

UN MERCADER VIGATA A SICILIA EN 1309

Tot llegint els documents de l'arxiu de l'Estat de Palerm, que va publicar Riniero Zeno¹, ens va sobtar un d'ells, en el que apareix un mercader vigatà, posat en el negoci d'exportació del blat sicilià.

En aquest document, datat a Palerm el dilluns 11 d'agost de 1309, el mallorquí Jaume Simó confessa haver rebut del vigatà Jaume Ferrer vuitanta florins i mig, per a esmerçar-los en l'expedició de la tarida «Sant Jordi», de la que era patró el primer, en un viatge que el dit vaixell havia de fer de Palerm fins a Termini, a fi de carregar blat en aquest port sicilià i portar-lo a Mallorca, on havia d'ésser pagat el deute al cap de vuit dies d'haver descarregat. Aquest crèdit anava a risc de la tarida i del càrrec durant el viatge.

Qui té un xic d'hàbit en la lectura dels contractes comercials vigatans dels segles XIII i XIV, que es conserven al nostre arxiu de la Cúria Fumada, s'adona immediatament de la singularitat d'aquest document panormità, pel que fa referència al que fins ara sabem de les activitats dels mercaders vigatans de les dites centúries.

En efecte,, fins ara no coneixiem cap document de préstec marítim fet per un vigatà, ni tenfem tampoc testimoniatges de la intervenció dels vigatans en el clàssic negoci medieval de l'exportació del blat de Sicília.

Aquestes raons ens han semblat suficients, per a reproduir aquí el document, que donem en apèndix, precedit d'aquest breu comentari, que tracta de situar-lo dins la vida i la tècnica comercial marítima del seu temps.

a) *Les persones*

Les persones que intervenen en aquest document són el deutor, que és el patró mallorquí Jaume Simó, un seu fiador, que era Jaume de Sant Martí, ciutadà de Mallorca, el creditor Jaume Ferrer, ciutadà de Vic, i els testimonis Arnau Boscà, Pere Saluguera i Joan de Sant Martí, cognoms que semblen tots també catalans.

De totes aquestes persones no en coneixem cap per ara, però la totalitat de llurs cognoms són força corrents dins la vida comercial marítima del segle XIV. El vigatà Jaume Ferrer té homònims ben il·lustres en la vida marítima catalana, com el mallorquí del mateix nom que el 1346 navegà la costa occidental d'Àfrica fins al Riu de l'Or. No és probable, però, que aquest vigatà tingués res a veure amb aquell navegant mallorquí, ja que el cognom Ferrer és també molt corrent a Vic en el segle XIV. Es per això que seria agosarat el fet de voler identificar el nostre personatge sense més referència que la del seu nom.

El vaixell

Una de les singularitats més remarcables d'aquest document és el tipus de vaixell a que es refereix, la *tarida de bandes*, espècie naval escassament documentada, tant ací com a fora. Aquesta singularitat de les *bandes* és molt més corrent de veure-la en els *llenys*, i sembla significar una alçada de borda superior a la ordinària².

La tarida, encara que és una mena de vaixell esmentat molt sovint a les fonts documentals i narratives catalanes medievals, no ha estat estudiada amb massa detenció, i per això és encara un vaixell poc conegut. El seu nom es aràbig i té la significació de vaixell de càrrega o de transport. La seva utilitat, que és esmentada més sovint a les fonts narratives, era la bèl·lica de transportar cavalls, raó per la qual ha estat de vegades definit aquest vaixell en el dit sentit. Però el nostre document és una mostra ben clara de la característica d'aquest vaixell com embarcació de càrrega en general, i no pas específicament de cavalls, ja que la tarida «Sant Jordi», en el viatge referit al document, carregava exclusivament blat.

