

*Quaderns de  
la Selva, 13  
2001*

CENTRE D'ESTUDIS  
SELVATANS

*De Torroella de  
Montgrí à Tossa:  
les Catalans et la mer  
(fin XIIIe-XIVe siècle)*

CHRISTIAN GUILLERÉ

ON a coutume de dire que l'expansion maritime médiévale catalane ne se résume pas à Barcelone, mais qu'elle est la somme d'une multitude de centres, souvent indépendants les uns des autres, mais que fédéraient en fait par leur ambition politique les comtes-rois.<sup>1</sup> Je voudrais par cet hommage montrer combien cette hypothèse était juste en appuyant ma démonstration sur les activités liées à la mer des principaux ports de la Costa Brava à la fin du XIIIe et au cours du XIVe siècle. Nous n'envisageons pas une étude de l'ensemble des ports du littoral septentrional du diocèse de Gérone<sup>2</sup>, mais la limitons à la partie sud de cette côte "sauvage", en insistant tout particulièrement sur l'activité du port de Sant Feliu de Guíxols.

Le bilan historiographique —exception faite de Tossa— est relativement mince. Malgré des fonds médiévaux d'une grande richesse, du notariat à la chancellerie de la Couronne d'Aragon, rien de satisfaisant n'a été publié sur Sant Feliu de Guíxols<sup>3</sup>,

1. J. M. PONS GURI a beaucoup travaillé sur l'ensemble de ces ports, en particulier sur celui de Blanes dont il a publié l'ensemble des privilèges. Cf. aussi C.-E. DUFOURCQ, *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age (Provence-Languedoc et Catalogne)*, Paris, 1975, p. 13-33.

2. Les ports du littoral septentrional du diocèse de Gérone sont ceux de Llançà, Cadaqués, Roses: I. M. COLOMER PRESES, *El litoral Català abans del segle XIX*, Barcelone, 1965, p. 54-85 les signale à partir des cartes marines et des portulans du XIVe siècle.

3. On peut se référer aux ouvrages anciens d'E. GRAHIT, «Memorias y noticias para la historia de la villa de San Feliu de Guíxols», *Asociacion literaria de Gerona. Certamen de 1873*, Gérone 1874, p. 95-302 (une dizaine de pages sont seulement consacrées à l'activité commerciale) et

Palamós<sup>4</sup> ni Torroella de Montgrí<sup>5</sup>. Quant au petit havre de Begur, inutile d'insister. L'exception reste Tossa<sup>6</sup> dont l'activité portuaire a été étudiée avec une très grande précision par un "historien du dimanche", noble expression du métier que l'on doit à Philippe Ariès<sup>7</sup>, Mario Zucchitello. Ce dernier a non seulement brossé un tableau très vivant des *tossemcs* en s'appuyant sur le notariat, puisé aux sources géronaises, barcelonaises et valenciennes, et sur la documentation du *Mestre racional* conservée aux Archives de la Couronne d'Aragon ou du Regne de Valence, mais s'est aussi intéressé à la conjoncture commerciale de cette partie du littoral. Cette étude originale témoigne d'une fascination pour la mer et d'un amour des hommes et des choses –en l'occurrence des bateaux– que n'aurait pas renié C.-E. Dufourcq.<sup>8</sup>

Cet hommage n'est pas à proprement parler une synthèse, mais se veut une invitation à l'approfondissement du thème proposé.

### Conditions naturelles

C'est donc à travers les fenêtres littorales de la partie sud de la Costa Brava, de Torroella de Montgrí à Tossa, que nous abordons ce thème maritime. L'unité de cet ensemble repose d'une part sur des caractères physiques, de l'autre sur l'intégration progressive, mais souvent difficile au domaine royal de la plupart de ces ports.

En quoi le littoral est-il favorable à la vie maritime? Son caractère rocheux est essentiel: en effet l'indice de développement de la côte présenté par Yvette Barbaza fait apparaître un maximum de 3 à la presqu'île de Creus, contre 1,54 pour la côte de Begur à Blanes et 1,35 pour la côte calcaire de Torroella.<sup>9</sup> Dans le premier ensemble littoral, la structure transversale de la côte recoupe obliquement les directions structurales nord-ouest/sud-est: elle est d'un grand intérêt pour la

d'E. GONZÁLEZ HURTEBISE, *Bosquejo histórico de la Villa de San Feliu de Guíxols, seguido de unos breves apuntes de Historia interna (desde los mas remotos tiempos hasta 1517)*, Barcelone, 1905.

4. Cf. surtout M. M. COSTA PARETAS, «Palamós medieval: aspectes de la defensa de la Vila», *Estudis sobre Temes del Baix Empordà*, 1 (1981), p. 139-154 (étude surtout-nourrie des fonds de la chancellerie de la Couronne d'Aragon).

5. F. BAYET, *Economie et société à Torroella de Montgrí (1298-1325)*, Mémoire de Maîtrise de l'Université de Savoie, 1994, apporte des renseignements de première main sur l'activité maritime de Torroella de Montgrí.

6. M. ZUCCHITELLO, *El comerç marítim de Tossa a través del port barceloni (1357-1553)* [=Qua-

ders d'Estudis Tossencs, 2], Blanes, 1982 et Id., *Homes, vaixells i mercaderies de Tossa al Grau de València (1479-1703)* [=Quaderns d'Estudis Tossencs, 4], Blanes, 1992.

7. Ph. ARIÈS, *Un historien du dimanche*, Paris, 1982.

8. En témoignent aussi le goût pour la poésie et les références littéraires de son premier ouvrage à Baudelaire (cité note 6, p. 4) que l'on peut rapprocher de l'exergue que C.-E. Dufourcq emprunte à Paul Valéry dans la vie quotidienne dans les ports de la Méditerranée (cité note 1, p. 9).

9. Y. BARBAZA, *Le paysage humain de la Costa Brava*, Paris, 1966, p. 25. Cf. aussi P. DEFFONTAINES, *La Méditerranée catalane*, Paris, 1975.

pêche et la navigation. Mais les relations avec l'intérieur sont si difficiles que l'on peut parler de côte "verrouillée". L'arc sableux du golfe de Roses correspond à l'affaissement tectonique de l'Empordà. La côte rocheuse reprend alors jusqu'au Maresme. Le massif du Montgrí présentant une falaise d'une centaine de mètres, l'activité n'est possible qu'aux extrémités. Les côtes basses (Roses et Pals), ourlées de cordons et d'étangs, sont des zones répulsives, mises en valeur malgré tout.<sup>10</sup> Torroella de Montgrí n'exige pour un accès correct qu'un pont sur le Ter, le seul depuis Gérone.<sup>11</sup> Mais les fantaisies du fleuve et l'ensablement progressif l'infériorisent par rapport à Tossa, et surtout, Palamós et Sant Feliu de Guíxols.<sup>12</sup> En effet au sud du massif du Montgrí, la côte se prête mieux à la navigation: on peut distinguer plusieurs ensembles, en relation avec les cordillères littorales. Du cap Negre et de Begur à Palamós, les falaises des Gavarres, hautes de plus de 200 mètres, présentent une variété de teintes dues aux calcaires, schistes et granites durs qui les composent et dont la toponymie est le reflet: Illa Negra, Illa Blanca, Aiguablava. La Costa Brava proprement dite va de Sant Feliu de Guíxols au sud de Tossa, soit une trentaine de kilomètres. Les plages de sable s'élargissent alors annonçant la côte du Maresme.

Quelques remarques sur les sites portuaires. Le cas de Torroella de Montgrí est à part dans la mesure où la ville, située sur la rive gauche du Ter, est la dernière agglomération importante de la partie méridionale du golfe de Roses. La zone de mouillage des bateaux devait se situer à l'embouchure du Ter, semble-t-il, plus au nord que celle de l'actuel estuaire. On déchargeait aussi des marchandises plus au sud sur la plage de Pals.

Mais c'est à partir de Begur que le littoral présente le caractère rocheux qui fait sa beauté. La crique de Begur a une activité relativement limitée. Palamós et Sant Feliu de Guíxols de Guíxols présentent deux ports naturels, amples et profonds, assez bien abrités par le Cap de Begur. De plus les prolongements des Gavarres et de la *serralada* pré littorale commandent leurs sites, et condition intéressante, la tectonique issue de leur formation crée des conditions optimales pour les liaisons avec l'arrière-pays. L'étroit fossé de direction nord-sud séparant les Gavarres du massif de Begur, qui n'est autre que le couloir de Palafrugell, livre un passage facile vers Palamós qui par là-même pouvait devenir le port de tout le Baix Empordà, alors que les relations à travers le massif de Begur étaient verrouillées un peu comme celles du cap Creus. Un autre fossé tectonique

10. La riziculture est attestée très tôt cependant dans la zone littorale: Biblioteca de Catalunya, pergamins, n° 131 (I/III/2). Les salines aussi, et ce, dès le début du XIV<sup>e</sup> siècle: Arxiu Historic de Girona –par abréviation AHG– Notaria Torroella de Montgrí, reg. 555, f. 23.

