

La funció militar del port de Barcelona al segle XVI

Marià BARRIENDOS i VALLVÉ

El tema tractat en aquest article* és un aspecte molt concret de la Història de Barcelona: la funció militar del port de la ciutat durant tot el segle XVI.

L'elecció d'aquest punt geogràfic i d'aquest període no és casual. Es va escollir Barcelona per la qualitat i l'abundància de la documentació existent. Quant al segle XVI, malgrat no ésser per a la ciutat un dels seus màxims moments d'esplendor econòmic i polític —tal com ho havien estat els segles XIII, XIV i XV— presenta, en canvi, altres característiques de gran interès: després de la caiguda de Constantinoble el 1453 a mans dels turcs, la Mediterrània havia esdevingut una frontera, una zona de tensió entre la Cristianitat i l'Imperi Turc. Totes les grans ciutats costaneres es veurien immerses en el conflicte en qualitat de bel·ligerants.

En aquesta situació, Barcelona va jugar un important paper com principal ciutat de la Corona Espanyola a la Mediterrània. Aquest paper eminentment militar i que ha deixat abundants testimonis documentals, es fonamenta en la utilització de l'enclavament portuari com a nus del moviment naval existent.

És evident que la temàtica militar no és molt habitual en els estudis geogràfics o històrics actuals. Tot i així no cal oblidar-la; ans al contrari, pot originar nous plantejaments molt interessants sobre la interconnexió entre el món civil i el món militar.

En aquest article es pretén fer un estudi d'enfocament ampli, general, que permeti veure d'una manera més dinàmica l'acompliment d'aquesta activitat militar durant el segle XVI. Lògicament, la recerca es podria aprofundir encara més i analitzar aspectes específics. Aquesta mena d'estudi, per la seva extensió i complexitat, resta fora de l'abast d'aquest article.

Les fonts que s'han emprat no són exhaustives. Hom ha emprat diferents dietaris municipals, uns manuscrits i d'altres ja transcrits i impresos, com el *Manual de Novells Arditis*. Són documents fiables, elaborats sempre per notaris de la ciutat. D'aquests dietaris hom ha anat seleccionant aquella informació referent al moviment d'unitats militars al port de Barcelona.¹

La intenció d'aquest estudi no és altra que la de cercar una primera visió del que va representar per a una ciutat important com Barcelona l'activitat militar naval en un moment de la Història en què la Monarquia Hispànica ostentava una clara hegemonia arreu d'Europa. Una activitat naval que, degut al seu caràcter rutinari, ha restat quelcom allunyada de l'interès dels historiadors.

Malgrat això, és evident que l'anàlisi de la mobilitat naval militar registrada al port de Barcelona durant el segle XVI, permet posar de manifest la destacada funció militar que ostentà aquest port, i, tanmateix, permet conèixer millor el pes estratègic del port català en el marc geogràfic de la Mediterrània del segle XVI.

1. El tràfic naval militar en el Port-platja de Barcelona del segle XVI

El moviment naval militar detectat a Barcelona en aquest període obeeix a raons diverses: a part de les grans formacions navals d'aparició esporàdica, les quals seran tractades en un apartat posterior, tenim un transport de personalitats i les patrulles de vigilància que controlaven el litoral, les activitats pesqueres i la navegació comercial del propi país. També cal tenir present que les entrades i sortides de vaixells responen a un tràfic internacional.

1.1 Moviment naval per a transport de personalitats

Una característica fonamental de la societat d'Antic Règim era que la noblesa, i en general totes aquelles personalitat properes a les corts reials, disposaven d'un poder i d'uns recursos en proporció molt més importants que a l'actualitat. No cal sorprendre's, doncs, que qualsevol viatge de la noblesa constituís una mobilització considerable de recursos materials i humans.

