

Corrado Zedda

***La piazza commerciale di Cagliari tra Barcellona e Napoli nel XV secolo attraverso la lettura degli atti notarili dell'Archivio storico dei protocolli di Barcellona e dell'Archivio di Stato di Cagliari***

[A stampa in "Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols", XV (1997), pp. 77-92 © dell'autore -  
Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali"]

*Introduzione*

Gli atti notarili dell'Archivio di Stato di Cagliari consentono, pur nell'esiguità del loro numero, di esaminare lo svolgimento della vita commerciale e sociale del capoluogo sardo lungo un arco di tempo abbastanza omogeneo a partire dai primi decenni del XV secolo. Purtroppo buona parte della documentazione notarile cagliaritano è andata dispersa per varie vicende, tuttavia i "buchi" che inevitabilmente si sono creati nella cronologia degli avvenimenti possono essere in parte rimediabili con la prudente integrazione della documentazione proveniente dagli archivi barcellonesi, principalmente i manuali di assicurazione marittima, che informano sulle partenze e gli arrivi di bastimenti da e verso l'isola e sulla consistenza dei carichi<sup>1</sup>, e i registri della dogana di Castel di Cagliari conservati sempre nella capitale catalana ma di cui purtroppo si conserva solamente un registro quattrocentesco (relativo agli anni 1427-1429)<sup>2</sup>; in ogni caso anche da questa fonte le notizie risultano incomplete, dal momento che nelle registrazioni doganali non compaiono i mercanti catalani (esentati da quasi ogni dazio nel porto cagliaritano), vale a dire i principali operatori della piazza di Castel di Cagliari. Le notizie contenute nei protocolli cagliaritano, invece, sono diverse e di vario genere, per cui dalla mole di documenti è necessario selezionare e isolare il materiale a seconda dell'utilizzo che se ne vuole fare.

*§1 La ripresa economica della Sardegna: reale o presunta?*

Con la fine della lunga guerra che contrappose i catalano-aragonesi del regno di Sardegna all'autoctono regno d'Arborea (terminata con la caduta di quest'ultimo, tra il 1410 e il 1420<sup>3</sup>) si ebbe il lento risveglio economico dell'isola: artigianato, pastorizia e agricoltura trovavano nuovamente una richiesta grazie al rinnovato sviluppo del commercio; non che durante la guerra con l'Arborea i porti sardi avessero cessato la loro attività, ma la frequenza dei movimenti era assai bassa, così come la qualità, limitandosi gli scambi a un livello decisamente modesto, quasi di necessità. Con la pace le cose seppur lentamente, cominciarono a cambiare<sup>4</sup>. Le testimonianze dei primi decenni del secolo rivelano tuttavia per la Sardegna e per la sua capitale, Castel di Cagliari, uno stato di precarietà ancora marcata, a causa della quale i sovrani aragonesi si vedevano costretti, per gli appelli della città, a intervenire continuamente nella composizione di numerose controversie.

È possibile seguire la situazione per gli anni 1400-1430 attraverso l'esame dei registri e delle carte Reali di Ferdinando I d'Aragona, regestate da Francesco Artizzu<sup>5</sup>, e dagli Atti del notaio Pere Baster, pubblicati da Gabriella Olla Repetto<sup>6</sup>. In particolare la lettura dei documenti pubblicati da Artizzu ci informa non solo sulla situazione politica dell'isola<sup>7</sup>, ma anche su quella dei traffici, dei

<sup>1</sup> M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona*, Napoli, 1972.

<sup>2</sup> Archivio della Corona d'Aragona di Barcellona (ACA), *Real Patrimonio*, reg. 2144. Cfr. Laura Galoppini, "I registri doganali di Cagliari. Prospettive e primi risultati di una ricerca", in *Atti del XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, vol. II, Comunicazioni, Sassari, 1995, Tomo II, p. 481-492.

<sup>3</sup> Sulla lunga e difficile conquista dell'isola e sulle conseguenze che essa causò all'economia e alla politica catalane cfr. Francesco Cesare Casula, *La Sardegna aragonese*, 2 voll., Sassari, 1990.

<sup>4</sup> Marco Tangheroni, "Aspetti economici", in *Atti del XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, Sassari, 1993, vol. I, p. 72-79.

<sup>5</sup> Francesco Artizzu, "Registri e Carte Reali di Ferdinando I d'Aragona", in *Archivio Storico Sardo*, Padova, 1957, vol. XXV, fasc.1-2.

<sup>6</sup> Gabriella Olla Repetto, "Notai sardi del secolo XV: Pietro Baster", in *Studi Storici e Giuridici in onore di Antonio Era*, Padova, 1963.

<sup>7</sup> Per questo tema si veda anche Alberto Boscolo, "La politica italiana di Ferdinando I d'Aragona", in *Studi Sardi*, Cagliari, 1954 voll. XII-XIII.

