

# **El comercio interno. Ferias y mercados. La redistribución a través de los caminos terrestres, fluviales y el tráfico de cabotaje\***

María Dolores LÓPEZ  
Universitat de Barcelona

## **1. EL PUNTO DE PARTIDA**

En un artículo publicado en el año 2001, cuyo tema central era la problemática generada por ferias y mercados en territorio catalán,<sup>1</sup> constatábamos la falta de una infraestructura bibliográfica suficiente y las enormes dificultades existentes en el momento de dibujar un panorama general del comercio interno en territorio catalán. Ahora, diez años después, el panorama es mucho más alentador. En los últimos tiempos parece haberse despertado el interés de historiadores que desde enfoques diversos han abordado el estudio del «pequeño comercio». Las investigaciones de Josep Maria Salrach, Mercè Aventín o Carme Batlle, entre otros, han ayudado a reactivar una temática en la cual también han centrado su atención preferente algunas asambleas y coloquios recientes, poniendo de manifiesto la importancia del «mercado».<sup>2</sup> De igual modo, el análisis de las vías de comunicación, especialmente las terrestres, ha conocido un avance notable a través de estudios focalizados en territorios específicos en un intento de diseñar las redes principales pero también las secundarias. Gracias a ello, investigadores como Manuel Riu, Jordi Bolòs, Víctor Hurtado o Antoni Riera han podido avanzar unas primeras síntesis sobre el sistema viario catalán. Todo ello sin olvidar las importantes aportaciones que desde la arqueología subacuática se están realizando en el campo de los sistemas de transporte naval.

## **2. DEL SIGLO XI AL XV: LA CREACIÓN DE FERIAS Y MERCADOS**

La conjunción de tres factores: el desarrollo económico de la zona, el nivel de interrelación entre el mercado local y los mercados exteriores y la voluntad política señorial de fortalecer los intercam-

\* Este trabajo es uno de los resultados del «Grupo de Investigación Consolidado en Arqueología Medieval y Postmedieval», GRAMP-UB (Generalitat de Catalunya 2009 SGR 469).

1. María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña: mercados, ferias y lonjas (ss. XII-XV)», en Simonetta CAVACIOTTI (ed.), *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee secc. XIII-XVIII*, Florencia, Le Monnier, p. 309-333.

2. Nueva orientación remarcada por José Ángel SESMA, «El comercio en la Edad Media. Reflexiones para abrir una semana de estudios», en José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR *et al.* (coord.), *El comercio en la Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2006, p. 15-38.

bios y obtener beneficios explican la aparición de ferias y mercados.<sup>3</sup> Su establecimiento y regulación están referenciados en las cartas de población de los siglos x y xi, si bien habrá que esperar hasta los siglos xii a xiv para que las concesiones de ferias y mercados devengan corrientes.<sup>4</sup>

Los primeros, los mercados. Consolidados en los siglos xii y xiii, su existencia aparece ya documentada a partir del siglo ix en los principales núcleos de población.<sup>5</sup> La germinación de estos mercados rurales precisa de condiciones materiales —un excedente de mercancías— e inmateriales —la existencia de seguridad. El resultado será una estimulación de las funciones productivas de las villas donde se instala el mercado. No será, sin embargo, hasta el siglo xi en que empiece a dibujarse una extensa red de mercados, consecuencia de esa continuada fase de crecimiento que se alargará hasta finales del xiii, principios del xiv. Catalunya se llena de mercados desde el momento que los campesinos empiezan a producir excedentes comercializables y dan entrada en su mundo a la moneda. Espacio de confluencia de las dos economías que integran la sociedad feudal, la campesina y la feudal, el mercado se convertirá en la principal válvula económica del sistema feudal.<sup>6</sup>

El auge económico, que alcanza su cenit en el xiii, permitirá la aparición de mercados con un cierto influjo comarcal y una jerarquía según el radio de influencia, vinculada a las redes de poblamiento. En cada comarca se perfila una gradación donde sobresale un mercado o mercados principales, secundado por un número variable de lugares de intercambios. Una jerarquización aplicable a las diferentes comarcas y que permitirá diferenciar las áreas con un claro predominio mercantil frente a otras de carácter secundario y cada una con unas especificidades y especializaciones diversas.<sup>7</sup>

¿Cuáles son las condiciones primigenias que explican la aparición de los primeros mercados? Sin duda, un emplazamiento adecuado, situado cerca de las principales vías de comunicación constituye un condicionante de primer orden. Es el caso de Granollers,<sup>8</sup> Martorell<sup>9</sup> o Manresa.<sup>10</sup> Si a ello se

3. Josep M. SALRACH, «El mercat de la vila, mercat de productes», en *Història agrària dels Països Catalans*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2004, p. 437. Precisamente Carme Batlle vincula la precocidad de las fundaciones de ferias y mercados en Cataluña con la existencia de la institución de «pau i treva»; véase Carme BATLLE, «El desenvolupament econòmic de Catalunya, mercats i fires del segle xi al xv», en Enric VICEDO (ed.), *Fires, mercats i món rural*, Lleida, Institut d'Estudis Ilerdencs, 2004, p. 58.

4. Josep M. FONT RIUS, *Cartas de población y franquicia de Cataluña*, vol. II, Madrid y Barcelona, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1983, p. 462-468.

5. El mercado de Barcelona se menciona por primera vez en 989. Estaba situado en la puerta de levante, el Portal Major o el Castellvell, dentro y fuera murallas; véase Gaspar FELIU y Antoni RIERA, «Activitats econòmiques», en Jaume SOBREQUÉS (dir.), *Història de Barcelona*, vol. II, *La formació de la Barcelona medieval*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1992, p. 233; Pere ORTÍ, *Renda i fiscalitat en una ciutat medieval: Barcelona, segles XII-XIV*, Barcelona, Institució Milà i Fontanals, 2000, p. 74.

6. Maria SOLER, «Feudalisme i mercat: vers una nova estructuració dels intercanvis. L'exemple de la Baronia de Castellvell de Rosanes entre l'alta i la plena edat mitjana», en Enric VICEDO (ed.), *Fires, mercats...*, p. 159.

7. Un listado cronológico orientativo de la aparición de mercados en Cataluña en los siglos xi y xii puede verse en Josep M. SALRACH, «El mercat de la vila...», p. 438-439.

8. El mercado de Granollers existía ya en 1041 aunque, probablemente, su aparición sea anterior. Es seguro que se desarrolló en esta población por las ventajas geográficas que ofrecía la antigua Semproniana, un cruce de caminos; véase *Catalunya romànica: El Vallès Occidental. El Vallès Oriental*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1991, p. 64.

9. El término de Martorell era una malla de comunicaciones. Una probable hipótesis condiciona el origen de la formación de Martorell alrededor de un mercado surgido entre dos cruces de caminos, el Pont del Diable, llamado entonces de Sant Bartomeu, y el Pontarró, diminutivo de puente, y que ya existía en el siglo xi. El primero, construido por las legiones romanas sobre el río Llobregat en el siglo i aC, era el eje que ordenaba toda la red de caminos. El mercado existía ya en 1032; véase *Catalunya romànica: El Barcelonès. El Baix Llobregat. El Maresme*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1992, p. 370.

10. Este mercado se documenta a principios del siglo xi. En Manresa predomina la industria de la piel, donde se realizaba todo el proceso de transformación. Esto explica que se encuentre una gran variedad de oficios de esta especialidad: *blanquers, assaonadors, pellaires, cuiraters, sabaters...* Parece que la concentración de esta actividad en Manresa es pionera y podría haber

une una función política o religiosa, nos encontramos con núcleos con una potencialidad económica ya manifiesta a principios del siglo XI, como es el caso de La Seu d'Urgell. Un tercer condicionante que se vislumbra como favorecedor de la actividad mercantil es la posibilidad de adquirir productos de primera necesidad y difícil obtención como la sal, origen de los centros comerciales de Gerri o Cardona.

La importancia de estos mercados vendrá marcada por su mayor o menor radio de influencia, por un influjo comarcal evidenciado, entre otros indicadores, por la difusión de las medidas propias en los mercados de los alrededores. Mercados, por otro lado, interrelacionados y vinculados al crecimiento del sistema feudal.

