser diverses. D'una banda, l'economia rural va experimentar una davallada important, ja que d'aquí es va sufragar principalment la guerra: "La veritat és que la guerra es va pagar sobretot amb els tributs, emprèstits i exaccions que es van treure

dels camperols”²⁰. En canvi a Barcelona “els industrials sembla que van restar tranquil·lament a la ciutat, negociant normalment amb els uns i amb els altres”²¹. Tot això va agreujar l'economia del territori amb una caiguda general dels preus de l'agricultura i de la indústria de l'aiguardent, els sectors obligats a aportar més durant la guerra.

Per tenir en compte els aspectes negatius de la guerra sobre la població, m'he basat en l'obra de l'autor Miguel Santos Oliver *Mallorca durant la primera revolució (1808-1814)*, escrita amb un estil decimonònic. Tot i això, dona força referències dels viatges a Mallorca des dels ports catalans i del llevant espanyol. Aquesta és una obra de tres volums encara de referència, escrita a principis del segle XIX, que, tot i haver quedat desfasada en alguns aspectes, consta d'alguns capítols prou interessants, especialment els que fan referència als aspectes comercials i migratoris a Catalunya des de la mirada mallorquina. En canvi, el llibre de Lluís Roura i Aulinas *L'Antic Règim a Mallorca* és una obra amb una visió mallorquina dels esdeveniments de Mallorca que s'apropa molt més, en diferents capítols, a l'evolució d'aquest comerç i migració des de la costa catalana durant aquest període.

Els principals ports catalans amb sortides d'embarcacions amb destinació a Mallorca

El *Semanario Economico Instructivo y Comercial* publicat a Mallorca ha estat la nostra principal font sobre el comerç marítim. Entre el 1808 i el 1814 se'n van editar 366 exemplars, i d'aquests, 54 van ser edicions especials. D'aquest buidatge hem obtingut més de 1.816 referències sobre embarcacions que feien el viatge de la costa catalana fins a Mallorca. Durant aquest període, hem identificat trenta-sis ports catalans d'on van sortir embarcacions el volum comercial dels quals va lligat als efectes de la guerra. Al *Semanario*, respecte a les arribades a port de Mallorca surten especificades un seguit de característiques: si porten càrrega, si arriben amb llast o si transporten passatgers que fugen de la guerra. Els ports més importants durant la guerra pel nombre de sortides amb destinació a Mallorca són: Tarragona, 589; Vilanova i la

Geltrú, 337; Mataró, 148; Arenys de Mar, 111; i Salou, 102. I seguidament venen els ports de Blanes, 52; Malgrat, 47; Sitges, 58; Cambrils, 52; i Sant Feliu de Guíxols, 62.

El cas del port de Barcelona, el més important de Catalunya, mereix una menció especial, ja que només en té 65, per raons que més endavant explicarem.

Entre 10 i 30 viatges se situen els ports de Sant Pol de Mar, 12; Calella, 29; el Vendrell, 28; Canet de Mar, 12; Tortosa, 27; Palamós, 14; i Torredembarra, 17. Per acabar, amb menys de 10 viatges, trobem un gruix important de ports com l'Escala, el Masnou, Roses, Vilassar de Mar, Portbou, Palafrugell, Alella, els Alfacs, Sant Carles de la Ràpita, Vilanova de Sitges, Lloret de Mar, Illes Medes, Badalona, Calafell, Tossa de Mar, Castelldefels i Amposta.

Cal afegir que tot aquest tràfic marítim comptava amb els vaixells militars tant anglesos com espanyols que operaven al litoral català i que servien de protecció als combois que sortien de la costa o de control de les aigües del llevant mediterrani.

Els productes transportats

De les embarcacions registrades pel *Semanario* n'extraïem també la càrrega que transportaven cap a Mallorca i la càrrega, o l'absència d'aquesta, que duïen a la tornada. S'han pogut identificar uns noranta productes diferents que engloben els diversos sectors productius. Hi consten productes agrícoles de secà com avellanes, castanyes, civada, faves, blat, mongetes. També de regadiu, com pomes, cebes, figues i melons; entre els productes processats, destaquen l'oli, el vi o l'aiguardent. De la ramaderia consten moltons, mules, gallines, porcs i alguns productes manufacturats, com formatges, mantegues i carn salada. De l'explotació forestal trobem registrats transports de fusta i de suro, però també s'envien productes processats, com ara taulons i cercles de fusta, pals i carbó. També consten en els registres productes de pesca, com sardina, bacallà i altres salaons. Entre l'explotació minera, hi figuren coure, ferro, sofre i bronze. Finalment també hi ha productes apícoles, com la mel i la cera.

També hi trobem productes processats de diferents sectors, com el paperer i el tèxtil (l'herba barrella^{22 23}, el

cotó, el lli o el cànem, i el vímet per a la cistelleria), el químic (quitrà, vernís, brea, mercuri, sabó, vidre i vidriat), de la indústria de l'adobament (cuirs, pells i soles de sabata) i productes de ceràmica (fang, olles i lloses). I altres mercaderies com ara queviures, armament, provisions, pedres de molí o equipatges.

Cronologia del comerç marítim

Durant els sis anys de guerra podem observar un increment desigual del comerç marítim de la costa catalana amb el port de Mallorca, que, com assenyala Roura, "és detectable principalment en tràfic portuari"²⁴, conseqüència d'unes normatives que van comportar unes millores importants en el comerç marítim de mercaderies des de la costa catalana a Mallorca. Per exemple, una de les mesures més remarcables va ser l'ordre publicada el 9 d'agost de 1811, que habilitava el port de Mallorca com l'únic port, per al comerç català, tant d'arribada com de sortida, de productes cap a Amèrica. Al principi del conflicte, durant el 1808, el tràfic comercial entre la costa catalana i Mallorca va ser molt semblant al dels anys anteriors. Es venia d'una situació, durant el segle XVIII, en què el comerç marítim a Mallorca va estar afectat per diferents esdeveniments com la Guerra Gran (1793-1795) i pels enfrontaments navals²⁵ davant de les costes catalanes entre el 1796 i el 1808. I, com assenyala Roura, "d'un prolongat període de crisi de producció, plasmada en un estancament deficitari de cereals, que ja venia del segle XVII"²⁶.

Els productes transportats durant aquest primer any de guerra, el 1808, van ser principalment: mercaderies, vi i aiguardent. En referència a aquests dos últims productes s'observa un creixement durant el transcurs de la guerra. També hi trobem cuir i fustes, que seran processades a les indústries mallorquines, i fruits com ara castanyes i avellanes.

Durant el 1809, observem que els principals productes transportats són mercaderies i gèneres tèxtils, que continuen sortint de les zones costaneres on els francesos encara no han arribat, com és el litoral tarragoní. Podem observar durant aquest any un increment de vaixells que surten dels ports situats al sud, a les províncies marítimes de Palamós i Mataró, com Sant Feliu de Guíxols, Malgrat, Blanes, Arenys i

Mataró, que transporten les mercaderies de les quals el territori és productor: pomes, castanyes, fustes i també un producte manufacturat, com són les terrisses.

El 1810 es dona una disminució de les sortides cap a Mallorca respecte a l'any anterior. Possiblement els diferents esdeveniments bèl·lics d'aquell any a la zona de la província marítima de Palamós hi van influir. Aquell any els productes principals que van ser carregats a les bodegues foren el vi, les manufactures, les mercaderies i altres com llenya, paper o cera.

L'any 1811 els productes principals van ser el vi, les manufactures i altres de recol·lecció, com les avellanes i les castanyes. També hi va haver carregaments de paper i matèries primeres, com ara fusta, suro o cuir. És remarcable que al port de Tarragona, durant el setge del maig al juny del 1811, no només hi va haver sortides amb passatgers per fugir, sinó que també es registren sortides amb mercaderies. Durant aquest any 1811 i el següent hi ha també un increment en les sortides des del port de Vilanova i la Geltrú, amb la sortida de 122 i 181 embarcacions, respectivament.

Durant el 1812, els principals productes enviats a Mallorca són vi, manufactures, suro, fusta i aiguardent; així com, en menor mesura, blat i paper. Altres productes menys representats són, per exemple, melons, cafès o vinagres, així com un carregament bastant curiós de pedres de molí. En aquest moment el Principat està annexionat a França, encara que les tropes napoleòniques no controlen el territori i molts ports continuen fent comerç marítim amb Mallorca.

