
Barcelona en els segles XIV i XV, un mercat internacional a escala mediterrània

*Antoni Riera Melis**

Barcelona Quaderns d'Història, 8 (2005)

Barcelona, del 1300 ençà, va esdevenir el principal nucli urbà de la Corona catalanoaragonesa i un centre econòmic important a escala internacional, on el sector tèxtil i la construcció naval van assolir una expansió notable. El principal factor de desenvolupament d'aquestes activitats secundàries va ser, tanmateix, el comerç, que va continuar sent, durant tota la Baixa Edat Mitjana, el sector més dinàmic de l'economia barcelonina.

La Ciutat Comtal es va convertir, entre 1280 i 1350, en una plaça mercantil de primer ordre, en un empori internacional, en el principal port no sols de la Corona d'Aragó, sinó de tota la península Ibèrica. Per la capital catalana sortia una bona part dels excedents agraris i manufacturats de Catalunya i hi entrava el gros dels articles de luxe o de primera necessitat importats per la confederació.

Ens proposem ara examinar la vinculació mercantil de Barcelona, durant els segles XIV i XV, amb Itàlia i el Midi francès, dos territoris amb què Catalunya va compartir aleshores, precisament, el gòtic meridional. No em referiré –malgrat la importància econòmica que van tenir dintre del sistema mercantil català– a les terres de l'Islam i de l'Imperi bizantí, ja que en aquestes terres hi va prosperar coetàniament un art molt diferent al gòtic. Tampoc analitzaré la presència barcelonina a les costes del canal de la Màniga i del mar del Nord, per tal com formen part del cercle del gòtic septentrional.

L'articulació comercial de Barcelona amb el context de la Corona d'Aragó

Barcelona es connectava amb les contrades de la façana marítima de la confederació, des de les salines de Salses fins a les de Torrevella, mitjançant una navegació de cabotatge, que corria a càrrec de barques i llenys. Els enllaços amb

* Universitat de Barcelona.

Cotlliure i València estaven assegurats també per embarcacions grosses, que, en el decurs dels seus viatges al Llenguadoc o a l'estret de Gibraltar, atracaven en aquests ports. La circulació de mercaderies entre la capital catalana i les contrades interiors de la Corona d'Aragó es canalitzava, en canvi, per les rutes terrestres. El transport fluvial, com a conseqüència del règim irregular i del fort pendent dels rius, va tenir un desenvolupament molt limitat. La navegació per l'Ebre, entre Tudela i Tortosa, està documentada des d'abans de 1200; en el segle XIV es va convertir en la principal via de sortida al mar del blat, la llana i els cuirs aragonesos i urgellencs.¹

Barcelona, per la seva importància econòmica i política, esdevingué una de les principals cruïlles de la xarxa viària de la confederació. Per la Ciutat Comtal discorria encara la vella ruta *francígena*, l'itinerari de la qual coincidia gairebé exactament amb el de l'antiga Via Augusta. Travessava els confins septentrionals del Principat per Salses; passava per Perpinyà, Girona, Barcelona, Vilafranca del Penedès, Tarragona i Tortosa; entrava al País Valencià pel pla de la Galera, a la ciutat de València s'allunyava del mar i s'encaminava, per Xàtiva i Alacant, cap a la frontera murciana, vers Cartagena. De la capital catalana arrencava també la via transversal que connectava les contrades marítimes del Principat amb la vall de l'Ebre. Aquesta ruta, en el seu segment inicial, presentava dos traçats distints: un, molt recte, que passava per Igualada, Cervera i Tàrraga, i un altre, més llarg i amb un perfil menys accidentat, que discorria per Vilafranca del Penedès, Montblanc, Vinaixa i les Borges Blanques. Ambdós ramals coincidien a Lleida, des d'on la ruta s'orientava cap a Saragossa, per Fraga i Pina. El camí ral, a la capital aragonesa, es tornava a bifurcar: un branc s'encaminava cap a Tudela, passant per Borja i Tarassona, i l'altre, per Calataiud i Arissa, arribava a la frontera castellana.² Les comunicacions entre la Catalunya Vella i les contrades de Terol es canalitzaven per una ruta més meridional, que arrencava de la *francígena* a Tarragona, travessava l'Ebre a Mora i, per Alcanyís i Montalbà, es dirigia a Molina, ja en territori castellà.³ Per la plana de Vic, seguint els cursos del Besòs i de l'alt Ter, Barcelona connectava amb Puigcerdà, que actuava com a distribuïdor de tràfic per a les contrades muntanyenques dels Pirineus orientals.

La manca de ponts, que obligava sovint a creuar els rius per guals o mitjançant barques, i l'escassa potència del paviment restringien, aleshores, la circulació rodada pels camins. El carro, emprat al camp per a les feines agràries, constituïa, fins i tot en el segle XV, un instrument de transport mercantil gairebé exòtic, pel fet que sols es podia utilitzar en segments viaris discontinus i encara quan no hi havia fang. El comerç terrestre va gravitar, al llarg de l'Edat Mitjana, damunt

1. F. VILELLA, «El comercio y la navegación en el valle del Ebro en el mundo bajomedieval», dins M. A. MAGALLÓN (coord.), *Caminos y comunicaciones en Aragón*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1999, pàg. 159-166; J. A. SESMA, «Del Cantábrico al Mediterráneo: la vía fluvial del Ebro», dins *Itinerarios e identidad hispánica*, Pamplona, Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra, 2001, pàg. 213-218.
2. A. RIERA MELIS, «El sistema viario de la Corona Catalanoaragonesa en la Baja Edad Media», dins *Viaggiare nel Medioevo*, San Miniato, Centro di Studi sulla Civiltà del Tardo Medioevo, 2000, pàg. 427-431.
3. A. RIERA MELIS, «El estatuto arancelario de los mallorquines en el seno de la Corona de Aragón durante la segunda mitad del siglo XIII», *Universitas Tarraconensis*, 2 (1977-1978), pàg. 69-71; «El sistema viario...», pàg. 433.

la caravana de muls, uns animals molt més sobris i resistents a les malalties que els cavalls. Cada rècula, integrada normalment per uns deu semovents, era conduïda per un tragner, propietari, en alguns casos, dels animals que portava i mer assalariat, en d'altres, d'una empresa transportista.⁴

Les mercaderies circulaven embalades, segons el seu valor i la seva natura, en forma de feixos, costals o bales, o bé dintre de sacs, cabassos, odres o gerres. Dos costals constituïen una càrrega. És probable que inicialment la magnitud ponderal de la càrrega no conegués altre límit que la resistència del semovent. A mesura que la monarquia, per motius d'hisenda, accentuà el control del tràfic mercantil, el pes de la càrrega es va anar precisant: a mitjan segle XIII, quedà establert en tres quintars, uns 125 kg, quelcom per davall de la capacitat màxima de transport, en trajectes llargs, d'un mul: uns 150 kg. Pel que fa a la velocitat de circulació de les rècules, encara que depenia de les característiques orogràfiques i de l'estat del paviment del camí, es pot establir en una mitjana diària d'uns 40 km.

De la vall de l'Ebre arribaven a Barcelona cereals i llana, seguits, a llarga distància, d'altres productes agropecuaris com ara cuiros, ramaderia menor, fusta i safrà. En sentit contrari circulaven articles importats –espècies, teixits d'alta qualitat, cotó, alum i sucre– i productes manufacturats –draps– de fabricació local o adquirits prèviament en altres mercats de la Catalunya Vella. Per aquesta via es canalitzava una part important del comerç terrestre de Barcelona: el 1434, en va captar quatre cinquenes parts (19.901 lliures d'un total de 24.884).⁵ Els intercanvis entre la capital catalana i les terres de la depressió ibèrica estaven controlats per companyies integrades per barcelonins i aragonesos, amb una preponderància clara dels primers.

Quina era la relació d'intercanvis entre la Ciutat Comtal i les contrades de la Catalunya Vella? De les terres pirinenques arribava llana, fusta i ferro, alguns aliments com ara ramaderia, formatge i cansalada, i draps de bona qualitat, fabricats a Perpinyà, Puigcerdà, Sant Joan de les Abadesses, Camprodon o Sant Llorenç de Morunys, el gros dels quals era reexportat a Sicília i a Nàpols.⁶ Els barcelonins redistribuïen en aquesta àrea espècies, alum i colorants tèxtils, productes provinents gairebé tots de fora de les fronteres de la confederació.