En el cas de Barcelona, que malgrat el seu declivi econòmic en aquesta època era una gran ciutat, cal tenir en compte que era un punt de pas obligat per a les personalitats de la Monarquia Hispànica, ja que els quasi permanents conflictes amb França impedièn les comunicacions terrestres amb els territoris italians o centre europeus de la Corona.

Aquest tràfic, protagonitzat exclusivament per la tradicional galera, es caracteritzava per l'elevat nombre d'unitats que mobilitzava i la diversitat de personalitats que utilitzaven Barcelona per reposar del penós viatge i establir relació amb les autoritats municipals. En aquesta centúria, el total de galeres que va transitar pel port de Barcelona s'eleva a una xifra de 711 unitats en 50 expedicions comptabilitzades. El volum mitjà de les agrupacions d'escorta s'elevava, doncs, a catorze unitats per expedició.

Quadre núm. 1
Trànsit d'esquadres per a transport de personalitats

| Anys | núm. d'expedicions | núm. d'unitats | Mitjana d'unitats per expedició |
|------------------------|--------------------|----------------|---------------------------------|
| 1501-1510 | 1 exp. | 15 u. | 15 |
| 1511-1520 | — | — | — |
| 1521-1530 | 5 exp. (4)* | 172 u. (72)* | 34'4 (18)* |
| 1531-1540 | 1 exp. | 6 u. | 6 |
| 1541-1550 | 1 exp. | 15 u. | 15 |
| 1551-1560 | 7 exp. | 143 u. | 20'4 |
| 1561-1570 | 3 exp. | 16 u. | 5'3 |
| 1571-1580 | 5 exp. | 38 u. | 7'6 |
| 1581-1590 | 3 exp. | 27 u. | 9 |
| 1591-1600 | 24 exp. | 279 u. | 11'6 |
| TOTAL SEGLE XVI | 50 exp. | 711 u. | 14'22 |

* : Dades si s'exceptua la gran expedició imperial a Itàlia de 27-7-1529.

Fonts : Elaboració personal a partir de dades del *Manual de Novells Ardits*, Henrich y Cia, Barcelona, 1892-1922, vols. III al VII. També s'han utilitzat altres dietaris ja impresos o manuscrits de l'AHCB

En una primera anàlisi, el fet més destacat és que a la primera meitat de segle el tràfic és molt reduït: només 7 viatges, en cinquanta anys, si exceptuem la gran expedició a Itàlia de l'emperador Carles I, amb més de 100 naus, el 17 de juliol de 1529. Set viatges enfront dels quaranta-dos de la segona meitat de segle són prova suficient que quelcom succeïa: el perill per a la navegació que representaven els corsaris i les esquadres turques a ben segur que devien constrènyer els trasllats per via marítima. A la segona meitat, la Cristianitat aniria reprenent la iniciativa a la Mediterrània després de l'aixecament del setge de Malta el 1565 i la batalla de Lepant, el 1571. Malgrat això, el nombre d'unitats mobilitzades per a l'escorta era elevat, entre set i dotze galeres. No seria fins a l'última dècada del segle que hi hauria una eclosió en aquest tipus de tràfic. En aquesta última dècada es realitzarien el 50% dels transports de personalitats detectats a la documentació municipal consultada.

Quant a les personalitats que passaren per Barcelona val a dir que la varietat fou considerable:

- Emperadors : 2 visites (anada i tornada a Itàlia de Carles I).
- Reis : 5 visites.
- Prínceps : 5 visites.
- Arxiducs : 1 visita.
- Ducs : 13 visites (tres en categoria de virreis).
- Comtes : 2 visites (una en categoria de virrei).
- Papes : 1 visita.
- Cardenals : 3 visites.
- Virreis : 9 visites.
- Ambaixadors : 6 visites.
- Presoners : 1 trasllat.
- Bastards de
- Cases Reials : 2 visites (es tractava del fill natural de Carles I, Don Juan de Austria).