Durant el 1813, els principals productes exportats de la costa catalana continuen sent el vi i l'aiguardent. Augmenta el comerç de les matèries primeres extretes dels boscos catalans, com el suro, la fusta i el carbó. També trobem productes de la indústria tèxtil catalana en els registres de les embarcacions que arriben a Mallorca. Dues mercaderies recurrents durant tots aquests anys són el paper i les avellanes. Com a curiositat, hi consten per primera vegada cebes i gallines. S'observa un descens en el nombre d'embarcacions arribades a Mallorca respecte als anys 1811 i 1812, però encara és superior al del 1810. No serà fins al setembre del 1813, a conseqüència de l'abandó de les tropes franceses de la ciutat de Tarragona, que el comerç marítim tornarà activar-se.

L'any 1814 el nombre d'embarcacions registrades més o menys iguala les dades del 1808. Són 188 embarcacions, de les quals catorze combinaven el transport de mercaderies i el de passatgers; la resta es destinà únicament al transport de persones.

Tot i que el 1811 es va donar permís a Mallorca perquè fos port de sortida de mercaderies cap a les colònies americanes, només consta registrat un vaixell que comercia amb les colònies des de la costa catalana. En conclusió, Mallorca va tenir un increment del transport marítim procedent de la costa catalana degut als efectes de la guerra sobre el territori del Principat. Quan es va acabar la Guerra del Francès, Mallorca va tornar a situar-se en el mateix volum de comerç que tenia abans de la guerra.

Els passatgers cap a Mallorca

Durant la guerra les embarcacions, a més del tràfic de mercaderies, també van transportar passatgers. N'és un bon exemple el cas de la ciutat de Tarragona durant el setge del 1811, però no l'únic.

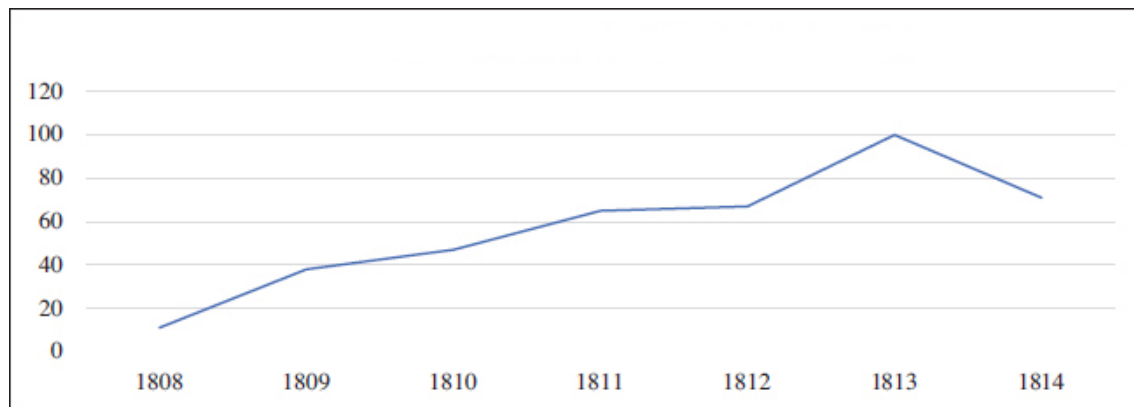
Durant els sis anys de guerra, les embarcacions van transportar 15.914 persones entre passatgers, presoners francesos, passats²⁷ i soldats espanyols en direcció a Mallorca. Si desglossem aquests nombres ens quedarien uns 12.124 civils, 2.811 soldats francesos presoners embarcats

als ports de Tarragona, Torredembarra i Vilanova i la Geltrú; 546 passats francesos que van sortir dels ports de Mataró i Tarragona, i 433 soldats espanyols dels ports de Barcelona, Tarragona, Mataró i Vilanova i la Geltrú.

Si només ens centrem en el transport de civils, tenim com a principals ports de sortida els de Tarragona, amb 4.826, i Vilanova la Geltrú, amb 4.183. Amb menor mesura trobem Mataró (958), Barcelona (617) i Arenys de Mar (471). Seguits pels ports de Sitges (162), Salou (140), el Vendrell (116), Sant Feliu de Guíxols (107) i Cambrils (100). Amb menys de cent viatges trobaríem Tortosa (64), Calella (63), Torredembarra (56), Blanes (55), Malgrat (39), Canet (35), Badalona (26), Lloret de Mar (23), els Alfacs (22), Palamós (21), Sant Pol de Mar (13), Vilassar de Mar (7), l'Escala (6), Sant Carles de Ràpita (5) i Vilanova de Sitges (3). Només amb un viatge citem Roses, Palafrugell, Alella, Tossa de Mar, Castelldefels i Amposta.

També en aquest període tenim referències que es va mantenir per via marítima la comunicació entre Catalunya i Mallorca amb valises²⁸ de correus comercials i familiars. A partir dels registres obtinguts fent el buidatge del *Semanario* (gràfic 1) podem veure com s'incrementa l'enviament de valises des del 1808 fins al 1813 i com se'n percep una davallada el 1814. També hem trobat altres dades en aquest sentit, com per exemple una carta comercial²⁹ enviada des de Sitges cap a Mallorca el 25 de gener de 1813 d'un fons particular. Possiblement no va ser un cas aïllat i tot i la situació de guerra.

Gràfic 1. Correu comercial/familiar (1808-1814)



De les valises de correu militar de Catalunya a Mallorca hem trobat les referències registrades dels enviaments durant el 1808, on en consten onze, el 1811 només dues i el 1813 una.

Cronologia de la sortida d'embarcacions amb passatgers cap al port de Mallorca

Els registres obtinguts a partir del *Semanario* ens aporten una visió força desconeguda de la sortida d'embarcacions amb passatgers de la costa catalana cap a Mallorca durant la guerra. Durant els sis anys de guerra podem observar la fluctuació en les sortides de passatgers. Tenim un ascens de passatgers civils a començaments de la guerra que arriba al seu màxim durant el 1811; el 1812 ja s'aprecia un gran descens, amb una davallada de gairebé un 45% respecte a l'any anterior. El descens fou continuat durant el 1813, i el 1814 va arribar a les mateixes xifres que el primer any de la guerra.

Dels passatgers arribats a Mallorca des de la costa de Catalunya podem precisar algunes observacions.

Durant l'inici de la guerra, el 1808, Barcelona i Tarragona tenen els nombres de sortides més alts de passatgers. Tinguem en compte que fins al 22 de juny de 1808 les tropes franceses només s'estan assentant a la ciutat de Barcelona. I, com diu Roura Aulinas: "Aquesta arribada a Mallorca de refugiats privilegiats és la que es produeix, principalment, arran de l'ocupació de la ciutat de Barcelona"³⁰. La fugida per vies terrestres serà massiva durant el juliol del 1808, donat que a finals de juny l'esquadra anglesa està bloquejant marítimament el port de Barcelona. En canvi, a la ciutat de Tarragona, molts dels passatgers que van sortir del port devien ser refugiats barcelonins, ja que va esdevenir, com diu Grau, "un centre de refugiats de les comarques properes i també de Barcelona"³¹.

Durant el 1809 els passatgers refugiats disminueixen respecte al 1808. Això ho motiva que la gent es refugia desplaçant-se més cap a l'interior que cap a la costa. N'és un exemple la situació de les terres gironines. Tot i això, hem pogut localitzar sortides des dels ports de Sant Feliu de Guíxols (41), Palamós (14), Blanes (9), Palafrugell (1). A la costa del Maresme hi trobem Mataró (143), Arenys de

Mar (31), Canet de Mar (3), Malgrat de Mar (12), Vilassar de Mar (2) i Alella (1). Aquesta zona també va rebre el flux migratori de l'interior del corredor de la Selva i la plana del Vallès. En aquells moments del 1809, una forta pressió militar intentava la rendició de la fortalesa militar i la població d'Hostalric ³², punt estratègic de primera importància per a les comunicacions entre la frontera francesa i Barcelona.

El 1810 observem un fort increment de passatgers -fins a 1.558-, alhora que una pujada considerable d'embarcacions -un total de 227- que fondegen al port de Palma. En aquesta època ja comencem a veure un paradigma: la guerra a la zona de Girona va afectar la sortida de les embarcacions d'aquest sector, el contrari que a la zona de Tarragona, que està lliure de la dominació francesa.