Els intercanvis amb el regne de València eren encara més complexos. Els productes en brut o exòtics eren els que atreïen cap a aquestes contrades meridionals els homes de negocis barcelonins; hi compraven la llana, els cuirs i la mel del Maestrat, la grana, la seda, els cuirs, la ceràmica, el paper i l'arròs de València i l'espart i els fruits sec d'Alacant. Els mercaders de la capital catalana havien d'afrontar, en aquestes places, la concurrència de les poderoses companyies ita-

4. La provenença dels traginers i el seu paper en el comerç baixmedieval català han estat estudiats per Guy ROMESTAN, «L'activité des muletiers catalans entre Perpignan et Valence dans la première moitié du XIV^e siècle», *Bulletin Philologique et Historique*, (1967), pàg. 779-795.
5. Claude CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, Curial, 1978, vol. II, pàg. 16.
6. Claude CARRÈRE, «La draperie en Catalogne et en Aragon au XV^e siècle», dins *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII-XVIII)*, Florència, L. S. Olschki, 1976, pàg. 481-482; Henri BRESCH, «La draperie catalane au miroir sicilien, 1300-1460», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 4 (1983), pàg. 113-118.

lianes, com la de Francesco di Marco Datini, de Prato.⁷ Les compres efectuades al sud de la Sènia pels comerciants de la Ciutat Comtal no s'orientaven exclusivament a atendre la demanda local, ni tan sols del mercat interior de Catalunya, sinó que s'enviaven a Flandes i a Anglaterra.⁸ Menys evidents resulten a la documentació notarial conservada els productes que els valencians esperaven de Barcelona. Els contractes d'assegurances esmenten material per a la construcció naval, moles de molí, manufactures fèrriques i, sobretot, productes reexportats: esclaus, espècies i pastell.

Aquest comerç amb els diversos territoris de la Corona d'Aragó constituïa, per a alguns mercaders de la capital catalana, la principal font d'ingressos. Era una activitat que, pel fet de ser prou segura, no permetia uns marges de guanys elevats, de la quantia dels que proporcionava aleshores el comerç exterior. Els periples comercials per Aragó o per València, que admetien bé les petites inversions, va ser el banc de prova i el punt de partida de bastants fortunes mercantils barcelonines.

Les estructures navals

Durant tota la Baixa Edat Mitjana, el comerç de llarga distància va tenir un caràcter preeminentment marítim. El vaixell era, aleshores, l'únic mitjà de transport que permetia mobilitzar un gran volum de mercaderies i traslladar-lo lluny. La capacitat de càrrega i la velocitat ordinària –superiors a la de la rècula– reduïen considerablement els costos del tràfic comercial. La ràpida adopció, per part dels armadors, dels nòlits diferenciats,⁹ el preu dels quals s'establia no solament d'acord amb el pes o el volum de les partides i la distància a recórrer, sinó també d'acord amb el valor dels productes que les integraven, va facilitar la penetració a les bodegues de les embarcacions, al llarg del segle XIV, d'una gamma creixent d'articles pobres no imprescindibles. Aquestes raons i d'altres expliquen que, per a trajectes llargs i contingents grossos, només s'empressin les rècules quan no era possible l'ús de la nau.

Des de mitjan segle XIII, la demanda creixent de nòlits havia convertit el transport marítim en una activitat força rendible a Barcelona, que atreïa capitals procedents d'altres sectors econòmics. Els homes de negocis de la Ciutat Comtal, captivats pels beneficis que garantia, invertien en l'explotació de vaixells una part creixent dels seus recursos, actitud que trobava ressò, a escala menor, en els restants grups solvents de la societat barcelonina.

El comerç internacional, en el transcurs de la primera meitat de l'Edat Mitjana, va consistir gairebé exclusivament en un tràfic d'articles de luxe, dels quals

7. E. CRUSELLES, *Los mercaderes de Valencia en la Edad Media*, Lleida, Milenio, 2001, pàg. 23-36.

8. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 26; CRUSELLES, *Los mercaderes de Valencia...*, pàg. 34-35

9. L'aparició d'aquests nòlits a les repúbliques italianes, al darrer quart del segle XIV, ha estat estudiada per Federigo MELIS, «Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo», dins *L'Opera de Werner Sombart nel Centenario della nascita*, Milano, A. Giuffrè, 1964, pàg. 87-149.

tan sols en feien un consum continuat els estaments privilegiats. Al costat dels draps fins, les espècies, l'or, les armes, els esclaus, les pells, la llana anglesa o la grana, solament efectuaven aleshores grans recorreguts mercantils els queviures més imprescindibles, com ara el blat o la sal. L'alça, lenta però sostinguda, de la productivitat en el sector primari, l'accentuació de la divisió social del treball, el creixement urbà i el triomf d'una mentalitat econòmica més dinàmica, provocaren, des del 1300, la incorporació progressiva als circuits del gran comerç de les mercaderies pobres no vitals (llana corrent, colorants tèxtils secundaris, teles de qualitat mitjana, cuirs, fusta, minerals, ramaderia, estris metàl·lics, terrissa, cordam, etc.) a l'abast de les classes populars. Aquests productes barats, malgrat l'adopció del nòlit diferenciatiu, solament podien suportar els costos del transport si viatjaven en grans contingents.

Des de mitjan segle XIV, les exigències dimanants de la nova estructura del comerç internacional, la necessitat dels mercaders de reduir substancialment les despeses del tràfic, per neutralitzar les repercussions de la recent contracció demogràfica i de les successives crisis agràries sobre la demanda, i l'afany dels armadors d'eleva la rendibilitat del transport naval, incitaren els mestres d'aixa a construir vaixells cada cop més grossos.¹⁰ Aquesta tendència a eixamplar el casc dels navilis plantejà prest problemes d'infraestructura. S'hagueren d'ampliar i reequipar les drassanes amb un ormeig força més potent i s'hagué de proveir de moll les riberes més concorregudes, a fi de garantir un nivell suficient de protecció davant els temporals a unes naus el calat de les quals obligava a ancorar cada cop més lluny del litoral.

L'expansió comercial barcelonina a la Mediterrània occidental

L'expansió mercantil barcelonina a la Baixa Edat Mitjana constitueix un fenomen complex en les formes i amb un desenvolupament cronològic intricat. Va consistir en un desplegament concèntric que arribava a la costa siriana, en l'avançada cap a llevant, i als ports del mar del Nord i a l'arxipèlag canari en la progressió cap a ponent.

Aquesta projecció comercial de Barcelona a la Mediterrània i a l'Atlàntic no ha de ser concebuda com un conjunt radial de grans eixos, cada un dels quals es prolonga linealment i autònomament amb el pas del temps, sinó com un sistema articulat, com una xarxa en què els nusos estan estretament interconnectats i la dinàmica de cada un afecta la dels restants: el funcionament del mercat alexandrin repercutia damunt la presència barcelonina a Flandes o a Provença i viceversa.

Dintre aquesta teranyina mercantil creada pels catalans entre 1200 i 1500 es poden distingir una àrea central, integrada per la conca occidental de la Mediterrània i els estats dels confins de la Corona d'Aragó, i una àrea perifèrica, força més extensa, que comença al canal de Sicília i a l'estret de Gibraltar i es

10. Michel MOLLAT, «La transformation des marines européennes du XIV^e au XVI^e siècle», dins *Annals de la III Universitat d'Estiu*, Andorra, Conselleria d'Educació i Cultura, 1985, pàg. 234.

prolonga fins a Alexandria i Damasc, en una direcció, i fins a Bruges i les illes Canàries, en l'oposada. Dintre el primer cercle, els territoris de la confederació i els enclavaments conquerits a ultramar, oferien als homes de negocis barcelonins un conjunt de mercats on podien operar amb relativa seguretat i amb un estatut aranzelari idèntic –si no més favorable– al dels principals concurrents. Les embarcacions de la capital catalana, en l'àmplia franja perifèrica, no comptaven, en canvi, amb ports situats sota la jurisdicció del sobirà aragonès, operaven lluny de les seves bases i hi esdevenien, en conseqüència, força més vulnerables davant la pirateria o el corsarisme. La competència comercial, en aquestes places llunyanes, d'on provenien alguns articles d'alta qualitat com ara les espècies, els draps flamencs o la llana anglesa, era força més agressiva.

