

PORTS, TRÀFICS, VAIXELLS, PRODUCTES:  
ITALIANS I CATALANS  
A LA MEDITERRÀNIA BAIXMEDIEVAL

CORAL CUADRADA

*Universitat Rovira i Virgili (Tarragona)*

ANGELA ORLANDI

*Università di Firenze (Itàlia)*

SUMARI

Introducció.- 1. Les fonts.- 2. Els moviments portuaris: el port valencià (1394-1396).- 3. Els moviments portuaris: Barcelona, Mallorca i València (ss. XIII-XV).- 4. La tipologia dels vaixells.- 5. Algunes reflexions i vies d'anàlisi de futur.

"Lo mà squerra  
tir' a l'infern;  
ferma e baixa  
mira sovent  
compàs e carta;  
de naufragar  
mira la stela,  
guarda'l mudar  
cala primer  
ben atentat"

molt hom s'hi erra:  
gira'l govern,  
timons de caixa,  
brúxola, vent,  
d'esculls l'aparta,  
e d'encallar;  
muda la vela,  
d'encapellar,  
com fa nauixer

Jaume Roig, *Espill o Llibre de les Dones*.

INTRODUCCIÓ

Aquest present treball dual és en certa manera una continuació d'anteriors estudis parcials que fan referència al tema que ens ocupa<sup>1</sup>, però

---

<sup>1</sup>Vegeu CORAL CUADRADA, *Puertos comerciales en la Edad Media*, "Cuadernos de Historia 16", Madrid, 1989, n<sup>o</sup> 166; CARNE BATLLE, JOAN BUSQUETA, CORAL CUADRADA, *Notes sobre l'eix comercial Barcelona-Mallorca-Barbaria, segona meitat s.XIII*, "XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó, Comunicacions I", Palma de Mallorca, 1989, pp.33-47; CORAL CUADRADA, *Relaciones comerciales entre la Corona de Aragón e Italia en el paso del Medioevo a la Modernidad, Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'Età Moderna*, Gènova, 1990, pp.483-500; CARNE BATLLE, CORAL CUADRADA, *Berenguer de Bonastre, un negociante barcelonés en el Norte de Africa (segunda mitad del siglo XIII)*, "Miscellania di Studi in Memoria di Alberto Boscolo", Roma, 1991, pp.125-146; CORAL CUADRADA, M<sup>a</sup> Dolores LÓPEZ, *La*

que ahora significa una ampliació notable d'horitzons interpretatius i d'objectius de recerca<sup>2</sup>. Una ampliació que inclou dins dels seus propis paràmetres un treball en equip que sigui capaç d'englobar perspectives diverses dins d'una mateixa realitat, elements aquests que havien estat ja assenyalats com a molt necessaris per d'altres historiadors, entre els quals cal citar Federigo Melis<sup>3</sup>. En dir això ens referim sobretot als aspectes relatius a un millor coneixement de l'economia catalana del segle XIV en sentit concret; de manera més genèrica, al seu rol dins del marc de les interrelacions amb els centres portuaris italians coetanis, immersits tots en un àmbit més ampli que consideraria un món mediterrani de bescanvis, però també un altre d'atlàntic.

Pel que fa als elements metodològics, cal insistir en els pressupòsits previs del nostre estudi. Representa, ben cert, una tasca conjunta, però no redactada a quatre mans, sinó complementària, és a dir: s'enfoca des de dos punts de vista i a través de dues investigadores que s'han basat majoritàriament en fonts arxivístiques diverses, encara que alguns dels objectius de la recerca -els que han fet possible escriure aquestes línies- hagin estat coincidents<sup>4</sup>. D'aquesta manera, trobem que una única situació històrica pot ser considerada, amb dependència de les fonts, de manera sincrònica i

---

*Mediterrània Medieval: les societats mercantils a la Corona d'Aragó (s.XIV)*, "Universitas Tarraconensis", X (1992), pp.67-92; Coral CUADRADA, *Del català del Tres-cents i d'altres dialectes*, "Revista de Catalunya", 62 (1992), pp.62-79. Angela ORLANDI basa les seves reflexions en la seva tesi de llicenciatura, encara inèdita, que té per títol *Aspetti e caratteristiche del mercato valenzano alla fine del Trecento. Un'indagine sul carteggio datiniano Valenza-Palma di Maiorca, con trascrizione dei documenti*, Florència, 1991.

<sup>2</sup>Que Coral Cuadrada ha pogut portar a terme mercès a dues concessions d'ajuts per part de la DGICYT (Direcció General d'Investigació Científica i Tècnica): la primera, dins del Programa de perfeccionament i mobilitat del personal investigador, amb referència BE91-351; la segona, dins del d'Utilització de Recursos Científics, amb referència URC-16/92. Ambdues són complementàries al projecte de recerca finançat igualment per la DGICYT amb referència PS91-0072, del qual Coral Cuadrada n'és investigadora principal.

<sup>3</sup>Federigo MELIS, *L'area catalano-aragonesa nel sistema economico del Mediterraneo occidentale*, "IX Congresso della Corona d'Aragona", Nàpols, 1978, I, pp.191-209. La conveniència de conjugar la documentació italiana amb la catalana o castellana s'ha repetit amb insistència, ressaltant sempre que calia contrastar les informacions fornides pel buidatge dels nostres protocols notariais i els provinents d'arxius italians de caràcter comercial; cf, per exemple, Alberto BOSCOLO, *Catalani nel Medioevo*, Bolònia, 1986, pp.9-21; i les indicacions d'Antoni FURIO, recordant la importància de l'Arxiu Datini de Prato per a conèixer amb major profunditat realitats pròpies, cf. *València, un mercat medieval*, València, 1985, pp. 21-22.

<sup>4</sup>Coral Cuadrada ha sumat la seva recerca als arxius catalans amb les efectuades a l'Arxiu Datini de Prato. Angela Orlandi ha treballat al dit arxiu i, pels efectes que siguin pertinents, s'ha de considerar a Angela Orlandi l'autora de la meitat del text, senyalada convenientment amb asterics. La traducció de l'article d'Orlandi ha estat realitzada per Coral Cuadrada.

diacrònica, és a dir, pensant en l'evolució i/o en el temps concret. A més, és aquest un intent de confrontació de dades, d'apreciacions i de constatació de fets.

En conseqüència, el nostre article s'estructura en dues parts ben diferenciades -i ressaltades gràficament per mitjà dels asteriscs triples-, a partir d'aquestes línies introductòries. La primera d'aquestes ha estat realitzada per Angela Orlandi, que examina els punts enunciats al títol del nostre estudi, a partir de la correspondència de l'arxiu Datini de Prato corresponent als anys 1395-1398 i girada entre les subseus de València i Mallorca. La segona per Coral Cuadrada, que planteja els moviments portuaris des d'un cicle de llarga durada, des de l'inici del segle XIII fins a les primeres dècades del quatre-cents, emprant dades documentals provinents de diversos arxius<sup>5</sup>.

Una darrera advertència, abans de passar a l'exposició de les nostres recerques, té a veure amb la terminologia. Si repassem el títol ens adonem de la paraula "catalans", per la qual hem optat per a referir-nos als mercaders barcelonins, valencians i mallorquins, com a d'altres ciutats del principat, del Rosselló o la Cerdanya de l'època tractada, no de forma arbitrària, sinó per raons documentals bastant òbvies. En primer lloc, són anomenats amb aquest terme els comerciants dels principals ports dels Països Catalans operants a l'estranger a l'època<sup>6</sup>; en segon lloc, així també es consideraven els productes, com els *panni catalaneschi* citats als registres de duanes i manuals de mercaderia, sense distinció d'origen; i, en tercer lloc, quan Francesco di Marco Datini decidí obrir les seves filials a la Corona d'Aragó, a la darrereria del segle XIV, el nom de la societat fou el

---

<sup>5</sup>Són els següents, amb les abreviatures entre parèntesi, que utilitzarem a continuació. Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA), Arxiu de la Catedral de Barcelona (ACB), Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), Arxiu del regne de Mallorca (ARM), Arxiu del regne de València (ARV), Archivio di Stato di Pisa (ASPi), Archivio di Stato di Prato -Archivio Datini-(ASP, AD), i els Arxius Departamentals dels Pirineus Orientals (ADPO).

<sup>6</sup>Vegeu, per exemple, les transcripcions de Tito ANTONI, *I "partituri" maiorchini del "Lou dels Pisans" relativi al commercio dei Pisani nelle Baleari (1304-1322 e 1353-1355)*, Pisa, 1977; i en especial Rosa CALLURA CECCHETTI, Giovanna LUSCHI, Stella Maria ZUNINO, *Genova e Spagna nel XIV secolo. Il "Dirictus Catalanorum" (1386, 1392-93)*, Gènova, 1970. Aquesta segona publicació, tal com el títol ho indica, conté la transcripció dels registres de duana genovesos, referents als anys mencionats, on qualsevol mercader procedent dels ports dels Països Catalans era considerat, i registrat, per tant, com a català.

de *Compagnia divisa di Catalogna*, amb nuclis Barcelona, Mallorca i València.

\* \* \*

Amb aquest breu article volem exposar els primers resultats d'una recerca sobre el paper que el port i la plaça de València exercien a la Mediterrània a la darrerïa del segle XIV, el moment en el qual les relacions entre l'Oceà Atlàntic i el *Mare Nostrum* dels romans creïxen tant en intensitat com en freqüència.

En aquest es recullen algunes consideracions sobre l'estudi i, en especial, sobre les modalitats d'ús d'una font del tot particular com la de la correspondència comercial.

A fi de definir els extrems relatius al camp històric investigat, cal presentar la documentació emprada, reprenent, encara que de forma sintètica, una reflexió que no és nova<sup>7</sup> sobre aquest particular tipus de font, justificant-ne la tria i precisant-ne la intensitat i les possibilitats informatives, els límits i les mancances.

El primer aclariment que s'imposa és el de la consideració de la correspondència comercial i la dels documents comptables.

Mentre als llibres de comptabilitat hom es limitava a registrar, purament i simple, els factors numèrics i quantitius de l'operació econòmica, a les cartes comercials, en canvi, els esdeveniments són detalladament descrits i analitzats de forma qualitativa. La correspondència permet conèixer circumstàncies i aspectes de tipus econòmic, polític i social de l'època, mostrand així, per a cada indret, una capacitat i una potencialitat informativa que no podem menysvalorar.

La correspondència és, doncs, la prova de la complexitat dels tràfics mercantils, de les característiques de les empreses i del desenvolupament de la mentalitat dels operadors econòmics; això comporta una gran riquesa de dades i d'informacions que poden ser pròpiament utilitzades per als objectius de l'anàlisi sòcio-econòmica.

Si d'una banda la fiabilitat dels continguts és una conseqüència directa pel fet que aquest material és extremadament ric i la multiplicitat de missives, d'emissors, de destinataris, de temps i de llocs possibilita una multiforme i complexa visió dels fets, sovint comparables entre ells mercès

---

<sup>7</sup>La problemàtica inherent a la utilització de les fonts procedents de les empreses comercials dels segles XIII-XVI ha estat àmpliament tractada per F. MELIS, *Documenti per la Storia Economica*, Florència, 1972.

a les diferents versions que en donen els mateixos que ens els descriuen - per tant, són susceptibles d'emprar-los per a una anàlisi d'història econòmica-, de l'altra, ens trobem també davant del límit concret del principi fonamental que inspira la correspondència i, per tant, el seu contingut.

Aquest, en efecte, havia de garantir al mercader el ràpid i oportú coneixement de les característiques i de les condicions dels mercats, a fi de poder elaborar igualment les previsions oportunes i les decisions operatives.

Per aquesta raó, a les cartes, a més de les informacions relatives a les mercaderies, als canvis de moneda, a les activitats dels operadors econòmics, a les rutes seguides, als mitjans de transport emprats, a les notícies de tipus metrològic i fiscal, s'hi troben detalls sobre els costums i sobre les normes que regulaven els mercats estrangers.

Altrament, la correspondència era, a l'època, l'únic instrument amb el qual els operadors econòmics podien bescanviar informacions, parers i coneixements: un altre motiu que fa tan rics i multiformes els continguts de les cartes.

Sovint l'arribada d'una carta a destinació depenia del bon resultat d'un negoci o del major o menor interès en una certa inversió. Per això a la correspondència d'aquell temps es troben amb freqüència recomanacions d'operadors que demanen que se'ls envii "... in servizio, 2 versi per ogni barcha..."<sup>8</sup> i que el no escriure "... è grande verghongna a tutti, perché preghovi non sia più e più per li amici che per noi"<sup>9</sup>.

Per tant, si la recerca als fons de la correspondència s'efectua de forma crítica, sense oblidar que els resultats que sorgeixen dels estudis efectuats en aquests tipus de documents han de ser sempre i sobretot referits al mercader que ha redactat la missiva i a la realitat geogràfica a la

---

<sup>8</sup>Archivio di Stato di Prato, Archivio Datini (a continuació ASP, AD), n° 1077, carta 07.II.1397.

<sup>9</sup>ASP, AD, n° 1077, carta 21(28).II.1397. Les citacions són recomanacions de Luca del Sera a Cristofano di Bartolo Carocci da Barberino. Luca era el director de la societat valenciana de la "Compagnia Divisa di Catalogna" del mercader pratenc Francesco di Marco Datini, de la qual era també soci. L'establiment datinià a Catalunya es componia dels nuclis de Barcelona, València i Mallorca. Luca arribà a València el 9 o 10 de juliol de 1396, tot seguit dotà la filial d'una seu correcta i d'això n'informà ràpidament: "I' ò tolto casa così bella come sia in questa terra e attà a ogni cosa colla migliore mostra ci sia a' drapi di lana e così di seta... Costa lb. 33 l'anno..." (ASP, AD, n° 1077, carta 22.VII.1396). Cristofano di Bartolo Carocci da Barberino era, en canvi, director de la seu de Palma de Mallorca, substituï Ambrogio di Lorenzo de' Rocchi, que el 12 de juny de 1396 era "...andato a Paradiso..." (ASP, AD, n° 1077, carta 07.VII.1396), com ho escrivia un dels factors de la companyia.

qual pertanyia o de la qual feia referència, és possible obtenir d'aquesta font les informacions més àmplies i diverses, tant des del punt de vista geogràfic com des dels nombrosos matisos amb els quals els factors de l'economia del temps vénen analitzats. Respectar aquest principi de recerca justifica, d'una banda, la utilització d'aquest tipus de documentació, i ens autoritza, de l'altra, a intentar descobrir i caracteritzar els fenòmens econòmics centrats, en el nostre cas particular, al mercat de València.

I també perquè, malgrat tot, només la correspondència comercial, encara que elaborada per homes gravats per la responsabilitat de la direcció d'una empresa i, per tant, interessats en tot allò que directament o indirectament podia influenciar el resultat de llur activitat, fa possible el coneixement d'informacions no tan sols econòmiques sinó, alhora, de caràcter històric i social, mantenint la vivacitat i la riquesa de la narració de qui viu, encara que no sigui sempre en primera persona, l'esdeveniment en el seu progressiu advenir<sup>10</sup>.

És per tant ben cert el valor de les fonts directes mercantils, que permeten la reconstrucció i la interpretació de forma acurada del sentit i els termes de l'estructura econòmica d'aquell temps, encara que la preocupació per estudiar l'ambient tan sols en funció de l'activitat desenvolupada era el filtre a través del qual seguia el discurs del mercader, testimoni involuntari d'aquells fets.