commerci, dell'amministrazione e dell'economia negli anni fra il 1412 e il 1416. Da questa documentazione, però, non è ancora possibile determinare con esattezza quale fosse l'entità dei traffici in un porto come quello di Castel di Cagliari; I *seguros* rogati a Barcellona confermano come l'economia sarda viva ancora per gli anni Trenta un periodo di recessione dalla quale l'isola verrà fuori lentamente e in modo parziale verso la metà del secolo. La situazione a partire dagli anni Quaranta si può ricostruire, pur con delle lacune nella documentazione cagliaritano, grazie agli atti dei notai Garau, Deranda, Steve e Vilanova, che rogavano rispettivamente i primi tre in Castel di Cagliari e l'ultimo a Barcellona. La lunga attività del notaio Anthoni Vilanova ci è testimoniata da una continuativa serie di manuali notarili (sono andati perduti solamente un paio di registri della metà del secolo, rimpianti da Del Treppo) conservati all'Archivio Historico de Protocolos di Barcellona. Verso gli anni Quaranta il volume degli scambi segna una leggera crescita anche se la navigazione e i traffici sono subordinati al grande sforzo economico da parte di Alfonso per la conquista di Napoli, soprattutto il porto cagliaritano non riesce ancora a sviluppare quell'attrattiva economica che possiede il porto di Alghero, il quale col passare degli anni distacca e surclassa il giro di affari della capitale del regno sardo: Questo andamento si può osservare dai dati emersi con lo spoglio dei protocolli di assicurazioni marittime rogati dai notai Vilanova e Bastat, anche se è bene precisare che essi danno solo una visione parziale che andrebbe confrontata con gli analoghi manuali rogati da altri notai operanti in quegli anni; intanto già il confronto fra questi dati e la documentazione cagliaritano lascia intendere che la situazione della città non era così depressa come sembra trasparire dai manuali del Vilanova. Dai dati emersi dallo spoglio dei protocolli Vilanova, tra il 1453 e il 1459 il primato di Alghero appare schiacciante, sia per il numero di assicurazioni (che fanno della città una delle piazze più frequentate della Corona d'Aragona), che per l'entità delle somme. La media dei valori assicurativi da e per Alghero si assesta tra le 500-600 lire, per Cagliari è di 100-150 lire. Negli anni 1460-1461 i valori cambiano notevolmente con una crescita di Castel di Cagliari e una stabilità con qualche leggero segno di flessione per Alghero. Si possono confrontare i dati desunti dal Vilanova con quelli delle assicurazioni marittime rogate dal notaio Pere Bastat pressappoco negli stessi anni documentati dal suo collega (1454-1461), per vedere come i valori possano cambiare, anche in modo consistente da notaio a notaio. I valori deducibili dalla lettura di un gruppo di protocolli, anche unitario, non sono infatti assoluti ma determinati dal particolare momento in cui, da parte dei contraenti, si sceglie un notaio invece che un altro. Le percentuali variano di molto sviscerando i dati del manuale d'assicurazioni del notaio Bastat (ed è un peccato che non ne siano sopravvissuti degli altri): Qui è Castel di Cagliari a interessare la maggioranza dei contratti assicurativi riguardanti l'isola e, se si dovessero considerare questi soli dati, se ne dovrebbe dedurre che la piazza di Alghero era in un periodo di flessione, mentre proprio negli stessi anni Cinquanta, da quanto documenta Vilanova, essa viveva un momento di grande prosperità. Il ruolo di Castel di Cagliari era andato crescendo di importanza mano a mano che si entra negli anni compresi fra il rilancio delle politica mediterranea della Corona d'Aragona proposto da Alfonso V sino al periodo immediatamente precedente la guerra civile catalana. Se Del Treppo aveva già fornito in gran parte questi dati quantitativi, sembra ormai giunto il momento di addentrarsi nella peculiarità e qualità della documentazione sarda, per poter leggere con una focalizzazione maggiore il valore di questi scambi commerciali.

Come si è potuto osservare, pur non esercitando apparentemente un ruolo di primissimo piano nel circuito degli scambi mediterranei e pur non esistendo in Castel di Cagliari un giro di affari paragonabile a quello di altre piazze commerciali della Corona d'Aragona si può ritenere comunque che nel capoluogo sardo esistevano un traffico commerciale e un'attività di scambio vivaci, che facevano del porto cagliaritano un luogo di contrattazioni e di iniziative imprenditoriali da non sottovalutare quando si affronta una visione più particolareggiata della brulicante vita del Mediterraneo tardomedioevale. L'opinione generale degli studiosi, in proposito è che Cagliari, come Alghero, durante la prima metà del Quattrocento, "rimasero scali importanti per le navi catalane sulla rotta del Levante, ma quasi soltanto dal punto di vista commerciale, per il corallo di cui i mercanti catalani si rifornivano per usarlo come apprezzata merce di scambio nei mercati orientali; tant'è vero che le soste nei viaggi di ritorno erano meno frequenti ed in ogni caso

motivate da piccoli scambi e da esigenze della navigazione”<sup>8</sup>. Tuttavia il volume degli affari era andato aumentando di dimensioni man mano che si concretizzava il progetto del Magnanimo di creare una sorta di Commonwealth dei territori costituenti la Corona d’Aragona: anche la Sardegna, con lo sfruttamento delle sue peculiari caratteristiche geografiche e con la disponibilità di alcune materie quali il corallo (per Alghero), le pelli e il formaggio, aveva molto da guadagnare dalla nuova politica commerciale iberica. È per questo periodo, durante la metà del secolo, che la documentazione, oltre a mostrare un incremento dei viaggi e delle assicurazioni riguardanti Castel di Cagliari attesta la formazione in città di diverse compagnie commerciali che si avvalgono, oltre che dei capitali degli imprenditori locali, anche del contributo di mercanti e uomini d’affari catalani, valenzani e napoletani.