1.2 Moviment d'esquadres en trànsit per Barcelona²

Els conflictes continus que es produïren a la Mediterrània en el decurs del segle XVI feien necessari que els estats cristians mantinguessin un sistema de patrulles navals. Hom era conscient que aquestes patrulles de vigilància per si mateixes no acabarien amb la pirateria o amb l'amenaça turca. Almenys, s'exercia una presència dissuasiva sobre les aigües més properes al territori propi, impedit d'aquesta manera la possibilitat de sofrir grans atacs frontals per sorpresa.

El moviment continu de galeres, almenys a la Mediterrània occidental, semblava mitigar aquest risc. El quadre núm. 2 detalla aquest tràfic rutinari en els seus trànsits pel port de Barcelona.

Quadre núm. 2
Trànsit d'esquadres en patrulles de vigilància

| Anys | núm. d'expedicions | núm. d'unitats | Mitjana d'unitats per expedició |
|-----------------|--------------------|----------------|---------------------------------|
| 1501-1510 | 1 exp. | 6 u. | 6 |
| 1511-1520 | 1 exp. | 9 u. | 9 |
| 1521-1530 | 2 exp. | 62 u. | 31 |
| 1531-1540 | 9 exp. | 97 u. | 10'7 |
| 1541-1550 | 9 exp. | 130 u. | 14'4 |
| 1551-1560 | 3 exp. | 46 u. | 15'3 |
| 1561-1570 | 7 exp. | 161 u. | 23 |
| 1571-1580 | 4 exp. | 46 u. | 11'5 |
| 1581-1590 | 17 exp. | 181 u. | 10'6 |
| 1591-1600 | 27 exp. | 244 u. | 9 |
| TOTAL SEGLE XVI | 80 exp. | 982 u. | 12'2 |

Fonts: Elaboració personal a partir de dades del *Manual de Novells Ardits*, Henrich y Cia, Barcelona, 1892-1922, vols. III al VII. També s'han utilitzat altres dietaris ja impresos o manuscrits de l'AHCB

El tràfic total durant el segle XVI s'eleva a 982 embarcacions, majoritàriament galeres, amb una presència reduïda de vaixells rodons: caravel·les, galions i naus.

La grandària mitjana per esquadra era de dotze unitats, experimentant al llarg del segle unes interessants variacions. El segle s'inicia amb unes esquadres relativament petites (6,9 unitats per expedició). A part de la dècada 1521-1530, alterada per una gran expedició que passà per Barcelona el 1529, de la qual no consta ni el seu origen ni el seu destí, es pot observar un augment gradual en el nombre d'unitats que formen les esquadres. Els nivells més elevats s'assoliren a mitjan de segle, quan més puixant era el poderiu naval turc. Just abans de la batalla de Lepant, les esquadres en trànsit per Barcelona assoliren les 23 unitats per terme mig. Després d'aquesta batalla, a les tres últimes dècades del segle, la composició mitjana de les esquadres va anar descendant gradualment fins arribar als nivells de principi de segle augmentant, tanmateix, el nombre d'expedicions, la qual cosa demostra que el control sobre el tràfic marítim tornava a estar en mans de la Cristiandat.

El desglossament per nacionalitats permet formular unes deduccions interessants. Per damunt de tot, una preponderància quasi absoluta de la Monarquia Hispànica i els seus aliats.

Quadre núm. 3

Tràfic d'esquadres de patrulla segons la seva nacionalitat

Monarquia Hispànica:

- Castella i Aragó : 483 unitats.
- Sicília : 80 u.
- Nàpols : 30 u.
- Portugal : 24 u.

TOTAL : 617 unitats.

Estats associats a la Monarquia Hispànica:

- Gènova : 274 unitats.
- Toscana : 8 unitats.

TOTAL : 282 unitats.

Altres:

- Savoia : 1 unitat.
- Ordre de Sant Joan de Jerusalem : 5 u.
- «Religió de Rodes» : 1 u.
- França : 10 u.
- No determinat : 66 u.

TOTAL : 83 unitats.