Barcelona, La Seu d'Urgell, Vic, Girona, Tarragona, Vilafranca del Penedès, Perpiñán, Lleida se situarían en la cúspide de la pirámide. Son ciudades convertidas en mercado de sus mercados rurales y el nexo de unión entre el comercio regional y el internacional.<sup>11</sup> Centros dominantes en relación a su área de influencia, especialización y volumen de las operaciones comerciales generadas, cuentan con un artesanado diversificado, que produce para satisfacer las necesidades de sus zonas urbanas y de las áreas circundantes, pero también para la exportación. Es el caso de la pañería, estrechamente ligada al comercio de larga distancia. Frecuentados por una clientela internacional, es de sobras conocida la presencia de colonias italianas, alemanas y de otras procedencias en Barcelona, sin olvidar que mercaderes castellanos y occitanos acuden a Lleida o Tàrrrega y que comerciantes de Aix-en-Provence o Toulouse, Millau y Narbona son asiduos en La Seu d'Urgell.<sup>12</sup>

La proximidad de estos mercados urbanos influyó en las actividades económicas de la comarca y en la especialización de la producción, zonas donde interviene la alta burguesía urbana, bien a través de la compra directa de tierras a unos nobles arruinados, bien a través del arrendamiento de derechos reales, como el derecho del peso y medida del trigo, la venta del vino o la lezda.

De forma paralela al funcionamiento de estos grandes núcleos se entreteje una infinita red de centros de menor entidad: las villas-mercado y los pueblos con mercado,<sup>13</sup> que toman forma gracias a los privilegios de feria y mercado otorgados por monarcas y señores. En ellos, la naturaleza del mercado varía respecto a los núcleos urbanos. Son lugares, afirma Guy Bois, donde se desarrollan los intercambios directos de los productos básicos entre productores y consumidores; el papel del comerciante es, en consecuencia, secundario. Esta característica diferencia la villa mercado de la ciudad, donde intervienen comerciantes especializados. Dos tipos de intercambio diferentes aunque, afirma Bois, interdependientes. La actividad de estas villas-mercado se convierte, así, en indispensable para el desarrollo urbano porque es a través de estos centros de intercambio que la masa campesina accede a la dinámica de mercado. Si las villas-mercados no hubiesen existido, la introducción progresiva de

---

sido introducida en la ciudad —hipótesis sin confirmar— por la comunidad de mozárabes zaragozanos que a principios del siglo XI se establecieron y formaron un barrio; véase *Catalunya romànica: El Bages*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1984, p. 54-60.

11. Josep M. SALRACH, «Sociedad rural y mercados en la Cataluña medieval», *Edad Media: Revista de Historia*, n.º 4 (2001), p. 90.

12. Carme BATLLE, *Fires i mercats: Factors de dinamisme econòmic i centres de sociabilitat (segles XI a XV)*, Barcelona, Rafael Dalmau, 2004, p. 41-42.

13. Las ciudades o villas con mercado son definidas por Hilton como núcleos con un número importante de personas con oficios no agrícolas y con una población permanente de pequeños comerciantes que los señores habrían querido atraer. Esto las diferencia de los pueblos-mercado con una población agrícola y pequeños comerciantes que iban una vez por semana para comprar la mercancía ofrecida por los campesinos; véase Rodney HILTON, *Les ciutats medievals*, Barcelona, L'Avenç y Societat Catalana d'Estudis Històrics, 1989, p. 17.

la economía de mercado entre el campesinado no se habría producido, al no frecuentar esta realidad en los ámbitos urbanos. En este sentido, concluye Bois, la aparición de esta red de mercados fue la condición para el empuje del desarrollo urbano.<sup>14</sup> Unos mercados, por otro lado, responsables del cambio social y mental del campesinado que al frecuentar estos lugares de intercambio asumió el uso de la moneda como referente en las operaciones de compra-venta.<sup>15</sup> Y por debajo, los asentamientos rurales, sin mercado, que se sitúan a más o menos distancia de aquellos que sí disponen de estas reuniones semanales, y con los que establecen estrechas relaciones de índole económico.<sup>16</sup>

Desde esta perspectiva, Víctor Farías, tomando como observatorio el territorio catalán, ha establecido una diversidad de circuitos en los que está integrado el mercado: en primer lugar, un circuito rural-rural que sostenía la cancelación de excedentes y déficits familiares; a continuación, un circuito rural-urbano que mantenía el movimiento de productos rurales hacia áreas deficitarias, especialmente ciudades, y, finalmente, un circuito urbano-rural que permitía la distribución de bienes manufacturados y comercializados en una ciudad hacia áreas rurales más o menos cercanas. De esta forma, se dibujarían corrientes horizontales y verticales, cada una con una dinámica económica, pero todas centradas en el mercado.<sup>17</sup>

El desarrollo de estos mercados y la complejidad de su funcionamiento condicionarán la necesidad de regular su función y la fiscalidad que afectaba las operaciones, lo cual se realizará a través de las ordenaciones municipales redactadas en los siglos XIII y XIV. Es necesario precisar y distinguir entre las rentas que gravan las operaciones comerciales y repercuten en una fiscalidad real y las imposiciones o *imposicions*. Las *imposicions* son un conjunto diverso de impuestos indirectos gestionados por un municipio y que gravaban, fundamentalmente, el consumo, la producción artesanal y la importación de determinadas mercancías. Cereales, vino, carne y pescado fresco,<sup>18</sup> proveídos en gran medida, especialmente en las villas-mercado, por productores que vendían sus propios excedentes, darán lugar a la creación de *imposicions* específicas sobre el consumo. Desde mediados del siglo XIV, momento en que se data el nacimiento de un verdadero sistema fiscal municipal, las autoridades del municipio conseguirán, con mayor o menor éxito, controlar el cobro de las *imposicions* sobre las transacciones, sin duda su mayor fuente de ingresos, y erosionar con ello los derechos reales y señoriales.<sup>19</sup>

14. Guy Bois, «Entre la ciutat i el camp: el burg medieval», *L'Avenç*, n.º 188 (enero 1995), p. 39-41.

15. Josep M. SALRACH, «Mercat i mercats», en *Història agrària...*, vol. 2, p. 399.

16. Víctor FARÍAS, «La vila i el mas: economia pagesa i mercat a la Catalunya Vella dels segles XI-XIV», en Enric VICEDO (ed.), *Fires, mercats...*, p. 107.

17. Víctor FARÍAS, «La vila i el mas...», p. 107.

18. Sobre los derechos que gravaban la carne en Barcelona, véase Josefina MUTGÉ, «L'abastament de carn i peix a Barcelona en el primer terç del segle XIV», en *Alimentació i societat a la Catalunya medieval*, Barcelona, Institució Milà i Fontanals, 1988, p. 123. El mercado de la carne se organizaba a través de cuatro *maells* que realizaban una doble función, como mataderos y como principales carnicerías de la ciudad, para lo cual los carniceros debían poseer algunas de las *taules*. En el caso de Barcelona son monopolio real, de manera que el oficio de carnicero era controlado por la administración del rey, y su explotación se basaba en el contrato enfitéutico. El principal *maell* y carnicería de la ciudad era el Maell Major y se situaba al lado de la Plaza del Blat; los otros tres eran el Maell del Mar, el Maell de la Boqueria i la carnicería del Pont de Campderà. Además de estos edificios donde se sacrificaba y vendía la carne, había pequeñas carnicerías donde no se podían matar animales y que se utilizaban exclusivamente para la venta de la carne. El *call* judío tenía también su propia carnicería y matadero, pero no eran de propiedad real; véase Pere ORTÍ, *Renda i fiscalitat...*, p. 138-199.

19. Pere ORTÍ, *Renda i fiscalitat...*, p. 529-541. En 1361, el municipio de Barcelona ingresaba unas 52.000 libras, el 56 % de las cuales procedía de las *imposicions* o impuestos indirectos, el 34 % de la deuda pública y sólo el 9 % del impuesto directo; véase Pere ORTÍ, Manuel SÁNCHEZ y Max TURULL, «La génesis de la fiscalidad municipal en Cataluña», *Revista d'Història Medieval*, n.º 7, p. 115 (edición digital: <<http://centros.uv.es>>).