11. C. GUILLERÉ, *Girona al segle XIV*, I, Barcelone, 1993, p. 226 sq.

12. Cf. J. PELLA Y FORGAS, *Historia del Ampurdà. Estudio de la civilizaci3n en las comarcas del Noreste de Cataluña*, Barcelone, 1883, p. 501 et Y. BARBAZA, *op. cit.*, p. 29.

de direction est-ouest séparant les Gavarres du reste de la cordillère du sud, appelé Vall d'Aro et qu'emprunte le Ridaura inférieur sur une vingtaine de kilomètres, fait aisément communiquer La Selva, et par conséquent Gérone, avec Sant Feliu de Guíxols. Etrécie, la cordillère entre la Vall d'Aro et le Tordera, limite plus géographique qu'historique du diocèse de Gérone, est beaucoup plus difficile à franchir, ce qui pénalise Tossa.<sup>13</sup>

Les conditions propres à la navigation et au développement des échanges maritimes découlent de ce type de littoral. Mais d'autres activités liées à la mer se trouvent favorisées: la pêche,<sup>14</sup> bien que le littoral soit assez pauvre en poissons, et celle, particulière du corail, qui se pratique sur l'ensemble de la côte, depuis Cerbère jusqu'à Sant Feliu de Guíxols, et tout particulièrement au large de Begur.<sup>15</sup>

### Conditions historiques

Si l'unité géographique est bien une réalité, le critère politique est aussi à prendre en compte en termes de statuts et de juridictions. A l'origine, le littoral situé au nord de Barcelone n'était guère favorable au comte-roi. Au milieu du XIIIe siècle, la juridiction de ces ports était entre les mains de seigneurs laïques ou ecclésiastiques: Torroella de Montgrí relevait de la famille Rocabertí,<sup>16</sup> Sant Feliu de Guíxols<sup>17</sup> et Tossa<sup>18</sup> des abbayes bénédictines de Sant Feliu et de Ripoll. Palamós n'était alors qu'un simple hameau.<sup>19</sup>

C'est pour raisons internes, et à cause de leur politique méditerranéenne, qu'à partir des règnes de Jacques le Conquérant et de Pierre II le Grand, les monarques ont cherché à s'implanter dans la partie méridionale du littoral du diocèse de Gérone. Au nord, en effet, les juridictions monastiques<sup>20</sup> ou comtales,

13. ZUCCHITELLO, *El comerç...*, p. 27-32.

14. Y. Barbaza se fonde sur l'étude des dîmes pour étudier les caractères anciens de la pêche et insiste sur la maîtrise de la pêche en étang qui permet de mieux comprendre la pêche en mer (*op. cit.*, p. 216-217).

15. Les pêcheurs de Begur, d'Esclanyà et Regencós y participent au large de Begur précisément. En 1315, Pere Fago de Torroella de Montgrí achète le corail que lui fournissent des pêcheurs qui travaillent par deux. Ils sont payés de 22 à 24 deniers par livre et deux groupes livrent 22 livres de corail, le troisième 30 livres. Intermédiaire, P. Fago devait livrer le négoce barcelonais qui transformait le corail ou le vendait brut. C'est surtout grâce à une pierre spéciale que l'on exploitait en Catalogne que cet artisanat fut très prospère (*AHG*, Notaria Torroella de Montgrí, reg.

558, f. 82, 86v, 87). Plus généralement, cf. BARBAZA, *op. cit.*, p. 219 et C. CARRÈRE, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés*, I, Paris-La Haye, 1967, p. 362-366.

16. Cf. P. NÈGRE PASTELL, «La vila de Torroella de Montgrí y sus primitivos señores», *Anales del Instituto de Estudios Gerundenses*, IV (1949), p. 15 sq.

17. J. M. FONT RIUS, *Cartas de población y franquicia de Cataluña*, Madrid-Barcelone, II, 1969, p. 604-605.

18. *Ibid.*, p. 601-603.

19. *Ibid.*, p. 606-607.

20. Llançà dépend du monastère de Sant Pere de Rodès: cf. M. T. FERRER MALLOL, «Llançà, senyoriu del monastir de Sant Pere de Rodès, en els segles XIV-XV», *II Colloqui d'Historia del Monaquisme català*, II, Poblet, 1974, p. 213-241 (Scriptorium Populeti, 9).

essentiellement le comte d'Empúries,<sup>21</sup> n'offraient aucune possibilité. La partie méridionale était en revanche plus ouverte.

C'est ainsi qu'entre 1272 et le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, la royauté intègre les principaux ports de cette côte à son domaine. Sous la procuration royale de Pierre, alors infant, Torroella de Montgrí est incorporée à la couronne.<sup>22</sup> Elle accède au statut de ville royale et connaît alors une croissance importante. La création de Figueres à l'intérieur des terres relève de la même stratégie.<sup>23</sup> Une fois roi, Pierre l'affirme contre les grands feudataires par la fondation de Palamós.<sup>24</sup> le contexte international –la rivalité entre Angevins et Catalans en Méditerranéen Occidentale– joue aussi un rôle important.<sup>25</sup> Le nouveau port est créé en 1277 et devient très vite un port militaire.<sup>26</sup> C'est d'ailleurs au large de cette côte qu'a lieu la bataille décisive de la Croisade contre l'Aragon qui voit la flotte de l'amiral Roger de Llauria écraser celles du roi de France au large des îles Formigues.<sup>27</sup> La logistique, maintes fois décisive dans ce type d'intervention, fait défaut à Philippe III qui est obligé de renoncer à son avancée jusque là victorieuse (reddition de Gérone en août 1285).<sup>28</sup>

De fait, alors que la majeure partie du XIII<sup>e</sup> siècle peut être considérée comme une période de paix entre les domaines du comte-roi et les rivages français de la Méditerranée<sup>29</sup>, nonobstant les périls liés à la mer et à la piraterie sarrasine, la fin du XIII<sup>e</sup> siècle et le XIV<sup>e</sup> siècle est marquée par des conflits épisodiques entre les marine française et catalane, entre Génois et Catalans.<sup>30</sup>

Si l'on met à part l'existence des grandes cités maritimes de la Méditerranée Occidentale –Gênes, Marseille, Barcelone ou Valence–, l'activité des ports et leur développement dépend en fait de l'arrière pays qu'ils desservent. C'est ainsi que l'intégration de Torroella de Montgrí au domaine royal pouvait ouvrir à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle un fenêtré maritime pour l'Empordà, mais surtout pour

21. A l'exception de l'abbé de Sant Pere de Rodas (juridiction de Llançà) et du lignage des Cruïlles (juridiction de Begur), le comte d'Empúries était le maître du littoral qui allait de Cerbère (Cervera de la Marenda) au-delà de Torroella de Montgrí.

22. FONT RIUS, *op. cit.*, II, p. 627-628.

23. Ces villes nouvelles s'intègrent plus généralement au mouvement de regroupement des populations que mènent dans la Péninsule, comme ailleurs, princes, seigneurs laïques et ecclésiastiques: cf. Ch. HIGOUNET, «*Congregare Populacionem*: politiques de peuplement dans l'Europe méridionale (X<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles)», *Annales de Démographie Historique*, 1979, p. 139-140.

24. COSTA PARETAS, *Palamós...*, p. 139-140.

25. F. GIUNTA, *Aragoneses y Catalanes en el Mediterraneo*, Barcelone, 1989, p. 39 sq.

26. *Dès 1285, il joue un rôle important avec Sant Feliu de Guíxols, où les Français avaient déposé leurs provisions.*

27. PELLA Y FORGAS, *op. cit.*, p. 624.

28. GUILLERÉ, *Girona...*, I, Barcelone, 1993, p. 43 sq.

29. M. BOURIN, «Catalans et Languedociens sur la côte de la "mer de Béziers" à la fin du règne de Saint Louis», *Actes du XII<sup>e</sup> Congrès d'Histoire de la Couronne d'Aragon, Montpellier, 1985* [= *Mémoires de la Société Archéologique de Montpellier*], 1987, p. 163-173.

30. Au XIV<sup>e</sup> siècle, il y a deux période de grand affrontement entre Génois et Catalans: dans les années 1333-1334 et au milieu des années 1350 (Cf. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 10, acte du 26.9.1356 où est évoqué le rachat par le roi d'un *lenypris* aux Génois).

Gérone. Si l'on y observe une réelle activité portuaire,<sup>31</sup> il n'en demeure pas moins que traditionnellement les marchands de cette cité royale préféraient embarquer leurs marchandises à Sant Feliu de Guíxols. En témoigne l'incontestable nouveauté qu'est la construction à partir de 1322 de la route Gérone-Sant Feliu de Guíxols par la Vall d'Aro, permettant le passage de lourdes charges.<sup>32</sup> Qu'elle soit confiée à un maître d'œuvre français prouve son importance économique.<sup>33</sup> Elle coïncide avec une période de développement des échanges maritimes. En tout cas, elle offre à Gérone un port, complétant l'axe continental nord-sud, jusque là prépondérant.

Cependant, le port de Sant Feliu de Guíxols relève de la juridiction de l'abbé du lieu et au début des années 1330, un conflit oppose les jurats, défenseurs des intérêts économiques de la cité, à l'abbé à propos d'une taxe — le *mesuratge* — que ce dernier voulait imposer aux marchands géronais. Les jurats et les officiers royaux, *veguer* et *batlle* de Gérone, soutiennent que les Géronais sont exempts de toutes taxes et que toute nouveauté leur est intolérable.<sup>34</sup> Ils en arrivent à contester la juridiction de l'abbé et font rédiger une sorte de memorandum portant sur les conséquences pour le commerce géronais d'un changement de port.<sup>35</sup> c'est alors que Palamós, qui connaît depuis sa création, cinquante plus tôt, un fort développement apparaît comme une alternative aux déboires guixollencs. Quels sont les arguments développés pour ce *mudament de camí e descarregador* (changement de chemin et de port)?

Toutes les marchandises qui viennent par mer arrivent de Barcelone, Tarragone, Tortosa, Valence ou Majorque. Les deux ports sont très proches l'un de l'autre: dix miles marins ou deux lieues par terre; mais Palamós est plus éloigné de Gérone d'une grande lieue de *mala carrera* alors que celle de Sant Feliu de Guíxols vient d'être construite. La situation septentrionale de Palamós entraîne des frais supplémentaires en nolis, les ports cités se trouvant au sud de Sant Feliu de Guíxols (c'est cependant oublier ceux du Roussillon et de la côte languedocienne), et aussi en transports (*loguer de besties*). Un autre argument de bon sens tient au fait que l'habitude des bateaux étrangers et des habitants des autres villes du diocèse est de venir à Sant Feliu de Guíxols. Le mauvais temps en mer fait que souvent les navires retournent à Sant Feliu (or plusieurs *lenys* et autres nefes ont sombré dans l'année).

31. BARBAZA, *op. cit.*, p. 195-196. L'activité du port fluvial est attestée par Cl.-G. MAUBERT, «La marine catalane et le trafic des grains (1356-1361)», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, xvi (1980), p. 125 sq.

32. Arxiu Històric Municipal de Girona (par abréviation *AFMG*), Llibre Vermell, f. 2-3 et *Ibid.*, xvii, Pergamins, n° 164 (pour l'original).

33. On peut rapprocher l'activité de Joan Bailli de Salles-d'Aude de celle de du maître d'œuvre languedocien de la cathédrale de Gérone, Jacques Faveran ou Favran, qui a précédemment dirigé le chantier de la cathédrale de Narbonne.