Fonts: Elaboració personal a partir de dades del *Manual de Novells Ardits*, Henrich y Cia, Barcelona, 1892-1922, vols. III al VII.

Així doncs, les unitats que podríem qualificar de pròpies, assoleixen una elevada xifra, 899 unitats³ a les quals seria susceptible d'afegir les unitats que no especifiquen llur origen. Tot i això, la proporció és d'un 90'7% del total.

També és destacable la proporció de galeres que aportà la República genovesa al conjunt de les esquadres de la Monarquia Hispànica. És molt significatiu que un país tan reduït com Gènova mobilitzés ella sola més de la meitat de les galeres que mobilitzaven els regnes hispànics peninsulars. Queda ben demostrat que molts historiadors atribueixen com a gran font de riquesa per a la república ligure: la guerra de cors i, sobretot, el transport de l'or de les Índies des de Castella fins a les possessions del centre i del nord d'Europa (Franc-Comtat, Flandes, Milà, Alemanya, etc.).

2. Barcelona en la guerra contra el turc

Barcelona va tenir un paper decisiu durant el segle XVI en la confrontació bèl·lica contra l'Imperi Turc. Malgrat tot, aquesta tasca ha transcendit poc. Les funcions d'arsenal i punt de suport logístic no són tan «vistoses» com les assolides pels punts d'interès estratègic, com ho foren en aquell moment Malta, Creta o Rodes.

2.1 Barcelona, drassana principal de la monarquia

A l'estratègia general de la Mediterrània, les potències cristianes, i òbviament la Monarquia Hispànica, necessitaren i s'aprofitaren de les condicions favorables de Barcelona per portar endavant els seus plans. Una sèrie de factors positius, molt superiors als desa-

vantatges, feia que les mirades es dirigissin vers Barcelona a la recerca d'ajut. Barcelona va tenir un gran protagonisme que potser no responia ja a uns interessos propis com afirma Pierre Vilar (op. cit. bibliografia), però que va servir per combatre una amenaça, la de l'Imperi Turc que, sens dubte, podria perjudicar els interessos no solament catalans sinó de tota Europa.

El punt de mira d'aquestes apetències eren les drassanes barcelonines. Autors com J. Reglá o F.F. Olesa (op. cit. bibliografia) coincideixen a afirmar que Barcelona era considerada a l'època com un valuós centre constructor de galeres i que era, a més a més, capaç d'equipar-les totalment sense excessius problemes.

Barcelona és definida, doncs, com el gran centre constructor naval de l'Imperi. La seva gran capacitat constructiva era deguda a diferents factors, entre els quals destaquen la relativa tranquil·litat de les seves costes, lluny de l'amenaça directa turca, així com els bons recursos fusters de Catalunya, tant en quantitat com en les varietats imprescindibles per a la construcció naval.⁴

Per altra part, la gran tradició constructora de la ciutat possibilitava l'existència de llargues dinasties d'artesans capaços de construir les embarcacions tècnicament més apropiades per a la navegació per la Mediterrània.

Sens dubte, la important concentració demogràfica de la ciutat també fou un factor positiu. Per una part, la gran varietat d'especialitats industrials o artesanals que se concentrava en una ciutat de la seva grandària permetia d'equipar una galera íntegrament. I per altra part, la xarxa d'abastament que Barcelona havia hagut de desenvolupar per mantenir la seva població, li permetia sostenir un important volum de demanda per a la construcció naval que altres poblacions més petites eren incapaces de satisfer.

2.2 Barcelona com a punt de suport logístic militar

Anem a detallar tot seguit un aspecte poc conegut de la història de la nostra ciutat. Un aspecte difícil de conèixer per la dispersió de les fonts documentals necessàries pel seu estudi.

Es tractaria de reconstruir la funció de Barcelona en el que avui definim com suport logístic militar, i que consisteix en proporcionar assistència de tota mena als exèrcits propis que estan en campanya, és a dir, lluny dels seus aquarteraments o bases habituals. Això representa alimentar i vestir les tropes, donar-les-hi assistència religiosa i assistència «no tan religiosa», mantenir i reparar els mitjans tècnics, donar provisions, assistència sanitària i un llarg i variadíssim etcètera.