Junto a las imposiciones, tasas como las lezdas y los *passatges* gravaban la importación-exportación y el paso de mercancías en beneficio del patrimonio real. En Barcelona, se pagaba la «lleuda de Mediona», formada por dos partes claramente diferenciadas: la lezda real y la lezda que cobraba la familia Mediona,<sup>20</sup> las lezdas sobre la venta del pescado y de las ollas, centrada ésta en la producción de cerámica que venía de fuera de Barcelona, y los gravámenes sobre la salida de muelas producidas en la ciudad con piedra de Montjuïc: la lezda de las muelas de tierra y de mar y el *cavallfust* (antiguo aparato de madera que servía para cargar la muelas en las barcas).<sup>21</sup> A los ingresos procedentes de estas tasas hay que añadir, entre otros, los *mesuratges*, el pago por la utilización de medida pública.<sup>22</sup>

Las poblaciones que gozaban de una concesión de mercado celebraban las reuniones mercantiles un determinado día de la semana previamente fijado en el privilegio de concesión.<sup>23</sup> Dependiendo de la importancia del núcleo, los días de celebración se ampliaban a dos o tres veces por semana. El día de mercado, en los últimos siglos medievales, se convierte, según aprecia Giovanni Cherubini, en una especie de «domingo profano», más importante para la sociabilidad profana que el «día del Señor».<sup>24</sup> Un «hecho social», señala Jack Thomas.<sup>25</sup> Para los campesinos, el desplazamiento al mercado, o a la feria, representa una jornada de esparcimiento. En esas jornadas no únicamente se compran y venden productos, sino que son un lugar de encuentro donde se relacionan los jóvenes de diferentes parroquias y se inician perspectivas de matrimonios, abriéndose a la regla de la endogamia; se realizan todo tipo de contratos, desde acuerdos matrimoniales o compra-venta de tierras a contratación de mano de obra, se intercambian informaciones y circulan las noticias, en ocasiones no más que rumores que, sin embargo, suscitan corrientes de opinión. Tienen, por otro lado, una vertiente lúdica. Es un lugar de diversión, de libertad de comportamientos. Profesionales del espectáculo, saltimbanquis y bufones se entremezclan con prostitutas, en un espacio convertido en lugar de juegos, donde se bebe y, a menudo, estalla la violencia física. Ello confiere a estos espacios un carácter de ocio, convirtiéndolos incluso en zonas no recomendables para mujeres honestas.<sup>26</sup> Un área de mercado, por tanto, multifuncional que al mismo tiempo ayuda a organizar el espacio local, al celebrarse en un lugar preciso semana tras semana.<sup>27</sup> Un espacio donde también se cometen fraudes y abusos y que precisa de una actuación judicial, reflejada en las prerrogativas del *mostassaf*.<sup>28</sup>

Respecto a los productos comercializados en estos mercados, la calidad y variedad oscilaba en relación a la proyección exterior, a su poder de atracción de una clientela con un cierto poder adquisitivo. Vic, Barcelona o Girona ofrecían junto a una producción propia mercancías de lujo de procedencias lejanas, desde paños flamencos hasta las codiciadas especias orientales, productos de alto precio y con salida restringida. Es un comercio más especializado que ha dejado su huella en la topo-

20. Un análisis de la lezda puede verse en Pere ORTÍ, *Renda i fiscalitat...*, p. 407-422 y 468-476.

21. Pere ORTÍ, *Renda i fiscalitat...*, p. 422-428.

22. Pere ORTÍ, *Renda i fiscalitat...*, p. 433-444 y 476-485.

23. El miércoles parece ser el día predominante de celebración; véase Carme BATLLE, *Fires i mercats...*, p. 18.

24. Giovanni CHERUBINI, «Faires et marchés dans les campagnes italiennes», en Charles DESPLAT (ed.), *Faires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne: Actes des XIV<sup>es</sup> Journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, 1992*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 1996, p. 83-84.

25. Jack THOMAS, «Faires et marchés ruraux en France à l'époque moderne», en Charles DESPLAT (ed.), *Faires et marchés...*, p. 178.

26. Jack THOMAS, «Faires et marchés ruraux...», p. 194-197.

27. Jack THOMAS, «Faires et marchés ruraux...», p. 186.

28. Agentes necesarios para asegurar el correcto funcionamiento de las áreas de intercambio, debían controlar desde el abastecimiento y la calidad de sus productos hasta la política de precios. Una síntesis de la bibliografía sobre este tema puede verse en María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...», p. 311, nota 4.

nimia urbana, a través de la especialización de espacios de mercado como la «plaça de l'Oli» en Girona o la «del Blat», de «les Cols», de la lana o la paja en Barcelona, y de calles que adquieren el nombre del sector especializado establecido en esa arteria, como es el caso de las denominadas Argenteria.<sup>29</sup>

Salvo estas excepciones, las noticias que se conservan sobre las transacciones efectuadas en los mercados rurales o de pequeñas ciudades de mercado muestran un carácter marcadamente agrícola. Cereales, ganado, cuero o lana, junto con productos elaborados por el artesanado local, constituyen la tipología básica accesible en la inmensa mayoría; unos mercados donde, dadas las características de las economías familiares implicadas, funciona el crédito y el pago aplazado. Los campesinos que afluyen lo hacen más como vendedores que como compradores y aportan sus excedentes especialmente de productos alimenticios. Necesitan moneda para pagar sus rentas y los impuestos y comprar las mercancías que no producen. Sin embargo, el mercado es un arma de doble filo, puesto que agudiza el proceso de diferenciación del campesinado. En años de malas cosechas, en que el campesino necesita acudir al mercado para proveer su propia subsistencia, debe pedir préstamos al consumo produciéndose de esta forma un endeudamiento que en ocasiones llega a ser crónico.<sup>30</sup> Pero también permite redirigir los cultivos hacia aquellos productos más demandados en el mercado, y está en la base de la aparición de una agricultura especializada.<sup>31</sup>

En los núcleos urbanos de cierta entidad se localizan lugares de intercambio a un doble nivel: el mercado y la feria. Por un lado, los mercados representan el abastecimiento cotidiano, notablemente más variado en las urbes que en los enclaves rurales, a diferencia de las ferias, en las que se redistribuyen productos propios de calidad excepcional o bien importados de otros territorios. De esta forma, en el territorio se localiza una extensa red de mercados, situados en un segundo nivel, complementado con un primer nivel formado por un sistema de ferias suprarregionales e internacionales, notablemente más limitado y de aparición más tardía. Propagadas en el siglo XII, aparecen ya en el XI, precedidas y acompañadas por los mercados rurales.

Ferias y mercados responden a una triple regla: un lugar determinado, una fecha fija, semanal o anual, y una relación de subordinación formal a la autoridad.<sup>32</sup> Existe, además, una complementariedad de calendario entre ferias y mercados en un área determinada.

Las primeras ferias documentadas en Catalunya son las de Urgell, instituidas con anterioridad a 1048. Entra dentro de lo posible que otros centros, como Girona, celebrasen reuniones feriales periódicas ya en la primera mitad del siglo XI, si bien no será hasta los siglos XII y XIII que el sistema ferial se desarrolle en toda su complejidad, acompañando la larga fase de crecimiento y utilizando para ello la base de las antiguas vías romanas y las redes fluviales. Es en estos momentos cuando se constituye un *sistema de ferias*. No tenemos constancia, sin embargo, para el caso catalán, de la existencia de ciclos de ferias similares a los que se establecen en la zona de la Champaña o en Flandes.

Una de las principales fuentes que nos permiten conocer el fenómeno ferial son los privilegios reales, necesarios para la celebración de estas reuniones anuales. Las ordenaciones y el funcionamiento interno eran, no obstante, responsabilidad de las autoridades locales en colaboración con los

29. María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...», p. 319.

30. Josep M. SALRACH, «Petita explotació pagesa i mercat», *L'Avenç*, n.º 188 (enero 1995), p. 42-43.

31. María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...», p. 319.

32. Benoît CURSENTE, «Avant-propos», en Charles DESPLAT (ed.), *Foires et marchés...*, p. 8. A pesar de las diferencias que introducen las condiciones locales o regionales, existen caracteres de unidad en el funcionamiento de las ferias europeas; véase Henri DUBOIS, «Les institutions des foires médiévales: protection ou exploitation du commerce», en Simonetta CAVACIOCCHI (ed.), *Fiere e mercati...*, p. 161.

representantes señoriales o reales. Los sustanciosos beneficios que pueden llegar a generar las ferias —junto con los mercados— con un correcto funcionamiento condicionan que la monarquía considere estas concesiones como una forma de recompensar la dedicación o los servicios prestados.

El gran desarrollo del sistema ferial catalán tiene lugar entre los siglos XIII y XV, claro indicador del desarrollo de la economía mercantil en las zonas interiores.<sup>33</sup> En ese siglo XV se producirá, por otro lado, la decadencia de este entramado a juzgar por la escasez de nuevas fundaciones en la primera mitad del siglo; una decadencia evidente ya en la segunda mitad del cuatrocientos, debido a esa larga guerra civil que desestructura e incluso paraliza temporalmente algunas ferias, para asistir a una tímida recuperación en la época de Fernando el Católico. Desde una visión de larga duración, la desaparición y mutación de las ferias revela los desplazamientos de puntos de gravedad del comercio.