## §2 I viaggi di Andria Bacallar

Tra gli atti del notaio Garau si è conservato un interessante contratto di noleggio di un’imbarcazione del mercato cagliaritano Andria Bacallar per un viaggio verso la penisola italiana (Napoli e la Calabria)<sup>9</sup>. Con le modalità di preparazione di questo viaggio si possono osservare quali potevano essere le clausole per il noleggio dell’imbarcazione da parte di un gruppo di mercanti per il viaggio verso la penisola. Andria Bacallar, come emerge dallo spoglio della documentazione Garau e da quella parallela barcellonese del notaio Vilanova, era un ricco patrono di navi<sup>10</sup>, con le quali commerciava in proprio nel Mediterraneo, tenendo come piazze di riferimento Barcellona, Castel di Cagliari, Napoli e Palermo; nel capoluogo sardo, dove risiedeva, nel quartiere di Stampace<sup>11</sup>, egli gestiva delle botteghe nella zona portuale della Lapola (in cui si svolgevano presumibilmente le attività delle sue compagnie e società)<sup>12</sup> ed era costantemente presente nelle principali transazioni finanziarie della piazza cagliaritana, da solo o con i due fratelli: Michele, chierico, e Antonio, maestro muratore<sup>13</sup>. Egli svolgeva in città tutte quelle operazioni tipiche della sua professione di mercante e patrono: riscuoteva crediti per i suoi affari, di persona o tramite procuratori<sup>14</sup>, dirimeva in alcuni casi le liti e le cause fra colleghi o testimoniava in esse<sup>15</sup> o, ancora, dava la sua parola nelle compravendite di bastimenti, vista l’esperienza e l’affidabilità che doveva possedere in questo campo<sup>16</sup>; infine svolgeva la sua principale attività: il noleggio delle sue navi ai mercanti che gliene facevano richiesta, solitamente sulla rotta Barcellona - Maiorca - Castel di Cagliari - Napoli - Palermo e ritorno, lungo gli stessi scali.

Nel caso prospettato dal nostro documento Andria Bacallar noleggia a un gruppo di mercanti cagliaritani un suo veliero, imbarcazione composta da un equipaggio di 30 elementi, tra marinai e serviziali. Egli si riserva però di effettuare durante il viaggio alcune operazioni private, come la consegna di un quantitativo di sale, a Napoli, per Alfonso V e il caricamento in quella città di una certa quantità di vino, in parte da vendere, in parte da riportare in Sardegna; di questo informa i mercanti noleggiatori<sup>17</sup>. Sulla pratica di portare vino dell’Italia meridionale in Sardegna, si deve ricordare che essa era usuale nei rapporti tra la Sardegna e il Regno: nel 1439, vista la scarsità di

<sup>8</sup> Marco Tangheroni, *Commercio e navigazione nel medioevo*, Bari, 1996, p. 411.

<sup>9</sup> Archivio di Stato di Cagliari, Atti Notarili Sciolti (ASC, ANS), Johannis Garau, *protocolli*, II, ff.142-142v., 1455 luglio 15.

<sup>10</sup> ASC, ANS, Garau II, f. 74v., ff. 131-131v., f. 138v., f. 139v., f. 140, ff. 142v.-143.

<sup>11</sup> ASC, ANS, Garau II, ff. 70v.-71.

<sup>12</sup> ASC, ANS, Garau II, f. 140, 1455 luglio 12.

<sup>13</sup> ASC, ANS, Garau II, f. 103v.

<sup>14</sup> ASC, ANS, Garau II, f. 74v.

<sup>15</sup> ASC, ANS, Garau II, f. 74v.

<sup>16</sup> ASC, ANS, Garau II, f. 140.

<sup>17</sup> Sulle modalità del carico del vino nelle imbarcazioni e sul suo corretto stivaggio, si rivela molto interessante un capitolo del *Consolat de Mar* relativo a queste operazioni (*Consolat de Mar*, a cura di Ferran Valls i Tavarner, Barcellona, 1930-1933, 3 voll., III, p. 135-136). Il patrono, come prima cosa, una volta accordatosi coi mercanti, dovrà fare “bella” la stiva, facendola riempire con acqua dai suoi marinai o da altro personale. Così riempita la stiva dovrà essere mostrata ai mercanti o chi per loro: se a questi parrà che la stiva è buona e stagna si potrà versare il vino in essa. Se una volta stivato il carico qualcosa di esso uscirà dalla stiva e si verserà, il patrono non sarà tenuto ad alcun obbligo, visto il precedente parere positivo dell’altra parte; i mercanti, al contrario, sono tenuti a questo punto a corrispondere il nolo concordato, sia per il vino conservato che per quello perduto.

vini in Castel di Cagliari e le occasionali difficoltà di reperirli nei mercati mediterranei, Alfonso aveva stabilito, da quell'anno e per quelli a venire, di favorire i mercanti sardi che si recavano nel Regno e soprattutto in Calabria, concedendo per le loro operazioni speciali franchigie. Queste venivano rilasciate a Gaeta e Napoli, nel caso che i mercanti cagliaritari avessero scaricato in quella città grossi quantitativi di sale per l'armata regia (era ancora il periodo della conquista); al termine di questa operazione veniva dato loro un salvacondotto col quale potevano proseguire verso la Calabria e qui approvvigionarsi di vino con un forte risparmio sui dazi doganali<sup>18</sup>. Si può pensare che questa pratica si sia mantenuta anche per gli anni seguenti, come lasciano intuire le fonti.