La documentació original i inèdita de la qual la nostra recerca pren les seves bases és la correspondència datiniana de València a Palma de Mallorca<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup>Per captar la vivacitat de la narració que pot oferir una carta comercial és suficient llegir el judici que el soci del Datini, a València, donà de la ciutat: "La città mi piace forte: ed è ben trionfievole e di molto più stima ch'i' non are' imaginato..." (ASP, AD, n° 924, València-Barcelona, carta 07.V.1407).

<sup>11</sup>Les cartes objecte d'aquest treball són les corresponents al registre n° 1077 conservat a l'Arxiu Datini de Prato. L'estudi aprofundit de totes aquestes, considerant tots i cadascun dels elements informatius que ofereixen, constituï la nostra tesi de llicenciatura, dirigida pel professor Giampiero NIGRO i defensada a la Facultat d'Economia i Comerç de la Universitat de Florència l'any 1990, amb el títol: *Aspetti e caratteristiche del mercato valenzano alla fine del trecento. Un'indagine sul carteggio datiniano Valenza-Palma di Maiorca, con trascrizione dei documenti*. Totes les missives surten de la plaça de València i tenen una única destinació: Mallorca. Els emissors presents són 33; els que compten amb un nombre major de cartes expedides són els de la Companyia Datini de la ciutat. Les dades extremes dins de les quals es troba la correspondència examinada són el 27.07.1395 i el 22.03.1398. Es tracta dels anys que varen veure el naixement de la *Compagnia Divisa di Catalogna* i, en particular, la pròpia i veritable constitució de la delegació valenciana, i l'assumpció d'aquesta com a casa mare als Països Catalans. La recerca es va concentrar en les 260 cartes (entre elles tres foren escrites

L'estudi d'aquesta documentació, encara que limitada en el temps i en l'espai, fa possible el recull de notícies i permet elaborar i organitzar les primeres sensacions que en provenen. Les dades i les consideracions que ara presentem seran oportunament integrades amb l'anàlisi d'ulteriors fons de la correspondència i dels llibres comptables, el contingut dels quals enriquiran les notícies fins aquí conegudes, per la historiografia italiana i catalana, sobre el rol que el port i el mercat valencià exerciren a la fi del tres-cents.

En particular, serà important aprofundir en l'àmplia documentació girada entre les tres seus (València, Barcelona i Mallorca) de la companyia catalana, completant-la amb aquella relativa a l'empresa datiniana de Florència. Investigació que permetrà reconstruir de manera més precisa els diferents esdeveniments, mitjançant, com ja ha estat subratllat, les diferents descripcions dels fets fornides pels emissors particulars.

Els temes presents en aquest grup de cartes són, com s'ha dit, diversos i heterogenis, però més ordenades apareixen les notícies de les sortides i entrades de les embarcacions al port i de les seves característiques qualitatives; aquestes ajuden a reconstruir les comunicacions marítimes i les línies de navegació seguides; per tant, també les mercaderies i els itineraris comercials més importants, al llarg dels quals s'alimentaven els principals corrents d'intercanvi i llur freqüència.

Dins de l'àmbit d'aquest esquema inicial i de presentació de dades s'insereixen tots els altres elements que vénen a completar el quadre, no tan sols de les relacions marítimes del port de la ciutat, sinó també de les característiques del mercat valencià. La vivacitat d'aquest mercat depenia, almenys en part, de la freqüència dels viatges de les embarcacions carregades de mercaderies.

Juntament als vaixells a l'entrada i a la sortida del Grau, animaven el port mercaders, mariners, armadors, barquers<sup>12</sup>, oficials encarregats de les imposicions fiscals sobre els productes carregats o descarregats de les

---

en català) que componen el registre: un nombre limitat de missives, però concentrat en un període de temps relativament modest que consen poder oferir unes primeres impressions.

<sup>12</sup>En especial armadors i barquers havien de ser també bastant nombrosos, comptant amb la particular naturalesa geogràfica del port que, fins al 1494, no tenia moll, cf J. GUIRAL-HADZIOSSIF, *Valence, Port Méditerranéen au XV siècle (1410-1525)*, Paris, 1986, p. 47.

embarcacions, i finalment, no pas per manca d'importància, les mercaderies que hi arribaven o aquelles que en sortien.

En realitat, la imatge del tràfic del Grau de València que sorgeix de l'examen de les dades presents a la correspondència mostra els límits amb els quals cal comptar.

La primera limitació ve representada pel fet que, en general, totes les informacions relatives a la circulació marítima procedents de la documentació tenen com a únic denominador les necessitats dels directors datinians en relació al coneixement dels mitjans navals utilitzables per a llurs expedicions, i el moviment de les embarcacions que s'esperaven de forma particular car, per exemple, transportaven càrregues desitjades des de força temps, o perquè eren de considerable valor.

De fet, ells volien estar sempre informats sobre els moviments dels vaixells, encara que sovint aquestes notícies es referien només a les naus més grans o a aquelles que transportaven càrregues particularment interessants per al mercat valencià. Així, els corresponsals, en llurs missives, requerien contínuament informes sobre les embarcacions en aquell moment disponibles i aptes per a satisfer llurs exigències, sia d'expedició o de recepció de mercaderies<sup>13</sup>.

En aquestes mateixes informacions també hi estaven ben interessades les empreses germanes de la Companyia de Catalunya i llurs col·laboradores.

Per això, allò que a primera vista pot semblar només un límit esdevé un avantatge, perquè els mercaders seguien, en llurs cartes, els desplaçaments de les naus pas per pas, car d'aquests depenia l'arribada a destinació de les partides de mercaderies que hi havien carregat.

Es creava d'aquesta manera una intensa i puntual xarxa d'informacions, constituïda per la participació activa no solament dels directors de les filials datinianes sinó també per les missives dels operadors econòmics de les altres empreses en relació amb les delegacions catalanes.

---

<sup>13</sup>Un exemple significatiu d'aquesta intensa xarxa de comunicacions creada entre els mercaders ve d'una carta del 10 de maig del 1396, que deia: "Qui [València] non v'è al presente niuna nave che fosse buona da noleggiare per Pisa... Noi ci siamo poi meglio informati del fatto della nave dite aresti bisogno per Pisa e dicieci uno amicho che qui nella chostiera è una buona nave di Bischaia di 180 tonelli, la quale andrebe a Pisa e a Genova. Altra nave e' verebe costi e così per questa chostiera infino a Barzalona, ma domanda fiorini 1000 di Firenze, che sarebe chara: vorebe aversi per fiorini 700 in 800, e però avisate di vostra intenzione..." (ASP, AD, n° 1077, carta 10.V.1396).



Entre l'octubre i el desembre del 1395 descobrim, entre molts exemples que podríem citar, una rica correspondència entre Tuccio di Gennaio, del grup Tecchini, Guido Caccini a València i Ambrogio di Lorenzo, en aquells moments director de la filial de Mallorca. Ens informen de les arribades i dels moviments de les diverses embarcacions en llurs connexions entre el Mediterrani i l'Atlàntic, de les mercaderies que s'hi carregaven i del recíproc ajut en la reserva dels carregaments.

La nau de Niccolao Madrias i la guiada per Piero Arinbau<sup>14</sup>, provinents de Flandes, arribaren a València a la fi d'octubre. L'ur articulat viatge preveia aturar-se als ports de Barcelona i Mallorca i després tornar a València, d'on sortiria una altra vegada cap a Flandes.

El nòlit de part del carregament de les dues naus es comissionà a la companyia valenciana dels Caccini per Ambrogio di Lorenzo, el qual, havent de carregar a Palma de Mallorca *roba di peso* no havia tingut dificultat a obtenir-lo.

El nòlit *di fermo* requerit a Mallorca es componia de 50 mesures de comí, 3 d'anís, 6 de safrà i 8 de grana, amb un pes conjunt de 300 quintars. La part *di rispetto* era en canvi requerida per 30 mesures d'arròs, corresponents quasi a 120 quintars.

D'una carta de Guido Caccini sabem després que Ambrogio va aconseguir noliejar a la nau de Madrias només 50 quintars entre comí, safrà i grana; per això, quan l'embarcació arribà a València, el corresponçal s'espavilà *per fermarle* una altra porció de carregament suficient per a poder embarcar almenys 200 quintars de mercaderies.

La nau d'Arinbau, als inicis de desembre era encara a l'illa i el factor confirmà al director mallorquí un nòlit de 25 costals de comí, 4 bales de grana i 3 o 4 bales de safrà<sup>15</sup>.

Però quan l'embarcació fou a València, no essent encara disponibles les mercaderies que li destinaven, els Caccini varen haver de veure-la partir amb amargor vers Flandes, sense haver-hi pogut carregar res. Cal subratllar que tal preocupació era reforçada pel coneixement que, en parti-

---

<sup>14</sup>Els noms i cognoms s'indiquen en la seva exacta versió documental.

<sup>15</sup>Els nòlits indicats pel carregament d'aquestes dues embarcacions foren els següents: "... Costumasi dare di nolo del comino, grossi 18 in 20; del zafiore, 25 in 30; della grana grossi 36 in 40; mandorle, grossi 14 in 16, franchi di tutte avarie..." (ASP, AD, n° 1077, carta 31.X (03.XI).1395).

cular en els anys que examinem, hi havia un excés de sol.licituds de nòlits amb referència a la disponibilitat d'embarcacions. Una més atenta verificació, que haurà d'estendre's als anys successius, podria assumir un significat important pel que fa a la valoració de les tendències econòmiques conjuntes de l'àrea baleàric-valenciana<sup>16</sup>.

També la família veneciana dels Corner es dirigí a Luca del Sera i a Cristofano di Bartolo a fi que s'ocupessin del nòlit de la Mariona, embarcació nova de 700 bótes que els Corner enviaren a les mars de Catalunya, per primera vegada el gener de 1398.

Amb les paraules del director valencià l'operació es descriu segons el detall següent:

*Il fermare costà roba e qui siamo avisati. De' Corneri abbiamo qt. 500 pasati, questi non so se gli darò, perché ancora non è libertà; òne di nostri amici da qt. 550 e de' Banchi, sì che oltre a' Corneri, qt. 800 in 900. Attendolo ongnora, per essere chiaro quello leverà a noi<sup>17</sup>.*

S'han volgut evidenciar aquests exemples concrets per assenyalar com els interessos comuns i les relacions directes entre els operadors fan que, ara sí, la documentació assoleixi una major amplitud, alhora que esdevé més específica. I, malgrat no permetre reconstruir de manera completa el moviment del port i, per tant, la dimensió numèrica i la nacionalitat del vaixell que atracava al Grau, possibilita aprofundir l'anàlisi sobre les causes i els modes amb els quals es desenvolupà l'activitat marítimo-comercial relativa a aquesta zona, influenciant els tràfics de les mercaderies, tant des d'un punt de vista qualitatiu com quantitatiu.

Tan sols l'estudi dels mitjans de transport i dels viatges consentia a aquells homes individualitzar ràpidament els trets i l'organització marítima que de forma més oportuna podien ser emprats per a la satisfacció de les exigències de llurs activitats.

---

<sup>16</sup>És significatiu el que escriu, amb referència a aquest tema, Guido Caccini: "Noi avemo da' vostri di Barzalona di noleggiare alla nave viniziana insino a 1500 quintali e chosì era nostra intenzione di fare, ove avessimo potuto, ma insino a qui non s'è potuto fare che di 200 quintali. Voi dite ora lo scrivano è chostì e che dicie none può levare più che insino in 1000 quintali, sicché posedone noleggiare, oltre a que' sono noleggiati, 800 quintali, il faremo e quello seghuiremo il saprete..." (ASP, AD, n° 1077, carta 15(21).III.1398).

<sup>17</sup>ASP, AD, n° 1077, carta 15(21).III.1398.

La segona limitació, en canvi, es deu al restringit àmbit espacial i temporal, poc menys de tres anys, al qual els documents es refereixen. Es podrien obtenir resultats més vàlids si s'utilitzessin, almenys per al mateix període de temps, paral·lelament, les cartes girades des d'altres places amb les quals la filial valenciana estava en relació directa.

Si volem fotografiar millor les característiques del port valencià i reconstruir totes les notícies referents de manera específica a les embarcacions que freqüentaven el port, en particular llur consistència numérica, llur nacionalitat i la de llurs patrons, llur capacitat i llurs equipaments, seria necessària una documentació molt més àmplia que l'emprada fins al present nivell de la recerca.

D'altres han estudiat de forma aprofundida aquest tema, però usant fonts que, en els millors dels casos, són relatives als primers anys del quatre-cents<sup>18</sup>.

El que diversifica aquesta breu anàlisi és només la utilització d'una font escrita tan especial que és capaç d'imprimir un tall, del tot particular, a la recerca. És, certament, la documentació d'una empresa i per tant d'un mercader, però precisament per això permet individualitzar tot el substrat de les estructures mercantils, de les decisions contractuals i dels esdeveniments que es trobaven a la base de l'ordenació dels tràfics i, en conseqüència, també per l'organització de l'activitat marítima.

Constantment, de la lectura dels documents, es percep que el port de València es col·locava a l'interior dels grans circuits del comerç marítim de l'època.

Luca del Sera, a les seves cartes adreçades a Cristofano, des del juny del 1395 al març de 1398, dona notícia de 213 naus que arriben i surten del port. La majoria de les embarcacions provenia de Mallorca o hi anava.

Així, més del 55% dels vaixells que, en el període al qual es refereix la correspondència, partien del Grau de València, es dirigien a l'illa; quasi el 8% inflava veles en direcció a Bruges o Flandes; el mateix percentatge d'embarcacions es movia cap a Gènova; el 7% anava directament a Pisa i el 3% a Venècia i a Gaeta. La part restant venia representada per les

---

<sup>18</sup>La documentació valenciana emprada per J. Guiral-Hadziiosif, que constitueix la base de la seva obra ja citada es refereix tota a èpoques successives.

embarcacions que unien la ciutat amb els ports de Barbaria o amb els altres ports de les costes catalanes i castellanés<sup>19</sup>.

La mateixa cosa succeïa amb les naus que atracaven al Grau valencià. En aquest cas, una vegada més, de Mallorca provenien més del 40% dels vaixells que arribaven a port; quasi l'11% tenien com a procedència els ports de Barbaria; el 8% venia de Bruges. La part restant comprenia<sup>20</sup> diferents provinències, entre les quals Venècia, d'on arribaven més del 5% dels vaixells; o Pisa, Gènova i Barcelona, amb percentatges poc superiors a l'1%.

Tot el que acabem de dir és encara més evident als gràfics A i B, del final de l'article.

De la lectura d'aquests valors cal, però, tenir present les hipòtesis i les suposicions sobre les quals es fonamenta el càlcul. En relació al primera gràfic, és necessari subratllar com les destinacions indicades s'han d'entendre com a destinacions finals de les embarcacions; en resulten, per tant, excloses totes les eventuais etapes intermèdies sovint previstes al mateix contracte de nòlit<sup>21</sup>.

Pel que fa a l'alt percentatge de vaixells que partien a Mallorca, es pot afirmar que una bona part d'aquests tenien alguna destinació final al port concret de l'illa<sup>22</sup>, però és també cert que les embarcacions més grans, aptes per a navegacions més llargues, prosseguien llur viatge vers d'altres ports.

Consideracions anàlogues valen també per a l'anàlisi de les dades referents a les embarcacions que atracaven al Grau de València<sup>23</sup>. Seria un

<sup>19</sup>Per al 6,4% de les embarcacions no ha estat possible individuar les localitats de destinació.