34. *AFMG*, I.1.2.1., Lligall 1, reg. 3, f. 2-v.

35. *Ibid.*, reg. 1, f. 73-78.

Ce mémoire nous apportent en effet de précieux renseignements d'ordre météorologique: il est, selon ses auteurs, plus facile de décharger à Sant Feliu de Guíxols, car les vents sont souvent contraires à Palamós et empêchent les navires de le faire. Sa rade est beaucoup moins abritée que celle de Sant Feliu de Guíxols. Vents d'ouest et du midi menacent les embarcations (le *leberg* ou *llebeig*, soufflant du sud-ouest, est mentionné): notation intéressante qui trahit aussi le manque d'assise des navires médiévaux, surtout des caboteurs le long de cette Costa Brava, fort inhospitalière par mauvais temps. Ces vents violents peuvent bloquer de trois à quinze jours durant les bateaux à Palamós; les moins chargés ou ceux surpris par le mauvais temps l'évitent autant que possible: *entretant [h]aurien perdut temps lo qual negú no pot cobrar!*

De plus les conditions de relations avec l'intérieur sont prises en compte: de Palamós, les marchandises ne peuvent être transportées à Gérone en un jour, comme c'est le cas de Sant Feliu de Guíxols, dont la nouvelle route autorise des charges (*faix*) de 5 quintaux et plus, ce qui diminue les frais de chargement, déchargement, péages et nolis, là encore au désavantage de Palamós. Le caractère ancien des relations entre Sant Feliu de Guíxols et Gérone explique que l'accueil y soit meilleur, qu'on y trouve davantage de mules et que ce port soit le mieux *albergat de la ribera*.

Le *mudament de camí e de descarregador* ne saurait donc se faire sans entraîner pour la cité une situation de pénurie; car cette affaire a lieu précisément dans un contexte de mauvaises récoltes. Enfin, si l'abbé de Sant Feliu exige un *mesuratge*, les marchands étrangers payent à Palamós trois deniers ou plus par sac de marchandises. A l'affût d'arguments pouvant influencer le roi, les rapporteurs signalent que les leudes sont fonction du nombre des marchands. Or les marchands de Banyoles, du Boulou, de Camprodon, d'Olot, de Castellfollit de la Roca qui vont traditionnellement à Sant Feliu de Guíxols par Gérone et paient ainsi la leude royale, peuvent l'éviter s'ils vont à Palamós: ainsi *lo senyor Rey e la ciutat serien dampnificats en leudes, passatges e altres coses en molt més, sens comparació quel del proffit de Palamós nes meylorarien*.

Le roi s'en mêlant, Sant Feliu de Guíxols perdit un temps son statut de port "carregador e descarregador",<sup>36</sup> qu'il possédait depuis longtemps, au même titre que Tarragone, Barcelone ou Torroella de Montgrí. Mais finalement, au début de son règne, Pierre le Cérémonieux revient sur cette décision et l'affaire s'achève par la victoire de Sant Feliu de Guíxols. Quelques années plus tard, tout en restant sous la juridiction de l'abbé de Sant Feliu de Guíxols, le port devient *carrer* de Gérone et ses habitants peuvent alors bénéficier des privilèges commerciaux accordés aux Géronais quelques décennies plus tôt.<sup>37</sup>

36. *Ibid.*, reg. 2, f. 2.

37. *Ibid.*, xviii, Llibre Verd, f. 132-137.

## L'activité portuaire de la Costa Brava

Des quatre ports principaux, on peut dire que trois d'entre eux le sont à part entière (Palamós, Sant Feliu de Guíxols et Tossa),<sup>38</sup> puisque dans la documentation, ils sont considérés comme *portus*, le quatrième est signalé comme *gradus*, c'est-à-dire à l'intérieur des terres (Torroella de Montgrí).<sup>39</sup> D'autre part, à l'exception de circonstances exceptionnelles, comme nous l'avons évoqué plus haut, tous ont le statut de port *carregador-descarregador*: ce qui signifie qu'ils relèvent donc d'un statut spécial qui leur est conféré par le roi. A l'origine les ports étaient autorisés à charger et décharger le blé.<sup>40</sup>

Nous ne possédons pas de dénombrements pour la période antérieure à la peste noire (taille ou *fogatge*). Ce n'est qu'à partir des années 1360-1365 que l'on peut extrapoler un chiffre de la population de ces ports à partir de ce type de documents. Deux d'entre eux, Torroella de Montgrí et Sant Feliu de Guíxols dépassaient vers 1360 les 200 feux; les deux autres, Palamós et Tossa se situaient nettement en dessous de 100 feux.<sup>41</sup> Mais c'est à Sant Feliu de Guíxols que l'on peut étudier avec plus de précision la population qui consacre son activité à la mer. En effet, le *fogatge* détaillé de 1360 qu'il faut utiliser avec prudence, compte 230 feux.<sup>42</sup> 180 nous donnent l'activité du chef de famille (soit un pourcentage de 78% comparable à celui de Gérone). Il permet surtout de bien montrer les principales composantes de l'économie portuaire. L'ensemble des métiers liés à la mer (pêche, transport, commerce) domine de loin avec 62% des actifs. Les marins, pêcheurs, marins et patrons de bateaux comptent à eux seuls 78 actifs, soit 44%. Mais le nombre des patrons n'est pas constant d'une documentation à l'autre, beaucoup étant en mer au moment de l'établissement du *fogatge*, tout comme marins et *serviciales* se trouvent engagés pour une durée variant d'un à deux ans.<sup>43</sup> C'est en général tout l'arrière-pays

38. Le port de Tossa est bien décrit dans ZUCCHIELLO, *El comerç...*, p. 27-29. Pour Sant Feliu de Guíxols, cf. le contrat de nolis d'une barque «nunc existentis in portu Sancti Felicis Guixollensis» (AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 9, acte du 2.10.1354).

39. DUFOURCO, *La vie quotidienne...*, passim.

40. C.-E. DUFOURCO, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1965, p. 33. Cf. aussi, Archivo de la Corona de Aragon (= ACA), Canc., reg. 576, fol. 92-96: dans ce privilège de 1334, il est question de charger et décharger «frumentum, bladum et alia victualia aliasque res et mercas prohibitas et non prohibitas...»

41. J. IGLESIES FORT, «El fogatge de 1365-70», *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes*

*de Barcelona*, XXXIV (1962), passim. Entre 1360 et 1365 la Catalogne a connu comme le reste de l'Occident chrétien une peste que les contemporains ont considéré comme la peste des enfants.

42. AHMG, VIII.1.1., Lligall 1, reg. 1: ce *fogatge* a été publié, mais non véritablement étudié dans ses incidences socioprofessionnelles par Lluís BATLLE PRATS, «Censo y poblacion de San Feliu de Guíxols en 1360», *Miscelanea de estudios dedicados a Martínez Ferrandó, Asociacion Nacional de Bibliotecarios, Archiveros y Arqueologos*, 1968, p. 43-52.

43. Exemple de contrat à temps de *servicialis*: le 30 avril 1354, Vicenç Cerdà et Berenguer Madir de Santa Cristina d'Aro s'engagent pour un an chez Guillem Capdargila, patron de coque de Sant Feliu de Guíxols (AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 8).

qui est mobilisé comme en témoignent au lendemain de la peste les nombreux contrats d'embauche pour un an de *serviciales*.<sup>44</sup> Ce type de contrat est fréquent à Sant Feliu de Guíxols comme à Torroella. Dans tous ces ports, on peut noter que l'essentiel de ce personnel vient de l'Empordà, et en particulier du Baix-Empordà. Un grande mobilité règne et il faut tenir les chiffres ainsi obtenus pour un minimum. La construction navale est aussi représentée dans ce port connu depuis longtemps pour ses *drassanes*: un peu plus de 10% des actifs y travaillent comme *calfats* ou *mestres d'axes*. Marchands et muletiers viennent compléter ce dispositif: les onze marchands sont pour la plupart parsonniers et parfois patrons d'embarcations. Les Sanç, Campllong, Benet, Bisbal, Pellicer participent au commerce maritime ou placent leurs cadets ou leurs gendres. Ils viennent de familles géronaises ou leur sont liés.

La construction navale est donc une activité portuaire importante. Du fait de son ancienneté, Sant Feliu de Guíxols est le seul port à posséder un arsenal. La documentation fait mention à plusieurs reprises de la construction de bâtiments *in darassana portus sancti Felicis Guixollensis*.<sup>45</sup> Cependant, les renseignements précis sur cet arsenal sont rares. L'une des premières mentions remonte à l'expédition de Majorque en 1113-1114.<sup>46</sup> Il ne faut pas cependant imaginer des chantiers aussi importants qu'à Barcelone.<sup>47</sup> Parmi les *coses vedades*, la poix et l'étope, font l'objet d'un commerce important, tout comme le bois, dont on sait que l'essentiel provient des massifs du Montnegre et du Montseny. Les ports de Palamós, Sant Feliu de Guíxols et même Blanes transporte ce bois vers les autres ports et en particulier vers Barcelone et bénéficie de la matière première pour la construction navale.<sup>48</sup> Dans les autres ports, on construisait les bateaux sur la plage. La documentation de Torroella de Montgrí au tournant des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles laisse entrevoir la présence de *mestres d'aixa*. Ainsi en 1298, Pere Bofill promet de réaliser pour Arnau Ribera une carène pour le prix de 120 sous. La même année, le *magister* Pere Bataller prend en apprentissage un certain Bernat, fils de Pere Juglar, de Sant Iscle d'Empordà pour lui apprendre l'*artem vel ministerium fustarie vel axe* pendant trois ans. En 1304, Berenguer Cros promet d'enseigner son art à Pere, fils de feu Arnau Carbonell. On y rencontre aussi des *calfats* dont la tâche est de réaliser l'étanchéité du bâtiment. A Torroella, en 1314, un jeune apprenti s'engage auprès d'un maître valencien

44. Ces *serviciales* sont de jeunes gens (environ seize ans), peuvent être considérés comme des mousses et viennent des paroisses du Baix Empordà (Santa Cristina d'Aro, Palafrugell, Blanes, Camos, etc.).

45. AHG., Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg.10, acte du 12.9.1356. Voir aussi un exemple de construction de coque à Tossa (AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 9, acte du 21.9.1354).

