

DOLORS PIFARRÉ TORRES

*LA TRANSMISSIÓ DE LA INFORMACIÓ I LA SEVA
IMPORTÀNCIA EN EL COMERÇ INTERNACIONAL
BAIXMEDIEVAL*

ABSTRACT

This article analyses the great importance of information transmission in large-scale international trade that took place by the end of the 14th century.

Due to commercial exchange between long-distant cities, there was a need to know which was the actual market situation, current prizes, transport details, and any factor that could affect economy. The financing of transactions also made necessary to know periodically the actual value of national currency and finance markets, and also promoted contact among bankers and merchants. These informative needs had an extra requirement: the speed in information transmission.

Because of all this, different services were created. Some of them were widely used, and others, like “escarcella”, were only used by merchants. The analysis of these services shows an efficient corporate organisation, which analysis of these services shows an efficient corporate organisation, which had clear signs of modernity and showed the tendency to be used more widely.

LA TRANSMISSIÓ DE LA INFORMACIÓ I LA SEVA IMPORTÀNCIA EN EL COMERÇ INTERNACIONAL BAIXMEDIEVAL

El comerç internacional a gran escala de la Baixa Edat Mitjana es regia per un funcionament econòmic de paràmetres pre-capitalistes. Tot l'entramat econòmic requeria unes tècniques i uns sistemes que no són tan lluny de la gestió moderna, sinó que en constitueixen un clar precedent.

Cal superar la tradicional idea que identifica l'economia medieval amb una economia tancada en sí mateixa i oposada a les novetats de l'Edat Moderna.

L'Edat Mitjana és un període extremadament ampli en el qual hi caben, tant l'economia d'autosuficiència, com el moment on tot el desenvolupament econòmic fixa les seves bases i es desenvolupa en una línia sense ruptura que condueix a l'economia de mercat.

En la ment dels mercaders i empresaris medievals es creen les tècniques de funcionament econòmic que després es desenvoluparan, això sí, convivint amb característiques molt pròpies de l'època, com la interferència religiosa dins l'economia, un cert corporativisme i un humanisme per damunt de tot que dóna lloc a una gestió econòmica espontània però fonamentalment moderna, a la qual se li ha de reconèixer el mèrit de superar les poques facilitats que els mitjans de l'època oferien.

Quines són aquestes tècniques? Estem parlant d'un ampli ventall que va des de les companyies i societats mercantils fins la banca, la comptabilitat i la partida doble, les assegurances i les interessantíssimes lletres de canvi.¹

Aquests aspectes suposen importants innovacions en el món del comerç internacional i constitueixen els passos que condueixen al funcionament de l'economia de mercat. Però tots ells requereixen d'un element imprescindible que és la transmissió de la informació.

Funció de la transmissió d'informació en les activitats mercantils

El mercader de la Baixa Edat Mitjana necessita saber tot allò que està passant en els diferents punts del món amb els quals treballa. Altrament, com es poden concebre les seves decisions? Li cal saber les condicions dels mercats, els preus de les mercaderies, els moments de arribada, i de sortida, les vicissituds de les naus... Necessita referències dels banquers, mercaders o empresaris amb els que ha de treballar i és vital estar informat dels mercats financers i de la cotització de la moneda.

Són moltes, doncs, les necessitats informatives, que tenen a més un requeriment afegit: la velocitat de la transmissió d'aquesta informació.

No és suficient saber, sinó que cal saber depressa per poder actuar davant d'una conjuntura favorable, tant comercial com financera. Les distàncies en l'espai entre els llocs de compra i de venda són molt grans, així com el temps entre quan

1. Totes les tècniques anomenades les hem estudiades en la tesi doctoral: Pifarré Torres, Dolors; *El comerç internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Bruges) a finals del segle XIV*, dirigida pel Dr. Manuel Riu i Riu, Departament d'Història Medieval de la Universitat de Barcelona. Barcelona, 1997

2. Tal com indica Frangioni, Luciana.; *Organizzazione e costi del servizio postale alla fine del Trecento*, Istituto di studi storici postali, Quaderni di storia postale 3, Prato, 1983.

es compra la matèria prima i es ven el producte acabat.² Per això una informació a temps pot reduir al màxim el temps d'immobilització del capital.

Conèixer regularment la cotització monetària i rebre contínues indicacions de l'estat del mercat financer i la liquidesa dels diners, feia possible que els mercaders gressin contínuament lletres de canvi amb els diners dels què disposaven mentre no es conclouia una operació de compra-venda, o amb els resultants de les seves activitats bancàries³. De fet, els mercaders, sempre disposaven de romanents monetaris a disposició de les societats amb les que es relacionaven, i convenia que no estiguessin parats.

