



Els catalans que es van aventurar pel Mar del Nord eren molt llançats

Autor: Dolors Pifarré

Data de publicació: 04-04-2022

En Marc Pons ha entrevistat Na Dolors Pifarré, doctora en història medieval. La doctora Pifarré ha investigat i divulgat el paper dels primers mercaders i armadors catalans de la baixa edat mitjana (segles XIV i XV) a l'Atlàntic Nord.

Dolors Pifarré i Torres (Lleida, 1959). Doctora en Història Medieval per la Universitat de Barcelona. Catedràtica d'institut a Lleida, actualment jubilada. Ha investigat i divulgat el paper dels primers mercaders i armadors catalans de la baixa edat mitjana (segles XIV i XV) a l'Atlàntic Nord; i la creació i desenvolupament del Consolat de Mar català de Bruges, a Flandes. És autora del llibre "El comerç internacional de Barcelona i el mar del Nord (Bruges) al final del segle XIV" (Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2002), que seria el resultat d'una intensa, rigorosa i pionera investigació sobre un grup de comerciants catalans de la baixa edat mitjana, que es van aventurar a solcar les aigües ignotes i perilloses de l'Atlàntic Nord a la recerca de noves vies de negoci.

Professora, per quin motiu aquells mercaders catalans obren les rutes marítimes amb Flandes i amb Anglaterra?

Bé, en primer lloc, s'ha de dir que aquelles rutes es dirigien, bàsicament, a Bruges, és a dir, a Flandes. Durant els segles XIV i XV, Bruges és molt important. La seva influència irradiava la façana costanera de l'Atlàntic Nord, des del Canal de la Mànega fins al mar Bàltic; i es projectava cap a l'interior, cap a les ciutats alemanyes del Baix Rin. Era un gran centre mercantil, de concentració i de distribució de productes; i això va despertar l'interès d'aquells actius i dinàmics comerciants catalans.

I Anglaterra?

En aquell moment —recordem que estem parlant dels segles XIV i XV—, Anglaterra i Escòcia estan immerses en un període de contracció econòmica. I si bé és cert que els mercaders catalans sovintejaven el port de Southampton —al sud d'Anglaterra—, també ho és que el gruix de l'activitat comercial entre Catalunya i el nord d'Europa estava centralitzada a Bruges.

Però no era més fàcil connectar Barcelona i Bruges per terra, travessant França, que navegar circumval·lant la península Ibèrica?

Tot el contrari. La ruta marítima era més ràpida i més barata. Era més ràpida perquè les vies terrestres estaven en molt mal estat. L'excel·lent xarxa viària de l'època romana no s'havia conservat i estava molt deteriorada. I era més barata perquè la via terrestre estava plena de peatges. El regne medieval de França era un trencaclosques de dominis feudals que imposaven peatges —com una via habitual d'ingressos— a totes les mercaderies que circulaven pels seus territoris.

Però, en el seu treball d'investigació, explica que la ruta marítima era molt perillosa perquè els vaixells mercants, sovint, eren víctimes d'atacs de pirates i corsaris.

Sí, és cert. La pirateria i el cors estaven molt estesos; i causaven grans perjudicis a l'activitat comercial. En la meua recerca vaig trobar molta documentació que feia referència a aquest fenomen: pirates i corsaris nord-africans, castellans, bascos, francesos, anglesos...

Quina diferència hi havia entre pirates i corsaris?

Es dedicaven al mateix: assaltar vaixells mercants. Però, la pirateria era una activitat delictiva. Els pirates actuaven per iniciativa pròpia. No rendien comptes a ningú, i si els agafaven els executaven. En canvi, el corsari tenia el permís del rei per piratejar els vaixells enemics de la corona. El cors era una activitat promoguda pel poder i era una forma d'evitar els conflictes directes; és a dir, era un element de la guerra de baixa intensitat. Ara bé, també és cert que, en moltes ocasions, els corsaris actuaven per compte propi. Per tant, la línia que separava la pirateria i el cors era molt difusa.

Què passava quan un vaixell mercant català que feia la ruta de l'Atlàntic Nord era assaltat pels pirates?

Depenia del grau de violència de cada assalt. Però sempre perdien la càrrega, i en funció de la violència que practicaven aquells pirates, podien perdre la vida. En altres ocasions, els pirates segrestaven la tripulació i exigien un rescat. I, encara, en algunes altres ocasions, la tripulació era venuda als mercats d'esclaus dels ports musulmans del nord d'Àfrica.