46. GRAHIT, *Memorias...*, p. 124-125.

47. CARRÈRE, *op. cit.*, I, p. 194-202.

48. *Ibid.*, p. 187-192.

pour apprendre son art –signe, s'il en était besoin– des relations commerciales du port sur l'ensemble du Levant.<sup>49</sup> La présence de calfats est aussi attestée à Sant Feliu de Guíxols et à Tossa.

En revanche, quel que soit le port, les types de bateaux et leur appellation laissent entrevoir une certaine unité. Fondamentalement la distinction se fait entre vaisseaux longs et vaisseaux ronds, beaucoup plus qu'entre bateaux à rame et bateau à voiles.<sup>50</sup> L'un ou l'autre des éléments de propulsion apparaît comme un appoint: ainsi la propulsion des bâtiments longs est la rame, celle des bâtiments ronds la voile. Malgré une certaine imprécision dans les termes employés, les appellations les plus fréquentes sont le *limbus* et son diminutif *limbutus*, la *barca*, plus rarement le *labut* ou *llaüt*, la *coca*, le *pamfil*<sup>51</sup> –qui n'appartient pas à un patron catalan–. Le *limbus* fait donc partie des embarcations longues, tout au moins relativement à leur largeur, avec ou sans rame, munis d'un ou deux mâts selon les cas;<sup>52</sup> il est de faible tonnage et sert au cabotage, mais peut aussi bien être utilisé en droiture, notamment lorsque le bateau fait cap vers Majorque.<sup>53</sup> En ce sens il est parfaitement adapté aux tâches qu'on exige de lui. Les *limbi* présentent à peu près le même type de bateau que les barques, d'après certains auteurs, ils ont un pont, contrairement au *llaüt* et semblent en général plus grands que les barques. On peut distinguer dans la terminologie employée par les notaires le *limbus* du *limbutus*, ou petit *limbus*: dans le premier on peut transporter autour de 180 *mitgeres* de froment (soit plus de 10 tonnes), dans le second une trentaine.<sup>54</sup> On peut aussi verser au dossier de la capacité des bateaux les deux frets que réalise Pere Ros en 1351. Le 13 août, il transporte dans son *limbutus* 30 *mitgeres* de froment à Barcelone, le 3 septembre 20 seulement pour la même direction.<sup>55</sup> Les prix peuvent varier de 60 à 450 livres barcelonaises de tern.<sup>56</sup>

A Torroella de Montgrí au début du siècle, ces *limbi* sont aussi nombreux que les barques. En revanche à Sant Feliu de Guíxols, dans les années 1350, les barques sont plus nombreuses que les *limbi*: armés ou pas, couvertes ou découvertes (c'est-à-dire sans pont) ces barques assurent l'essentiel du trafic.<sup>57</sup> Elles sont utilisées pour la pêche, mais aussi pour le cabotage, avec un rayon d'action relativement large

49. AHG, Notaria Torroella de Montgrí, reg. 1, –f. 83; reg. 2, f. 56; reg. 1, f. 55v. et reg. 554, f. 8 (respectivement).

50. DUFOURCO, *La vie quotidienne...*, p. 56 sq.

51. Ce *pamfil* appartient à un marchand marseillais: AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 9, acte du 24.11.1354. Cf. aussi reg. 632, f. 99.

52. Une typologie précise est présentée à l'aide d'exemples extraits du notariat par ZUCCHITELLO, *El comerç...*, p. 36-37.

53. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f. 46, 58-58v, 64, etc.

54. Cf. Tableau 5.

55. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f. 45v.

56. A Torroella de Montgrí, le prix des *limbi* varie de 64 à 164 livres (AHG, reg. 554, f. 53 et 86).

57. En 1351 par exemple, elles représentent près de 69% des bateaux enregistrés par le gardien du port, les *limbi* 25% et les coques 6%.

puisqu'elles peuvent aller de Sérignan jusqu'à Valence et même à Majorque, les plus grandes ayant un rayon d'action plus important. Quant à la capacité de transport, elle varie d'après les chargements réalisés de 2 à 3 tonnes de céréales à plus de 7 tonnes: c'est le cas de Joan Bonet qui transporte dans sa barque en 1356 120 *mitgeres* de froment, soit environ 7, 2 tonnes.<sup>58</sup> Leur prix est en général assez faible: de quelques dizaines de livres à un peu plus de 100.<sup>59</sup>

Les bateaux dont la capacité est la plus grande sont sans contexte les coques: il n'est en effet question des naves que dans les documentation des années 1320.<sup>60</sup> Les plus gros bateaux sont par la suite nommés *cocas*. Le 5 août 1351, Bernat Gironès transporte dans sa coque plus de 25 tonnes de céréales.<sup>61</sup> Les coques que l'on rencontre dans la documentation des années 1350-1380 présentent un pont et deux timons.<sup>62</sup> Elles peuvent présenter une capacité plus importante encore: en 1360, une coque de Caller décharge dans le port de Sant Feliu de Guíxols près de 500 salmes générales, une autre quelques années plus tard 320.<sup>63</sup> Leur prix est aussi plus élevé.

Le système catalan de vente des bateau se fait par la division de ces derniers en seize parts ou *setzena* et même en moitié de *setzena* ou bien en multiples: les habitants de Torroella de Montgrí et de Sant Feliu de Guíxols souscrivent assez fréquemment à l'achat de *setzena* ou plus de barques;<sup>64</sup> en revanche, pour les autres types de navires, on voit intervenir les Géronais. Ainsi avant la peste le marchand Ponç Boter donne procuration à un autre marchand géronais, Ramon Puig, pour récupérer les trois huitièmes qu'il possède dans la nef Sant Salvador, dont le majorquin Arnau Pelisser est le patron.<sup>65</sup> Le prix des coques ou coques bayonnesques se situe entre 300 et 400 livres barcelonaises de tern: Bernat Rabassa, dont une branche de la famille est installée à Sant Feliu de Guíxols, a fait construire sur la plage de Tossa une coque à un pont et deux timons appelée Saint Antoine dont il vend à Nicolao Descamps une moitié de *setzena* pour 9 livres et 7 sous, soit un prix de 299 livres et 4 sous barcelonais de tern.<sup>66</sup> ce sont les prix moyens de construction de la première moitié du xive que l'on retrouve à Barcelone encore vers 1360-1370.<sup>67</sup> Par la suite ils ont

58. *AHG*, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f.

59. A Torroella de Montgrí, le prix des barques varie de 20 à 80 livres (*AHG*, reg. 555, f. 51 et reg. 554, f. 39v).

60. Dans la documentation de Sant Feliu de Guíxols, le terme nave apparaît rarement, contrairement à Barcelone (CARRÈRE, *op. cit.*, I, passim).

61. *Ibid.*, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f. 102.

62. *Ibid.*, reg. 9, acte du 21.8.1354: Bernardus Rabassa... «dominus et patronus cuiusdam coche duorum timonorum et une cohoperete...»

63. *Ibid.*, reg. 17, acte du 21.10.

64. Cf. *AHG*, Notaria Torroella de Montgrí, reg. 554, f. 39v: 100 sous barcelonais de tern la *setzena*; *ibid.*, reg. 2, f. 86: 200 sous barc. de tern la *setzena*.

65. *Ibid.*, Notaria Girona-5, reg. 2, acte du 18.8.1322.

66. *Ibid.*, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 9, acte du 21.8.1354.

67. CARRÈRE, *op. cit.*, I, p. 296-301.

tendance à s'envoler: ainsi la *coca* Sant Nicolao construite à Sant Feliu de Guíxols et à laquelle le marchand géronais Guillem Beuda participe pour une *setzena*, revient à 1184 livres et 15 sous barcelonais de tern.<sup>68</sup>

La présentation faite jusqu'à présent est nettement structurée. Il est en général impossible de faire autrement avec la documentation notariale. Dans certains cas même, comme à Palamós ou à Tossa, faute de registres notariaux, on est condamné à étudier et leur activité au miroir de la documentation d'un autre port. La documentation conservée aux Archives de la Couronne d'Aragon a déjà permis ce type d'étude, en particulier pour Tossa, ou de façon très secondaire pour Torroella de Montgrí et Sant Feliu de Guíxols: les registres de *coses vedades*, qui sont aussi conservés pour une période plus tardive à l'Archive du Regne de Valence,<sup>69</sup> permettent ce type d'exercice. Cependant la documentation locale peut parfois receler des richesses, ce qui est le cas du notariat de Sant Feliu de Guíxols. Dans la série notaires non identifiés, le registre n° 632 de ce fonds révèle une véritable surprise.<sup>70</sup> Composé de 162 folios, il présente l'enregistrement du 6 février 1347 au 21 juin 1364 d'une série de documents que l'on pourrait classer parmi les *coses vedades* du port de Sant Feliu de Guíxols. Il a été tenu par le gardien du port de Sant Feliu de Guíxols. Trois en fait se sont partagé cette tâche: avant la peste Bonanat Bayer (cadet d'une famille géronaise), de mai 1348 au 16 novembre 1350 Arnau Vilagran, qui fut jurat de Gérone dans la décennie, et à partir du 16 novembre 1350 jusqu'au 21 juin 1364 Guillem Banyes.<sup>71</sup> Le titre que porte Arnau Vilagran est *custos rerum prohibitarum in portu sancti Felicis Guixollensis*: gardien des marchandises interdites.<sup>72</sup> En confrontant les deux écritures de ce registre avec les actes notariés de la période, on peut dire, sans risque de se tromper, qu'il a été rédigé par les deux notaires qui officierent à Sant Feliu de Guíxols entre 1347 et 1364: dans un premier temps Nicolau Espanyol (jusqu'en novembre 1347)<sup>73</sup> et à partir de la peste Jaspert Roigt.<sup>74</sup> Il comprend une interruption qui va du 9 novembre 1347 au 13 septembre 1348 et qui correspond d'une part au décès du premier notaire, de l'autre surtout à la peste noire qui touche Sant Feliu de Guíxols un peu plus tôt que Gérone.<sup>75</sup>

68. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 665, acte du 8.6.1384.

69. Cf. R. FERRER NAVARRO, *La exportacion valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977, p. 15-43. Certains registres de *Coses Vedades* ont été édités par M. D. CABANES PECOURT, *Coses Vedades, en 1381*, Valence, 1971 et par J. HINOJOSA MONTALVO, *Coses Vedades, en 1404*, Valence, 1972.