Sicília

Per la seva posició, al centre mateix de la Mediterrània, per la seva demanda constant –i solvent– d'articles manufacturats, pels seus excedents sistemàtics de cereals i matèries primeres, i per la seva estreta i primerenca vinculació política a la Corona d'Aragó (1282), Sicília desenvolupà, al llarg de tota la Baixa Edat Mitjana, un paper decisiu en la navegació i el comerç exterior barcelonins. La inclusió dels ports sículs en els periples mediterranis dels comerciants de la Ciutat Comtal s'havia produït abans de 1240, arran de l'envol de les rutes de Tunis i d'Alexandria.¹¹

Poc després de la conquesta, els mercaders catalans van ser equiparats, quant a reduccions aranzelàries i prerrogatives consulars, a la nació més afavorida, Gènova.¹² En el primer terç del segle XIV, el tràfic entre Catalunya i Sicília s'incrementà a un ritme força accelerat. Nombrosos barcelonins s'instal·laren en els principals mercats, des d'on, per compte propi o associats amb conciutadans que romanien a la capital catalana, van desenvolupar una activitat econòmica creixent. Paral·lelament, moltes companyies destacaven agents a l'illa.¹³ La penetració mercantil, potenciada per l'establiment d'una branca col·lateral de la Casa de Barcelona a la cort de Palerm, no va conferir, tanmateix, als comerciants de la Ciutat Comtal una posició monopolística a Sicília, on no es van convertir, almenys pel que fa al segle XIV, en els dominadors incontestats. Molts poderosos com a armadors van haver de compartir amb els genovesos, venecians i pisans els beneficis dimanants del comerç exterior sicilià. La posició dels barcelonins es refermà a la dècada dels quaranta, a les vespres de la Pesta Negra, quan la fallida de les banques dels Bardi i dels Peruzzi va provocar un replegament sobtat

11. Josep M. MADURELL i Arcadi GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Barcelona, Colegio Notarial i CSIC, 1973, doc. 2, pàg. 151-152.

12. Antoni DE CAPMANY, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la ciudad de Barcelona*, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, 1961, vol. II-1, doc. 40, pàg. 62-63, i doc. 42, pàg. 65-66.

13. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 120, notes 107 i 108. La Companyia Mitjavila, des de la seva constitució, disposa de dos factors a Sicília, Esteve des Gerp i Guillem Arnau (Víctor HURTADO, *Un llibre de la Companyia Mitjavila (1334-1342)*, Barcelona, Facultat de Geografia i Història, 1985, vol. I, pàg. 84-106 i 132-138, [tesi de llicenciatura inèdita]).

dels homes de negocis toscans arreu del *mezzogiorno* italià. La reintegració de l'illa sota l'administració directa dels sobirans aragonesos, poc després del 1400, va incidir positivament en l'activitat mercantil dels ciutadans de Barcelona i incrementà, en conseqüència, els recels que aquesta ja suscitava entre els estaments populars de Palerm i d'altres places, que arribaren a considerar la possibilitat de repetir, ara contra els catalans, l'aixecament de 1282.¹⁴

Les relacions amb Sicília, en el segle XV, van assolir –com ha demostrat Mario del Treppo– unes cotes sense paral·lel en el comerç exterior de Barcelona: els ports sículs absorbien gairebé una quarta part del tràfic naval registrat a la capital catalana. Les embarcacions que es dirigien a Llevant s'aturaven sistemàticament, tant a l'anada com a la tornada, a Palerm, Messina o Siracusa, on recomponien els seus carregaments respectius. La intensitat de les relacions de Barcelona amb Trinàcria no és exclusivament imputable, tanmateix, a la seva favorable posició geogràfica, en la confluència de les dues conques mediterrànies, sinó que derivava també de les característiques pròpies del mercat local: a cada viatge a Alexandria o a Rodes n'hi sol correspondre un que conclouïa en un port sicilià. L'any 1429, només en els protocols d'assegurances del notari Bartomeu Masons apareixen registrades 19 sortides rumb a l'illa, cota que no se superà durant els dos darrers terços del segle XV. El tràfic es reactivà considerablement en la dècada dels cinquanta. Mario del Treppo, a partir dels protocols d'assegurances dels notaris Antoni Vilanova i Pere Bastat, ha documentat nou viatges a Sicília el 1456, dotze el 1457, nou el 1458, tretze el 1459, dotze el 1460 i catorze el 1461.¹⁵ El llarg enfrontament de la Generalitat amb la monarquia va allunyar, durant la dècada de 1462 a 1472, les embarcacions barcelonines de les riberes sícules. El tràfic, com a conseqüència del replegament de la flota en defensa del Principat i de les mesures adoptades per Joan II contra els catalans a l'illa, va quedar gairebé interromput. Després de la guerra civil, els vaixells de la Ciutat Comtal van reaparèixer en els ports de Trinàcria, on no assoliren, almenys en el darrer terç del segle XV, les cotes de les dècades centrals.

Els barcelonins exportaven a Sicília, en primer lloc, draps:¹⁶ de les 6.455 lliures de mercaderies assegurades amb destinació a Trinàcria, durant el bienni 1428-1429, 5.755 (el 89%) corresponen a articles tèxtils.¹⁷ Tota la gamma de la manufactura llanera catalana trobava sortida fàcil en els mercats de l'illa; els draps de Barcelona, Perpinyà, Girona, Sant Llorenç de Morunys, Sant Joan de les Abades-

14. Carmelo TRASELLI, «Sul Vespro anticatalano», *Lumen* (Marsala), 4 (1951), pàg. 44-54.

15. Mario DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcelona, Curial, 1972, pàg. 136-140.

16. MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 86, pàg. 216; doc. 120, pàg. 250; doc. 126, pàg. 255; doc. 133, pàg. 259; doc. 164, pàg. 293-294; doc. 172, pàg. 300; doc. 202, pàg. 327; doc. 204, pàg. 329; doc. 209, pàg. 333-334; doc. 217, pàg. 340; doc. 224, pàg. 347; doc. 225, pàg. 348; doc. 233, pàg. 354-355. Arcadi GARCIA i Maria Teresa FERRER, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983, vol. II, doc. 125, pàg. 465-466; doc. 212, pàg. 554-556. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 123, nota 122; DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 143-146. HURTADO, *Un llibre...*, vol. I, pàg. 222-228; Elisa VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas de Jaume Tarascó (1334-1338). Algunos aspectos del comercio marítimo*, Barcelona, Facultat de Geografia i Història, 1985, vol. I, pàg. 84-106 i 132-138 [tesi de llicenciatura inèdita].

17. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 146.

ses, Olot i Puigcerdà són els que hi tenen una presència més constant.¹⁸ Durant la primera meitat del segle XV, les teles catalanes gaudien, doncs, de gran acceptació entre els sicilians: representaven entorn del 70% de les vendes totals documentades en l'illa, segons els càlculs d'Henri Bress.¹⁹ Els homes de negocis barcelonins, com que la draperia catalana –malgrat els seus successius avenços tecnològics– no podia satisfer completament les exigències dels estaments privilegiats de la societat, redistribuïen també per l'illa teles flamenques, occitanes i, des del 1430, angleses.²⁰ Un altre dels articles molt apreciats a Sicília era el corall obrat.²¹ Les armes (ballestes d'acer, cuirasses, coltells i dagues) figuren també entre les mercaderies expedides regularment des de Barcelona a Palerm.²² Les exportacions barcelonines a Trinàcria no se circumscrivien, tanmateix, als articles manufacturats, abastaven també els queviures produïts dintre les fronteres de la confederació (la mel de Tortosa, l'oli de Mallorca i l'arròs de València) o provinents de l'exterior (les arengades andaluses) i els colorants vegetals (el safrà).²³

Entre les importacions, el primer lloc correspon als cereals, que no arribaven a equilibrar mai, tanmateix, les entrades –força més regulars– dels draps catalans.²⁴ El tràfic del blat constituïa un capítol a part en les relacions comercials entre Barcelona i Sicília i circulava normalment en grans carregaments homogenis, controlats per membres de l'alta burgesia barcelonina i per funcionaris reials. Què representa el gra dintre del conjunt de les importacions procedents de l'illa? Durant el bienni de 1428-1429, segons el protocol d'asse-

18. Sobre els draps de Barcelona, Perpinyà, Girona i Olot: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 128, pàg. 256-257; doc. 204, pàg. 329; doc. 219, pàg. 342; i VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas...*, vol. I, pàg. 88 i 89. Sobre Sant Llorenç de Morunys i Sant Joan de les Abadesses: BRESS, «La draperie catalane...», pàg. 108-127. Sobre Puigcerdà: GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 87, pàg. 414-417.