<sup>20</sup>En aquest cas, el percentatge de les embarcacions per a les quals la correspondència examinada no permet reconstruir el port de procedència és del 25%.

<sup>21</sup>De la documentació, per exemple, es comprova que *in Teriglio*, havent noliejat la seva nau per Gènova, pel contracte fou obligat a amarrar a València "... 15 di utoli e 4 a Paniscola e 3 a Barzalona..." (ASP, AD, n° 1077, carta 25.XI.(01.XII).1396), seguint així el típic itinerari que preveia allò que F. Melis anomena "el tomb de la costa".

<sup>22</sup>Aquesta consideració ve avalada també per l'observació de les embarcacions utilitzades per a aquests desplaçaments que eren, sovint, barques i llaüts que sabem que s'utilitzaven en general per al petit cabotatge.

<sup>23</sup>El fet que de la font es desprengui que la majoria de les embarcacions entrant i sortint del port valencià vinguessin o anessin a Mallorca es justifica, en part, per la naturalesa mateixa de la correspondència. Una correspondència que, com ho hem senyalat, es mantenia entre la seu de València i la de Palma i, per tant, reflectia un interès marcat pels directors d'ambdues delegacions, en relació a ambdós ports.

error pensar que aquestes dades són completes. En efecte, de la mateixa documentació s'escolen notícies i referents, relatius sobretot al moviment de petit cabotatge que, de ben segur, havia de ser més aviat més ampli i superior als altres.

Molts elements fan pensar que del port de València s'estenia una intensa xarxa de comunicacions navals, no solament vers Mallorca sinó també vers la regió costera mediterrània, especialment la compresa entre Barcelona i Màlaga.

Però, sobretot, al sud de València es trobaven tota una sèrie de ports i de localitats de dimensions més o menys rellevants, de les quals llur relatiu apropament o allunyament de la ciutat eren de gran importància per al mercat de tota la regió valenciana.

Encara que, si d'aquests moviments marítics no hi ha més que rares traces a la correspondència, no obstant això és cert que entre València i els ports d'aquest litoral es desenvolupava un intens tràfic de petites embarcacions. Efectivament, les terres interiors de València i Màlaga eren ben importants per a la producció de la fruita, dels safrans, de la grana i dels cuirs. I per això, certament, no podien mancar els adequats enllaços marítics entre el Grau i els ports de Dènia, Xàvea i Xàtiva, centres on aquests productes es recollien per ser, després, redistribuïts.

L'escassetat de referències al cabotatge procedent d'aquests ports troba en part una justificació en el fet que la seu datiniana de València enviava, a aquelles localitats, els seus operadors, els quals pensaven ells mateixos a carregar ametlles, dàtils, figues i panses a les embarcacions directes a Flandes. Era tanta la importància i l'interès que tenia la fruita seca per als operadors de Bruges, que fou disposada fins i tot "una nau de la fruita", destinada de manera exclusiva al transport d'aquestes mercaderies<sup>24</sup>.

També els ports col·locats al llarg del litoral comprès entre València i Barcelona devien estar ben enllaçats amb el valencià. Eren, en

---

<sup>24</sup>F. MELIS, *Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo* a L. Frangioni (a cura di), *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, Florència, 1990, p. 117. D'aquesta embarcació es retroba una menció directa a la documentació. El director valencià ens informa d'un col·laborador seu, Lodovico di Francesco Stefani, el desembre de 1397, que havia tornat feia poc "... da spacare la nave della frutta..." (ASP, AD, n° 1077, carta 14(18).XII.1397).

efecte, localitats de concentració i redistribució de la llana, dels safrans i de la mel que procedien de la regió del Maestrat.

L'observació de la tipologia de les embarcacions que movien el port ens ajuda, dins de certs límits, a la reconstrucció de les vies comercials que convergien i al mateix temps irradiaven del Grau de València; perquè cada vaixell presentava tals característiques de cabuda, dimensions, agilitats i velocitats diverses; com per a fer-los aptes per a alguns tipus de desplaçament i no pas per a uns altres.

Les galeres i les naus, vaixells de dimensions importants, eren aptes per la navegació d'altura.

A la correspondència, són freqüents les referències als moviments de les galeres venecianes, les quals rarament feien etapa a València i preferien Mallorca, Eivissa o Alacant. Les embarcacions venecianes podien atracar als ports dels Països Catalans només després d'haver obtingut la llicència necessària<sup>25</sup>, la concessió de la qual depenia de com, aleshores, es resolva el perenne conflicte d'interessos entre les exigències de l'erari de la Corona<sup>26</sup> i els patrons locals que, junt amb d'altres potències estrangeres, veien reduïdes, per als venecians, llurs oportunitats d'acció.

Per a les galeres, sobretot, quasi mai hi havia la seguretat d'utilització de port, ja fos a l'anada o al retorn de Flandes. Fins a les acaballes del 1399, les naus venecianes pogueren servir-se de Mallorca, però llur presència fugí del port, quasi de sobte, el 1400<sup>27</sup>. A partir d'aquests anys, les

---

<sup>25</sup>En aquest sentit, sembla significatiu el contingut d'una missiva que la Companyia dels Orlandini de Bruges adreçà el 1404 a la filial datiniana de Barcelona. L'escriptor s'expressava així: "Le ghale' viniziane in questi 15 dì sieno preste, ma non àno licenza di porre in chotesto Regno che alla Chantera e perché là pare si paghi s. l per libbra non c'è chi vogla dare per la roba e pochi mada da Vinegia: atendono risposta o forse aranno licenza dalla Singnorìa di porre a Iviza che a pocha speranza ne stanno" (ASP, AD, n° 855, Bruges-Barcelona, carta 23.VIII.1404).

<sup>26</sup>Durant el segle XIV les entrades pecuniàries, ordinàries i extraordinàries, no foren suficients per afrontar les despeses de la monarquia. Per tant, els sobirans foren obligats a alienar gran part dels béns que constituïen el patrimoni reial; per això, Martí l'Humà es veié obligat a endegar una política econòmico-fiscal força enèrgica i capaç de reomplir els fons de l'estat, cf. M.T. FERRER I MALLOL, *El patrimoni reial i la recuperació dels senyorius jurisdiccionals en els estats catalano-aragonesos a la fi del segle XIV*, "Anuario de Estudios Medievales", 7 (1970-1971), pp.448-449.

<sup>27</sup>G. NIGRO, *Le vicende economiche incentrate su Maiorca rivissute attraverso il carteggio datiniano, nel 1392-1400 (con trascrizione delle lettere)*, tesi de llicenciatura inèdita, dirigida per Federigo Melis a la Facultat d'Economia i Comerç de la Universitat de Florència, 1970-1971, p.274.

embarcacions venecianes es veuran obligades a concentrar-se a Eivissa<sup>28</sup> i fer a continuació, de tota manera, estada al port d'Alacant<sup>29</sup>.

D'aquest darrer depenia la provisió dels mercats locals de productes originaris, no tan sols de Venècia sinó també d'aquells del nord d'Europa, i dels altres ports als quals feien escala. Ells garantien així el forniment d'aquestes mercaderies, que eren descarregades als centres castellans i catalans, on s'omplien els vaixells amb tots els productes que de la península ibèrica s'exportaven als mercats italians i mediterranis.

La nau era una embarcació de propulsió a vela, emprada per a la navegació d'altura<sup>30</sup>, molt gran i amb força capacitat, apta per al transport de considerables quantitats de mercaderies, ja que es podia aprofitar fins i tot l'espai que als altres vaixells era ocupat pels remers. Les dimensions de les naus, tot i essent elevades, variaven d'embarcació a embarcació, i sovint s'expressaven en bótes.

Per exemple, dels documents s'evidencia que les naus castelles, amb un tonatge en general oscil·lant entre 200-400 bótes eren més petites que les d'altres nacionalitats. Així, a les missives llurs referències vénen donades amb expressions diminutives, com *navetta* o *...nave chastellana pichola...*<sup>31</sup>, malgrat constatar que es consideraven de *...buon passagio*<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup>F. MELIS, *Malaga, cit.*, p.142.

<sup>29</sup>A continuació vénen reflectits els ports on les galeres venecianes feren etapa d'anada i de retorn de Flandes, sempre en relació als anys considerats a la correspondència: -1395, 26 de setembre, de retorn, Mallorca; -1396, abril, d'anada, Mallorca; -1396 setembre-octubre, de retorn, Alacant i Mallorca; -1397, d'anada, Mallorca; -1397, setembre, de retorn, Alacant i Mallorca; -1398, març, d'anada, Mallorca. Aquesta contínua incertesa sobre el port que podia ser emprat per a la pausa de les embarcacions sorgeix també de la documentació. En una carta de Luca del Sera, així s'escrivia: "Non si sa cierto se lle viniziane discharicheranno a La Cantera: sai questi veniziani fanno quello viene loro a punto. Diroti che sentirò" (ASP, AD, n° 1077, carta 10.VII.1397).

<sup>30</sup>F. SEVILLANO COLOM, *Navegaciones mediterráneas (siglos XI-XVI). Valor del Puerto de Mallorca*, a R. Ragosta (a cura di), *Navigazioni mediterranee e connessioni continentali (secoli XI-XVI)*, Nàpols, 1982, p. 60.

<sup>31</sup>Respectivament: ASP, AD, n° 1077, carta 21(28).II.1397 i ASP, AD, n° 1077, carta 07.VII.1396. Aquesta consideració es confirma després per un dels corresponsals, que subratllava que per a l'expedició de la llana no podien ser utilitzades les naus castelles, perquè aquesta mercaderia era massa voluminosa: "... Se qui fosse venuta, arebbe auto robe assai, çoè lane, ma per questa nave chastellane non s'à mestiere: troppo volume ell'à..." (ASP, AD, n° 1077, carta 21(28).II.1397).

<sup>32</sup>ASP, AD, n° 1077, carta 21(28).II.1397.

del Mediterrani mitjà (de Sardenya, Sicília, Campània i Àfrica septentrional) i les d'Ultramar<sup>33</sup>.

Les fortunes econòmiques de València anaren molt vinculades al fet que des d'aquesta ciutat i del seu port partien les més importants vies de comunicació vers els altres territoris de Castella i de la Corona d'Aragó, els de major interès comercial<sup>34</sup>.

Aquestes regions s'identificaven, al nord, amb el triangle els vèrtexs del qual eren representats per Morella<sup>35</sup>, Sant Mateu i Tortosa; al sud, la costa mediterrània fins a Alacant i Màlaga; i a l'est, les illes balears, especialment Mallorca.

La primera regió era molt vital per a la producció de mel, cera, safrans i sobretot de llana<sup>36</sup>.

La proximitat relativa de València a aquesta zona constituïa per a la ciutat una gran rellevància econòmica; així, gradualment, el mercat valencià (com succeí també amb la companyia Datini) hi assolí un pes no pas indiferent, sobretot pel que fa al comerç de la llana<sup>37</sup>.

Dels documents es desprèn que gran part de les operacions *alle lane* es portaven a terme als centres de Morella i de Sant Mateu, on Luca del Sera<sup>38</sup> marxà diverses vegades ...*solo per avere lane...*<sup>39</sup>.

<sup>33</sup>L'expansió del comerç portà veritablement els catalans fins a Rodes, Alexandria, Beirut, Candia i Xipre. Vegeu en aquest sentit C. CARRERE, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés 1380-1462*, Paris, 1967; i M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Nàpols, 1967.

<sup>34</sup>F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale (studi nell' Archivio Datini di Prato)*, Siena, vol. I, p. 259.

<sup>35</sup>M.M. BOIX, *Contacto mercantil de Morella con Francesco di Marco Datini*, "Primer Congreso de Historia del País Valenciano", II, València, 1980.

<sup>36</sup>Tanta era la importància d'aquesta zona per a l'activitat dels operadors econòmics de l'època que: "Les empreses de grans dimensions tenien filials en aquestes regions espanyoles: sobretot a Sant Mateu, però també a Morella, i més enllà, a Terol i fins i tot a l'interior, fins a Montalbà", citat a F. MELIS, *La llana de l'Espanya mediterrània i de la Barbaria occidental en els segles XIV-XV*, a A. Furió (ed), *València, un mercat medieval*, València, 1985, p.68. En aquest sentit, vegi's també G. NIGRO, *Els operadors econòmics italians als països catalans entre els segles XIV i XV. El cas de Tuccio di Gennaio*, València, cit, pp. 50-52.

<sup>37</sup>F. MELIS, *Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XVI)*, Sevilla, 1976, pp. 146-147.

<sup>38</sup>Aquests desplaçaments del director valencià de la ciutat es justificaven per la importància que les compres de llana gaudien en l'economia de la filial. D'altra banda, la compra-venda d'aquesta mercaderia estava molt influenciada per la relació de confiança entre els operadors, i en particular estava reglamentada per costums concrets i inderogables. Al desembre del 1397, Luca marxà a la Plana, on esperava aconseguir: "...inanzi ongni altro, le buone lane vi sono, questo per una amistà d'uno de' maggiori che v'è..." (ASP, AD, n° 1077, carta 15(20).-XI.1397), i al març del 1398 encara explica com "...non è maniera di fare pregio delle lane,



Movent-nos vers el sud es trobava una àrea compresa entre València i el cap de Sant Antoni, del cap de Sant Antoni a Alacant: era aquesta la línia ideal que unia Alacant i València. Aquí era on es produïen per excel·lència els safrans i sobretot la fruita seca, dos dels productes clau del mercat valencià.

Més al sud, Múrcia i Oriola, centres de producció de la grana; i el regne de Granada, aquella part de la península que a l'època estava encara sota dominació àrab. Pel que fa a les relacions comercials amb aquesta regió, València exercia un paper molt rellevant. Era certament la intermediària privilegiada per a l'exportació dels productes musulmans, en particular la seda d'Almeria, el sucre de Màlaga i els cuirs de l'interior de Granada.

A la plaça valenciana es trobaven també pells barbaresques, la procedència de les quals era referida a tot el nord d'Àfrica, i cuirs *della terra*, és a dir, de les regions internes del regne de València i de Castella. En particular, a la documentació surt una producció exclusivament valenciana de cuir, definit *...della Cha vicina di qui.*<sup>40</sup>, amb un preu a l'abril de 1396 de 15 a 18 lliures, probablement el quintar, encara que, a la correspondència, l'única vegada que es menciona no s'hi indica la unitat de mesura.

Per delinear de manera més precisa les relacions mercantils que el mercat valencià tenia amb el de Palma, cal d'antuvi assenyalar el particular rol econòmic que l'illa desenvolupava. Mallorca portava a terme activitats de concentració i distribució d'un gran nombre de béns produïts o consumits en un conjunt territorial molt ampli.

D'una banda, es reunien a Mallorca els productes provinents de Barbaria i els agrícoles procedents de la península ibèrica, inclosa València, els quals, juntament amb les llanes balears, s'expedien més tard a Itàlia i als altres països de la Mediterrània. D'altra banda, arribaven a l'illa considerables quantitats de mercaderies, com espècies, perles, laca, paper i argent de Venècia, draps florentins, acer i substàncies tintòries de Pisa, teles

---

perché non romperebono l'usanza che mai fanno pregio se non a Pasqua di cinquagesima..." (ASP, AD, n° 1077, carta 12(16).II.1398).

<sup>39</sup>ASP, AD, n° 1077, carta 29.X.1397.