La creación de unas ferias que se concentraban en períodos muy concretos dará lugar a una estrecha competencia por la captación de clientela. Ello ocasionará enfrentamientos que, generalmente, se saldaban con el arbitrio del rey y el cambio en las fechas de celebración. Los intentos de paliar estos problemas son evidentes desde el mismo momento de las concesiones. Para ello se establecen unas distancias mínimas entre ferias que oscilan entre una y tres leguas, o bien se concretan limitaciones temporales que acotaban los períodos feriales e impedían celebrar reuniones mercantiles en competencia con centros que se deseaba potenciar.

El período escogido para la celebración de estos encuentros se verá condicionado por diversos factores. El primero, su marcado carácter agrícola y ganadero. Los meses de abril-mayo, del 15 de agosto al 15 de septiembre y la segunda quincena de octubre y primera de noviembre agrupan la práctica totalidad de las ferias. Son períodos que coinciden con la época de negociación de cosechas o de venta del ganado, una especialización que parece haber adquirido un gran número de ferias catalanas en detrimento de los mercados. La climatología jugaba asimismo un papel determinante, especialmente en las ferias situadas en las áreas pirenaicas, notablemente afectadas por el cierre de puertos y pasos de montaña con los fríos invernales.

Determinadas fiestas litúrgicas aparecen como un referente para determinar las fechas de inicio o de finalización. Santa María de agosto, San Bartolomé (24 de agosto), San Miguel (29 de septiembre), San Lucas (18 de octubre), Todos los Santos, San Martín (11 de noviembre), San Andrés (30 de noviembre), además de la Pascua de Resurrección aparecen como algunas de las fechas más recurrentes, junto con festividades relacionadas con aquellos santos cuyas reliquias se veneraban en la localidad.<sup>34</sup>

Algunas ferias tienen especializaciones concretas. Barcelona y Tarragona son conocidas por su mercado de esclavos;<sup>35</sup> Santa Coloma de Queralt y Manresa tienen como producto estrella el azafrán;<sup>36</sup> o la de Cardona, donde los comerciantes iban a buscar la preciada sal; Tàrrrega destaca por

33. Una lista provisional puede elaborarse a través de los datos concretos aportados por María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...»; Carme BATLLE, *Fires i mercats...*; Albert CARRERAS y Lúdia TORRA, *Història econòmica de les fires a Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 2004.

34. María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...», p. 322-323.

35. La feria de Barcelona estaba bien aprovisionada de esclavos en el siglo XIII gracias a las conquistas de Mallorca y Valencia, las revueltas de musulmanes valencianos y el papel indispensable del corso y la piratería. No se conoce la fecha exacta de la creación de la feria de Barcelona, si bien estaba ya plenamente consolidada en 1228, cuando Jaime I la propone como modelo de la de Terrassa. Se celebraban dos reuniones anuales, la primera desde Santa Magdalena (22 de julio) y durante un mes, y la segunda, la *tornafira*, desde San Nicolás hasta Santo Tomás o la vigilia de Navidad (del 6 al 21 o 24 de diciembre); véase Carme BATLLE, «Sobre la fira de Barcelona (segle XIII)», *Cuadernos de Arqueología e Historia de la Ciudad de Barcelona*, n.º 17 (1977), p. 129-139; Carme BATLLE, *Fires i mercats...*, p. 51-54.

36. Carme BATLLE, *Fires i mercats...*, p. 73.

el comercio de caballos.<sup>37</sup> Pero muy pocas, salvo las de Barcelona, Vilafranca del Penedès o Lleida, pueden ser calificadas de internacionales. La mayoría no dejaban de tener una influencia comarcal. La feria de Vilafranca jugaba con su excelente situación estratégica, en la confluencia de la vía francesa con las de Aragón y Valencia. Ello explica la presencia de mercaderes mallorquines. Éstos realizaban una parada en su viaje a Zaragoza, al igual que a su regreso se detenían en la feria de Montblanc, antes de embarcar hacia las islas. A ello hay que sumar el carácter ganadero de la feria, donde se podían adquirir bueyes, mulos y caballos.<sup>38</sup> Estos últimos, junto con los esclavos, eran los productos más demandados por mercaderes occitanos y franceses. La comercialización del ganado constituye igualmente el elemento fundamental del éxito de la feria de Lleida, otorgada en 1232 por Jaime I, y explica por qué el monasterio de Poblet, gran propietario ganadero, solicitase la vecindad de la ciudad. Y junto al ganado el vino, el azafrán, los paños, productos que atraían la presencia de mercaderes del otro lado de los Pirineos.<sup>39</sup> También el ganado está en la base de la creación de la feria de Terrassa, cuya celebración tenía lugar coincidiendo con el paso de los grandes rebaños de los monasterios de la Catalunya Nova hacia los pastos de verano de las montañas. Aquí eran esquiladas las ovejas facilitando con ello la contratación de la compra de lana.<sup>40</sup>

Cherubini plantea la hipótesis, en relación con el territorio italiano, de una menor importancia de las ferias en regiones como la Toscana, donde el comercio estable era más fuerte y la presencia de mercados semanales era sin duda bastante extensa. En el condado florentino, afirma el autor, se encuentran unos cincuenta mercados contra unas cinco ferias.<sup>41</sup> En Catalunya parece dibujarse una tendencia similar. Centros de mediana o pequeña entidad dependen en mayor medida de las operaciones cerradas en período ferial que centros como Barcelona, donde la cotidianeidad de los mercados convierte en irrelevantes estas citas anuales.

La duración de las ferias quedaba establecida entre seis y quince días, tiempo en el que debían concretarse las operaciones de compra-venta. El buen funcionamiento de las ferias requería la existencia de una serie de elementos que garantizaran la legalidad y, en caso necesario, la persecución del fraude y de los infractores. En esas transacciones era determinante la confianza mutua entre mercaderes, el cumplimiento de la palabra dada; la inobservancia de los compromisos de pago imposibilitaba al mercader para volver a comerciar en la feria. Con el tiempo, el sistema se perfeccionó creándose tribunales específicos para juzgar las infracciones y que tenían vigencia exclusivamente durante el período de feria.<sup>42</sup>

En las ferias se practicaba desde siempre el comercio del dinero. Sin duda, el movimiento de capitales debía ser considerable. La internacionalización de algunas ferias permite suponer la existencia de cambistas que practicaban un cambio manual y, sin lugar a dudas, la utilización de la letra de cambio. Como bien remarca David Igual, el incremento del poder adquisitivo de ciertos grupos urbanos y rurales propició pautas de compra amplias y diversificadas, materializadas en tejidos, pieles, artículos ganaderos, pero también objetos exóticos o de gran calidad como vinos, aceites, frutos secos o azúcar.<sup>43</sup>

37. Carme BATLLE, *Fires i mercats...*, p. 45.

38. María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...», p. 324.

39. Carme BATLLE, *Fires i mercats...*, p. 44.

40. Carme BATLLE, *Fires i mercats...*, p. 45.

41. Giovanni CHERUBINI, «Foire et marchés...», p. 75.

42. Batlle remarca cómo en Cardona eran cuatro los miembros del tribunal: dos nombrados por la villa y dos de los feriantes de fuera; véase Carme BATLLE, *Fires i mercats...*, p. 37.

43. David IGUAL, «Operadores económicos y espacios de comercio en el Mediterráneo occidental (siglos XIII-XV)», *Revista de Historia Medieval*, n.º 15 (2006-2008), p. 198.