70. Conservé à l'AHG.

71. Sur les familles Bayer et Vilagran, cf. GUILLERÉ, *Girona...*, II, p. 314, 318 et 442 (Bayer) et I, p. 460 et 463 et II, p. 250 (Vilagran).

72. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f. 9.

73. L'activité du notaire Nicolau Espanyol est connue grâce au premier registre conservé à l'AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols.

74. J. Roigt a une activité qui s'étend sur la quasi totalité du XIVe siècle (*Ibid.*, reg. 2 à 35), soit de 1347 à 1391.

75. *Ibid.*, reg. 632, f. 7v. Sur la peste à Gérone, cf. GUILLERÉ, *Girona...*, II, p. 162 sq.

A l'instar des registres d'*albarans* des *mercaderies prohibides*, le gardien fait enregistrer toute la correspondance qu'il reçoit en provenance de la chancellerie royale ou de l'administration du *batlle general* dont il dépend (mandements, *vetus bladi*, ordonnances, etc.) Parallèlement, il note les bateaux qui mouillent dans le port, transportant des marchandises interdites, pour lesquelles il fallait une licence. Le fonctionnaire de port de destination est alors tenu de certifier que le déchargement a bien été effectué: cet albarà doit ensuite être restitué au gardien du port de Sant Feliu de Guíxols, sous peine d'une amende ou d'un châtiment corporel. Cette pratique relève de cette volonté de la royauté de surveiller certains commerces particuliers et remonte au XIII<sup>e</sup> siècle. Mais il semble là qu'au cours du XIV<sup>e</sup> siècle on ait eu tendance à étendre cette interdiction à un plus grand nombre de marchandises.<sup>76</sup>

En fait l'étude plus fine de ce registre montre qu'il change précisément de nature après la peste. Auparavant, le gardien du port accordait essentiellement des *albarans* ou reconnaissance pour le transport des *coses vedades*. A partir de mars 1350, en plus de ce type d'acte, il enregistre les licences d'exportation accordées par le *batlle general* à un certain nombre de personnes, marchands, officiers de la couronne, etc., pour l'exportation de céréales par le port de Sant Feliu de Guíxols. Là encore, cette pratique est ancienne et les comtes-rois l'ont emprunté à la Sicile, conquise depuis 1282. La traite des grains est soumise depuis la dynastie normande à une taxe (*treta*).<sup>77</sup> Dans la pratique administrative catalane, l'émission de ce document en Catalogne relevait de la chancellerie: longtemps, c'est dans la série *Gratiarum* que ces licences d'exporter étaient enregistrées.<sup>78</sup> Les recettes étaient donc affectées au fonctionnement de la dite chancellerie. Mais on voit au début du règne de Pierre le Cérémonieux une mention de ce type de recette, concernant le port de Tortosa, dans les registres du trésorier.<sup>79</sup> L'enregistrement de l'exécution se fait localement depuis le port d'exportation: on possède donc à partir de 1357 dans la série H de la Batllia General les registres concernant le port de Barcelone,<sup>80</sup> et à partir des années 1380, à l'Archive du Regne de Valence, dans la série du *Maestre Racional*, les registres du port de Valence.<sup>81</sup> Le registre n° 632 concernant le port de Sant Feliu de Guíxols contient à la fois la concession des *tratae*, les licences

76. FERRER NAVARRO, *op. cit.*, p. 19-22.

77. H. BRESCH, *Un Monde méditerranéen. Économie et société en Sicile, 1300-1450*, I, Rome-Palermo, 1986, p. 523-525.

78. J.-P. CUVILLIER, «La noblesse catalane et le commerce des blés aragonais au début du XIV<sup>e</sup> siècle (1316-1318)», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, VI, 1970, p. 120 sq.

79. ACA, Reial Patrimoni, Mestre Racional, reg. 643, *passim*.

80. *Ibid.*, Batllia General, Classe 7, reg. 1 sq.

81. Archivo del Reino de Valencia, Maestre Racional, reg. 1: 1381 et sq. Pour la période précédente, cette documentation se trouve conservée dans les registres de la *batllia general del regne de Valencia*, dans la partie recette (ces derniers registres sont conservés à l'ACA).

d'exportation mentionnant le nom du patron ou du noliseur, le type de bateau, la marchandise, son poids, la destination et le temps concédé pour le retour de l'albarà, ainsi que la cancellation de l'affaire. Le suivi de toute exportation devait être sérieusement réalisé, car en 1357, on voit qu'un patron de bateau agathois est emprisonné pour ne pas avoir rendu dans les délais son *albarà*.<sup>82</sup>

A qui sont accordées ces licences d'exportation?<sup>83</sup> 60 licences sont essentiellement accordées à trois groupes de personnes par le *batlle general* de Catalogne, Pere Sa Costa: les Barcelonais,<sup>21</sup> les habitants de Sant Feliu de Guíxols<sup>20</sup> et les Géronais;<sup>10</sup> deux villageois du diocèse (Llambilles, sur la route de Gérone à Sant Feliu de Guíxols, et de Gualta) en reçoivent chacun une; deux Marjorquins, deux Valenciens et un habitant de Minorque complètent cette liste. Il faut mettre en évidence le fait que, même lorsque ces licences sont accordées à des habitants de Sant Feliu de Guíxols, il s'agit le plus souvent de patrons de bateaux qui ont particulièrement bien réussi sur le plan professionnel et politique.<sup>84</sup> Il faut donc généralement dissocier la traite du transport. Avec l'exemple des Géronais, on comprend mieux l'organisation de ce trafic. Les dix Géronais qui obtiennent une licence d'exportation font partie des grands marchands, jouant un rôle sur le plan politique —ils sont souvent jurats— (Arnau Guich, Miquel Truyars, Arnau Raffard, Arnau Campllong, Berenguer Hospital (par deux fois), Guillem Hospital, Guillem Llapart, Arnau Masdemont, Francesc Pabia)<sup>85</sup> et à ce titre chargés de l'approvisionnement en céréales de la cité. Car il faut avoir une certaine puissance financière et de l'entregent pour mobiliser en quelques semaines plusieurs tonnes de grain, les faire transporter à Sant Feliu de Guíxols et ensuite exporter. Le cas de Guillem Sitges, habitant de Llambilles, qui reçoit une licence d'exporter 500 *mitgeres* de froment, peut paraître à première vue étonnant; en fait, il s'agit d'une famille géronaise, propriétaire d'un manse dans cette paroisse proche de Gérone.<sup>86</sup> A Barcelone, on note la présence de proches du pouvoir, l'amiral Pere de Montcada,<sup>87</sup> amiral du roi, les autres bénéficiaires des traites étant des marchands. Ces exportations ne concernent-elles que les céréales?

Les *tretae* portent essentiellement sur les grains, mais un certain nombre d'autres produits, qui appartiennent précisément à la catégorie traditionnelle des

82. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f. 117v.

83. Cf. Tableau 1.

84. Si l'on confronte le tableau 1 au tableau 3, on se rend compte que la plupart des Guixollencs qui reçoivent des licences d'exporter (*tretae*) sont des patrons de bateaux: Puig, Hospital, Benet et Sanç (à plusieurs reprises), Campllong, Descamps, Sitjar, Montras, Bosc; par ailleurs, lorsqu'on confronte cette liste à celle des jurats de la ville, on se rend compte qu'il s'agit des patrons

de bateaux les plus en vue. Entre temps, certains ont abandonné la navigation.

85. Cf. C. GUILLERÉ, «Politique et société: les jurats de Gérone (1323-1376)», *Actas del Coloquio sobre la Ciudad Hispanica durante los siglos XIII al XVI*, La Rabida-Séville, sept. 1981, II, Madrid, 1985, p. 1443-1463.

86. Cf. GUILLERÉ, *Girona...*, II, p. 409.

87. On le voit intervenir à la tête de la flotte catalane dès les années 1344: F. SOLDEVILA, *Historia de Catalunya*, Barcelone, 1963, p. 468.

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

*coses vedades* sont signalés: il s'agit de *pegua*, de suif, de cire, de bois, cendre, charbon de bois, fruits secs (noisettes), huile,<sup>88</sup> les céréales exportées sont le froment (majoritairement) et l'orge.<sup>89</sup> Sur 60 traites accordées 47 concernent les céréales, mais dans certains cas la licence associe le grain à d'autres produits alimentaires.<sup>90</sup> Est-il possible de chiffrer la quantité de ces exportations de céréales? Comment se répartissent-elles entre les différents destinataires des licences?

Au total, ce sont près de 17000 mitgeres de grain qui devaient être exportées entre 1351 et 1358 (16018 de froment et 750 d'orge). Si l'on s'en tient aux équivalences des mesures de Gérone ou de Sant Feliu de Guíxols,<sup>91</sup> on peut estimer qu'au cours de cette période, c'est entre 640 et 720 tonnes de froment et 30 et 40 tonnes d'orge qui auraient été exportées. Ces données méritent une explication: Sant Feliu de Guíxols est certes le débouché naturel de la plaine de l'Empordà, qui jusqu'aux années 1350 n'était pas considérée comme une grande région exportatrice de la Couronne d'Aragon, l'essentiel provenant précisément du bassin de l'Ebre ou de la Sicile. Cependant il convient de relativiser ce chiffre: c'est ainsi que d'avril 1317 à février 1318, les autorisations de sorties se situent autour de 150000 hl.<sup>92</sup> Les exportations de la Sicile de la décennie 1340-1349 représentent 21562 salmes générales, soit à 2 hl la salme environ 43000 tonnes, soit 60 fois les exportations réalisées à Sant Feliu de Guíxols.<sup>93</sup> En 1341, Gênes importe plus de 23000 tonnes de céréales.<sup>94</sup> J'ai pu calculer par ailleurs qu'en une vingtaine d'années, de 1332 à 1352, la Pia Almoina, institution charitable gérée par le chapitre de la cathédrale de Gérone, avait acheté dans les campagnes géronaises 13430 *mitgeres*, dont l'essentiel provenait de l'Empordà et que ce commerce était contrôlé par les marchands et drapiers géronais.<sup>95</sup> Cette quantité relativement élevée de grain exporté laisse à penser d'une part que la demande est moins forte, notamment à Gérone, du fait de la ponction démographique de la peste, mais aussi que les campagnes continuent à produire du grain qui trouve preneur sur le marché. Il peut s'agir aussi de la réexportation de grains provenant des greniers à blé traditionnels de la Méditerranée occidentale.<sup>96</sup>

88. Cf. M. GUAL CAMARENA, *Vocabulario del Comercio Medieval*, Tarragona, 1968, *sub verbo*.

89. Sur la qualité des céréales exportées et tout particulièrement du froment, cf. J.-P. CUVILLIER, *La noblesse...*, p. 126 (particulièrement note 2).

90. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f. 109: Guillem Massana de Barcelone transporte 71 *mitgeres* de froment, 2è sacs de noisette et des couvertures...

91. C. ALSINA, G. FELIU, L. MARQUET, *Pesos, mesures i mesures dels països catalans*, Barcelona, 1990, p. 181-183 (pour la *mitgera*), p. 307 (pour les

mesures géronaises) et p. 331 (pour les mesures de Sant Feliu de Guíxols).

92. CUVILLIER, *La noblesse...*, p. 124-126.

93. BRESG, *op. cit.*, I, p. 533 et 534.

94. P. CONTAMINE (dir.), *L'économie médiévale*, Paris, 1993, p. 244.

95. GUILLERÉ, *Girona...*, I, p. 368-370 (tableau XXIII).

96. Cependant pendant la période 1350-1359, H. Bresc ne signale pas d'exportation de grain de la Sicile vers les pays catalans (*op. cit.*, I, p. 533-534).

Quantitativement la répartition des licences par groupes de marchands fait apparaître qu'avec un nombre réduit de licence les Géronais font exporter plus de 6000 *mitgeres*, soit 38%, les Barcelonais 4780, soit 30,50%, les habitants de Sant Feliu de Guíxols 3442, soit 21,50% et les marchands majorquins et valenciens 1700, soit 11%. Ces pourcentages nous instruisent, si besoin était, sur la meilleure connaissance du marché régional des grains qu'ont les marchands géronais.

On peut aussi observer que ces exportations ne sont pas régulières, comme en témoignent et le nombre des licences accordées par an et par voie de conséquences le mouvement des bateaux chargés de transporter le grain, et traduisent l'abondance ou la pénurie à un moment donné; de même que la destination de ces cargaisons est aussi un indicateur utile qui nous renseigne sur la situation économique des régions importatrices. C'est ainsi qu'au cours de la période qui va du printemps 1352 au mois d'octobre 1353, aucune licence n'est délivrée; du début de l'année 1354 au mois de septembre 1356, non plus. Ce qui signifie que les récoltes 1352, 1354 et 1355 ont été de mauvaises récoltes, ne laissant pas en tout cas de surplus exportables; d'ailleurs au printemps, le roi fait publier un *vetus bladi* qui est enregistré dans le registre du gardien du port. A l'inverse, les années 1350-1351, 1356-1357 ont été excellentes, car le nombre de licences est respectivement de 5, 14, 6 et 11. Ce sont précisément ces années-là que le mouvement des barques et des *limbi* est très important, car il fallait plusieurs nolisements pour transporter la quantité de grain que le *batlle general* permettait d'exporter. A titre d'exemple, Arnau Raffard obtient de Pere Sa Costa la licence d'exporter 200 *mitgeres* de froment: il s'adresse à Nicolau Pelisser qui transporte 105 *mitgeres* à Majorque et Marti Muntaner de Majorque les autres 95 *mitgeres*.<sup>97</sup> Arnau Campllong peut exporter 200 *mitgeres* de grain: il ne s'adresse pas moins à 6 patrons de Sant Feliu, de Tortosa, de Majorque pour faire parvenir à Barcelone ou à Majorque cette quantité de grain.<sup>98</sup> Pere Montcada ne semble pas en mesure d'utiliser complètement sa licence pour exporter du grain par Sant Feliu de Guíxols.<sup>99</sup>

De fait, ces 60 licences génèrent près de 288 frets.<sup>100</sup> Ces derniers nous renseignent sur la direction du commerce, qui, dans le cas des céréales, est changeante et rend compte des difficultés régionales en termes de subsistances, mais aussi sur la capacité de la flotte de Sant Feliu de Guíxols à assurer ce trafic.

Etudier la destination de ces cargaisons de céréales n'est pas sans intérêt pour connaître la conjoncture générale. Le trafic du port de Sant Feliu s'organise autour de cinq axes principaux: 36% des frets ont pour direction Barcelone et

97. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f. 58v-59.

98. *Ibid.*, f. 58-58v.

99. Pour P. Montcada, les exportations sont loin d'atteindre les 580 *mitgeres* autorisées par le *batlle general* (*Ibid.*, f. 28 sq.).

100. Cf. Tableau 2.

très secondairement Tortosa. Il s'agit dans ce cas d'approvisionner la capitale comtale.<sup>101</sup> Le trafic dépasse dix frets en 1352, année de bonne récolte et en 1356, 20 frets en 1351, autre année de bonne récolte, et même 30 frets en 1357. Le royaume de Valence représente le deuxième axe (23%), mais loin d'être un trafic régulier, c'est en 1357-1358, que l'essentiel de l'approvisionnement en grain est réalisé: il s'agit de pallier entre autres choses les difficultés dues à la guerre contre le roi de Castille, ce dernier imposant un véritable blocus au royaume de Valence.<sup>102</sup> Le contexte est beaucoup plus politique dans ce cas. Les deux autres directions correspondent à l'ancien royaume de Majorque: le troisième axe est Collioure, le port de Perpignan:<sup>103</sup> les frets y sont très réguliers de 1347 à 1354 (autour de 8 en moyenne). Quatrième axe, l'archipel baléaire: il représente 16% du trafic essentiellement réalisé avec Majorque.<sup>104</sup> Une licence montre que l'île connaît une situation de pénurie en 1355 précisément.<sup>105</sup> Enfin la côte languedocienne constitue le dernier axe: environ 10% des frets se dirigent vers les ports situés entre Narbonne et Aigues-Mortes. Mais c'est à Narbonne qu'est débarqué l'essentiel des cargaisons de grain, en 1347, 1351, 1353 et 1354.<sup>106</sup> On notera que ce trafic se passe avant la chevauchée du Prince Noir dans cette région et qu'il correspond à des difficultés passagères du Languedoc en matière d'approvisionnement céréalier.<sup>107</sup> En tout cas, il y a deux directions nettement affirmées d'un point de vue chronologique: avant 1356, l'essentiel du trafic et des exportations de céréales se dirigent vers le Languedoc, le Roussillon, Barcelone et Majorque; après cette date, c'est Barcelone et surtout le royaume de Valence qui, pour des raisons militaires, absorbent la quasi totalité des exportations.

Pour faire face à cette activité, il a fallu mobiliser une flotte qui dépasse celle du seul port de Sant Feliu de Guíxols.<sup>108</sup> On observe que sur près de 300

101. Cette organisation a été bien étudiée par Cl. G. MAUBERT, «La marine catalane et le trafic des grains, 1356-1361», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XVI (1980), p. 125-139.

102. Sur les difficultés générales du royaume de Valence, cf. N. PRIMITIU GOMEZ, «Molineria valenciana migeval», *III Congrès d'Historia de la Corona d'Arago*, II, Valencia, 1923, p. 713-719.

103. Collioure attend toujours son historien: il y a beaucoup à glaner dans les diverses archives catalanes.

104. Sur la marine et les marchands majorquins, cf. F. SEVILLANO COLOM, «Mercaderes y navegantes mallorquines (siglos XII, XIII y XIV)», dans J. MASCARÓ PASARIUS (dir.), *Historia de Mallorca*, Majorque, 1971, p. 430-510.

105. Une licence d'exporter est accordée le 13.1.1354 à Francesc Casanova, marchand de Barcelone, et à Jaume Fornells, de Sant Feliu de Guíxols pour transporter à Majorque 400 *quartes* de froment et d'orge; le 30.1.1355, la *trata* est prolongée de trois mois «in favore civitatis et regni Majorice in quibus penuria grani invalescit» (AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632).

106. Ce sont autant de pièces à verser au dossier du commerce narbonnais, dont on connaît les grands traits grâce à J. Caille, «Succès et soucis de la fortune de Narbonne», dans J. MICHAUD et A. CABANIS (dir.), *Histoire de Narbonne*, Toulouse, 1981, p. 151-162.

107. M.-J. LARENAUDIE, «Les famines en Languedoc, XIVe-XVe siècles», *Annales du Midi*, 64, 1952, p. 27.

108. Cf. Tableau 3.

rotations, la marine de la Costa Brava en réalise plus de 57%. Cependant, parmi les ports mineurs qui aident les patrons guixollencs, on ne rencontre pas Torroella de Montgrí. Ce qui ne signifie pas que ce port n'ait plus au lendemain de la peste d'activité maritime: on note précisément en 1357, plusieurs exportations de céréales vers le port de Barcelone.<sup>109</sup> Mais la flotte de Torroella de Montgrí devait être des plus réduite. Il n'en va pas de même avec les autres ports de la Costa Brava: Palamós et Blanes, et dans une moindre mesure Tossa et Lloret, participent à ce transport. Mais c'est la flotte de Sant Feliu de Guíxols qui joue un rôle essentiel: près de 152 rotations sur 164.

Deux autres ensembles portuaires prennent part de façon à peu près égale à ce trafic: avec environ 15% les ports du littoral roussillonnais et languedocien d'une part, et ceux du littoral Barcelone-Tortosa. Pour les premiers, la marine la plus active est celle d'Agde,<sup>16</sup> celle de Narbonne et Sérignan<sup>110</sup> (8 chacune) et de Collioure.<sup>7</sup> Pour les seconds, Barcelone domine, Tortosa, et secondairement Tarragone, complètent ce trafic. La flotte baléaire ne représente que 8% du trafic, centré surtout sur la période 1351-1355, celle de Valence 5%, la marine valencienne assurant le transport des céréales en 1357-1358, avec celle de Peñíscola. En tout cas, on peut noter que sur 64 frets en direction du royaume de Valence, ce qui représente un minimum dans la mesure où certains frets passent par Barcelone,<sup>111</sup> la marine valencienne en assure moins du quart. La situation coloniale persiste donc encore au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, mais un progrès peut être signalé par rapport au début du siècle.<sup>112</sup>

Les patrons de navires connus grâce que registre du gardien du port représentent un groupe social de 51 personnes.<sup>113</sup> Certes des 13 patrons de bateaux d'avant peste, il n'en reste plus que 3, ce qui laisse entrevoir une mortalité élevée. Il reste donc 38 patrons pour la décennie qui suit: en fait beaucoup plus que ne le laisse entrevoir le fogatge.