És un fet que el mercader baixmedieval és pluridisciplinar. Pot involucrar-se en activitats empresarials relacionades amb les mercaderies amb les que treballa⁴, com per exemple la fabricació de teixits. També, com hem vist, intervé financerament en un mercat on les activitats financeres no estan clarament diferenciades de les mercantils. De fet, les transaccions monetàries es deuen a les necessitats de pagament de les mercaderies; són al servei del comerç i es basen en la cooperació entre companyies. Per això els mateixos mercaders actuen de banquers, faciliten operacions de crèdit o de canvis de divises, en són ells mateixos usuaris, i desenvolupen extraordinàriament el funcionament de les lletres de canvi, instrument de pagament a gran escala, de canvi de divises, de trasllat de capitals, de crèdit a termini i mena de xec o de paper moneda incipient⁵. Però tot això no seria possible sense la informació.

Com veiem, l'organització mercantil a gran escala és molt complexa i requereix d'una organització molt acurada que permeti lligar tots els caps d'aquest continu fluxe de mercaderies i capitals. Això ho permetia el seguiment d'una detallada comptabilitat que cada societat portava. La comptabilitat a partida doble fou una innovació de l'època i era l'eix estructural de totes les activitats a les que ens hem referit. Gràcies al seu seguiment, a part del seu control propi, les societats podien relacionar-se lliurement amb coneixement de causa sobre les disponibilitats de capital que tenien entre sí. És clar que això comportava que tothom estés assabentat a alhora de tots els moviments. Aquí entra doncs la importància de la transmissió de la informació que podia ser periòdica, en el cas dels balanços i liquidacions que es feien per posar-se al dia, o puntual i continuada amb les indicacions que la correspondència regular portava sobre tots els moviments que cada societat efectuava⁶.

3. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 357

4. MELIS, Federico; *Mercanti*- "Imprenditori italiani in Fiandra alla fine del Trecento", dins *Economia e Storia*, a. V, 1958

5. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 346

6. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàgs. 391-92

Respecte al comerç de mercaderies a gran distància les societats actuaven a través de filials establertes en diferents punts d'Europa i Àsia. Però era impossible establir-se a tot arreu i per això es comptava amb filials col·laboradores amb les que es tenia bona relació. Només hi havia un conducte per a transmetre les ordres de compra o venda i qualsevol reflexió al respecte: la correspondència. Per això calia que fos molt constant i el més ràpida possible. A més cada carta que arribava aportava informacions precioses sobre la conjuntura: els preus de les mercaderies, les puges i baixes que tenien, les previsions pròximes i els consells sobre el que semblava més addient. Una eina imprescindible i amb la que no es podia jugar: per això els encarregats de portar la correspondència havien d'obrir la bossa davant de tots els mercaders alhora, a menys, és clar, que per un sobrepreu es gaudís d'un tracte de favor⁷.

Hi havia esdeveniments molt importants que tenien molta repercussió en les condicions del mercat. Un d'ells podia ser per exemple l'arribada a Bruges de les "Galeres Venecianes", principals proveïdores de les espècies orientals, punt clau i de molt valor en el comerç medieval. Tal era la seva importància que quan les galeres eren pròximes a arribar, es congelaven tots els preus de les espècies a Bruges a l'espera de les noves condicions. Això es traduïa en la correspondència en una espera dels nous preus o en una ràpida comunicació de tots els canvis⁸.

Gràcies a la correspondència, finalment, es controlava l'evolució dels transports, aspecte també essencial pel mercader que resseguia l'itinerari de les seves mercaderies o dels seus col·laboradors. Sempre es transmetia el dia que havien sortit les naus, el moment en què es sabia alguna cosa d'elles i l'arribada a port. Quan hi havia alguna vicissitud, fos accident, fos intervenció dels pirates, es comentava ràpidament. L'activitat corsària era molt habitual i perturbava greument els intercanvis. Com afirmen Mollat i Cl. Carrère, constituïa una forma parasitària de l'economia en temps d'acceleració dels intercanvis i es desenvolupava al costat de les pèrdues mercaderes⁹.

Davant d'una acció de pillatge, els mercaders s'esforçaven a intentar recuperar les pèrdues i comprovar que els col·laboradors no haguessin patit cap mal. Això requeria que tot aquell que pogués aportar alguna dada, transmetés aquesta informació, i així s'iniciaven processos molt llargs fins que s'aconseguia reeixir en les reclamacions o, en cas, contrari s'assumien les pèrdues¹⁰.

7. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 64

8. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 268

9. MOLLAT, M., "Essai d'Orientation pour l'étude de la guerre de corse et de piraterie (XIII-XV siècles)", a *I Congreso Internacional de Historia Mediterranea*, Palma de Mallorca- Barcelona, 1980, pàg. 746, i Carrère, CL., *Barcelona 1380-1642. Un centre econòmic en època de crisi*, Curial, Documents de cultura. vol I, pàg. 289

10. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 115-119

Ens hem referit a la navegació perquè a la Baixa Edat Mitjana era el mitjà més habitual de transport. També existien les rutes terrestres, però eren reservades a distàncies més curtes o a mercaderies més valuoses ja que el seu cost era molt més alt.

La transmissió de la informació, com veiem, és clau en el funcionament mercantil a gran escala. En qualsevol aspecte hi trobem aquesta necessitat, i només hi ha un únic vehicle : la carta.

LA CORRESPONDÈNCIA I EL SERVEI POSTAL

Donada la importància de la comunicació, a l'Edat Mitjana veiem aflorar organitzacions de servei postal. El nostre estudi el basarem en la correspondència establerta entre societats mercantils, i en concret entre dues societats italianes establertes en dues de les principals places europees: Diamante i Altobianco degli Alberti a Bruges, i Francesco di Marco Datini a Barcelona.

La correspondència mercantil

Ens movem, doncs, dins de l'àmbit de la correspondència "privada", —perquè s'organitzava internament—, de l'esfera econòmica. Aquesta dualitat aportava unes característiques especials a la forma de transmetre informació. Les cartes són espontànies i càlides i en elles es barregen els negocis i els afectes. Es parlava de l'esposa, de la mort d'algú o del naixement d'una criatura, al costat de la relació de preus de les espècies. S'invocava Déu mentre es planejava una compra-venda. La carta parlava tant d'economia com de política, de vida social i de vida privada, tot hi tenia cabuda en una relació harmònica reflex de la mentalitat del mercader medieval, alhora innovador i professional, però familiar, directe i sotmès a un ordenament moral.

Bàsicament el correu s'organitza a través de comunicacions terrestres. El mar suposava tot un seguit de riscos ocasionals, de retards i ajornaments molt més fàcilment superables per via interna. Ara bé, per precaució s'enviaven diverses còpies de la mateixa carta per diferents vies, terrestres, marítimes i mixtes, i així s'assegurava l'arribada al seu destí.¹¹ La repetició i continuïtat de les cartes era quasi obsessiva. Contínuament es demanava que s'escrigués, es feien dos o més còpies i es repartien a diferents persones en diferents itineraris¹².

11. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 51

12. FRANGIONI, Luciana.; *Organizzazione e costi del servizio postale...*, pàg.1

Els serveis postals privats

A Europa existien diverses variants:

***L"Escarcella"**

Era el servei organitzat per les companyies mercantils interessades en cada plaça mitjançant un pacte escrit privat. Es cedia l'ús a altres societats o particulars a canvi d'un pagament per número i pes de cartes en relació al recorregut. Era el servei més segur, freqüent i ben organitzat, especificant l'itinerari, el preu global i la durada habitual amb incentius o penalitzacions segons l'avenç o el retard de les cartes. La bossa de cuir on anaven les cartes, l'"escarcella", s'havia de segellar sempre¹³.

Les escarcelles s'organitzaven per nacions, encara que es permetés l'ús a mercaders d'altres nacionalitats, i per això n'hi havia diverses, fins i tot en el mateix itinerari. Com a exemple, hem comprovat la coexistència de dos serveis en un mateix recorregut: la ruta de Barcelona a Bruges, on prestaven els seus serveis l'escarcella dels italians i la dels catalans, aquesta última dirigida des de Bruges, i cal dir-ho, amb molta rivalitat.¹⁴

S'elegia un "mestre" de l'escarcella entre els associats. L'oficial encarregat del transport rebia primes o detracions segons arribés abans o després, i lliurava la bossa en mans del mercader rebedor en el punt de destí. Allí s'obria i es distribuïen les cartes. S'esperava en general sis dies per rebre la càrrega de retorn, de forma que si l'espera es perllongava, s'havien de pagar diners suplementaris. Un cop tancada la bossa, no es podia acceptar cap altra carta excepte per explícita demanda del rebedor a fi que no existissin notícies més "fresques" que les de l'escarcella.¹⁵

El cost es distribuïa segons el pes i la unitat de mesura era el "feix" (unes 10 cartes). Era un cost alt però suficientment contingut com per estar a un abast ampli d'usuaris. L'organització era molt eficient, amb regularitat i seguretat màximes. Les sortides eren com a mínim setmanals.¹⁶

