

apostólico. Porque no hay duda que quien intenta fraudulentamente evadir este mandato contra su propia conciencia, es fulminado por la divina condenación.

La fortuna de Génova como centro comercial empezó mucho después que la de Venecia. Ya en los siglos nueve y diez era ésta el principal intermediario comercial entre los países bizantinos y musulmanes, de una parte, y la Europa central y occidental, de la otra. Génova participó de la decadencia económica del continente, hasta que un ataque de los árabes, que arrasaron la ciudad y se llevaron numerosos prisioneros, obligó a la población a planear una contraofensiva. Bajo el caudillaje de su obispo y, en especial, de los propietarios territoriales, los genoveses expulsaron poco a poco a los invasores musulmanes de las principales islas del Mediterráneo occidental, y realizaron expediciones afortunadas al noroeste de África y a la España árabe. Estas guerras abrieron el mar a la navegación y mostraron a los genoveses mismos y a sus aliados marítimos (sobre todo a los pisanos) la oportunidad de comerciar con los árabes. Las ganancias de las primeras expediciones proporcionaron el capital inicial para erigir el poder marítimo y comercial de Génova, y los beneficios del comercio aumentaron rápidamente las cantidades que primeramente se aventuraron en las transacciones ultramarinas.

En los principios de las Cruzadas (a comienzos del siglo XII) Génova era ya una comunidad libre, probablemente con no menos de cien mil habitantes. La "guerra santa" y otras aventuras militares en el Mediterráneo oriental y en el Mar Negro, ampliaron las perspectivas y las ganancias del comercio. Los préstamos a la aristocracia feudal y a los reyes cruzados, y las operaciones de cambio en las ferias de Champagne, abrieron el comercio y la banca de la Europa interior a los mercaderes genoveses. La conquista mongola de una gran parte de Asia les permitió llegar a la India y China por la huella del veneciano Marco Polo. También los viajes marítimos se hicieron cada vez más extensos. Antes del final del siglo XII, algunas naves pasaron el estrecho de Gibraltar y se dirigieron hacia el sur a lo largo de las costas africanas. Menos de un siglo después, otros barcos fueron hacia el norte rumbo a Inglaterra y Flandes. En 1291 los hermanos Vivaldi, de Génova, intentaron por primera vez llegar al Lejano Oriente navegando hacia el Este por el Atlántico. Nunca regresaron, pero, doscientos años después, Colón completó su empresa, alcanzando América en vez de China.



La colonización se comenzó ya en el siglo XII, por la conquista o por medios pacíficos. El objeto principal fué asegurar en el exterior, a los comerciantes genoveses y a los marinos, el derecho de ser juzgados de acuerdo con las propias leyes de Génova, y obtener exenciones o reducciones de gravámenes. Las ganancias territoriales importaban menos que la franquicia personal, que se podía garantizar en un país determinado, sin conexión con ningún lugar particular, pero eran evidentemente útiles para el desarrollo del comercio. Los comerciantes individuales, o el conjunto de los ciudadanos genoveses, podían adquirir derechos extraterritoriales sobre una construcción (fondaco) donde tenían sus alojamientos o baños, depositaban sus mercancías, oraban a su Dios, pagaban sus deudas y hacían sus transacciones de acuerdo con las leyes de la madre patria. Estaban más seguros, y, sin embargo, menos amonados, en las ciudades donde habían obtenido una sección completa de las mismas (como en Acre, Trípoli y otros centros de Siria y Palestina) o un suburbio (como Perea, rival de Constantinopla). Estos establecimientos, que pueden compararse a los que tuvieron en China durante el siglo XIX las potencias occidentales, estaban rodeados de murallas y torres, y se regían a sí mismos por leyes que eran como copias en miniatura de las que regían la metrópoli, con oficiales, asambleas y alguaciles (lobiaie). Finalmente, los colonos podían extender sus dominios, anexando una pequeña zona de la costa o de tierra adentro, cuyo suelo, cultivado por los nativos, aseguraba el suministro de alimentos de la colonia comercial. También a veces se ocupaban territorios que encerraban minas importantes o cosechas comerciales.