La producció de galeta

La galeta, també citada a la documentació com a bescuit, era una forma específica d'elaborar el cereal panificable de manera que pogués conservar-se el major temps possible. Era l'aliment bàsic per al personal embarcat, juntament amb una mica de carn seca, formatge i llegums. Per això, era una condició indispensable per a qualsevol expedició disposar d'abundant galeta al moment de la seva partida. Només les ciutats podien produir les quantitats suficients d'aquest producte per a l'aprovisionament de les grans agrupacions navals.

La capacitat barcelonina quant a la producció de galeta es posaria a prova durant la preparació de la campanya de la Lliga Santa en 1571, restant almenys en aquella ocasió, una mostra documental. El proveïment de galeta era tan important que podia endarrerir l'organització i sortida d'una expedició militar. D'aquesta manera F. Braudel (op. cit. bibliografia) relaciona el retard de la sortida de la dita expedició amb les collites dolentes que impedièn, a Barcelona i als ports d'Andalusia, portar a terme l'elaboració de la galeta.

No hi ha dubte que els consellers de la ciutat veien amb gran preocupació l'esforç que se'ls exigia, ja que representava per a la ciutat quedar-se sense reserves. Qualsevol petit entrebanc, com una mala collita o un setge inoportú, podia derivar en una immediata falta de gra, restant la ciutat a mercè dels esdeveniments.

Davant la decidida actuació de les autoritats militars i virreinals quedava, almenys, el recurs del plany, com en aquesta cita del Dietari de 1581: «la Ciutat no tenia farines y perillave vernos ab alguna estratura (per) esserhi les galeres y molta gent forastera...» (DACB, vol. V, 1562-1587, 21-7-1581).

La formació d'expedicions navals a Barcelona

Una altra faceta de l'activitat logística de Barcelona fou concentrar diferents esquadres navals i albergar llurs tripulants i soldats mentre s'anava formant un dispositiu naval més complex, una armada.

Aquesta mena de concentracions es perllongava durant un llarg espai de temps. Era necessari donar descans als homes, reparar les naus, concretar els plans d'actuació, rutes, etapes, i també recopilar la informació disponible sobre els moviments i la situació de l'enemic.

Per altra banda, calia atendre unes necessitats menys prosaiques: una reunió d'esquadres de diferents regnes coaligats representava, encara a l'Edat Moderna, un encontre de nobles de totes les categories, sovint àdhuc parents. El protocol i les necessitats d'aquests nobles eren tan complexes que només en una gran ciutat podien assolir-se: recepcions, cerimònies, festes, grans seguicis, etc. Tot això es multiplicava si algun dels personatges era rei o emperador.

Barcelona va assolir aquest paper en diferents expedicions de la monarquia o de la cristiandat. A la majoria d'aquestes, la nostra ciutat se'ns mostra com un punt secundari: agrupaments parcials o estades breus de grans armades. En canvi, la documentació i la bibliografia apleguen amb detall una de les expedicions, la realitzada contra Tunícia el 1535. Almenys, com exemple, serà il·lustrativa perquè conté quasi bé tots els elements, fins i tot la presència imperial.

En aquest exemple es poden contemplar els dilatats espais de temps imprescindibles per conjuntir una armada i posar-la en disposició de marxa.

La concentració s'iniciava: el dia 28 d'abril de 1535 arribava una esquadra portuguesa integrada per 20 caravel·les, un galió i una nau d'aprovisionament (AHCB, Mss. A-22, pàg. 151). Altres fonts assenyalen que l'arribada es produí el dia 23 i que la seva composició era de «un galió molt gros y molt ben armat y 20 caleveras y molt altres vaxells...» (AHCB, Mss. A-1, fol. 32).