El 1811 tenim el màxim d'embarcacions que surten de la costa catalana cap a Mallorca, 337, amb 4.790 passatgers. Aquest augment és degut principalment al fet que l'exèrcit francès ja està a la fase final d'assentament del seu poder a la zona del Tarragonès. Del port de Tarragona en surten 1.897 passatgers com a conseqüència del setge del maig al juny del 1811. D'aquest fet en deixa constància el capellà de Gualba Josep Baborés i Homs en el seu poema "Tarragona, abandonada i perduda", i més concretament en un dels seus versos, on explica la fugida de la gent de la ciutat per dues vies, com ha transcrit Llimargas: "Los uns per la Marina, altres a Mallorca, reparant que Tarragona va a la força"³³. L'altre port costaner que va tenir una sortida important de persones durant aquest període va ser el port de Vilanova i la Geltrú, amb 2.090 passatgers.

El 1812 és l'any d'annexió de Catalunya a França. Els passatgers respecte al 1811 van descendir més d'un 40%. El principal port de sortida va ser de nou Vilanova i la Geltrú, amb 1.538 passatgers. La resta dels ports catalans van sumar fins a 529 passatgers més en direcció a Mallorca, i van sumar un total anual que va arribar fins als 2.067 passatgers.

El 1813 torna a experimentar un altre descens -més del 40%- respecte al 1812. Aquest any només sortiran de la costa catalana 287 embarcacions que transportaran 1.199 passatgers; el més destacat, un altre cop, va ser el port

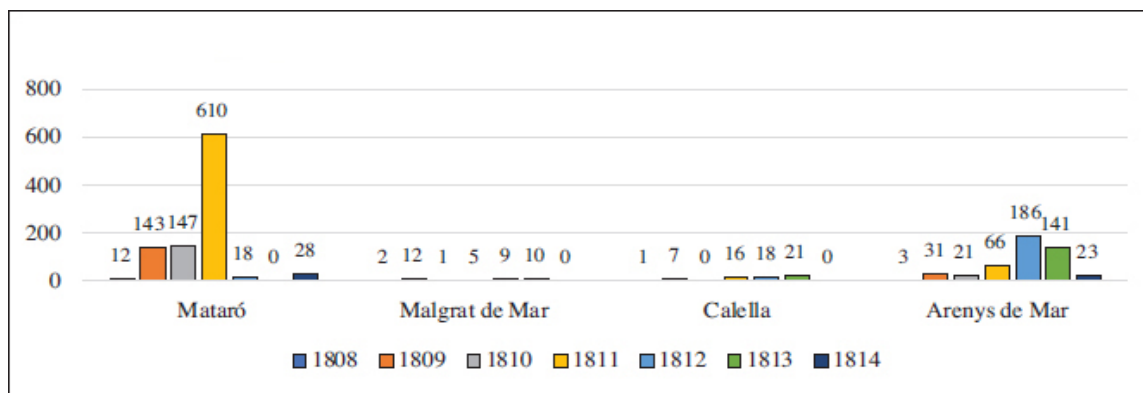
de Vilanova i la Geltrú, amb 487. A final d'aquest any la recuperació de Tarragona per part espanyola va fer que s'activessin de nou els viatges des d'aquest port a Mallorca -amb un total de 281 persones-. D'altra banda, des del port d'Arenys de Mar el 1813 van sortir diverses embarcacions amb 141 persones, i el 1812 en van sortir gairebé 200. Això ens fa pensar que potser els francesos no controlaven totalment aquesta zona del territori.

El juny del 1814 l'exèrcit francès va abandonar Catalunya. Aquell any els ports més destacats van ser el de

Tarragona, amb 569 passatgers, i el de Barcelona, amb 308. Tot i la fi de la guerra a Catalunya, l'economia va quedar destrossada, i fins a 958 persones van decidir emigrar a Mallorca.

Durant els primers mesos de la guerra, el 1808, els refugiats que emigren des de Catalunya són aquells que tenen diners, principalment barcelonins benestants. La resta d'anys, fins al 1814, com diu Roura Aulinas "l'emigració de les zones ocupades pels francesos es produïa a borrellons"³⁴.

Gràfic 2. Passatgers que surten d'alguns ports de la zona del Maresme



■ ESTUDI DETALLAT DELS PORTS MÉS SIGNIFICATIUS

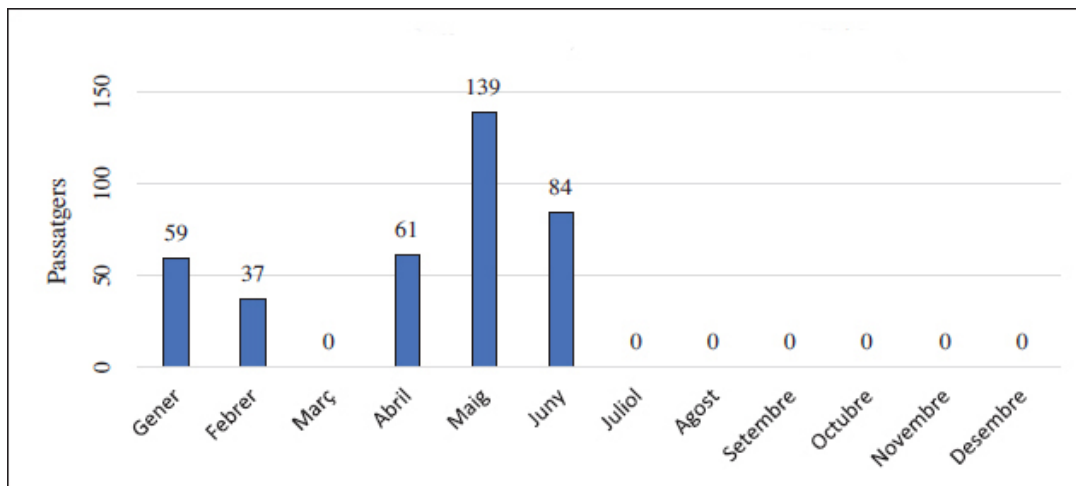
Barcelona

L'àrea portuària de la capital del Principat, segons relata el viatger Arthur Young, citat a l'article de Galera, "en l'execució tot és admirable. Té una milla de llarg aproximadament"³⁵, i si tenim en compte la seva descripció el dia que el va veure, comenta: "Ara hi ha 140 vaixells al port, però a vegades n'hi ha molts més"³⁶. Un altre viatger, Philip Thicknesse³⁷, descrivia els mercats, la indústria i l'agricultura com a molt importants a Catalunya. Segons les seves paraules, considerava Barcelona la capital d'un territori econòmicament ric i amb un alt nivell de vida.

Amb aquestes afirmacions queda clar que al port de Barcelona s'hi desenvolupava un gran comerç marítim.

Entre finals de febrer i principis de juny del 1808, els esdeveniments a Barcelona van agreujar-se³⁸. Al gràfic 3 observem com la sortida de passatgers de la ciutat per via marítima va augmentant proporcionalment en funció de la magnitud dels disturbis a la ciutat. Els primers dies de març del 1808, el capità general de Catalunya, comte d'Espeleta, fa publicar una missiva al *Diario de Barcelona* on demana calma a la població de la ciutat³⁹. Durant el mes de març, tot i que no hi ha constància d'aquest exili als registres del port de Palma, això no vol dir que no es donés, ja que una altra via de sortida era la terrestre. Aquesta diàspora no només era conseqüència de fets

Gràfic 3 . Barcelona (1808)