El éxito de la feria dependía, al igual que los mercados, de su poder de atracción manifestado en su situación geográfica, siempre junto a vías de comunicación que facilitasen el acceso; en la calidad y diversidad de los productos ofrecidos; en la exención, siempre temporal, de tasas, y en la existencia de una amplia zona de influencia que permitiese atraer un número suficiente de asistentes. La combinación de estos condicionantes será determinante en el éxito o el fracaso de las reuniones feriales.<sup>44</sup>

El medio más eficaz para asegurar que mercaderes y artesanos frecuenten unas ferias de nueva creación y que precisen crearse una clientela, o bien recuperarla ante la competencia de ferias vecinas, es la exención temporal de lezdas y peajes; concesiones que, por otro lado, se restringen cuando se ha asegurado la asistencia de compradores. El régimen fiscal englobaba diversas tasas que abarcaban desde los derechos de tránsito que debía abonar el mercader en el trayecto desde su lugar de origen al punto de celebración de la feria hasta las que gravaban las transacciones o los derechos de instalación (derecho de *quartera*, de *forn*, de *mesuratge*, de *mercat*).<sup>45</sup>

La competencia no es el único factor que determina el declive de una feria. Determinadas ferias nacen sin unas mínimas condiciones que garantizasen su continuidad, fundamentadas normalmente en el deseo de los señores de fomentar el poblamiento y aumentar sus fuentes de ingresos, o bien en intentos de incentivar el crecimiento económico de zonas deprimidas o escasamente desarrolladas. Normalmente, estas ferias están destinadas al fracaso.<sup>46</sup>

En consecuencia, la importancia que adquieran las ferias es sumamente variable, hasta el punto que podríamos establecer una jerarquía en función de las áreas de atracción y de influencia de las diferentes convocatorias. La cartografía de estas áreas es un medio excepcional para determinar el rango de una feria: ferias locales, regionales, suprarregionales o internacionales, según el origen de los operadores que las frecuentan. No obstante, en el estado actual de la investigación es difícil dilucidar las zonas de procedencia de los mercaderes, aunque hay excepciones. En la actualidad empezamos a conocer con cierta precisión, gracias a los trabajos de Miguel Gual Camarena y Max Turull, los lugares de origen de los comerciantes que acuden a las ferias de Cervera, Vilagrassa y Tàrrega. Perpiñán, Camprodon, Ripoll, Olot, Berga, Solsona, Cardona, Sant Joan de les Abadesses y Santpedor aparecen como identificativos de estos mercaderes y confirman la «localidad» y cercanía de la clientela que frecuenta estas ferias.<sup>47</sup>

La feria de Cervera, al ser una de las mejor estudiadas, puede servirnos de modelo en el análisis del funcionamiento de estas reuniones comerciales. Al igual que en otras muchas localidades catalanas, en Cervera se celebraban dos ferias. A la concesión de una primera se sumaba al cabo de un cierto tiempo la posibilidad, otorgada por el monarca, de organizar una segunda feria denominada de *retorn*, prueba inequívoca del éxito alcanzado por la primera convocatoria.

Las ordenanzas redactadas en 1392 ofrecen datos inestimables sobre el funcionamiento de la feria y la regulación de las actividades mercantiles.<sup>48</sup> Uno de los puntos más importantes se refiere a la regulación del textil. La pañería se configura junto con el azafrán como los principales productos

44. María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...», p. 323-324.

45. Definidos por Josep M. SALRACH, «El mercat de la vila...», p. 450-451.

46. María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...», p. 324-325.

47. Miguel GUAL CAMARENA, «La feria de Cervera y sus privilegios (s. XIV)», en Martínez Ferrando, *archivero: Miscelánea de estudios dedicados a su memoria*, Madrid, 1968; Max TURULL, «Intercanvi comercial, fira i mercat a Cervera entre 1136 y 1392», *Miscel·lània Cerverina*, n.º 7 (1991), p. 19-39.

48. Un resumen de las cuestiones reguladas, siguiendo los análisis expuestos por la historiografía, puede verse en María Dolores LÓPEZ, «Comprar y vender en Cataluña...», p. 326.

ofertados en las ferias de Cervera y seguramente también en las cercanas de Tàrrega y Vilagrassa. Probablemente, el desarrollo de la industria textil catalana tenga una estrecha relación con la ampliación de la red ferial. Una comparación de los centros feriales con la localización de los principales núcleos pañeros catalanes permite importantes constataciones. Centros como Lleida, Berga, Puigcerdà, Manresa, Igualada, El Pont d'Armentera, Torroella de Montgrí, Vic o Valls desarrollan una industria textil a lo largo de los siglos XIII y XIV<sup>49</sup> y en el escaso espacio de unas décadas todos ellos han obtenido la concesión de una feria. Las ferias de Girona, por ejemplo, se caracterizan, la primera, por una especialización más ganadera, mientras que la segunda se dedicaba a la comercialización de paños.<sup>50</sup> Las derivaciones son evidentes. La producción aparece indisolublemente unida a la comercialización de los propios productos a través de encuentros que superan, generalmente, el marco comarcal e incluso regional. Se establece así una diferenciación clara entre las ferias interiores, más agrícolas y ganaderas, vinculadas al mercado de los paños, y las ferias marítimas, especializadas en la distribución de especias, esclavos y productos arribados de mercados externos.

### 3. CONTINUIDAD Y CREACIÓN DE REDES DE COMUNICACIÓN TERRESTRE

El desarrollo de ferias y mercados comportaba una predisposición activa en la mejora de infraestructuras viarias y de transporte, desde la construcción de puentes y la adecuación de los vados hasta la viabilidad de caminos amplios para facilitar el paso de carretas y bestias, sin olvidar la seguridad en los trayectos. La cuestión, podríamos, no obstante, plantearla al revés: en los siglos IX y X la red de caminos ya era lo suficientemente consistente como para servir de soporte a una primera red de mercados y condicionar su emplazamiento. Sobre una base de construcciones viarias romanas, se va a ir entretejiendo una nueva red más rudimentaria que la romana pero más densa en sus trazados, que comunicaba los nuevos asentamientos surgidos como consecuencia del desarrollo económico. El sistema de comunicaciones va a ser capaz, por tanto, de reflejar el modelo de población adaptándose a las nuevas necesidades y formas de movilidad.

De manera paulatina, el paisaje medieval se llena de caminos supralocales necesarios para interconectar núcleos de poblamiento muchas veces distantes entre sí, situados en distintas comarcas, pero también caminos intralocales utilizados para trasladarse de una parroquia a otra, para ir a las viñas, a los campos, al bosque, de manera que a finales de la Edad Media, gracias a la iniciativa privada y a la acción de los poderes públicos, Catalunya dispone de una red de caminos densa y funcional, de un espacio viario que incluso ha perdurado hasta nuestros días.

*Calciata, strata, via, semetario, caminum* son algunos de los nombres utilizados para definir las vías de comunicación terrestre. En el caso de las vías y estradas, iban generalmente acompañadas de adjetivos que perfilaban sus características, bien funcionales —«via tabernaria», «via merchadal»...—, bien direccionales —«viam ausonensem», «strada cardonesa», «strada manresana»...<sup>51</sup>

La base del sistema vial es, por tanto, una red de origen romano que se irá desarrollando y complementando con otra propiamente medieval. Existe, sin embargo, un cambio en la concepción de las vías: la calzada romana está pensada para las legiones, que viajan a pie; en la época medieval los que

49. Miguel GUAL CAMARENA, «Para un mapa de la industria textil hispana en la Edad Media», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 4 (1967), p. 109-168.

50. A finales del siglo XV se documentan incluso tres ferias; véase Carme BATLLE, *Fires i mercats...*, p. 67.

51. Jordi BOLÒS y Víctor HURTADO, «La xarxa viària catalana a l'alta edat mitjana. Una aproximació des de la cartografia», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 23 (1993), p. 5.

viajan a pie son los que no pueden permitirse una montura o no la necesitan porque sus desplazamientos son mínimos. Este cambio de concepto —unido a la desaparición del Imperio y la ingente mano de obra que sostenía estas obras de ingeniería— explica la degradación de las vías romanas<sup>52</sup> y también la aparición de nuevas vías de comunicación adaptadas a las nuevas necesidades económicas pero también sociales y culturales. Condicionadas por la orografía y la topografía, dependen aún más de la lógica social y económica.