19. BRESS, «La draperie catalane...», pàg. 108-111.

20. Sobre les teles flamenques: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 217, pàg. 340; DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 147; BRESS, «La draperie catalane...», pàg. 108-110; VÍCTOR HURTADO, *Un llibre de comptes*, vol. I, pàg. 230-234; VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas...*, vol. I, pàg. 91. Sobre les teles occitanes: DEL TREPPO, *Els mercaders catalans*, pàg. 147-148; BRESS, «La draperie catalane...», pàg. 108-110; VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas...*, vol. I, pàg. 91. Sobre les teles angleses: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 217, pàg. 340; DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 147; BRESS, «La draperie catalane...», pàg. 108-110.

21. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 148-150.

22. Sobre les armes: DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 148-150; CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 125; MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 168, pàg. 297 (ballestes d'acer); doc. 162, pàg. 291 (coltells); VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas...*, vol. I, pàg. 94 (coltells).

23. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 150. Sobre l'oli de Mallorca i el safrà, també: CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 122-123. Sobre l'arròs de València i el safrà: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 185, pàg. 311 i doc. 184, pàg. 310, respectivament.

24. Sobre les importacions de cereals: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 120, pàg. 250; doc. 126, pàg. 255. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 49, pàg. 363; doc. 71, pàg. 405-406; doc. 247, pàg. 585. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 121-122. VÍCTOR HURTADO, *Un llibre de comptes*, vol. I, pàg. 217-221. VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas...*, vol. I, pàg. 112-115. Sobre les entrades de draps catalans: DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 151.

gurances del notari Massons, es van descarregar a la Ciutat Comtal mercaderies sícules per valor de 6.750 lliures, de les quals 3.700 (el 54,8%) corresponien als cereals. La incidència del forment en les esmentades importacions va disminuir considerablement, en el segon quart del segle XV, i se situà entorn del 43%.²⁵ Per davall del gra se situen el sucre, el cotó, la seda i el corall en brut.²⁶ A les principals places sicilianes, especialment a Siracusa, els comerciants barcelonins hi compraven també productes orientals o africans, com ara els esclaus, el cotó turc, el coure i la cera de Romania o les espècies, de manera que s'estalviaven viatges als respectius mercats d'origen.²⁷

Sicília, des de la qual els barcelonins reexportaven draps i corall català a Alexandria i reimportaven productes orientals a Catalunya, esdevingué una etapa fonamental en la ruta de les espècies, en la qual va assumir el paper de centre de concentració i distribució de mercaderies, de dipòsit estratègicament situat. Trinària acostava, doncs, les riberes orientals de la Mediterrània a les occidentals i contribuïa a fer més fluid el tràfic entre Barcelona i Alexandria.

El control dels mercaders i dels armadors barcelonins sobre el tràfic siculocatalà era gairebé complet; les marines estrangeres, excepte la pisana en la fase final del regnat d'Alfons el Magnànim, hi desenvolupaven un paper molt restringit. Com es tancaria normalment la balança comercial entre Barcelona i Sicília? El protocol d'assegurances de Bartomeu Massons –ja esmentat– documenta, per als anys 1428-1429, importacions per valor de 6.750 lliures, mentre que les exportacions hi assolien la suma global de 6.455 lliures. Ens trobem, doncs, davant unes relacions comercials força equilibrades. Si combinam la informació aportada per les pòlisses d'assegurança amb què forneixen les comandes i les lletres de canvi arribam a la conclusió que el conjunt dels intercanvis era favorable als barcelonins; la fuga sistemàtica de moneda cap a la capital catalana suscità, en el segon terç del segle XV, una alarma creixent entre els comerciants i els banquers sicilians.

Sardenya

Estratègicament situada en la ruta de Sicília, Tunis i Llevant, Sardenya constituïa per als barcelonins més una escala de navegació, un refugi segur a les portes del Tirrè, que un mercat important. Força menys poblada i més pobra que Sicília, l'illa, amb una estructura econòmica basada en el sector primari i una xarxa urbana poc desenvolupada, s'inseria en el context mediterrani baix-

25. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 152.

26. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 122; DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 149-153. Pel que fa al cotó especialment, també: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 120, pàg. 250; doc. 128, pàg. 256-257; doc. 164, pàg. 293-294. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 137, pàg. 482-484. HURTADO, *Un llibre...*, vol. I, pàg. 215-217. VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas...*, vol. I, pàg. 115-116.

27. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 155. Sobre el tràfic d'esclaus: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 128, pàg. 256-257; doc. 162, pàg. 291; doc. 164, pàg. 293-294. Sobre el cotó turc: HURTADO, *Un llibre...*, vol. I, pàg. 215-217. Sobre les espècies, també: GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 137, pàg. 482-484.

medieval com un territori relativament extens, ben situat respecte als grans eixos navals, excedentari de matèries primeres i d'articles agropecuaris i amb una feble capacitat d'absorció de productes manufacturats i de luxe. La presència –esporàdica– d'embarcacions i d'homes de negocis catalans als ports sards data, si més no, des de la darrera dècada del segle XIII.²⁸

Els comerciants de Barcelona, amb una forta implantació, des de la conquesta (1323), als districtes litorals del sud i de l'oest, venien a Càller i a l'Alguer draps, teles de lli i flassades de fabricació catalana, petites quantitats de teles nòrdiques, queviures (vi, oli, fruits secs, conserves de peix i mel), elements d'equipament naval, dagueria i vidre.²⁹ La demanda sarda –al contrari que la siciliana– no generava un gran corrent d'exportació, sinó un tràfic de volum modest i molt heterogeni, servit per embarcacions de tonatge petit i mitjà, en les bodegues de les quals només els draps apareixen de manera regular. No va ser, doncs, la capacitat d'absorció de mercaderies que va atreure els barcelonins cap als ports sards, sinó l'oferta d'alguns productes de gran interès com ara el corall i la sal, seguits, a gran distància, dels cereals, el formatge, l'argent i el plom.³⁰ Del litoral alguerès venia la major part del corall que, un cop treballat, es reexportava des de Barcelona cap a Llevant. Els cereals, la sal i els formatges³¹ sards constituïen tres articles de fàcil col·locació en les grans ciutats de l'Itàlia septentrional, les necessitats alimentàries de les quals desbordaven àmpliament la capacitat productiva dels respectius *contadi*. Els vaixells i els mercaders que enllaçaven la Ciutat Comtal amb els ports sards eren majoritàriament barcelonins; en canvi, la presència d'embarcacions i de comerciants mallorquins o valencians en aquesta ruta va ser escassa.³²

28. MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 58, pàg. 197-198; Carme BATLLE, «Noticias sobre los negocios de mercaderes de barcelona en Cerdeña hacia 1300», dins *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, Sassari, 1978, pàg. 277-289.

29. MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 86, pàg. 216-217; doc. 100, pàg. 234-235; doc. 232, pàg. 353-354; doc. 241, pàg. 364 (sobre les vendes de draps); doc. 228, pàg. 350; doc. 232, pàg. 353-354 (sobre les teles nòrdiques); doc. 100, pàg. 234-235 (vi i oli); doc. 241, pàg. 364 (fruits secs). HURTADO, *Un llibre...*, vol. I, pàg. 222-228 (draps) i pàg. 230-234 (teles nòrdiques). GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 161, pàg. 506-509 (draps); doc. 82, pàg. 412-413 (vi); doc. 161, pàg. 506-509 (oli i conserves de peix). VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas...*, vol. I, pàg. 84-85 i 87 (draps). CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 94-95 (teles de lli, flassades, vi, oli, conserves de peix, mel, equipament naval, dagueria i vidre).

30. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 173, pàg. 525; doc. 174, pàg. 526; doc. 219, pàg. 562; doc. 246, pàg. 584-585; doc. 273, pàg. 612 (sobre el corall); doc. 53, pàg. 53; doc. 166, pàg. 515-516; doc. 167, pàg. 516-518 (sobre els cereals); doc. 174, pàg. 526; doc. 240, pàg. 578-579; doc. 273, pàg. 612; doc. 308, pàg. 651-654 (sobre el formatge). HURTADO, *Un llibre...*, vol. I, pàg. 237 (sobre el corall); pàg. 221-222 (sobre els cereals); pàg. 234-235 (sobre l'argent). CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 96-97 (sobre el corall, el formatge i el plom). VARELA, *Estudio del Libro de Cuentas...*, vol. I, pàg. 112-115 (sobre els cereals) i 122-123 (sobre el formatge).

31. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 132, pàg. 477-479.

32. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 98-99.

Nàpols

Els vaixells barcelonins recalaven a les costes de Campània i de Calàbria des del primer quart del segle XIV.³³ L'activitat desenvolupada pels comerciants de la Ciutat Comtal a Nàpols era, fins al 1400, força esporàdica: hi anaven, de tant en tant, des de Càller o Palerm, a vendre sal i a comprar vi, esclaus i sofre.³⁴ Durant el primer quart del segle XV, aquestes relacions, sense deixar de ser marginals dintre del conjunt del comerç exterior català, es van fer més freqüents: gairebé cada any una o dues embarcacions barcelonines atracaven al peu del Vesuvi. El 1429, el tràfic marítim entre Barcelona i Nàpols havia assolit ja un nivell de certa consideració: vuit embarcacions, sis d'elles catalanes, efectuaven el trajecte entre ambdós ports.³⁵ Per aquesta època, els intercanvis amb Nàpols significaven, segons els càlculs de Mario del Treppo,³⁶ un 3% aproximadament del valor global de les importacions i exportacions barcelonines.

Els ports de Campània i Calàbria s'integraren en la xarxa naval catalana, abans de la conquesta del regne per Alfons el Magnànim (1436-1442), com a escales eventuais de les línies de Sicília i de Sardenya. El tràfic amb Nàpols, un territori que ocupava una posició excèntrica respecte al gran eix Barcelona-Alexandria, estava subordinat, doncs, a la ruta de les illes; molts dels productes que els catalans hi venien (sal, blat, formatge, sucre i cuirs) els havien adquirit prèviament a Eivissa o a Palerm.³⁷ Els mercaders barcelonins que operaven en el territori angeví, on la ferma implantació dels florentins i dels genovesos els relegava a un segon pla, ho feien més per adquirir alguns productes locals (el vi i el sofre³⁸) o importats (els esclaus³⁹) que per col·locar-n'hi de la Corona d'Aragó (els draps i la sal⁴⁰).

La conquesta del regne, pel fet d'inserir les principals ciutats marítimes de la Campània en la ruta catalana de Llevant, va modificar profundament el tràfic naval entre Barcelona i Nàpols. Des de la incorporació dels districtes continentals del *mezzogiorno* italià a la Corona d'Aragó, els vaixells ancoraren successivament a

33. Bernat Ballester, patró de la coca "Santa Eulàlia", de Barcelona, ancorada a Castellammare di Stabia, reconeix el 1325 haver rebut de Guillem "Putzola", de Montpeller, un canvi a risc marítim, que promet pagar a Bonaire (Càller), cap on es dirigeix (GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 37, pàg. 346-348).

34. Sobre la sal: GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 72, pàg. 407. Sobre el vi: DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 161. Sobre els esclaus i el sofre: CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 99.

35. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 164.

36. Efectuats a partir de la informació continguda, per al bienni de 1428-1429, en el protocol d'assegurances de Bartomeu Massons (DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 166 i 187).

37. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 167; CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 100-101.

38. El vi calabrès i el grec de Nàpols eren molt apreciats a Barcelona, on es cotitzaven, el 1420, a 104 i a 180 sous la bóta, molt per damunt dels 80 sous a què es pagaven els vins francesos i provençals (Jean BROUSSOLLE, «Les impositions municipales de Barcelone de 1328 à 1462», *Estudios de Historia Moderna*, V, pàg. 37 i 42). Sobre les compres de sofre: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 202, pàg. 327-328.

39. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 170.

40. MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 202, pàg. 327-328, doc. 206, pàg. 331; doc. 209, pàg. 333-334. GARCIA i FERRER, *Assegurances a Barcelona*, vol. II, doc. 149, pàg. 494-495.

Mallorca, l'Alguer, Càller, Gaeta o Nàpols, Palerm, Messina, Siracusa, Rodes i Alexandria. A la tornada, després d'efectuar totes les escales sicilianes, enfilaven cap a Sardenya. Aquest escurçament de l'itinerari obeïa a la funció assignada al regne en el sistema d'intercanvis coordinats establert pels homes de negocis barcelonins entre la façana mediterrània ibèrica i els grans mercats internacionals del Pròxim Orient: un territori on es podien vendre grans contingents de productes catalans i obtenir un superàvit en moneda per esmerçar a Alexandria en l'adquisició de pebre o canyella. Nàpols, com ha assenyalat Mario del Treppo,⁴¹ va contribuir a equilibrar la balança de pagaments catalana a Llevant.

La ruta de Llevant no era l'única que connectava, després de la conquesta, Barcelona amb Nàpols, sinó que n'existien d'altres: la directa, la de Sardenya i la de Sicília. La més sovintejada era la tercera, pel fet que permetia autèntics "viatges triangulars": les embarcacions transportaven sal, d'Eivissa a Gaeta, vi o oli, de Gaeta a Palerm, i blat, de Palerm a Barcelona.⁴²

Conclou la conquesta del regne el 1442, el tràfic mercantil entre Barcelona i Nàpols es normalitzà ràpidament: la duana de la Ciutat Comtal registra, el 1446, l'arribada de sis embarcacions –quatre de catalanes i dues d'italianes– provinents de Campània, amb un tonatge global de 1.500 botes.⁴³ A mesura que la integració del nou territori a la resta de la Corona d'Aragó esdevenia més ferma i estreta, la marina catalana anava consolidant el seu predomini en les rutes de Nàpols: del 1454 al 1459 tots els carregaments que circulaven entre Barcelona i el regne italià ho feien en vaixells de la confederació. Durant aquest sexenni, el tràfic amb la Campània assolí el nivell més alt: set viatges el 1454, deu el 1455, onze el 1456, deu el 1457 i nou el 1459.⁴⁴ El valor de les mercaderies intercanviades significava, segons aquestes dades, entorn del 7,7% de l'import global de les transaccions exteriors barcelonines.⁴⁵ Els mercaders de la Ciutat Comtal aprofitaren a fons les possibilitats que obrí la instal·lació d'Alfons el Magnànim en el *Castelnuovo*; alguns homes de negocis importants, com ara Joan de Torralba, Joan Llobera o Gaspar Montmany, van fixar la residència a Nàpols o a Gaeta.⁴⁶

La conquesta va modificar també la relació d'intercanvis vigent entre Barcelona i Nàpols. La demanda de draps catalans, que, fins llavors, només havia assolit unes cotes moderades, experimentà, arran de la incorporació, una alça espectacular: els teixits de llana arriben a significar més de les tres quartes parts de totes les vendes efectuades pels barcelonins en el regne.⁴⁷ Aquest és precisament el resultat més important, des del punt de vista comercial, de la conquesta, el fet d'haver obert a la draperia catalana un mercat amb una forta capacitat d'absorció. A la Ciutat Comtal, els comerciants carregaven, amb destinació a Campània, draps de diverses

41. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 172-173

42. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 174.

43. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 176.

44. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 178.

45. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 187.

46. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 179-180; CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 107, notes 58-59.