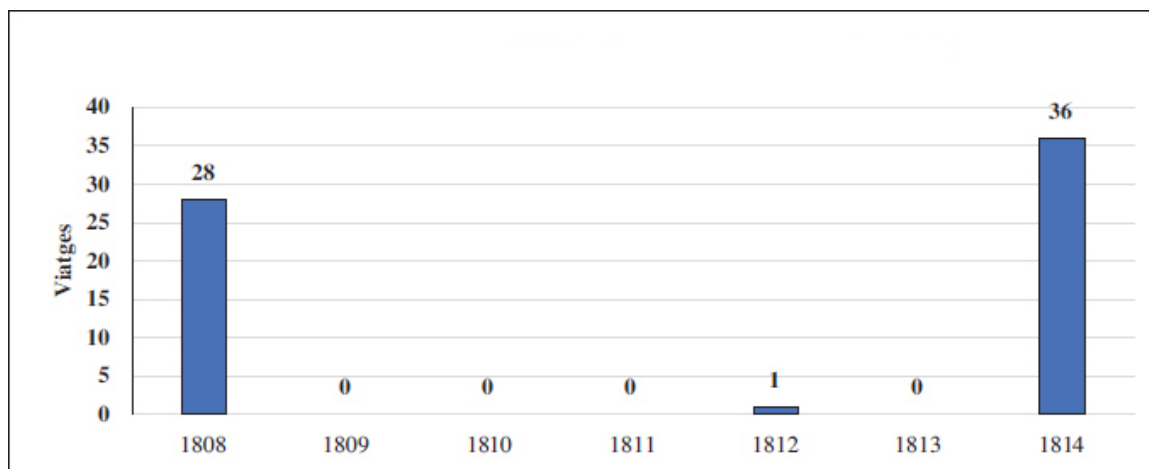
interns dins la mateixa ciutat, sinó d'altres fets de la guerra que tenien lloc arreu del Principat, com els greus aldarulls a Cervera de finals de març del 1808. L'arribada d'informació de l'aixecament contra les tropes franceses del 2 de maig a Madrid també comportà un augment dels exiliats. Per això, durant els mesos d'abril, maig i juny, com es pot comprovar en el gràfic 3, hi ha un augment de viatgers que respon tant a aquestes notícies arriben de l'exterior com a les tensions internes de la ciutat.

A través de l'obra de Raimon Ferrer *Barcelona cautiva*⁴⁰, descobrim com era la gent que embarcava i es podia pagar el passatge: "El grup més important, per la seva riquesa, dels comerciants i financers, va fugir de la ciutat, amb els seus cabals, per no haver d'afrontar les exigències dels francesos"⁴¹. El mateix llibre ens informa també que amb el vistiplau de les autoritats napoleòniques deixen marxar soldats destinats a Catalunya, cosa que podria ser una bona manera d'afirmar el seu poder a la ciutat⁴². En referència a aquest fet, tenim un registre del port de Palma on consta l'arribada de vuitanta soldats i deu canons provinents de Barcelona.

En l'aspecte econòmic podem concloure que es va donar el mateix consentiment durant els mesos de febrer a juny del 1808 a l'hora de deixar sortir mercaderies del port. Aquest any, el registre del port de Mallorca té apuntades les embarcacions que venien de Barcelona amb mercaderies i queviures. A l'administració dirigida pels francesos li interessava cobrar impostos d'aquest comerç i tenim constància, gràcies a Pierre Vilar, que "els industrials sembla que van restar tranquil·lament a la ciutat, negociant normalment amb els uns i els altres"⁴³. Tot això va acabar quan els acords de col·laboració militar signats entre anglesos i espanyols van derivar en el bloqueig marítim del port de Barcelona. En aquells moments la via terrestre va estar pràcticament bloquejada fins a la frontera durant un temps prolongat.

Per acabar, podem observar al gràfic 4 com el comerç marítim amb Mallorca va tornar a reactivar-se a partir del 8 de juny de 1814, a causa del fet que durant la primera quinzena de juny les tropes franceses ja havien abandonat Catalunya. A tall d'anècdota, l'única embarcació registrada a Palma que havia vingut de Barcelona durant el 1812, hi

Gràfic 4. Port de Barcelona



va arribar sense càrrega de mercaderies i amb nou pas-satgers, fet que podria haver estat l'única fugida amb èxit de la ciutat. Aquella ciutat industrial i rica descrita pels viatgers de finals del segle XVIII quedà desolada després de la guerra. Això sembla que va comportar que fins a 308 persones emigressin des del port de la ciutat en direcció al port de Palma de Mallorca durant el 1814.

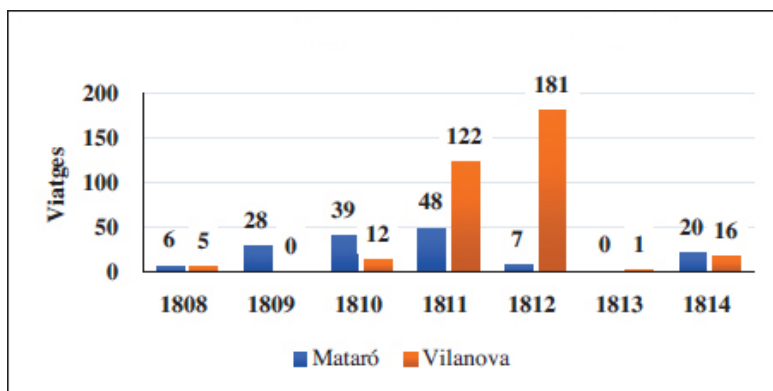
Mataró i Vilanova la Geltrú: un cas particular

Com diu Beulas, les ciutats de Mataró i Vilanova i la Geltrú van ser les "més tranquil·les en allò que als francesos concerneix"⁴⁴ durant tota la guerra. Aquestes dues ciutats costaneres són ben a prop de les dues àrees portuàries més importants de Catalunya: Barcelona i Tarragona. N'és una bona mostra aquesta afirmació de Beulas: "[...] a més, la tranquil·litat de Mataró fou ràpidament coneguda pels comerciants barcelonins, els quals es dirigiren cap a la ciutat fugint de Barcelona, on els francesos eren permanentment"⁴⁵. Respecte a Vilanova i la Geltrú, cal esmentar que no va estar mai en cap front de guerra, segurament pel fet de la seva situació estratègica al bell mig del massís escarpat del Garraf, que li proporcionava

protecció. Ens ho remarca la contundent afirmació de Beulas, que diu: "En aquest tros de costa, és com si res no succeís"⁴⁶.

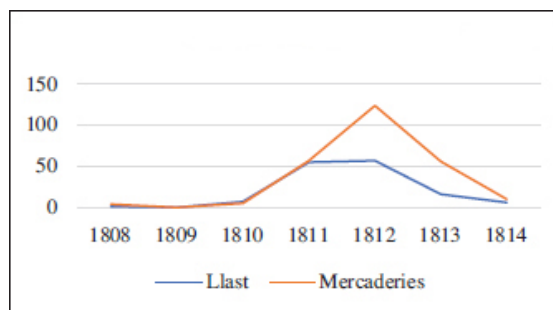
Aquests factors, juntament amb el permís rebut de la Junta Central, van fer que a partir del juny del 1808 el port i la duana comercial fossin considerades indispensables per al bon funcionament del comerç marítim de Catalunya, cosa que es va traduir, durant els anys de la guerra, en un augment del comerç marítim en general. Com podem veure en l'anàlisi del gràfic 5, la sortida d'embarcacions de Mataró cap a Mallorca va anar cada any en augment durant el 1809, el 1810 i el 1811. En canvi, a partir del 1812 és tot el contrari, la part nord-est de Catalunya està ben dominada pels francesos, cosa que possibilita un control més ferri del territori i, en conseqüència, la vigilància del seu port. Tot el contrari passa a Vilanova i la Geltrú durant la segona meitat de la guerra, on l'exèrcit francès, que ja ha conquerit la línia interna terrestre -Figueres, Girona, Hostalric-, es va centrar, a partir del 1811, a aconseguir el control de la part sud del país. Tot i així, Vilanova i la Geltrú va continuar sent un territori poc castigat pels francesos; això va comportar que entre el 1811 i el 1812 es produís un augment considerable de viatges cap a Mallorca.

Gràfic 5. Comerç marítim

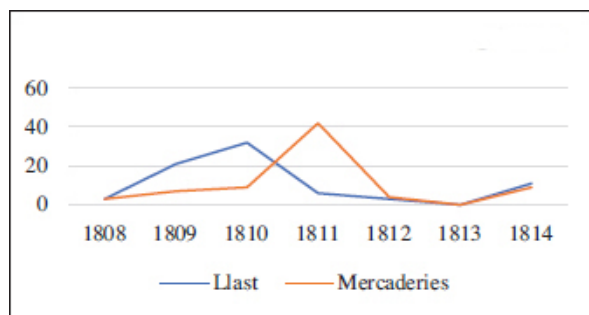


Sorprèn, malgrat estar en guerra, el volum del tràfic marítim d'aquests dos ports. Tal com es pot veure als gràfics 6 i 7, aquests ports continuen comerciant i portant tota mena de mercaderies cap a Mallorca. Tot i que Mataró sofreix una davallada l'any 1811, que s'accentua el 1812, observem de nou una arrencada el 1813. En canvi, a Vilanova i la Geltrú l'augment es produeix a partir del 1810 i s'accentua fins al 1812, moment en què descendeix el comerç amb Mallorca fins a la fi de la guerra, l'any 1814. Finalitzada la guerra, s'interromp en bona part el gran tràfic comercial en direcció a Mallorca des d'aquests dos ports, com a conseqüència de la normalització de les línies comercials habituals.