En l'únic document de construcció, que coneixem per ara, que és un de dos constructors genovesos de l'any 1246, el buc d'aquest vaixell tenia d'eslora total 48 gues (= 35'7 m.), d'oberta màxima 16 pams i mig de gua genovesa (= 4'1 m.), i de puntal 9 pams (2'2 m.). Es tractava, doncs, d'un vaixell llarg, com la galera, estret i poc calat.

L'aparell es composava de dos arbres, un a proa de 26 gues (= 19'3 m.) i un altre al mig de 20 (= 14'9 m.) amb una vela llatina cadascú. Portava 150 remes, si bé no devia pas armar-los tots, i era dotada de dos timons laterals. Tenia portes a les mures, per entrar i sortir els cavalls³.

Es tractava, en suma, d'un vaixell de la família de la galera, família en la qual hi havia també d'altres tipus destinats al transport, com l'*uixer* i el *pàmfil*, que foren també molt corrents en el segle XIV.

Aquesta família naval es contraposava a la família de les *naus*, vaixells típics de transport, que eren curts i amples —la relació màniga-eslora no passava de 1/4— i de més calat, que navegaven només a vela i tenien un arqueig o capacitat molt major que els de remes. Els seus representants medievals més importants foren la *nau* i la *coca*, que eren els grans velers medievals, anomenats en l'argot mariner de l'època vaixells *rodons*, segurament a causa de llurs formes plenes.

La tarida «Sant Jordi» tenia la particularitat de les *bandes*, que devien permetre un excés de càrrec, relativament a les tarides ordinàries. Tot i això la capacitat d'aquest vaixell es difícil que passés de les 500 salmes (= 50 t. Moorsom), capacitat molt reduïda en relació a les naus de l'època, entre les que eren corrents els ports de 1.000 a 3.000 salmes (100 a 300 t. Moorsom)⁴.

Es tractava, doncs, d'un vaixell mitjà, de tipus mediterrani ben característic, que feia el tràfic ordinari del blat entre Sicília i Mallorca.
El comerç del blat de Sicília

El document que comentem és per ara l'únic que ens informa de l'intervenció dels vigatans en l'exportació del blat sicilià. I com que aquest

tràfic és dels més característics de la Baixa Edat mitjana, val la pena de descriure'l sumàriament.

L'exportació del blat sicilià tenia l'objecte econòmic de distribuir els excedents cerealistes d'aquella illa per les grans ciutats de la ribera mediterrània occidental. Nàpols, Roma, Pisa, Gènova, Marsella, Montpeller, Barcelona, València, Mallorca, Tunis, etc., eren grans aglomeracions humanes, que consumien cereals en grans quantitats, i, sobre les quals les oscil·lacions de la producció motivaren sovint caresties.

En un panorama així, és evident que el preu dels cereals pujava de vegades fins a xifres exorbitants, que atraïen la cobejança dels mercaders com la llegum els coloms.

Aquesta situació privilegiada de l'illa de Sicília, com centre exportador de blat al mig d'una zona de forta demanda, motivà la intervenció estatal dels reis sicilians, que establiren l'exportació per mitjà de llicències, les quals, a més de permetre als reis de Sicília utilitzar les exportacions com arma política, produïen importants ingressos al fisc. Es tractava, doncs, d'un comerç oficial, en el qual l'obtenció de les llicències d'exportació era l'origen de tot possible negoci.

Gairebé no cal dir, que els reis i les grans ciutats eren els principals beneficiaris d'aquestes llicències, que obtenien generalment per mitjans polítics, encara que després haguessin de recórrer als mercaders, per tal de fer possible a la pràctica les exportacions.

Al nostre país, que fou durant tota la Baixa Edat mitjana i bona part de la moderna un client assidu d'aquestes exportacions sicilianes, les dites llicències eren anomenades *tretes del forment* de Sicília. No pas sempre eren destinades les exportacions fetes pels catalans a les nostres ciutats, i fins i tot de vegades hom obtenia llicències d'exportació destinades a una ciutat que, probablement per raó del major preu del blat, al cap d'avall anaven a parar a una altra⁵.