Si vedano ora in concreto i capitoli stipulati fra le parti, che contengono i particolari del contratto di noleggio. Come prima cosa Andria Baccallar promette di affittare ai mercanti, per trasportarvi le loro merci, un suo veliero, che si trova in buono stato, completo di tutti i suoi arredi e pronto per navigare; esso è composto di un equipaggio di 30 elementi, tra marinai, uomini di servizio e addetti alla difesa dell'imbarcazione, che poi in sostanza coincidevano nelle competenze. In qualità di noleggiante del suo stesso bastimento sarà lui in persona ad effettuare il viaggio, una volta che avrà lasciato Barcellona per alcuni suoi affari<sup>19</sup>. Andria Baccallar promette infatti che al suo ritorno dalla Catalogna, arrivato in Castel di Cagliari, caricherà le mercanzie dei detti mercanti al nolo di 10 - 12 soldi per botte. Caricate le merci i marinai potranno levar l'ancora e dirigersi a Gaeta e Napoli, dove la nave dovrà portare il già ricordato carico di sale per il re e alcune merci dei mercanti. Dopo aver svolto queste incombenze la nave partirà allora verso la destinazione stabilita, la Calabria, con un carico di vino di proprietà di Andria Baccallar e dopo aver pagato le operazioni di stallia nel porto di Napoli. La stallia è il periodo di tempo concesso al caricatore o allo scaricatore per compiere le operazioni di carico e scarico. La durata del periodo di stallia viene determinata dal comandante del porto, tenuto conto delle attrezzature esistenti, della struttura della nave, della natura del carico. Tale durata deve essere comunicata al caricatore o scaricatore. I mercanti, dal canto loro, si impegnano, come di norma in casi simili, a pagare la penale prevista nel caso non scarichino le loro merci nei tempi concordati. Il tempo in cui le operazioni dovranno essere concluse viene fissato in dieci giorni senza dilazioni. Gli stessi mercanti promettono ad Andria Baccallar di prendere e vendere un carico di botti, sia con vino che senza vino. Se i mercanti non avessero caricato vino, allora il patrono non sarebbe stato tenuto a levargli le mercanzie se non per il dovuto. I mercanti erano comunque tenuti a pagare di tante botti caricate o scaricate, 4 libbre e 10 soldi cagliaritari, dopo aver scaricato entro un termine di 10 giorni senza dilazioni, in caso contrario sarebbero scattate le sanzioni per il mancato scarico delle merci nel tempo convenuto. I mercanti avrebbero dovuto dare poi ad Andria Baccallar tante carratelle quante ve ne sarebbero state conservate nella nave. Ancora i mercanti promettono ad Andria Baccallar di consegnargli tante *stibas* in ragione di quelle stivate nella nave<sup>20</sup>, mentre in caso di lite fra le parti, questa avrebbe dovuto essere esaminata dal console dei catalani e non da altra corte. Nel caso di inadempienze o danni la parte non ottemperante avrebbe pagato 200 libbre di penale, 100 libbre alla corte esaminatrice della lite, le altre 100 alla parte obbediente.

Quanto detto ci introduce al complesso tema dei noli, argomento dagli aspetti variegati, a seconda delle diverse regioni mediterranee. La varietà dei contratti di noleggio stipulati dal patrono della nave da una parte e dal mercante o dai mercanti dall'altra si riconduce a due tipologie fondamentali<sup>21</sup>:

1) Per un determinato viaggio, oppure per un determinato tempo (a *escar*), con l'assicurazione all'armatore di un profitto certo, indipendentemente dall'andamento del viaggio, dalla quantità e qualità del carico. In questo caso l'imbarcazione viene noleggiata nella sua totalità per un viaggio di cui sono stabiliti gli scali e la durata delle relative soste per le operazioni di carico e scarico, essa può anche venire noleggiata per un determinato periodo, o a un tanto al mese; solitamente non si

<sup>18</sup> Evandro Putzulu, *Carte Reali Aragonesi e Spagnole dell'Archivio Comunale di Cagliari*, Padova, 1959, n° 142, p.62. Mandato datato Gaeta, 14 giugno 1439.

<sup>19</sup> A questo proposito cfr. Mario Del Treppo, *I mercanti catalani*, cit., p. 541-542.

<sup>20</sup> *Consolat*, cit., I, p. 59-60.

<sup>21</sup> *Consolat*, cit., I, p. 51-54: Sulla nave noleggiata a *escar* o a *quintalades*.

specifica il tipo di merce trasportata, dal momento che questa clausola non è strettamente necessaria ai fini del contratto<sup>22</sup>.

2) In questo secondo caso il noleggio riguarda le singole merci, caricate da mercanti diversi. Esso è chiamato, nel suo termine catalano, come noleggio *a quintalades*. A differenza di quello a *scar*, esso si configura come un contratto di trasporto vero e proprio, in cui il nolo è calcolato per l'unità di peso, o di misura, della merce caricata, la cui tariffa viene differenziata secondo le distanze tra gli scali da effettuare<sup>23</sup>. Questo è sicuramente il tipo di nolo più diffuso, a Barcellona come a Genova, con la differenza però che gli armatori catalani se ne servono soltanto nel traffico specializzato di alcune merci come il grano e l'allume<sup>24</sup>. Con l'utilizzo di questa seconda pratica di noleggio, il profitto poteva forse rivelarsi incerto per l'armatore, dal momento che la nave non partiva sempre, dal porto di armamento, a pieno carico, e mercanti diversi, in porti diversi, concorrevano alla formazione dei suoi noli, così di andata come di ritorno. La composizione del carico infatti si veniva integrando nel corso del viaggio, e di conseguenza mutava continuamente, da porto a porto la somma complessiva dei noli. La diffusione di questi contratti testimonia tuttavia la certezza che gli armatori avevano di procurarsi di volta in volta i noli, nei successivi scali (era un po' come andare ad occhi chiusi, fidandosi che in ogni porto si sarebbero trovati mercanti disposti a trattare affari)<sup>25</sup>.