S'il est difficile à partir de la documentation de savoir la durée des voyages, entre Sant Feliu de Guíxols et Barcelone, ils devaient être relativement rapides, par contre, on peut voir que le trafic n'obéit guère à certaines règles saisonnières: en 1350, le premier voyage commence le 22 janvier, le dernier a lieu le 13 décembre. En 1351, la coque de Pascal Olivela quitte Sant Feliu le 26 janvier,

109. MAUBERT, *La marine catalane...*, p. 129.

110. L'activité du port de Sérignan a été étudiée par J. COMBES, «Le port de Sérignan au XIV<sup>e</sup> siècle et au début du XV<sup>e</sup>», *Annales du Midi*, 62, 1950, p. 15 sq.

111. Au cours de l'hiver 1357, le nombre de licences à partir de Barcelone concernant Valence est de loin le plus important (58, contre 32 à Collioure et 21 à Majorque): cf. Cl. G. MAUBERT, «Le

mouvement du port de Barcelone pendant l'hiver 1357», *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980, p. 688.

112. Cf. G. ROMESTAN, «Les marchands languedociens dans le royaume de Valence pendant la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle», *Bulletin Philologique et Historique* (année 1969, Paris, 1972, p. 183-187.

113. Cf. Tableau 4.

et le dernier départ de l'année a lieu le 26 décembre. En 1353, 18 janvier, la coque de Bonanat Sant Poll quitte Sant Feliu de Guíxols le 18 janvier et la barque de Joan Matha de Narbonne, le 2 décembre. En 1354, l'activité s'étend du 13 janvier au 15 décembre. En 1357, elle va du 2 janvier au 18 décembre.<sup>114</sup> En fait, on a bien l'impression que l'on navigue en gros toute l'année, avec une interruption plus ou moins importante autour de la Noël, de plus ou moins un mois, qui doit être fonction des conditions météorologiques et maritimes.

J'ai essayé de répondre à une interrogation de bon sens sur l'activité de l'ensemble des ports catalans: bien que la documentation étudiée ne prenne pas en compte toute l'activité commerciale d'un port qui s'exerce en outre dans une période difficile, on se rend compte qu'un port comme celui de Sant Feliu de Guíxols a une activité qu'on ne peut considérer comme une simple force d'appoint à la marine barcelonaise. Certes, on a bien l'impression qu'il y a un partage des tâches: à Barcelone, le grand large et les horizons lointains, encore qu'il ne faille pas négliger l'activité des patrons barcelonais à Sant Feliu de Guíxols, à la marine de la partie sud de la Costa Brava et en particulier à celle des Guixollencs, le cabotage sur la côte depuis les ports languedociens jusqu'à Valence et Majorque, même si les échappées vers l'Italie sont possibles. Le port a aussi bien supporté le choc bactériologique qu'a été la peste, puisqu'on dénombre près d'une quarantaine de patrons dans les années qui suivent. Les liens qui se sont affirmés entre le port et Gérone n'y sont sûrement pas étrangers. A un degré moindre, les autres ports, Torroella de Montgrí, Palamós et Tossa viennent compléter l'activité de Sant Feliu de Guíxols. La mer a donc constitué pour ces populations littorales une activité variée et en perpétuel développement en cette fin de Moyen Age.

114. AHG, Notaria Sant Feliu de Guíxols, reg. 632, f. 17, 28-v, 56, 73v, 86, 87v, 98, 107v, 128v.

Tableau 1

Traites octroyées par le *batlle general* de Catalogne (1350-1357)

Date	Nom	Lieu	Produits	Direction
27.3.50	R. Puig	Sant Feliu	25 sacs de froment	Barcelone
5.10.50	N. Hospital	Sant Feliu	20 q. de suif 4 s. de palm	Aigues Mortes
5.10.50	ID.	Id.	50 pains de pegua	Agde
6.10.50	A. Guich	Gérone	6 m. froment	Majorque
25.11.50P.	Montcada	Barcelone	340 m. froment 240 m. orge	Barcelone
3.2.51	P. Benet	Sant Feliu	100 q. cire	Majorque
15.2.51	A. Anasses	Barcelone	10 s. cendre	Barcelone
16.2.51	J. Gibert	Barcelone	10 q. cendre	Barcelone
29.4.51	Pere Sanç	Sant Feliu	36 m. froment	Barcelone
9.5.51	N. Hospital	Sant Feliu	80 m. froment	Barcelone
19.5.51	A. Partella	Barcelone	100 s. froment	Barcelone
13.8.51	Pere Benet	Sant Feliu	20 q. carena	Majorque
13.8.51	J. Remencol	Barcelone	100 m. froment	Barcelone
15.8.51	P. Benet	Sant Feliu	400 m. froment	Barcelone Majorque
19.8.51	G. Vicenç	Barcelone	1000 m. froment	Barcelone
19.8.51	B. Pascal	Barcelone	500 m. froment	Barcelone
6.9.51	A. Partella	Barcelone	100 s. froment	Barcelone
7.9.51	G. Regaç	Barcelone	160 s. froment	Barcelone
25.11.51M.	Truyars	Gérone	300 m. froment	Barcelone
2.1.52	A. Raffard	Gérone	200 m. froment	Barcelone
2.1.52	A. Campilong	Sant Feliu	200 m. grain	Barcelone Majorque
2.1.52	P. Benet	Sant Feliu	500 m. froment	Barcelone Majorque
6.3.51	Bg. Riera	Barcelone	31 m. froment	Barcelone
8.3.52	A. Partella	Barcelone	200 m. froment	Barcelone
16.3.52	B. Jonquer	Minorque	500 m. froment	Majorque Minorque
21.4.52	E. Martin	Barcelone	1000 m. froment	Barcelone
16.5.52	G. Julia	Majorque	? grain	Majorque
16.1.53	F. Casanova	Barcelone	400 m. froment	Majorque

Date	Nom	Lieu	Produits	Direction
21.10.53	Bg. Hospital	Gérone	fruytes, roudor	Majorque
7.1.54	F. Pabia	Gérone	2000 m. froment	Majorque
13.1.54	F. Casanova	Barcelone	400 q. orge, fèves	Majorque
	J. Fornells	Gérone		
15.1.54	N. Descamps	Sant Feliu	robes grosses	Majorque
15.3.54	P. Valls	Gualta	2 s. farine et bacons	Barcelone
2.10.54	T. Raynart	?	avellanes, flassades	Aigues Mortes
21.11.54	G. Llapart	Gérone	?	Majorque
5.9.56	A. Partella	Barcelone	froment	Barcelone
5.9.56	P. Belloc	Barcelone	20 m. froment 2.s. farine	Barcelone
6.10.56	J. Fornells	Sant Feliu	150 m. froment	Barcelone
6.10.56	P. Vilar	Barcelone	200 m. froment	Barcelone
27.11.56	Bg. Hospital	Gérone	articles en fer	Valence
1.12.56	J. Fornells	Sant Feliu	200 m. froment	Barcelone
21.1.57	B. Messeguer	Barcelone	200 m. froment	Barcelone
30.1.57	P. Albessa	Majorque	27 q. huile	Majorque
13.3.57	P. Sanç	Sant Feliu	80 m. froment	Barcelone
16.3.57	P. Sitjar	Sant Feliu	300 m. froment	Barcelone
29.3.57	B. Roura	Barcelone	150 m. froment	Barcelone
20.4.57	G. Sitges	Llambilles	500 m. froment	Barcelone Valence
2.8.57	P. Monteras	Sant Feliu	300 m. froment	id.
2.8.57	P. Fornet	Barcelone	250 m. froment	Valence
8.10.57	P. Sanç	Sant Feliu	200 m. froment	Valence
24.11.57	P. Bosc	Sant Feliu	300 m. froment	Valence
15.12.57	P. Perull	Barcelone	noisettes	Majorque
12.2.58	P. Cabanes	Valence	700 m. froment	Valence
20.2.58	G. Hospital	Gérone	1000 m. froment	Valence
3.3.58	P. Ponç	Sant Feliu	200 m. froment 40 m. orge	Valence
19.3.58	F. Padroset	Valence	500 m. froment	Valence
4.4.58	A. Masdemont	Gérone	700 m. froment	Valence
19.12.58	P. Monteras	Sant Feliu	200 m. froment	Valence
19.12.58	F. Pabia	Gérone	500 m. froment	Valence

*Abréviations (communes aux tableau 1 et 5):*

- caf. ou c. = cafiz
- p. = pain
- r. = rova
- m. = mitgera
- q. = quintal
- s. = sac

*Tableau 2*

**Destination des navires à partir de Sant Feliu de Guíxols  
(d'après le reg. 632 de l'AHG)**

<b>Destination</b>	<b>1347</b>	<b>1350</b>	<b>1351</b>	<b>1352</b>	<b>1353</b>	<b>1354</b>	<b>1355</b>	<b>1356</b>	<b>1357</b>	<b>1358</b>	<b>Total</b>
Aigues Mortes	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	3
Agde	-	2	1	-	1	-	-	-	-	-	4
Sérignan	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	3
Narbonne	5	-	1	-	10	2	-	-	-	-	18
sous-total	5	3	3	-	11	4	-	-	-	2	28
Collioure	10	9	9	8	4	8	-	-	2	-	50
sous-total	10	9	9	8	4	8	-	-	2	-	50
Roses	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	2
Barcelone	7	1	28	13	5	1	2	13	31	-	101
Tortosa	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
sous-total	7	1	29	13	5	2	2	13	33	-	105
Valence	-	-	1	-	-	7	-	2	26	28	64
sous-total	-	-	1	-	-	7	-	2	26	28	64
Majorque	2	5	4	15	7	4	3	-	-	-	40
Minorque	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
sous-total	2	5	4	15	7	4	4	-	-	-	41
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>46</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>61</b>	<b>30</b>	<b>288</b>