L'escarcella tenia quatre serveis fonamentals:

Escarcella Catalana	Barcelona - Bruges
	Barcelona - Pisa, Florència

13. MELIS, F., *Intensità e regolarità nella diffusione dell'informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del Medioevo*, Istituto di Studi Storici Postali. Prato. Quaderni di Storia Postale, 2, Giugno 1983. pàgs. 20-22

14. PIFARRÉ TORRES, Dolores; *El comerç internacional ...*, pàgs 52 i 53

15. FRANGIONI, Luciana.; *Organizzazione e costi del servizio postale...*, pàg.48

16. PIFARRÉ TORRES, Dolores; *El comerç internacional ...*, pàg 54 i Frangioni, Luciana.; *Organizzazione e costi del servizio postale...*, pàg.3

Escarcella Florentina	Barcelona - Pisa, Florència Pisa, Florència - Paris, Bruges Milà - Colònia - Bruges
Escarcella Luquesa	Pisa, Lucca - Bruges (via Milà)
Escarcella Genovesa	Barcelona (o Sevilla) - Gènova - Bruges ¹⁷

Melis assenyala dos eixos fonamentals:

- a) *Barcelona* – *Planura de Padua* (amb derivacions a Gènova, o bé a Pisa, (ocas. Sevilla) Florència i Roma, Nàpols)
- b) *Bruges* – *Barcelona*
– *Milà* (més Gènova, Pisa i Florència)

A partir d'aquests punts bàsics la xarxa s'estenia a la resta de localitats mediterrànies, del Nord i intermitges.¹⁸

S'observa com *Barcelona* juga un paper fonamental en els eixos de les comunicacions mercantils medievals. Absorbeix les notícies de les principals places de la Península i és punt de partida dels dos principals itineraris: la zona del Nord, capitalitzada per Bruges, i la densa zona italiana amb totes les seves derivacions.¹⁹

Podem establir un croquis dels eixos de comunicacions.

Partint de Barcelona, les primeres escales són Perpinyà, Montpeller i Avinyó. En aquest punt divergeixen dos tangencials. L'una es dirigeix a Alessandria della Paglia on es dividirà cap a Gènova, Piacenza, Pisa i Florència, i cap a Milà i Venècia. La segona es dirigeix a Bruges a través de dos itineraris diferents:

*Via Paris: Lyon - Paris - Bruges

*Via directa: Champagne - Troyes - Chalons-sur-Marne - Bruges

En el viatge de retorn s'afegeix una derivació cap a Itàlia (Milà o Alessandria), passant per Ginebra.²⁰

Com veiem hi han dos punts destacats en el conjunt d'Europa: Bruges, punt d'atracció i nexa de tota l'àrea germànica i Barcelona, punt de partida de l'Europa occidental.

Respecte a les rutes postals peninsulars en tenim poca informació. Coneixem les relacions de Barcelona amb l'Aragó i la ruta amb València-Sevilla-Lisboa²¹. I

17. MELIS, F., *Intensità e regolarità* ..., pàg. 22

18. MELIS, F., *Intensità e regolarità* ..., pàg. 17

19. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional* ..., pàg. 55

20. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional* ..., pàgs 55-56

21. MELIS, F., *Intensità e regolarità* ..., pàg. 20

també l'eix de les illes comunicades entre sí, formant part del triangle Barcelona-Mallorca-València que fa contactar la correspondència de València i les illes amb el punt de partida de l'escarcella.

*Els correus lliures

En els mateixos itineraris i fora de l'organització mercantil, actuaven els "*correus lliures*", tot sovint organitzats per uns "mestres de correus" o "hostes de correus", homes de negocis especialitzats en els serveis postals. A Barcelona, el dret d'establir-se "hoste" s'obtenia a vegades per provisió reial.²²

Dins d'aquest sector existien els "*fanti del procaccio*"²³. Aquest era un règim especial de transmissió de les notícies, en benefici i en exclusiva del mercader que despatxa i rep l'escarcella. Pot anar adossat a l'escarcella però les seves cartes es lliuren un dia després.²⁴

S'afegia l'opció dels *joves propis* o autònoms, destinats a les comunicacions urgents, utilitzats amb freqüència i que podien actuar d'acord amb diverses companyies, això sí, amb un cost més alt.

Finalment hi havia els correus amb "*avantatge*". L'avantatge és una suma molt elevada que es paga al missatger perquè un cop arribat al destí, lliuri immediatament les cartes amb avantatge i esperi un o dos dies per a lliurar la resta de la correspondència segons la voluntat del client. Es fixa no solament el dia de l'arribada sinó també l'hora, de la mateixa manera que al correu propi. El seu incompliment sense motiu justificat fa perdre els seus drets al missatger. Aquest avantatge pot ésser pagat a mitges entre el remetent i el destinatari.