Gràfic 7. Port de Mataró

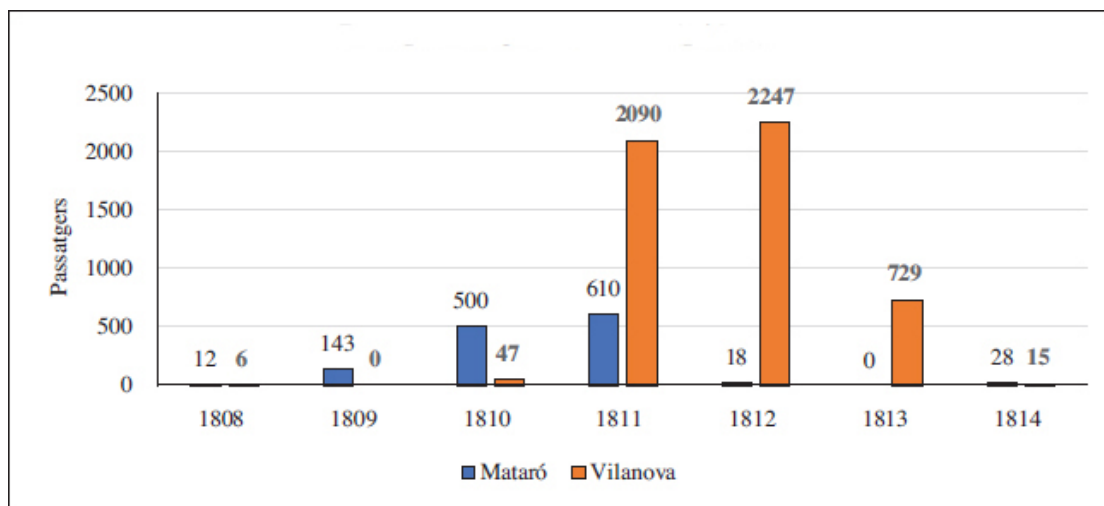


Gràfic 6. Port de Vilanova



Respecte als passatgers transportats des de Mataró i Vilanova i la Geltrú, els números són evidents. En comparar el gràfic 5 i el gràfic 8 s'observa com els viatges amb passatgers van en sintonia amb el transport de mercaderies. Es pot veure un clar augment d'aquests viatges fins al 1811 des de Mataró, principalment a causa del fet que Barcelona resta ocupada pels francesos. I el mateix succeeix amb Vilanova i la Geltrú: molta gent que no ha pogut marxar via marítima durant el setge de Tarragona del 1811, decideix arribar-se fins a Vilanova; per això Vilanova i la Geltrú va tenir una gran importància durant la segona part de la guerra, després de la caiguda de Tarragona en mans franceses, des del 1811 fins al 1813. Alguns d'aquests passatgers eren presoners capturats a

Gràfic 8. Passatgers transportats



Catalunya que, després d'una escala a Palma, eren desembarcats a la presó natural de l'illa de Cabrera.

Per posar-ho en números: des del port de Mataró, dels 1.311 passatgers que hem pogut testimoniar, un 76%, que equival a 1.007 persones, van ser civils, mentre que el restant 24% van ser soldats capturats, uns 304. En canvi, des del port de Vilanova i la Geltrú només el 7% dels passatgers van ser soldats francesos; això equival a uns 383 passatgers d'un total 5.118. La resta de passatgers, 4.735, van ser viatgers que fugien de la guerra.

Tarragona

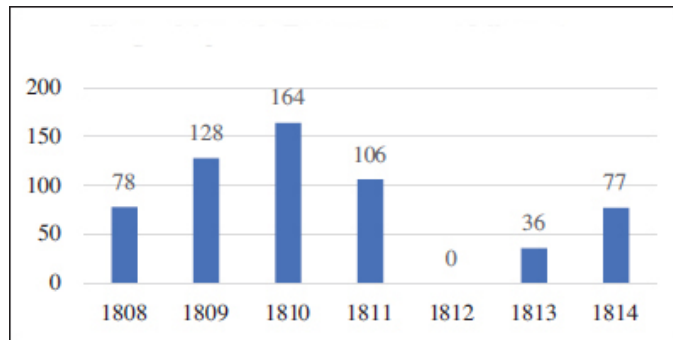
El port de Tarragona articula el comerç interior de productes cap al comerç marítim amb les illes i també cap a la seva internacionalització. Com diu Martín, és "*un puerto con notable actividad marítima*"⁴⁷. Tot això fa que Tarragona tingui els millors barems de tràfic comercial amb Mallorca de tots els ports del litoral català durant la Guerra del Francès, malgrat haver estat ocupada pels francesos des de després del setge de l'any 1811 fins a la seva marxa de la ciutat a finals del 1813.

Al gràfic 9 podem veure com des del 1808 es produeix un augment d'aquests viatges, principalment com a conseqüència de l'ocupació de Barcelona. Aquest increment de viatges durarà fins al juny del 1811, quan s'acabà el setge francès a la ciutat. Des del juny del 1811 fins al setembre del 1813 el tràfic comercial quedà interromput com a conseqüència del bloqueig que la Royal Navy fa sobre Tarragona. A principis de setembre del 1813 els francesos abandonen Tarragona, cosa que facilita que la ruta marítima entre la ciutat i Mallorca es restableixi, amb un augment considerable de viatges que s'acosta a les dades del 1808.

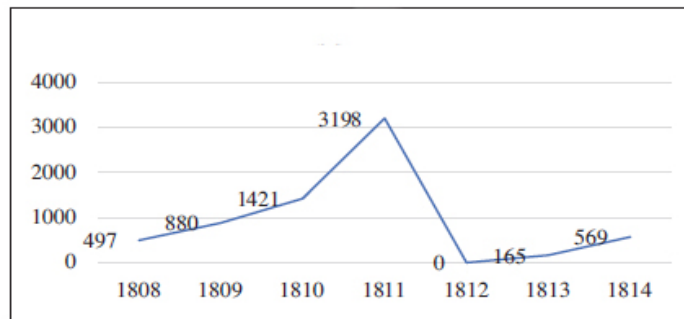
El gràfic 10 posa de manifest un increment important de població que marxa del port de Tarragona. Recordem que des del 22 de juny de 1808 el port de Barcelona està bloquejat marítimament.

Molt probablement alguns d'aquests passatgers que embarquen poden ser barcelonins que han marxat de Barcelona i s'han refugiat a Tarragona. Podem veure que des del 1809 fins a la fi del setge, el 18 de juny de 1811, hi ha un increment molt important de gent que marxa des del port de Tarragona.

Gràfic 9. Viatges del port de Tarragona fins a Mallorca



Gràfic 10. Passatgers transportats desde Tarragona



Però en desglossar aquesta caòtica fugida, ens trobem amb dos períodes totalment diferents: el primer va del gener del 1811 fins a l'inici del setge el 2 de maig, i l'altre durant els aproximadament cinquanta dies de setge.

Al gràfic 11, del gener al maig del 1811, s'observa que el contingent més elevat de passatgers, 1.052, que surten del port de Tarragona és el dels presoners de guerra francesos que són transportats a Mallorca i després fins a l'illa presó de Cabrera⁴⁸. En canvi, els civils embarcats només van ser 628.