<sup>40</sup>ASP, AD, n° 1077, carta 24.IV.1396.

i fil d'or de Gènova; d'allà es redistribuïen en direcció als ports catalans i castellans, a Flandes i a Anglaterra<sup>41</sup>.

És sobretot aquesta funció de concentració i de distribució de mercaderies la que determinava i caracteritzava les relacions comercials entre València i Mallorca. Com s'evidencia pels documents, sense oblidar naturalment les cauteles que una anàlisi limitada comporta, els mercaders valencians feien arribar a llurs corresponents mallorquins les sollicituds de productes que es recollien al port de l'illa, portats per galeres venecianes o per les galeotes d'Alcúdia.

Això significa que els operadors de València cercaven d'elaborar per a cada producte previsions de venda, intentant alhora establir-ne la utilitat que en podrem aconseguir. Després, decidien l'oportunitat de fer-se enviar les mercaderies per veure si podien vendre-les al mercat de la ciutat o, en cas contrari, de renunciar-hi, i deixar que els factors de Mallorca pensessin de vendre-les *in situ* o en qualsevol altre lloc.

La regió més septentrional del comerç valencià comprenia Anglaterra i Flandes, en particular la important plaça comercial de Bruges<sup>42</sup>. La documentació mostra com Mallorca i València, més que Barcelona, eren els ports majoritàriament emprats vers les rutes marítimes de Flandes<sup>43</sup>.

Les places nòrdiques es revelaven de gran importància, no tan sols per al mercat valencià, sinó també per la totalitat de les places catalanes. Cap a Flandes es dirigia una gran part de la producció agrícol local: safrà, grana, fruita seca, arròs, mel, oli; i una bona part de les mercaderies que arribaven dels països d'Ultramar, com les espècies, l'alum, la gualda, el cofoll i el cotó<sup>44</sup>. D'Anglaterra, de França septentrional, de Flandes i del Brabant arribaven, en canvi, draps de llana.

---

<sup>41</sup>G. NIGRO, *Le vicende*, cit, pp. 241-242.

<sup>42</sup>C. CARRERE, *Barcelone*, cit, p. 570.

<sup>43</sup>En aquest sentit, Simone Bellandi, des de Barcelona, escrivia: "Ogni volta avete a mandare per di qua roba in Fiandra, sia più tosto a Maiolica e Valenza che qui: ché più spesso à paxagi per là, che qui. E soprattutto zolfo, che à di spesa qui più che altrove: solo di lelda di qui, d.7 per lb.; e generale d'entrata e uscita d.5..." (ASP, AD, n° 434, Barcelona-Pisa, carta 09.III.1396).

<sup>44</sup>La font indica amb precisió quins eren els productes que de manera particular anaven destinats a aquests mercats. En una carta llegim: "...qui è ora pocha roba per Fiandra: tra 'Liso ed io abbiamo qualche quintale 300, tra chomino e datteri e riso e asfrore e grana..." (ASP, AD, n° 1077, carta 18(21).III.1398).

Les embarcacions que venien de Flandes, una vegada superat l'estret de Gibraltar, seguien un itinerari precís per lliurar els draps de Wervicq i Courtrai<sup>45</sup>, a fi de reduir al mínim el pagament dels impostos que els gravaven. Aquest recorregut es ben delineat al text següent, extret de la documentació:

Crediamo che que' di Brugia arete avisati sopra a' panni, a ciò che ve n'abiano potuto mandare per li ghalee, 4 o 6 balle e crediamo lo farano. E i panni per questa tera [València] crediamo lascierano alla Chantera e quelli per costì [Mallorca] e per Barzalona lascierano costì che none verà bene a punto al vitachalle, ma sarà di più profitto de' merchatanti<sup>46</sup>.

## 1. LES FONTS

La documentació que hom pot emprar, conservada als arxius catalans, valencians i mallorquins, a fi d'avaluar els moviments del comerç i dels intercanvis a la baixa medievalitat, és ben múltiple i rica. Una primera divisió prové de les fonts de tipus oficial i de les de tipus privat. En relació a la primera, cal citar en primer lloc els fons de l'Arxiu de la Corona d'Aragó. En aquest cas, com ho ha senyalat Rafael Conde<sup>47</sup>, podem trobar, primer, fonts documentals relatives als impostos ordinaris i extraordinaris, susceptibles d'anàlisi estadística del moviment del port de Barcelona i de les percepcions dels drets d'importació i d'exportació de productes,

---

<sup>45</sup>Sovint s'explicita la composició de les bales de draps de Wervicq: "1 balla di 8 panni di Vervi, cioè 2 morati, 4 feretti, 1 cilestrino, 1 vermiglio, alle 13 d'azzurro..." (ASP, AD, n° 1077, carta 19.VI.1397).

<sup>46</sup>ASP, AD, n° 1077, carta 04(07).V.1397. Nombrosos eren els procediments utilitzats pels mercaders per reduir al mínim el pagament de taxes; en una altra ocasió, Luca del Sera, per comprar draps de la terra destinats a Gènova, proposava la següent "astúcia": "...perché di doane paghino meno, farosi scrivere al cartolaro carichò in Barzalona." (ASP, AD, n° 1077, carta 25.XI.(01.XII).1396). A més, per a algunes peces de draps de Damasc, enviats de Mallorca a València, aconsellava a Cristofano de fer-ne "...2 fardelli e per 2 barche segretamente cieli mandate e non si pagui nulla che d'è poca cosa e così fate. Avisate i padroni che qui a noi li diono per lo simile modo." (ASP, AD, n° 1077, carta 06.V.1396).

<sup>47</sup>*La documentación para el estudio del comercio bajomedieval catalán: problemas y perspectivas*, "Anuario de Estudios Medievales", 10 (1980), pp. 653-658.

imposats als mercaders estrangers<sup>48</sup>; segon, els d'algunes lleudes<sup>49</sup>. El tercer grup de fonts fa referència a les autoritzacions o concessions de privilegi per comerciar amb productes prohibits<sup>50</sup>. Caldria afegir-hi que un estudi sistemàtic i aprofundit hauria de considerar aquestes fonts confrontant-les amb les dades provinents dels Registres de Cancelleria i amb les dels llibres comptables i notariais conservats al mateix arxiu o en uns altres. És ben cert que seria necessari un esforç considerable per portar endavant una acció de tals característiques<sup>51</sup> que, malgrat tot, ens apropa-ria de forma més adient a un millor i sempre més desitjable coneixement del tema.

L'Arxiu del Regne de Mallorca conté documentació en alguns aspectes bastant anàloga a l'esmentat de la Corona d'Aragó. Són de rellevància les sèries de Guiatges i Ancoratges, els de Lletres Comunes, a més dels de Coses Vedades<sup>52</sup> i els de lleudes<sup>53</sup>. Pel que fa a l'Arxiu del

<sup>48</sup>Per a posar uns exemples, ACA, Mestre Racional, B. Dret d'ancoratge; A. Comerç amb Orient; A. Comerç prohibit; A. Lleuda; A. Drets reials sobre el comerç exercit per alemanys i savoians; Generalitat de Catalunya, Generalitats. Aduanes.

<sup>49</sup>Les lleudes de València, Alcira, Burriana-Sagunto-Xàtiva-Biar, Saragossa, Alagó-Gallur, Sàdaba, Canfranc, Candanxú, Ebre, Perpinyà, Puigcerdà, vall de Querol, Colliure, Tortosa, Barcelona, Tamarit, Cambrils i Tortosa foren publicades i analitzades per M. GUAL CAMARENA, *Vocabulario del Comercio Medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*, Tarragona, Diputación Provincial, 1968.

<sup>50</sup>Són les relatives als registres de les intitulades "coses vedades", cf Pilar FRAGO, M<sup>a</sup> Dolores LÓPEZ, *Barcelona i el comerç mediterrani i atlàntic a partir de les llicències de navegació (1400-1410)*, "XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó. Comunicacions III", Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, 1990, pp.171-184. També són força interessants les crítiques a la incorrecta utilització d'aquestes fonts a M<sup>a</sup> Dolores LOPEZ, *La Corona de Aragón y el Norte de Africa: las diferentes áreas de intervención mercantil catalano-aragonesa en el Magreb a finales del siglo XIV y principios del siglo XV*, "Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia", 11-12 (1990-1991), pp.303-305 i notes 16-22. Una anàlisi en profunditat de la incidència del comerç prohibit a J. TRENCHS, "De Alexandrinis" (*El comercio prohibido con los musulmanes y el papado de Aviñón durante la primera mitad del siglo XIV*), "Anuario de Estudios Medievales", 10 (1980), pp. 238-318.

<sup>51</sup>Vegeu, per exemple, les consideracions fetes en avaluar el coneixement actual que tenim del regnat de Pere el Cerimoniós, a Carme BATLLE, Joan J. BUSQUETA i Coral CUADRADA, *Balance de las actividades historiográficas en Cataluña durante los últimos diez años, a Presente y Futuro de la Historia Medieval en España*, Madrid, Universidad Complutense, 1990, p. 144; i també les indicacions suggerides a Coral CUADRADA, *El desconegut segle XIV*, "Revista de Catalunya", 56 (1991), p. 62.

<sup>52</sup>Vegeu una primera aproximació a F. SEVILLANO COLOM, *Mallorca y Valencia: relaciones marítimo-mercantiles en el siglo XIV*, "Primer Congreso de Historia del País Valenciano", II, València, Universitat de València, 1980, pp. 539-551.

Regne de València, cal considerar, amb especificacions molt similars als anteriors arxius esmentats, les sèries de Cancelleria, Guiatges i Governació (Suplicacions). Els problemes que plantegen aquestes fonts són, especialment, llur fragmentació ja que, malauradament, no en disposem de sèries contínues. A més, seria necessari alhora avaluar llur relativa credibilitat, perquè és prou conegut que les informacions procedents de documentació fiscal estan sempre subjectes a un no menyspreable marge d'error<sup>54</sup>. Evidentment, les dades provinents d'aquests fons de caràcter oficial tenen llur importància, cosa que és òbvia; tanmateix, s'han de contrastar amb les de naturalesa privada.

A partir del buidatge dels protocols notariais i dels llibres de comptabilitat d'empreses mercantils, la informació s'incrementa i es diversifica notablement. No volem dir però que, amb la conjunció d'unes i altres dades, s'arribi a un 100% de la realitat documental del moment; ara bé, les primeres apreciacions que s'obtenen de l'estudi dels registres oficials es modifiquen de forma substancial en l'avaluar l'actuació dels particulars. A les tres ciutats portuàries hi ha protocols nombrosos pel que fa a l'arc cronològic dels XIII-XV, tant als Arxius dels Regnes mallorquí i valencià, com també als Arxiu municipals, de protocols i de la catedral de Barcelona. Cal dir que cap d'aquests ha estat encara buidat completament, atesa la inherent dificultat i la gran dosi de laboriositat que representa una tasca d'aquesta mena. No obstant això, per a alguns períodes i per a alguns notaris concrets, la informació podem considerar-la exhumada en la major part<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup>Les lleudes mallorquines han estat estudiades per A. RIERA MELIS, *La Corona de Aragón y el Reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV. I. Las Repercusiones Arancelarias de la Autonomía Balear (1298-1311)*, Madrid-Barcelona, CSIC, 1986.

<sup>54</sup>Com a exemples, cal repassar les declaracions de mercaders catalans que sol·liciten guiatges per a comerciar amb Sicília i després vénen acusats de traficar al nord d'Àfrica, cf TRENCHS, *"De Alexandrinis"*, cit; o la utilització d'intermediaris per a portar a terme un conjunt de negocis, cf CONDE, *La documentación*, op. cit; o els intents de frau ressaltats per Angela Orlandi a la primera part d'aquest treball, vid. supra, nota 40.

<sup>55</sup>A Barcelona, és necessari citar la ingent labor realitzada per Madurell, Garcia Sanz i Ferrer Mallol, veure per exemple: J.M. MADURELL MARIMON-A. GARCIA SANZ, *Comandas comerciales barcelonesas de la baja edad media*, Barcelona, Colegio Notarial de Barcelona-Departamento de Estudios Medievales (CSIC), 1973; A. GARCIA SANZ- M.T. FERRER MALLOL, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983, 2 vols.; A. GARCIA SANZ-J.M. MADURELL MARIMON, *Societats mercantils medievals a Barcelona*, Barcelona, Fundació Noguera, 1986, 2 vols.; M.T. FERRER MALLOL,

De tota manera i si, fins i tot, assolíssim fixar, document a document, tots i cadascun dels folis dels manuals dels notaris conservats als grans arxius i encara els dels petits centres costaners -Blanes, Sant Feliu, Tarragona, Tortosa, entre d'altres-, ens trobaríem amb dificultats metodològiques que cal explicitar. D'una banda, mai podríem dir que gaudim de la totalitat de la informació, perquè sempre hi havia negocis que es feien de forma no contractual, o que empraven segons i tercers per a portar-los a terme<sup>56</sup>.

Pel que fa a l'actuació dels mercaders estrangers a casa nostra, l'acció dels comerciants toscans pren especificitats ben particulars. És ben clar que la presència forastera és antiga a les terres de la Corona d'Aragó<sup>57</sup>; en especial hi constatem, com he feu Guy Romestan, la intensitat d'operacions d'occitans operants a València a la primera part del trescents. Però ja és una qüestió menys òbvia la possibilitat d'intitular aquest

---

*Els italians a terres catalanes (segles XII-XV)*, "Anuario de Estudios Medievales", 10 (1980), pp. 393-466. A València, una aportació ens parla de la recerca en fons notarial, E. CRUSELLES, *Jerarquización y especialización de los circuitos mercantiles valencianos (finales del XIV-primer mitad del XV)*, "Anales de la Universidad de Alicante", 8 (1990-91), pp. 83-105. Per Mallorca, un aspecte parcial del comerç ha estat posat en relleu per M.D. LOPEZ, *La Corona de Aragón y el Norte de Africa*, op.cit. Una valoració conjunta de les àrees comercials dels Països Catalans a la baixa edat mitjana a C. CUADRADA, M.D. LOPEZ, *La Mediterrania Medieval*, op.cit. Evidentment, no hem volgut donar un llistat exhaustiu de tots els articles i estudis elaborats sobre el tema del comerç, ni al principat ni als regnes; optem tan sols per a citar-ne alguns d'interessants.

<sup>56</sup>És el cas de les procures, comandes marítimes i comandes mercantils, com la que fa Jaume de Forés, mercader de Barcelona, a la societat de Bonfuhu i Isaac Bonavia, jueus barcelonins, de 30 lliures de moneda barcelonesa de tem per a comerciar a Narbona i a tota la Provença (1316-06-26, AHPB, Pere de Torre, M.1316, f.102). Un exemple de procura el trobem el 12 de juliol de 1330 a Barcelona, atorgada pels Civader, mercaders barcelonins, a Pere ses Amaules, de Mallorca. Aquest haurà de recobrar 64 bales de cotó d'Armènia filat a Barcelona i 7 feixos grans d'ametllons enviats per Bernat Civader des de Mallorca a Flandes a la nau d'en Martí Coa de Castro; a més de 7 feixos grans d'ametllons i 8 bales de cotó filat d'Armènia, enviats pel mateix i amb idèntic itinerari a la nau d'en Joan Bono de Castro; també per signar rebuts a Guillem de Sitges, llur soci a Flandes; i per rebre mercaderies i fer-ne èpoques al regne de Castella (ACB, Guillem Borrell, M.1330, publicat per GARCIA-MADURELL, *Societats*, op.cit, n° 29, pp.42-43).