Del Treppo ha individuato là dove questi contratti sono più diffusi, quasi dei "percorsi di linea", sui quali le navi catalane osservavano una certa regolarità nelle partenze e negli arrivi, oltre a un'assidua frequenza dei medesimi porti. Non a caso, "nell'epoca di Alfonso il Magnanimo, anzi negli stessi anni delle sue più importanti iniziative economiche mediterranee e delle più intense relazioni commerciali tra i suoi domini, erano stabiliti, secondo questo criterio i noli delle merci per Alghero, Napoli, Gaeta, Palermo, Messina, Siracusa, Rodi: questi porti venivano sempre più nettamente a costituire gli scali essenziali di una stessa linea, che saldava i vecchi domini della Corona d'Aragona al suo più recente acquisto, Napoli, perno di un sistema di penetrazione politico-economica nel Mediterraneo, di cui l'isola di Rodi rappresentava l'estrema propaggine o punto terminale"<sup>26</sup>: era la struttura di quella sorta di Commonwealth a cui si è accennato precedentemente. Alle considerazioni dello studioso napoletano si può aggiungere però che anche Castel di Cagliari, e non solo Alghero, costituiva un nodo importante di questo circuito, in particolar modo per i suoi legami con Napoli.

Tornando al noleggio della nave di Andria Baccallar, effettuato nella prima tipologia, a *scar*, i poteri riservati al noleggiante - armatore, sulla spedizione da intraprendere, sono molto ampi rispetto a quelli dei mercanti noleggiatori, giacché egli ha di sua competenza non solo la direzione commerciale dell'impresa, ma anche quella tecnica: in forza del contratto può costituire se stesso quale capitano della spedizione, con piena autorità sugli ufficiali della nave, ha inoltre il diritto di fissare le competenze del capitano e degli altri membri dell'equipaggio, nonché di modificare la composizione di quest'ultimo, inserendovi elementi di sua fiducia. Con il noleggio fatto della sua nave, Andria Baccallar guida egli stesso l'imbarcazione e decide in che ordine condurre le operazioni mercantili. Queste prerogative sono definite con molta precisione nel *Consolat de Mar*, il quale stabilisce che nei bastimenti noleggiati tutti gli uomini al servizio del patrono devono esser pronti eventualmente a porsi al servizio del noleggiatore<sup>27</sup>. Gli obblighi tra il patrono e il noleggiatore, così come tra essi e i marinai, erano diversi e la normativa catalana ne precisava i caratteri e le complessità<sup>28</sup>. Fondamentale, innanzitutto, era definire le condizioni del noleggio fra patrono e mercanti noleggiatori. Se il patrono avesse noleggiato la sua imbarcazione a uno o più mercanti e, al momento dell'arrivo nella piazza di destinazione, non gli fosse stato ancora corrisposto il nolo concordato, egli avrebbe potuto tenere per se le mercanzie, senza permettere il loro scaricamento, fino al completo soddisfacimento dei suoi diritti, questo a meno che i mercanti

<sup>22</sup> Mario Del Treppo, *I mercanti catalani*, cit., p. 541.

<sup>23</sup> *Consolat*, cit., I, p. 36-37.

<sup>24</sup> Mario Del Treppo, *I mercanti catalani*, cit., p. 546.

<sup>25</sup> Mario Del Treppo, *I mercanti catalani*, cit., p. 547.

<sup>26</sup> *Idem*.

<sup>27</sup> *Consolat*, cit., I, p. 51.

<sup>28</sup> *Consolat*, cit., I, p. 51-54; 54-55 e 59-60.

non avessero promesso di corrispondere il nolo una volta arrivati a destinazione e aver scaricato le merci<sup>29</sup>. Se poi i mercanti avessero proposto al patrono di prendere, quale complemento del prezzo di noleggio che momentaneamente non potevano corrispondere, parte delle merci trasportate, il patrono sarebbe stato libero di accettare o meno la proposta, senza subire forzature nella sua decisione, giacché questa non è un'ingiunzione della normativa ma solamente un'eventualità che si poteva prospettare<sup>30</sup>. Una volta accettata la proposta di prendere per se la parte spettantegli di mercanzia, il patrono poteva commerciarla a suo piacimento e con piena autorità: il guadagno fatto sarebbe stato a suo totale vantaggio, così come le perdite sarebbero state a suo intero carico, senza interferenze di altri locatari nella nave, a meno che anche ad essi non fosse stata data facoltà di rivalersi sulle merci trasportate<sup>31</sup>. Si capisce che l'eventualità di prendere per se le merci poteva presentare vantaggi come svantaggi per un patrono che aveva preventivato un guadagno in contanti dal suo viaggio; d'altronde egli poteva pensare di ottenere un guadagno maggiore, con una vendita diretta, rispetto a quanto poteva ottenere con l'incasso del nolo; a fornire delle remore poteva essere però l'incertezza di guadagnare effettivamente quanto sperato, per cui la decisione sul da farsi veniva presa caso per caso, a seconda dell'intraprendenza del patrono e la sua disponibilità ad assumersi o meno rischi non preventivati inizialmente.