No fa gaire Cuvillier ha donat a conèixer uns documents de 1260-61, relatius a una d'aquestes exportacions, en la que era interessat el rei Jaume I, i que era destinada a Montpeller. La realització de l'exportació correu a càrrec del patró montpellerí Joan de Montjardí i els mercaders barcelonins Guillem de Parellada, Pere de Forn i Pere de Navata, els quals portaren el forment a Gènova⁶. Les raons que hi hagué per aquesta exportació indeguda són precisament el motiu de la documentació.

La mecànica comercial d'aquestes exportacions es trasllueix força bé de la documentació per ara coneguda. Devia ésser corrent que la persona o entitat que obtenia la llicència d'exportació no disposés de diners a Sicília, per a pagar el preu del blat, les taxes d'exportació i les despeses d'equipament del vaixell per al viatge. Això el posava en la necessitat d'haver de cercar un mercader, que hagués exportat mercaderies —singularment teixits— a Sicília i disposés de diners a la dita illa, el qual prestava els diners per al viatge —inclòs el preu del blat— i participava en els beneficis. Això era fet per mitjà d'un préstec marítim a risc del vaixell i del càrrec, que era lliurat a Sicília i pagat al port *ad quem*, després d'haver

descarregat i venut el blat. Tant el document que ací reproduïm, de 1309, com el de 18 de setembre de 1260, que donà a conèixer Cuvillier en el lloc abans citat, responen a aquesta metodologia comercial. Val, doncs, la pena d'examinar amb certa detenció aquest contracte

El préstec marítim

En els documents comercials vigatans dels segle XIII i XIV coneguts fins ara, no hi ha contractes de préstec marítim. El fet sembla explicable, ja que els dits documents són en llur majoria procedents de l'arxiu vigatà de la Cúria Fumada, i a Vic no hi devia haver contractació ni mercat de préstecs marítims ni de canvis. Aquests contractes, igual que posteriorment les assegurances marítimes, només eren concertats a les ciutats on hi havia un mercat organitzat d'aquestes operacions comercials (Barcelona, València, Mallorca, Montpeller, Marsella, Gènova, Pisa, Nàpols, Palerm, etc.). Això fa que aquestes operacions fetes pels vigatans només siguin cognoscibles per mitjà de documents de procedència no vigatana, com el que ara reproduïm, que té la singular importància de fer-nos conèixer la pràctica del préstec marítim per part de la nostra gent.

Val a dir que, fins no fa gaire, havia dominat l'opinió de A.E. Sayous, segons la qual el préstec marítim no havia estat practicat a Barcelona fins la segona meitat del segle XIV⁷, i l'autoritat que l'opinió d'aquest autor tenia, ha fet que no hagi estat estudiat aquest contracte entre nosaltres fins fa també molt poc⁸. La historiografia nordamericana, que és la que més extensament s'ha ocupat d'aquest contracte, s'ha limitat d'una manera molt particular a la ciutat de Gènova⁹.

La pràctica d'aquest contracte per part dels mercaders catalans data de la primera meitat del segle XIII, i el primer text legal que l'esmenta al nostre país es la Costum de Tortosa, de 1272¹⁰. Comunament era conegut amb el nom de *canvi* marítim, si bé la seva configuració jurídica de vegades era feta com a préstec, tal com ho veiem en el document que estem comentant. En el segle XIV hom aplicà a aquest contracte, talment com al canvi ordinari o terrestre, l'expedient documental de la lletra de canvi, de la que hom en coneix molts exemples catalans dels segles XIV i XV. El contracte, doncs, és molt típic en la vida comercial —marítima catalana de la Baixa Edat mitjana, i d'una manera o d'una altra ha arribat fins els nostres dies, sense més modificació que la supressió de l'expedició de lletres de canvi marítim.