Las mercancías importadas de Levante y Africa a Europa, incluían sobre todo las especias (medicinales, colorantes, perfumes, sazonzantes y otras similares) y textiles de lujo u objetos artísticos, pero también la miel y otras baratijas. Las mercancías exportadas por Europa, vía Génova, eran principalmente lanas, armas, hierro y madera, y objetos de cristal. Los barcos más grandes de carga eran las naves circulares, pero eran muy vulnerables a los ataques del enemigo o de piratas. De ahí la necesidad de llevar a bordo arqueros, especialmente si la nave bogaba por sí misma. Más a menudo solían navegar en convoy, con un grupo central de naves escoltadas por otras naves, las galeras, más rápidas y mejor armadas. Desde los albores del siglo XIV, Génova estaba unida con todas las zonas del Mediterráneo, el Mar Negro y el Atlántico, hasta Londres o Newcastle y Brujas o Amberes, por

líneas regulares de convoyes. En 1293, año de auge, las mercancías que entraron y salieron en el puerto de Génova, según la tasa que se hizo, valían 3.822.000 libras genovesas (en oro más de cincuenta millones de dólares; pero el poder adquisitivo del oro era, por lo menos, tres veces mayor que hoy). Poco después, los derechos aduanales pagados en la colonia de Perea ascendían a 200.000 hiperperios al año, mientras que en la propia Constantinopla los derechos sólo alcanzaban los 30.000 hiperperios (el valor del hiperperio bizantino era apenas de media a dos terceras partes de libra genovesa).

Los hombres de negocios particulares estaban muchas veces en disposición de realizar grandes operaciones comerciales y financieras sin necesidad de préstamos. Un tal Benedetto Zaccaria controlaba a principios del siglo XIV minas de alumbre con una producción anual de unas 65.000 libras genovesas, y una recolección de almácigo con valor de 16.000 libras al año; poseía numerosos barcos, tenía su fondaco propio en Crimea y gobernaba en una isla del Egeo; era, indudablemente, más rico que muchos reyes de su época. Su actividad se extendía desde Inglaterra y Flandes hasta el sur de Rusia y Egipto, y abarcaba casi todas las ramas de los negocios. Y sin embargo, también el recibía con agrado los préstamos de sus asociados, lo mismo del hombre insignificante que del rico comerciante, con los cuales aumentaba su capital y, a la vez, repartía los riesgos.

Ordinariamente, los préstamos en la Edad Media tenían el inconveniente de que estaba prohibido por la ley canónica la percepción de intereses. Aunque la ley era universalmente transgredida —incluso por el papa— había que disimular con apariencia distinta lo que, de otro modo hubiera sido señalado como "usura". Por ejemplo, el prestatario reconocería recibo de una suma mayor que la prestada, o prometería pagar a su vez en moneda distinta, a un tipo de cambio más alto que su valor en el mercado en aquel momento. Abiertamente se podía pedir una compensación por los riesgos (no un interés) en los casos de préstamos marítimos, si el pago de la deuda estaba condicionado a la feliz arribada del barco. (Otros préstamos marítimos incluían una previsión de seguro, haciéndose el pago aun si el barco se perdía.)

Pero el tipo de contrato que más se usaba era una especie de sociedad llamada "accomendatio". Uno de los asociados quedaba



en casa y enviaba dinero o mercancías a otro asociado, que lo llevaba a negociar por mar o por tierra. El socio que viajaba no estaba obligado a invertir capital propio. Se dividían tanto los riesgos como los beneficios siendo para el inversionista las tres cuartas partes de los beneficios, o (en las operaciones foráneas) la mitad, y el resto era la remuneración de la administración. Teóricamente el inversionista que quedaba en casa tenía el derecho de dar instrucciones detalladas sobre el uso de su dinero en el comercio, pero, en la práctica, el socio que viajaba asumía el control de la empresa. Asimismo, en teoría, cada uno de los asociados era responsable del total de las mercancías, pero en la práctica ninguno de los socios estaba obligado a reponer la parte perdida por el otro en una empresa desafortunada. Muchas veces se dividía también en partes la propiedad de los barcos con el objeto de mancomunar el capital de varios en tan costosa empresa como era la construcción y dotación de una gran flota, y también para repartir los riesgos entre muchos copartícipes.