El dia 1 de maig arribava Andrea Dòria amb 15 galeres i 2 bergantins (AHCB, Mss. A-22, pàg. 155).

Uns dies després, arribava des de Màlaga una agrupació de 80 naus, sense especificar-ne el tipus (AHCB, Mss. A-22, pàg. 167).

A aquesta se l'hi anaven a afegir 32 galeres que hom estava construint a les drassanes (Roura, A.: Op. cit. bibliografia).

El resultat era una armada de 150 unitats, amb 10.000 soldats, abundant municció —per preparar un bon setge— i àdhuc un vaixell hospital (AHCB, Mss. A-22, pàg. 167 i Mss. A-1, fol. 138).

L'armada, ja constituïda, no partiria fins el 31 de maig de 1535: «En aquest dia sa Magestat en lo mati ab les sues galeres de la sua armada sen ana a Badalona perque speras alli la armada la qual parti al despres dinar per anar a Tunez» (DACB, vol. IV, 1534-1562, pàg. 32).

3. ¿La guerra com factor positiu per a l'economia de la ciutat?

Aquest breu estudi realitzat, prenent conscientment només una part de la documentació disponible, permet, tot i això, avançar algunes conjectures.

El moviment generat per les esquadres de galeres, en funcions d'escorta o patrulla, tingué forçosament unes repercussions positives per a la ciutat de Barcelona. D'una banda, les galeres, com a unitats militars, oferien protecció a la ciutat durant la seva estada. D'altra banda, com a elements econòmics, les seves demandes generades pel seu abastament i equipament dinamitzaven l'economia urbana de Barcelona.

Totes les provisions i serveis que requerien les galeres en la seva estada a Barcelona, que sovint es perllongava per un llarg espai de temps, a ben segur que deixava uns bons ingressos a la ciutat.

Tant amb els trànsits rutinaris com amb les grans expedicions militars, l'artesanat barceloní hauria de veure's sotmès a una forta pressió de demanda dels seus productes. Seria molt interessant poder investigar i quantificar la incidència d'aquesta demanda en l'economia barcelonina del segle XVI. És una tasca encara pendent i de resultat incert.

Per concloure aquest article, hom presentarà un càlcul realitzat sobre la base de la documentació consultada per xifrar el trànsit de personal embarcat en les unitats militars que passaven per Barcelona. No pretén ésser exacte, sinó merament orientatiu.

Sense tenir en compte les expedicions formades o agrupades a Barcelona, que són fets molt puntuals en el temps, podem calcular el nombre de persones que en un moment o altre del segle XVI passaven per Barcelona en els trànsits rutinaris de galeres. Segons F.F. Olesa, la tripulació d'una galera ordinària es composava dels següents efectius: 32 homes de mar, 50 homes de guerra i 164 homes de rem. En total 250 homes, que podien arribar fins als 400-500 a les grans galeres o galeres capitanes i fins als 1.000 homes a les galiasses. Aplicant al moviment registrat a Barcelona la primera xifra aproximativa, la de 250 homes per galera, es produeixen els resultats següents:

| | |
|---|----------------------|
| Trànsit de galeres per transport de personalitats : | 711 unitats |
| Trànsit de galeres en esquadres de patrulla : | 982 unitats. |
| TOTAL | 1693 unitats. |

Durant els cent anys estudiats, les 1.693 unitats registrades (veure quadres núm. 1 i 2) en la documentació consultada, donen un trànsit, pel capdavant, d'unes 425.000 persones.

Aquesta xifra de 4.250 persones que passaren per Barcelona per terme mig cada any, per a les magnituds actuals és una xifra petita. En canvi, era molt respectable, si la situem a la seva època. Tenint en compte que la població de Barcelona va oscil·lar al llarg del segle XVI entre 30.000 i 40.000 habitants, aproximadament, la xifra anterior representaria entre un 10 % i un 15 % de la població que residia a Barcelona. Tot això sense disposar d'una infraestructura especial per allotjar tota aquesta població flotant i tenint en compte, a més, que se'ls havia de proveir durant la seva estada i per al viatge que emprenguessin.