Dalla documentazione del notaio Vilanova abbiamo altre notizie riguardanti viaggi di Andria Bacallar successivi a quello appena esaminato. A volte lungo l'itinerario non troviamo compresa Castel di Cagliari, non sappiamo se perché non inserita o per difetto di documentazione; così accade quando viene documentato un viaggio dell'armatore da Barcellona a Napoli per l'inverno del 1458<sup>32</sup>. Più cospicuo il materiale riguardante i viaggi effettuati nel 1461, per i quali possediamo la documentazione inerente le assicurazioni per i viaggi di andata e per quelli di ritorno (ambedue avevano Castel di Cagliari come scalo). Il viaggio di andata, lungo gli scali di Palermo, Napoli e Castel di Cagliari, aveva come porto di arrivo quello di Barcellona. In questa piazza venivano redatte le assicurazioni per le merci da spedire dai porti sopra citati verso la capitale catalana e viceversa; l'insieme di queste assicurazioni determinava il valore assicurativo della nave. Gli assicuratori che compaiono negli atti Vilanova sono normalmente gli stessi. Questi assicurano più spedizioni nello stesso periodo, frazionando il rischio com'era pratica usuale, per assicurarsi un maggiore margine di guadagno. I valori delle merci assicurate invece sono generalmente non troppo alti, rimanendo su una media di contratto assicurativo intorno alle 150 - 200 libbre. Il valore assicurativo totale di una spedizione si aggira sulle 400 - 500 libbre, un valore piuttosto lontano da quelli delle grandi spedizioni nel Levante o nelle Fiandre<sup>33</sup> ma comunque non disprezzabile. I mercanti cagliaritari, da quel che si rileva per questa e per altre spedizioni, inviavano a Barcellona quelle materie tipiche dell'industria e dell'artigianato sardo: Il 27 maggio del 1461 Andria Bonfill, mercante di Castel di Cagliari, assicurava 23 costals di cuoio di bue, 2 botti contenenti grano e 50 quintali di formaggio, da caricare a Castel di Cagliari a opera di Iohan Bertran, sulla nave di Andria Bacallar e con destinazione Barcellona<sup>34</sup>. Gaspar de Valls, un mercante di Barcellona, assicurava invece, nello stesso giorno, una serie di merci da caricare in Castel di Cagliari al rischio solito<sup>35</sup>. Ancora il 27 maggio, Guillem Alamani assicurava 7 botti piene di formaggio, 6-7 costals di cuoio di bue, 3 botti di grano e altre merci, da caricare in Castel di Cagliari da parte di Nicolao Baquer o altri per lui sulla nave di Andria Bacallar con rischio solito<sup>36</sup>. Per il viaggio da Barcellona verso Castel di Cagliari le cose non differivano di molto; in questo caso un procuratore residente nella città catalana, Gabriel Jutglar, curava gli interessi di

<sup>29</sup> *Consolat*, cit., I, p. 51-54; 54-55 e 59-60.

<sup>30</sup> *Consolat*, cit., I, p. 178-179.

<sup>31</sup> *Consolat*, cit., I, p. 179.

<sup>32</sup> Archivo Historico de Protocolos de Barcelona (AHPB), Anthoni Vilanova, *Tertium Liber Securitatum*, f. 37, 1458 febbraio 25, Si vedano anche i ff. 37v., 37v., 40v. Sul prestito e cambio marittimo e sull'assicurazione marittima, fondamentale l'opera di Arcadi Garcia I Sanz - Maria Teresa Ferrer I Mallol, *Assegurances i canvis maritims medievals a Barcelona*, Barcelona, (CSIC), 1983.

<sup>33</sup> Si confronti la documentazione conservata nei *seguros* del notaio Vilanova, per vedere come queste spedizioni raggiungessero non di rado le 2000 libbre di valore assicurativo.

<sup>34</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 1461 maggio 27. Totale assicurativo di 200 l.

<sup>35</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 1461 maggio 27. Totale assicurativo di 100 l.

<sup>36</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 1461 maggio 27. Totale assicurativo anche in questo caso di 100 l.

alcuni dei mercanti cagliaritani ordinatori delle merci. L'8 luglio del 1461 vediamo questo procuratore agire a nome di Andria dez Pla, mercante di Castel di Cagliari, per il quale assicurava 6 balle contenenti 37 drappi catalani di diversi colori, da caricare a Barcellona sulla nave di Andria Bacallar, condotta da qualsiasi patrono che la conducesse in Castel di Cagliari al rischio solito<sup>37</sup>. In quello stesso giorno Gabriel Jutglar assicurava, questa volta a nome di Franci Baquer, mercante di Castel di Cagliari, una balla contenente drappi, da caricare a Barcellona in Castel di Cagliari al rischio solito<sup>38</sup>. Pochi giorni dopo era Iohan Selles, mercante di Barcellona ad assicurare una balla contenente 9 drappi di Sant Iohan, 7 di Vuytens, un vynte e un vyntise, da caricare a Barcellona con direzione Castel di Cagliari<sup>39</sup>. Un altro mercante residente a Barcellona, Bonfill Bonfill, assicurava invece un modesto carico di 6 drappi, tessuti di lino e cotone, pezze e altre merci, caricate sempre sulla nave di Andria Bacallar per essere portate a Castel di Cagliari e qui consegnate al mercante Bernat Ferran<sup>40</sup>. Al termine di queste operazioni veniva quindi assicurata la stessa nave di Andria Bacallar. In questo caso era Guillem Alamani ad assicurare l'imbarcazione, insieme a due cambi di valuta, per un totale di 65 libre, da consegnare, all'arrivo in Castel di Cagliari, a un personaggio che non è possibile identificare a causa dell'erosione della carta. Il rischio veniva esteso alle 24 ore successive l'ancoraggio del bastimento<sup>41</sup>.

Una nuova spedizione, da Barcellona a Cagliari, con proseguimento verso Napoli e Palermo, veniva organizzata nell'inverno di quello stesso 1461. In questo caso i particolari sono in numero minore rispetto a quelli del viaggio precedente ma restano comunque preziosi per confermare che Andria Bacallar continuava a prediligere questa rotta nei suoi viaggi per il Mediterraneo<sup>42</sup>.