En essència aquest contracte era un préstec, que hom lliurava en un lloc, i cobrava en un altre. Era fet sobre una nau o sobre mercaderies embarcades, i no tenia altra particularitat que la d'anar a risc de la nau o les mercaderies sobre les que era fet, de manera que si la nau o les mercaderies arribaven sanes i salves a port, el creditor cobrava la totalitat del crèdit; si es perdien, el creditor no cobrava res; i si s'averiaven o es perdien en part només, el creditor cobrava a prorrata del que s'havia salvat, i perdia la part proporcional del crèdit corresponent a la part o valor que s'havia perdut. Aquesta forma de liquidació era idèntica a la que hom practica avui en les assegurances marítimes, a diferència de les ordinàries

o terrestres, que l'assegurador paga la totalitat del valor del dany i no pas la part proporcional a la suma assegurada.

El nostre document és precisament un contracte de préstec marítim, configurat com a tal préstec (*mutuum*) i no pas com a canvi. El vigatà Jaume Ferrer és el prestamista, que sembla indicar que disposava de diners a Sicília, segurament a causa d'haver-hi exportat mercaderies, probablement procedents de Vic.

Com que havia de cobrar el crèdit ell mateix a Mallorca al cap de vuit dies d'haver descarregat la tarida «Sant Jordi», sembla que ell feia el viatge de retorn de Sicília a bord del dit vaixell, tal com era corrent en aquesta mena de contractes.

El negoci que feia no es trasllueix del document, que no dona el for del canvi, ni especifica la moneda efectivament lliurada, sinó els vuitanta florins i mig que importava el crèdit a pagar. Com que normalment hom lliurava quantitats rodones, Jaume Ferrer degué lliurar a Jaume Simó deu unces sicilianes, que valien al par 6 florins cadascuna, cosa que suposaria un benefici de vint florins i mig (aproximadament 1/3 del capital). D'aquesta manera Jaume Ferrer aprofitava lucrativament el viatge de retorn de Sicília, on hi degué anar amb mercaderies per vendre.

El prestatari del nostre document, Jaume Simó, és només el patró de la tarida «Sant Jordi». La seva solvència no devia ésser massa clara, ni probablement actuava tampoc per compte propi, perquè afermança l'operació el ciutadà de Mallorca Jaume de Sant Martí, el qual potser era el titular de la llicència d'exportació del blat de Sicília, però és més probable que fos un comissionat de la ciutat de Mallorca, titular de la llicència d'exportació, enviat a Sicília, per a gestionar l'importació del blat. El fet que aquest comissionat de la ciutat anés a Sicília sense diners, no és pas estrany ja que les ciutats anaven molt sovint curtes de diners comptants i no tenien tampoc crèdits a l'estranger. Es per això que es feia necessària l'intervenció d'un mercader, que disposés de diners al lloc *a quo*. És cert que a la ciutat li resultaven cars aquests diners, però com que al cap d'avall no els havia de pagar, perquè els carregava al preu del blat, de l'import de la venda del qual cobrava el mercader, en definitiva era qui consumia el blat que pagava aquests marges comercials extraordinaris i la ciutat en realitat no posava més que la gestió.

Per poc que hom conegui el comerç exterior, comprèn fàcilment que les importacions amb llicència oficial sempre han tingut característiques semblants. El vigatà Jaume Ferrer, pel 1309, ja ho va saber comprendre.