Un altre fet que queda molt clar, també, a través de la documentació consultada és que aquesta xifra mitjana molt difícilment es complia en realitat, essent habituals unes esporàdiques però quantioses concentracions de tropes i tripulacions.

Davant d'aquestes situacions, el possible guany econòmic produït per l'estada d'aquests contingents podia invertir-se i esdevenir una minva greu de les reserves frumentàries de

la ciutat gairebé sense donar temps a les autoritats municipals de preveure aquestes situacions i permetre'ls d'actuar en conseqüència.

Cal suposar, degut sobretot a les dificultats en les comunicacions terrestres amb Barcelona, que comportava la disposició relativament desfavorable del relleu del país, que en alguns moments les dificultats de proveïment arribessin a constituir un seriós problema de subsistència per a tota la població.

Notes

- ¹ Parlem de port de Barcelona encara que la seva infraestructura no existiria d'una manera permanent i efectiva fins a les últimes dècades del segle XVI.
- ² Amb el terme esquadra podríem definir aquell dispositiu naval permanent format per dos o més naus, galeres en el cas de la Mediterrània, d'unes característiques homogènies i amb la capacitat de navegar i combatre aplegades. Per al segle XVI, hom defineix també l'esquadra com la unitat d'organització naval que comprèn la força (esquadra pròpiament dita), el comandament, els serveis i els serveis de vigilància o d'observació. És a dir, s'entenia l'esquadra com a una unitat de combat, però també com a unitat logística (F.F. Olesa: op. cit. bibliografia, vol. I, pàgs. 502-504).
- ³ Aquestes xifres podrien veure's sensiblement incrementades a la realitat, tant per les abundants fonts documentals susceptibles d'aportar informació com per aquells trànsits que no tingueren cap mena de reflex documental (per descurança dels escrivans o per guardar la deguda discreció lògica en els moviments militars en temps de guerra).
- ⁴ Els territoris que circumdaven Barcelona podien satisfer les necessitats més exigents de la construcció naval ja que s'hi trobaven les espècies idònies en quantitats suficients: hi havia pi per folrar els cascs per tots els indrets. A les serres litoral i prelitoral, en els nivells inferiors i mig, es trobaven alzines i roures per les quèrnes i carenes. Per últim, del Montseny s'obtenien avets, per fer màstils i antenes, i faigs per a l'elaboració dels remes. La riquesa silvícola del terapaís barceloní és evident encara avui, però cal recordar que en casos de gran necessitat hom podia aprofitar les grans reserves fusteres de les Guilleries, els Ports de Beseit o Tortosa i àdhuc dels Pirineus.

Bibliografia bàsica

És molt difícil de fer una selecció de la bibliografia existent sobre aquest tema. Hi ha obres generals interessants però ens manquen obres específiques. Potser l'obra que conté més informació útil per introduir-se en el tema és la d'F.F. Olesa, aquí citada:

- BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, FCE, Mèxic, 1980, 2a ed., 2 vols.
- OLESA, F.F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Ariel, Barcelona, 1968, 2 vols.
- REGLA, J.: *Felip II i Catalunya*, AEDOS, Barcelona, 1956.
- VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya moderna*, ed. 62, Barcelona, 1986, 4a ed., 4 vols.
- ROURA, A.: *Història popular de Catalunya*, M.M. de Cavanilles, Barcelona, 1919, 2 vols.

Abreviatures:

- AHCB: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona.
DACB: Dietari de l'Antic Consell Barceloní.
Mss.: Sèrie de manuscrits de l'AHCB

* Aquest article exposa un dels aspectes més interessants d'un treball de curs realitzat dins de l'assignatura «El sistema portuari català», impartit per la prof. R. Castejon durant el curs 1987-88 a la Universitat de Barcelona.