CONTRATO MARITIMO, GENOVA, Febrero 23, 1250.

Nosotros, Conrado Guarco, Poncio Riccio, Pedro D'Oria, Guy Spíndola y Lanfrano Riccio, copropietarios de la nave velera llamada Gran Paraiso, en representación, cada uno de nosotros, de todos los copropietarios, y con la responsabilidad de todos, otorgamos contrato contigo, Ido Lecari, Jr., Ottolino di Negro (en tu nombre y en nombre de Lanfrano Dugo), Guillermo Tártaro (en tu nombre y en nombre de Santiago Spíndola), Benito Castagna, Nicolás D'Oria (en tu nombre y en nombre de Ansaldino D'Oria), Felipe di Stazione, Bartolomé de Mari, Santiago de Verdum, Hugo Lomello, Jaime Rosso, y Diostesalve Buenaventura, comerciantes, para arrendaros dicho barco en travesía (a Siria), haciendo un flete como se establece abajo, y con marineros y equipo de navegación como abajo se especifica. En efecto, prometemos y acordamos con vosotros, llamados comerciantes... que tendremos dicho barco listo y preparado con seis velas de algodón, tres de las cuales serán nuevas, y con una vela de cáñamo, y con nueve piezas de mástil apropiadas y en buenas condiciones, y con veintidós anclas -y veinticinco en el viaje de regreso- y con veinte cables nuevos, además de otros trenzados, y diez resortes, y con todos los demás tirantes y equipo suficiente para dicho barco en el citado viaje. Y tendremos cien marineros, entre los cuales habrá veinte arqueros y dos oficiales titulados y experimentados, en cuyo número no se contará ningún criado ni copropietario, excepto el piloto personalmente. También os prometemos, comerciantes..., que tendremos este barco, con marineros y todo lo que se describe arriba, listo para zarpar de la bahía de Génova y realizar la travesía, a mediados del próximo mes de Marzo; y que iremos con dicha nave a Mónaco o Antibio, para embarcar allí la carga de dicho barco, y desde allí emprender la travesía para transportarla. Y después de la llegada de dicho barco a Mónaco o Antibio para desembarcar la mencionada carga, prometemos que dentro de diez días lo tendremos listo y preparado para izar sus velas y transportar dicha carga en el mencionado barco. Mas si oyéramos -y ojalá no ocurra esto- noticias de que se está preparando en el área de Sicilia o en cualquier otra parte, una armada que pudiera impedir que fuéramos seguros con dicho barco y vuestras mercancías al área de Acre, os prometemos que iremos con dicho barco y vuestras mercancías a Trípoli, de acuerdo