47. El 75,8% del valor de les mercaderies assegurades, entre 1447 i 1469, pels homes de negocis catalans que operaven a Campània i Calàbria (DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 183).

qualitats:⁴⁸ “de la terra”,⁴⁹ de Barcelona, de Perpinyà,⁵⁰ de Sant Joan de les Abadesses, de Sant Llorenç de Morunys, de Girona, de Solsona, de Mallorca i d’Aragó. Els mercaders barcelonins aprofitaven els viatges per redistribuir en el regne teixits estrangers: draps anglesos, frisons i de Carcassona.⁵¹

El segon capítol entre les exportacions catalanes a Nàpols l’ocupava la sal. La producció de les salines locals, tant a Campània com a Calàbria, va ser, al llarg de l’Edat Mitjana, insuficient. Durant la primera meitat del segle XIV, les importacions provinents de Càller van cobrir una part important del dèficit. Des del 1380 aproximadament, una política de preus alts, imposada per les dificultats financeres de la Corona, allunyà els compradors napolitans de Sardenya, d’on van desaparèixer completament al començament del segle XV.⁵² És aleshores quan la sal d’Eivissa, que els barcelonins, abans de la conquesta, ja venien de manera intermitent, ocupa el buit deixat per la sarda a Nàpols.⁵³ El tràfic de la sal entre les Pitiüses i Campània, que significa, entre 1447 i 1469, gairebé el 7% de les exportacions barcelonines al regne, garantia als mercaders un ampli marge de beneficis, de l’ordre del 20%.⁵⁴

Cotes força més modestes assolien, entre les vendes, els queviures (conserves de peix, mel, arròs i fruits secs), els cuirs, els productes metal·lúrgics i el corall.⁵⁵ Cap d’aquestes partides superava, a les dècades centrals del segle, el 2% de les exportacions canalitzades pels comerciants de la Ciutat Comtal. Els mercaders barcelonins, després de la conquesta, continuaven important de Nàpols vi; mostraven poc interès pel gra, un article estratègic del qual la Corona s’havia reservat l’exportació. El lli de Calàbria constituïa un altre dels articles de fàcil col·locació a la Ciutat Comtal. Des de mitjan segle, un producte que apareix sovint en els carregaments dels vaixells catalans que salpaven dels ports de Campània és l’alum: la caiguda de Constantinoble el 1453, la pèrdua subsegüent de les mines de Focea i l’esfondrament del “trust” genovès de Quios provocaren una revaloració dels jaciments d’Ischia i de Pozzuoli. La companyia de Gaspar Montmany i Pere Rovira, des del 1453, abastia d’alum napolità el mercat barceloní.⁵⁶

De la documentació notarial i fiscal conservada, malgrat que esparsa i heterogènia, sembla desprendre’s que les importacions barcelonines no van arribar mai, a les dècades centrals del segle XV, a anivellar les exportacions, les

48. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 182-183, 199 i 206, quadre IV.

49. MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 233, pàg. 354-355.

50. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 243, pàg. 570-571.

51. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 183. Sobre els draps anglesos: GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 191, pàg. 542. Sobre els draps frisons: MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 228, pàg. 350.

52. Ciro MANCA, *Aspetti dell’espansione catalano-aragonesa nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano, A. Giuffrè, 1965, pàg. 190.

53. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 227, pàg. 567; DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 188.

54. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 183 i 190.

55. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 181-183 i 199. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 170, pàg. 521-524 (sobre les conserves de peix) i doc. 208, pàg. 553 (sobre els cuirs).

56. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 183-185.

quals, a mesura que els homes de negocis catalans es feien amb el control dels mercats napolitans, van experimentar una alça gradual. La balança comercial es devia tancar normalment amb un saldo favorable a Barcelona i devia proporcionar un superàvit en metàl·lic susceptible d'esmerçar-se en altres àrees. El dèficit comercial català amb Orient era eixugat, en part, mitjançant la tramesa de moneda de Nàpols a Alexandria.⁵⁷

La situació va canviar radicalment a la dècada següent, quan la guerra civil, en la mesura que retenia les millors embarcacions barcelonines en la defensa del litoral català, generà un dèficit de nòlits en la Ciutat Comtal, que fou atès tant per les galeres florentines, venecianes i franceses com per les naus castellanes. Entre 1461 i 1469, Mario del Treppo ha documentat vint-i-tres viatges entre Barcelona i els ports napolitans; la mitjana se situa, doncs, en 2,5 viatges per any. La caiguda de les transaccions en aquesta àrea –ben palesa respecte al nivell assolit la dècada anterior– va ser, tanmateix, menys pronunciada que en altres mercats, ja que el tràfic amb el regne va pujar, durant la guerra civil, del 7,7 al 8,4% del conjunt de les transaccions exteriors barcelonines.⁵⁸ L'alum napolità va seguir arribant, en vaixells estrangers, a la capital catalana,⁵⁹ des d'on es van continuar expedint draps cap als ports de Campània.⁶⁰

Conclòs el conflicte entre la Generalitat de Catalunya i la monarquia aragonesa, es produí, amb la nova política de reconstrucció, un redreçament gradual del comerç exterior de Barcelona. Els comerciants van reaparèixer en els grans mercats internacionals de l'època i el tràfic es distribuí d'una manera més equilibrada que durant la guerra: els intercanvis amb Nàpols, entre 1476 i 1493, pugen del 7,7 al 10,5% del valor global de les importacions i exportacions fetes pels homes de negocis barcelonins. Gairebé vint anys de domini directe havien estat suficients perquè els productes tèxtils catalans penetressin en profunditat en els mercats del *mezzogiorno* italià. La segregació del regne de la resta de la Corona d'Aragó, a la mort del Magnànim, va provocar conseqüències polítiques d'una certa entitat, però no va significar un capgirament de les relacions mercantils. Nàpols havia estat integrada irreversiblement a l'àrea econòmica catalana.⁶¹

Toscana i Ligúria

L'Itàlia septentrional va constituir sempre, per als barcelonins, una àrea difícil, on la penetració mercantil va topa, al revés que al *mezzogiorno*, amb una concurrència aferrissada. Les ciutats de Toscana i de Ligúria, poblades de mercaders i menestrals altament qualificats, amb un sector bancari molt evolucionat, presentaven, a la Baixa Edat Mitjana, una estructura econòmica

57. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 185-186.

58. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 176-178 i 187.

59. Gabriel Porrassa, el 1466, assegura, a Barcelona, totes les partides d'alum que els seus factors, Joan Falcó i Miquel Rosseta, aconseguissin de carregar a Nàpols, en galeres venecianes, franceses o florentines, amb destinació a la ciutat comtal (DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 185).

60. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 253, pàg. 590-591; DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 208, quadre V.

61. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 188 i 207.

parescuda a la de Barcelona, basada en la importació de queviures, matèries primeres i articles de luxe de procedència llunyana, en l'exportació de productes manufacturats, molts d'ells amb un alt valor afegit, i en la redistribució de les esmentades mercaderies exòtiques. El baix coeficient de complementarietat econòmica dificultava les relacions comercials entre la capital catalana i els grans centres mercantils i financers al nord del Tíber. Els intercanvis es basaven en la venda de llana, cuirs i pells, draps, safrà, queviures (conserves de peix i arròs) i de productes adquirits prèviament a Berberia (cera i cuirs) o a Sardenya (cuirs, formatges, peix salat), així com en la compra d'alguns articles manufacturats d'alta qualitat (sederes i draps toscans), de matèries primeres tèxtils d'importació (pastel llombard, cànem, alum de Quios) i paper.⁶²

El producte que més circulava entre Catalunya i la Itàlia septentrional és la llana; les partides d'aquesta fibra signifiquen, el 1414, el 83,7% del conjunt de les exportacions, segons els llibres de la recaptació de la lleuda de Cotlliure.⁶³ La major part d'aquesta llana procedia d'Aragó i no passava, emperò, per Barcelona; es carregava a Tortosa,⁶⁴ que s'havia convertit en el principal mercat de contractació cap al qual aflueix fibra provinent d'arreu de la Corona d'Aragó. Entre 1415 i 1420, van sortir anualment del delta de l'Ebre entre 1.000 i 2.000 quintars de llana amb destinació a Itàlia, quantitat que va experimentar, en la dècada següent, una alça espectacular, ja que va assolir els 9.000 quintars el 1429.⁶⁵ Els draps catalans sols trobaven una demanda sostinguda a Gènova, on van acabar per provocar l'adopció de mesures proteccionistes, per tal de salvar la manufactura local.⁶⁶ Entre les importacions no existia un equivalent a la llana; els draps de Florència van recular gradualment a Barcelona davant la concurrència de les teles flamenques.⁶⁷

Els mercaders barcelonins van haver de compartir el tràfic per la mar Tirrena septentrional amb els homes de negocis italians, els quals no van aconseguir mai, emperò, col·locar-se al seu nivell.⁶⁸ Entre les embarcacions que sovintaja-

62. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 89, pàg. 419-420; doc. 92, pàg. 423-426; doc. 122, pàg. 463-464 (sobre la venda de llana); doc. 92, pàg. 423-426; doc. 105, pàg. 443-444; doc. 117, pàg. 459 (sobre la venda de cuir i pells); doc. 100, pàg. 435; doc. 116, pàg. 458; doc. 252, pàg. 588-590 (sobre la venda de draps); doc. 92, pàg. 423-426 (sobre la venda de safrà); doc. 104, pàg. 441-442; doc. 106, pàg. 444-445 (sobre les conserves de peix); doc. 132, pàg. 477-479 (sobre els cuirs i els formatges de Sardenya). MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 147, pàg. 274-275 (sobre la venda de cuirs i pells); doc. 148, pàg. 275 (sobre les conserves de peix); doc. 216, pàg. 339-340 (sobre les compres de peix salat a Sardenya). També: CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 70-74, i Rafael CONDE, «El tráfico comercial entre la Corona de Aragón y Pisa en 1414 según los libros de la lezda de Collioure», dins *Studi di Storia Economica toscana nel Medioevo e nel Rinascimento in memoria di Federigo Melis*, Pisa, Pacini, 1987, pàg. 127-142.