I amb tot això que explica, aquells mercaders catalans insistien a mantenir aquelles rutes marítimes?

Sí. Els comerciants catalans dels segles XIV i XV eren gent molt dinàmica i molt emprenedora. Era gent molt valenta i decidida, molt llançats; que tenien una inclinació molt acusada pels negocis, i això els feia assumir tots aquells riscos. També és important destacar que tenien molt suport del poder. En aquell cas, de la cancelleria reial de Barcelona.

Els beneficis que generava el comerç en aquella ruta, podrien ser un estímul que explicaria aquella voluntat d'assumir riscos?

Tenien uns beneficis d'entre un 15% i un 20%, que en el nostre paradigma actual són molt pobres. Però, en aquell escenari, eren uns percentatges de benefici molt elevats que explicarien, també, aquella perseverança.

Prenien cap tipus de precaució?

Sí, és clar. Creaven petits combois de tres o quatre naus que es podien defensar millor d'un atac pirata. I dispersaven la mercaderia per les diverses naus que formaven aquell comboi, amb l'objectiu claríssim de reduir els riscos. I a mesura que aquest comerç s'intensifica, es canvia el tipus de vaixell: se substitueix la tradicional nau d'ús mercant per la galera, que era un vaixell d'ús militar, en aquell cas convertit en un vaixell militar-mercant. I s'hi incorporen dotacions de ballesters a bord.

Quan els pirates havien segrestat la tripulació, ja podem imaginar que els familiars i el Consolat de Mar gestionaven l'alliberament. Però, què passava amb la càrrega que havia estat robada? Hi havia alguna possibilitat de recuperar-la?

Sí. El Consolat de Mar català de Bruges havia creat un mecanisme de seguiment i recuperació de les càrregues robades. En ocasions eren recuperades, tot i que molts cops s'havia de pagar un rescat. Aquesta casuística era bastant generalitzada. Excepte si la càrrega robada feia cap a Anglaterra o a Escòcia. Allà no hi havia cap possibilitat de recuperar-la, perquè si la justícia la confiscava, se la quedava el rei. Aquest era un altre motiu pel qual els comerciants mediterranis (catalans, genovesos, venecians, toscans) tenien moltes reticències a dirigir-se als ports anglesos i escocesos.

Aquells mercaders catalans, tenien l'ambició d'anar més enllà de Flandes i d'Anglaterra? És a dir, coneixien les rutes marítimes cap a Islàndia i cap a Groenlàndia? O la ruta cap a Terranova que havien obert els vikings al voltant de l'any 1000?

No. La documentació que generen aquells comerciants mediterranis —no tan sols els catalans— és molt clara: revela que no tenien cap interès per les terres fredes i pobres més al nord de les illes britàniques. I, si bé és cert que les naus catalanes transportaven peix salat d'Islàndia i de Noruega en direcció a Catalunya, també ho és que aquests productes els estibaven als ports de Flandes o d'Anglaterra. És a dir, hi havia una ruta marítima que unia Noruega i Islàndia amb Flandes i amb Anglaterra. Però els comerciants mediterranis no hi participaven.

Llavors, es pot dir que aquells primers contactes amb el continent americà, com per exemple les campanyes dels baleners bascos a Terranova, serien més cosa de pescadors que de comerciants...

És que tenim una falsa idea que associa comerciants i descobridors. En aquella època —segles XIII i XIV—, els comerciants no tenien la voluntat de descobrir res, sinó de crear noves rutes comercials que ampliessin el seu camp de negoci. En aquell moment, la ruta de Bruges i de Southampton era un braçal a l'Atlàntic Nord de la xarxa comercial mediterrània.

Qui van ser els pioners d'aquesta ruta de l'Atlàntic Nord?

La documentació que tenim diu que a finals del segle XIII, els mercants catalans i genovesos ja tocaven, amb certa regularitat, els ports de Flandes i d'Anglaterra. Quan diem catalans volem dir mercants procedents del Principat i de Mallorca. I insisteixo amb el que deia abans: era un viatge llarg, que es feia amb navegació de cabotatge —és a dir, resseguint la línia de la costa—; i arriscat, pel perill que representava la pirateria. Però, amb el decurs del temps, aquells viatges s'intensificarien i la ruta es consolidaria.

Quin paper jugarien els catalans en aquell entramat comercial?