Arcadi Garcia

NOTES

1. Riniero Zeno. *Documenti per la storia del Diritto marittimo nei secoli XIII e XIV*. Torino, 1936.
2. Rolf Eberenz. *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel*. Bern-Frankfurt/M, 1975, pp. 271-77.
3. *Ibidem*, p. 276.
4. Antonio de Capmany. *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Barcelona, 1961-62, I, p. 39.
5. Philippe Wolf. *Un gran commerce médiéval: les céréales dans le bassin de la Méditerranée occidentale*. VI Congrès d'Història de la Corona d'Aragó. Madrid, 1959, pp. 147-64; Carmelo Traselli. *Sulla esportazione di cereali dalla Sicilia nel 1407-1408*. Palermo, 1955.
6. Jean-Pierre Cuvillier. *Barcelonae, Gênes et le commerce du blé de Sicilie vers le milieu du XIII.e siècle*. «Atti del 1.º Congresso Storico Liguria-Catalogna». Bordighera, 1974, pp. 161-70.
7. André E. Sayous. *Els mètodes comercials a la Barcelona medieval*. Barcelona, 1975, pp. 112-13.
8. Arcadi Garcia i Sanz i Gaspar Feliu i Montfort. *Estudi introductori de l'obra de Sayous*, cit. a la nota anterior, p. 30-31; Arcadi Garcia i Sanz i Maria Teresa Ferrer i Mallof *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Premi «Ferran Armengol i Tubau» de l'Institut d'Estudis Catalans, 1974. Pendent de publicació.
9. Calvin B. Hoover. *The sea loan in Genoa in the twelfth century*. «The Quarterly Journal of Economics», 1926, pp. 495-529; Raymond de Roover. *The «cambium maritimum» contract according to the genese notarial records of the twelfth and thirteenth centuries*. «Economy, Society and Government in Medieval Italy. Essays in memory of Robert L. Reynolds». «The Kent state university press», 1969, pp. 15-33.
10. Llibre 9, rúbrica 27, cap. 42.

A P E N D I X

Archivio di Stato. Palermo Not. Bartolomeo de Citella, fol. 400 v. 401 r. (publicat per Riniero Zeno, *op. cit.*, doc. CLXVI, pp. 157-58). 11 agost 1309.

factum pro Iacobo Ferrerii.

Die lune .XI. eiusdem. Iacobus Symonis, civis Maioricarum, patronus, ut asseruit, unius teride de bandis, nunc existentis in portu Panormi, vocate Sanctus Georgius, consenciens etcetera, presente et hoc petente Iacobo Ferrerii de Vico, sponte confessus est, se recepisse et habuisse integre a dicto Iacobo Ferrerii ex causa et nomine mutui ad risicum Dei et fortunam maris et gencium florenos auri, iusti et statuti ponderis, octoginta et dimidium, pro explicandis ex eis quibusdam necessitatibus dicte teride et expediendo inde onere frumenti imronendo in teridam ipsam aput portum Thermarum. Renuncians etcetera. Quos quidem florenos octoginta et dimidium promisit et convenit idem Iacobus Symonis, debitor, ipsi Iacobo Ferrerii, creditori, stipulanti, tradere et solvere ipsi creditori aput Maioricas, seu in quocumque alio loco ipsa terida portum fecerit causa exonerandi, in presenti viagio quod dictus debitor dixit se facturum cum dicta terida a dicto portu Panormi aput Thermas, causa onerandi ibidem predictam teridam frumento, et abinde aput Maioricas causa exonerandi, dicto viagio non mutato, infra dies octo postquam ipsa terida fuerit exonerata de ipso frumento, ad illud videlicet risicum et fortunam maris et gencium pro rata ad quod onerabitur, ibit, stabit et exonerabitur dicta terida cum onere in viagio ipso Sub ypotheca etc. ac refectione dampnorum etc. Et erga ipsum creditorem pro ipso debitore Iacobus de Sancto Martino, civis Maioricarum, consenciens etc. sponte se constituit, ad preces dicti debitoris, fideiussorem et principalem pagatorem et debitorem dictorum florenorum in dicto termino sub predictis forma et modo, bonis eius omnibus habitis et habendis pro eum ipsi creditori proinde obligatis. Et renunciaverunt dicti debitor et fideiussor super premissis etcetera.

Sunt testes Arnaldus Buscani, Petrus Saluguera et Iohannes de Sancto Martino.