63. CONDE, «El tráfico comercial...», pàg. 127-128.

64. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 147, pàg. 493; doc. 148, pàg. 493-494; doc. 194, pàg. 543-545; doc. 213, pàg. 557; doc. 220, pàg. 562-563; doc. 250, pàg. 586-587. Jacques HEERS, *Gènes au XVI^e siècle*, Paris, Flammarion, 1971, pàg. 314-315.

65. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 239-240.

66. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 77.

67. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. I, pàg. 71-72.

68. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 74-75 i 79-80; CONDE, «El tráfico comercial...», pàg. 128-129; HEERS, *Gènes...*, pàg. 315.

ven aquestes rutes sobresortien també les catalanes, les naus grosses de la Ciutat Comtal, més aptes per al transport de mercaderies de molt de volum que les galeres toscanes.⁶⁹ Els nòlits dels vaixells i les assegurances dels carregaments es concertaven normalment a Barcelona.⁷⁰

De la documentació disponible, que no permet avaluar el volum d'aquest tràfic, es pot desprendre que les importacions de mercaderies provinents de Florència, Pisa o Gènova, malgrat que incloguessin alguns articles de luxe, no van assolir mai unes cotes paragonables a les de les vendes de llanes. Només les especulacions monetàries de les expertes societats florentines, que explotaven sistemàticament els diferencials existents de tant en tant entre el curs legal de les diverses monedes a Catalunya i el curs comercial dels metalls preciosos en els mercats financers internacionals,⁷¹ tendien a equilibrar, si no a capgirar, el saldo de la balança de pagaments.

El Llenguadoc i la Provença

Els territoris d'ambdós marges del Roine, malgrat el seu caràcter marítim i el fet de disposar d'una manufactura drapera important, constituïen per als barcelonins una àrea amb unes possibilitats mercantils molt parescudes a les de Navarra i Castella: uns territoris amb excedents de productes agraris i de matèries primeres, especialment de cereals, i amb un dèficit estructural d'alguns articles de luxe. A la Baixa Edat Mitjana, el Midi, pel fet de no disposar d'un potencial naval paregut al de Ligúria o Catalunya, estava més ben articulat amb les regions centrals d'Occident que amb l'àmbit mediterrani. Una atapeïda xarxa de rutes terrestres el connectava amb el Delfinat, Borgonya, Xampanya i Flandes, per les valls del Roine i del Saona, amb Savoia i Llombardia, pels colls alpins, i amb Alemanya, per l'altiplà suís i la vall alta del Rin. La principal cruïlla d'aquest sistema viari era Avinyó, ciutat ben proveïda –segons el factor d'una important societat toscana–⁷² de fustans, teles, acer i fil de lli,⁷³ articles no produïts als tallers locals, sinó provinents del repaís continental. El tràfic naval es concentrava a Marsella, Aigüesmortes i Narbona. L'interès dels barcelonins per les places occitanes i provençals era doble: captar una part dels excedents agraris generats en la seva respectiva rodalia i adquirir algunes de les mercaderies que hi afluien des del nord i l'est.

A Tolosa, Narbona, Montpeller, Arles, Nîmes, Aigüesmortes, Avinyó i Marsella, els homes de negocis de la Ciutat Comtal venien –en petits contingents– cuirs, draps (de Barcelona i de Perpinyà) i altres articles manufacturats (miralls, ganivets, sabó), materials per a la construcció naval (cordam i pega) i fruita seca; hi redistribu-

69. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 68-69; DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 239, nota 30; CONDE, «El tráfico comercial...», pàg. 126-127.

70. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 240.

71. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 241-277.

72. La de Francesco di Marco Datini, de Prato.

73. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 45, nota 29.

74. Edouard BARATIER i Félix REYNAUD, *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1951, vol. II, pàg. 122 (cuirs), 540-541 (draps de Barcelona i de Perpinyà), 122 (materials per a la construcció naval i cera berberesca). CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 39-40, n. 7 i 9. GARCIA i FERRER, *Assegurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 271, pàg. 611 (sobre la fruita seca). MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 141, pàg. 268 (sobre les espècies).

ien matèries primeres tèxtils (cotó i alum), sucre, cera berberesca i sobretot espècies.⁷⁴ Entre les seves compres sobresortien el blat del Llenguadoc marítim, el pastell del Lauraguès, el vi i el corall provençals, pel que fa als productes de la terra; i els fustanys alemanys i llombards, els draps savoians, flamencs i brabançons, el cànem, el fil de lli borgonyó i els articles d'acer, coure i llautó renans, entre els que aflueixen des d'altres regions.⁷⁵ Els draps occitans,⁷⁶ de què se'n havia fet un gran consum al darrer terç del segle XIII, van experimentar, des del 1330, una davallada gradual i irreversible entre les importacions barcelonines, com a conseqüència de l'auge de la manufactura llanera local. Les vendes de teixits catalans en els mercats del Midi, en canvi, van créixer arreu i van acabar per provocar-hi l'establiment de barreres fiscals: Jacques Coeur, el 1445, gravava les importacions de draps del Principat al Llenguadoc amb una taxa d'un franc per peça.⁷⁷

Els mercaders de Barcelona van compartir el tràfic comercial entre el Midi i Catalunya amb els homes de negocis montpellerins, amb els comerciants alemanys –que apareixien cada any, a la Ciutat Comtal, a l'època de la collita del safrà, amb fustanys i teles de lli⁷⁸– i amb algunes companyies toscanes que disposaven de filial a Avinyó o a Montpeller.⁷⁹ Les relacions comercials entre Barcelona i les terres compreses entre les Corberes i els Alps marítims, pel fet de basar-se en la redistribució d'un producte llunyà, les espècies, van ser sempre fràgils: una caiguda de les arribades de pebre a Barcelona o l'organització de vies directes d'accés al mercat d'Alexandria, tal com ho va intentar, a mitjan segle XV, Jacques Coeur des d'Aigüesmortes,⁸⁰ implicaven una sobtada pèrdua de posicions, un desequilibri en la balança de pagaments.

Conclusions

Barcelona es va convertir, entre 1280 i 1350, en un mercat internacional a escala europea, els comerciants i els armadors de la qual van concórrer amb els de Gènova i Venècia pel control de les rutes més rendibles de la Mediterrània i de l'Atlàntic septentrional. Barcelona no es va convertir mai, emperò, en una poderosa ciutat estat, un empori comercial autònom, en una república marinera;

75. MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 242, pàg. 365 (sobre el blat del Llenguadoc marítim); doc. 242, pàg. 365 (sobre el cànem). GARCIA i FERRER, *Assecurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 180, pàg. 532; doc. 251, pàg. 587-588 (sobre el blat del Llenguadoc marítim); doc. 138, pàg. 484-485 (sobre el cànem). CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 39, nota 4 (sobre el blat del Llenguadoc marítim); pàg. 54, nota 30 (sobre els fustanys alemanys i llombards); pàg. 45-46 (sobre els draps flamencs i brabançons, el cànem, el fil de lli borgonyó i el coure i el llautó renans). Sobre els "*Draps burchs*", de Bourg-en-Bresse, departament d'Ain, Roine-Alps: GARCIA i FERRER, *Assecurances i canvis marítims...*, vol. II, doc. 138, pàg. 484-485; i CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 45, nota 45.