<sup>57</sup>Vegeu en relació a aquest tema l'article de C. BATLLE, *La presenza degli stranieri a Barcellona nei secoli XII e XIII*, a *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, a cura de Gabriella Rossetti, Pisa, GISEM. Liguori Editore, 1989, pp. 87-110. Sobre els mercaders toscans, cf. M.T. FERRER MALLOL, *Dues cartes en català des de Ciutadella a la companyia Datini de Mallorca (1405-1408)*, "Randa", 10, pp.81-97 i, de la mateixa autora, *Intorno all'assicurazione sulla persona di Filipozzo Soldani, nel 1399, e alle attività dei Soldani, mercanti fiorentini, a Barcellona*, "Studi in memoria di Federigo Melis", II, Florència, Giannini Editore, 1978, pp. 441-478.

darrer com un mercat colonial, idea que ja fou rebutjada per Paulino Iradiel<sup>58</sup>. Caldria començar ja a eradicar el pressupòsit simplista segons el qual la prepotència econòmica o de dominació ve representada per la sola aparició dels protagonistes en les transaccions documentades, o bé si només llur constant constatació a les escriptures respon a d'altres factors.

Entre aquests, la necessitat d'aconseguir mecanismes de crèdit, circumstància que ens suggeriria una menor capacitat econòmica o/i la possibilitat d'emprar estratègies sense passar per legitimació notarial, com ho assoliren les principals empreses florentines ja als inicis del segle XIV. Malgrat tot, els dirigents o els delegats de les principals empreses toscanes apareixen a la darrera del tres-cents de forma important a les fonts notarials, especialment als contractes d'assegurances marítimes. La qual cosa no significa que no actuessin ben abans als ports catalans, ans al contrari, com ho demostren les repetides ordres d'expulsió d'italians, les primeres de les quals provenen de 1265 i es van repetint fins al segle XV<sup>59</sup>. Això significa que, amb anterioritat a la implantació generalitzada de l'ús de les assegurances, alguns col·lectius, com pisans, florentins, genovesos, luquesos o d'altres, deixen poques constàncies escrites no perquè no comerciïn, sinó per la possibilitat de poder gaudir de recursos financers d'altra mena.

Si ens fixem en els primers trenta anys del segle XIV, les referències documentals ens parlen el 1314 de Manfredo de Ventimiglia i, el 1327, de Giovanni Bastini di Varagi, habitant de Savona<sup>60</sup>. Una societat de mercaders de Lucca actua a València durant el període comprès entre els mesos de juliol del 1327 al gener del 1328: són Niccolò Baratelli i Francesco Malmagni, amb llurs factors, Villano Tigrini i Niccolò Giacomo. Alguns correeters valencians se'ls declaren deutors, efectuen diversos

---

<sup>58</sup>G. ROMESTAN, *Els mercaders llenguadocians en el regne de València durant la primera meitat del segle XIV*, a *València, un mercat medieval*, València, Diputació, 1985, pp.175-263; P. IRADIEL, *En el Mediterráneo Occidental Peninsular: dominantes y periferias dominadas en la Baja Edad Media*, "Areas. Revista de Ciencias Sociales" (Múrcia), 1986, pp.65-77; i també C. CUADRADA, *Crèdit i comerç*, op. cit.

<sup>59</sup>Vegeu A. de CAPMANY y de MONTPALAU, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, 2a ed. a cura d'E. Giralt i de C. Batlle, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, 1962. Els documents representatius han estat analitzats per M.T. FERRER MALLOL, *Els italians*, op. cit.

<sup>60</sup>Al primer d'ells, Pere Dusay, mercader barceloní, declara deure 2400 turonesos d'argent (AHPB, Pere de Torre 5-1, M.1314, f.130v). El segon liquida una societat mercantil que formava amb Guillem Feliu, mercader de València (ARV, A. Lampart, P.10408, f.87).

canvis de moneda amb mercaders de Narbona i Montpeller, com repetidament amb la companyia dels Ginestar de València, mentre compren cordobans blancs a blanquers valencians, ad opus dicte societatis nostre<sup>61</sup>. Cinc anys més tard, és la societat florentina dels Peruzzi la que opera a València, concretament des d'abril a juny, potser coincidint o a continuació d'haver estat, juntament amb els Acciaiuoli, creditors de la monarquia<sup>62</sup>. A la ciutat del Grau, Filippo Bonasegna, factor dels Peruzzi, contrau deutes a raó de canvis amb operadors de Narbona i Montpeller, alhora que compra anyins blancs a Martí d'Odrells, blanquer valencià<sup>63</sup>.

Són particularment interessants les dues formes darreres d'èpoques de canvi documentades el 25 i 28 de juny. El primer havia estat lliurat a Perpinyà i cancel·lat per Dalmau de Fluvià, mercader de València, a la taula de Martí de Cedrells, canviador de la mateixa ciutat; el segon, rebut a la mateixa taula, fa referència als diners pagats per Ramon Bedit i Joan Gai, mercaders i ciutadans valencians, a raó d'un canvi en moneda barcelonina que aquests devien a R. di Nando, de Florença, en concepte d'una quantitat de moneda en rals de França<sup>64</sup>. Mecanismes d'aquest tipus ens indiquen l'existència d'un complex sistema d'estratègies financeres, en especial pel que fa a la possibilitat de girar crèdit en forma de numerari d'una plaça a l'altra per satisfer deutes entre els mateixos comerciants: un sistema ja ben modern, quasi de temps, diguem-ne, pre-capitalistes.

Tornant a l'anàlisi de les fonts, i per cloure aquest primer apartat, hem d'assenyalar que cal relativitzar convenientment la informació a diferents nivells. No tan sols en la indispensable integració de dades d'origen oficial i de caràcter privat, sinó igualment avaluant i combinant dins d'un mateix treball les aportacions més disperses, les indicacions de cròniques i literatura contemporània, els manuals de mercaderia, els petits indicis que potser ens poden brindar la iconografia o les imatges fornides pels cartularis. Sense oblidar les narracions dels viatgers i mercaders, reflectides de

---

<sup>61</sup>ARV, A. Lampart, P.10408, f.91v, 102, 119v-120, 151, 256v i 330.

<sup>62</sup>M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *Operaciones de los Peruzzi i Acciaiuoli en la Corona de Aragón durante el primer tercio del siglo XIV*, "Anuario de Estudios Medievales", 7 (1970-1971), pp. 285-311.

<sup>63</sup>ARV, A. Lampart, P.2971, f.2, 14-14v, 25v, 37.

<sup>64</sup>ARV, A. Lampart, P.2971, f.142 i 153v-154.



manera singular en llur correspondència<sup>65</sup>, on l'expressió és lliure i sense constriccions legals o notariales. Un plantejament de tals característiques requereix, ben segur, una gran dosi de recerca, d'interpretació, de metodologia i de crítica. Si féssim un estat sincer de la qüestió, caldria dir que els primers punts, els relatius a l'exhaustivitat de buidatge de les fonts i de la conseqüent comparança entre elles, encara no ha estat assolida en la seva totalitat. Pel que fa als segons, resten a l'horitzó dels projectes de futur. Malgrat tot, no creiem que aquesta aproximació actual trenqui amb cap dels objectius enunciats, sempre que es consideri una reflexió cenyida a la documentació recollida fins avui, i susceptible de millora en anar avançant en la investigació.

## 2. ELS MOVIMENTS PORTUARIS: EL PORT VALENCIÀ (1394-1396)

Tal vegada algunes de les interpretacions del comerç català baixmedieval ha estat exposada de manera massa parcial, sobretot pel que fa a la utilització de fonts documentals ja de per si restrictives. Qualsevol intent de reconstrucció de realitats és important que esmenti elements varis i contrastables entre ells; l'error es comet quan hom creu que, en un sol fons documental, s'hi troben totes les respostes. Fixem-nos, per exemple, en el cas que ja resulta prou conegut i fins i tot qüestionat, de l'ús de les sèries anomenades de "coses vedades". Les sortides del port de València, només per a posar un exemple concret i referit a l'any 1394, vindrien donades segons el gràfic núm. 1 (Vegeu Gràfic 1, al final de l'article).

Aquest gràfic l'hem elaborat seguint les dades ofertes per José Hinojosa<sup>66</sup>, extretes dels registres de coses vedades del port valencià. Coincideix amb Orlandi pel que fa a la preponderància dels viatges vers l'illa, car ens indica un elevat nombre de sortides a Mallorca, el qual resalta notablement entre les altres quantitats. A continuació vénen citats com

---

<sup>65</sup>Una mostra i les orientacions pertinents per a ampliar els suggeriments donats l'hem vista a la primera part d'aquest article. Sobre el llenguatge dels mercaders florentins operants a Catalunya, cf C. CUADRADA, *Del català del Tres-cents*, *op. cit.*

<sup>66</sup>J. HINOJOSA, *Algunos aspectos del comercio valenciano en 1394*, "Homenaje al Dr. D. Juan Reglá Campistol", I, València, Universitat, 1975, pp. 125-137.

a ports de destinació Sevilla, Eivissa i Barcelona; seguits per Perpinyà, nord d'Àfrica, França; menys importants són els viatges a Gènova, Tarragona i Flandes; en darrer lloc, Càller i Menorca. Aquests resultats s'han de matisar, però. És veritat que les naus en direcció a Palma (188 viatges) quasi sextupliquen les següents dades, car cap a Sevilla comptabilitzem 34 viatges, cap a Eivissa 30 i cap a Barcelona 27. Malgrat tot, no hi ha seguretat que l'objectiu final d'aquests trajectes fos realment Mallorca, perquè des d'allí partien cap al Magreb, com ho demostren les sortides del port de Mallorca el mateix any, segons l'estudi de Francisco Sevillano Colom<sup>67</sup> dels llibres d'ancoratge (Vegeu Gràfic núm. 2, al final de l'article).

La diversitat d'apreciacions prové d'emprar fonts documentals de caire diferent, però hi ha també elements de tipus metodològic que cal explicitar. D'una banda, no sabem si els oficials que registraven les entrades i sortides anotaven l'últim port on els vaixells havien recalat, pel que fa als que es dirigien al Grau. Si es feia així, no podem estar segurs de si el viatge havia estat més llarg o no, de la mateixa manera que no podem dir que les embarcacions amb una destinació concreta -l'anotada al llibre de coses vedades-fos el punt final del trajecte. El valor d'aquestes dades és el d'oferir un moviment portuari intens i una relació predominant València-Mallorca, tant d'anada com de tornada, a més de la multiplicitat de rutes des del Grau.

D'altra banda, és necessari assenyalar que la fiabilitat de la font és molt minsa, tenint en compte el mateix concepte amb el qual s'elaboren aquests registres. La sol·licitud de llicència de comerç de productes prohibits força vegades no es presentava i així cometien els mercaders un frau directe, aspecte que va posar en evidència Josep Trenchs<sup>68</sup>. Hauríem de sumar-hi els intents continuats de frau indirecte, a les declaracions de destinació fictícia, amagant-ne la veritable, com succeeix amb les dades d'arribada a les Illes, Sevilla o Càller (des d'on podien dirigir-se amb facilitat a les places del nord d'Àfrica occidentals i orientals). D'altres localitats citades com a punt final del viatge, tals com Barcelona, Perpinyà, França en general o Gènova, tenen també un marge de possible error, més accentuat en el cas de la ciutat comtal, on podien anar els vaixells a carregar més mercaderies vedades i continuar el viatge vers altres llocs. Flandes, amb

---

<sup>67</sup>F. SEVILLANO COLOM, *Mallorca y Valencia, op. cit.*

<sup>68</sup>J. TRENCHS, *De Alexandrinis, op. cit.*

seguretat, era una destinació final, mentre que Tarragona possiblement no era més que una escala.

Pel que veiem al gràfic nº 1, des del port valencià les rutes seguides són ben diferenciades i la seva projecció internacional era força notable. Deixant de banda les interrelacions amb les Balears, les vies marítimes ens porten a la constatació de les àrees atlàntica (Sevilla, Flandes) i mediterrània (Sardenya, sud francès, Gènova i nord d'Àfrica), a més de la navegació de cabotatge resseguint la costa catalana.

### 3. ELS MOVIMENTS PORTUARIS: BARCELONA, MALLORCA I VALÈNCIA (SEGLES XIII-XV)

Si les cartes comercials ens ofereixen dades bastant riques per a mesurar la quantitat d'entrades i sortides de vaixells en un port concret i per a un període temporal curt, les informacions oferides per aquest tipus de font contenen en si mateixes alguns inconvenients. Primer, la parcialitat dels observadors, ja que els operadors econòmics italians es fixaven especialment en les naus que els interessaven de forma particular, sense voler en cap moment donar una relació exhaustiva de la totalitat del moviment portuari. Segon, són informacions referides a uns quants anys i, per tant, extremadament sincròniques.

Al contrari, utilitzant les indicacions fornides pels documents conservats als protocols notariais, podem oferir una visió de la realitat històrica que, malgrat que no parteix d'una base quantitativa completa, ens facilita el suggeriment de les tendències generals, i aquestes en un arc de temps molt més ampli. Per tal de reflectir-les, hem recollit quasi uns tres-cent documents (287), de manuals de notaris i escriptures en pergamí conservades en diferents arxius de Barcelona, Mallorca i València<sup>69</sup>, per al període com-

---

<sup>69</sup>De Barcelona: ACA, fons de Jaume I i Registres d'Hisenda 4, 9, 11, 12, 16, 18, 19, 21; ACB, fons "Diversorum" A i C, i dels notaris Bernat de Vilarrúbia, Guillem Borrell i Guillem Canyelles; i AHPB, els fons dels notaris Pere Portell, Pere Torre, Guillem Borrell, Llorenç Canals, Pere Folgueres, Pere Olm, Pere Folgueres, Jaume Ferrer, Pere Borrell, Guillem de Sant Hilari, Pere Martí, Jaume Just, Ferran Gombau, Pere Martí, Ferran Relat, Bernat Nadal, Arnau Lledó, Jaume Nadal i Tomàs de Bellmunt. De Mallorca: el fons de Lletres Rebudes i del "Lou dels Pizans". De València: els fons dels notaris Aparici Lampart, notat 1040, proto-

près entre els inicis del segle XIII (1213) i els inicis del XV (1412). És a dir, que possibiliten una perspectiva diacrònica. Els documents emprats són de tipologia vària: comandes marítimes, contractes d'assegurança, nòlits, enrolaments, i algunes referències parcials de registres de duanes i pagament d'impostos.

Pel que fa a la quantitat de documents en relació a la cronologia, els percentatges són el següents:

CRONOLOGIA	DOCUMENTS
-1213/1225	- 1,39 %
-1226/1250	- 1,39 %
-1251/1275	- 9,40 %
-1276/1300	- 9,05 %
-1301/1325	- 21,25 %
-1326/1350	- 20,20 %
-1351/1375	- 17,07 %
-1376/1400	- 11,14 %
-1401/1412	- 9,05 %

cosa que significa que la major part de la documentació (el 69,66%) és la corresponent al segle XIV. És conegut que com més ens allunyem en el temps les dades escrites esdevenen proporcionalment més escasses, i aquest és el motiu de les poques referències de la centúria anterior. Motiu, això no obstant, que no podem extrapolar al petit percentatge dels anys 1401-1412, ja que al segle XV la documentació es cada vegada més i més abundant. L'explicació prové d'haver centrat la recerca arxivística en especial al tres-cents, començant per la primera meitat, perquè aquests cinquanta anys encara són mal coneguts i, a més, per poder jugar amb uns altres tipus de fonts, com la documentació datiniana, per a la resta del període, fins al 1412. Una darrera advertència, abans de passar a l'anàlisi de les dades documentals, és la d'assenyalar que, ateses les característiques dels contractes notariais recollits, podem avaluar amb molta major proporció les sortides dels ports i no tant les entrades. Això és degut al fet que la contractació de comandes, assegurances i nòlits es feia abans d'emprendre el viatge, des del lloc de partida. Tenint en compte aquesta salvetat, dissenyarem les principals rutes de cadascun dels ports segons l'evolució cronològica.