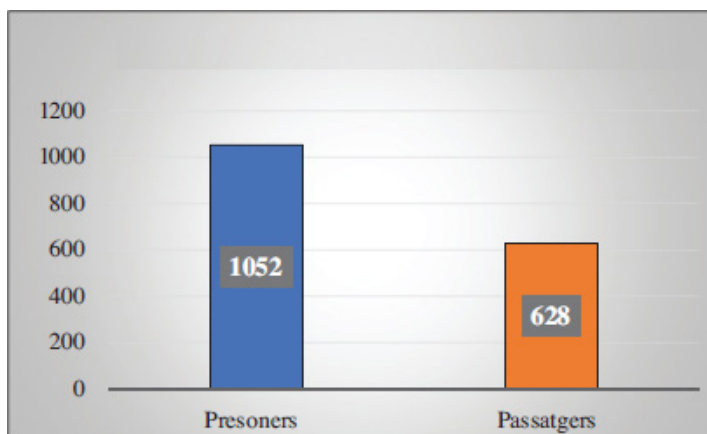
Aquest gràfic presenta una altra interpretació del conflicte a la ciutat de Tarragona durant aquests primers mesos del 1811. Mentre que la guerra es palpava com a llunyana, els ciutadans se sentien segurs dins les mura-

lles. Aquesta podria ser l'explicació del fet que en aquests quatre mesos el nombre de presoners arribats a Mallorca fos superior al de civils.

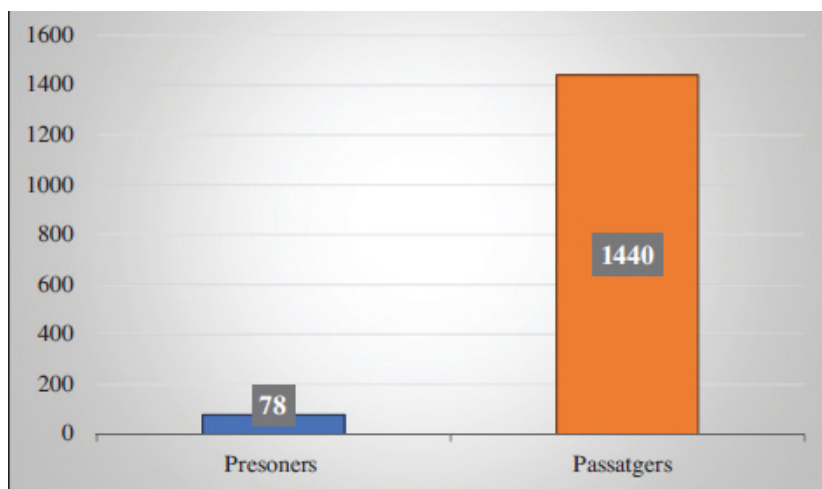
Tot això canvia durant el setge de la ciutat. Tal com s'indica al gràfic 12, des del 2 de maig i fins al 18 de juny de 1811 el principal gruix de viatgers van ser civils que fugien del setge.

Aquesta marxa és caòtica, tal com descriu Oliver *"Del trágico pasaje formaban parte heridos en las mismas calles de Tarragona, mujeres atropelladas, madres que en la confusión de la huida habían perdido de vista, acaso para siempre, a sus criaturas, familias de ocho individuos que en el trayecto comprendido entre su vivienda y el muelle habían ido dejando...."*⁴⁹ o el testimoni de Mañé, que també

Gràfic 11. Port de Tarragona de gener a maig de 1811



Gràfic 12. Port de Tarragona del 2 de maig a 18 de juny de 1811



recull Oliver: *"En aquellos embarques tumultuosos alternaron los actos de salvajismo y ferocidad, propios de los grandes pánicos"*⁵⁰, que donen fe de la caòtica sortida de viatgers des del port de Tarragona.

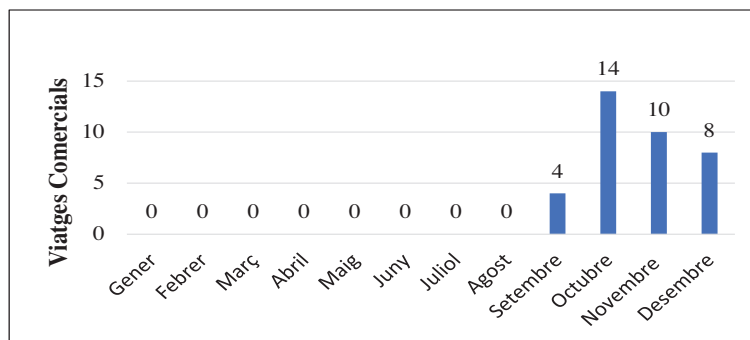
Durant el setge es registren 50 embarcacions arribades a Palma des de Tarragona, 49 de les quals amb passatge i mercaderies. A tall d'exemple: el xabec *Verge del Rosari*, del capità mallorquí Joan Bosch, transportava 58 passat-

gers i va registrar-se la seva arribada al port de Mallorca el 13 de maig de 1811. El 3 de juny va arribar al port de Palma de Mallorca la tartana *Sant Crist*, del capità mallorquí Benito Oliver, que portava mercaderies i seixanta passatgers. Fins i tot podem trobar alguna embarcació amb mercaderies, passatgers, presoners i soldats espanyols barrejats. És el cas de la pollacra *Pelegrín*, del capità català Salvador Fortuny, que arribava a Mallorca el 13 de juny de 1811.

Segurament el viatge marítim més important del setge de Tarragona es va produir el 2 de juny de 1811, quan el bergantí *Sant Joan*, sota el comandament del capità Josep Antoni Sal, portà cap a Mallorca els efectes de la casa de la moneda, que s'havia establert a Tarragona des del 1810.

Totes aquestes dades poden testimoniar una doble finalitat: els que podien pagar-se el passatge van embarcar tan bon punt començà el setge de la ciutat i, alhora, van deixar la ciutat buida de mercaderies perquè els francesos no poguessin beneficiar-se de la conquesta de Tarragona. Al gràfic 13 podem observar com es recupera plenament l'activitat comercial amb Mallorca; això és a conseqüència de la retirada de les tropes napoleòniques de Tarragona a principis de setembre del 1813. La recuperació de l'activitat comercial va anar de bracet del transport de passatgers; van embarcar gairebé 600 persones, cosa que ens fa pensar que la ciutat va quedar molt castigada.

Gràfic 13. Del port de Tarragona a Mallorca durant el 1813



■ UN ASPECTE COLLATERAL: UNA TROBALLA ARQUEOLÒGICA

La importància de l'arqueologia és cabdal per explicar molts moments de la història, ja que moltes vegades la documentació primària o la bibliografia no ens dona una visió completa dels fets. És a través d'aquesta que trobem les peces perdudes del trencaclosques en el qual es converteix qualsevol episodi històric. Aquest és el cas de les monedes trobades a Tarragona.

El 21 de març de 1810, la seca de Catalunya, situada a Reus, es va traslladar a Tarragona. Per la posició de seguretat que

donaven les fortificacions de la ciutat de Tarragona, la seca va continuar fabricant moneda durant més de dotze mesos. La funció principal va ser posar a disposició de la Junta Superior de Catalunya moneda de coure i de plata per pagar les despeses generades per la guerra.

Durant el setge de la ciutat, a principis de juny, es va traslladar tota la maquinària de la Casa de la Moneda, que com esmenta Estrada tenia un pes d'"uns 60 quintars, equivalents a uns 2.500 quilos de bronze"⁵¹, a Mallorca, amb tots els seus treballadors. Aquesta encertada decisió va apuntalar les finances de la Junta Superior de Catalunya, ja que li va permetre continuar disposant de moneda.



El 2011 les excavacions en una casa de la part alta de Tarragona van descobrir un miler de monedes de coure amb numerari de 3 i 6 quarts encunyades en bronze a Tarragona entre el 1810 i el 1811⁵². Aquesta descoberta ens transporta, gairebé segur, fins al setge del 1811, uns moments tensos que van propiciar que algú amagués aquestes monedes davant la por del setge. A través de l'arqueologia, les hem pogut recuperar dos-cents anys més tard.

Aquestes monedes de 3 i 6 quarts tenen al seu anvers la llegenda de Ferran VII, l'escut de Castella amb la corona reial, la llegenda *Hispana Rex* i l'any de fabricació. Al revers hi figura l'escut de Catalunya amb la seva corona i la llegenda al seu voltant on es llegeix "Principat de Catalunya". Per sota de la corona hi ha el numerari envoltat de flors. Les dues monedes tenen la mateixa composició, però en varia el valor, la dimensió de la moneda i la forma de l'escut. Tot això permet identificar-les en el temps i, per com han estat trobades, ens permet de sumar una peça al trencaclosques del relat del setge de Tarragona.