La diferenciación establecida por Jordi Bolòs, clasificando las vías como caminos europeos, extralocales, locales y aquellos que no salen del término de la población, resulta operativa. Los primeros, los europeos, aseguraban las comunicaciones de larga distancia, de Barcelona hacia los Pirineos, hacia Lleida y Tarragona; los extralocales, ponían en relación diversas comarcas vecinas, mientras que los locales facilitaban las conexiones entre diferentes pueblos. Finalmente, toda una red de pequeños caminos facilitaba a los campesinos ir a los huertos, a las fuentes, a las eras, a los bosques, y ponía en contacto los *masos* dispersos.<sup>53</sup>

En Catalunya, el eje vertebrador es la Vía Augusta, denominada en época carolingia «strata francisca»,<sup>54</sup> francígena o mercatera, en su tramo norte, y «strata morisca» desde Barcelona hacia el sur. Conectaba el territorio catalán con Francia, enlazando con la Vía Domitia, y continuaba por el sur hacia el reino de Valencia. Sin embargo, el trazado de la Vía Francisca durante la Alta Edad Media no se correspondía exactamente con las antiguas Domitia y Augusta:<sup>55</sup> el peligro de la piratería musulmana en las áreas costeras obligó a los carolingios a desviar ligeramente el trazado alejándolo del mar,<sup>56</sup> un trazado que recuperó siglos más tarde cuando se invirtió la tendencia y se consolidó un mayor control cristiano del espacio mediterráneo. Desde Salses, procedente de Narbona, la vía pasaba por Perpiñán, atravesaba los Pirineos por el Coll de Pertús, cruzaba hacia Girona y pasaba por Hostalric y Granollers. Después entraba en el llano de Barcelona por Montcada y, sin entrar en la ciudad amurallada sino rodeándola, se dirigía al Penedès por el Coll de Begues, y ya por el litoral se dirigía hacia Tarragona. En la costa y en el interior había rutas alternativas que conectaban con la Vía Augusta y eran transitadas por mercaderes extranjeros. Una de ellas conectaba Perpiñán con Girona pasando por Elna, Collioure y Empúries. A Tarragona también se llegaba desde Girona pasando por Vic, Santpedor, Manresa e Igualada, una ruta cuya ventaja residía en un menor número de peajes.<sup>57</sup> Desde Vilafranca del Penedès existía una ramificación que pasaba por Valls, Montblanc, Vinaixa y Les Borges Blanques para llegar a Lleida, desde donde penetraba en Aragón.<sup>58</sup>

Al reactivarse los intercambios a partir del siglo XI, la red de comunicaciones adquiere cada vez

52. Elisa FERREIRA, *Los caminos medievales de Galicia*, Ourense, Museo Arqueológico Provincial, 1988, p. 62.

53. Jordi BOLÒS, *Els orígens medievals del paisatge català: L'arqueologia del paisatge com a font per a conèixer la història de Catalunya*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 2004, col·l. «Memòries de la Secció Històrico-Arqueològica», núm. 64, p. 394-397.

54. Bolòs y Hurtado señalan que más que un camino de tradición romana, que iba de Barcelona a la tierra de los francos, existían diversas vías «franciscas» que llevaban más allá de los Pirineos y que partían de Barcelona, Girona, Vic, Empúries...; véase Jordi BOLÒS y Víctor HURTADO, «La xarxa viària...», p. 6-7.

55. Antoni PLADEVALL, *De quan hispans, gots, jueus, àrabs i francs circulaven per Catalunya*, Barcelona, Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona y Universitat Autònoma de Barcelona, 2001, p. 33.

56. Antoni RIERA, «La red viaria de la Corona catalanoaragonesa en la Baja Edad Media», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, vol. 23-24 (2002), p. 447.

57. Antoni RIERA, «La red viaria...», p. 448.

58. No todas las vías romanas eran transitables con vehículos de ruedas ni todas eran calzadas. Existían desde vías de diferentes anchos hasta caminos de simple tierra o pavimentados con losas; véase *Camins de les comarques de Tarragona històrics i tradicionals*, Tarragona, Diputació de Tarragona, 2005, p. 15.

más importancia y también el interés por asegurarse su control. El *usatge* «Camini et strate» pretende garantizar la seguridad de los transeúntes tanto en vías marítimas como terrestres, de día o de noche:

Los camins e les entrades e per terra e per mar sien de la postat, e per deffensió de la postat deuen éser en pau e en treva per tots dies e per totes nits, en axí que tots los hòmens, tan cavallers com peons, axí mercaders com mercers, per aqueles anans e tornans, vagen e tornen segurs e ses alguna paor ab totes lurs coses, e si algú aquels requerrà, ferrà ho nafrarà ho desonrarà en res, o ls tolrà res de lurs coses, lo mal e la desonor que a éls als cors faran emèn a éls en doble segons la lur valor, e ço que se'n portarà refaça a éls en x dobles, e sobre tot dón a la postat de son aver e de sa honor, que per sagrament diga sobre l'altar que per la desonor que féu no deu plus donar ni emenar.<sup>59</sup>

Los caminos podían ser de titularidad real, controlados por el monarca, y solían seguir el trazado de las principales vías antiguas, o privada, construidos y mantenidos por particulares. Tenían, no obstante, en común el objetivo recaudatorio de sus constructores a través de la percepción de peajes e impuestos de paso. Resulta significativo que las vías de comunicación sean citadas en numerosos documentos como límites de parroquias desde el mismo instante de su creación.

A finales de la Edad Media, los trazados de las antiguas vías romanas continuarán siendo las principales infraestructuras utilizadas en los viajes internacionales. Un reciente estudio publicado por Fernando Serrano e Íñigo Mugueta basado en un libro de viajes muestra cómo unos mensajeros navarros emprenden un viaje en 1355-1356 desde Pamplona con destino a París.<sup>60</sup> El itinerario muestra el paso de los viajeros por Catalunya y cómo siguen el trazado de esas antiguas vías romanas. Siguen la ruta ya descrita que desde Lleida pasa por Les Borges Blanques, Vinaixa, Valls, Vilafranca del Penedès y Sant Climent de Llobregat hasta llegar a Barcelona, y desde aquí por La Roca del Vallès hasta Sant Celoni, Hostalric, Girona, Figueres, La Jonquera y Perpiñán. De regreso, utilizan el mismo camino hasta Barcelona para luego desviarse por Martorell y Cervera hasta Lleida.

A partir del siglo xvi se amplían los conocimientos sobre las vías terrestres gracias a la publicación de guías o repertorios de caminos y a los relatos de viajeros que se desplazan por territorio catalán, fuentes, por otro lado, imprescindibles para el acercamiento a la realidad vial de los últimos siglos medievales. La guía de viajes más antigua es la del valenciano Pedro Juan de Villuga, seguramente un correo que disponía de amplios conocimientos sobre el territorio, y que fue escrita en 1546.<sup>61</sup> El motivo que se aduce para justificar su edición es el desconocimiento que se tenía sobre las distancias que separaban los núcleos de hábitat más importantes. Es un género que tendría un notable éxito y al que seguirían otras obras como el casi idéntico *Repertorio de caminos* de Alonso de Meneses, editado en 1576. Lo más interesante es que los datos aportados por Villuga confirman la utilización de las vías romanas en pleno siglo xvi.

Son datos, por otro lado, corroborados a través de los libros de viajes abundantes en ese mismo siglo. Entre otros disponemos de los relatos de León de Rosmihal de Blatna o de Jerónimo Münzer, que cuando cruzan Catalunya lo siguen haciendo utilizando las viejas y rebozadas infraestructuras de época romana. León de Rosmihal de Blatna, cuñado del rey Jorge de Bohemia, viajó por España

59. Joan BASTARDAS, *Usatges de Barcelona: El Codi a mitjan segle XII*, Barcelona, Fundació Noguera, 1991, p. 94-95.

60. Fernando SERRANO e Íñigo MUGUETA, «De Pamplona a Aviñón y París. Las cuentas de un viaje a mediados del siglo XIV (1355-1356)», *Huarte de San Juan. Geografía e Historia*, núm. 14 (2007), p. 33-50 (edición digital: <<http://www.medievalismo.org>>).

61. Pedro Juan de VILLUGA, *Repertorio de todos los caminos de España compuesto por Pedro Juan Villuga (1546)*, ed. facsimil, Madrid, 1950.

entre 1465 y 1467. Procedente de Aragón, entra en Catalunya por Fraga en dirección a Lleida. A partir de esta ciudad, nos describe los lugares que visita en su camino hacia los Pirineos. Desde Lleida prosigue hacia Cervera y desde allí hacia Igualada, Piera, Martorell, Molins de Rei y Barcelona. Tras una corta estancia en la ciudad, continuaron viaje por Hostalric, Girona, Figueres y Perpiñán.<sup>62</sup>

Unos años más tarde, entre 1494 y 1495, Jerónimo Münzer, en su largo periplo desde Alemania, cruzaba la frontera y desde Perpiñán alcanzaba Barcelona siguiendo la misma ruta de Rosmihal: Le Boulou, La Jonquera, Figueres y Girona.<sup>63</sup> De camino a Valencia, Münzer siguió el camino de Igualada, Santa Coloma, Cervera, Poblet, la cartuja de Scala Dei, Xerta, Tortosa, Alcanar y Sant Mateu.<sup>64</sup>

De las dificultades inherentes a los viajes por tierra nos deja constancia el propio León de Rosmihal cuando afirma:

En España cuando viaja por tierra un personaje importante, cabalga él en una mula, y todos sus servidores, con frecuencia en número de treinta o cuarenta, han de ir a pie al paso de su señor, andando a veces al día doce o catorce millas, y precediéndole algunos. Cuando quiere comer o dormir han de guisarle y prepararle la comida, y con lo que deja han de contentarse sus criados.<sup>65</sup>

Incomodidades y peligros reflejados en ataques y robos. Como dice Rosmihal: «Soportamos nosotros infinitas fatigas los muchos días que hubimos de pasar entre ellos; veíamos obligados a cuidar de nuestros cuerpos y de nuestras vidas, y a defendernos, porque nos acechaban y nos hubieran asesinado a todos por robarnos.»<sup>66</sup> Unos caminos, por tanto, nunca seguros. Las condiciones meteorológicas, los ataques de animales o el bandidaje forman parte de la cotidianidad de los viajeros. Únicamente las medidas de seguridad decretadas por algunos señores o por el monarca podían aminorar la criminalidad.