El port de Barcelona al segle XIII mostra un eloqüent dinamisme i una intensa activitat internacional, tal com ho podem comprovar al gràfic

---

col 2838, protocol 2757. Algunes dades provenen dels notaris B. di Citella i R. Rusticis de l'Archivio di Stato di Pisa, ASPi.

núm 3 (Vegeu Gràfic 3, al final de l'article), en el qual apareixen, en primer lloc, les places nord-africanes, amb 21 viatges. Les destinacions són Bugia, Bona, Tunis, Alexandria, Alcúdia, quan s'especifiquen<sup>70</sup>; d'altres prenen el nom genèric de Barbaria<sup>71</sup>; a voltes s'indiquen les etapes del trajecte: de Barcelona a Sicília o Tunis, a Dènia i a Barbaria o Tunis, a Espanya i a Barbaria. Com també succeeix en algunes de les arribades: des de Tunis a Aigües Mortes i a Barcelona<sup>72</sup>. En segon lloc es situen les destinacions d'Ultramar, també citades sense concretar, en alguns casos, i amb indicació particular en uns altres: Sant Joan d'Acre, Romania, Xipre, Armènia, Candia<sup>73</sup>. En tercer lloc trobem la ruta de les Illes -Sicília, Sardenya-, després la de Provença -Marsella, Aigües Mortes, Montpeller, Colliure- seguida dels viatges a Mallorca i València. Solament una menció ens parla d'una ruta de clar cabotatge: Barcelona-Sitges-La Geltrú-Tarragona; mentre que una altra es dirigeix a Gènova<sup>74</sup>.

A la primera meitat del tres cents, els interessos internacionals dels vaixells sortint de la platja de la ciutat comtal varien, com ho podem comprovar al gràfic núm. 4 (Vegeu Gràfic 4, al final de l'article).

Els canvis més significatius són, sens dubte, l'increment dels viatges amb objectiu a Sicília i Sardenya<sup>75</sup>, i la gran disminució de naus en direcció al Magreb<sup>76</sup>, que de ser la ruta preferent al segle XIII passa a ocupar un lloc molt menys important durant aquests anys, segurament

<sup>70</sup>ACB, *Diversorum C*, n° 132, n° 1258, n° 2029, n° 2658, n° 799, n° 2051, n° 1950, n° 2125, n° 2902, n° 361, n° 638, n° 3017, n° 718; Bernat de Vilarrúbia, M.1295, f.56-57.

<sup>71</sup>ACB, *Diversorum C*, n° 2901, n° 2589, n° 199, n° 2902, n° 254, n° 512, n° 359.

<sup>72</sup>ACB, *Diversorum C*, n° 2125, n° 254, n° 361, n° 512, n° 760.

<sup>73</sup>ACB, *Diversorum C*, n° 154, n° 102, n° 485, n° 3252, n° 2892, n° 635, n° 2760, n° 984; Bernat de Vilarrúbia, M.1292, f.31; AHPB, Pere Portell, M.1299, f.2, 5, 7, 12.

<sup>74</sup>Illes: ACB, *Diversorum A*, n° 363; *Diversorum C*, n° 2829, n° 1829, n° 2125, n° 3176, n° 2763, n° 1812, n° 429; Bernat de Vilarrúbia, M.1295, f.96. Provença: ACB, Sant Sever, n° 3158; *Diversorum C*, n° 753, n° 134; ACA, Jaume I, n° 67. Mallorca: ACB, *Diversorum C*, n° 3186, n° 2034, n° 632. València: ACB, *Diversorum C*, n° 989, n° 460, n° 992. Tarragona: ACB, *Diversorum C*, n° 1381. Gènova: ACB, Bernat de Vilarrúbia, M.1292, f.16.

<sup>75</sup>ACB, *Diversorum C*, n° 3806; ASPi, B. de Citella, f.10-11 i 146; AHPB, Pere de Torre 5-1, f.2, 37, 11, 17, 27, 40, 43, 67-69, 113; Pere de Torre 5-2, f.25, 37, 36, 44, 92, 129, 134, 140; Pere de Torre 5-3, f.35, 48, 56, 57, 64, 66; ACB, Guillem Borrell 8-1, f.111; AHPB, Llorenç Canals 11-1, f.20, 34, 39, 47; Jaume Ferrer M.1349, f.4, 42.

<sup>76</sup>Barbaria: ACB, Matoses, perg.17 (b). Alexandria: AHPB, Pere de Torre M.1314; Jaume Ferrer 17-1, f.33. Trípoli: AHPB, Pere de Torre M.1314, f.80.

perquè serà Mallorca qui prendrà, cada vegada més, el protagonisme del comerç amb el nord africà. Els trajectes a Ultramar<sup>77</sup> -Xipre, Romania, Barut, Rodes- augmenten; en tercera posició trobem els ports provençals<sup>78</sup> -Colliure, Aigües Mortes, Marsella, Narbona-. Amb menors proporcions, viatges a Mallorca i Menorca, costa valenciana -València, Alacant i Múrcia-, centres italians -Gènova i Venècia- i litoral català -Pals, Tarragona, Roses, Tortosa-. Menys representatius encara, dues anades a Sevilla.

Aquests resultats, però, són susceptibles d'observacions, especialment en relació a les embarcacions procedents de la ciutat comtal a Palma. Si ens fixem en les dades ofertes pels registres d'Ancoratge, reflectides al gràfic núm. 5, ens indiquen una proporció molt alta de barcelonins, la més elevada, al port mallorquí<sup>79</sup>. (Vegeu Gràfic 5, al final de l'article).

Pel que fa a les sortides del port del Grau a aquesta primera meitat del tres-cents, tenim la informació que es pot observar al gràfic núm. 6 (Vegeu Gràfic 6, al final de l'article).

Tal com hom pot comprobar, la destinació més rellevant és la del litoral magrebi<sup>80</sup> -Alcúdia, Honein, Mostaganem, Tunis-. Una característica de valor és la de trobar documentats els viatges sencers, per exemple: València-Mallorca-Alcúdia; València-Morvedre-Mallorca-Barbaria; València-Alcúdia-Barcelona; València-Morvedre-Honein; València-Alacant-Mostaganem... Seguidament, les interrelacions amb Mallorca i Sardenya, a continuació Barcelona, en menor grau les mantingudes amb Gènova i Sevilla (igual proporció, per al mateix període i lloc final, que les documentades des del port de Barcelona, per a aquesta última plaça). Amb quantitats mínimes (1), es comptabilitzen viatges a Pisa i a Brest.

Tornant al port de Barcelona i referint-nos ara a la segona meitat del segle, cal en primer lloc tenir en compte els moviments d'entrades i

---

<sup>77</sup>AHPB, Pere de Torre M.1314, f.95-96, 119, 126, 125; Pere de Torre 5-2, f.27, 28, 105, 151, 157, 162; Llorenç Canals 11-2, f.36, 71; Pere Folgueres 12-1, f.170; Pere Olm 13-9, f.23; Pere Folgueres 12-2, f.68; Pere Folgueres 44-45, f.68; Jaume Ferrer M.1349, f.51, 97-99; Jaume Ferrer 17-5, f.7, 14, 109.

<sup>78</sup>AHPB, Pere de Torre 5-1, f.56, 101; Pere de Torre 5-2, f.78, 102; Pere Olm 13-2, f.117.

<sup>79</sup>Elaborada segons l'aportació de F. SEVILLANO COLOM, *Mallorca y Valencia, op. cit.*

<sup>80</sup>ARV, Aparici Lampart M.10408, f.90, 99, 107, 194, 195, 202, 227; P.2838, f.183.

sortides referides a l'any 1357, realitzades per Maubert<sup>81</sup> (vegeu el Gràfic núm. 7, al final de l'article), on les relacions més intenses, tant de viatges d'anada com de tornada s'efectuen entre el port barceloní i el valencià, i on podem comprobar que el tràfic de cabotatge al llarg de la costa catalana és predominant.

Si considerem la documentació notarial fins al 1412, obtenim els resultats que s'expressen en el Gràfic núm 8 del final de l'article, en el que novament s'hi observen canvis de tendència: la preponderància de destinacions es dirigeixen vers Gènova, malgrat les dificultats consegüents a l'estat de guerra oberta entre ambdós estats -cal tenir en compte, però, que algunes d'aquestes dades provenen de registres de duana i poden defomar el total de la informació amb un marge d'error no quantificable a l'estat actual de la recerca-. A continuació, la ruta d'Ultramar que recull un nombre major de sortides en referència a la primera meitat de segle, seguides de les transaccions amb València, després amb Sardenya i Sicília, continuades pels vaixells amb direcció al nord d'Àfrica (només 6), quatre cap a Lisboa, i amb mínimes mencions (1 sola vegada) els viatges a Venècia, Provença, Blanes, Mallorca i Tarragona. El matís que cal fer d'aquest resultat és la continuïtat de la ruta d'Ultramar, extremadament mantinguda, la pèrdua de relacions amb els ports del litoral provençal i l'intent d'obertura vers Portugal, mentre que decau relativament l'interès envers Sardenya o Sicília, guanyat per la ruta cap a la costa ligure.

Si passem a les informacions brindades per la correspondència dels operadors italians operants a casa nostra a la darrerria del segle XIV, el moviment portuari pren dimensions força més àmplies, per no dir quasi universals per al món de l'època. D'un buidatge de 200 cartes comercials procedents de la literatura datiniana, amb informacions sobre rutes de tràfic mercantil<sup>82</sup>, relatives als anys corresponents al període comprés entre

---

<sup>81</sup>C.G. MAUBERT, *Le mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357*, "Anuario de Estudios Medievales", 10 (1989), pp. 659-688.

<sup>82</sup>Es troben als registres següents: ASP, AD n° 1171, n° 931, n° 187, n° 377, n° 184, n° 431, n° 633, n° 705, n° 1008, n° 756, n° 757, n° 758, n° 748, n° 1128, n° 1085, n° 754, n° 324, n° 749, n° 886, n° 1406, n° 634, n° 666, n° 434, n° 1078, n° 1003, n° 705, n° 979, n° 851, n° 645, n° 1048, n° 887, n° 1082, n° 1006, n° 1050, n° 441, n° 1073, n° 881, n° 1053, n° 1072, n° 647, n° 865, n° 648, n° 999, n° 1112, n° 891, n° 984, n° 528 i n° 1081. L'aparent desordre numèric es justifica per haver extret el llistat documental basat en la cronologia de les dades aportades.

1371 i 1410, hem aconseguit 478 citacions de punts d'origen, de recalat i de destinació de naus. Pel que fa referència als Països Catalans, deixant de banda si els vaixells entren o surten del port, la ciutat més anomenada és Barcelona, amb un 23,6% del total, seguida de Mallorca amb un 10,25%, València (7,7%) i altres ports (6,9%). D'aquests resultats, cal fer-ne algunes consideracions: en primer lloc, que la preeminència d'atenció concedida a la ciutat comtal per part dels agents datinians, fins i tot quan semblava quasi superada per l'emergència del port valencià, és quelcom ressaltable i caldrà saber-ne segurament el perquè. Evidentment, no fou, en aquells anys, ni per la seva potència econòmica -recordem les fallides de les banques privades, per exemple- ni per la primacia de què podria gaudir dins d'una xarxa comercial concreta com la de la companyia Datini, els mateixos anys, radicant-se a la ciutat del Grau. Esperem aconseguir a través de les nostres recerques actuals a l'Arxiu Datini, de Prato, llum sobre aquest aspecte, així com d'altres que encara en resten dins l'ombra, el dubte i la pregunta.

En segon lloc, el resultat de voler copsar els moviments d'entrada i sortida de ciutat de Palma ens sembla molt més fàcil d'entendre. Al cap i a la fi, els mercaders florentins, com abans ho havien intentat els pisans i els genovesos, varen trobar a l'illa de Mallorca un veritable fre per a les seves intencions d'expansió mercantil vers el nord d'Àfrica. El seguiment de les embarcacions en direcció als regnes musulmans no era, doncs, cap feina inútil, al contrari. Més curiós resulta la comprovació que segueix, car pensàvem que la ciutat de València podria haver superat i tot el percentatge de Barcelona. Però segons les nostres dades no succeeix d'aquesta forma, ja que València ocupa el tercer lloc amb un mínim 7,7%, com ho hem dit més amunt. En tercer lloc, la incidència en la voluntat de fixar les transaccions ve referida a d'altres ports dels regnes litorals de la corona. Comptada a nivell de tants per cent de manera independent i sense incloure-la dins del grup "d'altres ports", Tortosa té un protagonisme força important, darrera les tres capitals abans esmentades, amb un 2,5% dels viatges comptabilitzats. En relació als centres de menor incidència a les fonts considerades, cal apuntar Peníscola, Xàtiva, Menorca, Eivissa i Escatron, a més de les referències a Catalunya, sense especificació de lloc concret.

És ben clar que l'aparició de llocs com Tortosa i Peníscola responen a interessos del mercat de la llana, com també així Escatron, port fluvial de l'Ebre. És important fer notar alguns recorreguts: el 1390, de



Tortosa a Barcelona fins a Gènova<sup>83</sup>; dos anys més tard, de Tortosa a Barcelona fins a Pisa<sup>84</sup>; el mateix any, de Barcelona a Peníscola amb destinació Pisa i, des de València, seguint el mateix camí<sup>85</sup>; el 1393, de Peníscola a Barcelona vers Pisa<sup>86</sup>; també el 93, de Peníscola a Gènova<sup>87</sup>; el 1394, de Tortosa a Pisa i Gènova<sup>88</sup>; el 95 de València a Tortosa cap a Pisa<sup>89</sup>. Els itineraris poden fer-se més complexos, no obstant això. Per exemple, el mateix any, documentem un trajecte de Barcelona a Mallorca, d'allà a Menorca, amb l'objectiu de Peníscola<sup>90</sup>; malgrat no tenir constatacions de moviments posteriors, creiem que no seria massa agosaràt suggerir que la mateixa nau continuà el viatge vers la costa lligur. Del mateix any 95 les cartes comercials ens aporten més dades sobre trajectes realitzats des de Menorca a Peníscola, després a Tortosa i vers Barcelona<sup>91</sup>; la mateixa observació feta abans seria vàlida en aquest cas. A partir de l'any següent, el 1396, les rutes semblen engrandir-se: apareix repetides vegades Venècia, des d'on surten naus i galeres que van a Mallorca i a Peníscola; o des de Venècia a Mallorca, València i Tortosa; o des de Venècia a València, Peníscola i Tortosa<sup>92</sup>. Tal volta, d'això, hom en podria deduir un cert interès dels venecians en el comerç de la matèria primera del Maestrat, però pensem que més val deixar-ho a nivell d'hipòtesi, sense treure'n conclusions precipitades. El que sí que sembla un fet cert i creïble és el de documentar el trajecte de dues barques d'Escatron a Tortosa i, a més, d'assegurar quasi sense temor d'errar el transport de llana<sup>93</sup>.