Durant el segle XIV, el mateix que els altres comerciants mediterranis. Els comerciants catalans de l'època són molt actius. Barcelona és al nivell de Venècia. L'activitat marítima catalana és al mateix nivell que la veneciana. I les naus mercants catalanes, tot i que no són al mateix nivell que les venecianes (més preparades per a la navegació atlàntica) tenen un protagonisme destacat en aquelles rutes. El que passaria, posteriorment, és que els toscans prendrien avantatge, sobretot els mercaders de Florència; no tant per la marina, sinó perquè serien els creadors i difusors d'instruments financers —com la lletra de canvi, per exemple— que resultarien absolutament imprescindibles per al desenvolupament d'aquella ruta comercial.

Quins productes exportaven, els catalans, a Flandes i a Anglaterra?

Producció pròpia: ametlles, pinyons, comí, anís, sabó, oli... I productes de reexportació: fruits secs o arròs; que, en part, havien estat importats des del País Valencià; o espècies importades des de la Mediterrània oriental. Però el producte estrella era el safrà, que es conreava a la plana de Lleida i que s'utilitzava com a condiment, com a digestiu i com a colorant. També exportaven "grana", que era un tint molt valorat.

I què importaven de Flandes i d'Anglaterra?

A Flandes, els comerciants catalans, estibaven draps de luxe fabricats als millors telers del continent. Eren robes de llana. En aquest punt és important destacar que en aquella època les classes privilegiades vestien llana tant a l'hivern com a l'estiu. I que les de color vermell eren les més cares, però les de color verd i de color negre també eren molt valorades. I a Anglaterra, aquells catalans, estibaven llana en brut —que es destinava als telers catalans—, peix salat —que procedia d'Islàndia i de Noruega—, i objectes metàl·lics —com els gibrells, per exemple—.

La balança comercial era favorable o desfavorable als catalans?

En conjunt, estava molt equilibrada.

Quina diferència hi havia entre els draps importats de Flandes i els draps que es fabricaven a Catalunya amb la llana importada d'Anglaterra?

Els draps catalans eren d'una qualitat més baixa, però tenien molt recorregut. Es pot dir que tenien un mercat més ampli. Si més no, quantitativament parlant. Aquest tèxtil català es destinava al mercat propi i, també, s'exportava a Sardenya i a Sicília.

A més de Barcelona, quines altres ciutats catalanes participaven en aquest comerç amb l'Atlàntic nord, i quina era la seva funció?

Bàsicament, València i Palma, perquè era un comerç portuari. Però, veiem que Lleida, per exemple, tenia manufactures tèxtils de qualitat mitjana, que es proveïen amb matèria primera procedent, en ocasions, d'Anglaterra, i que exportaven la seva producció a Sardenya o a Sicília. En la meua recerca a l'arxiu Datini de Florència —una de les nissagues de mercaders més importants de l'època—, vaig localitzar una lletra de canvi emesa per un armador importador de Palma, que s'havia girat a un mercader intermediari de València, però que havia de pagar un fabricant

de Lleida.

Com evolucionen els mercaders catalans que s'instal·len a Flandes i a Anglaterra? Funden nissagues familiars en aquells països d'acollida? O, passat un temps, retornen i s'emplacen de nou a Catalunya?

Està provat que els catalans van crear una colònia a Bruges, que es va articular al voltant del Consolat de Mar català i del convent del Carme. Aquests dos edificis eren d'iniciativa i de fàbrica catalanes. No obstant això, la documentació que genera aquesta colònia no fa al·lusions a les famílies d'aquests comerciants. Però, aquesta colònia va tenir una llarga existència (més d'un segle), i això fa pensar que aquests catalans de Flandes, van formar famílies i van tenir una existència estable. El que no tenim tan clar és si aquestes famílies les formaven amb dones autòctones o amb dones originàries de Catalunya.

Aquesta colònia tenia una idea de comunitat pròpia?

Sí, és clar. La prova és que van desenvolupar mecanismes comunitaris de solidaritat i de protecció.

Com quins?

Com el que esmentava abans; havien creat un mecanisme de seguiment i recuperació de la mercaderia robada als comerciants catalans. I es donaven suport mutu en els negocis. En aquella època, l'honor era un valor molt reconegut, i la paraula tenia molta força. I el que feien els més arrelats a la plaça era garantir la solvència moral dels que estaven en procés de consolidació.

Marc Pons

Foto: Carlos Baglietto

Barcelona. Dimarts, 29 de març de 2022.

Enllaç:

https://www.elnacional.cat/ca/cultura/marc-pons-dolors-pifarre-catalans-aventurar-mar-nord_732975_102.html