Per quanto riguarda i viaggi effettuati dal Bacallar si possono dunque desumere degli elementi costanti riguardo gli itinerari, le persone interessate alle spedizioni e alla natura delle merci. Da Barcellona venivano principalmente spediti a Castel di Cagliari, drappi, pezze di lana, lino e cotone che venivano lavorati in città da blanquers per essere poi venduti sui mercati locali. Dal porto cagliaritano venivano invece spediti prodotti tipici della regione quali carni salate, formaggi e pelli, che venivano portati nella capitale catalana ma anche a Maiorca, Valencia e Tortosa.

### *§3 Napoli e il Regno. La compagnia di Anlaguer Limes e Pere Pujol*

Si è potuta constatare l'importanza di Napoli nell'economia della navigazione mediterranea catalana e come la capitale del regno fosse legata a Castel di Cagliari nello svolgimento delle sue rotte verso Barcellona; quantunque la rotta del Levante non fosse l'unica a collegare Napoli con Barcellona, essa sosteneva una parte rilevante delle comunicazioni tra le due città; nel 1454, su 7 navi catalane che toccarono Napoli, una sola aveva come destinazione finale la capitale del Regno, essendo le altre sei di passaggio, dirette appunto in Levante o in Sicilia. La conquista aragonese tuttavia aprì, o intensificò dove già esistevano, anche altre linee di comunicazione, anzitutto quella diretta tra Barcellona e Napoli con scali intermedi in Sardegna. Questa linea, utile per il disbrigo degli affari politici, venne utilizzata anche a scopi commerciali. Un'altra rotta napoletana era quella che si svolgeva secondo un itinerario circolare: Barcellona, Gaeta, Napoli, Messina, Palermo con ritorno a Barcellona e la possibilità di ulteriori scali, come quello cagliaritano. Abbiamo notizie, per gli anni 1456-1459, che percorreva questa rotta un mercante catalano operante anche in Sardegna, Pere Pujol<sup>43</sup>, il quale già nel 1455 stabiliva su una rotta simile a quella "circolare" una sosta a Castel di Cagliari, in occasione di una compagnia fatta con Anlaguer Limes, compagnia che, come è scritto nell'atto notarile, doveva intraprendere un viaggio verso il Levante, ma che nella descrizione della rotta non vede proseguire le caravelle dei due soci oltre i porti siciliani, seguendo

<sup>37</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 1461 luglio 8. Totale assicurativo di 250 l.

<sup>38</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 1461 luglio 8. Totale assicurativo di 75 l.

<sup>39</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 1461 luglio 8. Totale assicurativo di 75 l.

<sup>40</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 1461 luglio. Totale assicurativo di 30 l.

<sup>41</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 1461 luglio 16. Assicurazione di 40 l., con apoca di 1 l., 4 s.

<sup>42</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, IV, 1461 novembre 17 e 1461 novembre 26.

<sup>43</sup> AHPB, Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, 16 agosto 1457. Lo stesso Pere Puyol nel 1452 percorreva la rotta dalla Sicilia a Venezia con un suo legno e 8 uomini di equipaggio, (AHPB, Vilanova, *manuale XXVIII*, 27 maggio 1452), cfr. Mario Del Treppo, *I mercanti catalani*, cit., p. 544, tab. XIII.

appunto questa rotta circolare<sup>44</sup>. Nel contratto è contemplato il caso, non raro, del viaggio in conserva fatto da due o più imbarcazioni. Esso veniva fatto, almeno inizialmente, per ragioni di sicurezza, come quella di scampare all'assalto dei pirati; altre volte però la conserva veniva organizzata per portare in un luogo un maggior numero di mercanzie e per comodità di quei patroni che avevano identico percorso da fare nello stesso periodo in cui navigavano altri loro colleghi.

Sui viaggi in conserva è dedicata una precisa ordinanza del Consolato del Mare<sup>45</sup>; in essa è stabilito che se il patrono di un bastimento desidera fare un viaggio in conserva con uno o più patroni di una qualsiasi imbarcazione, tutto ciò che sarà stipulato nell'accordo dovrà essere atteso e portato a compimento, sia che venga fatto un patto scritto, sia che si prenda un accordo sulla parola. E se per un qualsiasi caso una delle parti non terrà fede agli impegni presi, questa dovrà risarcire l'altra parte di tutti gli interessi per il danno arrecatogli.

Lo studio dei capitoli concordati fra le parti esplica abbastanza chiaramente l'iter delle operazioni di quella che si configura come una compagnia catalano - valenciana con interessi in Sardegna: essi vengono concordati fra Anlaguer Limes, patrono di una caravella, chiamata Santa Maria di Bonaria, da una parte, e Pere Pujol, patrono di un'altra caravella chiamata Sant'Antonio e Maddalena, dall'altra parte, per la compagnia da condurre insieme nel viaggio di Levante. Viene innanzitutto stabilito che Anlaguer Limes, una volta giunto a Valencia con la sua caravella farà condurre l'imbarcazione da quella città a Barcellona e da qui viaggerà in conserva con la caravella di Pere Pujol. Prima tappa sarà Maiorca, quindi la compagnia si fermerà in Castel di Cagliari, da dove proseguirà per Napoli, di seguito per Palermo e poi Messina. Questo sarà anche il tragitto che la compagnia farà nel viaggio di ritorno. Come si può osservare manca il riferimento agli scali propriamente levantini: è possibile che avendo specificato la direzione finale del viaggio sia sottinteso che le navi si recheranno ad Alessandria e Rodi. Pere Pujol una volta a Barcellona e una volta annunciato che farà il viaggio in Levante, dovrà caricare le mercanzie dei mercanti di Perpignano, e questo farà, se necessario, recandosi egli stesso a Colliure; quindi tornerà a Barcellona per dare inizio al viaggio con Anlaguer Limes. A sancire la perfetta parità fra le imbarcazioni che verranno utilizzate nel viaggio viene stabilito che ciascuna delle due caravelle avrà lo stesso numero di persone a bordo, così come i noli che verranno contrattati per il viaggio, partendo da Valencia, sia per l'andata che per il ritorno, potranno essere stabiliti tanto per una imbarcazione che per l'altra. Gli utili saranno quindi lealmente ripartiti al termine del viaggio. Se sorgeranno questioni o liti fra le parti la risoluzione di queste dovrà essere fatta a Barcellona, sede di partenza della compagnia, e le dette parti dovranno rispettare gli accordi presi sotto pena di 500 libbre di alfonsini.