con vuestros deseos, o con el deseo de la mayoría en proporción a la parte que tengan en la carga. También os prometemos, llamados comerciantes... que no admitiremos a más de cien peregrinos -entre los cuales no habrá mujeres- a bordo de dicho barco, ni al ir ni al regresar. Y esto advirtiéndolo que no se permitirá a ningún peregrino estar entre el mástil medio y la popa. Y tomaremos a bordo de dicho barco un comerciante por cada diez cantarias de Acre de carga, después que hayamos cargado dicho barco. Y no permitiremos que ningún comerciante embarque en Génova en dicho barco en mejores condiciones que cualquiera de vosotros, a no ser con permiso y por deseo de la mayoría de vosotros. Podemos cargar hasta doscientos fardos entre las dos cubiertas de dicho barco en la travesía de regreso de dicho barco a Génova, sin embargo, os prometemos no cargar ni permitir que se cargue ninguna mercancía entre las dos cubiertas del mencionado barco. Ni permitiremos que nadie cargue en ningún lugar en que podamos hacer escala con dicho barco, cuando regresemos a Génova de allende el mar. Además, prometemos y acordamos con vosotros, llamados comerciantes... que tendremos dicho barco, con todo lo descrito arriba, listo y preparado dentro de mediados de septiembre próximo en el área de Acre, o en el lugar donde sea cargado, con el propósito de izar las velas y regresar a Génova con la carga del dicho barco. Si, por lo tanto, prefiriérais pagar y ponerlos de acuerdo en el pago, con arreglo al peso en Acre para dicho barco, os prometemos, llamados comerciantes... que descontaremos en el pago del flete que habréis de hacer por vuestras cosas y mercancías, todo lo que nos habiéis pagado en Génova como flete por vuestros fardos y mercancías, en proporción de tres monedas sarracenas de Siria por libra pagada en Génova; y llevaremos en dicho barco vuestras cosas, mercancías y equipajes a razón de veinte fardos por cada mil libras genovesas.

En correspondencia, nosotros llamados mercaderes... prometemos y acordamos con vosotros, llamados copropietarios, que embarcaremos con todas nuestras mercancías y fardos dentro del plazo señalado, para emprender dicha travesía y llevar la carga como se ha descrito antes. Y os daremos en dicho barco diez cantarias de Acre por mil libras genovesas para tal cantidad de mercancía, cosas y fardos que recogeremos y embarcaremos en dicho barco. Y os daremos y pagaremos por el flete once monedas sarracenas de Siria por cantaria de Acre en la carga que embarquemos en dicha nave. Pero si dentro de diez días a partir de

nuestra llegada con dicho barco al área de Siria (o a cualquier otro puerto a donde lleguemos con el mencionado barco para descargarlo), nosotros los comerciantes pudiéramos escoger y acordar el pago ajustándonos al peso de Génova, os prometemos que nosotros los comerciantes os daremos y pagaremos a vosotros los propietarios diez libras de moneda genovesa por cantaria de tantos fardos y mercancías como carguemos en dicho barco, según el uso y práctica del peso genovés; y os pagaremos todo el flete en Génova por aquellos fardos y mercancías en la proporción que nos corresponda a cada uno en la carga. Y por todo el flete que quedara pendiente de pago a vosotros por alguno de nosotros, por nuestros fardos y mercancías cargados en dicho barco como se describe arriba, os prometemos tres puntos que daremos y pagaremos tres monedas sarracenas de Siria por libra de flete que quede sin pagarnos por alguno de nosotros los comerciantes, dentro de los quince días de nuestra decisión de pagar de acuerdo con el peso de Génova, como arriba se describe. Pero si decidiéramos pagar de acuerdo con el peso de Siria, os prometemos dar y pagar dicho flete y la carga de dicho barco de acuerdo con la ley genovesa, en Acre o dondequiera que se cargue para volver a Génova; y no cargaremos ninguna otra mercancía o cosa más que las nuestras o las de aquellos comerciantes mencionados arriba. Además, nosotros los comerciantes prometemos... que observaremos cada una de las antedichas estipulaciones sin excepción.

Nosotros los propietarios, en nuestro propio nombre, y nosotros los mercaderes en nuestro nombre y en nombre de los arriba mencionados, prometemos cumplir y ejecutar todas y cada una de las dichas estipulaciones, bajo la pena de pagar mil libras de moneda genovesa a la otra parte. Recíprocamente nos ofrecemos, para seguridad mutua, nuestros bienes presentes y futuros, en garantía de ejecución.

Ejecutado en Génova, en la iglesia de Santa María de los Vineardos, en 1250, séptima indicción, el veintitrés de febrero, entre las tercias y las nonas horas. Testigos: Marino de Parma, Nicolás, hijo del juez Guarnerius, y Tomás de Oria. Y ellos pidieron que se hicieran dos copias. Esta fué hecha a petición de los dichos comerciantes y propietarios. Notario Paladino de Sestri Ponente.