76. MADURELL i GARCIA, *Comandas comerciales barcelonesas...*, doc. 80, pàg. 213; CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 38, nota 1.

77. Michel MOLLAT, *Jacques Coeur ou l'esprit d'entreprise*, Paris, Aubier, pàg. 151.

78. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 45-48.

79. Com la de Lorenzo Tacchini i Raimondo Mannelli, que envia, des d'Avinyó, a Barcelona teles de Bourg-en-Bresse, cànem, i, de tant en tant, argent en barres (DEL TREPPO, *Els mercaders catalans...*, pàg. 242-244).

80. MOLLAT, *Jacques Coeur...*, pàg. 151.

sempre va ser la capital d'un regne força extens i amb una potència militar important. La Ciutat Comtal va gaudir, dintre la Corona d'Aragó, d'un marge de maniobra considerable, que el poderós consell municipal –controlat pels grans mercaders– sempre va procurar ampliar. El consistori barceloní va condicionar, a través de les Corts, la política exterior de la confederació, sense arribar, emperò, a dissenyar-la: els interessos del sobirà eren més amplis i diversificats que els de l'alta burgesia catalana. L'expansió territorial aragonesa per la Mediterrània i la projecció comercial ultramarina de Barcelona constitueixen dos processos diferents, que, encara que sinèrgics, avancen a ritmes distints.

La importància d'una plaça mercantil es mesura pel volum global de les entrades i sortides de mercaderies i de capitals que registra. No ens ha arribat informació quantitativa precisa sobre la balança comercial de Barcelona a la Baixa Edat Mitjana; les fonts fiscals permeten, emperò, una aproximació indirecta. La Generalitat recaptava un aranzel *ad valorem* sobre totes les importacions i exportacions catalanes. A partir dels ingressos generats per aquest dret d'entrades i d'eixides, Claude Carrère ha avaluat el comerç exterior del Principat, a la darrera dècada del segle XIV, en 1.800.000 lliures anuals.⁸¹ Quina era la part d'aquest volum d'intercanvis externs que corresponia a la capital? De la mateixa font es desprèn que Barcelona controlava gairebé la meitat de tot el comerç català. La seva funció rectora no es limitava al tràfic efectiu de mercaderies, sinó que s'havia convertit també en la principal concentració bancària de la Corona d'Aragó i en una plaça asseguradora de primer ordre, on es podien concertar pòlisses per a trajectes compresos entre Alexandria, Bruges i les Canàries, malgrat que no incloguessin cap port de la confederació. La Ciutat Comtal, encara que va conèixer dificultats econòmiques i enfrontaments socials, va confirmar, entre 1300 i 1500, la màxima de Francesc Eiximenis "*terra on mercaderia corre e abunda, tostemps és plena, e fèrtil e en bon estament*".⁸² Només en dos períodes concrets, entre 1356 i 1369 i de 1462 a 1472, arran de l'enfrontament amb Castella i la Guerra Civil catalana respectivament, la flota barcelonina es va haver de replegar en la defensa del propi litoral, cosa que va provocar en la ciutat dos forts sotracs econòmics. Malgrat la concurrència estrangera, la contracció demogràfica i la crisi agrària, els mercaders barcelonins van maldar per adaptar-se als temps difícils i recuperar cotes de mercat. Quan, pels volts de 1500, estaven refermant la seva presència tant a Llevant com al mar del Nord, la penetració castellana a Amèrica i portuguesa a l'Índic capgirà els circuits i les tècniques del comerç internacional i obrí una nova era.

Durant tota la Baixa Edat Mitjana, Barcelona va mantenir, doncs, estrets vincles comercials i financers amb Itàlia i el sud de França. Per les rutes navals i terrestres que connectaven la Ciutat Comtal amb Narbona, Montpeller, Marsella, Gènova, Pisa, Florència, Nàpols, Palerm o Càller no sols van circular comerciants, mercaderies i capitals; hi van córrer també intel·lectuals, artistes, obres d'art mòble, llibres, coneixements, idees estètiques i solucions tècniques. L'anàlisi de la xarxa de vies comercials pot ajudar, doncs, a establir la de difusió dels corrents estètics en la mesura que ambdues van ser superposades.

81. CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462...*, vol. II, pàg. 8-9.

82. Regiment de la cosa pública, ed. a cura del P. Daniel de Molins de Rei, Barcelona, Ed. Barcino, 1927, pàg. 168.

L'important paper que va tenir el comerç en l'estructura econòmica de la Barcelona de la Baixa Edat Mitjana explica que els mercaders hi esdevinguessin el col·lectiu més solvent econòmicament, més influent en el terreny polític i més cosmopolita en el camp de la cultura. L'home de negocis, entre 1250 i 1500, va esdevenir, arreu d'Europa, un important consumidor de productes artístics.

L'itinerari socioeconòmic dels comerciants catalans i valencians ha estat ben reconstruït per Carme Batlle, Santiago Aurell i Enric Cruselles a les seves corresponents tesis doctorals.⁸⁵ Els mercaders no van constituir mai un col·lectiu tancat i estàtic, sinó obert i dinàmic. En les botigues i els magatzems del barri del Mar i dels carrers circumdants dels mercats, els immigrants provinents d'arreu de Catalunya i els estrangers convivien amb persones nascudes a la Ciutat Comtal, que formaven part dels estrats socioprofessionals inferiors. L'expansió econòmica que va viure Barcelona entre 1250 i 1350, havia permès, pel fet de generar riquesa, tant la promoció de famílies menestrals, una part dels fills de les quals havien ingressat en la mercaderia, com la deserció de la franja més acabada dels comerciants, que havia abandonat el negoci per integrar-se, mitjançant l'exercici de càrrecs municipals, en l'oligarquia. En aquests cent anys, van ingressar, tanmateix, en el col·lectiu mercantil, per la base, moltes més famílies provinents de les capes baixes urbanes que les que en van sortir, pel cim. Aquesta dissimetria va accentuar la jerarquització interna en el grup. Mercaders amb pocs recursos coexistien amb homes de negocis opulents. A cada nivell de riquesa corresponia una estratègia i una tècnica mercantils específiques. Les companyies comercials van resultar més rendibles que les empreses manufactureres i van permetre enriquiments força ràpids. La participació en el comerç internacional va garantir un creixement aliger del patrimoni familiar.

A partir de determinades concentracions de capital, emperò, els mercaders, per consolidar irreversiblement el prestigi adquirit, havien de diversificar les seves inversions, consignant una part creixent dels seus recursos a l'adquisició tant d'immobles urbans com de béns rurals, havien d'optar als càrrecs municipals i havien d'orientar alguns dels seus fills cap a algunes professions liberals més prestigia- des, com ara la de juristes. Els guanys comercials, per elevats que fossin, no conferien als seus titulars el prestigi suficient per ingressar en el restringit cercle dels ciutadans honrats, del patriciat. Era en aquesta fase de trànsit a l'oligarquia, quan el mercader incrementava el consum, s'envoltava de luxe, millorava el seu àmbit domèstic, depurava els seus gustos i s'apuntava a les novetats de la moda. La notorietat tenia un preu, exigia una reconversió gradual del patrimoni i de les condicions de vida. Només en la mesura en què aconseguia fer aquests canvis, el comerciant ampliava les seves possibilitats d'emparentar amb la baixa noblesa, de millorar les seves estratègies familiars. En aquest ascens des del negoci a les rendes, a través del poder municipal, el consum d'art era imprescindible. La noblesa, ben consolidada socialment, no necessitava de manera tan imperiosa la sanció "artística" i podia mostrar uns gustos més conservadors.

85. Carmen BATLLE GALLART, *La crisis social y económica de Barcelona a mediados del siglo XV*, Barcelona, CSIC, 1973. Santiago AURELL i Alfons PUIGARNAU, *Els mercaders catalans del quatre-cents. Mutació de valors i procés d'aristocratització a Barcelona (1370-1470)*, Lleida, Pagès, 1996; Santiago AURELL, *La cultura del mercader en la Barcelona del siglo XV*, Barcelona, Omega, 1997. Enric CRUSELLES, *Los mercaderes de Valencia...*