Els correus feien el seu recorregut a peu i amb una mitjana de 60 Km/dia en planura. És una distància considerable si pensem que aquest recorregut mitjà es realitzava dies i dies. El recorregut normal d'una persona en viatge era de 20 a 30 Km/dia, però el correu era acostumat a portar un ritme superior. Així ho precisen les fonts.²⁵ A Europa hi havia molts boscos i els camins eren difícilment practicables per animals, al menys en trams de dificultat orogràfica especial i en camins alternatius als tradicionals que s'utilitzaven en moments de dificultats de qualsevol mena. Econòmicament no es podria mantenir un servei fet a cavall. Seria massa car. A més un cavall pot fer esforços violents, però no tant continuats com aquests.

22. CARRÈRE, CL., *Barcelona 1380-1642. Un centre...* pàg. 113

23. Així s'anomenen en la documentació estudiada que és en Italià. La traducció literal de *procaccio* és "provisió".

24. FRANGIONI, Luciana.; *Organizzazione e costi del servizio postale...*, pàg. 48

25. CECCHI E., i FRANGIONI, L., "*Posta e postini*" nella documentazione de un mercante alla fine del Trecento, Catalogo della mostra. Quaderni di Storia Postale, 6. Istituto di Studi Storici Postali. Prato 1986

Amb aquest animal només es podien fer radis d'acció breus, i en tot cas sota el patrocini de l'Estat. Quan ocasionalment s'utilitzava, s'apunten al registre els diners excepcionals que costava.²⁶

Les tarifes del servei eren moderades i es pagaven a mitges entre remetent i destinatari. El primer pagava la meitat en el moment d'enviar la carta, el segon, l'altra meitat a la rebuda. El cost es fixava per feix de cartes. Existia la possibilitat d'una mena d'abonament que consistia en el pagament d'una suma anual per aquells usuaris regulars.

A la fi del segle XIV s'estableix un servei molt regular que en les principals ciutats arriba a ser setmanal.

Aquest servei presenta uns signes de modernitat molt evidents basats en el seu caràcter racional, i especialment en el fet d'estar obert a tot ús, mercantil o no mercantil, amb la qual cosa surt fora del marc dels serveis corporativistes. Per contra, l'escarcella destaca per la seva efectivitat i la seva originalitat.²⁷

***Serveis Exprés**

Aquests serveis s'utilitzaven pels breus trajectes marítims com els que anaven de Mallorca, Menorca i Eivissa cap a Barcelona. Era un sistema dedicat fonamentalment a les illes i en cas de bones circumstàncies meteorològiques. El subjecte del servei era el patró de la nau a qui es confiava la correspondència.

***Subjectes ocasionals**

S'afegeixen com a subjectes ocasionals els treballadors d'una societat, els pelegrins, els viatgers, i fins i tot soldats, als quals els hi eren confiades unes cartes en el seu viatge per tal de no haver d'esperar la sortida dels correus.

En general es preferien els conductes de comunicació per via fluvial –més ràpids–, als terrestres i sobretot als marítims on existien tan nombrosos perills com l'amenaça corsària o els mateixos fenòmens naturals. Els marítims servien de complement dels itineraris, ja que les cartes s'enviaven doblades o triplicades per diferents vies.²⁸

UN EXEMPLE DE FUNCIONAMENT POSTAL MERCANTIL: LA RUTA BRUGES-BARCELONA

La ruta Bruges-Barcelona és, com s'ha dit anteriorment, un dels principals eixos de comunicació que connecten el nord d'Europa amb el sud, amb el rerafons

26. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàgs 57-58

27. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàgs 58-59

28. MELIS, F., *Intensità e regolarità ...*, pàg. 17

de la zona germànica i hanseàtica, que conflueix a Bruges, i la zona peninsular i mediterrània que conflueix a Barcelona, i amb l'afegit que les rutes que desemboquen a Itàlia també hi són connectades.

Observarem el funcionament de dues nacionalitats que hi establiren la seva escarcella: els catalans i els italians.

L'escarcella dels mercaders catalans de Bruges

Els catalans començaren per establir un servei fins Montpeller. Segurament allí contaven amb algun servei aliè que els finalitzava el trajecte fins Barcelona. Cal tenir en compte que Montpeller era un important centre de redistribució postal. Ens trobem en el primer quart del segle XIV.²⁹

El servei presenta una orientació corporativista que ell mateix anul·la després. Estableix que els catalans no podien utilitzar altre servei com tampoc ningú d'altres nacionalitats en podia gaudir. Però immediatament es permet recollir cartes d'amics dels membres, als quals curiosament no es cobrava més que allò que els semblés en bona consciència. Després ja se'ls va fixar unes tarifes especials.