*Tableau 3*

**Origine de la flotte opérant à Sant Feliu de Guíxols  
(d'après le reg. 632 de l'AHG)**

<b>Origine</b>	<b>1347</b>	<b>1350</b>	<b>1351</b>	<b>1352</b>	<b>1353</b>	<b>1354</b>	<b>1355</b>	<b>1356</b>	<b>1357</b>	<b>1358</b>	<b>Total</b>
Marseille	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Agde	-	2	1	3	4	2	-	-	-	3	15
Mèze	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Sérignan	1	-	1	1	1	3	-	-	-	1	8
Narbonne	-	-	1	-	4	4	-	-	-	-	9
sous total	1	2	3	4	9	11	-	-	-	4	34
Collioure	3	2	-	-	1	2	-	-	-	-	8
sous total	3	2	-	-	1	2	-	-	-	-	8
Palamos	1	-	2	1	-	1	-	-	-	-	5
Sant Feliu	16	11	25	13	11	6	2	14	44	11	154

<b>Origine</b>	<b>1347</b>	<b>1350</b>	<b>1351</b>	<b>1352</b>	<b>1353</b>	<b>1354</b>	<b>1355</b>	<b>1356</b>	<b>1357</b>	<b>1358</b>	<b>Total</b>
Tossa	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	<b>1</b>
Lloret	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	<b>1</b>
Blanes	-	-	-	3	-	-	-	1	1	-	<b>5</b>
sous total	17	11	27	17	11	7	2	15	46	12	<b>166</b>
Barcelone	3	-	10	4	3	1	-	-	10	5	<b>33</b>
Tarragone	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	<b>2</b>
Tortosa	-	2	3	2	-	-	-	-	1	1	<b>9</b>
sous total	3	2	13	6	3	1	-	-	12	7	<b>44</b>
Majorque	-	1	3	6	2	2	4	-	1	-	<b>19</b>
Minorque	-	-	1	2	1	-	1	-	-	-	<b>5</b>
sous total	-	1	4	8	3	2	5	-	1	-	<b>24</b>
Peníscola	-	-	3	-	-	-	-	-	-	1	<b>4</b>
Valence	-	-	-	-	-	2	-	-	2	6	<b>10</b>
sous total	-	-	3	-	-	3	-	-	2	7	<b>14</b>
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>46</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>61</b>	<b>30</b>	<b>288</b>

#### *Tableau 4*

#### **Patrons de navire de Sant Feliu de Guíxols (1347-1358)**

**1347 1350 1351 1352 1353 1354 1355 1356 1357 1358**

Guillem Agustí				x			x	x		
Pere Benet	x									
Pere Bisbal	x									
Joan Bonet	x							x	x	x
Bernat Borrell		x	x	x						x
Pere Bosc	x					x				
Arnau Campllong	x									
Bernat Cassà		x								
Nicolau Cassà										x
Ramon Coll			x		x					x
Guillem Cristià		x								
Guillem Daró										x
Nicolau Descamps	x									
Pere Descamps									x	x
Guillem Esteve										x
Jaume Fornells	x									
Jaume Gordiola			x			x				

1347 1350 1351 1352 1353 1354 1355 1356 1357 1358

Jaume Gordiola jr						x			x	x
Nicolau Gordiola										x
Pere Garrigues						x				
Nicolau Hospital	x									
Francesc Julià		x								
Pere Madrencs		x	x	x		x			x	
Pere Mas			x	x	x				x	x
Francesc Mayans			x							
Guillem Mercader				x	x					x
Joan Miquel		x								
Pere Montràs	x		x							
Pascal Olivella			x						x	
Pere Pati				x						
Nicolau Pellisser				x						
Nicolau Pescador									x	x
Francesc Podiata						x				
Nicolau Podiata		x								
Maymó Pons	x									
Bernat Portell				x						
Guillem Prat										x
Ramon Puig	x									
Pere Rabassa										x
Francesc Reig						x	x			
Francesc Ribot									x	
Bernat Roura										x
Pere Sanç	x		x	x	x				x	x
Nicolau Saqué										x
Bernat Sitjar			x							
Pere Sitjar	x									
Pere Tàrrega				x				x		
Bernat Terill			x	x		x				
Guillem Valls							x			
Pere Valls										x
Nicolau Verneda						x				

Tableau 5

Activité du port de Sant Feliu de Guíxols en 1351  
(d'après le reg. 632 de l'AHG)

Jour /Mois	Nom	Origine	Type de bateaux	Objet du commerce	Licence	Destination	Folio
26.1.51	P. Solivela	S. Feliu	cocha	40 q. fer		Valence	28v
31.1.51	P. Madrencs	S. Feliu	barca	12 p. de poix		Narbonne	29r
15.2.51	J. Miquel	S. Feliu	barca J. Gordiola	20 m. en 10 s curonorum		Collioure	30v
15.2.51	N. Descamps	S. Feliu	id.	6 caf. froment		Sérignan	32v
16.2.51	P. Mas	S. Feliu	barca	?		Collioure	35r
17.2.51	P. Riba	S. Feliu	limbus B. Corts Majorque	Chanvre et étoupe		Majorque	35r
5.4.51	N. Descamps	S. Feliu	barca J. Menescal Agde	15 caf. froment 14 p. poix		Agde-Sérignan Collioure	35v
29.4.51	P. Sanç	S. Feliu	barca	36 m. froment	P. Sanç	Barcelone	36v-37r
9.5.51	R. Coll	S. Feliu	barca	52 m. froment	N. Hospital	Barcelone	37r
19.5.51	Id.	S. Feliu	limbus J. Constans Palamos	15 r. étoupe		Collioure	37v
19.5.51	F. Mayans	S. Feliu	barca	20 s. froment	A. Partella	Barcelone	37v
25.5.51	J. Gordiola	S. Feliu	barca	30 m. froment 40 s. froment	N. Hospital A. Partella	Barcelone Barcelone	38r
2.6.51	P. Sanç	S. Feliu	barca	19 s. froment	A. Partella	Barcelone	38r-v
6.6.51	P. Marti	Tortosa	limbus	10 s. froment	id.	Barcelone	38v
8.6.51	B. Borrell	S. Feliu	barca	10 s. froment	id.	Barcelone	38v
13.6.51	P. Mas	S. Feliu	barca	40 s. froment	id.	Barcelone	39r
17.6.51	P. Cima	Barcelone	limbus	30 s. froment	id.	Barcelone	39r
17.7.51	P. Mas	S. Feliu	barca	71 p. poix		Collioure	39v
19.7.51	B. Borriana	Sérignan	barca	32 p. poix		Collioure	39v-40r
5.8.51	B. Gironès	S. Feliu	coque	140 m. froment 200 q. farine 80 m. froment	J. Fornells N. Descamps B. Jonquer	Majorque	42r-v
12.8.51	Id.			63 m. froment	P. Benet		43v
13.8.51	P. Ros	Barcelone	limbutus	30 m. froment	J. Remencol	Barcelone	45v
16.8.51	G. Cassà	S. Feliu	barca	6 q. fer		Collioure	43v
19.8.51	B. Llorenç	S. Feliu	barca	96 m. froment	G. Vicenç	Barcelone	44v
31.8.51	A. Major	Barcelone	barca	36 m. froment	P. Benet	Barcelone	43v
1.9.51	R. Bofill	Barcelone	limbus	78 m. froment	G. Vicenç	Barcelone	44v
1.9.51	Bg. Camps	Barcelone	barca	21 m. froment 21 m. froment	B. Pascal P. Benet	Barcelone	45r-46r
3.9.51	P. Ros	Barcelone	limbutus	20 m. froment	J. Remencol	Barcelone	45v
6.9.51	P. Teixidor	Barcelone	barca	24 s. froment	A. Partella	Barcelone	46v
7.9.51	P. Sanç	S. Feliu	barca	67 m. froment	B. Pascal	Barcelone	45r
7.9.51	M. Littera	Tortosa	limbus	64 s. froment	G. Regaç	Barcelone	47v
12.9.51	B. Terill	S. Feliu	barca	55 m. froment	B. Pascal	Barcelone	45r
26.9.51	P. Monteras	S. Feliu	coca	42 pl. froment	A. Partella	Barcelone	46v-47r
11.10.51	Bt. Calver	Peníscola	barca	18 m. froment	J. Remencol	Barcelone	45v

Jour /Mois	Nom	Origine	Type de bateaux	Objet du commerce	Licence	Destination	Folio
26.10.51	P. Madrencs	S. Feliu	barca	11 q. suif, 10 q. fer	N. Hospital A. Camplong	Collioure	49r
5.11.51	P. Giralt	Narbonne	limbus	40 m. froment	P. Benet	Barcelone	46r
5.11.51	N. Pontiro	Majorque	barca	24 m. froment	P. Benet	Barcelone	46r
15.11.51	B. Terill	S. Feliu	barca	bois		Barcelone	52v
15.11.51	P. Tarrega	S. Feliu	barca	bois		Barcelone	52v
15.11.51	R. Fabrega	Barcelone	barca	bois		Barcelone	52v
16.11.51	R. Sitjar	S. Feliu	barca	14 s. froment	A. Partella	Barcelone	47r
25.11.51	P. Pati	S. Feliu	barca	12 q. farine	N. Hospital	Collioure	52v
26.11.51	M. Muntaner	Minorque	limbus	60 m. froment	P. Benet	Majorque	46r
26.11.51	B. Terill	S. Feliu	barca	148 m. froment	M. Truyars	Barcelone	52v
3.12.51	Id.	S. Feliu	barca	12 q. fer	P. Benet	Roses	53v
5.12.51	J. Constans Kl.	Palamós	limbus	152 m. froment 16 m. froment	M. Truyars B. Pascal	Barcelone	53r
14.12.51	P. Ballister	Peníscola	barca	20 m. froment	A. Partella	Barcelone	47r
26.12.51	R. Esteve	S. Feliu	limbus J. Terrat Majorque	2 sarrias de chanvre		Collioure	56r
2.1.52	A. Tos	Tortosa	limbus	100 m. froment	P. Benet	Majorque	46r
16.5.52	G. Fuyrach	Blanes	barca	25 s. froment	G. Regaç	Barcelone	47v
16.2.53	A. Llagostera	S. Feliu	barca D. Peralta Peníscola	70 m. froment	G. Vicenç	Barcelone	44v