Ese conjunto de caminos «internacionales» se complementaba con múltiples ramificaciones de caminos de carro o *carreres* y caminos de *bast* o de *ferradura*. Los primeros, de una anchura en torno a los cuatro metros y medio, se encuentran en zonas llanas y permiten la circulación de carros cargados. Los segundos se localizan en zonas montañosas, siguiendo las sinuosidades de la roca, y fueron construidos para la circulación de animales de carga con alforjas. Notablemente estrechos, con una amplitud que no sobrepasaba el metro, únicamente se ampliaba hasta unos dos metros cuando se llegaba a un «apartador», un espacio donde se dejaba pasar a los que llegaban en sentido contrario.<sup>67</sup> Se trata de caminos que unen núcleos de población, generalmente con una motivación económica. Los caminos de carro suelen ser de tierra prensada, en ocasiones delimitados por muretes de piedra en terrenos no excesivamente planos,<sup>68</sup> mientras que lo habitual es el pavimento de piedra en las zonas escarpadas de los de *ferradura*.<sup>69</sup>

62. José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*, vol. I, Valladolid, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1999, p. 272-275.

63. José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, p. 306-307.

64. José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, p. 313-315.

65. José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, p. 277.

66. José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, p. 277. No en vano describe un ataque que sufrió su comitiva en Molins de Rei, donde uno de sus servidores fue secuestrado por dos ladrones con el objeto de robarle y sólo la pronta intervención de sus compañeros pudo evitar un final sin duda trágico (p. 273).

67. Antoni RIERA, «La red viaria...», p. 445.

68. *Camins de les comarques de Tarragona...*, p. 19.

69. *Camins de les comarques de Tarragona...*, p. 25.

Un análisis reciente sobre la red viaria de La Selva, al sur de la ciudad de Girona, muestra la importancia trascendental de estos caminos secundarios. Una comparación de las representaciones cartográficas de los caminos locales de La Selva en los siglos XIX y XX con la documentación medieval y moderna ha arrojado interesantes conclusiones. Por un lado, se observa cómo la red viaria que unía todos y cada uno de los núcleos de población en época contemporánea ya estaba establecida en los siglos medievales. Paralelamente, los autores concluyen que la vía de comunicación principal, que era la antigua Vía Augusta, convertida en camino real, es decir, de jurisdicción pública, es una vía claramente extralocal, alejada de los núcleos de población del territorio, comunicados entre sí por vías locales. Ello significaría que el peso del camino real en la ordenación del territorio rural no habría sido tan importante como sí lo fue en la comunicación a larga distancia, es decir, en la integración de la ciudad de Girona en las grandes rutas internacionales.<sup>70</sup> Conclusiones, seguramente, extrapolables a otros ámbitos del territorio catalán por donde transcurrían antiguas vías romanas.

#### 4. LAS CONEXIONES FLUVIALES Y MARÍTIMAS

A pesar de la densidad de rutas terrestres, los mercaderes que frecuentaban las ferias y los mercados preferían, cuando era posible, utilizar las conexiones fluviales y marítimas. Mayor rapidez y mayores ventajas económicas explican la preferencia por el transporte fluvial, a no ser que las autoridades territoriales asfixiaran el tráfico fluvial con excesivos peajes. Conocemos la existencia de un peaje fluvial en el río Ebro, publicado por Miguel Gual Camarena. Establecido en la segunda mitad del siglo XII, el peaje recoge las tasas que debían abonar las mercancías que descendían desde Tudela hasta Tortosa, especificando los puertos de cobro: Tortosa, Ascó, Mequinenza, Velilla, Pina, Zaragoza, El Castellar, Alagón, Gallur y Tudela,<sup>71</sup> siendo Zaragoza y Tortosa los más onerosos.

Es una ruta que hay que relacionar con los principales afluentes del Ebro, que entonces eran navegables. Por el río Segre descendían hacia Lleida y el valle del Ebro mercaderes y mercancías de la Cerdanya, el Languedoc y Provenza. No hay que olvidar que la lana y el cereal aragonés arribaban a los principales centros catalanes, de forma preferente Barcelona, a través de esta vía de comunicación. Si se exceptúa Mequinenza, todos los demás puertos fluviales del Ebro se situaban en la margen derecha del río y estaban unidos por un camino que servía para acompañar las barcas en su descenso y remolcarlas en sentido opuesto.<sup>72</sup> Resulta, por tanto, evidente que existe una integración absoluta entre caminos y navegación fluvial, vías que se continúan y se complementan.

Los ríos constituían, por tanto, una de las vías de comunicación más eficaces, pero también uno de los principales obstáculos con los que se encontraban los usuarios de las vías terrestres. Para subsanar estos impedimentos, las autoridades decidían la construcción de puentes, de piedra o de madera, unidos normalmente a la imposición de derechos de pontazgo.<sup>73</sup> De esta manera, se convierten en un objeto de explotación económica. Una buena parte de los puentes medievales que han pervivido hasta

70. Miquel BORRELL *et al.*, *Deu llegües de pols i roderes: El camí ral de Girona al Tordera*, Girona, Centre d'Estudis Selvats, 2005, p. 39.

71. Miguel GUAL CAMARENA, «Peaje fluvial del Ebro (s. XII)», *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, vol. VIII (1967), p. 155-188.

72. María Teresa IRANZO, «Los sistemas de comunicación en Aragón en la Edad Media: una revisión», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 23 (1993), p. 101.

73. Manuel RIU, «Els camins catalans. Anàlisi arqueològica dels seus vestigis», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 23 (1993), p. 41.

nuestros días fueron contruidos o rehechos a finales de la Edad Media con motivo de terremotos o graves inundaciones. Con anchuras que oscilan entre los dos metros y medio y los tres metros, estaban contruidos en piedra o madera y solían tener barandas de baja altura para que la carga que transportaban los animales pasase por encima. Muchos de ellos perpetúan características de puentes contruidos en época antigua, si bien no se puede comparar la monumentalidad romana. Guardan, por otro lado, rasgos propios de época medieval, como la revalorización del arco apuntado, o nuevas soluciones técnicas ideadas para adecuar estas contrucciones al transporte y al paso de caballerías.<sup>74</sup>

La construcción de puentes de piedra era considerada en el grupo de causas piadosas, junto a la ayuda a los pobres y la redención de cautivos; de ahí la colaboración de particulares a través de legados testamentarios. La construcción de hostales, concebidos como centros de descanso, ayudó asimismo a consolidar la red de caminos al asegurar el alojamiento de mercaderes y peregrinos y ha dejado una notable impronta en la toponimia (Els Hostalets de Pierola, Hostalric, Els Hostalets d'en Bas...).

Un sistema alternativo era el uso de barcas para el paso de ríos importantes, como el Segre o el Ebro, si bien en muchos lugares se utilizaban pasos naturales, los vados, ayudados por cuerdas.<sup>75</sup>

Con todo, en los siglos XIV y XV asistimos a un aumento considerable de la importancia de las rutas marítimas frente a las terrestres y a una tendencia al incremento de los intercambios que se realizan por vía náutica. El elemento primero que ayuda a vertebrar en la práctica los itinerarios náuticos es el cabotaje. El paso de puerto a puerto se va a convertir en el método preferente de navegación, tanto en circuitos breves de alcance regional como en las rutas internacionales. Un estudio reciente de María Teresa Ferrer i Mallol demuestra, sin lugar a dudas, esa vitalidad, así como la fuerte interconexión existente entre todo el litoral del área catalana. La gran densidad de puertos con que contaba el litoral catalán permitía el transporte fluido de mercancías y mercaderes a las ferias y mercados situados en lugares no muy alejados de la costa. Perpiñán, Girona o Tortosa, situadas en zonas interiores, contaban con las comunicaciones marítimas aseguradas por los puertos de Canet y Collioure, en el caso de la primera, y de Sant Feliu de Guíxols para Girona. Tortosa reviste unas características especiales, puesto que posee un puerto fluvial y además cuenta con puertos complementarios para aquellas embarcaciones que no podían remontar el río, como los de Amposta, Els Alfacs y más tarde L'Ampolla.<sup>76</sup> Puertos que coinciden, por otro lado, con la línea de torres de vigilancia o *guaites* edificadas a lo largo del litoral catalán y que servían para la rápida transmisión de avistamientos de naves corsarias, especialmente musulmanas, que a finales de la Edad Media tenían en las costas del noreste peninsular uno de sus objetivos preferentes.<sup>77</sup>

En su mayoría, los puertos son playas, si bien excepcionalmente existen puertos naturales o que tienen muelles artificiales. Debían contar, eso sí, con una mínima infraestructura fiscal que les permitiese ser reconocidos como puertos y facilitar de ese modo la carga y descarga de embarcaciones. De todos ellos, algunos están abiertos al tráfico internacional, otros redistribuyen mercancías a nivel regional o incluso en un escaso radio de distancia; encontramos puertos por donde transitan todo tipo de mercancías y otros especializados en determinados productos.