■ CONCLUSIÓ

La situació estratègica de Catalunya ha fet que la historiografia tractés la Guerra del Francès d'una manera singular respecte a la resta de l'Estat. Aquesta singularitat està marcada perquè el 1810 va passar a ser dirigida directament per les altes instàncies franceses i, més tard, el 1812, va ser directament annexionada com un departament més de França.

En aquest treball hem estudiat els viatges fets des de la costa catalana cap a Mallorca durant els anys de guerra. Hem volgut abordar el conflicte contra les tropes de Napoleó i el drama humà que suposà la guerra des d'una visió marítima, i també testimoniar la fugida de milers de persones utilitzant les embarcacions comercials com a via d'escapament. Alhora també hem volgut explicar com, durant aquest conflicte, es va mantenir un constant tràfic marítim des dels ports catalans a un territori segur i lliure de dominació francesa, les illes Balears i, més concretament, Mallorca. Catalunya va mantenir una relació molt forta amb l'arxipèlag i podríem considerar-lo, en un primer moment,

l'aixopluc català on milers de persones van viure els anys més convulsos del conflicte, com també el rebost d'un territori que necessitava material i homes per guanyar la guerra.

La conquesta de ciutats portuàries importants durant la guerra va marcar el canvi de tendència en la sortida de mercaderies i de passatgers. Esdeveniments com el del setge de Tarragona van comportar que, en els anys següents, Vilanova i la Geltrú adquirís protagonisme i acoïllís part d'aquest flux de mercaderies i passatgers. Això també va ser possible gràcies a l'ajuda de part de la flota anglesa, que tenia com a teatre d'operacions la costa catalana.

Els registres localitzats a través del *Semanario* donen una visió del comerç marítim i de passatgers i, per descomptat, també del transport de refugiats. L'anàlisi de les dades ens fa veure com l'ingent tràfic comercial durant aquests anys de guerra s'aturava o arrencava segons els esdeveniments militars que tenien lloc al Principat. En aquest buidatge sistemàtic hem trobat tota classe de mercaderies que es transportaven cap a Mallorca. Així doncs, es pot establir una relació entre l'avançament de les tropes franceses i els fluxos en la fugida de la població cap a Mallorca. Un parell de casos prou significatius per la seva rellevància són els dels ports de Barcelona i Tarragona, en els quals hem pogut identificar una quantitat aproximada de persones que s'embarcaren per fugir cap a Mallorca.

Aquest estudi ens ha obert noves línies d'investigació en l'àmbit marítim a Catalunya. Nosaltres només hem tractat les embarcacions de tornada cap a Mallorca carregades amb mercaderies, amb passatgers i mercaderies, només amb passatgers o amb llast. Tot i això, encara falta molta més informació per conèixer el volum real de les mercaderies i els passatgers que van arribar a Mallorca a través d'aquest comerç marítim. Creiem, doncs, que seria profitós investigar més sobre els viatges que es produïren des de la costa catalana o, per exemple, sobre l'evolució d'alguns capitans que navegaren comandant els diferents vaixells.

L'estudi del període històric de principis del segle XIX a Catalunya ha tingut una revifada durant el Bicentenari de

la Guerra del Francès. Tot i així, encara podem trobar buits historiogràfics prou importants per poder continuar treballant i fent una recerca que pugui ajudar a entendre plenament la Guerra del Francès a Catalunya. Aquest estudi sobre la visió d'aquesta guerra en el marc de les interrelacions entre Catalunya i el port de Palma de Mallorca és un primer pas per poder entendre millor com funcionaven el comerç marítim i la migració en aquells moments tan convulsos.

■ BIBLIOGRAFIA

- Álvarez, Luis. «La invención de la guerra de la Independencia». *Studia Historica. Historia Contemporánea* 12, (2010). 75-99.
- Amengual, Josep, Martínez, María José i Font, Margalida. *Catàleg Oblidats a Cabrera: el captiveri napoleònic (1809-1814)*. Palma: Conselleria de Medi Ambient de les Illes Balears (2010).
- Barnosell, Genís. «Quin nom per a la "maleïda guerra d'Espanya"?». *Annals*. Institut d'Estudis Empordanesos, 40 (2009). 23-32.
- Beulas, Eloi. «La guerra del francès: Maresme, tan malament van anar les coses?». *Singladures* (1987). 15-16.
- Bohigas, Jordi i Morales, Francesc Xavier. *La Guerra del Francès a la Selva: l'impacte de l'ocupació napoleònica al món rural a partir de la documentació parroquial*. Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans (2011).
- Estrada, Albert. *Monedes en lluita, Catalunya a l'Europa Napoleònica*. Barcelona: Museu d'Art Nacional de Catalunya, 2008.
- Ferrás, Anna. «Troben a Tarragona un miler de monedes de la Guerra del Francès». *Regio7.cat*, 1 de juliol de 2011. Accés el 28 de maig 2021. <<https://www.regio7.cat/cultures/2011/07/01/troben-miler-monedes-tres-i-50605593.html>>
- Ferrer, Raimundo. *Barcelona cautiva*. Barcelona: Brusi, volum I (1816).
- Franco, Carlos. *Los enigmes de Valençay: Fernando VII y la corte espanyola en el exilio (1808-1814)*. Zaragoza: Prensas de la Universidad, vol. 137 (2019).

- Fuente, Pablo de la. «Les Illes de la Restauració: operacions navals britàniques a la costa baixempordanesa (1810-1811)». *Els Estudis del Baix Empordà* 29 (2010). 241-262.
- Galera, Montserrat. «Barcelona vista pels viatgers del segle XVIII». *Revista Catalana de Geografia* (1982). 87-102.
- Grau, Josep Maria. «Mallorca, refugi de notaris de Tarragona durant la Guerra del Francès (1811-1813)». *Paratge. Societat Catalana de Genealogia, Heràldica, Sigillografia, vexillologia i Nobiliària*. 18 (2005). 77-86.
- La Parra López, Emilio. «En vísperas de la guerra: el triunfo de Fernando VII en El Escorial y Aranjuez». *Revista General de Marina* 255 (2008). 201-205.
- Llimargas, Jordi. *Josep Baborés Homs. La Guerra del Francès a Gualba. Història de la guerra de 1808 a 1814. Poema d'aversió i lluites contra Napoleó...* Lleida: Pagès (2006).
- Martín, Luis. *Tarragona en el inicio de la modernidad*. Tarragona: Publicacions URV, vol. 36 (2016).
- Mercader, Joan. *Barcelona durante la ocupación napoleónica (1808-1814)*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1949.
- Mercader, Joan. *Catalunya i l'Imperi Napoleònic*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat (1978).
- Mercader, Joan. «L'oficialitat del català sota la dominació napoleònica». *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics* (1955). 7-22.
- Oliver, Miguel de los Santos. *Mallorca durante la primera revolución (1808-1814)* 3 vols. Palma: Conselleria de Cultura (1982).
- Pi de Cabanyes, Oriol. *Vilanova i la Geltrú en la guerra del francès, 1808-1814*. Episodis de la Història, 144-145. Rafael Dalmau (1971).
- Puig, Lluís Maria de. *Tomàs Puig: catalanisme i afrancesament*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans (1985).
- Rossell, Artemi. *La guerra del francès a Celrà*. Taller d'Història de Celrà (2014).
- Roura, Lluís. «Aspectes crítics de la població i l'economia a Mallorca (1808-1814)». *Revista d'Estudis Històrics. Societat Arqueològica Lulliana*, 37 (1979). 349-366.
- Roura, Lluís. «Guerra, frontera i absolutisme (Guerra Gran, Guerra del Francès i -de reüll- Guerra de Successió)». *Annals* (2010). 89-108.
- Roura, Lluís. *L'Antic Règim a Mallorca: abast de la comoció dels anys 1808-1814*. Conselleria de Cultura del Govern Balear (1985).
- Smerdou, Luis. *Carlos IV en el exilio*. Pamplona: Euns (2000).
- Tarés, Manel. «L'atac anglès al barri marítim de Cambrils el 1799». *Revista Cambrils* (2020). 4-10.
- Urgelles, Manuel. *Hostalrich. Memorias Guerra de la Independencia*. Barcelona: Jepús (1888).
- Velasco, Francisco. «La sosa-barrilla: una seña de identidad del campo de Cartagena en los siglos XVI al XIX». *Revista Murciana de Antropología* 10 (2004). 145-158.
- Vigo, Emili. *La política catalana del Gran Comitè de Salut Pública*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans (1956).
- Vilar, Pierre (dir.). *Història de Catalunya*. Barcelona: Edicions 62 (1987).
- Vilar, Pierre. «Els costos de la Guerra», a *La fi de l'Antic Règim i la industrialització 1787-1868*, vol. V. Barcelona: Edicions 62 (1987). 174-178.