---

<sup>83</sup>ASP, AD, n° 431, carta 06.12.1392.

<sup>84</sup>ASP, AD, n° 633, carta 13.08.1392.

<sup>85</sup>ASP, AD, n° 633, carta 30.08.1392 i 17.09.1390.

<sup>86</sup>ASP, AD, n° 748, carta 28.06.1393.

<sup>87</sup>ASP, AD, n° 1128, carta 28.09.1393.

<sup>88</sup>ASP, AD, n° 324, carta 28.05.1394.

<sup>89</sup>ASP, AD, n° 1085, carta 13.04.1395.

<sup>90</sup>ASP, AD, n° 886, carta 30.05.1395.

<sup>91</sup>ASP, AD, n° 634, carta 28.07.1395.

<sup>92</sup>ASP, AD, n° 1003, carta 21.07.1396; n° 645, carta 24.07.1398; n° 1006, carta -.08.13-98.

<sup>93</sup>ASP, AD. 856, 05-08-1404.

Un altre caire prenen d'altres rutes, igualment protagonitzades per Venècia, però en relació a Menorca o Eivissa, datades majoritàriament, segons els documents que hem analitzat, a partir dels darrers anys del tres-cents, informacions que coincideixen amb les ja constatades per Giampiero Nigro i per Angela Orlandi, i en llurs respectives tesis de llicenciatura<sup>94</sup>. Pel que fa al nostre buidatge, a partir dels primers anys del segle XV apareix Venècia repetides vegades a les Balears, en vaixells que es dirigeixen vers Anglaterra o Flandes, alguns fent port a València<sup>95</sup>. També a cavall del tres i quatre-cents s'intensifiquen els tràfics, alhora que l'atenció dels operadors econòmics florentins es dirigeix cada cop de forma més insistent vers l'Atlàntic: Flandes-Cartagena-Gènova; Gènova-L'Escluse-Ancona; Barcelona-L'Escluse; Múrcia-Flandes; Barcelona-Damasc; Flandes-Cartagena-Eivissa-Piombino; Flandes-Mallorca; Venècia-Mallorca-Flandes<sup>96</sup>.

Hem de dir també que les referències documentals que aquesta mostra comporta ens donen per al Llevant un 4,18%; el Magreb, només un 1,04%; per a Gènova, un 11,7%; per a Pisa, un 10,6%; per als ports de la Provença, un 1,4%; per a les Illes -Sicília, Sardenya-, un 1,4%; per a Flandes, un 6,6%; per als ports castellans -Sevilla, Gàlcia, Càdiç, Cartagena, Múrcia-, un 3,3%; per a Venècia, un 2,7%; i finalment, un apartat que hem intitulat "altres", amb un percentatge d'un 2,3%, inclou ports italians de menor entitat -Motrone, Livorno, Piombino- els quals ens apareixen a partir de l'any 1398 en endavant<sup>97</sup>. Fent referència a Barcelona, el 1371

---

<sup>94</sup>Vegeu més amunt, pàg. i nota 21.

<sup>95</sup>Com per exemple ASP, AD, n° 647, carta 19.09.1403.

<sup>96</sup>ASP, AD, n° 648, carta 28.11.1404; n° 999, carta 08.03.1406; n° 1112, carta 26.03.1406; n° 999, carta 17.07.1406; n° 891, carta 27.04.1407; n° 528, carta 22.04.1410.

<sup>97</sup>L'emprar ports de menor entitat o tal volta alternatius ha estat considerat per M. TANGHERONI, *Trasporti navali e commercio marittimo nell'Italia del Quattrocento*, "Revista d'Història Medieval", 3 (1992), pp. 27-53. Veure també M.TANGHERONI i O. VACCARI, *L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea tra Tre e Quattrocento*, "Convegno 'L'uomo e il mare'", Gènova, juny 1992 (en vies de publicació). Una dada que ens sembla d'interès prové de les mateixes explicacions que donen els mercaders italians en relació a emprar un port o un altre. Bastant suggestives hem trobat les exclamacions de la societat dels Carri de Bolonya, el 1401, en una carta dirigida a la companyia Datini de Pisa: "dite che chostil è radopiate le ghabele e che chuale paghava seta l'avonerà s.1 per fiorino pagha ora s.5 senza oro, e chon oro e argento s.15 fiorino, diche vi diciamo è una schifeza chosa, per tale che mai vi si potrà uxare, e noi abiammo uno fardelo per mandare a Barzalona che l'aremmo mandato per charichare in su in Charbone diche per chaxone de detta ghabela cresuta non lo mandammo, serae meglio mandare da Mutrone o da Vinegia e asai meno spese, diteci come la cosa procede" (ASP, AD, n° 441, carta 01.11.1401). La documentació d'aquesta companyia ens mostra, amb molta assiduitat, la utilització del port de Motrone, abans i després de la

datem dues entrades al port, provinents d'Alexandria i de Barut. El 84, els corresponsals datinians consignen transaccions de València a Aigües Mortes, i també des de Porto Pisano a Barcelona, Tortosa i Mallorca. Per a l'any posterior apareixen dues entrades més al port de la ciutat comtal, ambdues procedents d'Ultramar (des de dos recorreguts diferents: Alexandria-Barut-Barcelona; Alexandria-Tunis-Sicília-Barcelona)<sup>98</sup>. Malgrat això, cal advertir que les informacions més fiables serien les dels anys que la companyia Datini operà a la ciutat i als Països Catalans, o també les informacions fornides pels mercaders amics en anys immediatament anteriors, car aquestes es tenien, per força, molt en compte abans de procedir a la instal·lació d'una delegació mercantil. Si prenem com a punt base el període comprès entre el 1391 i el 1401 -dates que fixem només amb dependència del nostre buidatge a l'Arxiu Datini-, podem arribar, amb l'ajuda dels fons consultats, a la constatació d'un tràfic molt intens entre Barcelona i Pisa i Gènova, mentre que des de València els vaixells es dirigeixen sobretot cap a Flandes, com ho fan també els que recalen a Mallorca. Des de Mallorca hi ha igualment la ruta vers el Magreb, com ho fan algunes embarcacions valencianes. En concret, les dades que tenim mostren pel 1391 una trajectòria majoritària vers Gènova i Pisa, des dels ports catalans. Això es repeteix l'any següent, amb la variant de trajectes fins a Venècia, amb origen des de Barcelona i parada a Mallorca<sup>99</sup>. Les relacions entre la costa toscana i ligur continuen essent força importants durant els anys següents, mentre van apareixent també les constatacions de les grans rutes, fins a Flandes, vers Romania.

#### 4. LA TIPOLOGIA DELS VAIXELLS

A les cartes comercials datinianes les embarcacions que apareixen són majoritàriament naus, encara que també hi trobem coques, llaüts, llenys, fustes, barques, galiotes i galeres. Aquestes últimes sempre vénen citades

---

pujada dels pagaments de la gabella pisana.

<sup>98</sup>ASP, AD, n° 1171, carta 07.11.1371; n° 377, carta 19.09.1384; n° 431, carta 15.09.1385.

<sup>99</sup>ASP, AD, n° 633, carta 13.08.1392.

amb referència a patrons venecians i en viatges vers Flandes<sup>100</sup>. Pel que fa a la percepció que tenien els coetanis del tonatge i també de la gradació de la tipologia de les naus, em sembla ben interessant considerar una venda de l'anomenada "impossició de les terres cismarines" a Perpinyà, el 1334, realitzada per Joan Voll i Pere Aulomar, comerciants i rectors de l'impost, a favor de Bernat Egidi, Arnau Jaufret, Guillem Bonet, Joan Calvet, Guillem Llop, Bernat Boffat i Joan Guerau, tots mercaders de la ciutat<sup>101</sup>. El document especifica què s'haurà de pagar segons la importància. Consta que els vaixells "que vagin o vinguin d'Ultramar" si són naus o coques abonaran, per cada coberta, 12 lliures i 15 sous; els llenys de dues bandes, 3 lliures i 8 sous; els llenys grossos d'una coberta, 6 lliures. Les embarcacions que efectuïn viatges a Càller, Tunis, Sicília, Venècia, Pisa, Nàpols, Hispania, Berberia, si són naus o coques, 4 lliures i 5 sous per coberta; si llenys de dues bandes, 2 lliures, 2 sous i 6 diners; si llenys grossos d'una coberta, 3 lliures i 8 sous; si galeres o tarides, 3 lliures i 8 sous. Per als trajectes d'anada o vinguda de València, Catalunya, Mallorca o les illes, si són naus o coques, 2 lliures, 2 sous i 6 diners; si llenys de bandes o barques armades de port de màxim 500 quintars, 8 sous; si llenys grossos d'una coberta de 500 quintars, 10 sous; si són barques descobertes de més de 100 quintars, 5 sous i, de menys, 3 sous. En relació als vaixells de menor entitat declaren: "Item, tot lahut per poch que sia, d'on que vengua o vaia pagarà 6 diners"; els llauts de 25 a 30 quintars, 1 sou; i les barques i llaüts de 40 a 50 quintars, 2 sous.

Amb aquest exemple podem veure, doncs, no solament a quant puguen els drets fiscals d'entrada o sortida al port de Perpinyà, sinó igualment l'enumeració tipològica i l'adequació del volum de les naus a rutes concretes, a més de la jerarquia d'aquestes. En primer lloc hi ha Ultramar, segueix l'espai mediterrani central, finalment l'àmbit dels Països Catalans.

---

<sup>100</sup>Sobre el volum dels vaixells i la construcció naviliera *cfr.* M. TANGHERONI, *op.cit.*; A. RIERA, *La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)*, "Revista d'Història Medieval", 3 (1992), pp. 55-78.

<sup>101</sup>ADPO, *serie B*, 1.B.14.

## 5. ALGUNES REFLEXIONS I VIES D'ANÀLISI DE FUTUR

He presentat aquesta anàlisi exposant alguns dels resultats de la recerca fins enguany, seguit de consideracions que provenen del meu treball arxivístic, no pas de manera capritxosa i/o més o menys elucubrant, menys encara amb intenció de formular tesis o models. En realitat, aquesta és una forma d'apropar-nos als estudis anteriors i a les dades de la investigació recent. L'objecció que hom podria fer a aquesta exposició seria la de no haver teixit la trama, des d'aquest moment, de tots els elements en joc. M'hi he resistit per coherència, car si alguna cosa comporten els estudis del comerç baix-medieval, al meu entendre, és la seva gran complexitat i la seva dificultat en el tractament de dades diverses. Penso que la postura més prudent és la de deixar ara per ara les recerques al nivell en el qual es troben, sense voler anar més enllà del que l'estat de la qüestió permet. A més, malgrat saber que mai aconseguirem arribar a la totalitat de la informació de l'època, el que s'hauria d'intentar seria combinar totes les dades que, fins ara i al màxim d'arxius, ens han pervingut. Per tant, mentre no tinguem una base de dades prou completa, més val no avançar resultats parcials amb pretensions de resultats absoluts, car podrien distorsionar la visió general del període. Per assolir aquest objectiu, es fa més que necessari el treball en equip, format per investigadors de diferents nacionalitats<sup>102</sup>.

Aquestes paraules no signifiquen, però, el rebuig o la negació de moltes investigacions que els medievalistes han portat a terme, ans al contrari. Tesis com les de Claude Carrère, Mario del Treppo o Jacqueline Guiral-Hadziiossif són d'indubtable qualitat; en el cas dels dos primers, s'ha de reconèixer que continuen com a models i que poques veus s'hi han

---

<sup>102</sup> És el que, per analitzar l'evolució del comerç castellà als segles XIV-XVI, ha proposat Hilario Casado, investigador principal d'un projecte amb aquest títol finançat per la Junta de Castilla-León, de la qual formo part, juntament amb investigadors holandesos, francesos, catalans i castellans. Així mateix, segueix aquesta intenció l'ampliació del programa a un segon projecte, dins del programa franco-espanyol en Ciències Socials i Humanes entre el Centre Nacional de la Recherche Scientifique (CNRS) i la Dirección General de Investigación Científica y Técnica (DGICYT), amb el títol "El comercio franco-español en los siglos XIV, XV y XVI", amb referència PFECS93-0015, en el qual també col.laboro.

alçat en contra<sup>103</sup>. De tota manera, la visió segons la qual es van elaborar és, per als primers, clarament barcelonocèntrica, mentre que la darrera es centra exclusivament en el port valencià; la qual cosa significa que encara estem mancats d'una visió de conjunt, en què es puguin fer ressaltar les diferències però que, alhora, mostri les intencionalitats comunes. Aquest fet s'uneix a molts altres treballs parcials, amb un caràcter prevalentment "localista", on l'apropament temàtic es revela sovint superficial i concentrat en la constatació del fenomen comercial, sense examinar-ne causes o conseqüències. Ens trobem, doncs, amb força estudis de moviments portuaris, acompanyats de llistes de patrons de nau i de productes, amanits d'incertes dades estadístiques. Això, segons la meua opinió, no serveix de res. Cal, és cert, recollir el màxim de notícies possibles, a fi de poder construir amb la major informació un treball de síntesi, on els Països Catalans a la baixa edat mitjana es considerin globalment, deixant de banda absurdes reivindicacions de preponderància o capitalitat econòmico-política, també als meus ulls mancades de sentit de la realitat històrica i errades en el plantejament<sup>104</sup>. No crec que fer una història de les rivalitats porti enlloc. A més, poc en treurem, de la demostració del trasllat de poder de Barcelona a València, per exemple, si oblidem que la confederació tenia el mateix rei i que les elits mercantils eren les mateixes a la ciutat comtal i a la del Grau, si deixem de banda que les principals companyies comercials actuaven amb seus en ambdós llocs i també a Mallorca, emprant els mateixos mecanismes i estratègies, sempre en la direcció de la major consecució de guanys i beneficis.

---

<sup>103</sup>La tercera, però, ha rebut crítiques considerables; vegeu el dossier sobre el seu llibre a "Revista d'Història Medieval", 2 (1991), pp.159-189, amb els següents articles: E. CRUSELLES, *La acumulación del capital comercial a través de la documentación notarial (algunas reflexiones acerca de la obra de Jacqueline Guiral)*; P. PÉREZ GARCÍA, *Las servidumbres de una epistemología utópica: la sociedad valenciana en "Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV"*; M. RUZAFÀ, *Los mudéjares en el desarrollo mercantil valenciano del Quattrocentos*.

<sup>104</sup>Sembla que aquest és un dels objectius d'un recent article de D. IGUAL, *Valencia y Sevilla en el sistema económico genovés de finales del siglo XV*, "Revista d'Història Medieval", 3 (1992), pp.79-116. Article, d'altra banda, força discutible pel que fa a les bases documentals emprades per a intentar bastir la idea de la "centralitat de València en el Mediterrani genovès", car fonamentar-se exclusivament en els protestos de lletres de canvi d'un marc temporal de deu anys a fi de justificar tot un sistema econòmic és, als meus ulls, tan erroni com reconstruir el comerç baixmedieval basat en les exportacions de "coses vedades". En ambdós casos la font utilitzada és massa pobra, incapaç de possibilitar generalitats d'aquestes envergades.