El cost d'utilització era igual tant si s'aprofitava l'anada i tornada de l'escarcella, com per un sol recorregut.

La durada dels viatges era fixa i lleugerament diferent segons les estacions tenint en compte la millora climàtica de l'estiu. S'establia que de l'1 de setembre al 28 de febrer el recorregut de Bruges a Montpeller havia de durar 14 dies i de l'1 de març al 31 d'agost només 13. L'espera a Montpeller era de tres dies. Si l'espera s'allargava hi havia un pagament punitiu, així com per cada dia de retard. En canvi, per cada dia que s'avancés hi havia una prima.³⁰

El 1357 ja consta que l'escarcella dels catalans arriba a Barcelona. La seva acurada organització demostra l'eficiència i fiabilitat del servei.

Constava de dos correus que portaven la bossa de les cartes, un a Bruges i l'altre a Barcelona. Tots dos juraven davant els cònsols el compliment del seu deure. La durada era totalment prevista i, com abans, amb diferències estacionals: de Pasqua a Tots Sants era de 21 dies i de Tots Sants a Pasqua de 22.

29. És l'any 1330. Són les primeres disposicions del *Llibre del Consulat dels mercaders catalans en Bruges*, recopilat i publicat per Paz i Melià, A., dins *Series de los más importantes documentos del Archivo y Biblioteca del Excmo. Sr. Duque de Medinaceli*, segona sèrie, Madrid, 1922. Estudiad a Pifarré Torres, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàgs 60-66

30. *Llibre del Consulat dels mercaders catalans...*, pàg. 450. Apud Pifarré Torres, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàgs 60-61

Tant en l'anada com en la tornada el correu s'aturava un dia a Montpeller i un dia a Paris, on es lliuraven i recollien cartes. A Barcelona, l'espera era de cinc dies abans de sortir de nou cap a Bruges amb un nou carregament de cartes³¹.

El correu tenia un salari que podia incrementar o disminuir amb les primes o descomptes que obtenia per arribar abans o després de la data estipulada. Si els mercaders usuaris causaven una aturada o retard, ells també havien de pagar una mena de multa.³²

Cadascun dels mercaders per torn era encarregat de passar per les cases dels altres, despatxar i cloure la bossa. Quan ho tenia tot llest esperava a mitjanit i llavors despatxava el missatger. Si convenia aturar l'escarcella, només ell podia fer-ho sense el consentiment general, però pagant una quantitat compensatòria. Quan la rebia havia de tenir-la segellada un dia per tal de no gaudir ell de més avantatges que la resta i la seva obligació era d'obrir-la en presència de la major part dels mercaders.

Per protegir el secret dels assumptes dels catalans, els mercaders residents en casa de flamencs no podien organitzar l'escarcella. També era prohibit entre els membres escriure per correu entre escarcella i escarcella.

Si algun mercader coincidia en viatge amb l'escarcella durant el seu trajecte, podia prendre o posar les seves cartes, però a partir de l'entrada a Flandes es protegia fermament la no apertura de la bossa per tal de garantir la igualtat de condicions per tots els components. No s'ha d'oblidar la importància que algunes notícies tenien en el desenvolupament del comerç.

En les reglamentacions es torna a insistir en l'exclusiva de l'usdefruit pels seus membres. Però s'accepten lletres de canvi o de mercaderies d'altres mercaders que no sobrepassin la mitja fulla. Si per error s'han admès cartes de no components de l'escarcella al menys es retenen fins un dia després de despatxar l'escarcella.

Es preveu l'oferiment de primes al missatger per part dels components de l'escarcella.

El pagament del servei variava segons el capital de l'usuari i el rebia el mercader encarregat.³³

Totes les característiques esmentades de l'escarcella catalana formen part del recull de disposicions que per escrit s'establien. Funcionava exactament igual a la realitat? De ben segur que no. Segurament els terminis no eren tan estrictes i no es

31. Aquest termini de 21 i 22 dies és igual en l'escarcella italiana Barcelona-Pisa, amb la diferència que els dies d'espera a Barcelona són sis. Frangioni, Luciana.; *Organizzazione e costi del servizio postale...*

32. *Llibre del Consulat dels mercaders cathalans...*, pàg. 455. Apud Pifarré Torres, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàgs 62-63

33. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàgs 63-66

respectava l'exclusivitat corporativista del servei. Si no, per què el 1399 s'afegeix una disposició per insistir en què els escarcellers no han de portar res més fora de les cartes?³⁴ Les mateixes disposicions obren una porta a l'incompliment de les normes: s'estableix que en alguns casos es podien obviar les normes a canvi de pagaments pels ciris de la Verge del Carme.³⁵

El quotidià funcionament de l'escarcella catalana dels italians

Les fonts consultades en l'arxiu Francesco Datini que corresponen a la correspondència mantinguda entre la companyia Diamante e Altobianco degli Alberti a Bruges i la companyia Francesco Datini a Barcelona ens traslladen al món real de les comunicacions medievals, ja que són les cartes que s'enviaven dia a dia aquestes dues companyies a través de l'escarcella catalana dels italians.

Efectivament la normalitat no es corresponia amb unes normes tan rígides. El servei era molt més obert i flexible, i també força eficient.

Els mercaders tenien el costum de començar les cartes que enviaven amb la data del dia, i d'anotar en el revers de les cartes rebudes la data del dia d'arribada. També quan es responia sempre es feia menció de totes les missives rebudes per confirmar al remitent la seva arribada. Aquesta valuosa informació ens permet reconstruir les característiques de la relació de correspondència.

El flux Bruges-Barcelona és molt intens, perquè les dues places constitueixen centres redistribuidors i eixos aglutinants de les respectives zones on s'enquadren, tot exercint una funció de capitalitat en les vies de comunicació que evidentment reflecteixen una importància econòmica.

No és desconeguda la funció de Bruges com a nexa entre el món germànic i l'àrea romànica. Barcelona, per la seva part, aglutina una immensa zona que va des de Portugal, Península Ibèrica i Barberia fins a la Mar del Nord, França, Itàlia i el Pròxim Orient, absorbint una relació amb 37 ciutats diferents i convertint-se, segons F. Melis, en la segona entitat en importància després de Florència.³⁶

La ruta presentava dues variants: via directa o via Paris, i s'afegia la possibilitat de prendre en alguns casos la via marítima des de Marsella o Aigües Mortes fins el

34. *Llibre del Consulat dels mercaders cathalans...*, pàgs. 461-462. Apud Pifarré Torres, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 66

35. *Llibre del Consulat dels mercaders cathalans...*, pàg. 461. Apud Pifarré Torres, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 65

36. F. MELIS ha realitzat un llistat de tots els punts on Barcelona envia correspondència. veure idem, *Intensità e regolarità ...*, pàg. 36. Apud Pifarré Torres, Dolors; *El comerç internacional ...*, pàg. 67

port de Barcelona.³⁷ Era més freqüent l'ús de la via directa perquè era més ràpida que si calia aturar-se a París.

La durada real del servei que hem pogut observar és d'uns 23 dies com a mitjana. En aquest sentit podem afirmar que uns objectius com els que es proposava l'escarcella dels catalans eren possibles, i que el viatge es realitzés en 21 o 22 dies, ja que el dia de més podria correspondre al de l'obertura de l'escarcella i lliurament de les cartes.

Tampoc es podien acomplir sempre aquests terminis de forma estricta. Moltes cartes arriben amb menys i, sobretot, amb més dies de trajecte, encara que també hem de tenir en compte que la data que obre la carta podia no correspondre al dia exacte de sortida, si havia calgut ajornar-la per diferents motius.³⁸

Dues companyies com les estudiades solien mantenir una correspondència com a mínim mensual, i tot sovint amb més freqüència. Això, multiplicat per totes les companyies i mercaders que operarien generaven, una demanda que Melis tassa en una mitjana de dos dies com a separació entre viatge i viatge sortint de Bruges i d'un a vuit dies sortint de Barcelona.³⁹

Un aspecte molt interessant és que molt sovint les cartes que arribaven a Barcelona en portaven d'altres dirigides a "amics", és a dir, a altres companyies amb qui es tenien bones relacions, de Barcelona, Mallorca i sobretot València. Això confirma el paper de Barcelona com a punt de redistribució d'altres punts del Principat i de la Península. D'altra banda veiem com el servei postal es valia també de la col·laboració entre els propis mercaders que actuaven de nexes entre diferents serveis o completaven els trajectes que quedaven sense cobrir. I en últim terme, comprovem com l'escarcella no es tancava del tot a usuaris que no eren membres del servei.⁴⁰

Mallorca, València i Barcelona formaven un circuit triangular de relacions i comunicacions. A més, l'illa de Mallorca, per la seva situació estratègica rebia la funció de concentrar i redistribuir els principals serveis de la Mediterrània, des de Lisboa-Florència-Cagliari-Roma-Adriàtic-Llevant i Barberia. Els serveis de Bruges a Mallorca normalment es feien per via terrestre fins Barcelona, excepte els casos en que, des de Montpeller o Perpinyà, es feien viatges ràpids en nau. Les comunicacions de Mallorca amb Eivissa i Menorca són molt actives: freqüència diària i dos dies de trajecte com a mitjana.