■ NOTES

1. *Semanario Económico, Instructivo y Comercial que publica la Real Sociedad de los amigos del país de Mallorca 1808-1814*. Ministerio de Cultura y Deporte. Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Consultat entre el 20 de gener i el 25 de febrer 2020. <<https://prensahistorica.mcu.es/es/publicaciones/numeros_por_mes.do?idPublicacion=3087&anyo=1808>>
2. Carlo Franco de Espes. *Los enigmas de Valençay: Fernando VII y la corte española en el exilio (1808-1814)*. Zaragoza: Universidad de Zaragoza (2019).
3. Luis Smerdou Altolaquirre. *Carlos IV en el exilio*. Pamplona: Euns (2000).
4. Luis Álvarez Junco. «La invención de la Guerra de la Independencia», *Studia Històrica. Historia Contemporánea*, 12 (1994). 75-99.
5. Un altre títol podria ser Núria Sauch (ed.). *La Guerra del Francès als territoris de parla catalana* (2011), Afers.

6. Lluís Roura Aulinas. *L'Antic Règim a Mallorca: abast de la commoció (1808-1814)*. Govern Balear, Conselleria d'Educació i Cultura (1985). 123-174.
7. Per saber-ne més, llegiu Román Basurto Larrañaga. «*El País Vasco durante la ocupación napoleónica*», dins d'*Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, vol. LI, Girona (2010).
8. Lluís Roura Aulinas. «Guerra, frontera i absolutisme (Guerra Gran, Guerra Del Francès i –de reüll– Guerra De Successió)». *Annals De l'Institut d'Estudis Gironins*, 51 (2011). 92.
9. Emili Vigo. *La política catalana del Gran Comitè de Salut Pública*. (Barcelona: Institut d'Estudis Catalans (1956). 96.
10. Joan Mercader. «L'oficialitat del català sota la dominació napoleònica» *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics* (1955). 7-22.
11. Pablo de la Fuente. «Les illes de la Restauració: operacions navals britàniques a la costa baixempordanesa (1810-1811)». *Els Estudis del Baix Empordà*, 29 (2010). 241-262.
12. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra», a *La fi de l'Antic Règim i la industrialització 1787-1868*, vol. V. Barcelona: Edicions 62 (1987). 174-178.
13. Emilio La Parra López. «En vísperas de la guerra: el triunfo de Fernando VII en El Escorial y Aranjuez». *Revista General de Marina*, 255 (2008):201-215.
14. Luis Smerdou. *Op. cit.* 143.
15. Carlo Franco. *Op. cit.* 13.
16. Jordi Bohigas i Francesc Xavier Morales. *La Guerra del Francès a la Selva: l'impacte de l'ocupació napoleònica al món rural a partir de la documentació parroquial*. Santa Coloma de Farners: Centre d'Estudis Selvatans (2011). 79.
17. Sobre això hem llegit l'informe militar amb signatura 1º E-1634, extret de l'Arxiu Militar de Segovia, del governador de la fortalesa d'Hostalric Júlían de Estrada Ortuño, on explica el seu internament en un camp a França i la seva fugida.
18. Artemi Rossell. *La guerra del francès a Celrà*. Taller d'Història de Celrà (2014). 73-79.
19. Lluís Maria de Puig. *Tomàs Puig: catalanisme i afrancesament*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, vol. IX (1985). 62.
20. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra»... *Op. cit.* 177.
21. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra»... *Op. cit.* 176.
22. Es un producte extret d'una planta que creix en terrenys salats. La incineració d'aquestes plantes produeix unes cendres riques en sals alcalines que són utilitzades per blanquejar roba. La pols que es produeix també s'utilitza en la indústria vidriera.
23. Francisco Velasco. «La sosa-barrilla: un seña de identidad del campo de Caratgena en los siglos XVI al 2.:
24. Lluís Roura. *L'Antic Règim...*, *Op. cit.* 243.
25. Manel Tarés. «L'atac anglès al barri marítim de Cambrils el 1799» *Revista Cambrils* (2020). 4-10.
26. Lluís Roura. «Aspectes crítics de la població i l'economia a Mallorca (1808-1814)». *Revista d'Estudis Històrics. Societat Arqueològica Lulliana*, 37 (1979). 349.
27. Són aquells militars o població civil francesa que a través d'uns acords amb les autoritats espanyoles passen a ser població espanyola.
28. Segons el Diccionari de la Llengua Catalana de l'Institut d'Estudis Catalans, una valisa consisteix en un sac de cuir tancat amb clau on porten la correspondència els correus.
29. És un document del meu arxiu personal.
30. Roura, *L'Àntic Règim...* *Op. cit.*, 124.
31. Josep Maria Grau. «Mallorca, refugi de notaris de Tarragona durant la Guerra del Francès (1811-1813)». *Paratge. Societat Catalana de Genealogia, Heràldica, Sigil·lografia, vexillologia i Nobiliària*. 18 (2005).
32. Manuel Urgellès Hostalrich. *Memorias de la Guerra de Independencia*. Barcelona: Llibreria l'Avenç (1888).
33. Jordi Llimargas. *Josep Baborés Homs. La Guerra del Francès a Gualba. Història de la guerra de 1808 a 1814. Poema d'aversió i lluites contra Napoleó...* Lleida: Pagès (2006). 246.
34. Lluís Roura. *L'Antic Règim...* *Op. cit.* 127.
35. Montserrat Galera. «Barcelona vista pels viatgers del segle XVIII». *Revista Catalana de Geografia* (1982). 88.
36. Montserrat Galera, «Barcelona vista...». *Op. cit.* 89.
37. Viatger anglès que va venir a Catalunya a finals del 1775. Descriu la seva estada a Catalunya en el volum I del llibre *A year's journey through France and part of Spain*.
38. Joan Mercader. *Barcelona durante la ocupación napoleónica (1808-1814)*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (1949). 66-92.
39. *Diari de Barcelona*. 3 de març de 1808. Biblioteca Nacional de Catalunya. ARCA. Accés el 21 de juny de 2021 <https://arca.bnc.cat/arcabib_pro/ca/publicaciones/numeros_por_mes.do?idPublicacion=>>
40. És el diari que va escriure el religiós Raimon Ferrer sobre la ocupació napoleònica a Barcelona. També té referències de tot Catalunya. Aquest diari és va publicar després la guerra, durant el 1816. En el cas que ens ocupa també es un bon referent per veure aquesta emigració marítima.
41. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra». *Op. cit.*176.
42. Raimundo Ferrer. *Barcelona cautiva*. Barcelona: Brusi, volum I (1816). 121.

43. Pierre Vilar. «Els costos de la Guerra». *Op. cit.*176.
44. Eloi Beulas. «La guerra del francès: Maresme, tan malament van anar les coses?» *Singladures* (1987).16.
45. Eloi Beulas. «La guerra del francès...». *Op. cit.* 15.
46. Oriol Pi de Cabanyes. *Vilanova i la Geltrú en la guerra del francès,1808-1814*. Episodis de la Història, 144-145. Rafael Dalmau (1971). 128.
47. Lluís Martín. *Tarragona en el inicio de la modernidad*. Tarragona: Publicacions URV, vol. 36 (2016). 42.
48. Per saber-ne més, s'ha tenir en compte el següent llibre: *Oblidats a Cabrera: el captiveri napoleònic (1809-1814)*, publicat el 2010 per la Conselleria de Medi Ambient de les Illes Balears.
49. Miguel de los Santos Oliver. *Mallorca durante la primera revolución (1808-1814)* 3 vols. Palma: Conselleria de Cultura (1982).
50. Miguel de los Santos Oliver. *Mallorca...* *Op. cit.* 350.
51. Albert Estrada. *Monedes en lluita. Catalunya a l'Europa napoleònica*. Barcelona: Museu d'Art 2008). P
52. Anna Ferrás. «Trobem a Tarragona un miler de monedes de la Guerra del Francès». *Regio7.cat*, 1 de juliol de 2011.