Hem d'anar en compte, alhora, en el tractament donat a la documentació, sobretot quan s'usa solament una sèrie arxivística o un tipus documental únic. Més amunt he posat en evidència les equivocacions a què una anàlisi poc adequada pot donar lloc. No vull dir amb això que sigui desancertat utilitzar una font en concret, sinó que el parany resideix a voler bastir una construcció teòrica i d'interpretació completa a partir d'un enfocament singular i particular. En aquest sentit, la tasca realitzada a Catalunya, pel que fa a l'estudi des del punt de vista jurídic i de recull de documents representatius, endegada per Madurell, García Sanz i Ferrer Mallol, sobretot per a les comandes comercials, les assegurances i canvis marítims i les societats mercantils, ens sembla molt notable<sup>105</sup> i d'una utilitat innegable; s'hauria de continuar, com ho ha posat en relleu recentment Antoni Riera, amb la consideració dels nòlits<sup>106</sup>. Ara bé, aquests treballs, que faciliten l'accés a un important nombre de dades i ens expliquen en detall cada un dels negocis jurídics esmentats, no entren en la velleïtat de pretendre donar solució a les incògnites de l'evolució del tràfic internacional als darrers segles medievals, com es fa, encara enguany, des d'algunes seus<sup>107</sup>. Per acabar, sols insisteixo en el fet que l'accés a un correcte coneixement de les relacions econòmiques a la Mediterrània i a l'Atlàntic, als segles XIII-XV, ens vindrà donat per l'indispensable treball conjunt de recopilació, confrontació, comparació i síntesi posterior de dades, labor que hauria d'unir els esforços realitzats en el buidatge d'arxius catalans -no tan sols els de les tres capitals, sinó també ampliat als centres portuaris de mitjana i petita importància- amb els realitzats als centres estrangers que mantenien un tràfic predominant amb les terres catalanes: tan sols així arribarem a poder bastir la cartografia dels intercanvis, assenyalant els moments de major o menor intensitat, les àrees d'acció i el joc de les estratègies econòmiques.

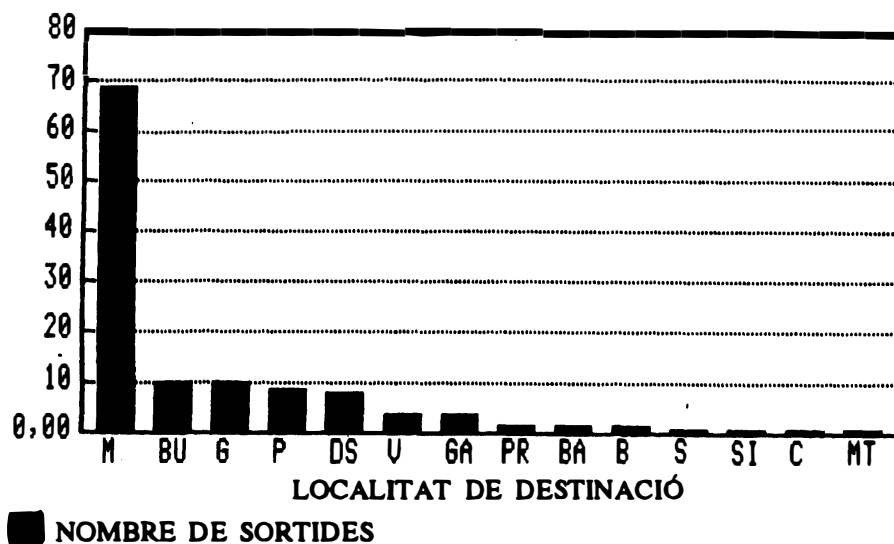
---

<sup>105</sup>Obres citades a la nota 9.

<sup>106</sup>A. RIERA-G. FELIU, *Activitats econòmiques*, a *Història de Barcelona* dirigida per J. Sobrequés, vol. 3: *La ciutat consolidada (segles XIV i XV)*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana-Ajuntament de Barcelona, 1991, p.193.

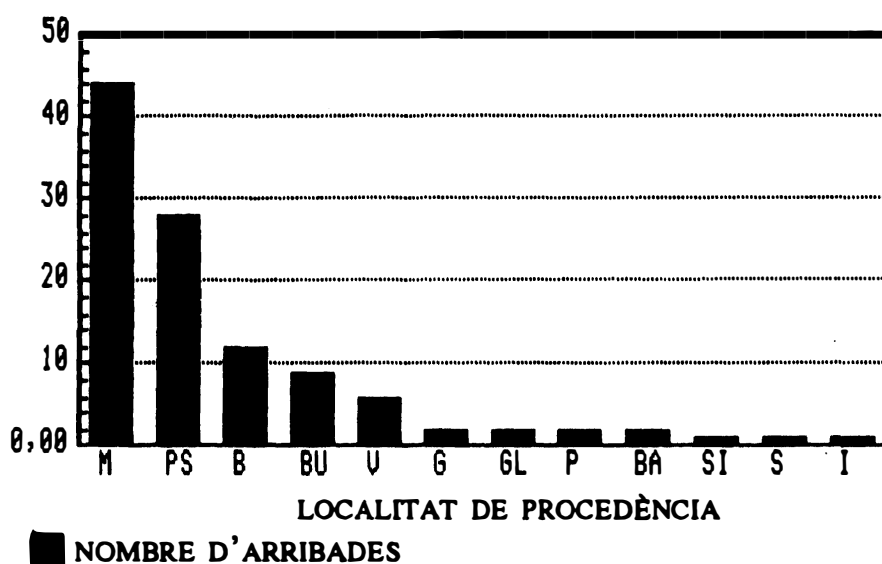
<sup>107</sup>Em refereixo als intents d'explicació global a partir d'una sola font documental com les assegurances marítimes; vegeu E. CRUSELLES, *Jerarquización y especialización*, *op.cit.*; o l'encara més ambiciós de D. IGUAL, *Valencia y Sevilla*, cit.

## A) SORTIDES DEL GRAU



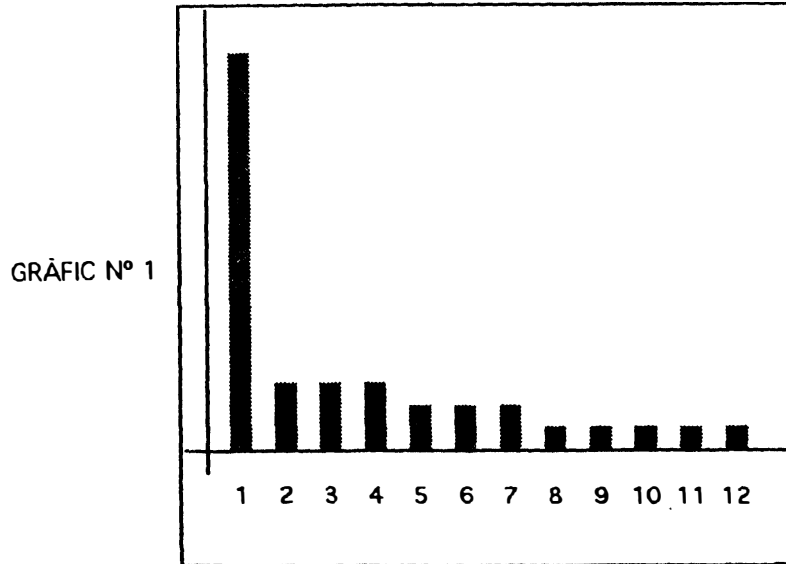
M=Mallorca; BU=Bruges; G=Gènova; P=Pisa; DS=destinació desconeguda; V=Venècia; G=Gacta; PR=Provença; BA=Barcelona; B=Barbaria; S=Sardenya; SI=Sevilla; C=Culle-  
ra; MT=Messina/Trapani.

## B) ARRIBADES AL GRAU

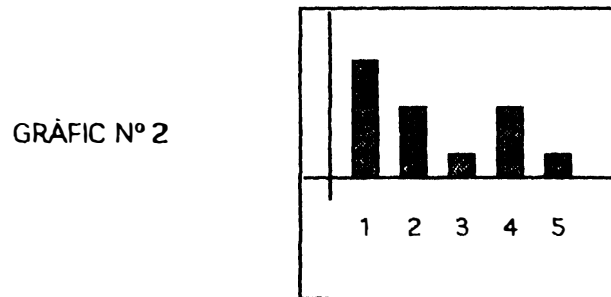


M=Mallorca; PS=procedència desconeguda; B=Barbaria; BU=Bruges; V=Venècia; G=Gè-  
nova; GL=Gàlcia; P=Pisa; BA=Barcelona; SI=Sevilla; S=Sicília; I=Eivissa

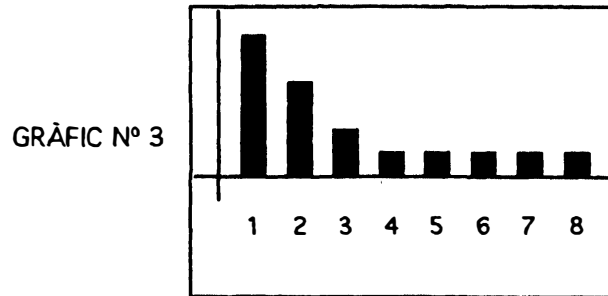




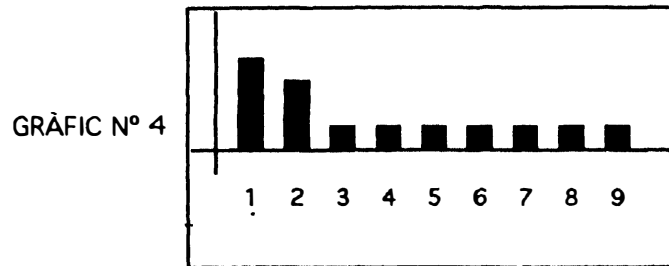
LLEGENDA. 1: Mallorca, 2: Sevilla, 3: Eivissa, 4: Barcelona, 5: Perpinyà, 6: Nord d'Àfrica  
7: França, 8: Gènova, 9: Tarragona, 10: Flandes, 11: Càller, 12: Menorca



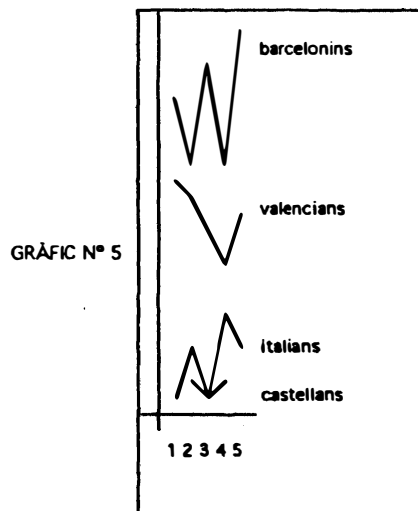
LLEGENDA: 1: Nord d'Àfrica, 2: Catalunya, 3: Itàlia, 4: València, 5: França.



LLEGENDA. 1: Nord d'Àfrica, 2: Ultramar, 3: Illes, 4: França, 5: Mallorca, 6: València, 7: Tarragona, 8: Gènova

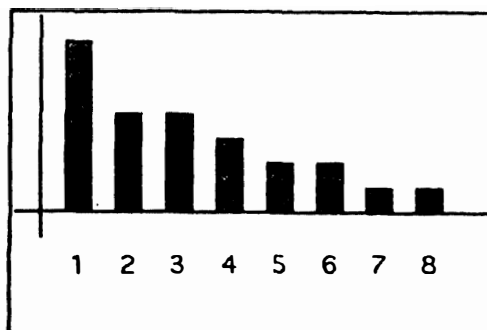


LLEGENDA. 1: Illes, 2: Ultramar, 3: Provença, 4: Balears, 5: Nord d'Àfrica, 6: València-Alacant-Múrcia, 7: Itàlia, 8: costa catalana, 9: Sevilla



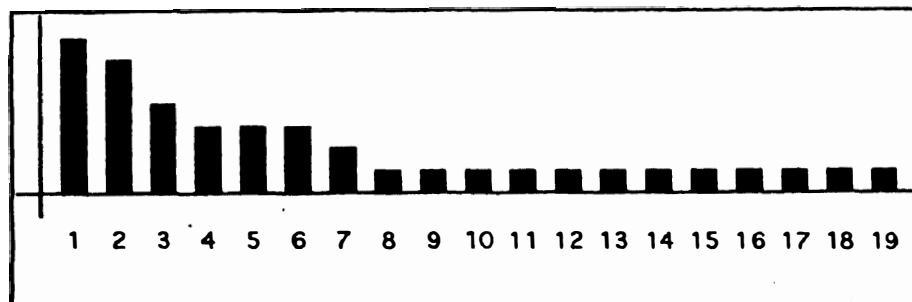
LLEGENDA. 1: 1320, 2: 1325, 3: 1330, 4: 1335, 5: 1340

GRÀFIC Num. 6



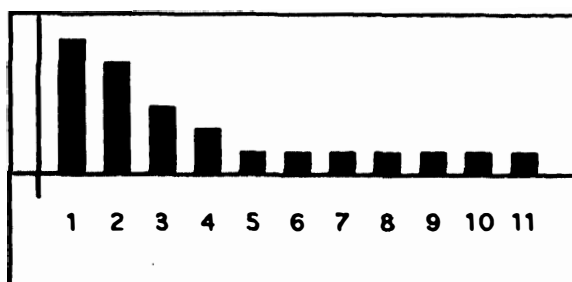
LLEGENDA. 1: Nord d'Àfrica, 2: Mallorca, 3: Sardenya, 4: Barcelona, 5: Gènova, 6: Sevilla, 7: Pisa, 8: Brest

GRÀFIC Num. 7



LLEGENDA. 1: València, 2: Colliure, 3: Mallorca, 4: Narbona, 5: Agde, 6: Sant Feliu de Guíxols, 7: Serignan, 8: Càller, 9: Tortosa, 10: Alguer, 11: Xipre, 12: Rosselló, 13: Peníscola, 14: Vilafranca del Penedès, 15: Castelló, 16: Girona, 17: Saragossa, 18: Sardenya, 19: Aigües Mortes.

GRÀFIC Num. 8



LLEGENDA. 1: Gènova, 2: Ultramar, 3: València, 4: Illes, 5: Nord d'Àfrica, 6: Lisboa, 7: Venècia, 8: Provença, 9: Blanes, 10: Mallorca, 11: Tarragona

## RÉSUMÉ

Cet article considère des aspects relatifs à la meilleure compréhension de l'économie catalane du XIV<sup>e</sup> siècle en un sens concret; de façon plus générique son rôle au regard des inter-relations avec les centres portuaires italiens de la même époque, tous dans un espace plus large que serait capable de penser un monde méditerranéen d'échanges, même l'atlantique.

C'est un travail conjoint, mais pas redactée à quatre mains, sinon complémentaire; c'est à dire, il est conçu à travers de deux points de vue et à travers du travail de recherche de deux historiennes, même si les objectifs ont été coincidents. De cette façon, nous trouvons à la fin que une situation historique unique peut être considérée, en dépendance des fonds d'archive, de manière synchronique et diachronique, en pensant à la fois en l'évolution et en le temps concret. En plus, c'est un intent de confrontation de résultats, d'interprétation et de constatation des événements.

## SUMMARY

This article think over the aspects relatives to the better understanding of catalan economy at the XIV century in a concret sense; generally this role into the interrelations' marc with the port italians centers at the time, all in a espace more large able to think a mediterranean world of exchanges, an atlantique too.

This is a conjoint work, but does not a four hands' redaction, is complementary because its conceived behind two points of view and behind the investigation work of two historians, even though the objectifs are coincidents. In this way, we meet at the last what a only historic situation can be understanding, in dependance of the archive's sources, in a synchronic way or diachronic, thinking at the same time in the evolution and in the singular time. In more, this is an intent of the results' confrontation, interpretations and events' constatation.