74. Elena BARRENA, *Los caminos medievales y sus precedentes romanos*, p. 35-36, en <<http://www.vallenajerilla.com>>.

75. Manuel RIU, «Els camins catalans...», p. 42.

76. María Teresa FERRER I MALLOL, «Navegació, ports i comerç a la Mediterrània de la baixa edat mitjana», en José PÉREZ y Guillermo PASCUAL (ed.), *Comercio, redistribución y fondeaderos: La navegación a vela en el Mediterráneo: Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática*, Valencia, Universitat de València, 2007, p. 113-166.

77. María Dolores LÓPEZ, «“Farons per a Galíotes de moros”: un ejemplo de organización de defensa costera en la Cataluña medieval», *Miscel·lània de Textos Medievals*, n.º 8 (1996), p. 1-12.

Estas distinciones permiten plantear las diferencias entre macro y microcircuitos, una cuestión fundamental porque, como afirma David Igual, uno de los problemas más importantes que tiene en la actualidad planteada la historiografía del comercio bajomedieval son las interconexiones existentes entre ambos, es decir, analizar en qué medida las vías más cortas, las de cabotaje, estaban al servicio de intercambios cerrados en sí mismos y que únicamente se preocupaban del abastecimiento agrario o pesquero en sí, o por el contrario se insertaban en redes de contacto exteriores como forma de redistribución de las mercancías protagonistas del comercio internacional.<sup>78</sup>

En las circulaciones de menor alcance se usaban casi siempre embarcaciones de escaso calado. Laúdes, leños y barcas eran los que solían realizar el cabotaje a lo largo del litoral. La arqueología nos ha proporcionado algunos ejemplos de embarcaciones que procuraban el transporte de mercancías a lo largo de la costa. Uno de ellos es el derrelicto localizado en el año 1990 en el canal Olímpico de Castelldefels, *Les Sorres X*. Datado en la segunda mitad del siglo xiv, se ha identificado como un *llagut* o laúd de diez metros de eslora y un tonelaje entre cuatro y cuatro toneladas y media, que debía arbolar vela latina sobre un solo palo y, en caso necesario, podía armar hasta seis remos por banda. Resulta significativo que el laúd, junto con la barca, sean las embarcaciones de cabotaje más utilizadas en la costa catalana. En el momento del naufragio, la embarcación iba cargada con diversas jarras de cerámica recubiertas de esparto, destinadas, según se desprende del hallazgo de escamas de pescado, al transporte de pescado en conserva.

Dos años antes del descubrimiento del derrelicto de Castelldefels, en 1988, el equipo de José M. Nieto localizó una embarcación bautizada con el nombre de *Culip VI* en el cabo de Creus. Datada también en la segunda mitad del siglo xiv, *Culip VI* transportaba en el momento del naufragio un importante volumen de cerámicas nazaríes de talleres granadinos y malagueños. Entre la carga aparecen también materiales cerámicos del Languedoc que podrían pertenecer a los enseres de la marinería o a restos de algún transporte anterior. La localización de restos del esqueleto de la embarcación no ha posibilitado, sin embargo, la posible adscripción del navío a un tipo de buque concreto.<sup>79</sup>

## 5. CONCLUSIONES

Prácticamente desde el siglo xi, el mercado se convierte en un importante mecanismo regulador de la economía, que tiene como punto de partida los beneficios que genera la tierra. El desarrollo, primero de una red de mercados y más adelante de ferias, en territorio catalán, va a permitir rediseñar la estructura de los intercambios internos, conformándose una extensa malla edificada sobre tres niveles. En el inferior, se situaría una extensa red de mercados específicamente rurales; en un segundo nivel, estarían los mercados urbanos y, finalmente, el sistema de ferias, alimentados todos ellos gracias a los excedentes de productos agrícolas y manufacturados que convergen hacia estos puntos de intercambio.

Ferias y mercados se convierten en el centro de la vida económica y social. De carácter semanal

78. David IGUAL, «Itinerarios comerciales en el espacio meridional mediterráneo de la Baja Edad Media», en *Itinerarios medievales e identidad hispánica: XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella, 17-21 de julio de 2000*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2001, p. 113-158 (edición digital: <<http://www.biblioteca.org.ar>>).

79. Marcel PUJOL y Eric RIETH, «Arqueología naval medieval: *Cala Culip VI* y *Les Sorres X*», en *Actas de las Aulas del Mar de Cartagena (20-24 septiembre de 1993)*, vol. 1, Murcia, 1994, p. 179-190; Pere IZQUIERDO, Marcel PUJOL y Xim RAURICH, «*Les Sorres X*, una embarcació medieval al Delta del Llobregat», en *Congrés d'Arqueologia Medieval Espanyola (CAME)*, vol. III, Alicante, 1994, p. 1081-1089.



los mercados, las ferias se caracterizan por su periodicidad anual. Durante una o dos veces al año, a lo sumo tres, los mercaderes acuden a estos encuentros que, en el caso catalán, se distribuyen en dos categorías diferenciadas: ferias agrícolas y ganaderas, también pañeras, que se celebran en el interior del territorio, y ferias marítimas, especializadas en el comercio de esclavos, de especias y de todo tipo de mercancías de producción propia o arribadas de mercados externos, y vinculadas al comercio internacional.

La difusión del fenómeno de los mercados implicará una «urbanización» del mundo rural al tiempo que el espacio urbano se «ruraliza». Ello significa que se establecerá una relación bilateral de intercambio en la que los mercaderes urbanos acuden a los mercados rurales a aprovisionarse de productos locales, mientras que productores campesinos acercan sus excedentes a los núcleos con mercado. Se producirá un aumento del número de consumidores y una ampliación del abanico de productos ofertados. La moneda, base de los intercambios, jugará un papel fundamental y transformará profundamente las economías campesinas, necesitadas de liquidez para sufragar las tasas señoriales, comprar las mercancías que no producen sus tierras o hacer frente a los créditos. Las élites, urbanas y rurales, son las que disponen de esa masa monetaria para poder conceder créditos al consumo o invertir en la compra de tierras «distorsionando» de esta manera las economías rurales y estableciéndose unas estrechas relaciones campo-ciudad. En el siguiente estadio se asiste a la introducción de este comercio local en las redes del comercio internacional, de las que participan los principales núcleos urbanos y que se alimentan de las producciones propias.

La existencia de una infraestructura viaria, herencia de los siglos romanos y altomedievales, resultó insuficiente ante el desarrollo de las actividades mercantiles internas y fue necesario diseñar una nueva y complementaria red de caminos que ponía en comunicación todos aquellos núcleos de población relacionados con espacios de mercado, sea a nivel activo, a través de la celebración de estos encuentros, ferias y/o mercados, sea a nivel pasivo desde el momento que posibilitaban el desplazamiento de vendedores y compradores desde sus lugares de hábitat. Se amplía la red terrestre y aumentan las conexiones fluviales y marítimas. Una mayor rapidez en los desplazamientos y superiores ventajas económicas explican la preferencia de los inversores en estos medios de transporte, siempre que los lugares de origen o destino de las mercancías posibilitasen su utilización. El cabotaje, o paso de puerto a puerto, se convertirá en el método preferente de navegación. Apoyado en una densa malla de puertos repartidos en todo el litoral catalán, este sistema permitirá un transporte fluido de mercancías hacia y desde los mercados y ferias ubicados en lugares no excesivamente alejados de la costa, y posibilitará su conexión con las redes de comercio internacional, un signo claramente distintivo de las ferias marítimas.