València està molt ben comunicada, amb una mitjana de quatre dies com a durada. Sorpren l'activíssima relació amb Barcelona, cap a la qual sortia gairebé

37. F. MELIS, *Intensità e regolarità* ..., pàg. 28

38. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional* ..., pàgs 68-69

39. F. MELIS, *Intensità e regolarità* ..., pàgs 30 i 36

40. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional* ..., pàg. 70

cada dia, més d'una nau. Les seves relacions per mar són també molt àmplies i els contactes postals amb Barcelona molt nombrosos.⁴¹

En la correspondència estudiada és molt freqüent que arribin cartes a Barcelona amb destí a València perquè allí operava un altra filial dels Datini. Els mercaders de Barcelona s'encarregaven de fer-les arribar, i és curiós que els Diamante de Bruges demanen als seus corresponents de Barcelona que tinguin cura d'enviar les cartes per algun correu segur, ja que saben que algunes cartes han arribat a València sense segell i sospiten que certes persones les obren i en fan un mal ús⁴².

També era habitual que els mercaders que no eren membres de l'escarcella però que rebien cartes a través dels usuaris no estiguessin disposats a pagar res, tot i que era estipulat el contrari. En moltes ocasions es queixen els Diamante des de Bruges de la seva indefensió davant d'aquests fets.⁴³

MODERNITAT DEL SERVEI POSTAL MERCANTIL MEDIEVAL

Luciana Frangioni, professora que ha dedicat gran part dels seus estudis a la Història postal, ha establert un seguit de característiques que definirien la modernitat d'un servei postal, i que en un principi sembla que no es trobarien en els correus medievals. Ella mateixa, estudiosa dels fons Datini, rebat aquesta idea i demostra el contrari⁴⁴, cosa que també nosaltres podem afirmar, basant-nos en els resultats de les nostres recerques.

La primera idea tradicionalment aplicada a la Edat Mitjana és la limitada esfera d'acció dels correus a un radi de 50 Km. Res més lluny de la realitat, quan estem veient els correus quotidianament desplaçar-se de Bruges a Barcelona, i sabem que arribaven fins Itàlia, Londres, etc.

També es parla de la causalitat i improvització medieval, però aquestes característiques no són aplicables. En concret, el servei de l'escarcella que hem pogut conèixer a fons, és un servei totalment regulat per disposicions, organitzat i d'una freqüència, regularitat i periodicitat constatades en el dia a dia de la correspondència examinada.

Els serveis moderns es caracteritzen per ser organitzacions empresarials amb finalitat de lucre. Aquest concepte no és tan aplicable a l'escarcella ja que és una organització al servei d'un col·lectiu. Però sí que ho és en els que hem definit com correus lliures. Els organitzava l'"hoste de correus", home de negocis o empresari especialitzat en serveis postals i evidentment amb ànim de lucre.

41. F. Melis, *Intensità e regolarità* ..., pàgs 33, 34 i 37

42. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional* ..., pàg. 71

43. PIFARRÉ TORRES, Dolors; *El comerç internacional* ..., pàg. 71

44. FRANGIONI, Luciana.; *Organizzazione e costi del servizio postale*... pàgs. 4 i 5

Finalment allò que s'identifica més amb l'antítesi de la modernitat és el corporativisme en els serveis medievals. En teoria són organitzacions tancades, reservades als membres de cada institució. És cert que l'Alta Edat Mitjana són així però no es pot dir el mateix del segle XIV. Com hem vist hi ha l'oferta dels correus lliures i altres serveis ocasionals i marítims. I fins i tot en l'escarcella que era organitzada pels mercaders i al seu servei, hem vist com les disposicions penalitzaven i després regulaven l'ús que en feien altres persones no pertanyents a l'escarcella, ja que l'obertura del servei era un fet encara incipient en l'escarcella, però ja imparable.

També hem de fer notar que es començaven a organitzar serveis organitzats en el sector públic.

En definitiva, cal concloure que la transmissió de la informació en el món mercantil consta de mitjans força evolucionats com corresponia al moment econòmic que s'estava vivint, ple d'innovacions tècniques i financeres, –“base de la futura economia de mercat”–, i que en una estimulació mútua, impulsaven l'avenç en les comunicacions que els era clau i necessari pel seu funcionament.