Negli anni successivi Pere Pujol continuò a privilegiare questa rotta nella quale sempre veniva inserito lo scalo cagliaritano. Il 16 agosto 1457 Pere Pujol, come patrono di una baleniera, e insieme al mercante barcellonese Marti Pi, assicuravano lo scafo dell'imbarcazione per l'interesse di un cambio di 65 l. barcellonesi, dato da Pere Bertran al Pujol e al Pi. Il cambio doveva essere pagato a Palermo e gli assicuratori prendono il rischio su di esso sul *buch* della nave, dalla partenza da Barcellona andando a Castel di Cagliari, quindi a Napoli, con estensione alle 24 ore dall'ancoraggio, mentre Andreu Creixells, mercante, assicurava per 65 lire<sup>46</sup>. Nell'atto al f.17v. assicurazione di 200 l. per Napoli sulla stessa imbarcazione. In un atto di poco successivo si aveva un'altra assicurazione di 50 lire per Napoli, probabile tappa finale del viaggio, sulla stessa imbarcazione del Pujol<sup>47</sup>. L'anno dopo, il 9 ottobre<sup>48</sup>, Guillem Coll, mercante di Perpignano, assicurava invece 3 balons contenenti 15 drappi di diversi colori prodotti a Perpignano, e 22 altri drappi dello stesso tipo, da caricare a Barcellona sulla baleniera di Pere Pujol con destinazione Castel di Cagliari e Palermo. I 15 drappi andavano consegnati in Castel di Cagliari ad Anthoni Luell e gli altri 22 a Palermo a Miguel Coll e, in sua assenza, a Iacme Santpol, con rischio solito. Se però,

---

<sup>44</sup> AHPB, A. Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, f.18.

<sup>45</sup> AHPB, A. Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, f.18.

<sup>46</sup> AHPB, A. Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, f.18.

<sup>47</sup> AHPB, A. Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, f. 18v.

<sup>48</sup> AHPB, A. Vilanova, *Quartum Liber Securitatum*, f. 78.

una volta scaricati a Cagliari i drappi, il Luell non li avesse più voluti e li avesse fatti ricaricare sulla baleniera per farli portare a Palermo, Gli assicuratori avrebbero dovuto correggere il rischio aggiungendo il cambio di destinazione. Assicuratori erano Pere de Iunyent, mercante, che “fermava” per 50 lire, e Gabriel Migles, mercante, per altre 50 lire. Negli atti precedenti e successivi sono indicate inoltre le altre assicurazioni sul viaggio del Pujol: tutte per Palermo, a raggiungere un valore assicurativo di 450 lire<sup>49</sup>, alle quali vanno sommate le 100 sopra ricordate, per un totale di 550 lire.

#### *§4 La compagnia dei fratelli Camprodon*

I dati riguardanti questa società sono più numerosi che per le altre finora studiate, e permettono di prostrarre l'indagine lungo un numero più ampio di anni fornendo quantità e qualità sufficienti per tentare un sommario resoconto sulle attività della compagnia negli anni 1453-1460.

Dall'esame della documentazione (ancora da terminare) sono riconoscibili tre fratelli Camprodon: Barthomeu, Miquel e Pere, i quali agiscono nel corso degli anni indifferentemente a Barcellona e Castel di Cagliari; in queste città, oltre a curare le attività della loro compagnia, partecipano a diverse transazioni e modalità di affari. Le operazioni di questa famiglia sono rintracciabili, per la loro importanza e vastità, sui diversi protocolli notarili utilizzati nella presente ricerca: dagli atti del notaio Deranda, a quelli del notaio Garau, fino ai seguros di Anthoni Vilanova, rogati a Barcellona.

Relativamente numerose risultano essere le spedizioni di merce da e per la Sardegna, dalle quali si può avere una indicazione delle preferenze dei fratelli Camprodon riguardo al tipo di materiali sui quali investire e, quindi, sul loro ruolo all'interno del mercato cagliaritano. In generale i tre fratelli erano interessati all'acquisto in Catalogna di partite di tessuti grezzi da lavorare in Castel di Cagliari e quindi da ridistribuire presumibilmente all'interno dei mercati locali; infatti i prodotti che i Camprodon smerciavano dall'isola verso l'esterno non erano panni lavorati, bensì tutti quei prodotti tipici dell'economia sarda: formaggi, vini, pelli e cuoi.

I valori delle merci della compagnia Camprodon, assicurate per viaggi marittimi dal solo notaio Vilanova negli anni 1457-1460 sono un campione piuttosto modesto a nostra disposizione, ma va ricordato che i soci frantumavano le loro iniziative in una miriade di interventi su piazze, occasioni e investimenti diversi, per cui tracce più indicative si possono ottenere mettendo insieme le diverse attività di un anno, emerse dall'esame di documentazione eterogenea come quella che sta emergendo per i Camprodon fra Cagliari e Barcellona.

---

<sup>49</sup> AHPB, A. Vilanova, *Quantum Liber Securitatum*, ff. 77; 78; 79; 81v.